

**Direction Générale Adjointe Environnement**

Direction des Routes, des Infrastructures et des Mobilités  
Pôle Travaux Neufs Nord

Dossier suivi par : Sébastien ISEL

Tél. : 06 61 30 39 29

Mél : [sebastien.isel@alsace.eu](mailto:sebastien.isel@alsace.eu)

Références :

## **AMENAGEMENT DU GIRATOIRE DU KERLENBACH SUR LA RD1066**

**Demande d'arrêté prorogeant les effets  
de l'arrêté préfectoral du 6 décembre 2018  
déclarant d'utilité publique le projet d'aménagement du  
giratoire du Kerlenbach sur la RD1066 et la cessibilité  
des terrains nécessaires sur les bans de Thann et  
Bitschwiller-lès-Thann**

## SOMMAIRE

1.	Présentation de l'Opération.....	4
1.1	Présentation du projet et objet de la demande .....	4
1.1.1	Fonctionnalités et objectifs du projet.....	4
1.1.2	Description de l'aménagement.....	6
1.1.3	Transfert des routes nationales.....	7
1.2	Procédures et décisions antérieures à la DUP .....	7
1.3	Contentieux.....	8
1.4	Justification du maintien de l'utilité publique du projet.....	8
2.	Avancement du Projet.....	9
2.1	Etudes réalisées suite à la déclaration d'utilité publique.....	9
2.2	Procédures réalisées suite à la déclaration d'utilité publique .....	9
2.3	Travaux réalisés suite à la déclaration d'utilité publique .....	9
3.	Coûts et financement .....	10
3.1	Evolution de l'estimation du projet.....	10
3.1.1	Coût du projet au stade de la DUP (valeur juillet 2013) .....	10
3.1.2	Coût des travaux au stade des études de projet (valeur février 2022) .....	10
3.2	Sources des financements.....	12
4.	Incidences notables du projet et mesures d'évitement, de réduction et de compensation .....	12
4.1	Population et santé humaine.....	12
4.1.1	Risques naturels .....	12
4.1.2	Risques technologiques .....	12
4.1.3	Sites et sols pollués .....	13
4.2	Biodiversité.....	13
4.2.1	Habitats naturels.....	13
4.2.2	Flore .....	13
4.2.3	Faune .....	13
4.3	Terres, sol, eau, air et climat.....	14
4.4	Biens matériels, patrimoine et paysage.....	14
4.4.1	Infrastructures et déplacements.....	14
4.4.2	Economie locale .....	15
4.4.3	Foncier.....	15
4.4.4	Paysage.....	16
4.5	Modalités de suivi des mesures et de suivi de leurs effets .....	16
5.	Demande de prorogation .....	17

## Liste des annexes

<b>Numéro de l'annexe</b>	<b>Document</b>	<b>Date</b>
1	Dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique du projet	Mars 2018
2	Dossier d'enquête parcellaire	Mars 2018
3	Arrêté d'ouverture de l'enquête publique	6 juin 2018
4	Rapport du commissaire enquêteur	7 septembre 2018
5	Arrêté déclarant d'utilité publique le projet d'aménagement du giratoire du Kerlenbach sur la RN66 et la cessibilité des terrains nécessaires	6 décembre 2018
6	Arrêté modifiant l'arrêté préfectoral du 6 décembre 2018	21 février 2019

# 1. PRESENTATION DE L'OPERATION

## 1.1 Présentation du projet et objet de la demande

### 1.1.1 Fonctionnalités et objectifs du projet

En application de l'article L. 121-5 du Code de l'expropriation pour cause d'utilité publique, le présent rapport a pour objet de soutenir la demande de prorogation des effets de l'arrêté préfectoral du 6 décembre 2018 (annexe n° 5) déclarant d'utilité publique le projet d'aménagement du giratoire du Kerlenbach sur la RN66, aujourd'hui RD1066, et la cessibilité des terrains nécessaires sur les bans de Thann et Bitschwiller-lès-Thann.

Si la priorité est accordée aux acquisitions à l'amiable, des expropriations pourraient être nécessaires pour la réalisation du projet. Celles-ci ne pourront s'achever avant l'échéance de la DUP qui est fixée au 6 décembre 2023. La prorogation de la DUP est donc nécessaire à la poursuite du projet.

L'opération « RD1066 - Aménagement du carrefour giratoire du Kerlenbach » vise à simplifier et à sécuriser les échanges locaux, afin d'accompagner le développement des zones d'activités limitrophes, mais également de requalifier l'actuel espace en devenir situé à la limite des bans communaux de Thann et Bitschwiller-lès-Thann.

Le positionnement du giratoire est dicté par l'emplacement de la zone commerciale à desservir, des bâtis existants, de la voie ferroviaire en remblai entre Lutterbach et Kruth, mais également d'une des limites de sécurité imposées par le Plan Particulier d'Intervention (PPI) commun des usines chimiques « Cristal » et « Potasse et Produits Chimiques (PPC) » situées à Thann et Vieux-Thann.

L'implantation du giratoire nécessite des emprises plus importantes que celles disponibles sous la RN66. C'est pourquoi et compte-tenu de l'exiguïté du site, l'aménagement de ce carrefour implique une dérivation partielle du cours d'eau « Kerlenbach » qui s'écoule le long de la RN66.

L'opération répond donc à cinq objectifs :

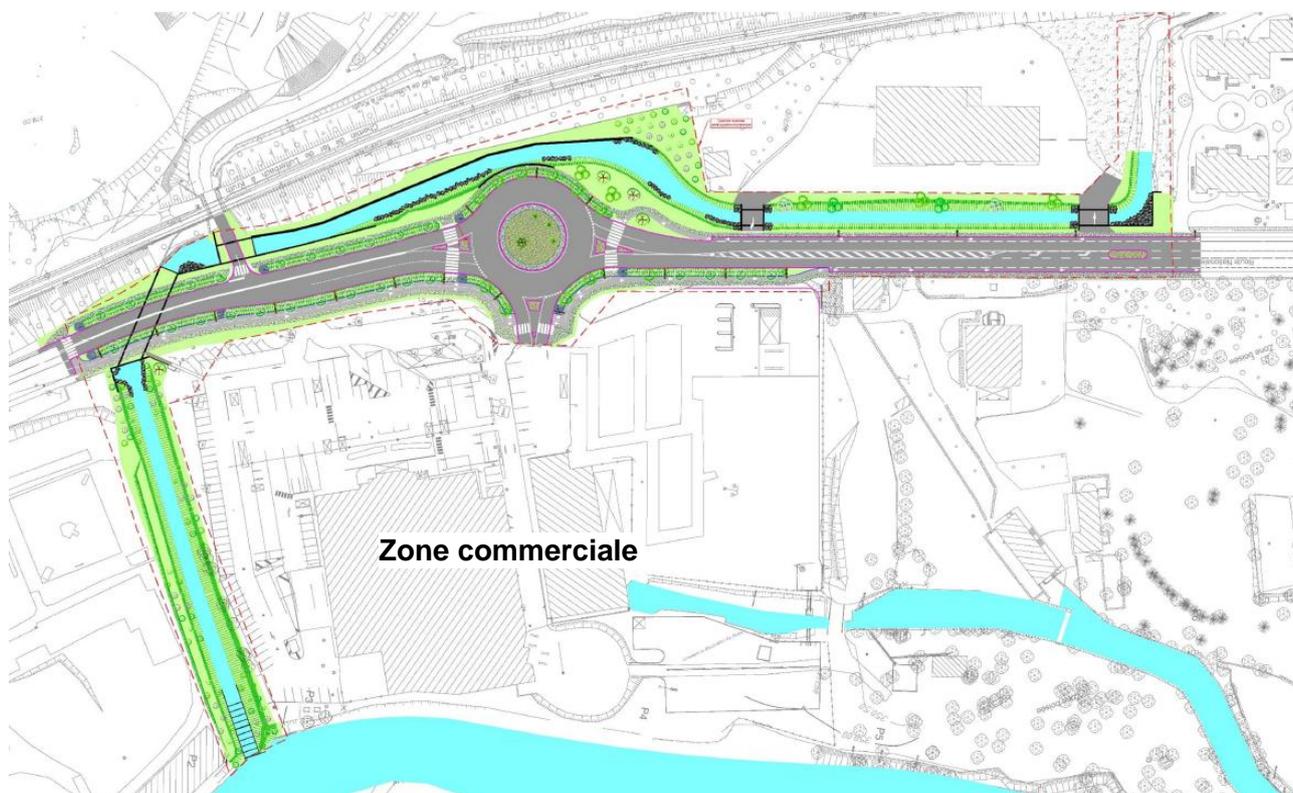
- la sécurisation des échanges routiers entre la RN66 et la zone commerciale attenante en expansion, en entrée Sud de Bitschwiller-lès-Thann ;
- la réduction des risques d'inondation engendrés par le cours d'eau « Kerlenbach » sur la RN66 ;
- l'amélioration de la continuité écologique du cours d'eau « Kerlenbach », qui présente aujourd'hui plusieurs obstacles à la remontée piscicole ;
- l'intégration d'une des mesures de consignation de la circulation routière prévue dans le cadre du Plan Particulier d'intervention (PPI) émanant du Plan de Prévention des Risques Technologiques commun aux usines chimiques « Cristal »

et « Potasse et Produits Chimiques (PPC) » (aujourd'hui Tronox) à Thann et Vieux-Thann (arrêté préfectoral du 16 mai 2014) ;

- l'amélioration paysagère des entrées d'agglomération de Thann et Bitschwiller-lès-Thann.

Cette opération comporte ainsi deux aménagements, distincts mais complémentaires, à réaliser pour répondre à ces objectifs :

- la création d'un carrefour permettant des échanges sécurisés avec la zone commerciale attenante en expansion ;
- la modification partielle du cours d'eau du ruisseau « Kerlenbach ».



*Présentation du projet retenu (extrait des études projet de 2022)*

### **1.1.2 Description de l'aménagement**

La chaussée de la RN66 sera aménagée au regard de son environnement urbain, intégrant des trottoirs, des pistes cyclables, des passages piétons. L'éclairage public sera installé ; toutefois sa gestion, son entretien et son exploitation seront assurés par la Communauté de communes Thann-Cernay.

La largeur des voies circulées sera de 3,50 mètres, en adéquation avec le caractère urbain et la typologie du trafic circulant sur la RN66. La vitesse sera limitée à 50 km/h.

Les accès riverains à la RN66 seront modifiés :

- les accès au garage automobile seront maintenus, mais auront des sens de circulation précis : l'accès Nord sera l'entrée du garage et l'accès Sud sera la sortie ;
- la zone commerciale sera accessible depuis un point unique au droit du giratoire, et non plus deux comme actuellement ;
- les échanges entre le chemin « Steinbruckle » et la RN66 seront uniquement possibles au moyen de « tourne-à-droite », le « tourne-à-gauche » sera physiquement proscrit ;
- les accès de la Villa Barazi sur la RN66 seront maintenus.

Le giratoire, d'un rayon de 23,50 mètres, sera équipé de 3 branches, dont deux pour la RN66 et une pour la desserte de la zone commerciale.

Les eaux pluviales seront collectées au moyen d'un réseau dédié et rejetées dans la Thur après passage au préalable à travers un déshuileur / débourbeur.

Un bassin de rétention des eaux pluviales sera créé ou, s'il s'avère que les emprises foncières ne sont pas suffisantes, le réseau d'assainissement sera surdimensionné afin d'assurer la fonction de rétention.

Cet aménagement de carrefour s'accompagne de la dérivation locale du cours d'eau du Kerlenbach. La variante retenue implique un maintien au maximum du tracé actuel du Kerlenbach en bordure de l'actuelle RN66, une dérivation étant toutefois nécessaire au droit du carrefour giratoire projeté.

Plusieurs ponts existants (quatre) seront repris, et des murs de soutènement seront créés dès lors que la largeur disponible pour des rives végétalisées n'est pas atteinte. Le thalweg du Kerlenbach sera abaissé afin :

- d'aménager une confluence à niveau avec la Thur ;
- de permettre des tirants d'air plus importants sous les ouvrages pour limiter le risque d'embâcles ;
- d'éviter les dépôts sédimentaires.

Dans les secteurs dans lesquels la RN66 et le Kerlenbach seront mitoyens, des dispositifs de retenue seront implantés, adaptés au secteur urbain.

L'intersection entre le Kerlenbach et le canal usinier sera dénivelée. Ce dernier sera entièrement clos.

Les dimensionnements des ouvrages à modifier seront affinés au stade des études d'Avant-Projet et permettront l'évacuation des eaux en situation de crue centennale.

### **1.1.3 Transfert des routes nationales**

L'article 6 de la loi n° 2019-816 du 2 août 2019 relative aux compétences de la Collectivité européenne d'Alsace dispose que :

*« Les routes et autoroutes non concédées, classées dans le domaine public routier national et situées dans les départements du Bas-Rhin et du Haut-Rhin à la date de publication de la présente loi sont transférées avec leurs dépendances et accessoires dans le domaine public routier de la Collectivité européenne d'Alsace, à l'exception des voies [transférées à l'eurométropole de Strasbourg].*

*[...] Ces transferts sont constatés par arrêté conjoint des représentants de l'Etat dans les départements du Bas-Rhin et du Haut-Rhin au plus tard le 1er janvier 2020. Cette décision emporte transfert, au 1er janvier 2021, à la Collectivité européenne d'Alsace, des servitudes, droits et obligations correspondants ainsi que le classement des routes transférées dans la voirie départementale ».*

En application de l'article 6 précité, depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2021, la Collectivité européenne d'Alsace est devenue maître d'ouvrage de l'ensemble des opérations routières en cours sur le réseau transféré, et en particulier de l'opération d'aménagement du giratoire du Kerlenbach sur la RN66, désormais RD1066 suite au transfert au 1<sup>er</sup> janvier 2021.

C'est la raison pour laquelle la présente demande de prorogation de la déclaration d'utilité publique du projet n'est pas portée par l'Etat comme pour l'obtention de la déclaration d'utilité publique initiale en 2018, mais par la Collectivité européenne d'Alsace, désormais maître d'ouvrage de ce projet.

## **1.2 Procédures et décisions antérieures à la DUP**

Procédures, études et décisions antérieures à la DUP concernant le projet d'aménagement multimodal de l'axe A351-RN4

2009	Études d'opportunité
2010-2013	Réalisation des études préalables

22 septembre au 23 octobre 2014	Concertation publique préalable en application de l'article L300-2 du code de l'urbanisme (aujourd'hui L103-2)
2011 -2014	Réalisation des études préalables (bureau d'études SETEC)
Juillet 2014	Audit de sécurité sur le rapport d'études préalables
1 <sup>er</sup> trimestre 2017	Concertation inter-services
25 octobre 2017	Avis de l'AE
25 juin au 10 août 2018	Enquête publique préalable à la DUP
6 décembre 2018	DUP préfectorale
21 février 2019	Arrêté modifiant la DUP préfectorale

### 1.3 Contentieux

Il n'y a eu aucun contentieux déposé suite à la publication de l'arrêté préfectoral de DUP et des arrêtés environnementaux

### 1.4 Justification du maintien de l'utilité publique du projet

Le contexte du projet d'aménagement du carrefour giratoire du Kerlenbach, justifiant les objectifs et le caractère d'utilité publique du projet, n'est pas remis en cause :

- les échanges routiers entre la RN66 et la zone commerciale attenante en expansion, en entrée Sud de Bitschwiller-lès-Thann, mérite toujours une sécurisation ;
- les risques d'inondation engendrés par le cours d'eau « Kerlenbach » sur la RN66 existent toujours et méritent donc aujourd'hui encore de les réduire ;
- la continuité écologique du cours d'eau « Kerlenbach », qui présente aujourd'hui plusieurs obstacles à la remontée piscicole, n'est toujours pas rétablie ;
- la mesure de consignation de la circulation routière prévue dans le cadre du Plan Particulier d'intervention (PPI) émanant du Plan de Prévention des Risques Technologiques commun aux usines chimiques « Cristal » et « Potasse et Produits Chimiques (PPC) » (aujourd'hui Tronox) à Thann et Vieux-Thann (arrêté préfectoral du 16 mai 2014), ne peut toujours pas être mise en œuvre (pas de possibilité de retournement de la circulation) ;
- les entrées d'agglomération de Thann et Bitschwiller-lès-Thann méritent toujours une amélioration paysagère.

## **2. AVANCEMENT DU PROJET**

### **2.1 Etudes réalisées suite à la déclaration d'utilité publique**

2020	<b>Réalisation des études d'avant-projet (AVP)</b>
21 octobre 2020	<b>Avis de l'exploitant DIR Est sur l'AVP</b>
17 décembre 2020	<b>Contrôle extérieur de l'AVP par le CEREMA</b>
Décembre 2020	<b>Reprise de l'AVP suite à l'avis de l'exploitant et au contrôle extérieur du CEREMA</b>
2021-2022	<b>Réalisation des études de projet (PRO)</b>

### **2.2 Procédures réalisées suite à la déclaration d'utilité publique**

Il n'y a pas eu de nouvelles procédures depuis la déclaration d'utilité publique du projet en décembre 2018.

### **2.3 Travaux réalisés suite à la déclaration d'utilité publique**

Il n'y a pas eu de travaux depuis la déclaration d'utilité publique du projet en décembre 2018.

## 3. COUTS ET FINANCEMENT

### 3.1 Evolution de l'estimation du projet

#### **3.1.1 Coût du projet au stade de la DUP (valeur juillet 2013)**

Le dossier d'enquête préalable à la DUP de l'aménagement du giratoire du Kerlenbach (pièce n° 1) fixait le coût de l'opération à 4,088 M€ TTC en valeur juillet 2013, réparti comme suit :

Études	350 000 € TTC
Acquisitions foncières	145 000 € TTC
Travaux	3 580 000 € TTC
• <i>Giratoire et aménagements routiers</i>	990 000 € TTC
• <i>Aménagement du Kerlenbach</i>	2 270 000 € TTC
• <i>Dévoisement des réseaux</i>	320 000 € TTC
Environnement	13 000 € TTC
<b>TOTAL TTC</b>	<b>4 088 000 € TTC</b>

La partie « Environnement » comprend le coût de la réalisation des mesures liées à l'évitement, la réduction et la compensation des effets négatifs de l'aménagement sur l'environnement, et notamment la mise en place de gabions sur environ 25 ml (5 000 € TTC) et le suivi post-aménagement (8 000 € TTC).

#### **3.1.2 Coût des travaux au stade des études de projet (valeur février 2022)**

L'estimation des travaux a été actualisée dans le dossier des études de projet, sur la base des prix de février 2022. Cette estimation ne comprend pas :

- les coûts liés à l'exploitation RFF/SNCF
- la reprise de l'assise de la structure actuelle de la RN 66
- les coûts liés aux déviations de réseaux par les concessionnaires
- les travaux de raccordement hors de l'emprise de la DUP (Raccordement de voirie accès zone commerciale, réaménagement des parkings...)
- les travaux de dépollution des sols
- les coûts d'études, d'acquisitions foncières et de mesures environnementales du projet

Le chiffrage, qui comprend néanmoins la gestion des terres infestées par les plantes invasives, est donné ci-dessous :

DESIGNATION	Lot 1 – Travaux du ruisseau	Lot 2 - VRD	Lot 3 – Eclairage public	Lot 4 – Espaces verts	TOTAL
PRESTATIONS GENERALES	60 000,00 €	97 150,00 €	9 500,00 €	7 500,00 €	174 150,00 €
TRAVAUX PREPARATOIRES	226 835,00 €	148 050,00 €	4 500,00 €		379 385,00 €
TERRASSEMENTS GENERAUX	576 550,00 €	230 670,00 €			807 220,00 €
GENIE CIVIL	1 232 812,84 €				1 232 812,84 €
SERRURERIE	117 900,00 €				117 900,00 €
RESEAU E.P		86 070,00 €			86 070,00 €
GENIE CIVIL RESEAUX SECS		20 900,00 €			20 900,00 €
VOIRIE		673 814,00 €			673 814,00 €
SIGNALISATION		42 535,90 €			42 535,90 €
MOBILIER		13 550,00 €			13 550,00 €
RESEAU ELECTRIQUES/ECLAIRAGE PUBLIC			67 120,00 €		67 120,00 €
PREPARATION DES ESPACES PLANTES				112 700,00 €	112 700,00 €
PLANTATIONS				159 740,00 €	159 740,00 €
<b>TOTAL H.T</b>	<b>2 214 097,84 €</b>	<b>1 312 739,90 €</b>	<b>81 120,00 €</b>	<b>279 940,00 €</b>	<b>3 887 897,74 €</b>
<b>TVA (20%)</b>	<b>442 819,57 €</b>	<b>262 547,98 €</b>	<b>16 224,00 €</b>	<b>55 988,00 €</b>	<b>777 579,55 €</b>
<b>TOTAL T.T.C</b>	<b>2 656 917,41 €</b>	<b>1 575 287,88 €</b>	<b>97 344,00 €</b>	<b>335 928,00 €</b>	<b>4 665 477,29 €</b>

Ce montant est donc à comparer aux 3 580 000 € TTC de travaux indiqués dans le dossier d'études préalables à la déclaration d'utilité publique du projet.

Le nouveau chiffrage s'établit donc comme suit :

Études	350 000,00 € TTC
Acquisitions foncières	145 000,00 € TTC
Travaux	4 665 477,29 € TTC
Environnement*	8 000,00 € TTC
<b>TOTAL TTC</b>	<b>5 168 477,29 € TTC</b>
<b>Augmentation par rapport au coût estimé au stade de la DUP</b>	<b>26,43%</b>

\* La partie « Environnement » comprenait au stade de la DUP la mise en place de gabions sur environ 25 ml pour un montant de 5 000 € TTC : ce coût est aujourd'hui incluse dans la partie « Travaux de l'estimation »

## **3.2 Sources des financements**

Le projet constituait la 1<sup>ère</sup> phase du projet de déviation de Bitschwiller-lès-Thann et Willer-sur-Thur, opération inscrite dans le Contrat de Plan État-Région (CPER) et dont le financement est assuré à raison de 50% par l'État, 25% par la Région Grand Est et 25% par la Collectivité européenne d'Alsace (anciennement Département du Haut-Rhin).

## **4. INCIDENCES NOTABLES DU PROJET ET MESURES D'ÉVITEMENT, DE RÉDUCTION ET DE COMPENSATION**

L'étude d'impact a défini des mesures environnementales d'évitement, de réduction et de compensation des effets négatifs engendrés par la création du carrefour giratoire et l'aménagement du Kerlenbach.

Ces mesures sont classées par thèmes et selon la phase du projet à laquelle elles sont rattachées (phase travaux ou phase d'exploitation). Elles sont détaillées dans le dossier de l'Étude d'Impact (pièce F).

Les principaux impacts et leurs mesures d'évitement, de réduction et de compensation associées sont résumés ci-après.

### **4.1 Population et santé humaine**

#### **4.1.1 Risques naturels**

Les travaux concernant le Kerlenbach (reprofilage et dérivation) seront réalisés préférentiellement en période d'étiage pour éviter au maximum d'éventuelles perturbations pour les écoulements lors des travaux.

L'approfondissement du thalweg et l'augmentation des tirants d'air sous ouvrage contribueront à diminuer le risque d'inondation de la RN66 et des bâtis.

#### **4.1.2 Risques technologiques**

L'impact du carrefour giratoire du « Kerlenbach » est positif sur ce point, puisqu'il pourra opportunément devenir le point de restriction d'accès et de retournement des véhicules en cas de mise en œuvre du Plan Particulier d'Intervention lié aux usines chimiques de Thann et Vieux-Thann.

### **4.1.3 Sites et sols pollués**

Les éléments traces métalliques retrouvés dans les remblais superficiels, ainsi que les pollutions localisées en hydrocarbures sur certains secteurs, nécessiteront la réalisation d'analyses de sols complémentaires en amont de la phase travaux pour vérifier la qualité des terres excavées. Celles-ci feront l'objet d'un suivi particulier pour éviter toute réutilisation sur un site « sensible » (école, crèche, ...).

## **4.2 Biodiversité**

### **4.2.1 Habitats naturels**

Les emprises de chantier seront réduites au maximum pour limiter le défrichement au droit des boisements situés entre la RN66 et la voie de chemin de fer.

### **4.2.2 Flore**

Le recours aux enrochements de confortation sera réduit au strict minimum au profit du développement de végétation endogène et autochtone. La présence de végétal de qualité sera ainsi renforcée dans le fond de la vallée, marquée par son caractère minéral, grâce à l'aménagement du Kerlenbach, et notamment des ripisylves et des délaissés.

Une attention particulière sera portée pour contenir ou limiter le développement des plantes invasives, via un confinement sur place des terres infestées et via la plantation d'espèces pionnières locales et robustes, assurant une couverture suffisante rapide.

### **4.2.3 Faune**

Les périodes de défrichement seront adaptées pour éviter la destruction de sites de reproduction d'oiseaux ou d'individus de chauves-souris.

Concernant le cas du Lézard des murailles retrouvé dans des gabions longeant la RN66 aux abords du chemin du « Steinbrückle », l'aménagement projeté prévoira l'installation de nouveaux gabions pour offrir un habitat propice à ce reptile. Ces gabions seront ponctuellement installés le long du cours du Kerlenbach en zone ouverte, c'est-à-dire non ombragée et ensoleillée.

Enfin, dans le cadre du projet, la confluence du Kerlenbach et de la Thur se fera désormais à niveau : l'impact est donc positif sur la continuité écologique, puisque l'aménagement permettra les remontées piscicoles.

## **4.3 Terres, sol, eau, air et climat**

L'impact sur cette thématique concerne principalement le risque de pollution des eaux superficielles.

Pour réduire ce risque en phase chantier (utilisation d'hydrocarbures, lessivage des sols, ...), un dispositif de gestion des eaux et de traitement des rejets de chantier sera mis en place, ainsi qu'un plan de gestion de crise en cas de pollution accidentelle. Par ailleurs, les terrassements seront réalisés hors périodes pluvieuses.

Concernant la phase d'exploitation, les eaux pluviales récupérées sur la chaussée de la RN66 seront restituées dans le milieu naturel (rivière « la Thur »), après avoir été traitées quantitativement et qualitativement au moyen d'un bassin de rétention. Une vanne de consignation sera installée pour contenir tous risques de diffusion de pollution accidentelle dans le milieu naturel.

Un suivi de la qualité des eaux rejetées à l'exutoire sera conduit, notamment pour définir d'éventuelles pollutions chroniques et apporter des mesures ad hoc.

## **4.4 Biens matériels, patrimoine et paysage**

### **4.4.1 Infrastructures et déplacements**

#### **4.4.4.1 Trafic et sécurité**

Le projet en lui-même n'est pas de nature à engendrer de trafic supplémentaire sur la RN66 et sur l'accès à la zone commerciale. Il s'agit d'une modification de carrefour en entrée de Bitschwiller-lès-Thann.

L'accès à la zone commerciale sera facilité et sécurisé du fait de l'aménagement du carrefour giratoire, une des branches de ce giratoire permettant un accès direct à cette zone. L'accès au garage automobile sera également sécurisé. Les entrées-sorties ne seront pas modifiées, mais une voie axiale de tourne-à-gauche dédiée permettra de faciliter les mouvements vers le garage en venant de Thann, en particulier pour les poids-lourds.

En revanche et de manière générale, les tournes-à-gauche en section courante de la RN66 seront réalisés uniquement via les carrefours giratoires du « Kerlenbach » et de « La Rochelle » situé au Sud.

La vitesse maximale autorisée est maintenue à 50 km/h ; la présence du giratoire abaissera de facto les vitesses constatées contribuant à améliorer les conditions de sécurité.

La continuité des cheminements piétons et cyclistes sera désormais assurée par des aménagements continus et cohérents. Une attention particulière sera apportée pour la traversée des piétons et des cyclistes sur les passages dédiés implantés dans les branches du carrefour giratoire (conflits d'usages).

#### **4.4.4.2 Exploitation en phase chantier**

Les travaux devront être réalisés sous circulation, nécessitant ainsi de mettre en place une signalisation adaptée qui sécurise le chantier. La nécessité de maintenir tous les accès riverains existants, sous réserves de dispositions spécifiques et temporaires, pourraient provoquer ponctuellement quelques difficultés.

L'exploitant de la RN66 sera nécessairement et systématiquement associé aux études.

#### **4.4.4.3 Voie ferrée**

La proximité de la ligne ferroviaire « (Mulhouse) Lutterbach ⇔ Kruth » par rapport au projet implique une interface. La ligne ferroviaire est posée sur un remblai, qui plonge dans le Kerlenbach à proximité du chemin du « Steinbrückle ». Un mur de soutènement sera reconstruit suite à l'approfondissement du thalweg.

Pendant la phase travaux, des consignations temporaires de la circulation sur la ligne pourraient être envisagées en journée ou de nuit, afin de limiter les restrictions des circulations. Ces restrictions sur la voie ferroviaire impliquent un report de trafic sur la RN66, elle aussi en travaux. C'est pourquoi, le Maître d'ouvrage souhaite limiter les durées et les plages de consignation, en lien avec SNCF Réseau.

### **4.4.2 Economie locale**

L'accès routier clair et sécurisé à la zone commerciale et au garage automobile est favorable à l'attractivité de la zone. La création de cheminements de qualité et continus pour les modes doux (vélos et piétons) favorisera ces modes au détriment des modes motorisés.

Les accès aux unités commerciales seront maintenus pendant toute la période de travaux sur la RN66. Cette période sera définie en concertation avec les représentants de la zone commerciale, afin de réduire ou de limiter les effets du chantier sur l'accès à la zone. Les périodes de très fortes affluences comme les fêtes de fin d'année seront évitées.

### **4.4.3 Foncier**

L'État ne dispose pas de la maîtrise foncière totale des terrains. Il doit procéder à des acquisitions foncières auprès des propriétaires riverains, sur une surface d'environ 80

ares. Il sera prélevé le strict nécessaire, et les propriétaires concernés seront justement indemnisés ; les éventuels délaissés seront restitués aux propriétaires ou végétalisés.

Le foncier acquis est principalement non urbanisé et non exploité (délaissé entre la voie ferroviaire et la RN66, rive droite du Kerlenbach, entre la RN66 et la confluence avec la Thur).

#### **4.4.4 Paysage**

Les entrées des communes de Thann et de Bitschwiller-lès-Thann seront ainsi valorisées par rapport à la situation existante, du fait notamment de l'ouverture des vues.

En effet, l'îlot central du giratoire ainsi que les abords de la RN66 bénéficieront d'un aménagement paysager de qualité visant à mettre en valeur le site et la vallée. Le Maître d'ouvrage missionnera une équipe pluridisciplinaire dans le cadre des phases d'études ultérieures, afin de déterminer le parti architectural et paysager de l'opération.

### **4.5 Modalités de suivi des mesures et de suivi de leurs effets**

Les mesures prises en phase chantier seront consignées dans les marchés qui lient l'État et les entreprises. De fortes pénalités seront insérées dans les contrats, afin de s'assurer du respect et de l'application des mesures consenties. Les travaux générant une pollution pourront également être stoppés par le Maître d'ouvrage qui imposera aux entreprises un autre procédé le cas échéant.

L'application de toutes les mesures d'aménagement prises pour éviter, réduire ou compenser des effets négatifs est vérifiée lors de l'Inspection Préalable avant la Mise en Service de la voie (IPMS). Les décisions issues de cette inspection obligatoire sont contraignantes pour le Maître d'ouvrage.

## 5. DEMANDE DE PROROGATION

Les différents objectifs qui ont prévalu en 2018 pour conférer l'utilité publique à l'opération d'aménagement du giratoire du Kerlenbach sur la RD1066 sont confirmés.

Bien que le projet connaisse une augmentation du coût des travaux, estimés à +26,43 % au stade des études de projet, aucun impact nouveau n'a été détecté depuis la DUP.

Même si la priorité est donnée aux acquisitions à l'amiable, des expropriations pourraient être nécessaires, a minima en cas de successions non résolues. Elles interviendront vraisemblablement en 2024, soit après l'échéance de la DUP. Dans ce contexte, la prorogation de la DUP est nécessaire pour achever la maîtrise foncière.

**En conséquence, la prorogation des effets de la déclaration d'utilité publique du projet d'aménagement du giratoire du Kerlenbach sur la RD1066 et de la cessibilité des terrains nécessaires sur les bans de Thann et Bitschwiller-lès-Thann est sollicitée pour une durée de 5 ans.**

A Strasbourg, le **15 juin 2023**

**Le Président**