

ALSACE



Déviation de Mertzwiller et réaménagement de la RD1062 à Schweighouse-sur-Moder

BILAN DE LA CONCERTATION

30/04/2020

Table des matières

1	L'aménagement de la RD1062 à Mertzwiller et Schweighouse-sur-Moder.....	3
1.1	Présentation du projet	3
1.2	Objectifs du projet.....	4
2	La concertation	5
2.1	Le contexte juridique.....	5
2.2	Objectifs de la concertation	5
2.3	Modalités de la concertation.....	5
2.4	Les dispositifs d'information et d'expression du public.....	6
2.4.1	Les supports de présentation du projet	6
2.4.2	Informations par voie de presse.....	7
3	Expression du public.....	8
4	Les observations recueillies.....	10
4.1	Remarques préliminaires.....	10
4.2	Les éléments généraux sur le processus de concertation.....	10
4.3	Les avis techniques sur le projet en général et la solution pressentie.....	11
4.3.1	Les différents carrefours d'échange sur la déviation de Mertzwiller.....	12
4.3.2	Le trafic	17
4.3.3	Les aménagements sur Schweighouse-sur-Moder	18
4.3.4	Un réaménagement sur place	20
4.3.5	Autres solutions proposées	21
4.4	Sécurité.....	22
4.5	Qualité de vie.....	22
4.5.1	Le cadre de vie	23

4.5.2	Les piétons et les cyclistes sur le secteur	23
4.5.3	Les nuisances sonores et paysagères du contournement.....	24
4.5.4	La qualité de l'air	24
4.6	Développement local.....	25
4.7	Environnement	27
4.8	Coûts et financement du projet	28
4.9	Impacts sur l'habitat et le foncier.....	29
4.10	Le lien d'intermodalité avec d'autres infrastructures de transport	29
4.11	Autres remarques	31
4.11.1	Réorganisation globale de l'axe RD1062	31
4.11.2	Collectivité européenne d'Alsace	31
4.11.3	Calendrier du projet	31
4.11.4	Autres observations sans lien avec le projet routier	31
5	Conclusions et orientations retenues.....	33

1 L'aménagement de la RD1062 à Mertzwiller et Schweighouse-sur-Moder

Le Département du Bas-Rhin a la responsabilité d'aménager et d'entretenir un réseau de routes départementales sûres et fonctionnelles. En adoptant le Plan Territoires Connectés et Attractifs en juin 2017, il a acté la programmation des investissements routiers pour la période 2017-2021 – qui maintient et confirme la continuité des études d'avant-projet pour l'aménagement de la RD1062 à Mertzwiller et Schweighouse-sur-Moder.

S'agissant d'un projet d'aménagement :

- Qui peut modifier de façon substantielle le cadre de vie, et qui est susceptible d'affecter l'environnement au sens de l'article L.122-1 du code de l'environnement, ou l'activité économique,
- Situé dans une partie urbanisée de la commune de Schweighouse-sur-Moder, d'un coût supérieur à 1 900 000 euros,

Il doit faire l'objet d'une concertation publique préalable en application des articles L103-2 et R103-1 du Code de l'Urbanisme.

1.1 Présentation du projet

La RD1062, anciennement RN62, dessert la vallée de Niederbronn-les-Bains / Mertzwiller en reliant Haguenau à Niederbronn-les-Bains dans le Bas-Rhin puis se prolonge en Moselle par la RD662 jusqu'à Bitche.

Elle assure la circulation du trafic local, régional et transfrontalier vers la Sarre et le Bade-Wurtemberg en Allemagne.

Elle joue ainsi un rôle d'itinéraire stratégique pour l'économie locale et le tourisme régional, en assurant le maillage routier du Nord Alsace et de la Moselle, essentiel au développement économique de cette dernière vallée industrielle du département.

C'est pourquoi la RD1062 supporte un trafic important, entre 17 000 véhicules/jour (au niveau de Mertzwiller) et 7 000 véhicules/jour (en limite départementale avec la Moselle) et qu'elle s'est vue attribuer un statut de route à grande circulation. Elle constitue également un itinéraire pour convois exceptionnels de 3ème catégorie (hors gabarit).

La RD1062, notamment dans le secteur Bas-Rhinois, est accidentogène :

- ✓ pour les usagers à pied et à vélo : le trafic important et le passage de nombreux poids lourds rendent la traversée de Mertzwiller dangereuse ;
- ✓ pour les automobilistes : le manque de possibilités de dépassement et l'important trafic, y compris de nombreux véhicules lents, accroissent le sentiment d'insécurité.

Aux problèmes de sécurité, et du fait d'un important phénomène de saturation aux heures de pointe, s'ajoutent les nuisances subies par les riverains : bruit, pollution, odeurs et vibrations au passage des poids lourds.

C'est pourquoi un projet de déviation de la commune de Mertzwiller a été envisagé dès 1998 par l'Etat puis maintenu et confirmé par le Département du Bas-Rhin après la décentralisation en 2006.

Le trafic sur la RD1062 dans la zone d'activités de Schweighouse-sur-Moder s'élève, lui, à plus de 20 000 véhicules par jour occasionnant également des bouchons aux heures de pointe au carrefour à feux « Auchan » et au niveau du giratoire « Mars ». C'est pourquoi le réaménagement de la RD1062 dans ce secteur a également été intégré au projet.

1.2 Objectifs du projet

Les principaux objectifs de l'aménagement de la RD1062 à Mertzwiller et Schweighouse-sur-Moder sont les suivants:

- ✓ Affirmer la vocation de desserte locale de la RD1062 et assurer un fonctionnement satisfaisant du réseau routier départemental ;
- ✓ Maintenir l'itinéraire de convois exceptionnels ;
- ✓ Améliorer la sécurité routière sur l'itinéraire Schweighouse-sur-Moder/Mertzwiller et offrir de nouvelles possibilités de dépassements sécurisés ;
- ✓ Réduire les nuisances associées au volume de trafic et notamment des poids-lourds ;
- ✓ Favoriser l'intermodalité et offrir des possibilités de déplacements sécurisés pour les piétons et les cyclistes dans la zone commerciale de Schweighouse-sur-Moder ;
- ✓ Maintenir et valoriser au mieux les milieux et les ressources naturelles ;
- ✓ Maintenir au mieux l'activité et l'économie agricole.

2 La concertation

2.1 Le contexte juridique

L'article L103-2 du code de l'urbanisme prévoit que « tout projet ou opération d'aménagement modifiant de façon substantielle le cadre de vie, notamment en affectant l'environnement ou l'activité économique, doit faire l'objet d'une concertation associant, pendant toute la durée de son élaboration, les habitants, les associations locales et les autres personnes concernées. »

L'article R103-1 précise quant à lui les projets concernés par cette obligation : « toute réalisation d'un investissement routier dans une partie urbanisée d'une commune d'un montant supérieur à 1 900 000 euros, et conduisant à la création de nouveaux ouvrages ou à la modification d'assiette d'ouvrages existants. »

Au regard de l'avancement actuel des réflexions, la commission permanente du Conseil Départemental du Bas-Rhin a délibéré le 8 juillet 2019 pour engager la procédure de concertation préalable prévue par l'article L103-2 du code de l'urbanisme. La délibération a permis de fixer les objectifs et les modalités de la concertation.

Les communes de Mertzwiller, Schweighouse-sur-Moder et Gundershoffen, ont été saisies le 4 juin 2019 et ont délibéré favorablement sur les modalités d'organisation de la concertation.

2.2 Objectifs de la concertation

La concertation a pour objectifs de :

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

2.3 Modalités de la concertation

La concertation s'est déroulée du 6 janvier au 7 février 2020, soit sur 5 semaines.

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

- ✓ L'Espace Stéphane Grappelli, 14 rue Louis Pasteur, à Mertzwiller
- ✓ Mairie de Schweighouse-sur-Moder, 29 rue du Général de Gaulle ;
- ✓ Mairie de Gundershoffen, 14 rue d'Alsace.



Des registres ont été mis à la disposition du public lors de ces expositions publiques pour recueillir les observations.

L'exposition reposait sur :

- 12 panneaux d'explication du projet ;
- un film pédagogique d'une durée de 8:45 minutes, présenté sur une borne informatique.

Une réunion publique a été organisée le jeudi 30 janvier à 18h30 à l'Espace Stéphane Grappelli, 14 rue Louis Pasteur, à Mertzwiller.

Les documents produits pour expliquer le projet (expositions, film pédagogique) ont également été mis en ligne à partir du 6 janvier sur le site internet du Conseil Départemental du Bas-Rhin (www.bas-rhin.fr), avec un lien depuis les sites internet des communes de Mertzwiller (www.mertzwiller.fr), Schweighouse-sur-Moder (www.mairie-schweighouse.fr) et Gundershoffen (www.gundershoffen.fr). Une adresse mail a été diffusée pour recueillir les remarques du public (concertation.1062@bas-rhin.fr). Il était également possible à tout un chacun de transmettre ses observations par écrit, à l'attention de la Mission Infrastructures et Réseau, Département du Bas-Rhin, Place du Quartier Blanc, 67 964 Strasbourg Cedex.

Les lieux et horaires des expositions ont été communiqués par voie de presse le 15 décembre 2019 puis le 18 janvier 2020 pour la réunion publique et ont fait l'objet d'un affichage via des flyers distribués dans les commerces locaux. L'information a également été diffusée via les réseaux sociaux Facebook et Twitter.

Les modalités de la concertation décidées en commission permanente le 8 juillet 2019 ont été pleinement respectées.

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

2.4.1 Les supports de présentation du projet

Une exposition de 12 panneaux A0 ainsi qu'une borne interactive permettant de diffuser le film pédagogique en continu ont été mis à la disposition du public dans les communes de Mertzwiller, Schweighouse-sur-Moder et Gundershoffen. Ils étaient également disponibles en consultation et téléchargement sur le site www.bas-rhin.fr.

Ces expositions présentent la concertation, le contexte du projet et ses objectifs, les principaux enjeux de sécurité, liés à la vie locale et environnementaux ainsi que les différents partis d'aménagement et tracés étudiés. Elle comprend une solution pressentie du tracé de la déviation de Mertzwiller pour la suite des études ainsi que les solutions de réaménagement de la RD1062 envisagées dans la commune de Schweighouse-sur-Moder.

Un diaporama a également été élaboré et projeté à l'occasion de la réunion publique.

ALSACE **BAS RHIN** **DÉVELOPPER NOS TERRITOIRES** **RD1062 à MERTZWILLER ET SCHWEIGHOUSE-SUR-MODER** PANNEAU N°2

POURQUOI RÉALISER CES AMÉNAGEMENTS ?

Ces aménagements doivent tout d'abord :

- fluidifier et sécuriser la circulation dans les traversées de Mertzwiller et de Schweighouse-sur-Moder,
- remédier aux nuisances sonores, à la pollution, aux odeurs et aux vibrations subies par les riverains,
- permettre le développement du territoire.

La RD1062 représente un axe essentiel au développement économique d'une vallée riche de son passé industriel car elle permet de relier Haguenau à Niederbronn-les-Bains puis l'est mosellan, jusqu'à la Sarre.

Il doit également :

- rendre possible les dépassements en particulier entre Schweighouse-sur-Moder et Mertzwiller pour limiter les comportements dangereux et les problèmes de sécurité récurrents,
- fluidifier les accès à la zone commerciale et industrielle de Schweighouse-sur-Moder qui est en proie à des phénomènes de saturations en particulier au niveau du carrefour à feux « Auchen » et du giratoire « Mars ».

Ces deux sections sont en effet indissociables, c'est pourquoi le Conseil départemental souhaite apporter une réponse globale sur le secteur.

ALSACE **BAS RHIN** **DÉVELOPPER NOS TERRITOIRES** **RD1062 à MERTZWILLER ET SCHWEIGHOUSE-SUR-MODER** PANNEAU N°3

OBJECTIFS DU PROJET ET SOLUTIONS ENVISAGEABLES

Les études de faisabilité ont permis d'affiner les dimensions enjeux et de formuler les objectifs du projet de déviation à Mertzwiller et du réaménagement de la RD1062 à Schweighouse-sur-Moder :

- affirmer la vocation de desserte locale de la RD1062 et assurer un fonctionnement satisfaisant du réseau routier départemental,
- maintenir l'itinéraire de convois exceptionnels,
- améliorer la sécurité routière sur l'itinéraire Schweighouse-sur-Moder/Mertzwiller et offrir de nouvelles possibilités de dépassements sécurisés,
- réduire les nuisances associées au volume de trafic et notamment des poids lourds,
- favoriser l'intermodalité et offrir des possibilités de déplacements sécurisés pour les piétons et les cyclistes dans la zone commerciale de Schweighouse-sur-Moder,
- maintenir et valoriser au mieux les milieux et les ressources naturelles,
- maintenir au mieux l'activité et l'économie agricole.

Trois partis d'aménagement ont été comparés sur la base de leurs fonctionnalités et de leurs impacts socio-économique et environnemental.

Parti 1 - Aménagement Nord

Parti 2 - Aménagement sur place

Parti 3 - Aménagement Sud

Le parti d'aménagement Nord court est celui qui répond le mieux aux objectifs fixés.

2.4.2 Informations par voie de presse

La concertation pour l'aménagement de la RD1062 à Mertzwiller et Schweighouse-sur-Moder a fait l'objet de cinq articles de presse dans les Dernières Nouvelles d'Alsace, les 15 décembre 2019, les 18 et 22 janvier 2020 ainsi que les 2 et 20 février 2020. Une information a également été publiée le 7 janvier 2020 dans le journal local du Nord Alsace, le « Maxiflash ».

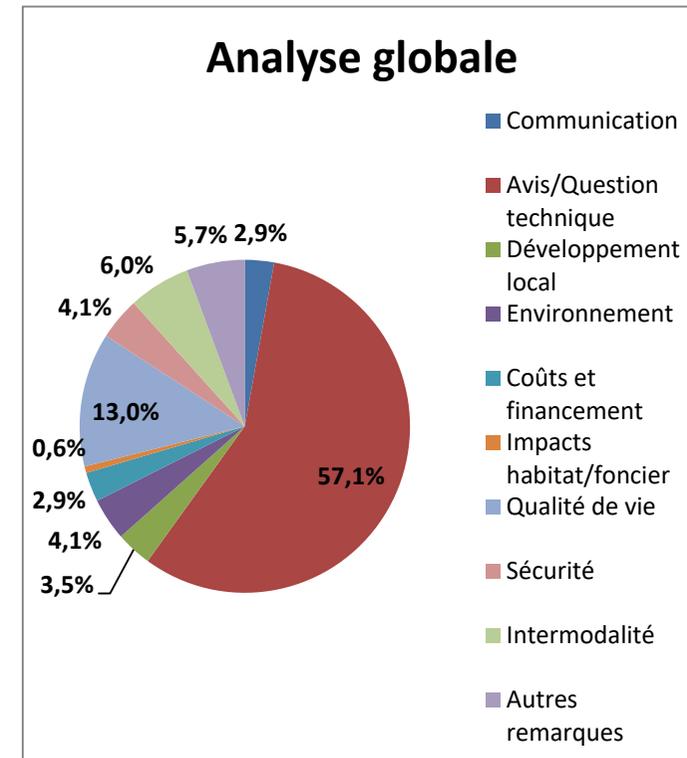
3 Expression du public

La concertation a permis de mobiliser les personnes suivantes :

- ✓ Environ **150 personnes** ont assisté à la réunion publique du 30 janvier 2020 ;
- ✓ **27 personnes** ont fait part de leurs observations dans le registre de Mertzwiller, dont une famille ayant inscrit 2 commentaires différents et ont donc été pris en compte tous deux séparément ;
- ✓ **2 personnes** ont formulé leurs observations dans le registre de Schweighouse-sur-Moder
- ✓ **7 personnes** ont formulé leurs observations dans le registre de Gundershoffen ;
- ✓ **49 personnes** ont écrit à l'adresse concertation.1062@bas-rhin.fr :
 - 5 de ces personnes ont envoyé plusieurs courriels (2 à 3 courriels chacun) ;
 - Deux courriels ont été imprimés et collés dans le registre de Mertzwiller ainsi qu'un dans le registre de Schweighouse-sur-Moder : les observations qu'ils contiennent ont donc été pris en compte qu'une fois dans l'exploitation des contributions ;
- ✓ **1 personne** a envoyé une contribution par courrier à l'Hôtel du Département : ce courrier a également été envoyé par courriel et imprimé puis collé dans le registre de Schweighouse-sur-Moder. Les observations qu'il contient ont donc été pris en compte qu'une fois dans l'exploitation des contributions ;
- ✓ La vidéo pédagogique a quant à elle généré plus de **4 051 vues** sur la chaîne YouTube Tout le Bas-Rhin. Le nombre de minutes de la vidéo visionnées sur Facebook a été de **35 562 minutes**.

315 observations ont pu être recensées au travers des différentes contributions. Elles ont été regroupées en 10 thématiques :

- ✓ La **communication** autour du projet (9 observations) :
- ✓ Les **avis et questions techniques** (180 observations) : contributions en accord ou non avec la nature du projet et la solution proposée, propositions de nouvelles solutions, questions sur les échanges, la circulation avant et après réalisation du projet sur la RD1062 en général et les aménagements envisagés dans la zone d'activités de Schweighouse-sur-Moder.
- ✓ Le **développement local** (11 observations) : le devenir des commerces sur Mertzwiller et Schweighouse-sur-Moder, l'impact sur les chemins agricoles, l'économie et l'attractivité de la vallée.
- ✓ L'**environnement** (13 observations) : les impacts sur les zones à forts enjeux environnementaux et la réglementation en vigueur.
- ✓ Les **coûts et le financement du projet** (9 observations) : clé de financement du projet, détail du coût du projet.
- ✓ L'**impact sur l'habitat et le foncier non bâti** (2 observations) : surface d'emprise foncière, distance du projet par rapport aux habitations.



- ✓ La **qualité de vie** (41 observations) : le bruit, la pollution, le cadre de vie dans Mertzwiller ainsi que les aménagements envisagés pour les piétons et les cyclistes dans le cadre du projet.
- ✓ La **sécurité** (13 observations) : le stationnement et la circulation des poids lourds, la circulation des piétons et des cyclistes, les créneaux de dépassement et les accidents.
- ✓ **L'intermodalité** (19 observations) : notamment le covoiturage et l'offre ferroviaire.
- ✓ Les **autres questions, remarques** plus ou moins en relation avec le projet (18 observations).

4 Les observations recueillies

4.1 Remarques préliminaires

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

La concertation a permis au public de s'exprimer sur le projet de déviation à Mertzwiller et le réaménagement de la RD1062 dans Schweighouse-sur-Moder, sous différents angles et à différentes échelles :

- ✓ Les éléments généraux sur le processus de concertation ;
- ✓ Les avis techniques sur le projet en général et la solution pressentie ;
- ✓ L'environnement, la sécurité, la qualité de vie et le développement local ;
- ✓ Le lien d'intermodalité avec d'autres infrastructures de transport.

4.2 Les éléments généraux sur le processus de concertation

L'ensemble de la population de la vallée, de Schweighouse-sur-Moder à Niedebrohn-les-Bains, voir même jusqu'à Rorhbach-les-Bitche, a montré un intérêt fort pour ce projet, comme en témoigne la participation importante lors de la réunion publique et la richesse des contributions reçues.

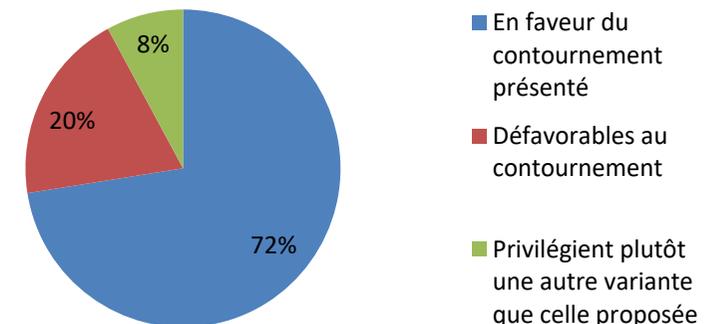
La très grande majorité des contributions se sont rejoint sur la nécessité d'intervenir pour soulager la traverse de Mertzwiller du trafic qui traverse la commune et sur les nuisances que cela génère pour ses habitants. Les enjeux identifiés et les objectifs fixés par le département, notamment en termes de sécurité et de nuisances, sont très majoritairement partagés entre le département et le public.

Quelques voix se sont toutefois élevées pour s'opposer au projet, dans sa forme essentiellement de nouvelle infrastructure routière.

Ainsi 49 personnes se sont exprimées de façon explicite en faveur ou non du contournement. Parmi ces derniers, 37 personnes sont favorables à la solution pressentie, voir avec quelques ajustements à la marge, notamment au niveau des échanges. 2 personnes privilégient une



Contributions en faveur ou non du contournement



autre variante plutôt que celle pressentie par le Département, à savoir la variante 1 ou la variante 2. Enfin 10 personnes sont défavorables au projet de contournement.

Sur ces 10 personnes, les raisons invoquées sont soit d'ordre économique (2 commerçants situés le long de la RD1062 actuelle), soit d'ordre environnementale (3 associations de défense de la nature et 4 particuliers dont la provenance géographique est inconnue). Une personne trouve également le contournement inutile du fait que le trafic dense n'existe que pendant les heures de pointe.

Comme pour toutes les consultations publiques, une certaine méfiance s'est manifestée quant à la crédibilité et la nature même de la concertation préalable, certains considérant que le Département a déjà arrêté son choix de tracé pour la suite des études et que la concertation n'a été qu'une formalité administrative sans réelle prise en compte des opinions et avis du public (**3 contributions**).

Plusieurs personnes, dont le maire de Laubach, **regrettent, par ailleurs, que leur avis sur le projet n'ait pas été plus sollicité en amont de la concertation**. Certaines regrettent que seuls les habitants de Mertzwiller et Schweighouse-sur-Moder semblent avoir eu leur « mot à dire » et que les habitants de Mietesheim, Niederbronn-les-Bains, Reichshoffen et Gundershoffen n'aient pas été cités dans le cadre des expositions (**3 contributions**).

4.3 Les avis techniques sur le projet en général et la solution pressentie

Les avis et questions techniques sur le projet constituent la majorité des contributions de cette concertation (57% des contributions).

Les avis sont majoritairement favorables au projet de déviation de Mertzwiller pour plusieurs raisons évoquées par les riverains et usagers de la RD1062 :

- Les habitants de Mertzwiller comptent sur ce projet pour améliorer leur quotidien et réduire les nuisances associées au trafic de véhicules et notamment de poids lourds : bruit, vibrations, pollution. Plusieurs considèrent que les colonnes de véhicules à l'arrêt (moteur tournant, émettant des particules fines et du CO2) ont un impact carbone significatif et aggrave la pollution dans Mertzwiller.
- Les usagers de la RD1062 provenant de Mertzwiller mais également de l'ensemble des communes situées dans la vallée (Gundershoffen, Reichshoffen, Rohrbach-les-

Réponse du maître d'ouvrage

Le Département rappelle que la solution définitive n'est pas arrêtée et que le très grand nombre de propositions/avis/remarques reçues permettront d'enrichir le projet. L'ensemble des observations conformes aux objectifs fixés par le Département et permettant d'améliorer le projet seront analysés.

Réponse du maître d'ouvrage

Le Département n'a en effet pas signalé dans les panneaux et le film de présentation l'ensemble des communes de la vallée, qui sont nombreuses, mais est pleinement conscient de l'impact du trafic et des bouchons en heures de pointe sur l'ensemble de ses habitants. Cette concertation publique n'est qu'une étape dans le processus de concertation et d'autres rencontres auront lieu avec les communes, communauté de communes et acteurs économiques du secteur. Par ailleurs, la concertation n'était en aucun cas « réservée » aux seuls riverains de Mertzwiller et Schweighouse-sur-Moder et l'ensemble des personnes se sentant concernés par le projet ont pu transmettre leur avis/leur contribution.

Bitche, ...) apprécient le projet pour son amélioration des temps de trajet et la réduction des bouchons.

- D'autres considèrent que l'axe est de plus en plus dangereux, que ce soit pour les automobilistes ou pour les piétons, et comptent sur ce projet pour améliorer la sécurité routière dans le secteur.
- Certaines contributions parlent également du gain, que le contournement peut apporter à la vallée, en termes d'attractivité et de capacité à attirer de nouveaux investisseurs et donc de créer des emplois.

Ces observations traduisent un partage entre le département et une majorité de la population des enjeux identifiés et des objectifs fixés.

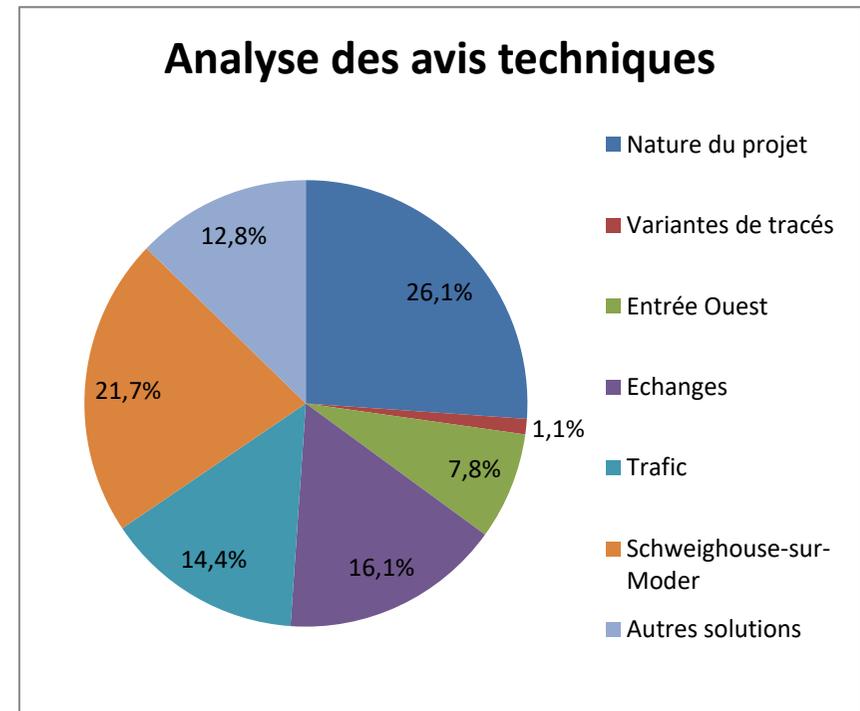
Néanmoins, il ressort également des contributions reçues que beaucoup « ne croient plus » à la réalisation de ce contournement. Environ 20% des contributions favorables sont dans ce cas.

Les avis techniques ont abordés de nombreux thèmes de façon relativement équilibrée.

4.3.1 Les différents carrefours d'échange sur la déviation de Mertzwiller

Un certain nombre de personnes favorables au projet proposé émettent des réserves quant à certains aménagements envisagés notamment au niveau des carrefours sur la déviation. Les ajustements proposés partagés par un grand nombre de personnes sont les suivants :

- **9 personnes**, dont la délibération de la commune de Mertzwiller et une contribution du maire de Mertzwiller, demandent la suppression du **barreau ouest entre la route de Bitche et la route de Griesbach**. Ces personnes sont favorables à la réalisation d'une entrée/sortie directe entre le giratoire ouest et la route de Bitche existante pour plusieurs raisons :
 - Cet aménagement complique l'accès au centre du village.
 - Il a un impact écologique sur les prés et vergers côté rue de Griesbach.
 - Il est serré et sinueux, ce qui peut poser des difficultés pour les poids-lourds.
 - Le barreau n'est pas sécuritaire vis-à-vis de la circulation cycliste.
 - Certains craignent une augmentation du trafic sur la RD627 (rue de Griesbach) de ce fait.
 - Il induit des coûts supplémentaires inutiles.



Dans le cadre de ces contributions, certains usagers proposent également de limiter l'accès direct aux seuls riverains et desserte locale de poids-lourds ainsi que d'instaurer une limitation de tonnage.

D'autres proposent de réduire la vitesse à 50km/h à partir du giratoire ouest du fait que la route de Bitche sera déclassée au niveau communal.

1 contribution est au contraire favorable à la réalisation du barreau ouest du fait qu'il permet d'éviter un transit intempestif par la commune tout en sauvegardant l'ensemble des déplacements.

- **2 personnes** s'inquiètent de ne pas pouvoir réussir à s'insérer sur la déviation depuis les giratoires ouest et est, pour les usagers provenant de Uberach, Pfaffenhoffen, du fait du trafic dense sur la RD1062.

Un usager propose donc de créer une voie d'insertion directe, avant l'accès au rond-point du contournement et/ou mettre à sens unique la route de Bitche devant la ferme Murbruch et créer une voie d'insertion pour se rendre à Haguenau.

Réponse du maître d'ouvrage

Le barreau ouest entre la route de Bitche et la RD627 avait, à l'origine, été imaginé dans le cadre de la variante 5 afin de maintenir une entrée/sortie à l'ouest dans Mertzwiller, dans un cadre géométriquement contraint par l'angle entre la déviation et la route de Bitche.

Dans le cadre de la variante 6, il est en effet possible, en termes de géométrie, d'envisager la réalisation d'une entrée/sortie directe sur la route de Bitche existante depuis l'ouest.

Cette possibilité va donc être étudiée par les services du Département.

Réponse du maître d'ouvrage

Les modélisations de trafic montrent qu'aux heures de pointe les automobilistes situés sur la RD627 n'auront aucun problème pour s'insérer dans le giratoire ouest puis emprunter la déviation pour se diriger vers Haguenau. Pour les usagers en provenance d'Uberach et empruntant donc le carrefour à feux de Mertzwiller puis le barreau à l'Est, ce constat est identique. Cependant ces points feront l'objet d'une attention particulière lors des études ultérieures.

- **10 personnes**, soit environ 10% des personnes ayant envoyé une contribution, s'interrogent sur le devenir du carrefour « Tryba » à Griesbach situé sur la RD1062. En cas de non réaménagement de ce carrefour, ils considèrent que les bouchons présents au carrefour à feux de Mertzwiller ne feront qu'être reportés sur le carrefour « Tryba » lors de la mise en service de la déviation.



Réponse du maître d'ouvrage

Le carrefour « Tryba » n'a pas été abordé de façon précise lors de la concertation publique car les études sur ce carrefour ne sont pas encore terminées. Néanmoins les premiers résultats des modélisations de trafic montrent bien que lors de la mise en service de la déviation et si l'on conserve le carrefour actuel, le bouchon au carrefour à feux de Mertzwiller, en heure de pointe du soir, sera reporté sur le carrefour « Tryba ». Ce dernier fait donc parti des points qui vont être étudiés de très près par le Département et un réaménagement du carrefour est, lui, très probable.

- Le positionnement du barreau Est et la mise en impasse de la route d'Eschbach suscite un vrai débat (**7 contributions**) :
 - Certains approuvent la mise en impasse de la route d'Eschbach, déjà empruntée à l'heure actuelle par de nombreux automobilistes pour se diriger vers Laubach et Forstheim afin d'éviter le carrefour à feux de Mertzwiller en heure de pointe du soir en venant de Haguenau.
 - D'autres au contraire s'interrogent sur la façon dont les habitants de cette rue vont pouvoir rejoindre la déviation ou bien rejoindre la commune d'Eschbach en venant de Schweighouse-sur-Moder. Une personne demande le raccordement de la route d'Eschbach au giratoire plus à l'Est.
 - 2 personnes désapprouvent totalement la réalisation du barreau à l'est. L'une d'entre elles propose de positionner le rond-point sur la route d'Eschbach afin d'éviter de construire ce barreau de raccordement.



Réponse du maître d'ouvrage

Les accès vers la commune d'Eschbach pour les usagers venant de Schweighouse seront maintenus via le giratoire sur la déviation réalisé à l'est de la RD72.

Il est proposé de mettre en impasse la rue d'Eschbach afin d'assurer la tranquillité des riverains. Il s'agit d'une possibilité offerte par la réalisation du barreau Est entre la déviation et la route de Bitche existante. La rue d'Eschbach ne serait alors plus traversée par un fort trafic d'entrée dans la commune de Mertzwiller. Les riverains de la rue d'Eschbach, eux, pourront accéder à la déviation via le barreau Est. Le Département va néanmoins également étudier la possibilité de raccorder la rue d'Eschbach directement sur le giratoire RD72 afin que l'accès à la déviation soit plus direct.

Si le barreau Est n'est pas réalisé et que le giratoire est positionné directement sur la RD72 alors il faudra nécessairement réaliser un second giratoire plus à l'Est. Dans le cas contraire, le point d'entrée Est dans la commune de Mertzwiller se fera uniquement par la rue d'Eschbach ce qui augmenterait considérablement le trafic dans cette rue habitée par de nombreux riverains et dégraderaient leur cadre de vie.

Or réaliser un giratoire supplémentaire à l'Est, comme c'est le cas pour les variantes 2 à 4, dégraderait les conditions de sécurité par l'ajout d'un carrefour supplémentaire, réduirait la longueur du créneau de dépassement et l'attractivité de la déviation.

Une troisième possibilité serait de déplacer le barreau plus à l'Est. Cette solution va être étudiée par les services du Département afin de déterminer son impact sur les milieux naturels et en termes de rétablissements forestiers.

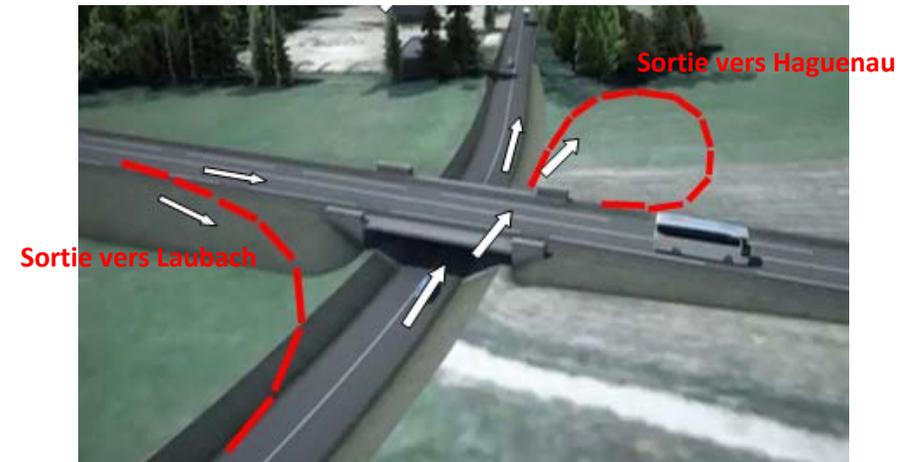
- **7 personnes**, dont les maires des communes de Laubach et de Forstheim, s'interrogent quant au choix de réaliser un pont, passant au-dessus de la RD148, proposé dans la solution pressentie. Leurs interrogations et leurs remarques portent sur différents aspects de cet aménagement :
 - Le premier concerne le temps de trajet. Certains considèrent que le manque d'accès direct au contournement pour les utilisateurs en provenance de Laubach pourrait léser leur trajet en direction de Haguenau ou de Reichshoffen et créer de nouveaux bouchons au carrefour à feux de Mertzwiller.
 - Un second aspect concerne les nuisances et le volume de trafic puisque plusieurs habitants de Mertzwiller craignent, que dans le cas de cette solution, la RD148 ne doit absorber toute la circulation des habitants provenant de Laubach et de Forstheim et que le trafic augmente donc sur la rue de Laubach.
 - Un troisième aspect concerne le coût plus élevé de cette solution en comparaison avec la réalisation d'un carrefour giratoire.

6 de ces personnes demandent donc la réalisation d'un carrefour giratoire entre la déviation et la RD148 plutôt qu'un pont. Une personne propose de créer un échangeur composé d'une voie d'entrée sur la déviation depuis Laubach et en direction de Haguenau ainsi qu'une sortie de la déviation depuis Haguenau en direction cette fois de Laubach.

1 contribution dit explicitement être favorable à la réalisation d'un pont sans raccordement à la route de Laubach, sans compter les 12 personnes disant explicitement être favorables à la solution pressentie telle qu'elle a été présentée lors de la concertation publique.

Réponse du maître d'ouvrage

Le choix ou non d'un carrefour d'échange entre la RD148 (rue de Laubach) et la déviation fait partie d'un des nombreux points qui vont être affinés dans le cadre des études d'avant-projet qui sont en cours. Ce point va être analysé de façon approfondie dans le cadre des différentes modélisations trafic et de façon plus globale en termes de sécurité, de coûts et de fonctionnalités.



4.3.2 Le trafic

2 habitants s'interrogent quant aux moyens dont le département va se doter afin d'éviter que des automobilistes, souhaitant traverser Mertzwiller, ne continuent à le faire par la route de Bitche existante.

Plusieurs personnes (**14 contributions**) ont soulevé la question du volume de trafic dans la traverse de Mertzwiller :

- Beaucoup considèrent que ce trafic ne fait qu'augmenter d'année en année et notamment le nombre de poids-lourds en provenance d'Europe. La commune de Mertzwiller est sujette à un fort trafic traversant, sans arrêt et certains demandent quel sera le trafic de transit qui sera pris par la déviation.
- D'autres au contraire craignent que réaliser une nouvelle infrastructure routière, et donc fluidifier cet axe, ne crée « un appel » de véhicules supplémentaires sur la RD1062. Cela pourrait avoir des conséquences de créer d'autres points de blocage ailleurs sur l'axe, tel qu'au carrefour «Tryba» par exemple.

Une personne demande également si une étude d'impact sur le trafic de l'ensemble de l'axe a été réalisée.

Réponse du maître d'ouvrage

A l'horizon de mise en service de la déviation, la route de Bitche, dans la commune de Mertzwiller, sera déclassée et appartiendra donc à la commune. Cette dernière sera donc libre d'aménager cette voie comme elle le souhaite et de mettre en place un traitement adéquat de l'espace public afin de répondre à la nouvelle place de la route de Bitche dans la hiérarchie des rues de Mertzwiller. La commune pourra également si elle le souhaite y interdire le passage des camions, hors desserte locale. Les convois exceptionnels eux emprunteront déjà la déviation pour rejoindre la RD72 ou continueront sur la RD1062 dans la section en forêt en direction de Haguenau.

Réponse du maître d'ouvrage

D'après les comptages effectués, le trafic oscille entre 16 000 et 17 500 véhicules / jour depuis les années 2000 entre le carrefour Tryba à Griesbach et la RD1062 dans la forêt entre Mertzwiller et Schweighouse-sur-Moder. Il est donc relativement stable. Des stations de comptage permanent ont été installées et permettent au Département de suivre de façon continue ces évolutions de trafic. La RD1062 n'est pas identifiée comme un axe de transit européen. En effet, le trafic PL est également stable et se situe aux environs de 9 à 10% soit environ 1 600 à 1700 PL/jour. Par ailleurs, le trafic décroît fortement de Schweighouse-sur-Moder en direction de Niederbronn-les-Bains et la limite avec la Moselle où celui-ci n'est plus que de 7 000 véhicules/jour dont 560 poids-lourds/jour.

Néanmoins, afin de concevoir une infrastructure qui réponde aux besoins sur le long terme et de se positionner dans le cas le plus défavorable, le département a choisi de considérer, dans les modélisations de trafic qu'il réalise, un taux d'augmentation du trafic de 0,5%/an d'ici 2025.

Enfin, d'après une enquête origine-destination réalisée en 2009 par le Département, plus de 70% de ce trafic ne fait que traverser la commune de Mertzwiller. D'après les modélisations de trafic, entre 80% et 100% de ce trafic de transit empruntera la déviation en fonction de la variante choisie, la plus favorable étant la variante 6 très attractive.

4.3.3 Les aménagements sur Schweighouse-sur-Moder

Les contributions sont majoritairement favorables à un réaménagement de la RD1062 dans la zone d'activités de Schweighouse-sur-Moder. Néanmoins, plusieurs personnes (**8 contributions**) ont émis des craintes quant à l'ambition affichée pour répondre aux problèmes de saturation dans cette zone et pensent que les solutions envisagées ne sont pas suffisantes.

En premier lieu, les avis sont partagés concernant notamment la proposition du maître d'ouvrage de créer un giratoire en lieu et place du carrefour à feux « Auchan ».

- Certains approuvent cette solution ;
- Quand d'autres craignent, en prenant l'exemple du giratoire « mars », qu'un nouveau giratoire ne dégrade les conditions de circulation générant ainsi davantage de bouchons sur la RD1062 dans ce secteur.

Outre le carrefour entre la RD1062 et la rue de la Papèterie, certaines personnes craignent que la 2x1 voie, à la fin du créneau de dépassement envisagé en direction de Mertzwiller, ne crée de nouveaux bouchons à cet endroit malgré la mise à 2x2 voies de la RD1062 entre le giratoire « mars » et le carrefour RD1062/RD85.

3 personnes, dont le maire de Schweighouse-sur-Moder, ont également émis le souhait de transformer le carrefour à feux entre la RD85 et la rue de la Sablière en rond-point.

5 personnes, dont le maire de Schweighouse-sur-Moder et le magasin Auchan, sont favorables à une conservation du passage inférieur « Auchan » pour la circulation automobile. Plusieurs d'entre eux précisent notamment que ce passage souterrain a été financé par Auchan. **1 seule contribution** est favorable à la transformation de ce passage souterrain en traversée pour cyclistes, dans le cas où le parcours dans la zone commerciale est sécurisé.

Le maître d'ouvrage a également reçu 2 autres propositions en lieu et place des aménagements envisagés dans la ZA, à savoir :

- La réalisation d'un échangeur au niveau de la rue de la Papèterie afin d'accéder à Auchan et un second échangeur à la place du giratoire « mars » (**1 contribution**).

Réponse du maître d'ouvrage

Les premières modélisations de trafic réalisées dans la ZA de Schweighouse-sur-Moder montrent que les aménagements envisagés permettront de fluidifier le trafic à l'horizon de la mise en service de la déviation. Néanmoins, les études d'avant-projet vont démarrer pour cette section de l'axe RD1062 et les réflexions sont donc toujours en cours. Le département travaillera en partenariat avec la Communauté d'Agglomération de Haguenau et en concertation avec les commerçants et les industriels du secteur afin de chercher ensemble des solutions viables et partagées.

Réponse du maître d'ouvrage

Le carrefour "mars" est saturé car celui-ci est sous-dimensionné pour le trafic l'empruntant. C'est pourquoi il est prévu d'élargir sa chaussée annulaire à 8m.

Réponse du maître d'ouvrage

Il est envisagé que le carrefour RD85/Rue de la Sablière soit traité en giratoire par la communauté d'agglomération de Haguenau dans le cadre de son projet de réaménagement de la ZA de Schweighouse-sur-Moder. Ce réaménagement a été pris en compte dans les modélisations de trafic effectuées par le Département afin que celles-ci reflètent au mieux la réalité de la situation à l'horizon de mise en service de la déviation.

- Une solution permettant au trafic de transit dans la ZA de Schweighouse-sur-Moder d'être dévié afin qu'il n'est pas à traverser la zone (**8 contributions**) soit par un prolongement du contournement de Mertzwiller jusqu'à l'échangeur avec la RD1063, soit par la réalisation d'un passage souterrain à 2x1 voie sous le giratoire « mars » et le carrefour à feux « Auchan ».

Enfin, **2 personnes** ont soulevé le sujet des pistes cyclables dans la zone d'activités :

- Une contribution souhaite alerter le maître d'ouvrage sur la traversée cycliste de la RD1062 à proximité du giratoire « mars » qui n'est pas sécurisée à l'heure actuelle.
- Une seconde contribution demande la création d'une piste cyclable le long de la RD1062 dans la ZA en prolongement d'une piste venant de Mertzwiller.



Réponse du maître d'ouvrage

L'aménagement d'un passage souterrain au niveau des carrefours "mars" et RD1062/RD85 pose des contraintes techniques fortes notamment au niveau des rampes d'accès à ce tunnel du côté de l'échangeur avec la RD1063.

Le Département n'a pas souhaité prolonger le contournement de Mertzwiller jusqu'à l'échangeur avec la RD1063 car l'impact sur la forêt de Haguenau serait tout d'abord bien plus important et parce que le trafic n'est pas suffisant pour envisager un tel aménagement : les modélisations de trafic montrent qu'une déviation à Mertzwiller et un réaménagement de la RD1062 dans la ZA de Schweighouse-sur-Moder sont suffisants afin de fluidifier le trafic dans ce secteur. Il n'y a pas à l'heure actuelle un besoin réel d'un tel aménagement.

Réponse du maître d'ouvrage

Les rétablissements cyclables autour de la RD1062 dans Schweighouse-sur-Moder et plus globalement entre Schweighouse-sur-Moder et Mertzwiller font partie des sujets prioritaires de ce projet, en accord avec la politique de développement du réseau cyclable portée par le Département du Bas-Rhin, et sont donc en cours d'étude. Dans le cadre de ce projet, il est par exemple étudié la possibilité de créer un passage inférieur sous la future 2x2 voies à proximité du giratoire « mars » avec une rampe d'accès de chaque côté afin de permettre un passage sécurisé des cyclistes et des piétons.

4.3.4 Un réaménagement sur place

Plusieurs habitants ont soulevé la question de l'aménagement sur place de la RD1062 dans la traverse de Mertzwiller (zone trente, reprogrammation des feux à Mertzwiller, réalisation d'un giratoire urbain en lieu et place du carrefour à feux, création de circuit de « délestage » via d'autres routes départementales que la RD1062, réalisation d'un tunnel sous le carrefour à feux de Mertzwiller, ...) en lieu et place d'un projet de déviation de la RD1062. Ils considèrent que cette solution permettrait d'apaiser la commune de Mertzwiller tout en préservant l'environnement et en étant beaucoup moins coûteuse.



Réponse du maître d'ouvrage

L'aménagement sur place a été écarté dans la mesure où le volume de trafic, dont les poids lourds et les convois exceptionnels, est trop important pour apporter une réponse durable aux nuisances constatées. Maintenir ces nuisances dans la commune de Mertzwiller ne permet pas de répondre aux objectifs fixés.

Les solutions de reprogrammation du carrefour à feux de Mertzwiller ou sa transformation en giratoire urbain ne permet pas de supprimer les bouchons en heures de pointe. La RD1062 restera saturée à court terme dans le cas des feux et à long terme dans le cas du giratoire.

Le Département s'est également interrogé sur la faisabilité d'un projet de tunnel sous le carrefour à feux. Sans parler du coût de l'ouvrage (entre 70 et 85 millions d'euros), cette option a été écarté pour plusieurs raisons : emprises disponibles très faibles dans la commune, nécessité de détruire plusieurs maisons le long de la route de Bitche, travaux à proximité des habitations (poussières, bruit, ...) pendant des mois voire des années, gestion complexe de la circulation pendant les travaux voire coupure durant certaines phases de chantier, aménagements lourds et spécifiques pour les convois exceptionnels qui ne pourraient pas tous emprunter le tunnel, ...

4.3.5 Autres solutions proposées

En lieu et place de la réalisation d'une déviation à Mertzwiller et outre les solutions de réaménagement sur place, le maître d'ouvrage a également reçu 3 autres propositions d'infrastructure afin de répondre aux enjeux présents sur le secteur :

1. Elargissement de la RD1062 à 2x2 voies, notamment sur la section en forêt entre Schweighouse-sur-Moder et Mertzwiller (**3 contributions**).
2. Ajout d'une troisième voie de circulation à direction variable dans la forêt entre Mertzwiller et Schweighouse-sur-Moder qui permettrait de régler le flux de circulation le matin vers Haguenau et d'utiliser cette même 3^{ème} voie en sens inverse le soir.
3. Utiliser les routes forestières déjà existantes (route forestière de Laubach à l'est de Mertzwiller, voie à l'arrière de l'entreprise Mars dans Schweighouse-sur-Moder,...) afin de diminuer l'impact du projet sur la forêt de Haguenau.

2 personnes proposent également d'interdire la circulation aux véhicules lents sur la RD1062.

Réponse du maître d'ouvrage

Sur la section Schweighouse-sur-Moder/Mertzwiller de la RD1062, on recense un nombre d'accidents supérieur au niveau moyen observé sur le reste du réseau départemental. Le Département réfléchit donc à une possibilité de classer la RD1062 sur cette section en route à accès réglementé et ainsi d'y interdire les véhicules lents tout en les déviant sur un itinéraire alternatif. Cette solution est en cours d'étude. Néanmoins cet aménagement seul ne suffit pas à répondre à l'ensemble des objectifs du projet.

Réponse du maître d'ouvrage

Les deux premières solutions ne répondent pas à l'ensemble des objectifs de l'opération à savoir notamment la réduction des nuisances dans la commune de Mertzwiller associées au volume de trafic. Par ailleurs :

- Une 2x1 voie avec la création d'une déviation à Mertzwiller répond aux besoins.
- Un élargissement de la RD1062 à 2x2 voies constitue une infrastructure bien plus conséquente qu'une déviation pour répondre à une congestion de quelques heures par jour.
- Ce n'est pas la vocation de la RD1062 qui n'a pas un caractère de grand transit comme l'A35.
- Cela risque d'augmenter sensiblement le niveau de trafic sur la RD1062 et d'accélérer la prise de vitesse des véhicules. Les automobilistes arriveraient plus rapidement sur la ZA de Schweighouse-sur-Moder où la congestion augmenterait donc inévitablement par un effet de goulot d'étranglement.
- Enfin cela aurait des impacts environnementaux bien plus élevés en détruisant un grand nombre d'hectares de forêt.

Concernant la 3^{ème} proposition, les routes forestières sont exploitées par l'Office National des Forêts. Il est impossible pour le département de les utiliser pour la circulation automobile. Par ailleurs, à Schweighouse-sur-Moder, il est impossible de créer de nouveaux passages à niveau sur la voie ferrée.

4.4 Sécurité

Si les avis expriment majoritairement une dangerosité de l'axe RD1062 et comptent sur le projet proposé pour améliorer la sécurité routière sur ce secteur, quelques personnes considèrent cependant que c'est le comportement des automobilistes qui est dangereux et non pas la route en elle-même (téléphone au volant, cyclistes sur la RD1062 entre Mertzwiller et Schweighouse-sur-Moder, clignotants mal utilisés dans les giratoires, ...).

La création de possibilités de dépassements, via la déviation de Mertzwiller, suscite également le débat :

- Certains considèrent que ces créneaux de dépassement sont moins sécuritaires qu'une ligne blanche continue car un dépassement est une manœuvre dangereuse et accidentogène, qui en outre ouvre la possibilité d'augmenter sa vitesse de circulation.
- D'autres rappellent le manque de possibilités de dépasser sur la RD1062 entre Schweighouse-sur-Moder et Niederbronn-les-Bains.

Le club d'aéromodélisme Saint-Exupéry recommande, par ailleurs, la mise en place d'un écran végétal le long du contournement.

4.5 Qualité de vie

Les observations relatives à la qualité de vie couvrent plusieurs domaines : la qualité de l'air, les nuisances liées à la circulation automobile, le cadre de vie dans la commune, la prise en compte des piétons et des cyclistes sur le secteur.

Après les avis et questions techniques, le thème de la qualité de vie est celui qui est apparu le plus dans les observations recueillies.

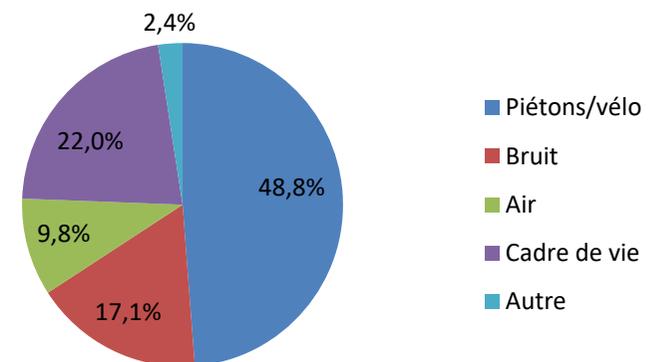
Réponse du maître d'ouvrage

De nombreux véhicules lents circulant sur la RD1062, le manque de créneaux de dépassement sur cette route conduit à des comportements et des dépassements dangereux voir accidentogènes. Le contournement de Mertzwiller et le réaménagement de la RD1062 dans Schweighouse-sur-Moder permet de créer 2 créneaux de dépassement supplémentaires dans chaque sens de circulation entre Schweighouse-sur-Moder et le carrefour tryba de Griesbach. Ces créneaux ont pour objectif d'offrir aux automobilistes des possibilités de dépassement sécurisées sur cet axe.

Réponse du maître d'ouvrage

Cette option va être étudiée par le Département.

Analyse des contributions pour la qualité de vie



4.5.1 Le cadre de vie

8 contributions rappellent la gêne subite quotidiennement par les habitants de Mertzwiller. Trouver des solutions pour le bruit excessif, les odeurs désagréables et nocives de gaz d'échappement, les émissions de CO2 et la pollution de l'air générés par les bouchons, les déchets/mégots jetés par les automobilistes sur les trottoirs, la circulation dangereuse des vélos dans la traverse de la commune, apparaît comme une priorité pour l'ensemble du village. Les riverains de la route de Bitche citent également la dégradation de leur habitation liée aux vibrations suite au passage des poids-lourds et convois exceptionnels (fissures).

4.5.2 Les piétons et les cyclistes sur le secteur

Le point le plus cité concerne la prise en compte des piétons et des cyclistes. 20 contributions reçues concernent ce point en particulier. Certains regrettent un manque de pistes cyclables sécurisées sur le secteur (route dangereuse pour accéder à la piste cyclable entre Uberach et Schweighouse-sur-Moder, absence de piste cyclable entre Gundershoffen et le carrefour de Griesbach, ...) et ne semblant pas être prévues dans le cadre du projet. Beaucoup demandent la création d'une piste cyclable directe entre Haguenau et Mertzwiller, le chaînon manquant permettant de raccorder les pistes existantes au Nord de Mertzwiller (le long du château d'eau) et celles au sud de Haguenau. Une personne propose notamment d'utiliser le chemin d'exploitation existant le long de la voie ferrée au sud de la RD1062.

En lien avec les cyclistes, 2 personnes proposent la réalisation d'un passage souterrain, pour les piétons et les vélos, sous la déviation côté Est afin d'accéder à la forêt de Haguenau et ses chemins forestiers très empruntés par les promeneurs, joggeurs, ...

Réponse du maître d'ouvrage

Les rétablissements cyclables en lien avec le projet sont en cours d'étude. Il est notamment envisagé la réalisation d'une piste cyclable pour les trajets domicile-travail entre Mertzwiller et Schweighouse-sur-Moder. Plusieurs solutions ont été esquissées à l'heure actuelle : aménagement de l'itinéraire le long de la voie ferrée au sud de la RD1062 qui se raccorderait sur la RD1062 mise en impasse à la sortie de Mertzwiller, création d'une piste le long de la RD1062 au Nord, ... L'objectif est d'augmenter le nombre de pistes cyclables en site propre dans ce secteur et notamment de créer des pistes plus directes pour les trajets domicile-travail entre Mertzwiller et Schweighouse-sur-Moder, tout en garantissant la sécurité des cyclistes.

Réponse du maître d'ouvrage

La réalisation d'un passage souterrain à proximité de la RD72 afin que les piétons puissent accéder facilement à la forêt de Haguenau, à l'Est de Mertzwiller, est en cours d'études et fortement envisagé. Le Département rencontrera les associations de marcheurs présents sur le secteur afin d'échanger sur ce sujet et de définir ensemble des solutions.

4.5.3 Les nuisances sonores et paysagères du contournement

Un point également fortement cité dans les contributions recueillis concerne les nuisances sonores et paysagères du projet **(8 contributions)** :

- Au nord de la commune pour laquelle les avis considèrent que le flux routier sera encore perceptible de la ville.
- A l'est de la commune pour les habitations entre les routes d'Eschbach (RD72) et de Laubach (RD148) du quartier du Osterhardt ainsi qu'à proximité du barreau Est, en raison notamment de la vitesse et des accélérations générées par les créneaux de dépassement prévus sur la déviation dans ce secteur.
- Pour les habitants de la commune de Laubach qui craignent une augmentation des niveaux sonores du fait d'un rapprochement du flux routier de la commune.

Les contributions reflètent une forte demande d'aménagements paysagers voir d'écrans acoustiques afin de filtrer le son et de mieux intégrer le projet dans le paysage.

Une question est également posée au maître d'ouvrage quant à la réglementation en vigueur pour le constructeur d'une nouvelle route en matière de protection acoustique à proximité des habitations riveraines.

4.5.4 La qualité de l'air

La qualité de l'air fait également partie des préoccupations. Certains reviennent sur la pollution subie quotidiennement par les riverains de la route de Bitche **(7 contributions)** quand d'autres craignent au contraire, après mise en service de la déviation, une dégradation globale de la pollution de l'air dans le secteur pour une petite amélioration locale **(3 contributions)**.

Réponse du maître d'ouvrage

Dans le cadre de l'étude d'impact, le Département a l'obligation de déterminer les impacts sur le paysage et le bruit des différentes variantes et d'y apporter des solutions. Concernant l'impact acoustique, différents dispositifs de protection peuvent être envisagés : construction d'un obstacle réfléchissant ou absorbant entre la source du bruit (la route) et l'habitation à protéger (écran, mur, merlon) ou encore protection des pièces de vie des habitations avec un traitement de la façade.

Le Département appliquera évidemment la législation en la matière (seuils acoustiques réglementaires : 60dB(A) le jour et 55dB(A) la nuit).

Des pistes sont également à l'étude concernant la réalisation d'aménagements paysagers. Ceux-ci seront à définir précisément dès lors que la variante sera retenue. Les mesures seront définies en lien avec l'ONF notamment pour les sections en forêt.

Un architecte paysagiste a déjà été mandaté et ces mesures font partie intégrante du dossier de DUP et de l'étude d'impact.

On pourra par exemple mettre en place des plantations arbustives en pied de talus côté Mertzwiller, utiliser des essences favorables pour l'avifaune du secteur,

Réponse du maître d'ouvrage

Le bien-être des habitants est une priorité du Département. La réduction des nuisances (bruit, pollution, vibrations, ...) est un des objectifs fixés pour ce projet. L'impact du contournement sur la santé et la qualité de l'air fait également partie intégrante des études réglementaires obligatoires dans le cadre de l'étude d'impact et du dossier DUP. Le Département, avec l'aide de bureaux d'études spécialisés, étudie donc ce point avec attention.

4.6 Développement local

3 personnes, dont les 2 gérants du garage SUSS AUTOMOBILES et de TIP TOP Coiffure, craignent que le chiffre d'affaire des commerces situés le long de la route de Bitche à Mertzwiller ne baisse considérablement suite au report du trafic de transit sur la déviation et donc à une baisse de visibilité pour leur commerce (exemple pris par un riverain du cas de Soufflenheim où certains commerces et entreprises artisanales ont enregistré une baisse de 30% de leur chiffre). L'une d'elle souhaite également savoir si un budget de dédommagement, en cas de baisse du CA et de pertes d'emploi, est prévu.

Une personne a répondu directement, dans le registre de Mertzwiller, à une des contributions précédentes en affirmant que les personnes souhaitant se rendre auprès de ces commerçants s'y rendront malgré le contournement.

Le magasin Auchan, situé dans la ZA de Schweighouse-sur-Moder, est favorable au réaménagement de la RD1062 dans le secteur mais souhaite que la planification des travaux soit bien partagée en amont avec eux en amont.

Réponse du maître d'ouvrage

L'impact socio-économique du projet sera approfondi au cours des études d'avant-projet en cours.

Le Département est conscient que le projet va modifier certaines habitudes et les conditions de circulation.

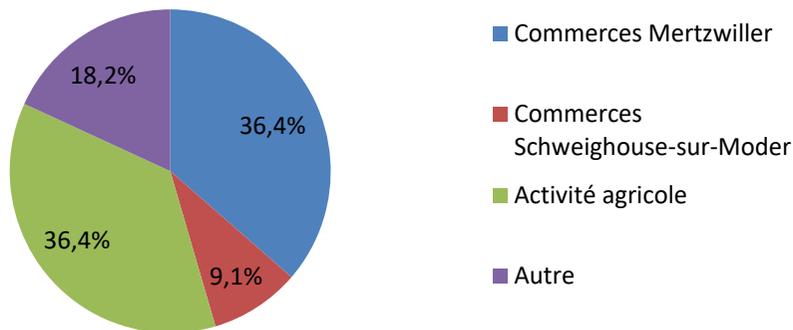
Il est tout de même à noter que les entrées dans Mertzwiller par l'Est et par l'Ouest sont maintenues via le giratoire avec la RD627 à l'Ouest et le barreau de raccordement à la déviation à l'Est.

Avec la suppression des bouchons dans Mertzwiller, les accès aux commerces le long de la RD1062 seront donc plus faciles. Afin d'échanger sur ce sujet, le Département organisera une réunion où seront invités les commerçants de Mertzwiller situés le long de la route de Bitche.

Réponse du maître d'ouvrage

Les études d'avant-projet concernant le réaménagement de la RD1062 dans Schweighouse-sur-Moder allant démarrer, le Département va organiser, prochainement, une réunion d'échange avec l'ensemble des commerçants et industriels de la zone d'activité de Schweighouse-sur-Moder afin de partager le diagnostic du trafic actuel et les solutions qui peuvent être envisagées.

Analyse des contributions de développement local



4 observations portent sur les voies de rétablissement dédiées aux véhicules agricoles ainsi qu'aux véhicules d'exploitation forestière :

- Certains souhaitent savoir si de telles voies, clairement séparées de la déviation, sont prévues dans le cadre du projet et si ces dernières peuvent être ouvertes à d'autres usagers comme les cyclistes par exemple.
- Une observation porte, quant à elle, sur la hauteur minimale de 4.5m, sous ouvrage, à prévoir, pour le passage des engins agricoles au niveau du chemin du Rottweg.

2 contributions ont également exprimés à travers la concertation leur attachement à l'activité industrielle et touristique dans le nord de l'Alsace qui souffre, du fait des bouchons dans la traverse de Mertzwiller et dans la ZA de Schweighouse-sur-Moder.

Réponse du maître d'ouvrage

L'ensemble des chemins agricoles seront rétablis afin de desservir de façon la plus directe possible les parcelles agricoles. Certains sont en effet envisagés le long de la déviation comme par exemple, côté Ouest, entre le giratoire avec la rue de Griesbach et le chemin du Rottweg, et côté Est entre le giratoire sur la rue d'Eschbach et le rétablissement sur la RD1062.

Ces rétablissements agricoles sont à l'étude, en partenariat avec la Chambre d'Agriculture et le Département travaillera avec le monde agricole sur ce point.

Le Département travaille également en partenariat avec l'ONF afin de trouver des solutions concernant les rétablissements forestiers. L'idée d'utiliser ces rétablissements forestiers en voie pour vélos, véhicules lents, ... a en effet déjà été émise. Néanmoins, la solution n'est pas évidente du fait de la circulation des grumiers qui peut poser des problèmes de sécurité et des conflits d'usage avec les cyclistes.

La hauteur sous l'ouvrage prévu au-dessus du chemin du Rottweg est bien de 4.5m. La remarque formulée lors de la concertation communale de 2017 a bien été prise en compte.

4.7 Environnement

Plusieurs observations mettent en avant l'opposition du projet aux politiques et préoccupations actuelles (zéro artificialisation des sols, accords de la COP21, rapports du GIEC, réchauffement climatique, ...) en matière de protection de l'environnement. Ils regrettent le manque d'informations, à travers la concertation publique, concernant les impacts réels du projet sur l'environnement. De nombreuses observations ont porté sur des questions précises : surface de forêt détruite, surface de zone à fort intérêt écologique impactée, impact du projet sur les eaux superficielles et souterraines, impact sur la biodiversité, mesures compensatoires et pertinence de leur localisation,

Plusieurs associations de défense de l'environnement et quelques particuliers signalent également leur vigilance quant à la bonne prise en compte des problématiques liées à la protection de la biodiversité sur le secteur et se demandent si elles seront consultées dans le cadre de la conception du projet. Elles insistent sur la perte de biodiversité et l'impact environnemental du projet :

- Une contribution aborde plus précisément le cas de la migration des amphibiens à l'est et à l'ouest du projet.
- Une autre avance qu'un aménagement foncier dans le secteur créera encore plus de dégâts pour l'environnement que le projet routier en lui-même.



Réponse du maître d'ouvrage

L'étude d'impact est en cours de rédaction et permettra d'apporter une réponse précise à l'ensemble de ces questions. L'ensemble des impacts mentionnés : sur les vergers, la forêt, les prairies, la biodiversité, les zones humides, ... sont étudiés avec attention et font partie des études réglementaires obligatoires dans le cadre de l'évaluation environnementale qui sera déposée devant l'autorité environnementale avant toute enquête publique.

Réponse du maître d'ouvrage

Le projet a, entre autres, pour objectif de maintenir et valoriser au mieux les milieux et les ressources naturelles. Par ailleurs, la loi biodiversité de 2016 impose "une absence de perte nette de biodiversité". C'est pourquoi le Département respectera la séquence Éviter, Réduire, Compenser dans la conduite de ce projet. Les différents tracés étudiés évitent déjà les secteurs à enjeux environnementaux importants. Les impacts résiduels seront réduits et si besoin compensés dans l'objectif que le projet tende vers un gain de biodiversité. Le Département travaillera en partenariat avec les associations locales de défense de la nature lorsque la rédaction de l'étude d'impact sera un peu plus avancée et que nous aurons des informations plus précises sur lesquelles travailler ensemble.

Réponse du maître d'ouvrage

Ces deux voies de migrations nuptiales d'amphibiens sont connues. En coopération avec la LPO Alsace, le Département a financé et mis en place, au mois de février 2020, des filets batraciens côté RD72 à l'Est du projet de déviation permettant ainsi d'éviter l'écrasement des batraciens dans ce secteur. La mise en service de la déviation sera l'occasion de réaliser des passages à faune et des crapaudromes définitifs, qui permettront aux batraciens de traverser la route en toute sécurité sur le long terme.

Une observation souhaite également rappeler qu'un aménagement routier est souvent associé à une propagation urbaine finissant à long terme par transformer les contournements en périmètre extérieur d'une agglomération. De ce fait, l'impact du projet ne se réduirait pas uniquement à la réalisation de l'infrastructure routière.

4.8 Coûts et financement du projet

Plusieurs observations (**4 contributions**) souhaitent plus de précisions quant à la clé de financement du projet et proposent également de demander des financements européens du fait du « trafic international » qui se développe sur la RD1062.

Un riverain souhaite connaître le cout de la variante 1 du tracé de la déviation de Mertzwiller.

Réponse du maître d'ouvrage

La variante 1 est évaluée à environ 13,7 millions d'euros TTC.



Réponse du maître d'ouvrage

Les garanties de non propagation urbaine suite à la réalisation du contournement sont inscrites dans le SCOT (Schéma de cohérence territoriale) de l'Alsace du Nord, auquel doit se conformer l'ensemble des Plans Locaux d'Urbanisme. En effet, "le SCOTAN affirme le principe que les nouveaux contournements ne sont pas le support d'une nouvelle urbanisation. Les éventuels contournements futurs ne servent donc pas de support au développement urbain et les extensions urbaines résidentielles ou économiques en direction du contournement doivent être limitées, privilégiant d'autres localisations. Dans la zone de nuisances de ces contournements, ces extensions doivent être strictement proscrites. Enfin, par rapport au noyau urbain originel, l'urbanisation ne doit pas s'étendre au-delà du contournement réalisé".

Réponse du maître d'ouvrage

La part de circulation internationale est très faible. La RD1062 n'est en effet pas un axe de transit européen. Les camions circulant sur cette route départementale, et notamment entre Reichshoffen et Schweighouse-sur-Moder où ils sont les plus nombreux, assurent la livraison des entreprises locales de la vallée. Néanmoins, la clé de financement du projet n'a pas encore été arrêtée. Des financements pourront être recherchés auprès d'autres collectivités ou organismes publiques, selon les règles de cofinancement des projets routiers propres au département du Bas-Rhin et ayant fait l'objet d'une délibération du Conseil Départemental du Bas-Rhin.

4.9 Impacts sur l'habitat et le foncier

Plusieurs habitants de la commune de Mertzwiller sont naturellement préoccupés par l'impact du projet sur une dégradation de leur cadre de vie pour ceux ne résidant pas à proximité directe de la route de Bitche à l'heure actuelle. Plusieurs d'entre eux ont demandé à quelle distance se trouvait le contournement de leur habitation. Les réponses ont été apportées à chacun lors de la réunion publique.

Une personne a également interrogé le maître d'ouvrage quant à la surface de l'emprise foncière du contournement.

4.10 Le lien d'intermodalité avec d'autres infrastructures de transport

Un des thèmes largement abordé dans de nombreuses contributions concerne l'intermodalité. C'est le cas notamment des personnes défavorables au projet de contournement qui proposent, en lieu et place d'une déviation, de développer le covoiturage et les transports en commun.

- **5 personnes** demandent à ce que soit développé le covoiturage pour les trajets domicile-travail car actuellement la majorité des personnes sont seules dans leur voiture. Une association s'interroge notamment sur les incitations matérielles et financières qui sont mises en place pour favoriser le covoiturage sur le trajet domicile-travail entre Niederbronn et Haguenau ces dernières années ainsi que sur la réalisation de plateforme relais covoiturage-transports en commun au bord de la RD1062.

Réponse du maître d'ouvrage

Le chiffre exact de l'emprise foncière du contournement ainsi que des élargissements nécessaires le long de la RD1062 dans la ZA de Schweighouse-sur-Moder n'ont pas encore été déterminés du fait que les rétablissements agricoles, forestiers et cyclables, qui sont en cours d'étude, auront également un fort impact sur le calcul de cette emprise.

Réponse du maître d'ouvrage

Le covoiturage est une thématique qui va également être analysée dans le cadre de ce projet. En complémentarité du contournement de Mertzwiller, le Département va étudier la possibilité de réaliser des parkings de covoiturage à Mertzwiller et Schweighouse-sur-Moder.

- **10 personnes** souhaitent que le nombre de trains sur la ligne Strasbourg/Haguenau/Niederbronn-les-Bains s'intensifie notamment en heures de pointe. Beaucoup trouvent que le rythme des échanges en train est trop faible ou que les services de cars ne sont pas assez complémentaires au réseau ferré.
- **3 personnes** demandent la réouverture de la ligne Niederbronn-les-Bains/Bitche.

Réponse du maître d'ouvrage

La région Grand-Est a confirmé qu'il n'est pas prévu de remettre en service la ligne Bitche-Niederbronn ni à court ni à moyen terme, notamment pour des raisons de coûts et de rentabilité de la ligne.



Réponse du maître d'ouvrage

La Région Grand Est est la collectivité territoriale compétente en matière de transport ferroviaire. Etant autorité organisatrice du transport ferroviaire de voyageurs, c'est elle qui décide du développement et des évolutions pour l'offre de TER sur la ligne Haguenau-Niederbronn.

La région a réalisé, en 2014 et 2017, de gros travaux de renouvellement et de modernisation de la voie ferrée dans le cadre du Contrat de Plan Etat Région 2014-2020 sur la ligne Haguenau-Niederbronn ce qui a permis d'augmenter la vitesse d'exploitation à 75km/h au lieu de 40km/h auparavant (imposé par la vétusté de la voie) et certaines portions à 110km/h.

Le réaménagement de la ligne a également permis d'accroître la desserte (5 trains supplémentaires/jour en heures creuses). En heure de pointe, la limite de capacité de la ligne est déjà atteinte en termes de nombre de trains du fait de l'existence d'une voie unique entre Schweighouse et Niederbronn.

Il existe donc à l'heure actuelle une desserte toutes les 30min dans le sens Niederbronn-Haguenau-Strasbourg le matin et inversement le soir.

En heure de pointe matin, la région est néanmoins consciente qu'il manque un train qui arriverait à Haguenau à 8h00 et à 8h30 à Strasbourg. Ajouter ce train constitue l'un de ses objectifs à moyen terme.

4.11 Autres remarques

4.11.1 Réorganisation globale de l'axe RD1062

2 personnes posent la question de l'intégration du projet actuel à une réorganisation plus globale de l'axe RD1062 et si d'autres améliorations routières sont prévues sur cette route départementale.

4.11.2 Collectivité européenne d'Alsace

1 personne s'interroge sur l'incidence de la mise en place de la CeA sur le projet, son financement et s'il restera de ce fait une priorité ou non.

4.11.3 Calendrier du projet

3 personnes se rappellent que ce projet était déjà à l'ordre du jour dans les années 90 et s'interrogent sur le temps qu'il met à se concrétiser. L'une d'elle considère que le fait que la RD1062 soit une « ex route nationale » apparait sur le terrain comme un véritable handicap à son aménagement.

Un habitant de Mertzwiller demande également un calendrier précis du projet et notamment la date de début des travaux, dans la perspective d'une réalisation rapide.

Il est demandé à plusieurs reprises si l'on peut envisager d'apporter une réponse rapide aux enjeux les plus urgents, notamment en matière de sécurité dans la traverse de Mertzwiller (stationnement des PL sur les trottoirs, aménagements de sécurité pour les piétons et les cyclistes, ...), avant la réalisation de la déviation en tant que telle.

4.11.4 Autres observations sans lien avec le projet routier

3 personnes, dont une délibération du Conseil Municipal de Mertzwiller, signalent au département du Bas-Rhin la difficulté de croisement des poids-lourds sur la RD627 car cette route est étroite et les accotements non stabilisés.

Réponse du maître d'ouvrage

Le Département a une réflexion d'ensemble sur cet axe retranscrit dans le schéma routier départemental. Une étude d'itinéraire a été réalisée en 2008 et la seule déviation envisagée est celle de Mertzwiller, secteur présentant le plus de trafic. Des aménagements de sécurité, qui ne font pas partis de ce projet en lui-même, sont également prévus à certains endroits sur le reste de l'axe (réaménagement du giratoire Celtic par exemple à proximité de Niederbronn-les-Bains, ...).

Réponse du maître d'ouvrage

Les critères justifiant que le Département du Bas-Rhin considère ce projet comme prioritaire resteront valables et ne devraient pas remettre en cause, a priori, la nécessité de sa réalisation.

Réponse du maître d'ouvrage

La RN62 et l'opération de déviation étaient anciennement gérés par l'état. Ce n'est qu'à partir de 2006 que la RN62 devient la RD1062 et est intégré au réseau routier départemental. Par ailleurs, le projet doit être suffisamment préparé en amont pour ne pas être « retoqué » après l'enquête publique (passage devant le Conseil National de Protection de la Nature, autorisation environnementale). Les procédures sont longues et nombreuses et les obligations réglementaires, notamment en matière environnementale, sont de plus en plus complexes et évoluent très rapidement. Le début des travaux est donc estimé pour l'année 2023 mais cette date dépendra en grande partie de la réception des autorisations requises ainsi que des possibilités d'acquisition du foncier nécessaire, ce qui peut également allonger considérablement les délais.

1 personne souhaite que soit plus favorisé le télétravail à domicile en dotant les zones rurales concernées de réseaux numériques plus performants.

5 Conclusions et orientations retenues

Le public s'est exprimé de manière importante et partage majoritairement le diagnostic du département. Il apparaît que les principales préoccupations des habitants rejoignent les enjeux identifiés par le Département et exposés dans le cadre de la présente concertation.

Les objectifs du projet sont pleinement partagés au niveau local, notamment en matière de fonctionnement du réseau routier, de sécurité routière et de réduction des nuisances.

La majorité des personnes s'étant exprimées en faveur ou non du contournement sont favorables à la solution pressentie, soit la variante 6 avec la réalisation d'un pont sur la rue de Laubach.

De nombreux riverains et usagers de la RD1062 demandent néanmoins, qu'en lien avec le projet, soit étudiées les possibilités de développer l'intermodalité, en complémentarité du projet d'infrastructure routière (développement et incitations au covoiturage, réseau bus complémentaire à la voie ferrée). Ce thème, ainsi que celui de la prise en compte des piétons, promeneurs, cyclistes, de leur sécurité et de leurs possibilités de déplacement, a été régulièrement abordé dans les contributions.

Cependant certaines préoccupations se sont manifestées dont il sera tenu compte dans les études d'avant-projet et qui sont relatives :

- Aux possibilités de développement du covoiturage dans ce secteur (parkings de covoiturage, ...);
- Au déplacement des cyclistes dans le secteur et notamment pour des trajets domicile-travail;
- Au déplacement des piétons, promeneurs sur le secteur et le maintien pour ces derniers de l'accès aux chemins de promenade dans la forêt de Haguenau;
- A l'entrée ouest et à l'intégration du carrefour Tryba au projet;
- A l'étude de possibilités alternatives à l'Est de la déviation de Mertzwiller;
- Au carrefour avec la rue de Laubach en concertation avec les communes de Laubach et de Forstheim et la communauté de communes de Sauer Pechelbronn.
- A l'impact économique du projet pour les activités commerciales existantes sur Mertzwiller et Schweighouse-sur-Moder et notamment au maintien du passage inférieur d'accès à Auchan pour la circulation automobile;
- A l'intégration du projet dans le paysage et à la prise en compte de son impact au niveau acoustique sur les habitations;
- Aux impacts environnementaux du projet en concertation avec les associations de défense de la nature

C'est pourquoi, outre l'étude d'impact exigée par la réglementation pour analyser finement les impacts du projet, les études d'avant-projet intégreront également les orientations suivantes :

- Approfondir les études du tracé pressenti, à savoir la variante 6, soutenue par la majorité de la population, en
 - Etudiant certaines adaptations des principaux carrefours sur la déviation (carrefour Tryba, carrefour d'entrée ouest et carrefour avec la rue de Laubach);
 - Approfondissant les études concernant le barreau à l'Est du tracé.

- Intégrer au projet la réalisation d'une piste cyclable directe pour des trajets domicile-travail entre Mertzwiller et Schweighouse-sur-Moder.
- Mener une étude de faisabilité de parkings favorisant le covoiturage sur le secteur.
- Conserver le passage inférieur d'accès à Auchan pour la circulation automobile.

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