

# **SOMMAIRE**

## **PREMIERE PARTIE**

### **Rapport du commissaire enquêteur**

**1 Objet de l'enquête publique (EP)**

**2 Aspect réglementaire de l'enquête publique**

**3 Présentation du projet de liaison routière**

**4 Présentation de la communauté de communes et des communes concernées**

**5 Etude du dossier de l'enquête publique**

**6 Organisation de l'enquête publique**

**7 Déroulement de l'enquête publique et observations recueillies**

**8 Procès-verbal de synthèse et mémoire en réponse du maître d'ouvrage**

**9 Report de date de remise du rapport**

## **DEUXIEME PARTIE**

### **Conclusions et avis motivés du commissaire enquêteur**

**1 Préambule**

**2 Conclusions et avis**

**3 Avis final**

## **TROISIEME PARTIE**

### **Pièces annexes et bibliographie**

NB : les 3 parties sont indépendantes ; elles sont assemblées dans une seule reliure pour une commodité de lecture.

# PREMIERE PARTIE

## Rapport du commissaire enquêteur

### 1 Objet de l'enquête publique (EP)

La présente EP est une enquête publique unique relative au projet de liaison routière entre la RD 1066 (ex. RN 66) et la RD 351 (ex. RD 35) et préalable à :

- La déclaration d'utilité publique (DUP) valant déclaration de projet,
- L'autorisation environnementale relative aux installations, ouvrages, travaux et activités (IOTA) regroupant l'autorisation au titre de la police de l'eau et des milieux aquatiques, la dérogation à l'interdiction d'atteinte aux espèces et habitats protégés.

Le présent rapport est unique au même titre que l'EP, mais comporte en 2<sup>ème</sup> partie les avis motivés séparés relatifs à chacune des parties de l'EP unique citées ci-avant.

Cette EP comporte 3 buts :

- Assurer l'information et la participation du public ; l'organisation de l'EP (ainsi que des phases de concertation) apporte la complète information au public et lui permet de s'exprimer,
- Garantir la bonne prise en compte des intérêts des tiers ; le commissaire enquêteur recueille les contributions du public (appréciations, suggestions, contre-propositions), ainsi que l'expression des personnes publiques associées, et les consignes dans un rapport comportant son avis motivé,
- Démontrer l'utilité publique du projet routier ; la notion d'utilité publique a été forgée pour justifier l'expropriation (transfert forcé d'une propriété privée ou publique à un organisme public) au profit de la collectivité et par souci d'intérêt général ; ainsi l'aménagement global de la RD 331 doit apporter un bénéfice à l'ensemble de la population locale et de passage.

Cette démarche assure la prise en compte des contributions afin que (le maître d'ouvrage et) l'autorité compétente soit en mesure de prendre sa décision.

### 2 Aspect réglementaire de l'enquête publique

Les caractéristiques du projet de liaison routière RD 331 lui font d'être soumis :

- Au Code de l'expropriation pour cause de DUP (L122-1),
- Au Code de l'environnement concernant la déclaration de projet (L126-1),
- Au Code de l'environnement pour l'obtention de l'autorisation environnementale (L181-1 et suivants, L214-3 et suivants et R214-1, L411-1 et 2)

pour le fait que c'est une EP unique,

- Au Code de l'environnement (L123-3 à 18),
- Au Code de l'expropriation pour cause d'utilité publique (L1, L110-1, L112-1, L121-1 à 5,

L131-1 à L132-4)

pour le fait que 3 communes sont concernées.

Se reporter au dossier d'EP (Tome A : Note de présentation) pour connaître la liste des articles par Code (Environnement et Expropriation).

Le Code de l'environnement comprend les textes relatifs aux avis rendus obligatoires :

- De l'autorité environnementale (Ae) pour l'étude d'impact,
- Du Conseil national de protection de la nature, ou du Conseil scientifique régional du patrimoine naturel, pour la demande de dérogation à l'interdiction de porter atteinte aux espèces protégées.

La préservation du patrimoine naturel et biologique est légiférée par le Code de l'environnement.

Une série d'arrêtés concerne la protection des espèces animales et végétales.

Les textes relatifs à l'eau, aux milieux aquatiques et aux zones humides sont dans le Code de l'environnement.

L'archéologie (préventive notamment) et les travaux dans le champ de visibilité sont traités par le Code du patrimoine.

Le Code de l'environnement est repris pour toutes les questions relatives au bruit, à la qualité de l'air et à la santé.

### **3 Présentation du projet de liaison routière**

#### **3.1 Pétitionnaire**

La **Collectivité européenne d'Alsace** (CeA), par sa Direction des Routes, des Infrastructures et des Mobilités – Pôle Travaux Neufs Sud, est maître d'ouvrage du projet. De ce fait, la CeA est responsable de la conception, de la planification et de la réalisation de la future voie routière.

La phase de déclaration de projet arrêtera le projet déclaré d'utilité publique dans sa forme définitive. Le Pôle Travaux Neufs Sud, au nom du maître d'ouvrage, veillera au respect des engagements pris conformément aux autorisations obtenues concernant la protection environnementale et en étroite collaboration avec les organisations concernées. Des contrôles de qualité valideront la réalisation et précéderont la mise en service de la nouvelle voie.

### **3.2 Caractéristiques du projet**

Le périmètre du projet s'étend principalement sur la commune de Vieux-Thann, sur la partie sud-est de la commune de Leimbach et sur la frange nord de la commune d'Aspach-Michelbach (secteur Aspach-le-Haut).

La nouvelle liaison, qui partira de l'entrée de Vieux-Thann et arrivera au bas de Leimbach, favorisera la desserte du PATC (Parc d'Activités de Thann-Cernay).

5 objectifs principaux sont visés :

- Délester la RD 1066 (ex. RN 66) de la part du trafic qui transite actuellement par Vieux-Thann et le sud de Thann,
- Desservir les zones d'habitation du sud de Thann, les quartiers est de Vieux-Thann, les communes de Leimbach, Rammersmatt et Roderen,
- Permettre un accès rapide et aisé (dont poids lourds) au PATC (Parc d'activités Thann-Cernay) par le giratoire de la RD 103, en accompagnement du développement économique du secteur Thann-Cernay,
- Prendre en compte, dans un schéma global, les modes de déplacements doux (piétons, cyclistes, cavaliers) dans un souci de sécurité,
- Améliorer la liaison Cernay – Guewenheim par le piémont.

Le projet comprend (et sera réalisé en) 2 parties.

Le 1<sup>er</sup> tronçon ira du rond-point d'accès à la zone d'activités de Vieux-Thann jusqu'au rond-point qui sera aménagé au croisement de la RD 103. A noter que la chaussée débute à une sortie du rond-point en attente depuis 2011, date de la mise en service du passage supérieur.

Le 2<sup>ème</sup> tronçon part du rond-point proche du PATC pour aller jusqu'au bas de Leimbach. Le carrefour existant sera remodelé en un rond-point plus sécurisant. 2 de ses sorties sont en direction l'une de Roderen (RD 351), l'autre de Thann (avenue Pasteur) et de Vieux-Thann (route de Roderen/rue Pienoz-Kachler/RD 351). 1 sortie amène sur le chemin bitumé de desserte agricole et d'itinéraire cycliste. Ce carrefour giratoire sera aménagé avant les 2 tronçons de chaussée.

L'emprise de la voie sera de 16,50 m en largeur avec une chaussée de 6 m à 2 voies et 3 m de largeur pour la voie verte. La longueur est de 2 km. Environ 300 m de chaussées existantes seront déposés au carrefour de Leimbach et remplacées par un nouveau linéaire de la RD 351.

Le projet prévoit divers aménagements, tant techniques que relatifs à l'environnement :

- L'ouvrage de rétablissement du Leimbach (ruisseau descendant le vallon du village du même nom ; ouvrage permettant de passer au-dessus du ruisseau),
- 4 ouvrages de rétablissement hydraulique permettant l'écoulement naturel des bassins versants afin que la nouvelle infrastructure ne soit pas une barrière,
- 3 ouvrages de collectage, régulation, traitement des eaux pluviales sur la nouvelle voie ; ces

ouvrages jouent un rôle important de protection du milieu naturel. La future liaison routière se situera dans un paysage diversifié avec des enjeux de différents ordres. L'état actuel de l'environnement sera affecté par le projet et des solutions allant dans le sens ERC (Eviter, Réduire, Compenser) devront être mise en œuvre. Les études d'avant-projet et les mesures concernent :

- La population et la santé humaine,
- La biodiversité,
- Les terres, sol, eau, climat et risques naturels,
- Les biens matériels, activités humaines et risques technologiques,
- Le paysage et le patrimoine.

C'est la raison pour laquelle une demande d'autorisation environnementale est conjointement déposée.



Zone agricole traversée par le second tronçon en direction de Leimbach avec traversée du Wassergraben

### **3.3 Cohérence avec les politiques de mobilité**

Tant sur le plan national (Etat), régional (Région Grand Est) que local (Communauté européenne d'Alsace), des politiques publiques de transports et de mobilités durables se mettent en place. Elles doivent permettre aux individus et aux entreprises de satisfaire leurs besoins d'accès et de déplacement.

La voie verte favorise l'innovation dans les pratiques de mobilité, manière compatible avec la préservation de l'environnement. Pour être durable, la mobilité doit réduire son impact environnemental et être accessible au plus grand nombre en toute sécurité.

Le projet de liaison :

- Répond en grande partie à ces principes,
- S'insère dans les itinéraires cyclables entretenus par la CeA,
- Incite à l'usage du vélo/VAE pour se rendre sur le lieu de travail.

La nouvelle route :

- Améliore les conditions de mobilité dans le territoire (déplacements quotidiens, professionnels et de marchandises),
- Permet un rabattement aisé vers la gare SNCF/Tram-train de Vieux-Thann ZI,
- Est un moyen d'organiser le covoiturage,
- Représente une possibilité de création de lignes de transports en commun.

Cette liaison RD 1066 – RD 351 permettra une intervention plus efficace des services de secours vers les communes ou sur tout lieu d'accident.

Elle sera source d'économie d'énergie, donc de carburant, grâce à une circulation plus « apaisée » qu'actuellement.

### **3.4 Compatibilité du projet avec les documents de planification et d'urbanisme**

La future voie routière sera construite sur des bans communaux, mais également dans un environnement géographique de « Pays ». Elle aura des incidences hydraulique, aérienne, écologique, rurale et périurbaine.

Il est donc important que, dès l'étude, le projet soit compatible avec les différents documents existants et s'imposant.

Document d'urbanisme supra-communal : le projet s'inscrit dans les objectifs de mobilité du SCoT du Pays Thur-Doller.

Documents d'urbanisme communaux : l'emprise du projet est inscrite sur le document graphique des PLU des communes de Leimbach et d'Aspach-Michelbach, ainsi que sur celui du POS (caduc, attente d'approbation du PLU en cours d'élaboration) de la commune de Vieux-Thann.

Documents de planification : la nature du projet et les dispositifs adoptés doivent assurer la compatibilité. C'est le cas pour :

- Le Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux du bassin Rhin-Meuse 2016-

- 2021 (préservation du milieu naturel),
- Le Plan de Gestion des Risques d'Inondations du district Rhin (prise en compte du risque d'inondation),
- Les Schémas d'Aménagement et de Gestion des Eaux (préservation du milieu naturel pour la Thur, gestion des eaux pluviales et préservation du milieu naturel pour la Doller, dispositions applicables aux eaux souterraines pour III – Nappe – Rhin),
- Le Plan de Prévention des Risques d'Inondation (compatibilité versant Thur, prise compte des zones inondables versant Doller),
- Le Plan de Prévention des Risques Technologiques,
- Le Schéma Régional de Cohérence Ecologique (restauration des continuités écologiques),
- Le GERPLAN (Pays de Thann, préservation des zones humides et amélioration des réseaux écologiques),
- Les documents de planification dans le domaine de l'air (prévention et réduction de la pollution atmosphérique).

### **3.5 Eléments d'information du public**

Le projet de liaison routière entre l'entrée de Vieux-Thann et Leimbach est connu de longue date. « Ça fait 20 ans qu'on entend parler de ce barreau ! » est une phrase plusieurs fois entendue. C'est d'ailleurs une évidence pour les habitants du secteur puisqu'une sortie du giratoire d'accès à la zone d'activités de Vieux-Thann est en attente de prolongation.

Par délibération du 22.06.2012, le Conseil général du Haut-Rhin a confirmé le programme de l'opération et a entamé l'élaboration financière. L'arrêté du 27.02.2014 a fixé les modalités de la concertation :

- 1<sup>ère</sup> phase au stade des études préliminaires avec exposition des études, registre d'observations, permanences dans les mairies concernées, réunion publique de clôture,
- 2<sup>ème</sup> phase au stade des études d'avant-projet selon les mêmes modalités.

Ainsi, il a été confirmé la faisabilité de la solution retenue et d'arrêter le programme de l'opération.

La 1<sup>ère</sup> concertation s'est déroulée pendant 2 semaines en février-mars 2015. Des remarques ont été notées dans le registre et le public a posé des questions lors de la réunion publique (avec réponses immédiates).

La 2<sup>ème</sup> concertation s'est déroulée pendant 10 jours en septembre 2018 en relevant une participation moindre. Cependant, des points importants que l'on retrouve aujourd'hui dans l'EP ont été abordés :

- Impact sur le trafic des différents axes routiers adjacents,
- Nuisances acoustiques,
- Enchaînement des 2 giratoires sur la RD 103,
- Impacts hydrauliques,
- Etude d'impact conduisant à une autorisation environnementale,
- Impact sur l'activité agricole,

- Entretien des abords,
- Largeur de la plateforme routière,
- Nouvelle géométrie de la RD 351 et devenir des délaissés,
- Connexion de la voie verte sur la RD 351.

La presse locale a relayé ces phases en amont et en compte-rendu. Ces antécédents avaient donc déjà permis une large et objective information en direction de la population.

### **3.6 Financement**

Le coût global de l'aménagement est estimé à 9,8 M€ en sachant que :

- Les études et le suivi des travaux = 1100 k€,
- Les acquisitions foncières à l'amiable ou par expropriation = 838 k€,
- Les travaux (dont équipements de sécurité et signalisation) = 5678 k€,
- Les mesures environnementales (dont mesures en faveur de la faune et de la flore et leur suivi) = 1877 k€.

La CeA financera cet aménagement, sachant que la Région Grand Est participera à hauteur de 25% du montant HT des études/contrôles extérieurs et des travaux.

## **4 Présentation de la communauté de communes et des communes concernées**

### **4.1 La Communauté de Communes Thann – Cernay (CCTC)**

Créée le 1<sup>er</sup> janvier 2013, la Communauté de Communes de Thann-Cernay résulte de la fusion de la Communauté de Communes de Cernay et Environs et de celle du Pays de Thann. Elle regroupe 16 communes allant de la plaine à la montagne en passant par le piémont vosgien pour un total de plus de 38000 habitants.

Elle se caractérise par la présence d'activités très diverses telles qu'agriculture et viticulture, industrie et artisanat, commerces et tourisme. Elle permet de découvrir un patrimoine naturel et bâti de grande qualité.

De nombreuses associations contribuent à la dynamique d'un bassin de vie attractif. Elle est desservie par un réseau routier, des lignes de bus, mais aussi par une ligne SNCF (Mulhouse – Kruth) et par le tram-train Mulhouse – Thann.

L'ensemble de ses compétences définissent son projet à l'attention de ses habitants, pour le cadre de vie, et des entreprises présentes, pour l'activité économique et l'emploi, élaboration de projet lancé

en septembre 2020 pour la mandature actuelle. Une offre de services et de loisirs permet à la population de trouver l'essentiel sur place.

La desserte routière est une caractéristique importante pour ce territoire. Un axe majeur la traverse : la RD 1066 (ex. RN 66). Un trafic pendulaire ainsi qu'un fort trafic poids lourds génèrent une situation jugée depuis trop longtemps comme difficilement supportable. Une grande partie du réseau s'y raccorde, mais d'autres voies permettent de rejoindre des destinations à l'écart. La CCTC est aussi traversée par des voies vertes et cyclables, autorisant des déplacements de loisirs sans oublier professionnels. Le projet de RD 331 s'insère dans l'existant tant pour délester la RD 1066 en entrée de vallée que de raccorder plus efficacement des zones d'activité industrielle et artisanale en attente de développement.

Le thème « Environnement – Développement durable et Mobilités » fait partie de ce projet de territoire et la future RD 331 s'y insère parfaitement.

## **4.2 la Commune de Vieux-Thann**

Avec une 1<sup>ère</sup> mention en 991, Vieux-Thann est la plus ancienne des communes du Pays de Thann.

Elle compte pratiquement 3000 habitants à ce jour et possède un ban de 511 ha.

La commune s'est développée au début du XIX<sup>ème</sup> siècle grâce à l'industrie textile, mais celle-ci a périclité. La création d'une zone industrielle communautaire en 1983 a permis de définir un nouveau bassin d'emplois. Depuis peu, une nouvelle zone d'activité (appelée Parc d'Activités Vieux-Thann Centre) ravive le centre-ville.

La trame urbaine observable montre une conurbation avec la Ville de Thann. La particularité de cette agglomération est d'avoir en elle depuis 2 siècles 2 usines chimiques concernées par des périmètres SEVESO. Le réseau hydrographique s'organise autour de la Thur et une zone humide est associée à la rivière. L'espace forestier est conséquent (1/3 du ban) et l'activité agricole s'observe au sud-ouest.

Un certain nombre de documents de planification s'applique sur la commune. Des zones du ban sont aussi concernés par la protection de la faune et de la flore.

La commune offre plus d'emplois qu'elle n'héberge de travailleurs, ce qui génère des déplacements surtout par la voiture particulière. Une partie de la population travaillant à l'extérieur de la commune, ce flux de déplacements est accru d'autant. Cependant l'usage du train et des bus soulage ce trafic routier.

Vieux-Thann est accessible directement depuis Aspach-le-Haut (commune d'Aspach-Michelbach) par la RD 103, laquelle passe par le PATC (Parc d'Activités Thann-Cernay). Le trajet Leimbach - Vieux-Thann fait emprunter la RD 351 (avenue Pasteur, route de Roderen, rue Pienoz-Kachler). L'étude menée pour établir et adopter le PLU, en remplacement du POS, fait ressortir l'intérêt de la construction du « barreau » pour le développement économique en associant les moyens de déplacement alternatifs. Les OAP montrent des extensions futures de la zone bâtie en rapport avec le projet de la RD 331. Déjà en emplacement réservé (ER) dans le POS, la surface de cette future voie figure dans le projet de règlement graphique (ER 1) pour 471,7 ares.

### **4.3 La Commune d'Aspach-Michelbach**

Aspach-Michelbach est une commune née le 1<sup>er</sup> janvier 2016 de la fusion d'Aspach-le-Haut et de Michelbach. Aspach-le-Haut se situe en plaine à 315 m d'altitude, compte 1600 habitants environ, pour 340 m et 400 habitants concernant Michelbach qui est établi sur un site collineux.

Michelbach est connue pour son barrage et la retenue d'eau alimentant la région mulhousienne. Le lac est aussi devenu une station d'hivernage pour de nombreuses espèces d'oiseaux. Aspach-le Haut est essentiellement agricole et de nombreux étangs sont répartis sur le ban communal.

L'existence de nombreuses actions communes ont logiquement amené à la fusion, mais aussi parce que l'Etat français veut réduire le nombre de communes, accompagné par une baisse des dotations. Les conditions de réussite ont été réunies et des objectifs précis ont été élaborés. C'est la nouvelle commune qui a désormais le statut de collectivité territoriale. La commune est engagée depuis quelques années dans un plan Cadre de vie et environnement qui touche aux économies d'énergies, à la santé, aux circuits courts de distribution... Mais le développement économique se remarque par une zone d'activité en extension au nord du ban d'Aspach-le-Haut : le PATC (Parc d'Activités Thann – Cernay).

Ce parc se situe de part et d'autre de la RD 103. 2 ronds-points permettent d'accéder aux rues internes du parc, un futur rond-point assurera la liaison avec la RD 331. La continuation vers le nord conduit à Vieux-Thann. Actuellement, l'accès à ce parc est possible par la rue des Genêts et la rue des Pins en venant du carrefour Saint-André, mais la future RD 331 facilitera sa desserte, notamment pour les véhicules d'entreprises et les poids lourds.

#### **4.4 La Commune de Leimbach**

Près de 900 habitants habitent ce village situé en entrée de vallon et à 400 m d'altitude en son centre. La RD 36 part du bas du village (carrefour sur la RD 351) et permet de monter à Rammersmatt.

Une part importante du ban est boisé, tandis que la partie sud-est est dévolue à l'activité agricole. En notant qu'une majorité des foyers de la commune possède 1, voire 2 véhicules, la desserte routière est un élément important. Ceci démontre que la commune est résidentielle avant d'être proposeuse d'emplois. Le cadre de vie y est bien noté.

Les destinations matinales sont Thann (surtout pour les scolaires), les zones d'activité environnantes et la région mulhousienne, voire bâloise. Les infrastructures viaires sont fortement utilisées en pendulaire et la RD 331 apporte une perspective de meilleure desserte.

### **5 Etude du dossier de l'enquête publique**

#### **5.1 Composition du dossier**

Le dossier se compose de 6 fascicules au format A3 horizontal. Les 3 premiers comportent peu de pages, les 3 autres sont nettement plus volumineux. Cela représente un poids non négligeable !

Les pages de texte, aux caractères grands, sont divisés en 2 colonnes, soit 2 A4 verticaux, sauf pour de grands tableaux, pour de grandes photos avec inserts de texte et légendes et pour des études commandées spécifiquement. La lecture en est agréable et il est possible d'y introduire des annotations personnelles. Les pages de couverture indiquent clairement le sujet interne. Le sommaire est détaillé, l'indication des pages est fort utile.

#### **5.2 Analyse des fascicules**

L'EP a été déclarée unique, il n'y a donc qu'un seul dossier. Mais les tomes dédiés situent bien les 2 sujets :

- La déclaration d'utilité publique valant déclaration de projet,
- L'autorisation environnementale.

##### Fascicule 1 - Préambule

Il indique :

- Les objectifs du projets (rédaction reprise dans d'autres fascicules),

- Le maître d'ouvrage,
- Le contenu du dossier d'EP, complété par des tableaux donnant le titre des chapitres et des paragraphes et, en face, les thèmes développés,
- La signification d'abréviations (lexique).

### Fascicule 2 – Tome A Note de présentation

Ce tome (**Pièce A-1**) s'attache à définir l'EP unique et les textes réglementaires qui la régissent. Il cite le fil historique du projet avant le lancement de l'EP (1ères études en 1999-2000 !). La précision est donnée que le maître d'ouvrage a entrepris une étude d'impact pour relever les incidences du projet sur l'environnement physique, naturel, patrimonial, humain... (voir Tome C). A l'aide des textes du Code de l'environnement, il y a le déroulement de l'EP, que l'on retrouve dans l'arrêté préfectoral.

La **pièce A-2** est constituée de 2 plans de situation ; la pièce A-3 est une présentation non technique du projet, dont la photo aérienne permet de situer une partie des problématiques relatives à la réalisation de cette nouvelle voie routière.

### Fascicule 3 – Tome B Dossier préalable à la DUP

La **pièce B-1** reprend les justificatifs du projet et présente les variantes (directes entre le point de départ = Vieux-Thann et le point d'arrivée = Leimbach) possibles, les caractéristiques géométriques, la situation de la voie verte, le rétablissement des communications, les ouvrages hydrauliques, l'assainissement, le phasage des travaux.

La **pièce B-2** donne l'emprise du projet, donc la superficie qui deviendra propriété de la CeA.

La **pièce B-3** décrit les ouvrages les plus importants : les giratoires, le nouveau franchissement du Leimbach.

La **pièce B-4** est le tableau des dépenses, total = 9789 k€, dont 25 % de participation de la Région Grand Est pour les études/contrôles extérieurs et les travaux.

### Fascicule 4 – Tome C Evaluation environnementale

A la suite de l'évocation de l'étude d'impact dans la pièce A-1, la **pièce C-1** est son résumé non technique.

La **pièce C-2** est l'étude proprement dite, constituée de 11 parties. Avec la Partie 3, les facteurs de l'état actuel de l'environnement susceptibles d'être affectés par le projet sont listés. La Partie 4

apporte la justification des choix du maître d'ouvrage (tracé, giratoire sur la RD 103). La Partie 5 présente la démarche d'évaluation des effets (cf. Partie 3 facteurs affectés). La démarche ERC (Eviter, Réduire, Compenser) y est (obligatoirement) incluse. La Partie 7 assure la compatibilité du projet avec les documents d'urbanisme et de planification en vigueur (ou à venir tel que le PLU de la commune de Vieux-Thann). La Partie 8 aborde les effets propres aux infrastructures de transport comme le développement éventuel de l'urbanisation. A ce titre, le projet de PLU de Vieux-Thann prévoit une extension de la zone bâtie au sud de la commune, une zone d'activités en bordure de la future RD 331, l'aménagement de jardins familiaux. La Partie 10 présente les auteurs de l'étude d'impact (réalisée sous la direction de la CeA) : il s'agit du cabinet Egis, concepteur de l'ensemble du dossier d'EP, et du cabinet ACOUSTB pour l'étude acoustique. Les annexes portent sur :

- L'étude du trafic (état actuel, potentiel de redistribution, horizons à 20 et 30 ans),
- L'étude acoustique (aspect réglementaire et méthodologie adoptée, résultats des mesures, simulation de l'état futur),
- L'étude air et santé (caractérisation de l'état de référence/actuel, évaluation de l'impact de la voie future sur la qualité de l'air et sur la population, mesures de lutte contre la pollution).

Pour certains des facteurs, une analyse des coûts et une monétarisation sont présentées.

#### Fascicule 5 – Tome D Demande d'autorisation environnementale

Le préambule rappelle le cadre juridique de l'autorisation environnementale. Celle de ce dossier porte sur :

- La demande d'autorisation des IOTA (Installations, Ouvrages, Travaux et Activités) concernant les eaux et milieux aquatiques,
- La demande de dérogation aux interdictions édictées pour la conservation d'habitats naturels, d'espèces animales non domestiques ou végétales non cultivées et de leurs habitats.

La **pièce D-1** est relative aux éléments communs du dossier et aux pièces traitant des IOTA dans le cadre du projet : 1<sup>er</sup> élément important concernant l'environnement du projet.

Le formulaire CERFA N° 15964\*01 renseigné est reproduit, ainsi que les pièces à joindre. Le chapitre 7 décrit les éléments techniques des IOTA non présentés dans le Tome C. Les eaux pluviales (interception par la plateforme routière, ruissellement sur la chaussée), les ouvrages hydrauliques (rétablissement des cours d'eau), le processus d'assainissement des eaux de ruissellement sur la chaussée, la prise en compte du risque d'inondation, la prise en compte des zones humides sont largement explicités. La CeA mettra en place une organisation environnementale de surveillance du chantier et d'exploitation de la voie routière (chapitre 9). 4 annexes techniques complètent les chapitres antécédents.

La **pièce D-2** concerne la demande de dérogation exceptionnelle de destruction et/ou de déplacement

d'espèces protégées : 2<sup>ème</sup> élément important concernant l'environnement du projet.

Le cadre réglementaire est d'abord présenté. La liste des espèces concernées comprend des mammifères, des amphibiens et reptiles et des oiseaux. A la suite de l'état initial écologique, le document liste les impacts sur les habitats naturels, sur le dérangement et sur la destruction d'espèces protégées et leurs habitats. La rupture des connectivités écologiques est faible à modérée. Le développement d'espèces exotiques florales est faible.

Le maître d'ouvrage s'est attaché à mettre en œuvre la démarche ERC. Sur 69000 m<sup>2</sup> de milieux naturels concernés par le projet, 25000 m<sup>2</sup> (soit 35 %) sont des milieux naturels « moins dégradés ». D'où le fait qu'aucune mesure d'évitement est mentionnée. Cependant, 13 mesures de réduction sont décrites de façon intéressante. Le tableau du chapitre 6 indique clairement par groupe et par espèces les mesures de réduction et si des mesures de compensation sont envisagées. La liste des espèces protégées concernées par la demande de dérogation est au chapitre 7. Au chapitre 8, pour la faune nécessitant des mesures de compensation (MC 01 à MC 03), il est précisé que celles-ci seront mises en œuvre avant le début des travaux et se porteront sur une parcelle de 6,98 ha sur la commune de Cernay (en bord de Thur) et propriété de la CeA.

Des mesures d'accompagnement et de suivi sont envisagées, notamment l'efficacité des passages de faune et de leurs abords.

Les 4 formulaires renseignés CERFA N° 13614\*01 et les 2 N° 13616\*01 sont en annexe.

#### Fascicule 6 – Tome E Concertations et avis recueillis

La **pièce E-1** est la décision préfectorale du 24.10.2012 de soumission du projet à étude d'impact (examen au cas par cas).

Toute la **pièce E-2** retrace l'historique, l'organisation, la participation et le résultat des 2 concertations. Une « bonne » participation est à relever lors de chacune d'elles (études préliminaires, études d'avant-projet), que ce soit sous la forme d'accessibilité aux registres, par voie électronique et au cours de la réunion publique de la 1<sup>ère</sup> concertation. Le Conseil de développement du Pays Thur-Doller a émis un avis et des recommandations opportunes.

Dans la **pièce E-3**, il s'agit des avis recueillis dans le cadre de la concertation interservices de l'Etat. Pour la Direction Départementale des Territoires du Haut-Rhin – DDT, le Service Police de l'eau demande à compléter le volet Zone humide en vue de la demande d'autorisation environnementale (poursuite de l'instruction du dossier). Des précisions sont également requises au

sujet des zones inondables.

La note en réponse du maître d'ouvrage reprend tous les points de l'avis du Service Police de l'eau en argumentant (texte, photos, dessins de définition, annexe zone humide) afin d'être conforme à la sollicitation étatique.

La DREAL (Direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement – Service eau, biodiversité, paysages) a apporté une contribution portant sur la régularité de l'autorisation environnementale (volet espèces protégées, volet paysage).

Espèces protégées. La DREAL relève certaines lacunes et/ou incertitudes qui ne permettent pas de déterminer la validité des mesures proposées. Elles concernent les impacts bruts (intensité d'impact sur les espèces protégées et leurs habitats), les mesures de réduction, les impacts résiduels sur les espèces protégées et leurs milieux naturels, les mesures compensatoires (cohérence des objectifs, travaux d'amélioration écologique, potentialité de colonisation par le crapaud calamite).

Paysage. Des compléments sont demandés concernant l'intégration paysagère de l'ensemble de la voie routière prévue.

Dans cette note en réponse également, le maître d'ouvrage répond § par § de façon détaillée tant pour les espèces protégées que pour le paysage.

**Nota : le Service Transport, risques, sécurité de la DDT a également été consulté par la préfecture ; la contribution de ce service est datée du 05 août 2021 et n'a, de ce fait, pas été intégrée dans le dossier d'EP ; je l'ai cependant pris en compte et exploité dans le PV de synthèse.**

Le service aborde la question du bruit de l'infrastructure, la circulation sur le futur axe, mais se montre critique au sujet des TE (transports exceptionnels). Il reconnaît la compatibilité du projet avec les PPRT et PPRI locaux. Pour le volet agricole, le service convie à la vigilance au sujet de la circulation des engins agricoles.

Réponse du maître d'ouvrage dans le mémoire en réponse au PV de synthèse.

La **pièce E-4** est l'avis délibéré de la MRAe (Maison Régionale d'Autorité environnementale) Grand Est. Cet avis porte sur la qualité de l'évaluation environnementale présentée par le maître d'ouvrage et comment le projet prend en compte l'environnement. Le Code de l'environnement stipule que l'autorité décisionnaire (le préfet du Haut-Rhin) doit prendre en compte l'avis de la MRAe, ainsi que la réponse écrite du maître d'ouvrage.

**Nota :** le préambule cite la **consultation de l'ARS** (Agence Régionale de Santé) ; ne repérant aucun document avec son logo, j'ai consulté l'adjoint au chef de service Evaluation environnementale qui m'a répondu que l'ARS **n'avait pas fourni de document d'analyse du dossier** (voir Compléments d'information, courriel du 17.8.2021) ; cet avis aurait été intéressant sur le plan de l'atteinte à la santé humaine par les diverses émanations d'une voie routière à trafic soutenu.

L'avis de la MRAe porte aussi bien sur les conséquences de l'ouvrage sur les populations que sur l'atteinte à l'environnement naturel, faune et flore. Bruit, solutions de substitution, décharges situées dans l'emprise du projet, articulation avec le SRADDET, dérogation relative à la destruction d'espèces protégées sont des thèmes pour lesquels l'examineur souhaite un engagement du maître d'ouvrage.

Le mémoire en réponse de celui-ci figure dans la **pièce E-5**. Le contenu est ordonné conformément au déroulement de toutes les recommandations de la MRAe et il est étayé par des arguments écrits, des tableaux et des photos légendés. Avis MRAe + mémoire en réponse sont 2 pièces importantes pour le PV de synthèse et les conclusions motivées.

### **5.3 Compléments d'information**

La lecture du dossier, associée à la (relative) connaissance du secteur géographique, donne un aperçu complet de la problématique du projet. Cependant, la mission du commissaire-enquêteur comporte aussi une visite du terrain et une rencontre (physique et à distance) avec le maître d'ouvrage, voire également avec d'autres correspondants tels que les élus des communes concernées. C'est ce que j'ai entrepris à différents moments.

#### A- Compléments « dossier »

A la suite de ma lecture du dossier, à ma rencontre « sur le terrain » avec le représentant du maître d'ouvrage (M. Poinsignon), à des passages complémentaires sur les lieux concernés, j'ai adressé au maître d'ouvrage plusieurs courriels pour obtenir des précisions. Cet échange (questions – réponses) est joint en annexe.

#### B- Compléments « terrain »

Avec M. Poinsignon, nous avons organisé une 1<sup>ère</sup> visite quelques jours avant la période ouverte au public. M. Gerber (1<sup>er</sup> adjoint en charge de l'urbanisme et l'aménagement de la mairie de Vieux-Thann) nous a accompagnés. Il nous a fait bénéficier de sa bonne connaissance (physique et historique) du secteur dévolu au projet. Nos échanges se sont déroulés en rapport à 3 endroits du secteur :

- Le rond-point de « départ » de la voie, à savoir au bas du passage supérieur sur la RD 1066 et la voie ferrée (embranchement en attente depuis 10 ans),
- Le rond-point d'accès au PATC sur la RD 103, proche de celui qui segmentera la RD 331,
- Le bas du village de Leimbach, croisement en T entre la RD 36 et la RD 351.

Ces 3 points sont ceux actuellement accessibles en véhicule. Il convient de reconnaître que distance, agglomération, vitesse de circulation, respect des autres usagers pour aller de l'un à l'autre requièrent

un temps et une attention soutenue rendant bien compte des conditions actuelles auxquelles sont soumis **tous** les usagers, quel que soit le mode déplacement.

Nous avons évoqué d'autres aspects cités et/ou décrits dans le dossier : ancienne gravière de Vieux-Thann, dépôt souterrain de déchets hospitaliers (étude reçue), rétablissement de l'écoulement des fossés et ruisseau, passage petite faune, piste cyclable – voie verte, chemins de promenade au sud de Vieux-Thann.

C- Compléments « représentants administratifs de la population ».

Par ce titre, je cite les maires et/ou adjoints des 3 communes, ainsi que le Président de la CCTC (par ailleurs maire d'Aspach-Michelbach).

Pour la CCTC, son président est évidemment partisan de cette future voie routière aussi bien pour une amélioration globale des voies viaires de ce secteur de la CCTC que pour une desserte plus aisée et efficace du PATC (tel qu'il existe actuellement et compte-tenu de son extension à moyen terme, en fonction d'une demande forte d'installation d'entreprises dans le PATC). La voie verte envisagée s'intégrera dans le schéma local des itinéraires cyclistes.

Les 3 maires et adjoints soulignent l'ancienneté du projet et encore le temps d'attente avant sa mise en service. Pour Vieux-Thann, il s'agit absolument de « décharger » la RD 1066 et de « profiter » de la RD 331 pour accéder aux futures zones d'activité et d'habitation prévues dans son projet de PLU. La commune de Thann y est aussi intéressée au titre des zones déjà urbanisées. Leimbach est concernée par une meilleure circulation vers la RD 1066, d'autant plus qu'une part de trafic concerne les 2 communes en amont (Rammersmatt et Roderen). L'accès à la déchetterie en sera également facilité. L'éclairage du carrefour doit être maintenu et adapté.

## **6 Organisation de l'enquête publique**

### **6.1 Conditions pratiques de l'enquête publique**

L'arrêté préfectoral du 23.07.2021 (sans n°) détermine les conditions pratiques de l'EP.

En introduction, il stipule bien le Code de l'expropriation pour cause d'utilité publique pour ce qui concerne le tracé de la voie routière et la demande de mise à l'enquête publique du dossier de demande d'autorisation environnementale.

### **6.2 Désignation du commissaire enquêteur**

J'ai été désigné en qualité de commissaire enquêteur par le Tribunal Administratif de Strasbourg en date du 28.06.2021 (décision n° E21000065/67) pour effectuer l'EP à la demande du préfet du Haut-Rhin.

### **6.3 Durée et dates de l'enquête publique**

L'art. L123-6 du Code de l'environnement prévoit d'organiser une EP unique dès lors qu'une des enquêtes est une enquête environnementale. La durée de l'EP environnementale étant d'au moins 30 jours, la présente EP a été fixée à 34 jours consécutifs pour tenir compte de la période (fin août – début septembre) et des jours d'ouverture de chacune des mairies.

Les dates de l'enquête et des permanences ont été fixées avec le Bureau des enquêtes publiques et des installations classées de la préfecture du Haut-Rhin, ainsi qu'avec le secrétariat des mairies de Vieux-Thann (siège de l'EP), Aspach-Michelbach et Leimbach pour ce qui concerne les horaires (heures d'ouverture des mairies et fréquentation du public en mairie).

Les dates ont été :

- ouverture le vendredi 20 août 2021 à 10 h,
- clôture le mercredi 22 septembre 2021 à 17 h.

## 6.4 Publicités de l'enquête publique

### Publicité obligatoire

La préfecture a fait publier les 04 et 25.08.2021 un avis dans les 2 journaux locaux (L'Alsace et les DNA). Les frais de publication sont à la charge de la CeA.

Les mairies ont procédé à l'affichage de l'avis d'ouverture d'enquête publique, ainsi que l'arrêté préfectoral, du 05.08 au 22.09.2021.



Affichage de l'arrêté préfectoral à la mairie d'Aspach-Michelbach

La CeA a fait poser en différents lieux du projet des panneaux avec une affiche de format A2, bien visibles du public.



Affiche A2 de la CeA au croisement de Leimbach

La préfecture a mis sur son site internet l'avis d'EP à la disposition du public pendant la même durée.

#### Publicité complémentaire

Les communes ont pu communiquer sur l'EP de façon volontaire afin de favoriser encore plus la venue du public lors des permanences, ou tout simplement consulter le dossier.

Exemple Vieux-Thann : site internet et page Facebook de la commune, application mobile PanneauPocket.

### **6.5 Permanences de l'enquête publique**

Pour une participation optimum du public, pour cause d'importance d'une des 3 communes, pour respecter l'alternance matin/après-midi, pour profiter au mieux des jours et heures d'ouverture des 3 mairies, les permanences ont été fixées comme suit :

- Ouverture de l'EP le vendredi 20 août 2021 à 10 h à la mairie de Vieux-Thann (déclarée siège de l'EP) et 1<sup>ère</sup> permanence de 2 h,
- 2<sup>ème</sup> permanence le mercredi 9 septembre 2021 de 10h à 12 h à la mairie de Leimbach,
- 3<sup>ème</sup> permanence le mercredi 9 septembre 2021 de 14 h à 16 h à la mairie d'Aspach-Michelbach,
- 4<sup>ème</sup> permanence le mercredi 22 septembre 2021 de 15 h à 17 h à la mairie de Vieux-Thann et clôture de l'EP.

## **6.6 Localisation de l'enquête publique et registres**

Une salle a été mise à ma disposition dans chacune des mairies et à chaque permanence pour recevoir le public en toute confidentialité.

Le dossier « papier » était disponible dans chaque mairie pendant les heures d'ouverture habituelles. Le public avait également l'occasion de le consulter (et de déposer toute remarque ou suggestion) sur le site internet de la préfecture, ainsi que sur un poste informatique dans les locaux de celle-ci.

Dans chaque mairie un registre a été disponible pour le public. J'ai ouvert, coté et paraphé chaque registre. J'en ai déposé 1 à la mairie d'Aspach-Michelbach et 1 à la mairie de Leimbach peu avant l'heure d'ouverture de l'EP, puis le 3<sup>ème</sup> à la mairie de Vieux-Thann le 20.08.2021 à 10 h.

J'ai ensuite clos le registre de Vieux-Thann à l'heure de clôture de l'EP. J'ai recherché les registres d'Aspach-Michelbach et de Leimbach dès le lendemain, les mairies ayant assuré leur inaccessibilité. Je les ai également clos.

**Nota :** toutes les annexes (1 pétition, 4 contributions dématérialisées, 1 plan cadastral) sont répertoriées dans le registre de Vieux-Thann.

Les registres seront joints à mon rapport et déposés à la préfecture.

## **7 Déroulement de l'enquête publique et observations recueillies**

### **7.1 Ouverture de l'EP**

J'ai ouvert l'EP lors de la permanence le 20.08.2021 à 10 h à la mairie de Vieux-Thann, siège de l'EP. Les dossiers et les registres (cotés et paraphés) étaient simultanément disponibles dans les mairies d'Aspach-Michelbach et de Leimbach.

### **7.2 Permanences**

Les 4 permanences se sont déroulées conformément à l'arrêté préfectoral et aux annonces dans la presse (voir § 6.5). Il n'y a pas eu de dépassement horaire.

### **7.3 Clôture de l'EP**

La clôture de l'EP a eu lieu le mercredi 22.09.2021 à 17 h comme prévu. J'ai clos le registre de Vieux-Thann. Les mairies d'Aspach-Michelbach et de Leimbach ont mis leurs registres en sécurité jusqu'à mon passage le lendemain pour les retirer et les clore.

## **7.4 Observations recueillies**

L'analyse quantitative et qualitative des observations du public figure aux § 2.2 et 2.3 du PV de synthèse (voir en annexe).

## **8 Procès-verbal de synthèse et mémoire en réponse du maître d'ouvrage**

### **8.1 Procès-verbal (PV) de synthèse**

Le Code de l'environnement stipule que le commissaire enquêteur remette au maître d'ouvrage un PV de synthèse dans un délai de 8 jours après la fin de l'enquête. Cette remise se fait lors d'une rencontre pour communiquer les observations écrites et orales recueillies lors de l'EP.

J'ai convenu avec le maître d'ouvrage de la possibilité d'une rencontre à l'issue même de l'EP, à savoir le mercredi 22.09.2021 dès 17 h. Il m'a donné son accord pour cette démarche. Ce fut l'occasion de rendre compte « à chaud » du déroulement de l'EP et de porter à connaissance du maître d'ouvrages des observations, propositions, remarques, oppositions du public. J'ai aussi invité (en tant qu'auditeurs) des représentants des 3 communes intéressées par le projet. Ainsi, les communes sont autant au fait de l'EP que le maître d'ouvrage. Ceci peut s'avérer utile si le maître d'ouvrage doit consulter les communes pour répondre à un contenu du PV de synthèse.

J'ai ensuite rédigé ce PV et l'ai envoyé électroniquement au représentant du maître d'ouvrage avec mention de tous les points évoqués lors de la réunion avec en plus mention de 2 contributions qui me sont parvenues électroniquement de la part de la préfecture le soir du 22.09.2021 (BUFO, Alsace Nature ; enregistrées par le site de la préfecture dans les limites de l'EP).

J'ai échangé téléphoniquement avec le maître d'ouvrage au sujet de ces contributions complémentaires. Le PV de synthèse est, si besoin, une occasion d'ajouter des questions et des précisions complémentaires du commissaire enquêteur, ce qu'il m'a semblé indispensable pour formuler mon avis motivé complet.

Le PV de synthèse de cette EP est en annexe.

### **8.2 Mémoire en réponse du maître d'ouvrage**

Le Code de l'environnement stipule que le responsable du projet dispose de 15 jours pour produire ses observations éventuelles dans un mémoire en réponse. Lors de la réunion de synthèse, il a été établi que le maître d'ouvrage répondrait effectivement par écrit sur les contributions et les demandes complémentaires. Le délai de 15 jours a été respecté pour les remarques émises et les compléments, hormis les réponses à apporter concernant les mesures de compensation (voir § 9 Report de date de remise du rapport).

Le maître d'ouvrage n'a éludé aucune observation et s'est attaché à répondre clairement à chacun des points.

Tout d'abord, les réponses aux **observations personnelles** (B1 à B4) n'appellent pas de contestation.

**La réponse du 11.10.2021** concerne les remarques émises par Alsace Nature (B.6).

Le maître d'ouvrage reprend l'argumentation du dossier pour justifier de la construction du « barreau ». Il confirme la prise en compte des sols pollués, connus ou découverts lors des travaux. Il invite à se reporter au dossier pour ce qui concerne l'impact sur les zones humides, les ouvrages hydrauliques et l'effet barrage.

**Le complément de réponse du 26.10.2021** se rapporte aux remarques semblables émises par l'association BUFO (B.5) et Alsace Nature (B.6) au sujet du crapaud calamite.

Ce complément de réponse se justifie par le fait qu'une réunion s'est tenue le 21.10.2021 avec les présents :

- La DDT Service Eau, environnement et espaces naturels,
- La DREAL,
- Le CSA (Conservatoire des sites naturels alsaciens),
- Alsace Nature,
- La CeA (maître d'ouvrage) et Egis (maître d'œuvre).

L'objectif était de trouver un consensus sur les compensations réalisables. Différentes mesures compensatoires concernent la parcelle de l'APB de la Thur (avec respect des objectifs de cette parcelle). Une autre mesure compensatoire sera réalisée sur une parcelle appartenant à la CeA. La réalisation de mares à destination des amphibiens (et du crapaud calamite en particulier) se verront au plus près du barreau sur des parcelles dont la CeA pourrait s'assurer de la maîtrise foncière.

La CeA devra fournir à la DREAL une note justifiant de l'équivalence écologique des mesures convenues.

Les réponses aux **observations non directement liées au projet** (C1 et C2) n'écartent pas le problème soulevé, mais supposent des suites favorables possibles.

### **Questions et précisions complémentaires**

3.1- Le GHRMSA est effectivement le propriétaire des parcelles mentionnées et a été correctement informé de la présence de déchets hospitaliers. La CeA propose d'acquérir les parcelles (ou fragments utiles ?) à l'amiable et, de fait, assumer la dépollution nécessaire.

3.2- Les rues mentionnées sont des occasions de promenade pour les habitants de Vieux-Thann. Ce point a été signalé par un élu de cette commune, et non pas par du public. Au vu de l'argumentation apportée (risque de passage de batraciens), c'est un sujet de réflexion pour les élus de cette commune. Si un accès à la voie verte est souhaité, la commune devra traiter avec la CeA, propriétaire et gestionnaire de l'ouvrage, afin de déterminer une solution technique.

3.3- Prise en compte de la précision complémentaire relative aux tableaux d'information des parcs d'activité.

3.4 – Le maître d'ouvrage confirme sa position actuelle (comme les autres collectivités territoriales) de ne pas éclairer ses ouvrages routiers pour 1- favoriser la faune nocturne et 2- réaliser des économies en occasionnant une baisse de production et de consommation d'électricité. Le marquage au sol et d'obstacle des giratoires devrait être performant. L'éclairage des voies du PATC, selon la

technique employée, ne devrait pas gêner la circulation de nuit sur la RD331, mais à confirmer lors de la mise en service.

3.5- La réponse à la question concernant la vitesse des véhicules (70 ou 80 km/h) est recevable aussi bien :

- sur le bruit (pas de différence nette entre les 2 vitesses maximum et pour la proximité d'une zone d'activité,

- que sur la (petite) faune (empêchement de franchir les abords de la voie).

Des mesures de bruit seront réalisées à la mise en service de la chaussée et des observations du comportement de la faune devront être menées.

Le problème de vitesse et d'accès à la RD 351 par les riverains de la rue d'Issembourg et des rues voisines devra être repris lors d'un aménagement futur (voir C2). A vérifier le respect total de la limite de 70 km/h sur cette section.

3.6- Début et fin de voie verte.

La prise en compte des cyclistes est satisfaisante. Il faut compter sur la discipline des automobilistes pour laisser la priorité aux cyclistes lors du « retour » de ceux-ci sur la chaussée multi-usage. Il faut espérer un passage quasi-nul de piétons sur la RD 351 vers Roderen et vers Thann/Vieux-Thann et encourager l'usage d'autres cheminements.

3.7- Réactions de la profession agricole.

Je note avec satisfaction que des contacts et réunions ont eu lieu et que les échanges ont occasionné une prise en compte des observations.

3.8- J'enregistre la réponse.

3.9- Les délaissés seront « renaturés », ce qui est bénéfique. Il sera possible au terme de quelques mois d'observer une réinstallation d'une faune et d'une flore en adéquation avec ces 2 surfaces.

3.10- J'enregistre cette réponse satisfaisante.

3.11- Avis de la DDT 68 Service Transport, Risques et Sécurité.

L'étude acoustique donne un résultat anticipatif, mais des mesures postérieures (après 1<sup>er</sup> tronçon accès au PATC, après mise en service totale) sont nécessaires avant mise en œuvre de la future zone d'activité de Vieux-Thann le long de la RD 331.

Si la nouvelle voie routière ne sera pas un itinéraire pour TE (transports exceptionnels), il y a lieu d'en informer les entreprises installées (ou en projet de s'installer) sur le PATC. De même, il convient de s'assurer que cette future voie ne soit pas répertoriée comme accessible aux TE sur un document administratif dédié.

La CeA organisera bien la prévention des risques et des accidents pendant la phase Chantier.

La CeA respectera les dispositions des PPRT, PPRI et PAC existantes, ainsi que la protection des prairies.

La CeA assure la prise en compte du calendrier agricole pour l'accès aux zones exploitées.

3.12- Prise en compte de la zone inondable du Wassergraben.

La réponse, étayée par des calculs, apporte des renseignements satisfaisants.

### 3.13- Impacts bruts du projet routier.

Le maître d'ouvrage joindra à tout dossier futur du projet un document reliant le tableau « Liste des habitats d'espèces protégées et surfaces correspondantes... » et un agrandissement sur l'emprise du projet de la carte « Carte des habitats en continuité de l'aire d'étude rapprochée ». Cela permettra de voir rapidement espèce par espèce où se trouve son habitat.

## **9 Report de date de remise du rapport**

Après réception du PV de synthèse, mon correspondant m'a informé avoir commencé son mémoire en réponse. Mais il lui restait à répondre concernant les remarques des 2 associations naturalistes, notamment au sujet des mesures de compensation. Il m'a averti de la tenue d'une réunion interservices de l'Etat avec le maître d'ouvrage organisé la veille de la date théorique de remise de mon rapport à la préfecture.

Une réponse consensuelle (entre maître d'ouvrage, services de l'Etat et naturalistes) étant la meilleure solution, nous avons convenu que j'attende la tenue de cette réunion et qu'il ait le temps de rédaction utile. C'est pourquoi j'ai demandé le report de la date de remise de mon rapport.

Une réponse favorable m'a été donné par la préfecture avec une date limite du 05.11.2021 (voir documents d'échange en annexe).