

DEUXIEME PARTIE

Conclusions et avis motivés du commissaire enquêteur

Voici la partie personnelle du rapport de l'EP précisant mon ressenti, mes conclusions et mon avis motivé à la suite :

- De la compréhension du contexte de l'EP,
- Du temps de prise de connaissance du dossier et des visites sur sites,
- De l'échange avec les personnes venues aux permanences,
- D'échanges avec diverses personnes et instances, dont le maître d'ouvrage,
- De l'analyse des réponses du maître d'ouvrage à diverses contributions (les instances réglementairement sollicitées, le public lors de la période d'EP),
- Du temps de formalisation du rapport destiné au prescripteur de l'EP, au maître d'ouvrage et au public.

1 Préambule

1.1 Une nouvelle voie routière et ses objectifs

Le projet de voie routière entre l'entrée de Vieux-Thann et Leimbach (dénommée « barreau ») est connu depuis une vingtaine d'année. La problématique est largement rendue publique par différentes phases d'information et de consultation du public. Il s'agit essentiellement de décharger la RD 1066 (ex. N 66) dans Vieux-Thann lors des heures de pointe de circulation. Cette « décharge » s'accompagne automatiquement :

- D'une desserte facilitée de et vers Leimbach / Rammersmatt / Roderen et de et vers les quartiers sud de Thann (Blosen),
- D'une desserte plus aisée du PATC (Parc d'activités de Thann-Cernay),
- D'une possibilité de déplacement en mode doux par la présence d'une voie verte associée.

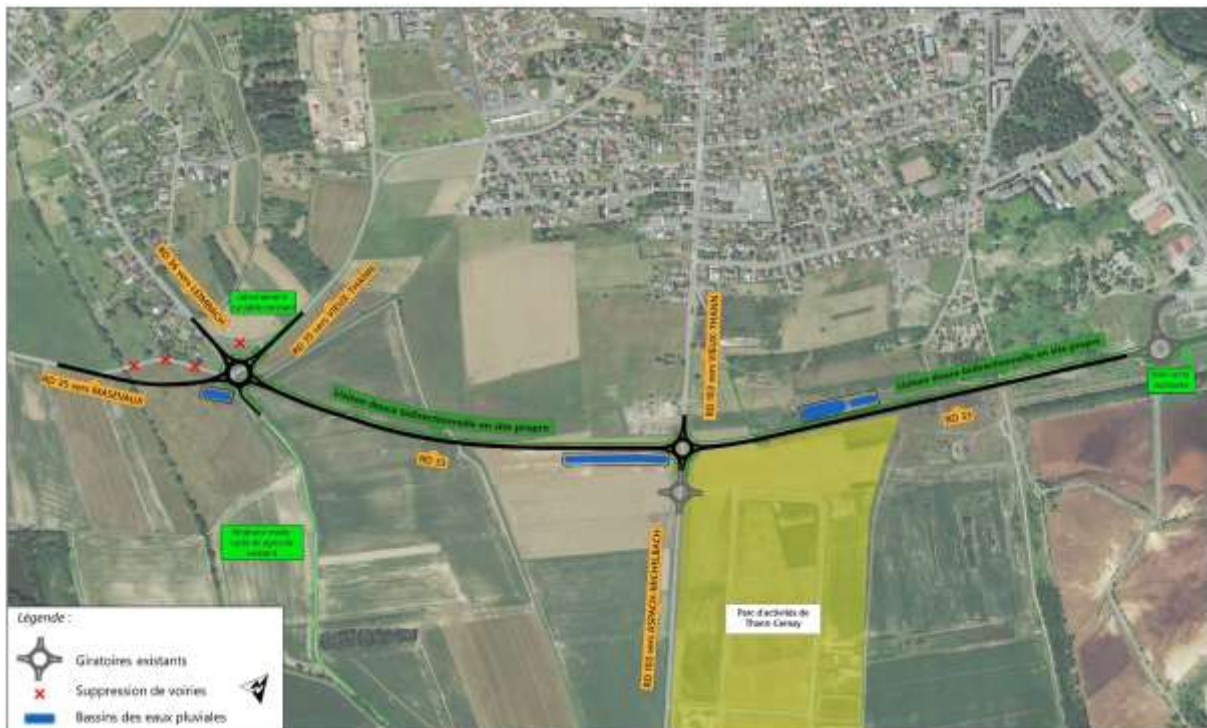
Cette problématique de la « Nationale 66 » est facilement compréhensible lorsqu'on observe les conditions globales des flux de circulation journaliers et de fin de semaine.

Aujourd'hui (en 2021) plus qu'hier (la fin des années 1990), l'environnement est présent dans les esprits mais aussi dans le projet. Des caractéristiques définissant le Développement Durable sont présentes dans le dossier. D'ailleurs, le projet est réglementairement examiné et critiqué par les services de l'Etat (CIS : concertation inter-services, y compris la DREAL) et par l'Autorité environnementale (Ae) saisie par le préfet.

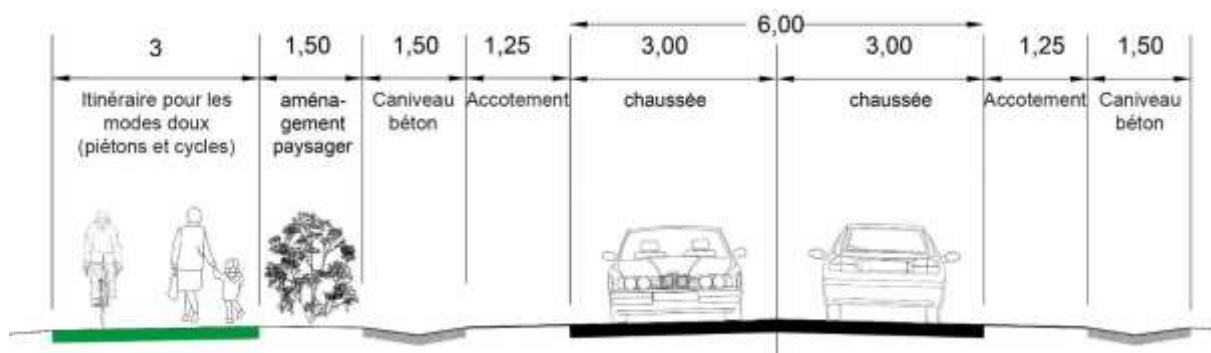
La CIS est une phase importante car permettant d'assister le maître d'ouvrage et d'assurer la conformité des dossiers produits. L'examen de l'Ae porte sur l'étude d'impact (environnemental) et sur le dossier de demande d'autorisation (eaux et milieux aquatiques, dérogation concernant les

habitats naturels).

Le coût global de l'aménagement est estimé à 9,8 M€.



Liaison RD 331 entre Vieux-Thann (RD 1066) et Leimbach (RD 351)



Profil de la future voie routière (la voie verte se trouvera au nord de la chaussée à double voie)

1.2 Organisation d'une EP unique

La présente EP est une enquête publique unique conformément à l'article L123-6 du Code de l'environnement. Elle est préalable à la déclaration d'utilité publique (DUP) du projet de liaison routière (valant déclaration de projet par le pétitionnaire) (art. L122-1 du Code de l'expropriation) et à l'autorisation environnementale relative aux IOTA (art. L181-1 du Code de l'environnement). Cette autorisation regroupe l'autorisation au titre de la police de l'eau et des milieux aquatiques (art. L214-3 et suivants et R214-1 du Code de l'environnement) et la dérogation à l'interdiction d'atteinte aux

espèces et habitats protégés (art. L411- 1 et 2 du Code de l'environnement).

Le Code de l'environnement précise que le projet est soumis à une demande d'examen au cas par cas (construction de routes classées dans le domaine public routier ... des départements – ici la CeA - ...) (art. R122-2). Le 24.10.2012, le préfet de région (alors Région Alsace) a soumis le projet à évaluation environnementale.

Avis du commissaire enquêteur : approbation pour l'organisation d'une enquête publique unique concernant le projet de liaison entre la RD 1066 et le RD 351 selon les dispositions des codes concernés (organisation par la Préfecture du Haut-Rhin) ; cette démarche permet de juger l'utilité (publique) d'une nouvelle liaison routière et de constater (et remédier à) son impact sur l'environnement ; au vu du dossier et en connaissance personnelle du contexte, le projet est essentiel à la résolution d'une problématique de circulation routière et il présente des caractéristiques d'acceptation de son impact sur l'environnement.

2 Conclusions et avis

2.1 Sur la constitution du dossier

Il s'agit de conclure et de donner un avis concernant le dossier mis à disposition du commissaire enquêteur pour l'étude préalable et pour le public durant l'EP.

Le dossier technique mis à ma disposition, puis à celle du public répond à des exigences réglementaires. Il a été réalisé par Egis, cabinet d'ingénierie de la construction et des services à la mobilité, travaillant sur des projets d'aménagement pour un territoire équilibré, durable et résilient. Son périmètre d'action et sa notoriété en font un acteur en capacité de réaliser des dossiers efficaces pour différents types de projet, en parfaite adéquation avec les exigences législatives et réglementaires du moment. Compte-tenu de la caractéristique du projet de la RD 331 (DUP, autorisation environnementale, et donc EP unique), le dossier livré est d'une excellente facture.

Le format et la présentation choisis, la répétition ciblée de chapitres selon le thème du tome, la clarté rédactionnelle, la présence de tableaux et de photos (au sol, vues aériennes), l'adjonction des annexes relatives aux études liées à l'environnement en font un dossier, certes volumineux et lourd, mais clair et compréhensible.

Le maître d'ouvrage et son représentant (mon correspondant pour cette EP) sont en parfaite connaissance et en pratique du document. Je n'ai malheureusement pas pu, verbalement lors d'une des permanences, confronter cette affirmation de dossier « bien fait » avec des personnes du public. Faisant bien ressortir le caractère d'« unique » pour cette enquête publique, j'en ai aussi compris

l'organisation pour aboutir à l'expression d'un avis sur les 2 parties à destination du prescripteur de l'EP, à savoir le préfet du Haut-Rhin.

Les services de l'Etat et la MRAe, destinataires du dossier pour examen et avis, n'ont pas effectué de critiques quant à sa composition. C'est donc un gage de bonne qualité.

Le représentant du maître d'ouvrage m'a apporté toute réponse utile à des questions à la suite de la lecture du dossier et de la visualisation sur le terrain.

Avis du commissaire enquêteur : avis favorable quant à la constitution du dossier global pour cette EP unique et pour les échanges complémentaires ; il permet l'intérêt du lecteur, quel qu'il soit et quel que soit le moyen de lecture (document ou dématérialisation).

2.2 Sur l'organisation et le déroulement de l'EP

L'EP a été organisée conformément à la réglementation et aucune gêne n'est à relever. L'arrêté préfectoral, en ses 10 articles, décrit tout le cycle de l'EP. Les mairies concernées ont bien intégré les conditions indiquées.

Mon information a été complète de la part de mes interlocuteurs. Le public en général a été bien informé et libre accès au dossier lors et en-dehors des 4 permanences a été donné, aussi bien pour la forme écrite que dématérialisée.

Cette EP a suscité quelques réactions de la part du public et elles ont été traduites dans le PV de synthèse. Le maître d'ouvrage en a bien pris connaissance, ce qui conditionne la qualité de ses réponses. L'étude personnelle du dossier, du sujet traité, de la réponse au PV m'amènent à la capacité de formuler un avis motivé sur les arguments particuliers et sur la globalité du dossier, comme stipulé par l'arrêté préfectoral.

Avis du commissaire enquêteur : avis favorable pour l'organisation et le déroulement de cette EP unique.

2.3 Sur les réponses du maître d'ouvrage aux contributions dans le dossier

Les tome A (Note de présentation), B (Dossier préalable à la DUP), C (Etude d'impact), D (Dossier de demande d'autorisation environnementale) sont des fascicules d'informations relatives aux 2 EP réunies. Le tome E contient le compte-rendu et les observations émises concernant les 2 phases de concertation préalables à l'organisation de l'EP. Il contient également la décision préfectorale de soumission du projet à étude d'impact, puis les avis :

- À la suite de la concertation inter-services (CIS ; dont la DREAL),
- À la suite de l'examen par la MRAe.

Chaque avis est suivi d'une note ou mémoire en réponse de la part du maître d'ouvrage.

A noter que l'avis de la DDT – Service Transports, Risques et Sécurité n'était pas dans le dossier car parvenu ultérieurement à sa constitution. J'ai repris cet avis dans le PV de synthèse et le maître d'ouvrage y a également répondu.

Ce sont ces réponses du maître d'ouvrage qui font l'objet de mon avis ci-après.

En tant qu'instance de démocratie participative, comme l'est l'enquête publique, le Conseil de développement du Pays Thur-Doller, associant les acteurs socio-économiques dans un rôle de prospective, a émis des recommandations opportunes. **J'engage le maître d'ouvrage à se rapprocher du Conseil de développement dès la décision préfectorale de DUP pour intégrer au mieux certaines de ses recommandations.**

Nota : les notations **R** ci-dessous sont les recommandations qui complètent mon avis pour les § 2.3, 2.4 et pour mon avis final.

La présentation qui suit est réalisée sous forme de tableau afin de différencier les observations émises, les réponses apportées, puis les conclusions et avis motivés séparés (DUP/Ae). J'ai analysé et résumé les diverses contributions (car toujours très complètes), ainsi que les réponses du maître d'ouvrage (car toujours répondant « à la lettre » et fortement documentées).

Concertation inter-services et avis de l'Autorité environnementale

DUP (Déclaration d'Utilité Publique)	Autorisation environnementale
<p>La DDT Service Transport, risques, sécurité aborde la question du bruit dû à la circulation future en reconnaissant la valeur de l'étude sous-traitée mais en rendant la commune de Vieux-Thann attentive au problème (ceci est hors EP), l'amélioration des conditions de circulation grâce au projet. Elle se montre critique au sujet des TE (Transports exceptionnels) : dimensionnement de la chaussée (et configuration des ronds-points) pour accepter des convois jusqu'à 120 t de PTAC. Elle reconnaît la compatibilité du projet avec les PPRT et PPRI locaux. Elle convie cependant le maître d'ouvrage à la vigilance au sujet de la</p>	<p>La DDT Service Police de l'eau demande à compléter le volet Zone humide en vue de la demande d'autorisation environnementale pour une poursuite de l'instruction du dossier. Des précisions sont également requises au sujet des zones inondables.</p> <p>Réponse du maître d'ouvrage : 2 tableaux montrent la compatibilité du projet avec les SAGE Ill-Nappe-Rhin et Doller ; les profils des ouvrages OH1 et OH2 sont bien décrits par les plans cotés ; il a bien intégré la démarche ERC au sujet de la zone humide et explique la compensation envisagée ; il précise que l'aménagement de la chaussée assurera la</p>

circulation des engins agricoles.

Réponse du maître d'ouvrage : des protections acoustiques ne sont pas nécessaires au vu de la réglementation actuelle; il indique que la liaison routière ne sera pas un itinéraire pour TE et donc réservé aux véhicules courants ; **le maître d'ouvrage doit donc prévoir un document d'information selon lequel la RD 331 ne sera pas un axe TE (Transports exceptionnels) (R2) ;** les autres réponses sont satisfaisantes par rapport à l'analyse effectuée : organisation de la prévention lors des travaux, protection des zones sensibles en phase travaux, circulation des engins agricoles en période culturale (dont planning général de réalisation de la voie routière).

transparence hydraulique et aura un faible impact en amont ; la réponse concernant le franchissement du Leimbach complète la description dans le tome C.

Le Service Police de l'eau cite 2 rubriques qui ne sont pas dans le tableau rectificatif, celui-ci étant identique à celui dans le tome D1, le maître d'ouvrage devra reprendre sa réponse (R1).

Le tableau adopté par la CeA apporte les précisions demandées quant à la surveillance et l'entretien des ouvrages d'eaux pluviales (**prescriptions à minima de ces espaces clôturés et avec prévenance de risque de noyade**).



Exemple de bassin de traitement des eaux pluviales (surveillance et entretien) - contournement de Wittelsheim

La DREAL Service Eau, biodiversité, paysages apporte une contribution sur la régularité de l'autorisation environnementale (volet Espèces protégées, volet Paysage). Elle note que le dossier de demande de dérogation est de bonne qualité.

1. Espèces protégées : la DREAL relève certaines lacunes et/ou incertitudes qui ne permettent pas de déterminer la validité des mesures

	<p>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).</p> <p>Réponse du maître d'ouvrage : chaque recommandation (ou partie) fait l'objet d'une réponse respective et argumentée en détail sous forme de texte, tableau, carte, photo aérienne légendée qui démontre une prise en compte précise et vérifiable immédiatement ou au fil du temps (habitats d'espèces protégées, intensité de l'impact).</p> <p>Cependant, je considère que la RD 1066 n'est pas un axe franchissable par la faune (petite et grande) et que la continuité vers la Thur au nord n'est pas garantie. L'urbanisation induite par la réalisation de la RD 331 est bien décrite (cf. l'artificialisation réduite ou nulle des sols).</p> <p>Les réponses apportées concernant les mesures de réduction et de compensation sont argumentées et démontrent que la question de la compensation est un point essentiel du raisonnement du maître d'ouvrage, notamment en matière de faune (les batraciens en particulier). Il convient de rapprocher le questionnement concernant l'APPB « Champ d'inondation Thur » de la réponse qui sera donnée lors de la réunion entre maître d'ouvrage – associations naturalistes – services préfectoraux.</p>
--	--

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

Réponse du maître d'ouvrage : par la largeur de l'emprise du projet, le maître d'ouvrage prévoit un aspect paysager qui permettra à la voie routière de se fondre correctement dans son environnement. Il appartient aux communes limitrophes (Vieux-Thann et Aspach-Michelbach) de prévoir une anthropisation réduite et/ou accompagnée d'une intégration paysagère adaptée.

Je considère que satisfaction est ainsi donnée à la DREAL, notamment pour la partie « faune », face à toutes les recommandations émises.

La MRAe émet un avis délibéré portant sur les conséquences de l'ouvrage aussi bien sur les populations que sur l'atteinte à l'environnement naturel. En synthèse, cet organisme recommande de présenter une analyse de solutions de substitution raisonnables, d'évaluer les impacts liés au bruit, de traiter 2 zones de déchets situées dans l'emprise du projet.

Réponse du maître d'ouvrage.

Il présente sous forme de tableau clair la cohérence du projet avec le SRADDET (2 axes principaux). Cependant, la liaison pratique des « déplacements doux » avec la gare Vieux-Thann ZI est à résoudre (voir ci-après Contributions du public).

La variante V3 est la plus pertinente en fonction du point de départ (Vieux-Thann) et d'arrivée (Leimbach). Cette voie routière (même sous une

	<p>forme de simple chaussée à double sens) est attendue impatiemment par nombre d'usagers (et d'élus locaux).</p> <p>Les modifications apportées par le maître d'ouvrage et intégrées au Tome D du dossier permettent d'autoriser le projet en même temps que l'obtention de l'autorisation environnementale.</p> <p>La CeA s'engage à conduire une campagne de mesures 6 mois après la mise en service. Les résultats devront être partagés avec la commune de Vieux-Thann en fonction des données de son futur PLU (R3).</p> <p>Ancienne gravière de Vieux-Thann : le maître d'ouvrage, dès déclaration d'utilité publique, interdira l'accès au futur tracé pour éviter tout dépôts de gravats et déchets végétaux supplémentaires (R4) ; une interdiction par la commune de Vieux-Thann serait la bienvenue dès à présent ; voir Mémoire Egis du 24.01.2020.</p> <p>Déchets hospitaliers : le maître d'ouvrage a bien intégré les recommandations du rapport Geaupole (§ 7.4 Recommandations).</p> <p>Le maître d'ouvrage a correctement traité l'impossibilité d'évitement en incluant les délaissés dans le projet soumis à DUP et en y réalisant un suivi spécifique.</p>
--	--

Avis du commissaire enquêteur : le maître d'ouvrage a complètement considéré les recommandations des 4 organismes mentionnés dans le tableau ci-dessus ; les réponses sont argumentées et je considère qu'elles apportent satisfaction aussi bien pour la DUP que pour l'Ae ; les recommandations R1 à R4 sont reprises dans l'avis final (DUP/Ae).

2.4 Sur le mémoire en réponse du maître d'ouvrage à la suite des contributions du public et des compléments

Contributions particulières (contributions du public)

DUP	Autorisation environnementale
<p>4 personnes ont déposé des contributions (B.1 à B.4) au sujet des ronds-points (nombre, coût), de parcelles en propriété impactées (cession acceptée, impossibilité de construire).</p> <p>Le maître d'ouvrage répond en référence au contenu du dossier. Les réponses n'appellent pas de commentaires.</p>	

Contributions associatives

DUP	Autorisation environnementale
	<p>La réponse du 11.10.2021 concerne les remarques émises par Alsace Nature (B.6). Le maître d'ouvrage, par ses réponses, complète le contenu du dossier par rapport aux interrogations : pertinence du projet, étude de variantes, date des diagnostics environnementaux, biodiversité ordinaire, pollution des sols, effet barrage de la chaussée et ouvrages hydrauliques et zones humides). En particulier, le maître d'ouvrage s'engage à traiter les sols pollués connus ou découverts lors des travaux.</p> <p>Le complément de réponse du 26.10.2021 apporte les résultats de la réunion du</p>

21.10.2021. Il est relatif à :

- La remarque de l'association BUFO (écologie du crapaud calamite, espèces végétales invasives, discutable est le choix du site de compensation),
- La reprise par Alsace Nature de la remarque de l'association BUFO au sujet du crapaud calamite.

Un **consensus** a été défini entre les parties présentes à la suite d'échanges constructifs.

Etaient présents :

- La DDT Service eau, environnement et espaces naturels,
- La DREAL (partie dérogation aux espèces protégées),
- Le CSA (Conservatoire des sites alsaciens, aujourd'hui nommé Conservatoire d'espaces naturels d'Alsace),
- Alsace Nature,
- La CeA et son maître d'œuvre Egis.

La CeA a adapté ses mesures pour tenir compte des avis émis par les associations de protection de la nature (voir photo légendée p. 2 de la réponse). Les mesures compensatoires et d'accompagnement ont été examinées pour en conserver, modifier, annuler certaines.

La réalisation des mardelles dans la zone mentionnée (nord-est de la 1^{ère} partie du « barreau ») implique un rapprochement avec la commune de Vieux-Thann (ancienne gravière – terrains à acquérir) (R5). Le maître d'ouvrage (assisté de Egis) établira au plus vite la note technique complémentaire souhaitée par la DREAL.

Je considère que la teneur et les résultats de la

	réunion citée ci-dessus apportent une réponse tout-à-fait acceptable en terme de compensation (notamment pour les batraciens / crapaud calamite) et lèvent un point de réserve envisagé.
--	--



La zone cultivée sur l'APB de la Thur destinée à être enherbée (MC 011 évoquée le 21.10.2021)

Contributions particulières non directement liées au projet (contributions du public)

DUP	Autorisation environnementale
<p>C.1 : continuité voie verte vers la gare SNCF Vieux-Thann ZI.</p> <p>Réponse maître d'ouvrage : sujet à reprendre lorsque le schéma des itinéraires cyclables de la CeA sera adopté.</p> <p>Proposition du commissaire enquêteur : la liaison Voie verte – Gare Vieux-Thann ZI doit être étudiée concomitamment à la DUP afin que les travaux ne soient pas postérieurs à la mise en</p>	

<p>service de la RD 331. Le représentant du maître d'ouvrage peut faire remonter cette recommandation vers les services concernés de la CeA.</p> <p>C.2 : sortie de rues sur la RD 351, problème de vitesse de véhicules, sécurité des (jeunes) cyclistes.</p> <p>Réponse maître d'ouvrage : contribution hors projet, mais transmission des doléances par les riverains au service routier de la CeA à Mulhouse.</p>	
---	--

Questions et précisions complémentaires (présentées par le commissaire enquêteur)

DUP	Autorisation environnementale
<p>3.1 : connaissance de déchets hospitaliers par leur propriétaire.</p> <p>Réponse maître d'ouvrage : le GHRMSA a participé à une réunion sur les lieux ; acquisition des surfaces utiles par la CeA pour assumer la dépollution nécessaire.</p> <p>3.2 : raccordement de chemins de promenade de Vieux-Thann à la voie verte.</p> <p>Réponse maître d'ouvrage : présence de murets anti-franchissement ; définition d'une solution possible mais à efficacité limitée.</p> <p>Proposition du commissaire enquêteur : il convient que le maître d'ouvrage se mette en rapport avec la commune de Vieux-Thann afin d'enclencher l'étude (ou non) de la liaison chemin(s) de promenade – voie verte et déterminer la solution technique la plus adaptée (R6).</p> <p>3.3 : tableaux d'information installés sur les</p>	

parcs d'activité : le maître d'ouvrage rappellera aux gestionnaires la mise à jour de ces tableaux.

3.4 : éclairage des carrefours/giratoires.

Le maître d'ouvrage rappelle la politique de non-éclairage des voies routières (économie d'énergie et pour favoriser la faune nocturne). La chaussée et les giratoires bénéficieront d'un marquage approprié (VNTP). **Concernant le giratoire RD 331/RD 351/RD 36, le maître d'ouvrage contactera la commune de Leimbach au sujet de l'éclairage (ou non) du giratoire d'accès au village (R7).**

3.5 : vitesse maximum sur le « barreau ».

Le maître d'ouvrage appliquera la vitesse réglementaire actuelle de 80 km/h. Une réduction à 70 km/h n'appellera ni diminution notable du bruit, ni bienfait supplémentaire pour la faune et la flore.

Cependant, la problématique de la vitesse sur le « barreau » doit rester présente dès la mise en service des 2 sections : bruit, effet sur la faune, comportement des usagers.

La section de route (RD 351) intéressant le secteur de la rue d'Issenbourg et ses riverains est hors projet, chaussée typée « hors agglomération » et limitée à 70 km/h.

3.6 : retour sécurisé des extrémités de la voie verte sur les chaussées.

Le maître d'ouvrage argumente (avec croquis) comment cette sécurité est attendue.

Je considère que la sécurité des cyclistes notamment demeure dès leur « retour » de la voie verte sur la chaussée ordinaire (vers

<p>Roderen et vers Thann/Vieux-Thann). Une observation du trafic aux heures de pointe sera la bienvenue.</p> <p>3.7 : implication de la profession agricole.</p> <p>Le maître d’ouvrage précise que plusieurs réunions se sont tenues en 2017 en présence de parties intéressées, dont les exploitants agricoles concernés.</p> <p>3.8 : demande Glaces ALBA (présentée lors de la concertation).</p> <p>Le maître d’ouvrage avance des raisons de croisements de flux circulatoires et de sécurité pour ne pas pouvoir donner une suite favorable.</p> <p>3.10 : contribution de la commune de Roderen pour une prolongation de la voie verte.</p> <p>Le maître d’ouvrage indique qu’une réflexion est en cours entre le Pôle Mobilité de la CeA et les partenaires locaux.</p> <p>3.11 : avis de la DDT Service Transport, risques et sécurité ; la contribution porte essentiellement sur le bruit/commune de Vieux-Thann, les transports exceptionnels, la prévention lors des travaux, la compatibilité du projet avec les PPRT, PPRI, PAC Doller.</p> <p>Voir réponse du maître d’ouvrage ci-dessus dans Concertation inter-services.</p> <p>Je considère que le maître d’ouvrage a répondu à chacun des points soulevés par le Service Transport, risques, sécurité et qu’il s’engage bien à l’organisation de la prévention lors des travaux, conditions de travail et flore/faune.</p> <p>3.12 : besoin de précision concernant la zone inondable du Wassergraben.</p> <p>Le maître d’ouvrage produit un extrait de notice,</p>	<p>3.9 : devenir des « délaissés » au carrefour de Leimbach.</p> <p>Le maître d’ouvrage précise que ces délaissés resteront sur le domaine appartenant à la CeA et recevront un aménagement paysager adapté (enherbement, zone humide).</p> <p>3.13 : complément graphique au tableau de la page 3 de la réponse de la CeA (§ 1.1- Impacts bruts).</p>
--	--

des croquis, une note de calcul et conclut que par la création d'une surlargeur de fossé, les pertes sur le champ d'inondation du Wassergraben seront compensées. Je pense donc que le maître d'ouvrage vérifiera ces calculs lors de phénomènes d'inondation.	Le maître d'ouvrage réalisera un zoom sur la zone concernée par le projet à partir de la carte p. 6 (même document) en y indiquant les codes Corine pour une visualisation directe Habitats/Surfaces/Espèces.
--	---

Avis du commissaire enquêteur : le maître d'ouvrage a répondu à la totalité des contributions du public et des compléments que j'ai demandés ; les réponses sont argumentées et justifiées et je considère qu'elles apportent satisfaction aussi bien pour la DUP que pour l'Ae ; les recommandations R5 à R7 sont reprises dans l'avis final (DUP/Ae).

J'approuve notamment le résultat de la réunion du 21.10.2021 qui a déterminé un consensus général et évite une réserve.

3 Avis final

Au vu :

- du Code de l'environnement et des articles concernés,
- du Code de l'expropriation pour cause d'utilité publique et des articles concernés,
- de la demande du Président du Conseil départemental du Haut-Rhin sollicitant l'ouverture d'une EP préalable à la DUP de son projet de liaison routière RD 331,
- de la demande d'autorisation environnementale (loi sur l'eau et dérogation exceptionnelle concernant les espèces protégées et leurs habitats),
- de l'avis du 29.04.2021 de l'Autorité environnementale de mise à EP du dossier de demande d'autorisation environnementale et du mémoire en réponse de la CeA,
- l'arrêté préfectoral du 23.07.221,
- de l'arrêté ministériel fixant les caractéristiques de l'affichage de l'avis d'EP par le pétitionnaire,
- du dossier descriptif complet du projet de liaison routière RD 331,
- de la documentation consultée, des contacts et des visites complémentaires,
- du déroulement complet de l'enquête publique et du traitement de sa synthèse,

Considérant que :

- la réglementation a été respectée,
- le dossier a été accessible et compréhensible,
- le public a été bien informé (données de prescription d'EP, annonces réglementaires),

- le processus pratique de l'EP s'est déroulé de manière satisfaisante pour le public, pour le prescripteur, pour le commissaire enquêteur (disponibilité physique et dématérialisée du dossier, déroulement de la période d'enquête et de ses suites),
- les observations recueillies ne remettent pas en cause le fondement du projet de liaison routière,
- les réponses apportées par le maître d'ouvrage confortent le fond du dossier (ces réponses ayant tenu compte d'expressions du public), aussi bien pour l'aspect DUP qu'autorisation environnementale,
- le résultat de l'EP est à même de fournir tous les éléments nécessaires pour que l'autorité compétente puisse élaborer sa décision,

Sur ma conviction personnelle concernant le projet de liaison routière RD 331 :

DUP	Autorisation environnementale
<p>Cette liaison répond à une attente (de longue date) des élus des communes concernées et environnantes ainsi qu'à celle de nombreux usagers.</p> <p>La voie routière sera aménagée pour proposer toutes les conditions de sécurité aux usagers, tout en améliorant les conditions de mobilité dans le territoire.</p> <p>Le projet répond à un besoin socio-économique par une desserte optimum des parcs d'activité.</p> <p>La nouvelle voie aura un rôle positif en cas de secours avéré dans les communes desservies ou en cas d'accident.</p> <p>La voie verte associée est appelée à être insérée dans le schéma départemental des pistes cyclables.</p>	<p>Le projet s'inscrit dans une démarche d'intégration paysagère et environnementale bien décrite dans le dossier.</p> <p>Le maître d'ouvrage entend minimiser différents impacts grâce à son projet (traitement des eaux pluviales, émissions sonores et qualité de l'air, diminution de la circulation routière dans des zones saturées à certaines heures de la journée).</p> <p>Le maître d'ouvrage, contraint d'adopter le volet « compensation » pour son projet, assurera un suivi qualitatif, les compensations faisant l'objet d'un consensus.</p>

3.1 Sur la demande de DUP

J'émet un avis favorable à la demande de DUP (déclaration d'utilité publique) en vue des acquisitions afin de constituer le domaine public nécessaire assorti des recommandations ci-après.

R2 : prévision par le maître d'ouvrage d'un document d'information selon lequel la RD 331 ne sera pas un axe TE (Transports exceptionnels).

R6 : mise en rapport du maître d'ouvrage avec la commune de Vieux-Thann afin d'enclencher l'étude (ou non) de la liaison chemin(s) de promenade – voie verte et déterminer la solution technique la plus adaptée.

R7 : contact entre le maître d'ouvrage et la commune de Leimbach au sujet de l'éclairage (ou non) du giratoire d'accès au village.

3.2 Sur la demande d'autorisation environnementale

J'émet un avis favorable à la demande d'autorisation environnementale, volet eau et milieux aquatiques et dossier espèces protégées, assorti des recommandations au maître d'ouvrage ci-après.

R1 : reprise de la réponse au Service de la police de l'eau de la DDT au sujet de 2 rubriques qui ne sont pas dans le tableau rectificatif, celui-ci étant identique à celui dans le tome D1.

R3 : partage des résultats de la campagne de mesure de bruit effectuée 6 mois après la mise en service avec la commune de Vieux-Thann en fonction des données de son futur PLU.

R4 : interdiction d'accès au futur tracé par le maître d'ouvrage dès déclaration d'utilité publique pour éviter tout dépôts de gravats et déchets végétaux supplémentaires à l'endroit de l'ancienne gravière de Vieux-Thann.

R5 : la réalisation des mardelles dans la zone mentionnée (nord-est de la 1^{ère} partie du « barreau ») implique un rapprochement avec la commune de Vieux-Thann (ancienne gravière – terrains à acquérir).

Je recommande aussi au maître d'ouvrage de communiquer (publications CeA, presse, publications communales...) sur l'avancée des travaux, les mises en service et surtout les avantages de cette nouvelle voie et la prise en compte environnementale et ses résultats.

Yvan RENCKLY

Commissaire enquêteur

Le 03 novembre 2021