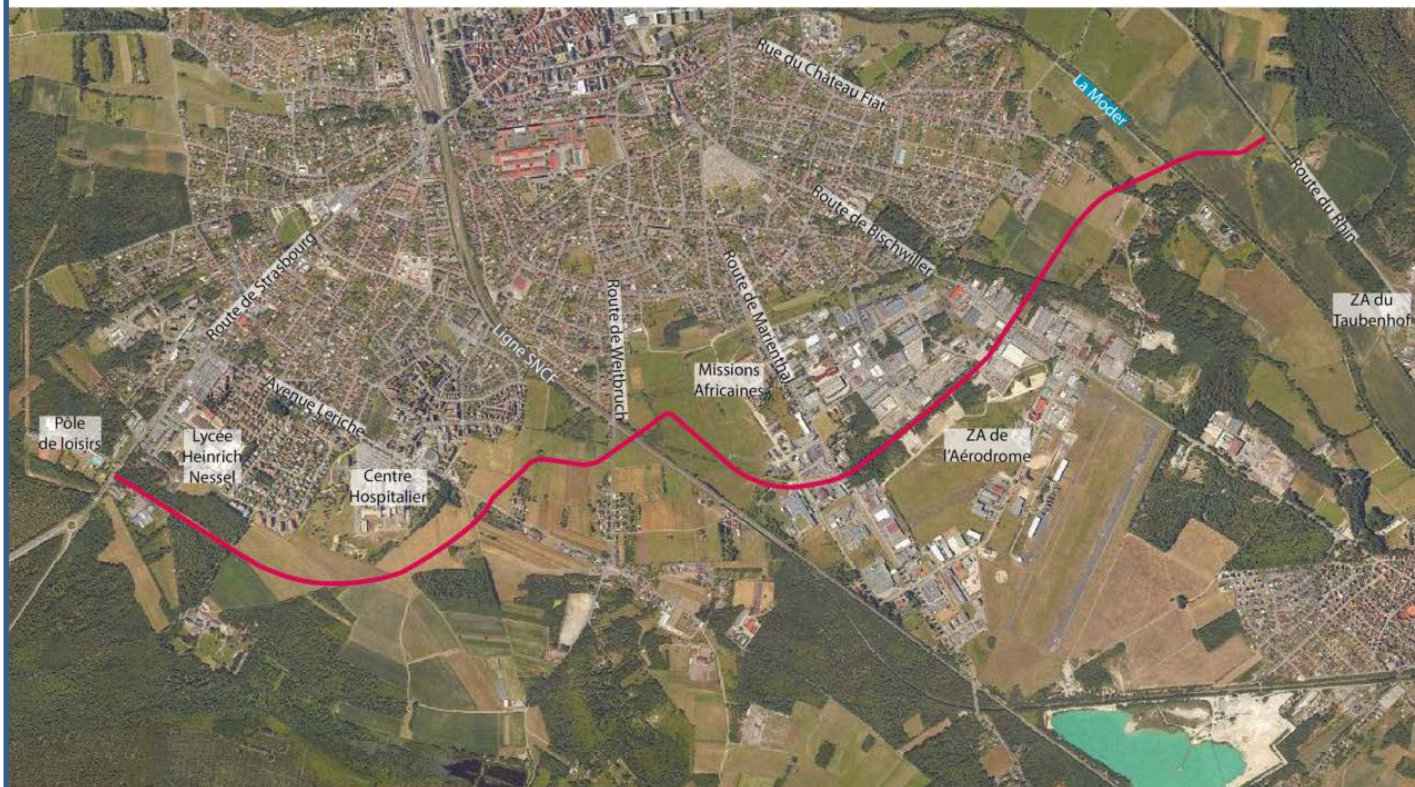


RAPPORT D'ENQUÊTE PUBLIQUE

relative au Projet de Voie de Liaison Sud (V.L.S)
à Haguenau (67500)



Enquête préalable à la Déclaration d'Utilité Publique (DUP)

Région ALSACE



Département du Bas-Rhin



Commune de Haguenau



Communauté de Communes Région de Haguenau

SOMMAIRE

1. GENERALITES

- 1.1. [PREAMBULE](#)
- 1.2. [TEXTES LEGISLATIFS ET REGLEMENTAIRES](#)
- 1.3. [CONTEXTE](#)
- 1.4. [PROCEDURES ANTERIEURES](#)
- 1.5. [COMPOSITION DU DOSSIER](#)
 - 1.5.1. [Complétude du dossier d'enquête préalable à la Déclaration d'Utilité Publique](#)

2. ORGANISATION ET DEROULEMENT DE L'ENQUETE

- 2.1. [INFORMATIONS RELATIVES A LA DESIGNATION DU COMMISSAIRE ENQUETEUR](#)
- 2.2. [DEROULEMENT DE L'ENQUETE CONJOINTE](#)
 - 2.2.1. [Dates et lieux de permanences](#)
 - 2.2.2. [Ouverture des registres](#)
 - 2.2.3. [Clôture des registres](#)
- 2.3. [CLIMAT DANS LEQUEL S'EST DEROULE L'ENQUETE PUBLIQUE](#)
- 2.4. [PUBLICITE ET AFFICHAGES REGLEMENTAIRES](#)

3. SYNTHESE THEMATIQUE DES OBSERVATIONS DU PUBLIC

- 3.1. [DEMANDE DE MEMOIRE EN REPONSE](#)
- 3.2. [MEMOIRE EN REPONSE DU MAITRE D'OUVRAGE](#)

4. ANNEXES

- 4.1. [ANNEXE 1](#) [Première publication légale dans les Dernières Nouvelles d'Alsace le 29 septembre 2015](#)
- 4.2. [ANNEXE 2](#) [Première publication légale dans les Affiches-Moniteur le 02 octobre 2015](#)
- 4.3. [ANNEXE 3](#) [Deuxième publication légale dans les Dernières Nouvelles d'Alsace le 20 octobre 2015](#)
- 4.4. [ANNEXE 4](#) [Deuxième publication légale dans les Affiches-Moniteur le 20 octobre 2015](#)
- 4.5. [ANNEXE 5](#) [Certificat d'affichage Mairie de Batzendorf](#)
- 4.6. [ANNEXE 6](#) [Certificat d'affichage Mairie de Berstheim](#)
- 4.7. [ANNEXE 7](#) [Certificat d'affichage Mairie de Dauendorf/Neubourg](#)
- 4.8. [ANNEXE 8](#) [Certificat d'affichage Mairie de Hochstett](#)
- 4.9. [ANNEXE 9](#) [Certificat d'affichage Mairie de Huttendorf](#)
- 4.10. [ANNEXE 10](#) [Certificat d'affichage Mairie de Morschwiller](#)
- 4.11. [ANNEXE 11](#) [Certificat d'affichage Mairie de Niederschaeffolsheim](#)
- 4.12. [ANNEXE 12](#) [Certificat d'affichage Mairie d'Ohlungen/Keffendorf](#)
- 4.13. [ANNEXE 13](#) [Certificat d'affichage Mairie de Schweighouse-sur-Moder](#)
- 4.14. [ANNEXE 14](#) [Certificat d'affichage Mairie d'Uhlwiller](#)
- 4.15. [ANNEXE 15](#) [Certificat d'affichage Mairie de Wahlenheim](#)
- 4.16. [ANNEXE 16](#) [Certificat d'affichage Mairie de Wintershouse](#)
- 4.17. [ANNEXE 17](#) [Certificat d'affichage Mairie de Wittersheim](#)
- 4.18. [ANNEXE 18](#) [Procès-verbal de constat d'Huissier 04 décembre 2015 Affichage règlementaire](#)
- 4.19. [ANNEXE 19](#) [Demande de prolongation de l'enquête publique](#)
- 4.20. [ANNEXE 20](#) [Lettre recommandée envoyée suite demande prolongation enquête](#)

----- FIN DE RAPPORT D'ENQUETE -----

5. CONCLUSIONS ET AVIS MOTIVES DU COMMISSAIRE-ENQUETEUR

Commissaire Enquêteur : Jean-Dominique MONTEIL

Dossier n° E15000204/67 (Enquête publique préalable à Déclaration d'Utilité Publique - DUP)

1. GENERALITES

1.1. PREAMBULE

Il est possible, sur fondement juridique de l'article R.131-14 du Code de l'Expropriation pour Cause d'Utilité Publique (CECUP), de mener l'enquête publique de DUP et l'enquête parcellaire en même temps.

Cette enquête est alors qualifiée d'enquête conjointe.

Ce rapport d'enquête concerne uniquement la partie enquête publique préalable à la Déclaration d'Utilité Publique (DUP). L'avis qui suit, ne porte, par conséquent, que sur l'enquête publique préalable à la Déclaration d'Utilité Publique.

1.2. TEXTES LEGISLATIFS ET REGLEMENTAIRES

- Code de l'expropriation pour cause d'utilité publique :

Article L110-1

Article R111-1

Articles R112-1 à R112-21

- Code de l'environnement :

Articles L122-1 à L122-3

Articles L123-1 à L123-16

Articles R122-1 à R122-15

Articles R123-1 à R123-33

1.3. CONTEXTE

Le réseau viaire de Haguenau, présente une structure en étoile très marquée, aussi bien dans la partie Nord que dans la partie Sud de la ville.

Les principales voies radiales se connectent aux boulevards péricentraux, organisés de manière circulaire autour de la ville historique.

Cette structure en étoile permet des relations centre-périphérie relativement directes.

En revanche, les relations transversales sont beaucoup moins nombreuses.

Ce déficit de relations transversales est noté en particulier, entre les routes de Weitbruch et de Marienthal, ainsi qu'entre les routes de Marienthal et de Bischwiller.

Les pistes cyclables assurant des liaisons transversales Est-Ouest sont très peu nombreuses, rendant ainsi les déplacements dans cette direction très peu aisés.

Au niveau de l'aire d'étude, sur l'avenue Leriche, les piétons sont actuellement mal pris en compte du fait des flux importants liés à l'hôpital et aux lycées.

Le Projet de Voie de Liaison Sud (VLS) est un élément important dans la stratégie de développement de la ville.

Cette liaison des quartiers Sud prend forme d'un axe routier, structurant pour les quartiers traversés aussi bien existants que futurs.

Cet axe, sous forme de Projet, relie entre eux les quartiers actuels et futurs de développement économique et d'habitat, de la route de Strasbourg à la route du Rhin, en passant par le Château Fiat et l'avenue Leriche.

A ce jour, pour se rendre d'un quartier Sud à l'autre, il faut systématiquement remonter vers le centre-ville.

Du point de vue de la fluidité de la circulation, des nuisances subies par les riverains du centre-ville et de l'accessibilité des quartiers Sud, la création de cette voie est nécessaire.

La zone d'activités de l'aérodrome, la zone commerciale du Taubenhof et l'hôpital sont tous en phase de développement. Les infrastructures routières du Sud ne sont plus adaptées aux besoins des activités multiples du secteur.

1.4. PROCEDURES ANTERIEURES

La concertation publique préalable a été menée en application des articles L.300-2 et R.300-1 du code de l'urbanisme.

Phase 1 : analyse de l'état initial et des contraintes
diagnostic de la situation actuelle
identification des besoins

Phase 2 : recherche de variantes d'aménagement
évaluation de leurs impacts
appréciation et comparaison
proposition de choix d'une variante

Phase 3 : étude de la solution proposée

Après un an et demi d'information et de concertation, le Projet de Voie de Liaison Sud semble connu et accepté.

Son opportunité n'a plus été remise en cause.

Son statut de boulevard urbain paraît compris.

La concertation a permis d'identifier les points sensibles du projet :

- Impacts sur les milieux naturels
- Nuisances pressenties par les riverains du Domaine de l'Europe
Depuis le 01 janvier 2012.

Transfert de compétence « voirie » de la Ville de Haguenau à la Communauté de Communes Région de Haguenau.

La Communauté de Communes Région de Haguenau, devient le porteur de Projet et le maître d'ouvrage du Projet.

1.5. COMPOSITION DU DOSSIER

Le dossier relatif à la Déclaration d'Utilité Publique, m'a été présenté et remis complet le 29 septembre 2015 à 14h00.

Ce dossier a été préparé par Monsieur Franck HEIT, chargé de Dossier à la Direction des Grands Projets, Communauté de Communes et Ville de HAGUENAU.

Ce dossier est assez volumineux.

Cependant, le contenu du dossier d'enquête est bien structuré, et renvoi vers différentes pièces parfois des pièces indépendantes, notamment l'étude d'impact, l'avis de l'autorité environnementale et le bilan de la concertation.

En conséquence, il est à mon sens suffisamment clair et lisible par le public.

1.5.1. Complétude du dossier d'enquête préalable à la Déclaration d'Utilité Publique

Comprend, conformément au Code de l'Expropriation pour Cause d'Utilité Publique (CECUP) Article R112-4 :

- Une notice explicative.
- Le plan de situation.
- Le plan général des travaux.
- Les caractéristiques principales des ouvrages les plus importants.
- L'appréciation sommaire des dépenses.

Comprend, conformément au Code de l'Environnement Article R123-8 :

- Etude d'impact.
- Résumé non technique.
- Avis de l'Autorité Environnementale.
- Réponse du maître d'ouvrage aux remarques formulées dans l'avis de l'Autorité Environnementale.
- Bilan de la concertation.
- Etude acoustique, caractérisation de l'environnement sonore initial.
- Etude acoustique, impact sonore du Projet à terme, dimensionnement des protections acoustiques.
- Volet Air et Santé, caractérisation de l'environnement initial.
- Volet Air et Santé, étude du projet retenu.
- Etat initial, diagnostic environnemental.
- Etat initial, Annexes.
- Evaluation des incidences NATURA 2000.

2. ORGANISATION ET DEROULEMENT DE L'ENQUETE

2.1. INFORMATIONS RELATIVES A LA DESIGNATION DU COMMISSAIRE ENQUETEUR

<u>Date de désignation du commissaire-enquêteur par le Tribunal Administratif de Strasbourg :</u>	11 septembre 2015
<u>N° d'identification du dossier auprès du Tribunal Administratif de Strasbourg :</u>	E15000204/67
<u>Commissaire enquêteur titulaire :</u>	Mr Jean-Dominique MONTEIL
<u>Commissaire enquêteur suppléant :</u>	Mme Valérie GOBYN

2.2. DEROULEMENT DE L'ENQUETE CONJOINTE

2.2.1. Dates et lieux de permanences

- Lundi 19 octobre 2015 de 14h00 à 17h00 à la mairie de HAGUENAU.
- Samedi 31 octobre 2015 09h00 à 12h00 à la mairie de HAGUENAU.
- Mercredi 04 novembre 2015 de 14h00 à 17h00 à la mairie de HAGUENAU.
- Samedi 14 novembre 2015 de 09h00 à 12h00 à la mairie de HAGUENAU.
- Vendredi 20 novembre 2015 de 14h00 à 17h00 à la mairie de HAGUENAU.

2.2.2. Ouverture du registre DUP

Le registre DUP a été :

- Coté et paraphé par Jean-Dominique MONTEIL, en qualité de commissaire-enquêteur titulaire.
- Ouvert, daté, signé et tamponné par Jean-Dominique MONTEIL, en date du 19 octobre 2015 à 08h00.

2.2.3. Clôture du registre DUP

Le registre DUP a été :

- Clôturé par le commissaire-enquêteur Titulaire Jean-Dominique MONTEIL, en date du 20 novembre 2015 à 17h30.

2.3. CLIMAT DANS LEQUEL S'EST DEROULE L'ENQUETE PUBLIQUE

L'enquête publique s'est déroulée dans un climat apaisé et respectueux.

La participation du public a été soutenue lors des différentes permanences.

Une page Facebook « VLS Haguenau Non Merci » a été créée.

Une demande de prolongation de l'enquête publique a été demandée le 14 novembre 2015 par l'Association Oxygène.

Voir Annexe 19.

Je n'ai pas pu répondre favorablement à cette demande.

Voir Annexe 20.

Je tiens à apporter une précision sur un commentaire du 20 novembre, figurant sur la page Facebook

« VLS Haguenau Non Merci ».

Il est indiqué ...«*le commissaire-enquêteur a refusé une réunion publique* ».

J'exerce mon droit de réponse ici-même, en formulant la précision suivante:

En qualité de commissaire-enquêteur, je n'ai pas pu donner une suite favorable à la demande de prolongation de la durée de l'enquête publique. En conséquence, la réunion d'information et d'échange avec le public, qui aurait pu se dérouler durant ladite période de prolongation de l'enquête, n'a donc pas pu avoir lieu.

2.4. PUBLICITE ET AFFICHAGE REGLEMENTAIRES

Les premières et deuxièmes parutions dans les journaux locaux sont jointes en annexes 1, 2, 4 et 5.

Les affichages règlementaires ont été constatés par Huissier avant l'enquête le 02 octobre 2015, pendant la durée de l'enquête et jusqu'à la fin de l'enquête le 20 novembre 2015 compris.

Les 13 mairies de la communauté de commune Région de Haguenau ont délivrées un certificat d'affichage.

Les procédures légales ont ainsi été respectées.

3. SYNTHESE THEMATIQUE DES OBSERVATIONS DU PUBLIC

Le tableau thématique des observations du public, ci-dessus, repose sur un classement d'observations « Favorable » « Défavorable » « Divers ».

Les observations concernent principalement des aspects d'ordre financiers, écologiques, économiques, environnementaux et sonores.

Les avis exprimés « favorable » au projet sont plus nombreux que ceux exprimés « défavorable » au projet.

Cependant, de nombreuses questions sont soulevées par le public.

J'ai par conséquent, souhaité mettre de nombreux points au mémoire en réponse du maitre d'ouvrage, ([voir 3.1](#)), afin d'obtenir des éléments complémentaires au dossier soumis à l'enquête publique, me permettant de me prononcer et motiver au mieux mon rapport d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique.

Trente jours après la fin de l'enquête, les éléments de réponse n'ont pas pu m'être apportés en totalité.

Le maitre d'ouvrage a sollicité un premier délai le 10 décembre 2015, afin de répondre à ces nombreuses questions. La date du 11 janvier 2016 a alors été retenue en accord avec les services de la Préfecture.

Le maitre d'ouvrage a sollicité un deuxième délai le 06 janvier 2016, afin de valider toutes ses réponses. La date du 18 janvier 2016 a alors été retenue en accord avec les services de la Préfecture.

La nature du mémoire en réponse du maitre d'ouvrage constituera également un des éléments clés de mon rapport d'enquête.

3.1. DEMANDE DE MEMOIRE EN REPONSE

J'ai reçu 30 observations, 24 mails et 14 lettres.

18 de ces observations seront transmises au Maitre d'Ouvrage, pour demande de Mémoire en réponse :

Observation 3
Observation 4
Observation 5
Observation 8
Observation 9
Observation 10
Observation 11
Observation 15
Observation 16
Observation 17
Observation 19
Observation 20
Observation 21
Observation 23
Observation 24
Observation 25
Observation 26
Observation 29

7 de ces Mails seront transmis au Maitre d'Ouvrage, pour demande de Mémoire en réponse :

Mail 12
Mail 13
Mail 15
Mail 17
Mail 18
Mail 21 (Observation 15)
Mail 22 (Observation 5)

9 de ces Lettres seront transmises au Maitre d'Ouvrage, pour demande de Mémoire en réponse :

Lettre 3
Lettre 4
Lettre 5
Lettre 6
Lettre 8 (Observation 29)
Lettre 10 (Mail 17 Observation 17)
Lettre 11
Lettre 13
Lettre 14 (Mail 22 Observation 5)

3.2. [MEMOIRE EN REPOSE DU MAITRE D'OUVRAGE](#)



VOIE DE LIAISON SUD DE HAGUENAU

Enquête préalable à la Déclaration d'Utilité Publique

Réponse aux observations formulées durant l'enquête publique préalable à la DUP qui a eu lieu du 19/10 au 20/11/2015

14 janvier 2016

Sommaire

<input type="checkbox"/>	Préambule	15
<input type="checkbox"/>	Observation 3 FLESCH	6
<input type="checkbox"/>	Observation 4 ERTZSCHEID.....	9
<input type="checkbox"/>	Observation 5 BOUILLON HEUPEL TREIBER	10
	Mail 12 HERB	
	Mail 13 KRAUS	
	Mail 18 HEUPEL	
	Lettre 14 BOUILLON JOUSSEMET	
	Mail 22 BOUILLON	
	Observation 20 FUCHS	
<input type="checkbox"/>	Observation 8 EMFI SAS 3M.....	17
<input type="checkbox"/>	Observation 9 CETAL.....	18
<input type="checkbox"/>	Observation 10 Groupement Forestier de la Walk	19
<input type="checkbox"/>	Observation 11 Déposition SCHIESTEL	21
<input type="checkbox"/>	Observation 15 Association OXY-GENE et Déposition	22
	Mail 21 SPITZ	
<input type="checkbox"/>	Observation 16 Déposition FENNINGER.....	31
<input type="checkbox"/>	Observation 17 - Lettre 10 ASE HARTHOUSE - Mail 17 LUDWIG.....	33
<input type="checkbox"/>	Observation 19 - GUTH-SAND	37
<input type="checkbox"/>	Observation 21 Déposition GASSMANN.....	38
<input type="checkbox"/>	Observation 23 Déposition ALSACE NATURE	39
<input type="checkbox"/>	Observation 24 Déposition MISSIONS AFRICAINES	42
<input type="checkbox"/>	Observation 25 VIVE LA VIE	46
<input type="checkbox"/>	Observation 26 FOUCHARD	50
<input type="checkbox"/>	Observation 29 SAE - CERPEA - SFS.....	53
<input type="checkbox"/>	Observation 30 KRIEGER.....	55
<input type="checkbox"/>	Mail 15 LUX	57
<input type="checkbox"/>	Lettre 3 - GUNTHER.....	58
<input type="checkbox"/>	Lettre 4 - HILSZ	61
<input type="checkbox"/>	Lettre 5 - LAVOILLOTTE	68
<input type="checkbox"/>	Lettre 6 - GOUVERNEUR - GILLIG	71
<input type="checkbox"/>	Lettre 8 - SAE - CERPEA - SFS.....	78

<input type="checkbox"/> Lettre 11 - ZILLIOX	80
<input type="checkbox"/> Lettre 13 - Chambre d'Agriculture	84

Annexes

<input type="checkbox"/> Annexe 1 Déposition Oxy-gène	
<input type="checkbox"/> Annexe 2 Observation 29 SAE - CERPEA - SFS	

Cette note a été rédigée en réponse aux observations qui le nécessitent et qui ont été recueillies lors de l'enquête publique DUP qui s'est déroulée du 19/10 au 20/11/ 2015.

Pour faciliter la compréhension, les paragraphes renvoient aux observations.

• PREAMBULE

LA VOIE DE LIAISON SUD (VLS)

Désengorger les abords du centre-ville et permettre le développement urbain au sud

Le projet consiste à réaliser une liaison inter-quartiers reliant l'entrée sud-ouest de la ville (Route de Strasbourg) à la Route du Rhin (RD 29) à l'est en passant au sud de la ville (~ 5,500 km).

La VLS constitue l'un des éléments clés de la mise en œuvre du Plan de Déplacements de Haguenau validé en 2005 qui a retenu le scénario d'une liaison inter-quartiers de type voie urbaine. Il ne s'agira ni d'une autoroute ni d'un contournement mais d'un « boulevard urbain » :

- avec des vitesses maîtrisées,
- échangeant à niveau avec le réseau viaire existant,
- intégrant les transports en commun, les cycles et les piétons.

Mais la VLS n'est pas qu'un projet routier, c'est aussi une composante importante du Plan Local d'Urbanisme (PLU).

Les études réalisées et les concertations ont permis d'arrêter progressivement son tracé jusqu'à sa version définitive au profit du projet urbain du secteur sud traduit dans le PLU approuvé en novembre 2012.

Enjeux et objectifs de la Voie de Liaison Sud

Le projet de Voie de Liaison Sud s'inscrit dans un développement durable du territoire visant une amélioration générale du cadre de vie.

► *Faciliter les déplacements tout en améliorant la qualité de l'environnement*

La VLS désengorgera les axes les plus chargés, notamment aux abords du centre-ville, ce qui se traduira également par une réduction des nuisances et des polluants.

Véritable liaison inter-quartiers, elle améliorera l'accessibilité des quartiers d'habitat, actuels et futurs, du sud de Haguenau et mettra plusieurs équipements publics en relation, dont le pôle de loisirs sportifs (Tennis, Piscine, Bowl d'Hag), le lycée Heinrich - Nessel, et le Centre Hospitalier, établissement de santé publique de référence pour l'Alsace du Nord, pour lequel elle permettra la réalisation d'un nouvel accès.

Elle offrira des déplacements plus confortables et sécurisés. En créant un itinéraire confortable pour les cycles et les transports en commun et en desservant une future halte ferroviaire, elle incitera à l'utilisation des modes de déplacements alternatifs à la voiture.

► **Conforter l'emploi et l'économie**

La VLS dynamisera et améliorera l'attractivité des Zones d'Activités Economiques.

Elle désenclavera la Zone d'Activités de l'Aérodrome (suppression du transit par le centre-ville depuis l'A4 ou la RD29) et permettra la viabilisation de terrains non accessibles actuellement le long de son tracé au cœur de la zone (~ 7 ha).

La VLS facilitera l'accès à la Zone Commerciale et de Loisirs du Taubenhof pour les habitants du Sud de la ville et desservira directement son extension (~ 11 ha).

► **Permettre et organiser un développement de la ville compatible avec la préservation d'espaces naturels**

La VLS permettra l'évolution indispensable et maîtrisée de l'urbanisation future au sud de la ville telle que le Schéma de Cohérence Territoriale et le Plan Local d'Urbanisme la prévoient. En structurant les nouveaux quartiers envisagés au sud de Haguenau, elle évitera la surconsommation d'espaces naturels d'un développement « au fil de l'eau ».

La VLS préservera les sites Natura 2000 (ZSC Aérodrome pour l'armérie à tige allongée et ZSC Sud et Est pour les chauves-souris) et évitera les secteurs à forts enjeux. Elle sera accompagnée d'une coulée verte, tantôt parc urbain, tantôt espace naturel ou agricole, permettant de conserver les espaces naturels remarquables du site et d'offrir un lieu de promenade aux habitants.

Un gabarit de boulevard urbain

Les principales caractéristiques de cette liaison interquartiers qui sera traitée en boulevard urbain sont les suivantes :

- une chaussée à « 2 x 1 voie », bordée de plantations,
- une piste cyclable bidirectionnelle qui accompagne la VLS sur son côté nord sur toute sa longueur,
- des trottoirs et du stationnement latéral dans les futurs secteurs urbanisés,
- un raccordement avec les rues existantes à niveau à l'aide de carrefours à feux ou cédez-le-passage / stop et un giratoire sur la route du Rhin.
- une vitesse limitée à 50 km/h, sauf dans la traversée de la vallée Moder à 70 km/h.

• Observation 3 FLESCH

Rappel des observations :

23/10/2015

Le voie de liaison Sud-est ou VLS a pour mission principale d'injurer les quartiers traversés tout en reliant la route de Strasbourg à celle du Rhin.

Le coût de sa construction, qui avoisine les 35 millions d'euros peut susciter de nombreuses questions quant au bien fondé de l'opération et de son coût face au fort endettement actuel de la ville de Haguenau (chambre régionale des comptes) lequel avoisine les 45 millions d'euros.

Certes, son financement fera appel à la C.V.C. mais il ne faut pas oublier que la ville de Haguenau demeure sa source essentielle de financement ! Quant à la ville de Schœnbourg, deuxième contributeur de la C.V.C., son endettement est encore plus contraignant.

Faut-il dès lors, réaliser l'ouvrage de la VLS de nos jours ?

Et si oui, faut-il la réaliser sur la totalité du tracé ou partiellement ? Compte tenu de la longueur de la VLS et pour mieux en saisir son intérêt il paraît important de la scinder en 2 tronçons.

M. Tronçon

ROUTE DE STRASBOURG / Bd LEICHE / ROUTE DE NAINTHAL

Certes, le boulevard Leiche ainsi que l'entrée sud de la route de Strasbourg connaissent des engorgements de circulation aux heures de pointes comme partout ailleurs en ville mais l'on est de constater que par ces moments, la circulation se fluidifie à nouveau.

On peut néanmoins regretter que l'accès au lycée Heinrich se fasse toujours par la route de Strasbourg et non directement par le boulevard sud comme le prévoit l'hôpital voisin.

Au fait discutable l'abandon du rond point au débouché de la voie rapide comme lieu d'encadrement de la VLS. La raison de son déplacement...

Le fait en l'occurrence est un peu décevant "d'axe humide" dit-on à la ville. Toutefois est-il qu'avec ou sans la pose d'un nouveau feu tricolore route de Strasbourg, la VLS qui déboucherait face au complexe sportif générerait indubitablement un usucapion partiel de circulation par la formation dans les 2 sens, de files de voitures à l'arrêt de feu. Selon les études et son véhicule/voiture emprunteront la VLS à son débouché et de Strasbourg. Ainsi toutes ces voitures à l'arrêt bloquent très fréquemment les accès et sorties des deux hôtels, du jardin-Centre et du parking automobile voisin.

➔ Je préconise pour ces raisons le retour à l'utilisation du rond-point comme lieu d'encadrement.

Au delà du boulevard Leiche, cette nouvelle VLS ferait de la liaison directement la route de Nainthal et rendra caduc l'actuel et oblige l'usage par la rue des Montons pour accéder à la zone artisanale.

Jean-Dominique MONTEIL

de l'écroulement.

→ JE VOTE EN FAVEUR DE CE 1^{er} TRONÇON CAR IL APPORTE DES SOLUTIONS INDISMISSIBLES TOUT AU LONG DE CE TRACÉ.

Observation
3 suite

2^{ème} tronçon

ROUTE DE CARPIENTAL / ROUTE DE WEISSWILLER / ROUTE DU RHIN

Est à partir de cet endroit que les opinions peuvent diverger voire s'opposer. L'axe routier menant de la route de Naricenthal à la route de Birschwiller existe déjà et s'appelle la rue St EXUPÉRIE. Cette dernière implique l'existence de la zone artisanale développée sur toute la longueur. Quant à la liaison devant mener de la route de Birschwiller à la route du Rhin, le peu de trafic constaté de nos jours sur des routes voisines ne permet pas d'en justifier la défense d'ailleurs plus qu'elle nécessiterait la construction d'un pont surplombant la Moselle, soit un ouvrage fort coûteux car impliquant en sol meuble et sur terrain classé inondable!

Sauf à vouloir capter sur la VLS le trafic professionnel allant vers ou venant de la Saône Rhénane

Sauf à vouloir offrir une nouvelle route d'accès au futur centre commercial qui s'implantera au débouché de la VLS ce deuxième tronçon ne démontre aucune raison suffisante pour être réalisé.

→ JE VOTE CONTRE CE DEUXIÈME TRONÇON CAR JE NE VOIS JAMAIS D'INTÉRÊT DE TOUTE RAISON D'ÊTRE

Vers un "3^{ème} tronçon"

À l'inverse l'économie du 2^{ème} tronçon réalisée, soit près de 15 millions d'€ permettrait de financer aisément et rapidement la construction d'une nouvelle liaison routière menant de la route du Rhin directement au rond-point Raci à l'entrée de la route de Soufflenheim, puis à l'autoroute qui contourne le nord de la ville.

Cet axe nouveau permettrait ainsi d'interdire tout le trafic de transit des camions qui passent de nos jours par le Centre-ville avant de se diriger vers la A4, la route de Birschwiller et celle de Weisswiller.

La VLS serait ainsi libérée d'un trafic intense et inutile à l'endroit des quartiers du sud de la ville.

A l'écriture

Jacques FUSSET
Hélie

Le maître d'ouvrage de la Voie de Liaison Sud est la Communauté de communes de la Région de HAGUENAU (CCRH). Son endettement est nul. De plus, la VLS par l'amenée de la voirie et des réseaux divers permettra d'ouvrir à l'urbanisation de nouveaux secteurs programmés par le PLU. La Ville de HAGUENAU participera au financement de la VLS à l'aide d'un fonds de concours au profit de la CCRH lequel sera alimenté par le produit de la vente de terrains et de la Taxe d'Aménagement. A ce fonds de concours, se rajouteront le Fonds de Compensation de la TVA et les subventions dont pourra bénéficier la CCRH.

Avec l'arrivée de la VLS, la route de Strasbourg, au droit du lycée Heinrich - Nessel, sera délestée de 30% de son trafic, ce qui améliorera les conditions de circulation à tout moment de la journée. Les conditions de circulation simulées à l'échéance de mise en service de la VLS ont dicté le choix d'un carrefour à feux dont l'aménagement sera dimensionné en conséquence et maintiendra dans de bonnes conditions les accès à la route de Strasbourg des entreprises riveraines.

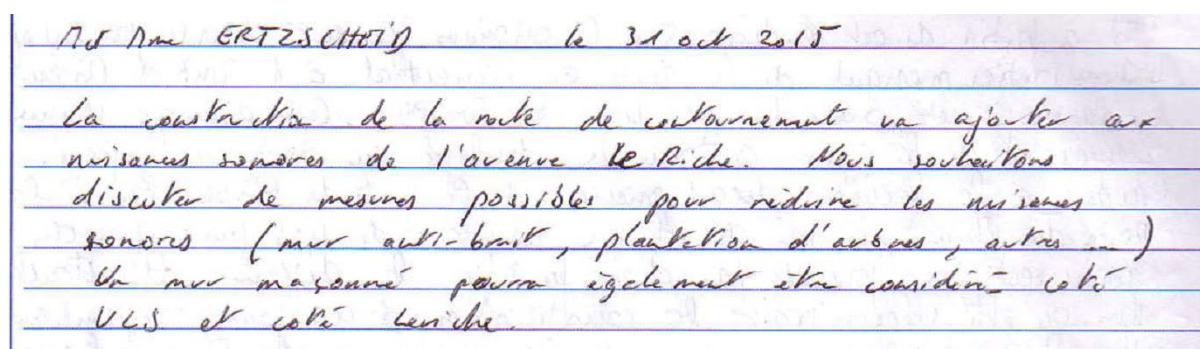
Le choix de la variante de tracé 4B a fait l'objet d'une concertation préalable (2009 - 2010 - 2011) et d'une traduction en emplacement réservé au PLU approuvé en novembre 2012. Il a été retenu pour plusieurs raisons. Tout d'abord, la variante 4B préserve aussi bien l'environnement humain (espace de promenade) que naturel (ruisseau Rothbaechel et ses prairies humides, bois du Château Walk). Elle limite l'impact paysager et offre de meilleures potentialités urbaines en permettant une urbanisation d'entrée de ville par la réalisation d'une extension urbaine au Sud du Domaine de l'Europe. Enfin, elle rejoint directement le pôle de loisirs (piscine, tennis, Bowl d'Hag) et le lycée Heinrich - Nessel et diversifiera leur accessibilité par les modes de déplacements doux et les transports en commun. C'est le choix d'un boulevard urbain.

Concernant le second tronçon, la variante de tracé réutilisant la rue Saint-Exupéry avait été étudiée. Nous rappelons que la VLS ne répond pas uniquement à un objectif purement routier (voir Préambule). La VLS a aussi pour vocation de conforter l'emploi et l'économie et de constituer la colonne vertébrale des nouveaux quartiers envisagés par le PLU au Sud de HAGUENAU. Ainsi, en réutilisant l'emprise de l'ancienne voie ferrée au cœur de la zone d'activités de l'Aérodrome, la VLS permettra la viabilisation de terrains non accessibles actuellement et, au-delà de la route de Bischwiller, elle accompagnera le développement de l'habitat dans le secteur du château Fiat. Le second tronçon en reliant par un trajet direct la route du Rhin, permettra la liaison Est-Ouest, facilitera l'accès à la zone d'activités de l'Aérodrome, à la voie rapide menant à l'autoroute A4 et rendra l'accès à la zone commerciale du Taubenhof plus aisé pour les habitants du Sud - Ouest en soulageant l'entrée de ville par le rond-point Cassin, les rues du Canal, du Château Fiat, de la Garance, la route de Bischwiller, la rue de la Redoute, les boulevards périphériques et la route de Strasbourg.

Enfin, le 3^{ème} tronçon, un barreau entre la route du Rhin et la route de Soufflenheim au Nord est dissocié de la VLS. Il ne répond pas aux mêmes enjeux, en particulier de trafic.

• Observation 4 ERTZSCHEID

Rappel des observations :



175 Rue ERTZSCHEID le 31 oct 2015

La construction de la route de certainement va ajouter aux nuisances sonores de l'avenue Le Riche. Nous souhaitons discuter de mesures possibles pour réduire les nuisances sonores (mur anti-bruit, plantation d'arbres, autres...)

Un mur maçonné pourra également être considéré côté VLS et côté Le Riche.

Réponse aux observations :

La VLS n'a pas un statut autoroutier et ni un gabarit de contournement, mais bien une vocation à créer une liaison entre les quartiers Sud de la ville, existants et futurs, et à pré-structurer le développement futur de la ville dans ce secteur (voir Préambule). Elle doit être considérée comme un boulevard urbain, une route à 1 voie par sens de circulation et à vitesse limitée à 50 km/h.

Il est à noter que la VLS va réduire fortement le trafic de l'avenue Leriche devant l'habitation de M. et Mme ERTZSCHEID d'environ 11 000 véhicules par jour soit - 65%.

Les nuisances acoustiques générées par le projet de VLS ont été étudiées. L'impact acoustique correspond à la contribution sonore de la VLS seule, calculé en prenant en compte le trafic prévisionnel à terme (2040). Il ne doit pas dépasser les seuils réglementaires relatifs à la création d'une voie nouvelle en zone d'ambiance sonore modérée, à savoir 60 dB(A) de jour et 55 dB(A) de nuit, pour les bâtiments d'habitation. Les résultats sur la façade de l'habitation de M. et Mme ERTZSCHEID la plus exposée à la VLS sont inférieurs aux seuils. Aucune mesure de protection n'est réglementairement nécessaire.

Selon les données issues du Ministère des Affaires Sociales, de la Santé et de la Ville, ce niveau sonore correspond des bruits courants correspondant à une rue résidentielle, une conversation entre deux personnes à voix normale, un restaurant tranquille.

Les services de la CCRH prendront contact avec M. et Mme ERTZSCHEID pour leur donner toutes les explications nécessaires.

• **Observation 5 BOUILLON HEUPEL TREIBER**

Rappel des observations :

le 31 octobre 2015
M. Mme Bouillon
M. Mme HEUPEL
Mme TREIBER Lydia } habitant rue Jean Bonnet

Supprimer le raccordement piédon (cycliste, piédon)
qui va sur la rue Jean Bonnet (doubler inutile)
au profit de l'accès rue Député Hallé et château Walck afin
de le sécuriser avec un tunnel sous-terrain. Ceci pour
faciliter l'accès vers la forêt pour les personnes à mobilité
réduite qui vont se promener en forêt au quotidien -
ainsi que les personnes de passage, les enfants, les promeneurs

Bruhl, Heupel

• **Mail 12 HERB**

Rappel des observations :

Celine WINTZ

De: herb.jl <herb.jl@orange.fr>
Envoyé: mardi 3 novembre 2015 16:26
À: BAL Ecrire
Objet: ENQUETE SUR LA DEVIATION SUD

REÇU LE

MEL n°12

- 4 NOV. 2015

DIRECTION GENERALE DES SERVICES
Communauté de Communes
& Ville de Haguenau

Mr et Mme HERB Jean Luc
7, allée Gustave HUFFEL
67500 HAGUENAU

Bonjour,

Ma requête concerne l'accessibilité au Château Walck et à la forêt.

Je suis handicapé physique en fauteuil roulant et j'espère que tout sera accessible,
Prévu à la construction les dépenses sont minimales au départ.

Nous pensons que sera très utile à condition de le faire dans les règles de l'art sans
Oublier les piétons, les handicapés, les cyclistes, accessible par des passages protégés.

Sincères salutations.

Mr et Mme HERB Jean-Luc le : 03/11/2015

• Mail 13 KRAUS

Rappel des observations :

De: Geraldine KRAUS <g.kraus@wanadoo.fr>
Envoyé: dimanche 8 novembre 2015 21:00
À: BAL Direction Grands Projets; BAL Ecrire
Objet: Construction VLS - remarque!

REÇU LE

- 9 NOV. 2015

DIRECTION GENERALE DES SERVICES
Communauté de Communes
& Ville de Haguenau

MEL n° 13

Objet : voie de liaison sud

Madame, Monsieur,

J'ai pris connaissance du projet quant à 2 voies de raccordements de piétons cyclistes qui sont prévues et qui desserviront le domaine de l'europe. Il me semble qu'une des deux voies sera inutile. Son exclusion du projet permettrait non seulement une économie mais aussi préservera la nature.

Je souhaiterais que le 1er raccordement piéton cycliste allant vers la rue Jean Monnet soit supprimé. Ceci au profit d'une installation plus sécurisée sur le raccordement piéton cycliste allant vers la rue du député hallez et la voie allant vers le château walk.

Pour y avoir habité depuis 15 ans, je peux vous assurer que de nombreux promeneurs quotidiens empruntent ce chemin vers le château walk, dont des personnes âgées du quartier, des enfants et des personnes à mobilité réduite ; un voisin est handicapé et ne peut que se déplacer en chaise roulante ayant perdu l'usage de ses jambes. Il a un chien qui l'assiste pour des raisons médicales et il doit le promener tous les jours. Il passe toujours par la rue Jean Monnet car il sait cette route calme et sécuritaire. Qu'en serait-il s'il y avait un passage plus important de vélos alors que la route n'est déjà pas très large? Est-ce vraiment nécessaire alors qu'il est prévu un 2ème raccordement sur la rue Député Hallez? Un seul raccordement bien sécurisé, ne suffirait-il pas?

Nous nous parlons sans cesse du réchauffement climatique et du besoin de préserver les forêts mais il me semble que le projet de ce deuxième raccordement cycliste et piétonnier nécessitera la destruction du bois qui pourtant nous protège et qui réduira naturellement les nuisances sonores auxquels nous serons confrontés par la construction de la VLS sans parler de son effet sur la pollution qui nous a été épargnée jusque là grâce notamment à son existence.

Les champs sont le lieu de promenade et de rencontre de tous les habitants des quartiers sud. La construction de la VLS va bouleverser la vie de nous tous, en bien certes, mais aussi en mal. Est-ce trop demander que de nous laisser notre petit bout de forêt que nous apprécions tous tant. Ne serait-il pas plus utile de consacrer le budget nécessaire à sécuriser au maximum l'entrée cycliste prévu par la voie du Député Hallez?

- Mail 18 HEUPEL

Rappel des observations :

15 NOV. 2015 MEL n°18

Monsieur le Commissaire Enquêteur,

DIRECTION GENERALE DES SERVICES
Communauté de Communes
& Ville de Haguenau

Je viens d'étudier le projet de voie de liaison Sud, et, je tiens à vous faire part de mes impressions.

Tout d'abord pourquoi créer une piste cyclable dans la rue Jean Monnet alors qu'il en existe déjà une rue du Député Hallez ?

Mais il est vrai que celle ci sert plus **de parking que de piste cyclable**.

A moins que dans un futur proche il soit prévu un parking de bus à l'arrière du LETI afin de désengorger la route de Strasbourg en modifiant le règlement du quartier résidentiel !!!!!

Si ce projet aboutit un jour j'espère qu'un sens interdit soit mis en place à l'intersection des routes rue du Député Hallez et le chemin pour se rendre au chateau walk, afin que le quartier de l'Europe soit préservé d'un flux supplémentaire de circulation et de **pollution**.

Pollution qui est juste déplacée de l'avenue du Professeur Leriche à la nouvelle voie.

En pleine période de la **COP 21** on peut se poser beaucoup de questions non? Mais il est vrai que nous sommes des nantis dans le quartier et là nous le serons encore plus grâce aux vent dominants de sud, sud ouest, qui vont nous **polluer** encore davantage avec le trafic prévu.

Je pense qu'il serait plus judicieux d'utiliser les moyens économiques à la création d'un **passage protégé** type passerelle ou autre pour les **personnes âgées, handicapées, enfants**, afin **d'éviter des accidents mortels** vu des prévisions de circulation intenses escomptées.

La création de nombreux passages pour animaux sont prévus, on peut raisonnablement l'envisager pour les humains aussi, non ?

Aujourd'hui comme tous les jours je suis allée me promener vers le chateau Walk. Un nombre impressionnant de promeneurs avec enfants, chiens, poussette, cavaliers et joggeurs se baladaient à travers champs.

Quelle tristesse de s'imaginer que ce bonheur simple en pleine nature soit bientôt plus qu'un souvenir.

Posons nous la question toute simple où tout ce monde se promènera dans un futur proche ?

Mais bien sur tout ceci juste au profit d'un confort routier et économique pour la zone de l'aérodrome et pour désengorger la route de Strasbourg et le centre ville !!!!!

Eh oui comme d'habitude on déshabille Paul pour habiller Pierre.

Dernier point qui m'interpelle c'est le coût économique d'un tel projet pour la ville de Haguenau qui est déjà **endettée du double de la moyenne nationale par habitant.**

Alors posons nous la question a-t-on réellement les moyens et les ambitions de le faire sans augmenter les différentes taxes ?

Vu le nombre de mécontentements que ce projet suscite, est il réaliste de vouloir l'imposer ?

Petit rappel d'Antoine de Saint Exupéry : On hérite pas de la terre de nos ancêtres on l'emprunte à nos enfants.

Qu'allons nous leurs laisser comme nature ?

Mr et Mme HEUPEL Noël
15 Rue Jean Monnet
67500 HAGENAU

Heunova@Free.Fr

- Lettre 14 - DUP - BOUILLON JOUSSEMET
- Mail 22 BOUILLON

Rappel des observations :

M. Mme BOUILLON Gilles
28 rue Jean Monnet
67500 HAGUENAU
Tél. 03.88.93.95.88.
gidobou@numericable.fr

SECRETARIAT DU DEPUTE-MAIRE

20 NOV. 2015 LETTRE n°14

M. Mme JOUSSEMET Michel
26 rue Jean Monnet
67500 HAGUENAU
Tél. 03.88.93.30.67
muriel_joussemet@hotmail.com

Monsieur le Député-Maire de Haguenau
Monsieur Claude Sturni
Mairie de Haguenau

Haguenau, le 20 novembre 2015

Objet : Voie de liaison sud Haguenau, tronçon n° 1

Monsieur le Député-Maire Sturni,

Nous nous sommes rendus samedi 4 novembre au bureau du commissaire enquêteur pour avoir des éclaircissements concernant le tracé du tronçon n° 1 de la voie de liaison sud. Nous lui avons fait part de nos réflexions, qu'il a jugées tout à fait recevables et cohérentes.

Voici nos conclusions :

Il y a 2 voies de raccordements piétons/cyclistes prévues qui desservent le domaine de l'Europe. Il y a donc une voie qui sera franchement inutile et une économie à faire.

Nous souhaiterions que le 1er raccordement piéton/cycliste allant vers la rue Jean Monnet soit supprimé. Ceci au profit d'une installation plus sécurisée sur le raccordement piéton/cycliste allant vers la rue du Député Hallez et la voie allant vers le Château Walk.

Pour tous les habitants de notre quartier, cette demande a pour premier objectif, de conserver intact tous les espaces verts boisés en place qui protègent l'environnement et notre qualité de vie actuelle. Il serait dommage de créer une trouée supplémentaire, puisque ce n'est pas un besoin exprimé par les usagés actuels. Les personnes emprunteront sans difficulté la voie piéton/cycliste qui partira de la rue du Député Hallez qui se situe à peine à 100 m de la première.

En d'autres endroits des espaces aménagés et sécurisés sont créés pour la faune et la flore, pensez de même pour les habitants de notre quartier.

En effet, les nombreux promeneurs quotidiens qui empruntent ce chemin vers le Château Walk, notamment des personnes âgées du quartier, des personnes à mobilité réduite, des enfants, seront en insécurité pour traverser la voie de liaison sud. Ces champs sont le lieu de promenade, de rencontre de tous les habitants des quartiers sud. Il serait donc opportun de prévoir un passage sécurisé pour la traverser. Et supprimer le raccordement inutile de la rue Jean Monnet vers la VLS qui n'existe pas actuellement.

Nous souhaiterions surtout garder le maximum d'espaces boisés et verts actuellement en place, à proximité de nos maisons. Ceci afin de réduire l'impact des nuisances sonores et la pollution engendrées par cette nouvelle voie.

En conséquence nous vous saurions gré de bien vouloir intercéder auprès des services concernés en notre faveur.

Nous vous prions de croire, Monsieur le Député-Maire, à l'assurance de notre haute considération.



M. Mme Bouillon et M. Mme Joussemet

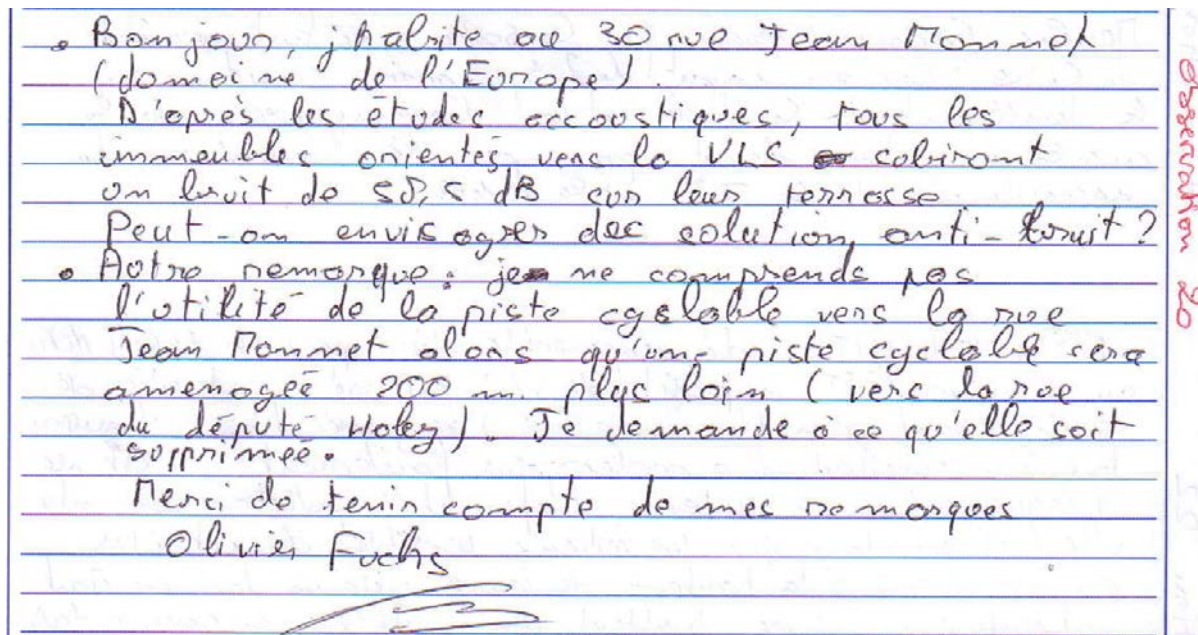
Ci-joint une pétition avec plus de 180 signatures de personnes partageant notre avis.

Copie du dossier :

- au commissaire enquêteur de la voie de liaison sud
- à Monsieur le Préfet de la région Alsace, Préfet du Bas-Rhin, Monsieur Stéphane Fratacci

• Observation 20 FUCHS

Rappel des observations :



Réponse aux observations :

La VLS n'a pas un statut autoroutier et ni un gabarit de contournement, mais bien une vocation à créer une liaison entre les quartiers Sud de la ville, existants et futurs, et à pré-structurer le développement futur de la ville dans ce secteur (voir Préambule). Elle doit être considérée comme un boulevard urbain, une route à 1 voie par sens de circulation et à vitesse limitée à 50 km/h. Dans ces conditions, il n'est pas nécessaire de créer un passage souterrain ou une passerelle pour la traversée de la VLS par les piétons-cycles vers le château Walk. Son aménagement répondra aux règles de sécurité ainsi qu'aux normes d'accessibilité de l'espace public aux personnes à mobilité réduite.

Le raccordement de la VLS vers la rue du Député Hallez sera réservé aux modes de déplacements doux (pas de connexion pour les automobiles) et celui vers la rue Jean Monnet sera supprimé. Il est à relever également que les déplacements automobiles depuis et vers le château Walk emprunteront exclusivement la VLS et ne traverseront plus le quartier du Domaine de l'Europe comme c'est le cas actuellement.

Les nuisances acoustiques générées par le projet de VLS ont été étudiées. L'impact acoustique correspond à la contribution sonore de la VLS seule, calculé en prenant en compte le trafic prévisionnel à terme (2040). Il ne doit pas dépasser les seuils réglementaires relatifs à la création d'une voie nouvelle en zone d'ambiance sonore modérée, à savoir 60 dB(A) de jour et 55 dB(A) de nuit, pour les bâtiments d'habitation. Les résultats sur les façades des immeubles d'habitation du Domaine de l'Europe les plus proches de la VLS sont inférieurs aux seuils. Aucune mesure de protection n'est réglementairement nécessaire.

Selon les données issues du Ministère des Affaires Sociales, de la Santé et de la Ville, ce niveau sonore correspond des bruits courants correspondant à une rue résidentielle, une conversation entre deux personnes à voix normale, un restaurant tranquille.

D'autre part, une urbanisation nouvelle en front bâti sur la VLS est prévue au PLU le long du Domaine de l'Europe avec le maintien d'une zone tampon, d'un espace de respiration avec le quartier actuel. Ces nouveaux immeubles feront office d'écran et participeront de la réduction des nuisances sonores de la VLS.

Commissaire Enquêteur : Jean-Dominique MONTEIL

Dossier n° E15000204/67 (Enquête publique préalable à Déclaration d'Utilité Publique - DUP)

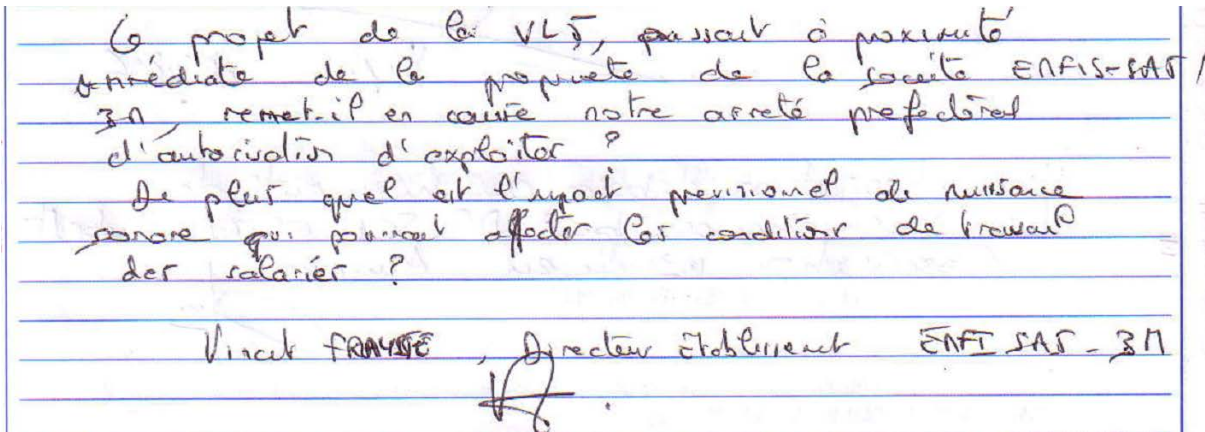
Par ailleurs, la VLS réduira significativement les émissions de polluants sur les axes soulagés et les concentrations de polluants aux abords de la VLS resteront largement inférieures aux niveaux réglementaires devant les habitations.

Les habitants devraient donc être protégés des nuisances apportées par la VLS tout en bénéficiant des fonctionnalités qu'elle apportera (piste cyclable, transports en commun ...).

Quant au coût de réalisation du projet, celui-ci sera supporté par la Communauté de communes de la Région de HAGUENAU (CCRH), maître d'ouvrage. Son endettement est nul. De plus, la VLS par l'amenée de la voirie et des réseaux divers permettra d'ouvrir à l'urbanisation de nouveaux secteurs programmés par le PLU. La Ville de HAGUENAU participera au financement de la VLS à l'aide d'un fonds de concours au profit de la CCRH lequel sera alimenté par le produit de la vente de terrains et de la Taxe d'Aménagement. A ce fonds de concours, se rajouteront le Fonds de Compensation de la TVA et les subventions dont pourra bénéficier la CCRH.

• Observation 8 EMFI SAS 3M

Rappel des observations :



Le projet de la VLS, passant à proximité immédiate de la propriété de la société EMFI-SAS 3M, remet-il en cause notre arrêté préfectoral d'autorisation d'exploiter ?
De plus quel est l'impact prévisionnel de nuisance sonore qui pourrait affecter les conditions de travail des salariés ?

Vincent FRAYSSE, Directeur Etablissement EMFI SAS - 3M

Réponse aux observations :

Le projet de VLS a pris en compte les installations de type ICPE. L'installation EMFI soumise à autorisation ne génère aucune contrainte urbaine spécifique. Ainsi, la réalisation de la VLS sera compatible avec l'activité de la société EMFI, en particulier l'aménagement du carrefour avec la rue Ettore Bugatti et ne remettra pas en cause l'autorisation d'exploiter obtenue.

Il est à noter que la VLS va améliorer grandement la desserte de la société EMFI et évitera aux chauffeurs de poids lourds de passer par la route de Bischwiller et la rue Saint Exupéry en respect des consignes données aux transporteurs de ne pas circuler sur la route de Marienthal à proximité des établissements scolaires des Missions africaines.

Les nuisances acoustiques générées par le projet de VLS ont été étudiées. L'impact acoustique correspond à la contribution sonore de la VLS seule, calculé en prenant en compte le trafic prévisionnel à terme (2040). Il ne doit pas dépasser les seuils réglementaires relatifs à la création d'une voie nouvelle en zone d'ambiance sonore modérée, à savoir 65 dB(A) de jour, pour les locaux à usage de bureaux. Le résultat sur la façade la plus proche de la VLS respecte cette condition. Aucune mesure de protection n'est réglementairement nécessaire et les conditions de travail de vos salariés ne sont pas considérées comme affectées.

Une rencontre sera organisée, comme avec tout autre propriétaire foncier concerné par le projet de Voie de Liaison Sud, afin de donner à M. FRAYSSE toutes les explications nécessaires.

Un courrier sera adressé à M. FRAYSSE.

- **Observation 9 CETAL**

Rappel des observations :

PFIRSCH Pierre PDS CETAL -
Le projet de la VLS ne paraît pas possible. Il
faudrait toutefois avoir la liaison avec le sud des
Aviateurs pour l'accès aux sites difficile pour des poids lourds.
qui nécessitent des moyens et des moyens prohibitifs. Cette
voie de liaison Sud est particulièrement attendue par l'ensemble
de la zone ainsi que de voir capot de Strasbourg
CETAL

Réponse aux observations :

Le projet de Voie de Liaison Sud, en améliorant sa desserte et en permettant la production de foncier à vocation économique, désenclavera la zone d'activités de l'aérodrome et lui impulsera une nouvelle dynamique. Sa partie Nord sera irriguée depuis la VLS à partir des rues existantes Ampère et Branly via les routes de Marienthal et de Bischwiller ainsi que depuis la VLS directement dans le prolongement de la rue Ampère.

Une connexion directe de la VLS avec la rue des Aviateurs n'a pas été envisagée en raison de la présence de l'entreprise TRABET.

Un contact sera pris avec M. PFIRSCH afin de l'entendre sur les difficultés actuelles de liaison à la rue Ampère pour les poids lourds.

• Observation 10 Groupement Forestier de La Walk

Rappel des observations :

HORTZOS - Stéphane groupement forestier de La Walk.

La VLS n'est pas un vrai carroussel de boue. De plus je suis très surpris que l'on puisse avoir des fossés d'écoulement de l'eau de ruissellement de la VLS qui ont de largeur dans une zone classée Natura 2000 et cela en 2 reprises. Ils sont plus judicieux de faire des bacs de rétention de l'eau et de prévoir le traitement par la suite.

Plus les parcelles agricoles sont dans le quartier

Jean-Dominique MONTEIL

de l'habitation de No mieu - cela n'est pas acceptable en l'état sachant qu'elle a 80 ans.

Le fossé doit être remplacé par des bacs de rétention pour le traitement de l'eau. Voir Planche 2 et 3

Le centre de la route de Shasbouy sur la VLS ne semble pas du tout élargie à la fin.

Stéphane HORTZOS

Réponse aux observations :

La VLS n'a pas un statut autoroutier et ni un gabarit de contournement, mais bien une vocation à créer une liaison entre les quartiers Sud de la ville, existants et futurs, et à pré-structurer le développement futur de la ville dans ce secteur (voir Préambule). Elle doit être considérée comme un boulevard urbain, une route à 1 voie par sens de circulation et à vitesse limitée à 50 km/h.

Les eaux pluviales de la Voie de Liaison Sud sont, dans ce secteur, stockées et traitées réglementairement dans les tranchées drainantes attenantes à la chaussée. Les eaux qui en sortiront à débit limité sont considérées comme propres à être rejetées dans le milieu naturel que celui-ci soit ordinaire ou classé en zone NATURA 2000.


Le choix de la variante de tracé 4B a fait l'objet d'une concertation préalable (2009 - 2010 - 2011) et d'une traduction en emplacement réservé au PLU approuvé en novembre 2012. Il a été retenu pour plusieurs raisons. Tout d'abord, la variante 4B préserve aussi bien l'environnement humain (espace de promenade) que naturel (ruisseau Rothbaechel et ses prairies humides, bois du Château Walk). Elle limite l'impact paysager et offre de meilleures potentialités urbaines en permettant une urbanisation d'entrée de ville par la réalisation d'une extension urbaine au Sud du Domaine de l'Europe. Enfin, elle rejoint directement le pôle de loisirs (piscine, tennis, Bowl d'Hag) et le lycée Heinrich - Nessel et diversifiera leur accessibilité par les modes de déplacements doux et les transports en commun. C'est le choix d'un boulevard urbain.

Les conditions de circulation simulées à l'échéance de mise en service de la VLS ont dicté le choix d'un carrefour à feux au raccordement de la VLS sur la route de Strasbourg dont l'aménagement sera dimensionné en conséquence et maintiendra dans de bonnes conditions les accès à la route de Strasbourg des entreprises riveraines.

• **Observation 11 Déposition SCHIESTEL**

Rappel des observations :

SCHIESTEL Hubert
27, rue Hannong
67500 HAGUENAU
0674467722

Observation n° 11


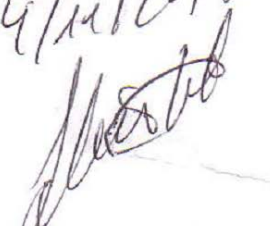
PROPOSITION DE PROJET DE CONTOURNEMENT SUD

- Faire un projet d'avenir qui s'inscrit dans **la continuité du contournement Ouest-Nord-Est existant.**

-Eviter de diriger la circulation (voitures, poids-lourds) vers des quartiers d'habitation ou vers des terrains constructibles susceptibles d'être urbanisés dans les prochaines décennies et vers les zones artisanales.

- projeter un contournement plus large contournant l'aérodrome avec des accès vers la route de Weitbruch, la route de Marienthal, la route de kaltenhouse, la route du Rhin près de la zone commerciale du Taubenhof et faisant la jonction avec la voie de contournement Nord-Est au rond point sur la route de Soufflenheim.

Ce projet permettrait un desservissement aisé des zones commerciales et industrielles sans perturber les zones artisanales et d'habitation.

Haguenau le 4/11/2015


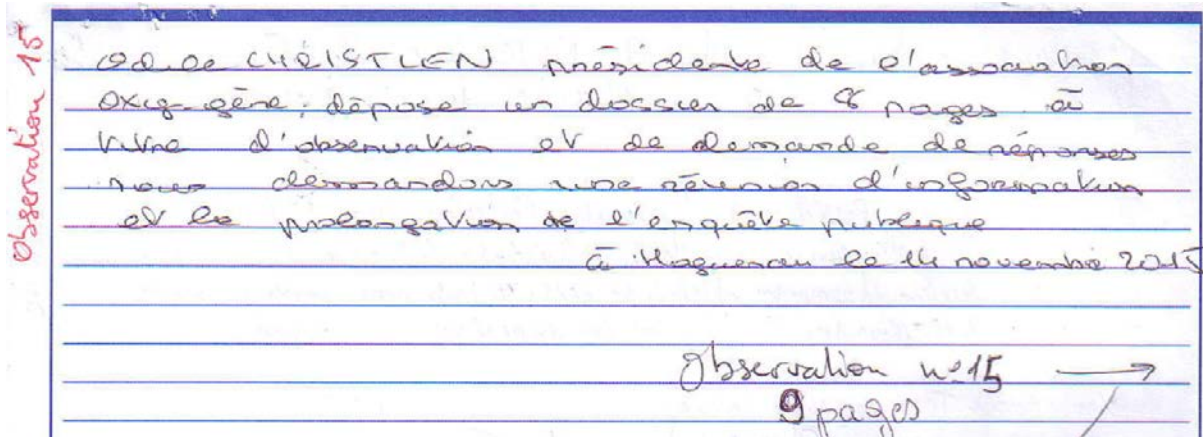
Réponse aux observations :

La VLS n'a pas un statut autoroutier et ni un gabarit de contournement, mais bien une vocation à créer une liaison entre les quartiers Sud de la ville, existants et futurs, et à pré-structurer le développement futur de la ville dans ce secteur (voir Préambule). Elle doit être considérée comme un boulevard urbain, une route à 1 voie par sens de circulation et à vitesse limitée à 50 km/h.

La liaison entre la route du Rhin et la route de Soufflenheim au Nord est dissociée de la VLS. Elle ne répond pas aux mêmes enjeux, en particulier de trafic.

- Observation 15 ASSOCIATION OXY-GENE et Déposition
- Mail 21 SPITZ

Rappel des observations :



Le dossier complet est joint en pièce annexe. Etant donné le nombre important de questions, celles-ci ont été numérotées.

Réponse aux observations :

Réponse au groupe de questions 1. 33. 54. 67. 68. 70. 76. 78. 82. 83. 84. 88. 89. 90. 91. 115. 125. 126. 132. 133. 134. 135. 146. 147. 148.

La VLS n'a pas un statut autoroutier et ni un gabarit de contournement, mais bien une vocation à créer une liaison entre les quartiers Sud de la ville, existants et futurs, et à pré-structurer le développement futur de la ville dans ce secteur (voir Préambule). Elle doit être considérée comme un boulevard urbain, une route à 1 voie par sens de circulation et à vitesse limitée à 50 km/h.

Dans ces conditions, il n'est pas nécessaire de créer un passage souterrain ou une passerelle pour la traversée de la VLS par les piétons-cycles vers le château Walk. Son aménagement répondra aux règles de sécurité ainsi qu'aux normes d'accessibilité de l'espace public aux personnes à mobilité réduite.

Le raccordement de la VLS vers la rue du Député Hallez sera réservé aux modes de déplacements doux (pas de connexion pour les automobiles) et celui vers la rue Jean Monnet sera supprimé. Il est à relever également que les déplacements automobiles depuis et vers le château Walk emprunteront exclusivement la VLS et ne traverseront plus le quartier du Domaine de l'Europe comme c'est le cas actuellement.

Les nuisances acoustiques générées par le projet de VLS ont été étudiées. L'impact acoustique correspond à la contribution sonore de la VLS seule, calculé en prenant en compte le trafic prévisionnel à terme (2040). Il ne doit pas dépasser les seuils réglementaires relatifs à la création d'une voie nouvelle en zone d'ambiance sonore modérée, à savoir 60 dB(A) de jour et 55 dB(A) de nuit, pour les bâtiments d'habitation. Les résultats sur les façades des immeubles d'habitation du Domaine de l'Europe les plus proches de la VLS sont inférieurs aux seuils. Aucune mesure de protection n'est réglementairement nécessaire.

Selon les données issues du Ministère des Affaires Sociales, de la Santé et de la Ville, ce niveau sonore correspond des bruits courants correspondant à une rue résidentielle, une conversation entre deux personnes à voix normale, un restaurant tranquille.

D'autre part, une urbanisation nouvelle en front bâti sur la VLS est prévue au PLU le long du Domaine de l'Europe avec le maintien d'une zone tampon, d'un espace de respiration avec le quartier actuel (coulée verte). Ces nouveaux immeubles feront office d'écran et participeront de la réduction des nuisances sonores de la VLS.

Par ailleurs, la VLS réduira significativement les émissions de polluants sur les axes soulagés et les concentrations de polluants aux abords de la VLS resteront largement inférieures aux niveaux réglementaires devant les habitations.

Les habitants devraient donc être protégés des nuisances apportées par la VLS tout en bénéficiant des fonctionnalités qu'elle apportera (piste cyclable, transports en commun ...).

2. 3. 87. La traversée de la vallée inondable de la Moder par la VLS a fait l'objet d'une étude hydraulique avec une modélisation 2D précise des incidences hydrauliques. Les conclusions de cette étude ont été prises en compte pour le dimensionnement de l'ouvrage de franchissement de la Moder et des ouvrages de décharge vis-à-vis d'une crue centennale. Cette étude hydraulique sera jointe au dossier d'autorisation au titre de la Loi sur l'Eau, lequel fera également l'objet d'une enquête publique.

4. 55. 56. 57. La hêtraie-chênaie du Château Walk possède un intérêt forêt (protections espace boisé classé au PLU et habitat d'intérêt communautaire) et ne sera pas touchée par le projet de VLS. Elle est représentée sur la carte en page 55 de l'étude d'impact. Cet habitat ne figure pas dans la liste des habitats d'intérêt communautaire prioritaire de l'annexe I de la Directive européenne Habitat.

5. Seuls quelques tilleuls composant l'allée menant au Château Walk devront être coupés pour permettre le passage de la VLS, cependant la structure et la composition globale formées par cet alignement d'arbres seront conservées.

6. La lande dégradée abritant la couleuvre à collier et le lézard agile, située au Nord-Est du Château Walk, sera préservée.

7. 94. Des passages « petite faune » (hérissons, petits mammifères,...) seront installés sous la VLS (voir figures 81 et 82 page 171) et pourront être utilisés par d'éventuels batraciens. Au niveau du domaine de l'Europe, il n'y a pas d'enjeux concernant les batraciens dans ce secteur.

8. Le projet de VLS prévoit le défrichage de boisements feuillus et résineux (boisements dégradés) pour une surface totale de 2,5 ha. (voir Tableau 21 p 169).

9. Le choix de la variante 4B préserve le site du Château Walk, la hêtraie-chênaie, le ruisseau Rothbaechel et ses prairies humides mais aussi l'espace de promenade que constitue cet environnement naturel.

18. La destruction de 4,15 ha de zones humides sera compensée par le cumul de 2 types de mesures compensatoires : la réhabilitation sur 2,77ha et l'amélioration écologique sur 8,89ha (soit 11,66ha au total).

19. Voir point 7. La création d'un réseau de mares et de dépression est prévue pour les batraciens (page 170).

20-21 : Pour les effets du projet sur l'avifaune et les mesures, voir page 166. Les habitats des espèces citées par l'association Oxy-gène et présentes dans le parc du Château Walk, sont plutôt situés au Sud de la VLS. Ils sont sauvegardés par le choix de la variante 4B.

Commissaire Enquêteur : Jean-Dominique MONTEIL

Dossier n° E15000204/67 (Enquête publique préalable à Déclaration d'Utilité Publique - DUP)

22. Le projet de la VLS nécessitera une demande de dérogation au titre des espèces protégées. Elle décrira les espèces de faune et de flore protégées, la situation de leur population, les impacts et les mesures mises en œuvre pour éviter, réduire et compenser ces derniers.

23. 25. 26. 28. Voir carte page 171 pour la localisation des mesures compensatoires.

24. 40. L'impact sur les boisements fera l'objet d'une demande d'autorisation de défrichement. Il sera en partie compensé par l'aménagement paysager de la VLS et complété par des plantations ou par l'acquisition de forêts privées ou par compensation financière.

27. Pour le dossier dérogation espèces protégées : les espèces concernées sont celles où l'impact nécessite la mise en œuvre de mesures compensatoires à savoir :

- pour le dossier flore : pourrait être concernée dans le cadre de la mise à jour des inventaires (avec les données 2008 : pas d'impact sur la flore protégée), l'armérie à tige allongée, les gagées.

- pour le dossier faune : les reptiles (lézard des souches, orvet, couleuvre à collier), les amphibiens (crapaud calamite, grenouille rousse), l'avifaune (en particulier pie grièche écorcheur, bruant des roseaux, tarier pâtre), les insectes (libellules agrion de mercure et papillons azurés), les chiroptères, les petits mammifères comme le hérisson et l'écureuil.

29. 30. Pour le schéma directeur paysager, voir page 175. Il sera affiné lors des études de projet.

33. Voir 1.

34. Si les mesures réelles donnent des valeurs supérieures aux seuils réglementaires, que la contribution est bien liée de la VLS et que les bâtiments concernés sont antérieurs au projet, des mesures pourraient être mise en œuvre.

35. 36. Il s'agit de rendre inondable une zone qui ne l'est pas actuellement (zone 2 ci-dessous) pour redonner le volume d'expansion de la crue centennale de la Moder pris par le remblai routier.



Localisation de la zone de compensation volumétrique retenue (zone 2) à décaisser au Sud de la RD29 du lieu-dit Kestlerhof (pages 156, 157).

37. Voir 2. 3.

38. Le carrefour route de Strasbourg / avenue Leriche constitue un point dur pour l'accessibilité de ces équipements.

40. Voir 24.

41. 90. 91. La VLS est une nécessité pour l'intérêt général des haguenviens. Le projet libérera le centre-ville et de nombreux axes d'une bonne part du trafic ce qui se traduira également par une réduction des nuisances et des polluants pour de nombreux riverains.

42. Quel que soit le mode de transport, des supports de déplacement seront nécessaires. La VLS sera support des modes de déplacements alternatifs à la voiture (transports en commun, modes doux, desserte d'une future halte-ferroviaire).

43. La réalisation d'un espace piétons-cycles en site propre (déconnecté de la chaussée) permettra aux familles de se sentir en sécurité.

47. 48. 49. La VLS préserve les secteurs naturels remarquables (Sites NATURA 2000, zones humides remarquables, espaces boisés classés, ...). L'environnement naturel et l'espace de promenade autour du Château Walk sont préservés. Le passage de la coulée verte au Sud du Domaine de l'Europe conservera les chemins de promenade.

50. Le trafic intéressé par la VLS est essentiellement local, le trafic de transit est minoritaire (~ 9%). Les caractéristiques géométriques de la VLS et la limitation de vitesse limiteront le trafic de transit.

51. 53. Le projet de VLS améliorera l'accessibilité terrestre de l'hôpital. Son accessibilité aérienne et la fréquence d'utilisation d'hélicoptères n'est pas un sujet à traiter dans le cadre du projet de la VLS.

54. Voir 1.

55. 56. 57. Voir 4.

58. 59. Une future halte-ferroviaire est prévue à proximité de la route de Weitbruch au PLU qui en prévoit une seconde au Nord de la ville. Des parkings vélos fermés y seront installés.

60. Le projet de la VLS ne prévoit aucune intervention sur ces zones.

61. Le territoire de chasse du Vespertilion à oreilles échancrées n'est pas impacté par le projet.

62. Le réservoir de biodiversité est préservé par le choix de la variante retenue (4 option B) dans ce secteur.

63. La localisation des merlons de protection acoustique est présentée en page 194 de l'étude d'impact.

64. 65. 66 La page 45 du dossier de DUP montre une coupe de principe sur la VLS. Les places de stationnement se situent en alternance des deux côtés de la chaussée au droit de la future extension urbaine au Sud du Domaine de l'Europe.

67. 68. Voir 1

69. 90. 91. 124. Le choix de la variante de tracé 4B a fait l'objet d'une concertation préalable (2009 - 2010 - 2011) et d'une traduction en emplacement réservé au PLU approuvé en novembre 2012. Il a été retenu pour plusieurs raisons. Tout d'abord, la variante 4B préserve aussi bien l'environnement humain (espace de promenade) que naturel (ruisseau Rothbaechel et ses prairies humides, bois du Château Walk). Elle limite l'impact paysager et offre de meilleures potentialités urbaines en permettant une urbanisation

d'entrée de ville par la réalisation d'une extension urbaine au Sud du Domaine de l'Europe. Enfin, elle rejoint directement le pôle de loisirs (piscine, tennis, Bowl d'Hag) et le lycée Heinrich - Nessel et diversifiera leur accessibilité par les modes de déplacements doux et les transports en commun. C'est le choix d'un boulevard urbain.

70. Voir 1.

71. Les études de circulation ont montré que le carrefour à feux engendrait un meilleur fonctionnement de ce carrefour et un giratoire ne diminue en rien l'utilisation de la sirène des véhicules de secours.

72. 73. Les bassins sont dimensionnés pour éviter tout risque d'inondation par cette augmentation des surfaces imperméabilisées. Le curage des bassins tous les 5 ans est suffisant pour leur bon fonctionnement. Cela permet de limiter le coût d'entretien de ces derniers. Par contre, des visites régulières ont lieu pour observer le bon fonctionnement des ouvrages et en particulier après chaque gros événement pluvieux. Si lors de ces visites, il y avait besoin de curer les bassins, cette opération se ferait sans attendre le délai des 5 ans.

74. Pour éviter le risque de colmatage, des paniers dégrilleurs seront installés en pré-traitement et des regards de décantations siphonides seront mis en place.

76. 78. Voir 1.

79. 80. Face aux risques des plantes invasives, le projet intégrera une remise en herbe immédiate des terrains nivelés et un fauchage régulier pour éviter une colonisation par ces espèces.

81. Les ouvrages de franchissement des cours d'eau sont dimensionnés pour laisser passer un épisode pluvieux d'occurrence centennale.

82. 83. 84. Voir 1 et Préambule.

85. 86. Le projet est sur la ligne de moindre impact. La solution retenue a permis de minimiser à 0,6 ha la surface prélevée de friche sèche qui sera compensée par la restauration de 1,2 ha de lande sableuse sur le site de l'aérodrome.

87. Il n'est pas prévu de canaliser la Moder. Voir 2.

88. 89. Cela signifie que le projet de VLS n'aura pas d'impact significatif sur la Santé. Voir 1.

90. 91. Voir 69. Voir 41. Voir 1 et Préambule. 92. 93. La méthodologie de calcul du bilan coût/avantage est normée. Il doit permettre de parvenir au meilleur niveau de protection de l'environnement humain et naturel à un coût raisonnable.

94. Voir carte page 171.

95. 96. Le tiers n'est pas désigné à ce jour. Son recrutement se fera en phase Travaux. Le suivi biologique des mesures compensatoires pourra être communiqué.

97. 98. En réalisant une déviation locale du ruisseau du Kestlerhof, celui-ci devra passer sous la RD29 et la VLS ou la voie d'accès à la zone commerciale du Taubenhof. Le linéaire total de passage sous voirie sera supérieur à celui de la solution actuelle (passage sous le giratoire de raccordement à la RD29).

99. 100. En situation actuelle, ce cours d'eau est déjà busé sous la RD29. Le prolongement de cette buse ne détériore pas la situation existante et préserve la vie aquatique.
101. 131. Le coût des mesures compensatoires est intégré au coût de réalisation du projet. Celui-ci sera supporté par la Communauté de communes de la Région de HAGUENAU (CCRH), maître d'ouvrage. Son endettement est nul. De plus, la VLS par l'amenée de la voirie et des réseaux divers permettra d'ouvrir à l'urbanisation de nouveaux secteurs programmés par le PLU. La Ville de HAGUENAU participera au financement de la VLS à l'aide d'un fonds de concours au profit de la CCRH lequel sera alimenté par le produit de la vente de terrains et de la Taxe d'Aménagement. A ce fonds de concours, se rajouteront le Fonds de Compensation de la TVA et les subventions dont pourra bénéficier la CCRH.
102. 103. 110. 111. L'ouvrage de franchissement la Moder sera perméable aux déplacements des chiroptères. Cette contrainte sera prise en compte dans les études de projet qui préciseront les caractéristiques géométriques de cet ouvrage de franchissement. Le tirant d'air au-dessus de la surface de l'eau sera supérieur à ce minimum de 4m.
104. 105. 106. Il s'agit de deux parcelles exploitées par un agriculteur et en voie d'acquisition. Les cultures seront remplacées par une prairie naturelle qui sera gérée en faveur de la biodiversité. La plus-value certaine pour la faune et la flore sera évaluée grâce à la mise en place d'un suivi scientifique effectué par un expert.
107. 108. La localisation des bassins de rétention et des ouvrages de rétablissements est présentée dans les figures des pages 152 et 153 de l'étude d'impact. La gestion des eaux pluviales fait l'objet d'un dossier au titre de la Loi sur l'eau qui sera soumis à enquête publique.
109. Afin de supprimer l'impact de l'imperméabilisation créé par le projet de la VLS, des bassins de rétention des eaux pluviales sont installés.
110. 111. Voir 102. 103.
112. C'est le coût prévisionnel du schéma directeur paysager.
113. Le projet de coulée verte n'est pas porté par le projet de la VLS.
114. Le traitement architectural sera précisé lors des études de projet de la VLS.
115. Voir 1.
116. 117. La chaussée de la VLS passera à plus de 100 mètres au Sud des premiers immeubles d'habitation actuels du Domaine de l'Europe.
119. 120. Tous les habitants situés à proximité de la zone de travaux de la VLS seront prévenus en temps utile de l'organisation du chantier, de la nature des travaux, de leur durée, des mesures de circulation temporaires. Un plan de circulation pendant les travaux sera élaboré pour maintenir l'accès riverains. Une information préalable, puis une signalisation adaptée seront mises en place.
121. L'emprise de travaux présentée sur la planche 1 au niveau de la rue Jean Monnet et la rue du Député Hallez correspond à l'aménagement de voies douces réservées aux piétons-cycles permettant une connexion de ces rues avec la VLS. Celle vers la rue Jean Monnet sera supprimée. Voir 1.
122. Des emprises sont matérialisées pour la création d'ouvrage d'évacuation des eaux après traitement vers le Rothbaechel via des fossés ou des buses enterrées sur certaines portions exploitées par des agriculteurs.

123. Il n'y a pas eu de mise à jour des données de trafic. En redistribuant les flux entre la route de Strasbourg et la route du Rhin, la VLS aura une incidence positive certaine sur le trafic de nombreux axes aux abords du centre-ville.

124. Voir 69. La VLS sera support des modes de déplacements alternatifs à la voiture (transports en commun, modes doux, desserte d'une future halte-ferroviaire).

125. Le PLU prévoit une extension urbaine au Sud du Domaine de l'Europe. Voir 1.

126. Voir 1.

127. 128. 129. Il n'est pas prévu de réaliser un merlon de protection au niveau du Domaine de l'Europe. Voir 1.

130. Voir la pièce 6 du dossier DUP.

131. Voir 101.

132. Voir 1 et Préambule. La VLS permettra une meilleure accessibilité au centre hospitalier, à la zone d'activités de l'aérodrome et à la zone commerciale du Taubenhof. Par conséquent, les camions voulant accéder à ces zones emprunteront la VLS, ce sont ceux qui circulent déjà en ville. Le trafic intéressé par la VLS est essentiellement local, le trafic de transit est minoritaire (~ 9%). Les caractéristiques géométriques de la VLS et la limitation de vitesse limiteront le trafic de transit.

133. 134. 135. Voir 1.

136. Les mesures compensatoires seront précisées lors des études de projet préalables aux travaux.

138. 139. Voir l'article L411-2 du Code de l'Environnement.

141. Voir page 236 pour l'analyse des effets cumulés avec d'autres projets « connus ». Ces projets sont ceux qui, lors du dépôt de l'étude d'impact :

- ont fait l'objet d'un document d'incidences au titre de l'article R. 214-6 et d'une enquête publique,
- ont fait l'objet d'une étude d'impact au titre du présent code et pour lesquels un avis de l'autorité administrative de l'État compétente en matière d'environnement a été rendu public.

Ainsi, ce chapitre a bien analysé les effets cumulés avec la reconversion de la caserne Thurot, les effets des autres projets cités n'étaient pas « connus ». Les mesures compensatoires ou d'accompagnement de la VLS devront être prises en compte par les autres aménagements et ne pas être remises en cause. De plus, pour augmenter leur pérennité, les mesures mises en œuvre seront réalisées sur des terrains appartenant à la collectivité.

142. Voir page 256, en raison de la variabilité très importante des niveaux de pollution entre les saisons, deux campagnes de mesure, l'une estivale et l'autre hivernale ont été menées par l'ASPA.

145. Les seuils réglementaires pour les populations sensibles (patients de l'hôpital) sont respectés.

146. 147. 148. Les protections acoustiques sont d'ores et déjà étudiées et prévues dans le projet de la VLS dans les secteurs où il y aura un dépassement des seuils réglementaires. Il n'est pas prévu de réaliser une protection acoustique au niveau du Domaine de l'Europe. Voir 1.

149. Les dispositifs de stockage et de régulation des eaux pluviales permettent de collecter les eaux d'une pluie exceptionnelle dont l'intensité est susceptible d'arriver 1 fois tous les 10 ans.

150. 151. L'urbanisation future gèrera les eaux de pluie des surfaces qu'elle imperméabilisera.

152. Le projet de VLS n'affecte pas les milieux naturels remarquables. Elle ne traverse aucune zone humide remarquable ni aucun secteur NATURA 2000.

153 à 157. La VLS, en redistribuant les flux, aura une incidence positive certaine sur le trafic de nombreux axes aux abords du centre-ville.

• Observation 16 FENNINGER + Déposition

Rappel des observations :

Monsieur Bernard FENNINGER observe que la VLS présente la Moder et la Roch du Ruis risque d'aggraver la situation d'inondations récurrentes et déjà évitées. Notre inquiétude est d'aggraver le risque d'inondation des au barrage construit par la mise en place de la VLS surélevée et bloquant ainsi l'écoulement des eaux et provoquant une augmentation du niveau des inondations, donc des dommages pour notre maison d'habitation. Par contre nous émettons un avis favorable pour la construction de la VLS, tout en faisant une étude hydraulique et ses conséquences sur le milieu.

Observation 16

← Observation
n°16

P. F. Annerès
Annexes trois annexes à nos explications, et
le jour, le samedi 14 Novembre 2015

Observations

Monsieur le Maire,

Dans le cadre de la construction de la VLS, vous allez passer dans un bassin de déversement de la Moder en cas de crue de celle-ci, zone classée au demeurant « Natura 2000 ».

Actuellement, notre habitation principale est située en plein dans cette zone, et à de nombreuses reprises, a été inondée lors des crues de la Moder.

Nous tenons à vous rendre attentif, très sérieusement, que la mise en place de cette VLS constituera un barrage important quant à l'écoulement des eaux de crue, avec pour conséquence directe un relèvement du niveau des eaux, et donc une inondation plus importante de notre maison.

Nous tenons à avoir l'assurance de la mise en place de buses suffisamment importantes et nombreuses, ou tout autre moyen, pour palier à cet effet et ainsi permettre un écoulement soi-disant normal de ces eaux de crue, et limiter au maximum les inondations de notre maison et propriété.

Pour la petite histoire, nous vous rappelons que notre terrain nous a été vendu par la Ville de Haguenau, qui de surcroît, nous a octroyé et signé le permis de construire.

Veillez agréer, Monsieur le Maire, le respect de nos sentiments distingués.

Bernard FENNINGER
Ingénieur Horticole



Réponse aux observations :

Le principe général est d'assurer la transparence hydraulique vis-à-vis des écoulements superficiels extérieurs à la future plate-forme routière, par un dimensionnement de tous les ouvrages et aménagements hydrauliques dans le remblai de la VLS, localisés aux points bas du terrain naturel, sur la base de l'évacuation du pic de débit généré par une crue centennale.

La traversée de la vallée inondable de la Moder par la VLS a fait l'objet d'une étude hydraulique avec une modélisation 2D précise des incidences hydrauliques. Les conclusions de cette étude ont été prises en compte pour le dimensionnement de l'ouvrage de franchissement de la Moder et des ouvrages de décharge.

Cette étude hydraulique sera jointe au dossier d'autorisation au titre de la Loi sur l'Eau, lequel fera également l'objet d'une enquête publique.

• Observation 17 - Lettre 10 ASE HARTHOUSE - Mail 17 LUDWIG

Rappel des observations :

ASSO - SAUVEGARDE ENVIRONNEMENT HARTHOUSE

Nous sommes passés à la Mairie de Haguenau le 14/11/2015 pour déposer notre requête.

Nous estimons que l'enquête publique est incomplète pour les habitants de Harthouse qui ne sont pas reconnus impactés par la VLS.

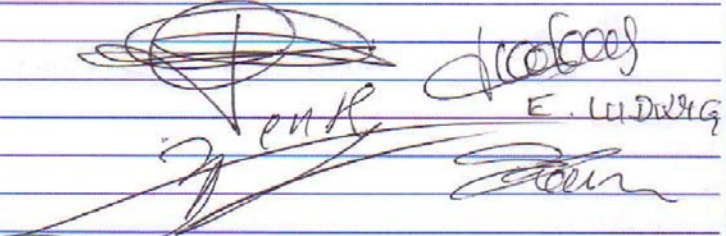
L'augmentation du trafic sur la VLS va engendrer un trafic supplémentaire sur la D 1340.

L'étude envisage un traitement du bruit au-delà de 65 db, Harthouse souhaite avoir la même considération.

Nous vous transmettons également en parallèle en courrier dans ce sens.

Haguenau le 14/11/15

ASSO SEH - HARTHOUSE



Harthouse 17 Novembre 2015

Monsieur le Commissaire Enquêteur,

Nous faisons suite à notre entrevue du samedi 14 novembre 2015 en Mairie en vous remerciant du bon accueil.

L'enquête publique relative à la création d'une nouvelle voie liaison sud à HAGUENAU que nous avons consulté nous pose question au sujet de l'étude impact bruit.

Notre association regroupe et représente les habitants d'un quartier de HAGUENAU, HARTHOUSE aux abords de la RD 1340 direction A4 STRASBOURG-PARIS

Nous subissons depuis des années des nuisances sonores importantes, confirmées par des études de bruit diligentées par la Ville de HAGUENAU auprès du CETE de l'EST(Laboratoire des Ponts et Chaussée de Strasbourg)

Cela fait quinze ans que nous sollicitons et débattons avec les représentants de la Ville. Nous sommes d'autant plus surpris de l'absence totale dans l'enquête de l'analyse de l'impact bruit associé que cette nouvelle voie générera sur la RD 1340.

Or il est clairement énoncé que cette voie est une liaison, donc appelée à ouvrir, faciliter un transit, permettant aussi de désenclaver certaines zones de ce territoire.

Sont concernées, la zone d'activité de l'Aérodrome, l'élargissement de chalandise de la zone commerciale et loisirs du Taubenhof, et certainement une partie de la zone d'activité de Bischwiller(existant et projet Baumgarten) par le biais de la D 29 (route du Rhin) via VLS puis A4 PARIS.

Tous ces secteurs ont des projets d'extension imminents

Par ailleurs, il y a un accroissement de population : chantiers importants en cours, et création d'une extension importante au sud. Suivant les données de l'enquête, près de 11 000 nouveaux hagenoviens sont attendus.

On compte actuellement environ 32 000 habitants. Cela représentera à terme une augmentation d'un tiers de la population. Bon nombre utilisera la RD 1340 direction A4

1/2

Sur la RD1340, nous sommes à près de 34 000 véhicules jour (près 9 % de poids lourds) et l'intensité du bruit mesuré 2011 une valeur LAeq jour(6h-22h 69-70dB et LAeq nuit (22h-6h) 63- 64dB.(mêmes formules de calcul enquête), dans le cadre de l'étude du CETE de l'Est 2011)

Le niveau de bruit atteint correspond suivant les données du ministère des affaires sociales et de la santé à une zone de bruit non modéré.(suivant les données de l'enquête VLS classement à partir de 65 dB) Or nous sommes bien au-dessus.

Des mesures compensatoires pour les riverains sont prévues pour les zones diagnostiquées actuellement sur le tracé de la VLS à 61dB avec une projection à 2020 à 65 dB

Nous sollicitons dans le cadre de la présente enquête publique un volet d'étude d'impact complémentaire qui porte sur le tronçon RD1340 au droit de HARTHOUSE.

Nous osons espérer que le résultat permettra aux instances concernées d'administrer aux riverains de HARTHOUSE le même traitement qu'aux riverains de la VLS pour la résorption du bruit.

Veillez agréer, Monsieur le Commissaire Enquêteur, recevez nos cordiales salutations.

La Présidente
K. THOMAS



Monsieur,

Suite à notre entrevue du 14/11/2015, nous vous rappelons la teneur de nos discussions.

Habitants de Harthouse, nous vivons dans un **quartier de Haguenau** situé aux abords immédiats de la D 444 et à moins de 20 mètres de la D1340 (route à 2X2 voies dont la limite de vitesse est fixée à 110 km/H). Ma famille ainsi que d'ailleurs l'ensemble des habitants de ce quartier sont donc directement impactés par le trafic de ces voies de circulation.

Nous souhaitons préciser, pour un bref historique, que nous sensibilisons, depuis plus de 15 ans, les différentes collectivités locales (Ville de Haguenau, Communauté de Communes de Haguenau et sa Région, Département) à la problématique du bruit généré par le trafic automobiles et poids lourds de ces deux voies de circulation.

Je rappelle également que des mesures de bruit ont été effectuées en 2011 et 2014 à Harthouse route de Saverne (D 444) au droit des maisons. Des valeurs de bruit notées : LAeq (ceux là même que vous reprenez dans l'Etude de l'environnement sonore de la voie de liaison Sud de Haguenau) ont été mesurées et validées à Harthouse à savoir : LAeq (6h-22h) = 69-70db et LAeq (22h-6h) = 63-64 db.

Sur l'échelle des niveaux du bruit, nous nous situons donc dans un environnement bruyant au sens des données issues du Ministère des affaires Sociales, de la Santé et de la Ville (page 7 de votre Etude Acoustique) et dans une zone « non modérée » définie dans l'Arrêté du 5 mai 1995 relatif au bruit des infrastructures routières (cité page 8 de votre Etude Acoustique).

Dans ce contexte, je constate que le dossier de l'Enquête publique relative à la Voie de Liaison Sud n'intègre d'aucune manière le quartier de Harthouse dans son étude alors même que le but de ce projet est de relier la Route du Rhin à la route de Strasbourg à Haguenau située à quelques mètres de la D 1340 qui constitue la sortie Sud de Haguenau vers Strasbourg ou Paris.

Je suis stupéfait par ce manque de considération que ni les élus ni les services administratifs de la Ville de Haguenau ne pouvaient ignorer tant les rencontres et les débats ont été nombreux ces dernières années au sujet de la problématique du bruit à Harthouse.

En effet, si le but de la Voie de Liaison Sud de Haguenau est d'améliorer l'accessibilité à certains quartiers et à en désengorger d'autres, il est également aisément concevable que la fluidité du trafic évoquée et engendrée par cette nouvelle voie attirera sans aucun doute de nombreux nouveaux véhicules sur cet axe et alimentera ainsi le trafic de la D1340.

Par ailleurs, cette nouvelle voie a vocation non seulement à désenclaver la Zone d'Activités de l'Aérodrome mais également à faciliter l'accès à la Zone Commerciale et de Loisirs du Taubenhof située route du Rhin justement pour les habitants du Sud de Haguenau et desservira directement son extension décidée pour 2016 et 2017.

On peut donc aisément soutenir qu'un trafic supplémentaire ayant pour origine cette zone du Taubenhof mais aussi les Zones Artisanales ou Industrielles de Oberhoffen sur Moder et de Bischwiller émergera sur cet itinéraire plutôt que celui traversant la commune de Niederschaeffolsheim (membre de la Communautés de Communes de Haguenau et sa Région) qui déploie d'ailleurs depuis peu tout l'arsenal signalétique du

Code de la Route : ralentisseurs et écluses à l'entrée et à la sortie du village sur le tronçon le plus utilisé par les poids lourds pour dissuader le trafic de transit.

Pour toutes ces raisons, nous demandons que le quartier de Harthouse, qui fait partie intégrante de la Ville de Haguenau, soit pris en compte au niveau de cette Enquête Publique de la Voie de Liaison Sud et que les conséquences sur le trafic en général et en particulier sur celui de la D1340 qui nous incommode soient étudiées. Nous souhaitons être inclus dans le périmètre de l'étude et obtenir la réalisation d'une protection acoustique au même titre que les riverains de la VLS.

A notre sens, sans cette approche, l'Enquête Publique est incomplète.

Veillez agréer, Monsieur le Commissaire Enquêteur, l'assurance de ma parfaite considération.

M et Mme Didier Ludwig
4 rue principale
67500 HARTHOUSE

Réponse aux observations :

Réglementairement, l'impact acoustique de la VLS est celui correspondant à la contribution sonore de la VLS seule. Il s'apprécie donc par définition à proximité du tracé de la VLS.

De plus, du point de vue du niveau de trafic, les simulations de trafic en situation «sans VLS » et « avec VLS » montrent que le trafic de la RD 1340 au droit de HARTHOUSE ne dépend pas de la VLS, il reste constant. On peut donc en déduire que la VLS n'engendrera pas une hausse significative du niveau de bruit au droit de HARTHOUSE.

La protection acoustique des riverains de HARTHOUSE vis-à-vis du trafic actuel de la RD 1340 est sans rapport avec le projet de la Voie de Liaison Sud. »

• Observation 19 GUTH - SAND

Rappel des observations :

Bonjour, nous habitons ^{19A} rue du château Fiat parcelle 100. Je suis défavorable à ce projet étant donné la proximité du contournement. Je vais construire une maison sur le terrain de mes parents et ce contournement me fait peur au niveau sonore. La tranquillité de ce coin est idéal pour nos enfants...
Qu'allez vous faire au niveau sonore pour nous ?
A combien la vitesse sera limitée ?
J'ai pris note du raccordement rue château Fiat en attendant des réponses plus précise ...

Mlle Guth Laura ~~Guth~~
Mlle SAND Anais ~~SAND~~
Mme CURY Minerva ~~Curry~~

Observation 19

Réponse aux observations :

La VLS n'a pas un statut autoroutier et ni un gabarit de contournement, mais bien une vocation à créer une liaison entre les quartiers Sud de la ville, existants et futurs, et à pré-structurer le développement futur de la ville dans ce secteur (voir Préambule). Elle doit être considérée comme un boulevard urbain, une route à 1 voie par sens de circulation et à vitesse limitée à 50 km/h, sauf de la rue du Château Fiat à la route du Rhin où la vitesse pourra être portée à 70 km/h. La VLS sera raccordé à la rue du Château Fiat.

Les nuisances acoustiques générées par le projet de VLS ont été étudiées. L'impact acoustique correspond à la contribution sonore de la VLS seule, calculé en prenant en compte le trafic prévisionnel à terme (2040). Il ne doit pas dépasser les seuils réglementaires relatifs à la création d'une voie nouvelle en zone d'ambiance sonore modérée, à savoir 60 dB(A) de jour et 55 dB(A) de nuit, pour les bâtiments d'habitation. Les résultats sur la façade de l'habitation GUTH – SAND la plus proche de la VLS sont inférieurs à 60 dB(A) de jour et 50 dB(A) de nuit. Aucune mesure de protection n'est réglementairement nécessaire.

Selon les données issues du Ministère des Affaires Sociales, de la Santé et de la Ville, ce niveau sonore correspond des bruits courants correspondant à une rue résidentielle, une conversation entre deux personnes à voix normale, un restaurant tranquille.

Les bâtiments concernés par l'application des seuils réglementaires sont ceux ayant été autorisés avant l'existence administrative du projet, selon la règle dite « du critère d'antériorité ». Pour les autres bâtiments, le maître d'ouvrage de l'infrastructure n'a pas d'obligation réglementaire.

• Observation 21 GASSMANN et Déposition

Rappel des observations :

Observation 21

Permanence du 20/11/2015 de 16h00 à 17h00
M. MATHIE de HAGUENAU
Jean-Dominique MONTEIL
Commissaire - Enquêteur

Mr Eric Gassmann observé sur le Scotan ne fait pas état de la VLS lors son rapport de 2013, mais considère que le développement de la ville et le décongestionnement de la circulation urbaine doivent passer par la réalisation du raccordement entre la RD29 et la RD1063.

Réponse aux observations :

Extraits du SCoTAN :

« A son échelle propre et depuis l'approbation du SCoTAN, la ville de Haguenau s'est lancée dans le développement du projet de Voie de Liaison Sud pour compléter son réseau entre le Sud et l'Est de la ville. Mais elle n'a pas vocation à être une simple voie de transit ou de contournement. C'est un boulevard urbain, redistribuant les flux au sein de la ville et qui va faciliter la desserte des zones d'activités Est et le développement de la ville. ».

« Les déplacements le long de l'axe économique Niederbronn-les-Bains-Bischwiller doivent être améliorés. Les axes d'entrée dans l'agglomération haguénovienne servent de supports au développement des transports collectifs et doivent être à terme soulagés du trafic de transit. Le raccordement de la RD 29 et de la RD 1063 doit à terme être envisagé. »

La Voie de Liaison Sud n'a pas vocation à résoudre tous les problèmes de trafic du ban communal de HAGUENAU. Elle permettra d'améliorer la circulation du secteur Sud entre les routes de Strasbourg et du Rhin.

Le barreau entre la route du Rhin et la route de Soufflenheim au Nord est dissocié de la VLS. Il ne répond pas aux mêmes enjeux, en particulier de trafic, et traversant zones inondable et naturelle (ZSC et ZPS NATURA 2000), il ne peut contribuer au développement de la ville.

En permanence du 20 novembre 2015, M. GASSMANN a relevé que le coût de réalisation du projet, annoncé au public lors de l'AGORA 2011 à 24 millions d'euros HT, avait augmenté. Cette augmentation résulte de la prise en compte de l'évaluation des acquisitions foncières établie par France DOMAINE en 2013.

M. GASSMANN s'est également étonné que l'impact de la VLS sur le trafic de la RD 29 soit à la hausse (+ 2 100 véhicules/jour) tout en s'accompagnant d'une diminution du bruit (- 0,4 dB). Cela s'explique par une diminution du pourcentage de poids-lourds. Ceci étant dit, la diminution du bruit n'est pas significative.

• Observation 23 Déposition ALSACE NATURE

Rappel des observations :

Région et Bas-Rhin
Groupe local Haguenau et environs
8 rue Adèle Riton
67000 Strasbourg
Tél : 03.88.37.07.58
Fax : 03.88.25.52.66
siegeregion@alsacenature.org
www.alsacenature.org

Monsieur MONTEIL
Commissaire Enquêteur
Mairie
1 place Charles-de-Gaulle
67500 Haguenau

20/11/2015

Nos réf. : B306/AM/FL-38/2015
Suivi par : François Lardinais - ligne directe 03 88 37 55 45
Objet : projet de voie de liaison sud à Haguenau/ enquête publique

Jean-Dominique MONTEIL
Commissaire - Enquêteur

Monsieur le commissaire enquêteur,

C'est avec beaucoup d'attention que nous avons pris connaissance du dossier relatif au projet de Voie de liaison sud (VLS) à Haguenau. Cette route, qui reliera l'ouest et l'est de la ville, en passant par le sud, s'inscrit dans le programme d'urbanisation future de la ville.

En guise de remarque générale, cette importante infrastructure aura de toute évidence un impact majeur sur la nature environnante, la zone concernée bien que déjà mise bien à mal par le passé, présente des secteurs naturels intéressants pour leurs faune et flore et sont particulièrement sensibles aux activités humaines : landes sèches, zones humides...

Certes, si l'étude d'impact fait part de mesures d'évitement et de compensation pour limiter les atteintes à ces milieux naturels, le bilan environnemental sera toutefois négatif.

En matière d'inventaire naturel du secteur étudié, nous faisons nôtres les remarques des naturalistes (courrier des associations SAE-CERPEA-SFS du 16/11/15) qui signalent des lacunes dans l'étude. L'absence de certaines espèces florales (Gagée des champs, Gagée jaune..), dont la présence dans le secteur a pourtant été constatée et ce de longue date tend à jeter un doute sur le sérieux de l'étude en question. Y a-t-il eu défaut dans l'inventaire réalisé, défaut de compétences des intervenants, oubli?...L'étude doit pourtant être exhaustive et il est essentiel que des explications soient apportées à ces manquements et qu'une mise à jour soit opérée. En effet, la destruction ou le déplacement des espèces protégées nécessitent de présenter les solutions envisagées devant le Conseil National de Protection de la Nature (CNP). Ainsi, seul un dossier complet intégrant les enjeux pour les populations des différentes espèces de gagées et l'impact des travaux envisagés pourrait emporter l'aval indispensable des membres du CNPN.

Dans ses conclusions, l'autorité environnementale relève une insuffisance et des imprécisions en matière de mesures compensatoires, avis que nous partageons. Les réponses apportées par le maître d'ouvrage aux observations formulées par l'autorité environnementale ne sont pas à la hauteur de nos attentes, elles ne sont pas suffisamment précises, ou alors renvoient à une prochaine étape (la phase PRO... étude

de projet).

Il en est ainsi du franchissement de la voie ferrée et surtout de la vallée de la Moder. Certes, le principe est défini mais les éléments décrits ne nous permettent pas de tirer des conclusions quant à l'impact futur de ces ouvrages sur l'environnement.

Pour ce qui est de la coulée verte dont la VLS doit être un des principaux éléments, le dossier ne nous en offre pas une vue suffisamment détaillée dans son intégralité. Ainsi, dans la portion qui n'est plus liée à la VLS, mais est dans la zone étudiée, le corridor vert présente un étranglement très conséquent le long du ruisseau du Dornengraben, dans le futur lotissement des Houblonniers (largeur de 15m). Lorsque l'on sait que ce secteur est bordé par la route de Marienthal qui verra son flux automobile fortement augmenter, peut-on encore parler de corridor vert ?

Les secteurs humides isolés autour du futur franchissement de la voie ferrée et du vallon du Dornengraben seront coupés par la VLS. Quelles sont les mesures et garanties pour préserver leur fonctionnement hydraulique ? Pourquoi l'hypothèse d'un décalage du franchissement de la voie ferrée de quelques dizaines de mètres vers le sud, qui permettrait d'éviter (presque) intégralement ce secteur, n'est pas présenté dans les documents de l'enquête publique ?

Ces milieux humides ne risquent-ils pas d'être pollués lors de fortes pluies par débordement des tranchées de rétention des eaux issues de la route ?

Pour quelle raison n'a-t-on prévu de tunnels de franchissement de la VLS pour les batraciens (batrachoducs) dans le secteur du vallon du Dornengraben (à l'est de la route de Bischwiller) alors qu'il en est prévu en amont ?

L'étude d'impact propose le déplacement des larves de l'Agrion de Mercure, notamment durant les travaux. Nous doutons de la faisabilité et de l'efficacité de cette opération.

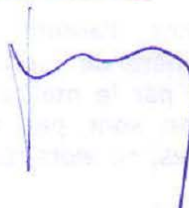
Le début ouest du tracé de la VLS (entre le Lycée technique et la jardinerie) va détruire un bois de feuillus. Il n'est pas justifié de prétendre que « ces boisements présentant un mauvais état de conservation (plantes invasives, taillis...), l'impact apparaît peu significatif. » (2,3,1 – p161). Cet endroit est un lieu de promenade et certainement d'habitats pour la faune et notamment les oiseaux. Quelle est la compensation ?

Enfin, il est précisé que les travaux de la VLS seront suivis par un expert faune et flore pour vérifier la bonne mise en œuvre des recommandations environnementales du projet. Sera-t-il possible d'accéder aux relevés et constats de cette personne ?

En l'état actuel du dossier soumis à l'enquête publique, nous ne pouvons pas émettre un avis favorable sur le projet, les mesures proposées pour éviter ou compenser nous paraissant insuffisantes, voire imprécises en attente d'études ultérieures.

Vous remerciant de bien vouloir prendre en compte nos remarques et demandes, nous vous prions de croire, monsieur le commissaire enquêteur, en l'assurance de notre considération distinguée.

Alain MASTIO
Responsable du groupe local
Haguenau et environs



Copie : Alsace Nature Bas-Rhin

Réponse aux observations :

Concernant la remarque sur les gagées reprise du courrier des associations CERPEA-SFS-SAE, voir la réponse à la lettre 8.

Les études de projet et en vue de la demande de dérogation CNPN affineront les mesures compensatoires, dont les principes ont été donnés.

La coulée verte est intégrée dans le projet urbain de la Ville de Haguenau. La VLS n'a pas pour vocation d'en élaborer ses caractéristiques qui ont été inscrites dans le PLU approuvé en 2012.

Les écoulements superficiels des bassins versants interceptés par la VLS seront rétablis par des ouvrages hydrauliques (buses) afin de conserver le fonctionnement actuel des secteurs humides. Le franchissement de la voie ferrée qui permettra la suppression du passage à niveau doit être le plus perpendiculaire à la voie ferrée et respecter les normes d'accessibilité de l'espace public (ce qui lui confère une grande longueur). La VLS doit, en outre, s'éloigner suffisamment des habitations de la route de Weitbruch. Ces contraintes conditionnent fortement l'implantation du pont.

La gestion des eaux pluviales de la VLS par bassins de rétention dans ce secteur permet de préserver ces zones humides de toute pollution même en cas de fortes pluies.

Les passages petite faune à l'Est de la route de Bischwiller dans le secteur du Château Fiat sont prévus au droit des ouvrages hydrauliques du Dornengraben et du Schneckenfeld (page 154).

Un déplacement de larves d'Agrion de Mercure a été pratiqué avec succès en Moselle sous la coordination du bureau d'études.

La VLS impacte les boisements à l'Ouest mais le choix de la variante 4B préserve les bois du Château Walk (espace boisé classé), le ruisseau Rothbaechel et ses prairies humides mais aussi l'espace de promenade que constitue cet environnement naturel. Le passage de la coulée verte au Sud du Domaine de l'Europe conservera les chemins de promenade. L'impact sur les boisements fera l'objet d'une demande d'autorisation de défrichage.

Le suivi environnemental après travaux des mesures compensatoires pourra être consulté.

• Observation 24 Déposition MISSIONS AFRICAINES

Rappel des observations :

Lors de l'enquête publique de 2012 concernant « l'élaboration du Plan local d'urbanisme » de la Ville de Haguenau, les Missions Africaines avaient demandé « la préservation d'un environnement vert et d'écarter davantage le tracé de la VLS du collège » Je vous livre l'analyse et la conclusion du Commissaire Enquêteur Claude GIROUD.

Analyse et conclusion du Commissaire Enquêteur

Jusqu'à présent le collège était au bord des champs. Dans l'avenir, la zone IAU sera urbanisée mais le collège sera protégé par un réseau d'espaces naturels, verts et de loisirs d'une largeur importante lui permettant de conserver de manière non négligeable un cadre verdoyant. D'autre part, la VLS sera un boulevard urbain et non une autoroute et son implantation est plus éloignée du collège que celle de la route de Marienthal. La VLS, par les facilités d'accès qu'elle apportera, sera un atout plus qu'une nuisance pour le collège qui aura intérêt, le moment venu lors de l'aménagement de la zone IAU, à demander le prolongement jusqu'à la VLS de la rue des Missions Africaines. D'autant plus si la création d'une station TER se concrétise

L'enquête publique en cours nous permet de préciser nos attentes, à savoir prendre en compte la réalité et la vocation du domaine des Missions Africaines.

1. L'espace « Missions Africaines »

Les Missions Africaines hébergent

- une communauté de Pères, engagés dans le service pastoral sur et autour de Haguenau.
- Un collège de plus de 600 élèves
- Une école bilingue ABCM de plus de 200 élèves, de la maternelle au CM2.

2. Vocation des Missions Africaines

Les Missions Africaines accueillent...

- les dimanches une communauté de fidèles pour les offices religieux.
- en semaine, pendant le temps scolaire, une communauté éducative forte d'environ 850 personnes (les scolaires, les enseignants, le personnel).

3. Les spécificités

- Un musée africain ouvert au public.
- Le collège a créé des options Sport-études
- ✓ Au niveau du football en 1989
- ✓ Au niveau du basket-ball en 1994
- ✓ Au niveau du tennis de table en 1995.

Nous voulons nous appuyer sur un environnement privilégié, sur cet écrin de verdure, propice aux activités de plein air.

Notre volonté est de préserver et de valoriser

- en interne l'atout sportif pour favoriser l'équilibre humain de tous.
- un cadre de vie harmonieux et sécurisé.

4. Nos attentes et nos demandes.

L'enquête publique en cours développe le projet d'Aménagement et de Développement Durable (PADD) (page 242). Les principes d'urbanisation au nombre de 4 sont à même de valoriser l'espace « Missions Africaines ». La réflexion qui porte sur la connexion de cette voie principale aux grandes radiales devra prendre en compte « la rue des Missions Africaines » ; son prolongement jusqu'à la VLS avait été suggéré par le commissaire enquêteur Monsieur Claude Giroud. Nous demandons que ce PADD intègre la création d'une station TER qui sera à même de délester le trafic routier avec comme corollaire un gain de temps, de la pollution et des accidents en moins.

L'enquête en cours précise que le projet de la VLS ne doit pas entrer en contradiction avec d'autres grands objectifs annoncés dans le PADD ; l'objectif « améliorer et valoriser les circulations douces » retient notre attention. Dans l'enquête publique de 2012, le commissaire enquêteur avait recommandé de « déplacer la liaison piéton-cycle vers l'ouest pour contourner complètement l'établissement scolaire des Missions Africaines. » Cela devrait permettre au site des Missions Africaines de se clôturer. Nous demandons que le tracé de cette « liaison piéton-cycle à créer » soit précisé dans le PADD et fasse l'objet d'une concertation élargie.

Le PLU du 19 novembre 2012 prévoit sur l'aire d'étude « quelques grandes zones dédiées aux équipements collectifs, privés ou publics. L'atout de la spécificité sportive du collège privé des Missions Africaines ne devrait pas être mis à mal quand la surface à acquérir ciblée héberge une plaine de jeu, un espace d'entraînement dédié au football. La parcelle concernée est la suivante...

Référence	Section	Parcelle	Adresse ou lieu dit	Nature	Surface totale (ares)	Surface à acquérir (ares)
236	DC	167	rue des Missions Africaines	pré jardin	526,33	65,51

Nous demandons que cet espace soit préservé et réservé pour la pratique sportive et tout développement futur des activités sportives.

Dans l'enquête publique de 2012, le commissaire enquêteur a comparé la VLS à un boulevard urbain. Les zones d'activité de part et d'autre de la route de Marienthal vont aspirer une densité de trafic important. Serait-il incongru d'interdire aux camions de desservir les zones d'activités aux heures d'entrée et de sortie des établissements scolaires situés route de Marienthal.

Conclusion :

Notre but est de préserver un cadre de vie où les uns et les autres peuvent s'épanouir.

Fait à Haguenau le 20 novembre 2015.

Déposé par Marcel Schneider aux noms des associations

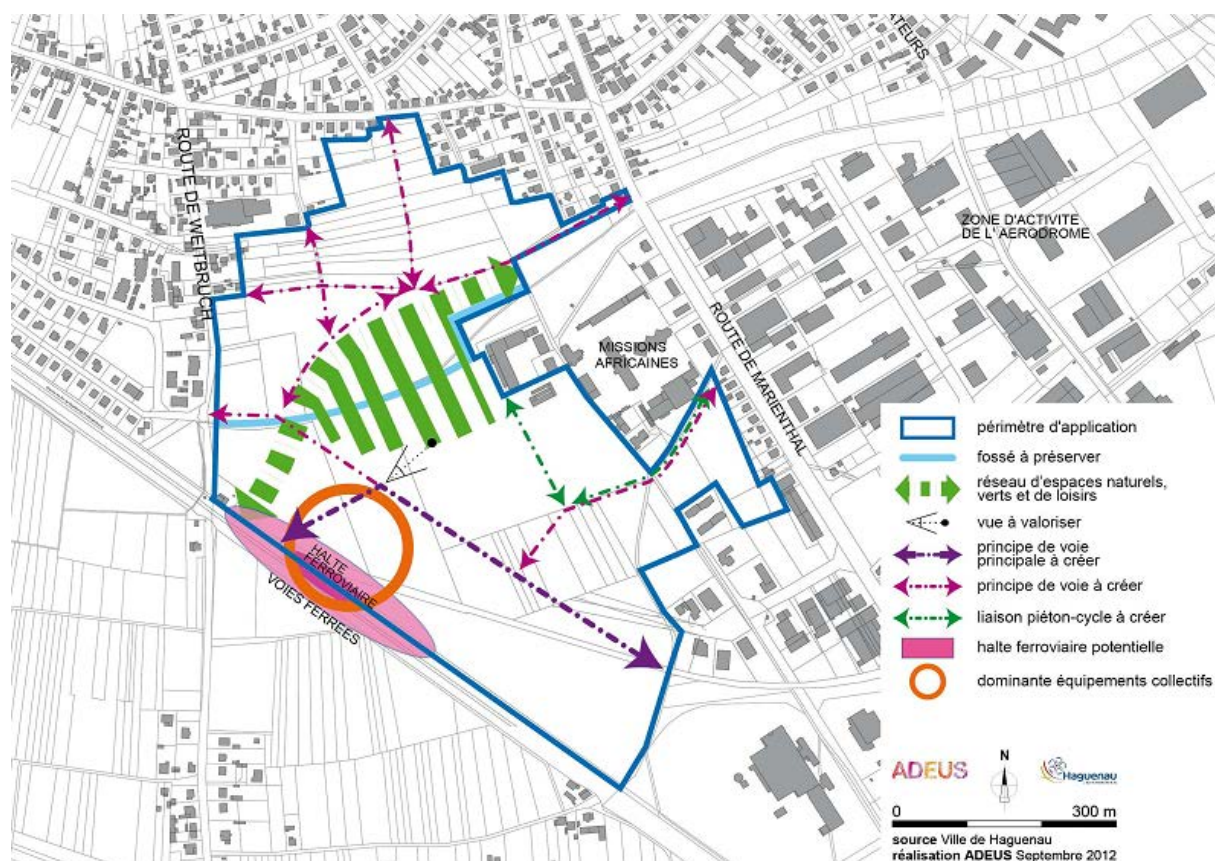


Réponse aux observations :

Ci-dessous le schéma de l'orientation d'aménagement et de programmation du secteur des Missions Africaines issu du PLU approuvé en novembre 2012.

Il répond aux demandes des associations formulées par M. SCHNEIDER relatives :

- à la préservation d'un environnement vert,
- à la connexion avec la rue des Missions Africaines,
- à la création d'une halte-ferroviaire,
- au principe de liaison piéton-cycle à l'Ouest de l'établissement scolaire



La CCRH, maître d'ouvrage, ne souhaite faire l'acquisition que de la surface de la parcelle 167 (numérotée à présent 175 après découpage) correspondante à l'emprise de la VLS. L'association du Foyer des Missions Africaines, conservant la maîtrise foncière de la surface restante, pourra y développer des équipements réservés à la pratique sportive.

Enfin, les poids lourds se rendant à l'aérodrome (ou en venant) seront incités à utiliser la VLS ce qui améliorera les conditions de circulation actuelles de la route de Marienthal au droit des Missions Africaines à tout moment de la journée.

- **Observation 25 VIVE LA VIE**

Rappel des observations :

Mr le Commissaire Enquêteur
Mairie de Haguenau
1 place Charles de Gaulle

67500 HAGUENAU

OBJET : Enquête publique VLS - Commune de Haguenau

Monsieur le Commissaire Enquêteur,

Notre association a été créée en décembre 2000 suite à l'incendie de l'usine EMFI (anciennement SAPO).

A titre d'information, voici un extrait de nos statuts quant à l'objet de l'association.

"L'association a pour objet, la défense des intérêts collectifs des habitants de Haguenau ou des communes avoisinantes, ainsi que des personnes travaillant ou étudiant à Haguenau ou dans les communes avoisinantes, concernant la protection de l'environnement urbain et naturel dans toutes ses composantes, l'eau, l'air, le sol et sous-sol, les nuisances sonores, la faune et la flore, ainsi que tout ce qui est de nature à porter atteinte à la tranquillité, à la sécurité et à la salubrité publique dans la commune, par des problèmes de pollution ou de nuisances à l'environnement, et ce, quelles que soient d'autre part les autorités compétentes de police générale ou spéciale".

Les représentants de l'association "Vive la vie Haguenau et région" connaissent bien le projet de liaison sud et ont particulièrement suivi les réflexions menées dans le cadre du plan de déplacement de Haguenau.

Nous relevons que l'affichage de l'enquête publique a été diffusé largement et de manière très visible.

Concernant le dossier d'enquête publique de la VLS, l'analyse des documents téléchargeables sur le site de la Mairie de Haguenau conduit à diverses observations et interrogations.

Tout d'abord, nous avons été surpris de l'absence, au dossier, du futur lotissement "Parc des Houblonniers" pour lequel une étude d'impact s'est achevée le 23 octobre 2015.

Ensuite, nous n'avons pas trouvé de carte superposant le tracé de la VLS avec le plan local d'urbanisme (PLU), ce qui ne permet pas de mettre en évidence d'éventuelles contraintes liées à ces zones. Par ailleurs, compte tenu de leur fractionnement, les cartes du dossier ne fournissent pas une vue d'ensemble du projet.

Pour la zone de l'aérodrome, aucune projection n'apparaît quant à son aménagement :

- nombre et taille des zones ;
- types d'entreprises appelées à s'y installer.

Nous rappelons que cette zone comprend déjà deux entreprises à risque (la Société EMFI et les sablières de la Société Quartz d'Alsace).

La VLS, désignée initialement comme une liaison inter-quartiers, est appelée à accueillir, selon les prévisions, jusqu'à 24000 véhicules / jour sur le segment le plus chargé. Un tel trafic ne s'apparente-t-il pas à celui d'une voie de contournement ou à une rocade extérieure plutôt qu'à une liaison de desserte inter-quartiers ? Dans ces conditions, la redéfinition de son tracé s'impose, avec un éloignement plus important des zones urbanisées.

S'agissant de la vitesse, limitée à 50 km/h sur la majeure partie de l'itinéraire et à 70 km/h pour la section Est qui ne traverse pas d'espace urbanisé, il serait souhaitable de l'harmoniser à 50 km/h tout au long de la voie, ceci afin ne pas encourager l'utilisation de cette voie comme un boulevard périphérique.

La mise en place de giratoires à chaque intersection avec une voie existante avait été prévue initialement de manière à limiter, de fait, la vitesse sur la VLS.

Or, le dossier fait disparaître la totalité de ces giratoires, transformés en "carrefours en croix" ou "carrefours à feux". Cette absence de dispositifs limiteurs de la vitesse entraînera une utilisation accrue de cette voie et de multiples dépassements de la vitesse maximale autorisée, avec pour conséquences l'accroissement de la pollution et du risque d'accident.

A cet effet et pour éviter au maximum les nuisances sonores et l'impact du trafic sur la santé des riverains, nous préconisons de privilégier les ronds points à côté des habitations et les feux tricolores dans les autres zones. Il apparaît que la seule protection sonore prévue sur le tracé de la VLS se situe au niveau du Lycée. Qu'en est-il des habitations et des écoles du quartier proche des Missions Africaines ?

L'objet de la VLS étant de permettre aux camions d'éviter le centre ville et d'accéder à la zone de l'aérodrome, ne serait-il pas judicieux de repenser le camion dans la ville en interdisant l'accès de certaines rues à ce type de véhicule et interdire les camions à certains horaires pour réduire l'accidentologie liée à une trop forte densité de circulation (écoles, centre de dialyse...) ?

L'objet de la VLS étant de permettre aux camions d'éviter le centre ville et d'accéder à la zone de l'aérodrome, elle ne doit pas servir de voie de transit. Rien ne justifie donc la présence sur cette artère de camions qui ne s'arrêtent pas dans les zones desservies par la VLS et rien ne justifie non plus la circulation de ces mêmes véhicules la nuit, alors que les entreprises sont fermées.

Notre objectif est l'anticipation et nous n'aimerions pas que se reproduise une situation semblable à celle des riverains de Harthouse vis-à-vis du contournement nord et ouest de Haguenau.

Du fait de l'évolution du climat et de l'augmentation des pollutions atmosphériques, quelles seront les mesures prises dans le cadre de pic de pollution pour protéger les populations sensibles autour de cette nouvelle voie (hôpital, écoles) ?

Enfin, nous sommes surpris de l'absence d'étude de la gestion des risques concernant notamment le transport de matières dangereuses vers les zones industrielles et en particulier les entreprises classées. Nous rappelons ici la présence de la canalisation de gaz.

Notre association a le souci de mettre l'humain au premier plan et d'agir pour le bien-être des riverains. C'est pourquoi, nous vous demandons, Monsieur le Commissaire Enquêteur, de prononcer votre avis en tenant compte de nos remarques et interrogations.

La Présidente,

Anne GUERIN



Réponse aux observations :

Concernant l'absence de prise en compte de l'étude d'impact du lotissement « Parc des Houblonniers », elle provient du fait que celle de la VLS a été soumise à l'avis de l'Autorité environnementale antérieurement.

Les cartes des pages 243 à 246 de l'étude d'impact présentent les plans de zonage du PLU de Haguenau avec l'emplacement réservé pour la VLS.

La VLS desservira des terrains non accessibles actuellement le long de son tracé au cœur de la Zone d'Activités de l'Aérodrome. Le projet d'aménagement et de composition de cette extension économique ne fait pas partie du projet de VLS.

La VLS n'a pas un statut autoroutier et ni un gabarit de contournement, mais bien une vocation à créer une liaison entre les quartiers Sud de la ville, existants et futurs, et à pré-structurer le développement futur de la ville dans ce secteur (voir Préambule). Elle doit être considérée comme un boulevard urbain, une route à 1 voie par sens de circulation et à vitesse limitée à 50 km/h (à 70 km/h en vallée de la Moder), ce qui est compatible avec le trafic attendu.

Dans la traversée de la vallée de la Moder, secteur hors agglomération, sa vitesse a été réduite de 90 km/h à 70 km/h.

Différents types d'aménagement pour chacun des carrefours (giratoire, carrefour à feux, carrefour à stop, cédez-le-passage) ont été étudiés et leurs conséquences sur le fonctionnement global et la fluidité du trafic ont été analysées. Les solutions retenues sont celles qui permettent un fonctionnement optimal et par conséquent une limitation de la pollution. Les conditions de circulation simulées ont dicté le choix de feux tricolores pour les carrefours principaux qui permettent de réguler le trafic tout en sécurisant la traversée des modes doux.

Les nuisances acoustiques générées par le projet de VLS ont été étudiées. L'impact acoustique correspond à la contribution sonore de la VLS seule, calculé en prenant en compte le trafic prévisionnel à

Commissaire Enquêteur : Jean-Dominique MONTEIL

Dossier n° E15000204/67 (Enquête publique préalable à Déclaration d'Utilité Publique - DUP)

terme (2040). Il ne doit pas dépasser les seuils réglementaires relatifs à la création d'une voie nouvelle en zone d'ambiance sonore modérée, à savoir 60 dB(A) de jour et 55 dB(A) de nuit, pour les bâtiments d'habitation et 60 dB(A) de jour pour les établissements d'enseignement. Les résultats sont inférieurs à ces seuils et aucune mesure de protection n'est réglementairement nécessaire.

Selon les données issues du Ministère des Affaires Sociales, de la Santé et de la Ville, ce niveau sonore correspond des bruits courants correspondant à une rue résidentielle, une conversation entre deux personnes à voix normale, un restaurant tranquille.

La VLS captera une part non négligeable du trafic actuel des routes de Marienthal et de Bischwiller, ce qui améliorera les conditions de circulation sur ces axes à tout moment de la journée.

La réalisation de la VLS s'accompagnera d'une réflexion sur une limitation de tonnage sur les autres axes.

En cas de pic de pollution atmosphérique, les mesures adaptées au contexte local dans les différents secteurs d'activités, dans des délais très courts, seront mises en œuvre par le Préfet.

Les risques de transport de matières dangereuses (par voie routière et par canalisation) ont été analysés en page 100 de l'étude d'impact. Les contraintes liées à la présence de la canalisation de gaz à proximité de la VLS seront prises en compte (page 247).

• Observation 26 FOUCHARD

Rappel des observations :

Monsieur le Commissaire Enquêteur,

Dans le cadre de l'enquête publique portant sur le projet de voie de liaison sud à Haguenau, je formule les remarques suivantes :

PIECE N° 3 - NOTICE EXPLICATIVE

Remarque d'ordre générale

Initialement définie comme une liaison inter-quartiers, la voie de liaison sud est désormais dénommée boulevard urbain.

Cette nouvelle appellation sous-entend-elle une redéfinition de sa vocation ?

Cette artère est-elle appelée à servir de support au transit poids lourds en provenance ou à destination de la route du Rhin ?

Au chapitre 1.3 Projet d'urbanisation

La création de la VLS est justifiée entre autres par le projet *"d'urbanisation du Sud de la ville avec près de 8 000 nouveaux habitants prévus"*. Or, si l'on étudie les chiffres de l'évolution démographique de la ville de Haguenau, on s'aperçoit que la population de la commune est passée de 34891 habitants en 2006 à 34406 en 2012, soit une diminution de près de 500 habitants (chiffres de source INSEE). Sachant que la municipalité a prévu également *" la reconversion de la caserne Thurot en éco-quartier, avec la création de 800 logements, soit un potentiel d'environ 2000 nouveaux habitants, et le réaménagement du secteur Gare / Vieille Ile, avec la création de quelques 400 logements, soit 960 nouveaux habitants"* , y a-t-il un besoin réel de création de cette nouvelle voie pour desservir de nouveaux quartiers sans réelle utilité ?

Dans la Zone de l'Aérodrome, des entreprises ont déjà fermé leurs portes et certains terrains sont aujourd'hui toujours libres. Aussi, est-il nécessaire de réaliser cette VLS dont l'un des buts est *" l'extension de la Zone d'Activités Economiques de l'Aérodrome et de la Zone Commerciale et de Loisirs du Taubenhof."* ?

Au chapitre 4.1 Description de la solution retenue

Lors de la présentation initiale du projet de VLS, le bureau d'études et les représentants de la municipalité avaient insisté sur la présence de giratoires aux intersections avec les voies de circulation existantes. Dans le dossier de l'enquête publique, ne figurent plus que des carrefours à feux et des carrefours en croix. Autant les giratoires pouvaient se montrer dissuasifs dans l'utilisation de la VLS en tant que voie de contournement ou de transit, autant leur absence va accroître le trafic sur cet axe, ainsi que la vitesse moyenne des véhicules.

"La VLS se situera en zone urbanisée de la route de Strasbourg à la rue du Château Fiat où la vitesse de circulation sera limitée à 50 km/h. Sur la partie à l'Est, entre la rue du Château Fiat et la route du Rhin, la VLS traverse la zone inondable de la Moder, il n'est donc prévu d'urbanisation dans ce secteur, la vitesse sera limitée à 70 km/h."

Pourquoi ne pas limiter la vitesse à 50 km/h sur l'ensemble du tracé pour en dissuader une utilisation de transit de la route du Rhin vers la D1340 et l'autoroute A4 ? Par ailleurs, les abords de la VLS étant peu urbanisés sur une partie de son tracé, il est vraisemblable que les dépassements de la vitesse autorisée seront nombreux en l'absence de giratoire.

PIECE N° 6 - APPRECIATION SOMMAIRE DES DEPENSES

Le coût global du projet VLS est estimé à 31,84 M€.

Dans le journal Haguenau InfosMag de novembre - décembre 2015, en page 8, la Mairie précise : "Les études d'avant-projet ont permis d'affiner l'estimation du coût du projet (études, acquisitions foncières, fouilles archéologiques, travaux, y compris mesures compensatoires environnementales) à près de 32 M€, dont une part très minoritaire restera à la charge de la collectivité".

Qui va payer cette facture (Région Alsace, Grande région Est, Département, Communauté de communes, Commune de Haguenau) ?

Quelle sera cette part "très minoritaire" qui restera à la charge des habitants de Haguenau ? Alors que l'Etat réduit ses dotations aux collectivités locales, est-il utile de se lancer dans un tel projet sans but réel, alors que la voirie communale existante est en nette dégradation ?

PIECE N° 7 - ETUDE D'IMPACT SUR L'ENVIRONNEMENT

Je fais également une remarque importante quant au trafic routier sur certains axes.

En page 128, il est précisé que les comptages automatiques réalisés sur les principaux axes ont permis les constats suivants :

- route de Marienthal : 9000 véhicules / jour dont 3,2 % de poids lourds.

En page 208, la figure 95 " Trafics moyens jours ouvrables avec % de poids lourds à l'horizon 2020" indique les chiffres suivants :

- route de Marienthal : 12100 véhicules / jour dont 6,2 % de poids lourds ;
- VLS (à l'intersection avec la route de Marienthal) : 18200 véhicules / jour avec 3,4 % de poids lourds.

Domicilié à moins de 90 mètres de l'intersection VLS - route de Marienthal, ce ne seront plus 9000 véhicules, dont 3,2 % de poids lourds, qui m'apporteront quotidiennement leurs nuisances, **mais 30300 véhicules, dont 4,5 % de poids lourds.**

Ainsi, les effets sur la santé de ma famille, ou celle de mes proches voisins, seront particulièrement accrus, qu'ils soient liés aux nuisances sonores d'un trafic triple de celui d'aujourd'hui ou à la pollution de l'air consécutive à la circulation des voitures et poids lourds empruntant ces deux axes routiers.

Par ailleurs, aucune protection sonore n'étant prévue dans ce dossier pour nos habitations, nous n'accepterons pas de subir de telles nuisances sans réaction, si cela devait rester en l'état.

Compte tenu des éléments exposés supra, je m'oppose à la réalisation de la VLS et vous demande de bien vouloir formuler un avis très défavorable à la présente enquête publique.



Réponse aux observations :

La VLS n'a pas un statut autoroutier et ni un gabarit de contournement, mais bien une vocation à créer une liaison entre les quartiers Sud de la ville, existants et futurs, à conforter l'économie et l'emploi et à pré-structurer le développement futur de la ville dans ce secteur (voir Preamble). Elle doit être considérée comme un boulevard urbain, une route à 1 voie par sens de circulation et à vitesse limitée à 50 km/h (à 70 km/h en vallée de la Moder).

Dans la traversée de la vallée de la Moder, secteur hors agglomération, sa vitesse a été réduite de 90 km/h à 70 km/h.

Elle permettra la liaison Est-Ouest, facilitera l'accès à la zone d'activités de l'Aérodrome, à la zone commerciale du Taubenhof et à la voie rapide menant à l'autoroute A4 en soulageant de nombreux axes, dont les routes de Marienthal et de Bischwiller.

La Zone d'Activités de l'Aérodrome souffre actuellement de son enclavement. Ainsi, en réutilisant l'emprise de l'ancienne voie ferrée au cœur de la zone d'activités, la VLS permettra la viabilisation de terrains non accessibles actuellement.

Différents types d'aménagement pour chacun des carrefours (giratoire, carrefour à feux, carrefour à stop, cédez-le-passage) ont été étudiés et leurs conséquences sur le fonctionnement global et la fluidité du trafic ont été analysées. Les solutions retenues sont celles qui permettent un fonctionnement optimal et par conséquent une limitation de la pollution. Les conditions de circulation simulées ont dicté le choix de feux tricolores pour les carrefours principaux qui permettent de réguler le trafic tout en sécurisant la traversée des modes doux.

Quant au coût de réalisation du projet, celui-ci sera supporté par la Communauté de communes de la Région de HAGUENAU (CCRH), maître d'ouvrage. Son endettement est nul. De plus, la VLS par l'amenée de la voirie et des réseaux divers permettra d'ouvrir à l'urbanisation de nouveaux secteurs programmés par le PLU. La Ville de HAGUENAU participera au financement de la VLS à l'aide d'un fonds de concours au profit de la CCRH lequel sera alimenté par le produit de la vente de terrains et de la Taxe d'Aménagement. A ce fonds de concours, se rajouteront le Fonds de Compensation de la TVA et les subventions dont pourra bénéficier la CCRH.

Les nuisances acoustiques générées par le projet de VLS ont été étudiées. L'impact acoustique correspond à la contribution sonore de la VLS seule, calculé en prenant en compte le trafic prévisionnel à terme (2040). Il ne doit pas dépasser les seuils réglementaires relatifs à la création d'une voie nouvelle en zone d'ambiance sonore modérée, à savoir 60 dB(A) de jour et 55 dB(A) de nuit, pour les bâtiments d'habitation et 60 dB(A) de jour pour les établissements d'enseignement. Les résultats sont inférieurs à ces seuils et aucune mesure de protection n'est réglementairement nécessaire.

Par ailleurs, la VLS réduira significativement les émissions de polluants sur les axes soulagés et les concentrations de polluants aux abords de la VLS resteront largement inférieures aux niveaux réglementaires devant les habitations.

• Observation 29 Société Alsacienne d'entomologie - CERPEA - SFS

Rappel des observations : Le courrier complet est joint en pièce annexe.

CONCLUSION

A la lecture de ce document d'étude d'impact et de ses annexes, nous naturalistes, pouvons résumer les points suivants.

Un effort de prospection naturaliste a été entrepris, c'est indéniable. De nombreux éléments démontrent que bon nombre de milieux sont remarquables qu'ils hébergent des populations d'espèces menacées et souvent protégées ; nous le monde des naturalistes le savions déjà d'où notre forte mobilisation. Ils ont été cartographiés ici. Face à ce type de milieux et de contexte il aurait été judicieux et nécessaire :

- d'une part d'intensifier les prospections de terrain. On n'est pas face à des milieux banalisés, dépourvus d'enjeux. La potentialité est bien là.
- de prospector toutes les surfaces impactées par le trajet et ses abords.
- d'actualiser les premiers relevés périodiquement
- d'actualiser les cartes (données reportées)
- de réactualiser les fonds de cartes aériennes ou graphiques.
- de l'absence de recherches suffisantes de certaines espèces protégées.
- de l'absence de groupes entiers de la faune aussi présents et menacés (invertébrés, insectes : coléoptères, syrphes, abeilles sauvages...) de la fonge (champignons).

Nous contestons vivement l'usage des fonds de cartes largement périmées, pour certains datant de 10 ans voir 20 ans !

La municipalité, coordinatrice de ces opérations et amplement informée, se devait de mettre en place des cahiers des charges complets et d'être exigeante sur la qualité des rendus et leur complétude. Bon nombre d'études commencent à dater, par exemple de 2008, depuis le temps il aurait été largement possible de les tenir à jour et si besoin de les réactualiser. Les élus et les fonctionnaires spécialisés auraient pu relever par exemple les cartes trop anciennes, certaines erreurs, etc.

Face à cela, nous estimons qu'il reste hasardeux de se prononcer sur les impacts qu'aura la réalisation de ce projet.

Les mesures de compensations, aux effets aléatoires, sont de notre point de vue bien insuffisantes et a minima. Nous contestons la pertinence de bon nombre des mesures proposées, car elles sont insuffisantes, incertaines quant à leur succès et basées sur des diagnostics partiels, insuffisants et ayant besoins d'être actualisés, complétés et affinés. Les propositions faites manquent d'ambitions et se limitent au strict minimum requis. Nous ne pouvons qu'encourager les élus à l'élaboration d'un programme de préservation de la biodiversité nettement plus convaincant et pertinent.

Réponse aux observations :

Les prospections écologiques ont été réalisées en 2008. Des prospections complémentaires n'ont pas été menées depuis par des bureaux d'études dans le cadre du projet de la VLS. Cependant, la zone est

régulièrement parcourue depuis 2009 par les associations naturalistes du secteur qui font part de leurs observations, dont celles des signataires. Cette contribution à l'amélioration de la connaissance écologique du secteur est bien prise en compte et nous prenons note de vos nouveaux éléments.

De plus, il est prévu, dans le cadre de l'élaboration du dossier de demande de dérogation exceptionnelle de destruction et/ou de déplacement d'espèces animales ou végétales protégées que soit réalisée une mise à jour des connaissances. Ainsi, le maître d'ouvrage sera attentif à exiger, sur le fuseau constitué par le tracé et les abords de la VLS, de nouvelles prospections de terrains concernant, en particulier, les 3 espèces de gagées, le Corynéphore blanchâtre, la Sanguisorbe officinale, les insectes patrimoniaux dont le Pique-Prune, le Lucane cerf-volant, les Azurés, le Cuivré des marais, l'agreste,... visant à une actualisation des données et de l'analyse des impacts, le cas échéant.

La description de la séquence paysagère a été réalisée par un paysagiste qui a confondu les tilleuls avec des hêtres, ce qui ne remet en cause l'analyse écologique.

Lors des investigations sur les insectes qui ont eu lieu en 2008, il n'avait en effet pas été mis en évidence la présence de coléoptères patrimoniaux.

Les passages pour la petite faune ont été positionnés pour permettre à la petite faune de rejoindre des milieux qui lui sont favorables. Ces passages ne sont pas destinés aux seuls amphibiens mais à l'ensemble de la petite faune, dont les hérissons ou autres petits mammifères terrestres.

La mesure compensatoire pour la lande sableuse correspond à restaurer à l'intérieur même de la lande de l'aérodrome 1,2 ha de cet habitat qui se boise (espèces invasives type prunus, ...) et non pas à défricher du boisement existant (page 170).

On est surpris de l'ampleur de certaines compensations :

- Compensation zones humides : Renaturation de cultures sur sol humide (0,64 ha) et gestion écologique de prairies humides (0,09 ha)

Page 172 (pdf.178) EI

Les surfaces indiquées entre parenthèses correspondent à 0,73 ha de zones humides impactées, respectivement compensées par 1,28 ha de renaturation de cultures sur sol humide (x2) et 0,27 ha de gestion écologique (x3).

• Observation 30 KRIEGER

Rappel des observations :

Observation n° 5

KRIEGER Jean-Claude et Virginie pour
SCEA KRETZSCHMAR et EARL KRIEGER
136 route de Weitbruch 67500 HAGUENAU
- Nous observons que suite à la réunion du
3 novembre concernant la direction des grands
projets, promesse nous a été faite que le
fossé à ciel ouvert qui traverse notre exploitation



CS

Observation n° 5 (suite)

sera busé jusqu'au ROTHBACH. Merci nous y sommes
très favorables. Par contre, le problème est
que l'eau qui arrive de la route est sans
doute polluée et rentre dans le ROTHBACH
qui alimente les étangs HERZOG. Nous puisons
l'eau de ces étangs pour irriguer toute
notre exploitation agricole. Nous vous rappelons
que toute la zone du ROTHBACH est classée
NATURA 2000. Avez-vous le droit de ramener
de l'eau polluée dans une telle zone?

- Peut-on profiter de la "sortie" qui va vers
l'hôpital pour avoir "une sortie" vers
notre exploitation? Nous souhaiterions nous
aussi profiter de la VLS, car ainsi nous
pourrions davantage développer notre magasin
de vente à la ferme. (c'est la violation
de la VLS de conforter l'économie locale)

Comme indiqué en réunion du 3 novembre 2015 et reformulée lors de l'entrevue du 2 décembre 2015, le rejet des eaux pluviales de la Voie de Liaison Sud est envisagé à l'aide d'une buse enterrée dans l'emprise du chemin rural traversant l'exploitation maraîchère. A l'entrée de la zone NATURA 2000 jusqu'au ruisseau Rothbaechel, afin de perturber au minimum le milieu naturel, les eaux sont prévues d'être acheminées à l'aide d'un fossé.

Les eaux pluviales de la Voie de Liaison Sud sont, dans ce secteur, stockées et traitées réglementairement dans les tranchées drainantes attenantes à la chaussée. Les eaux qui en sortiront à débit limité sont considérées comme propres à être rejetées dans le milieu naturel que celui-ci soit ordinaire ou classé en zone NATURA 2000. Ces eaux épurées peuvent ainsi alimenter des étangs utilisés à des fins d'irrigation.

Nous prenons note de la demande de raccordement de l'exploitation maraîchère à la Voie de Liaison Sud au droit du carrefour à créer donnant un nouvel accès au Centre Hospitalier. Dans cette hypothèse, M. KRIEGER envisage la délocalisation du magasin actuel dans le secteur Nord de l'exploitation ainsi que l'éventualité d'une participation financière à la réalisation de l'accès. Cette demande sera mise à l'étude lors de la prochaine phase d'études avant travaux et M. et Mme KRIEGER seront tenus informés de ses conclusions.

Un courrier sera adressé à M. et Mme KRIEGER.

• Mail 15 LUX

Rappel des observations :

De: Frederic LUX <lux.frederic@wanadoo.fr>
Envoyé: mercredi 11 novembre 2015 23:40
À: BAL Ecrire
Objet: Enquête publique voie de liaison Sud (Bureau n°7)

REÇU LE
12 NOV. 2015
DIRECTION GENERALE DES SERVICES
Communauté de Communes
& Ville de Haguenau
MEL m 015

Bonjour,

Après avoir pris connaissance du projet de la voie de liaison sud, il apparaît nettement que la mise en service de cette voie est susceptible de réduire significativement l'important trafic quotidien de l'avenue Leriche et par conséquent les nuisances qui y sont liées, notamment au niveau de la pollution et des embouteillages. Nous y sommes donc globalement favorables et souhaitons un aménagement de ce type depuis des années.

Un certain nombre de points me semble curieux, tels l'important virage se situant entre la route de Weitbruch et les Missions Africaines ou le fait que la voie de liaison traverse l'avenue Leriche et la route de Weitbruch au lieu de les contourner (par un contournement plus large).

Par ailleurs, il me semble important de préciser que de nombreuses rues et chemins sont régulièrement empruntés par des promeneurs aux alentours du chateau Walk et derrière le centre hospitalier. Il serait donc judicieux de créer certains aménagement afin de permettre aux promeneur de traverser la voie de liaison sud en toute sécurité au niveau des points les plus fréquentés.

Cordialement,

M. et Mme Lux Frédéric

Réponse aux observations :

La VLS n'a pas un statut autoroutier et ni un gabarit de contournement, mais bien une vocation à créer une liaison entre les quartiers Sud de la ville, existants et futurs, et à pré-structurer le développement futur de la ville dans ce secteur (voir Préambule). C'est pourquoi, elle doit rester proche de la limite de la ville actuelle. Elle ne peut donc contourner plus largement l'avenue Leriche et la route de Weitbruch.

La VLS doit être considérée comme un boulevard urbain, une route à 1 voie par sens de circulation et à vitesse limitée à 50 km/h. Dans ces conditions, des aménagements sécurisés pour la traversée des piétons-cycles seront réalisés avec une attention particulière pour le secteur Château Walk - centre hospitalier fréquenté par les promeneurs.

Le franchissement de la voie ferrée qui permettra la suppression du passage à niveau doit être le plus perpendiculaire à la voie ferrée et respecter les normes d'accessibilité de l'espace public (ce qui lui confère une grande longueur). La VLS doit, en outre, s'éloigner suffisamment des habitations de la route de Weitbruch. Ces contraintes conditionnent fortement l'implantation du pont et le changement de direction pour rejoindre la zone de l'aérodrome après avoir franchi la voie ferrée.

• Lettre 3 - GUNTHER

Rappel des observations :

Commissaire Enquêteur : Jean-Dominique MONTEIL
Dossier n° E15000204/67 (Enquête publique préalable à Déclaration d'Utilité Publique - DUP)

Haguenau, le 2 novembre 2015

Objet : Contournement Sud

Monsieur le Commissaire Enquêteur,

Je veux attirer votre attention sur le risque d'une nette dégradation des possibilités d'accès, entrée et sortie, à la Jardinerie Günther en cas de branchement de la VLS à la route de Strasbourg en face de l'hôtel Les Pins à l'aide d'un simple croisement à feux.

En effet, dans ce cas, il est à prévoir la constitution de files de véhicules en provenance de Strasbourg à l'arrêt aux feux qui empêcheront les clients d'accéder et de quitter la Jardinerie.

Pour infos, la Jardinerie Gunther emploie environ 15 personnes à équivalent temps plein et reçoit jusqu'à 800 véhicules jours, soit 1600 mouvements entrée/sortie sur la Route de Strasbourg.

Il est essentiel pour la bonne marche économique de l'entreprise que la liberté de ces mouvements ne soit pas entravée.

J'ai une réelle crainte à propos du risque de création de files de véhicules statiques devant notre accès à certaines heures de la journée qui correspondent aussi à des pics de notre activité. (16h à 18h par exemple)

L'option d'un raccordement de la VLS à la Rte de Strasbourg par un carrefour à feux causera un grand tort à l'accessibilité de la jardinerie Gunther car cette option créera une file d'attente qui bloquera l'accès à la Jardinerie en reportant les files du feu du lycée à notre niveau.

Le marquage en damier sur la Rte de Strasbourg à la hauteur de l'accès à la Jardinerie risque de ne pas être respecté par les automobilistes venant de Strasbourg et même au cas où il serait respecté, il ne permettra qu'à peu de véhicules de sortir en une fois, créant de ce fait une file d'attente à la sortie de la Jardinerie, ce qui sera d'un mauvais effet pour les clients et donc les incitera à aller faire leurs achats ailleurs.

(Le damier à la sortie de la rue de l'Aqueduc donnant sur la route de Schweighouse ne permet qu'à une seule voiture de s'engager pour aller vers le centre-ville quand il n'est pas occupé par un véhicule

venant de Schweighouse. Pour info, j'habite Chemin du plateau et pour aller en ville, je sors route de Wintershouse, pour éviter les soucis route de l'aqueduc!)

(Le damier rue de la Vieille Ile, rue du maire Traband n'est pas non plus toujours respecté!)

Une option en cas de carrefour à feux est d'intégrer la sortie de la Jardinerie avec un feu dans le carrefour. (Voir dessin en PJ.)

Une autre option est la création d'un rond-point intégrant une entrée/sortie pour la Jardinerie. (Voir dessin en PJ.)

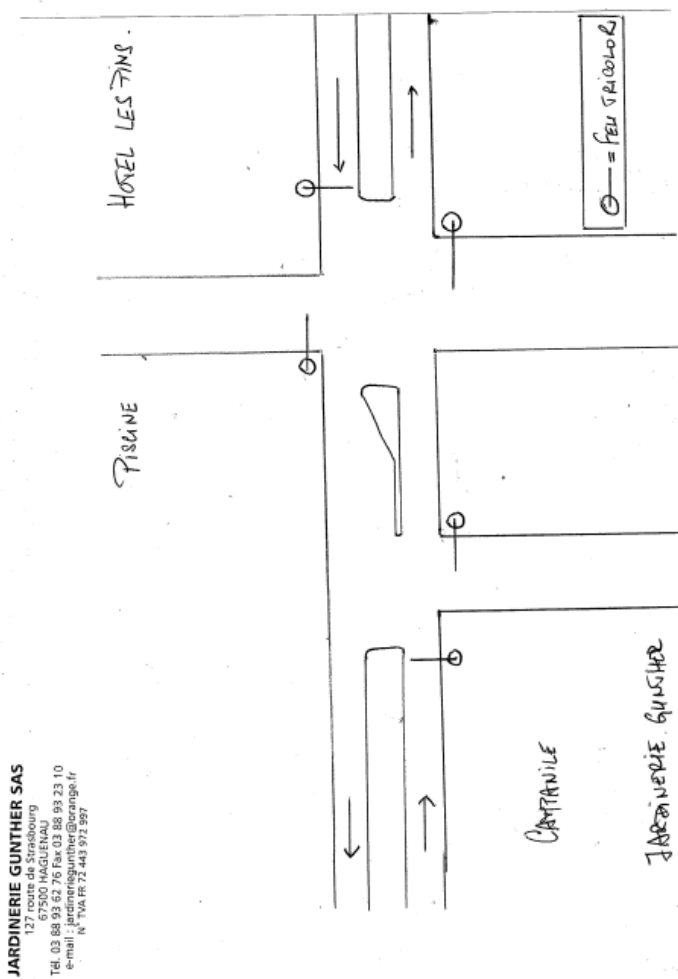
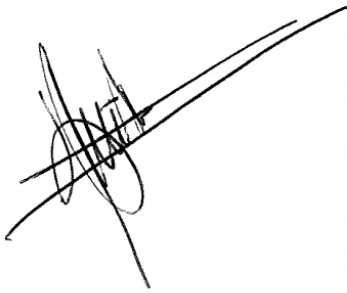
Un autre problème devra aussi être évoqué, celui du stationnement des bus de transport scolaire sur l'aire de stationnement entre l'entrée de la jardinerie et le raccordement de la VLS en attente de places libres devant le lycée technique et la création de bouchons à ces horaires.

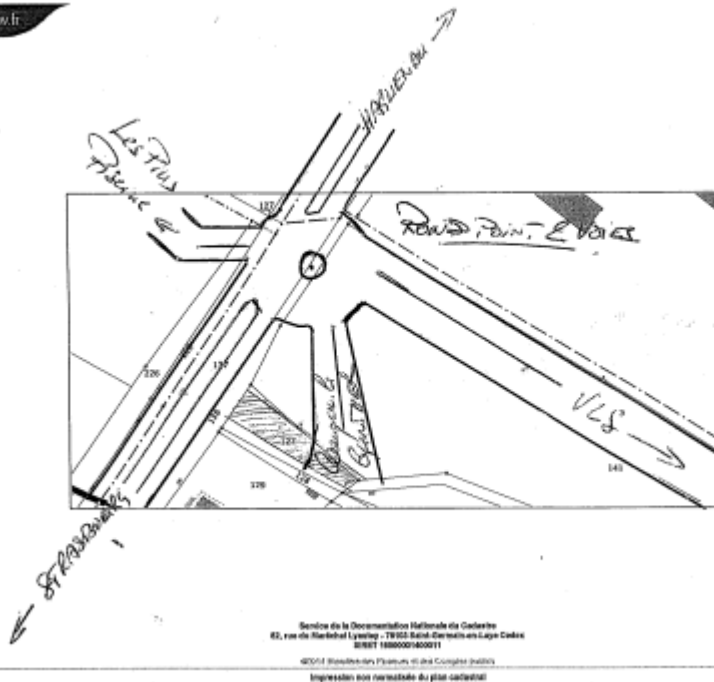
Il serait un comble que la création de la VSL crée un accès privilégié au futur centre commercial avec des enseignes nationales de bricolage et de jardinage et crée un handicap d'accès pour des commerces indépendants et locaux.

Dans l'attente,

Veuillez agréer, Monsieur le Commissaire Enquêteur, mes sincères salutations.

Günther Raphaël.





Réponse aux observations :

Nous prenons note des propositions de M. GÜNTHER.

L'aménagement du carrefour de la route de Strasbourg avec la VLS a été étudié et ses conséquences sur le fonctionnement global analysées.

Les conditions de circulation simulées ont dicté le choix d'un carrefour à feux qui permet de réguler le trafic tout en sécurisant la traversée des modes doux. Son aménagement, dimensionné en conséquence, maintiendra dans de bonnes conditions les accès à la route de Strasbourg des entreprises riveraines, dont celui de la jardinerie GÜNTHER et de l'hôtel CAMPANILE.

Avec l'arrivée de la VLS, la route de Strasbourg, au droit du lycée Heinrich - Nessel, sera délestée de 30% de son trafic, ce qui permettra d'améliorer les conditions de desserte des transports scolaires.

• Lettre 4 - HILSZ

Rappel des observations :

Jean HILSZ
2, rte de Wintershouse
67500 HAGUENAU
Tél.: 03 88 93 95 83
Mel.: J.hilsz@orange.fr

- 4 NOV. 2015
DIRECTION GÉNÉRALE DES SERVICES
Communauté de Communes
& Villes de Haguenau

LETTRE m 04

Haguenau, le 02 novembre 2015

Monsieur le Commissaire Enquêteur

Hôtel de Ville
1 place Charles de Gaulle
B.P. 10249
67504 HAGUENAU Cedex

Objet: Enquête publique concernant le projet de voie de liaison Sud (VLS) présenté par la ville de Haguenau.

Monsieur,

Depuis des décennies les candidats à la municipalité de Haguenau inscrivait dans leurs programmes électoraux la création d'un contournement Sud de Haguenau pour les raisons suivantes :

- Délester la route de Strasbourg et le pont dit du « chemin de fer » et détourner des rues de l'agglomération les poids-lourds allant de la D1340 vers la zone de l'aérodrome ou vers la D29 et vice versa.
- Permettre à la population du Sud-est de Haguenau et celles des agglomérations voisines (*Oberhoffen/Moder, Kaltenhouse, Marienthal et Bischwiller*) voulant rejoindre la D 263 ou la D1340 de le faire sans passer par le centre de Haguenau.

Le susdit projet VLS ne représente plus qu'un avatar du projet si longtemps annoncé et attendu. Mais étant donné les difficultés budgétaires qui grèvent actuellement les possibilités de l'Etat et des collectivités locales ainsi que des régionales, il me semble qu'il vaut mieux que le projet actuellement proposé se réalise plutôt que de retomber dans l'inaction.

Il ne faudrait cependant pas complètement omettre les buts primitivement assignés au projet primitif. C'est dans ce but que je me permets les remarques suivantes :

1. Il faudrait rendre la VLS prioritaire sur toute sa longueur.

Equiper les croisements importants (route de Marienthal, route de Bischwiller) de ronds-points d'une taille suffisante pour permettre un passage sans difficultés aux poids-lourds et autocars
Supprimer les raccordements non indispensables des voies secondaires à la VLS

2. Il ne faudrait pas que dans une future urbanisation des terrains bordant la VLS, des

constructions on ait un accès direct sur cette VLS (empêcher : stationnements parasites, obstructions causées par des livreurs, des déménageurs ainsi que des véhicules et engins des divers corps des métiers du bâtiment et autres). Combien de villes ont dû se lancer et se lancent encore dans de coûteuses modifications pour palier aux inconvénients des susdits accès directs aux voies à trafic important.

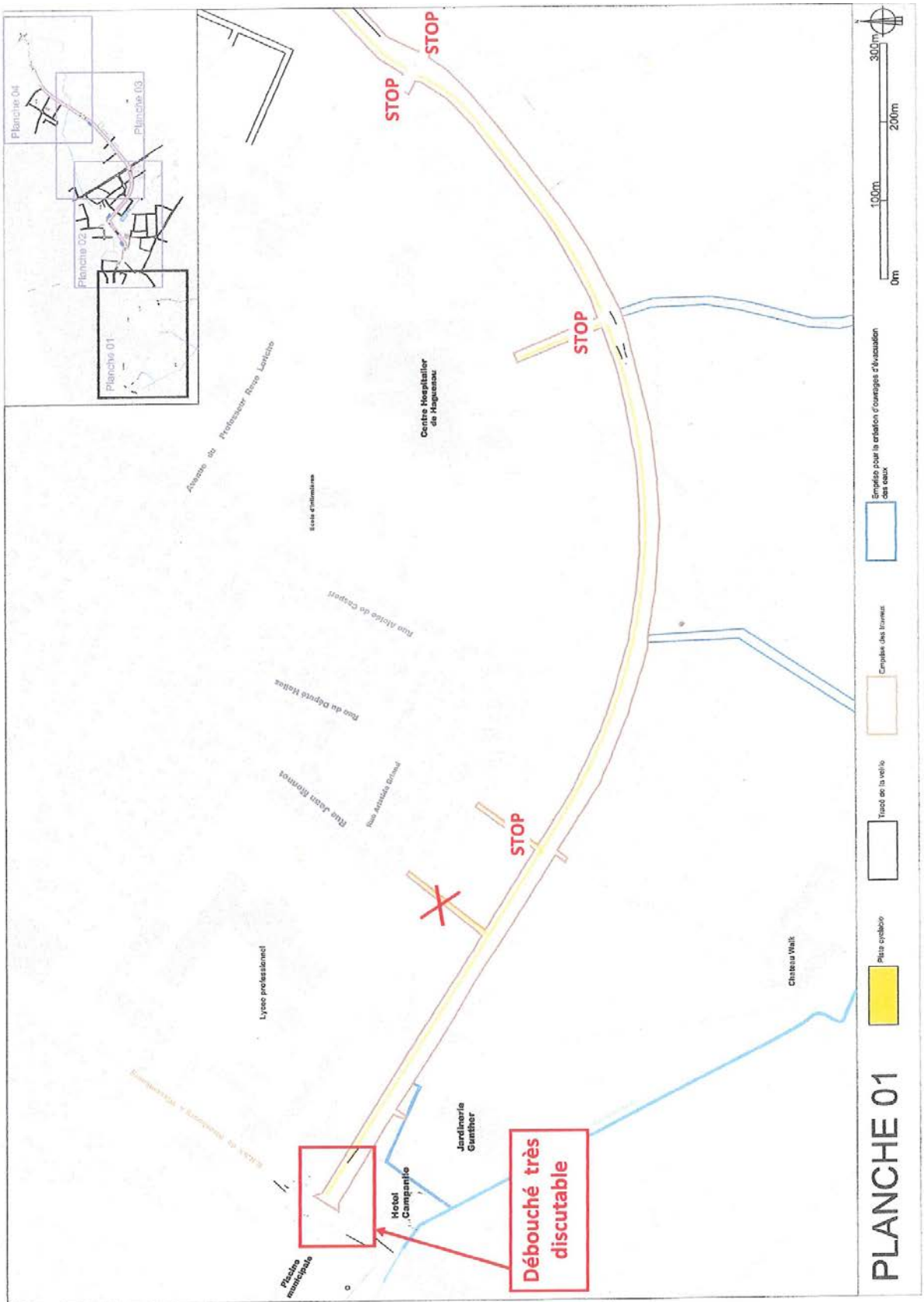
3. Si les autobus de la ville sont appelés à emprunter la VLS, il faut dès à présent prévoir les points d'arrêts sur des plages jouxtant la VLS pour éviter les arrêts en pleine voie.
4. Il ne faudrait pas de débouché sec de la VLS sur la D263 (rte de Strasbourg), tel qu'il est présenté dans le projet. Cela produirait à cet endroit les pires difficultés de circulation aux heures de pointe. A ces heures on retrouve sur cette route, près du LTI (Lycée Technologique et Professionnel)
 - a. une kyrielle d'autocars manœuvrant pour déposer ou reprendre des élèves)
 - b. les élèves qui arrivent avec leurs voitures personnelles et cherchent à garer leurs véhicules,
 - c. toutes les automobiles (nombreuses) dont les occupants soit veulent regagner leurs lieux de travail, soit en reviennent
 - d. un bon nombre de poids lourds.

Il ne faut pas oublier qu'à ces moments là des véhicules des services de santé, de sécurité ou de lutte contre l'incendie peuvent être appelés à passer par là en urgence. La densité du trafic peut alors les retarder gravement.

5. La traversée de la Moder. Pour déboucher sur la route du Rhin (D29) la VLS doit enjamber la Moder et traverser les terrains alluvionnaires de ce cours d'eau.
Il arrive que la Moder ait des crues courtes mais ravageuses. Il n'y a pas si longtemps elle à emporté un tronçon de la rue du Lerchenberg (à l'ouest de la ville). Il faudrait que les services compétents veillent à ce qu'un pareil dommage ne puisse pas emporter la VLS sur les susdits terrains alluvionnaires.

J'ai l'honneur de vous adresser la présente dans le cadre de l'enquête publique ouverte du 19 octobre 2015 au 20 novembre 2015 à Haguenau en vous présentant avec mes observations l'expression de mes sentiments distingués.





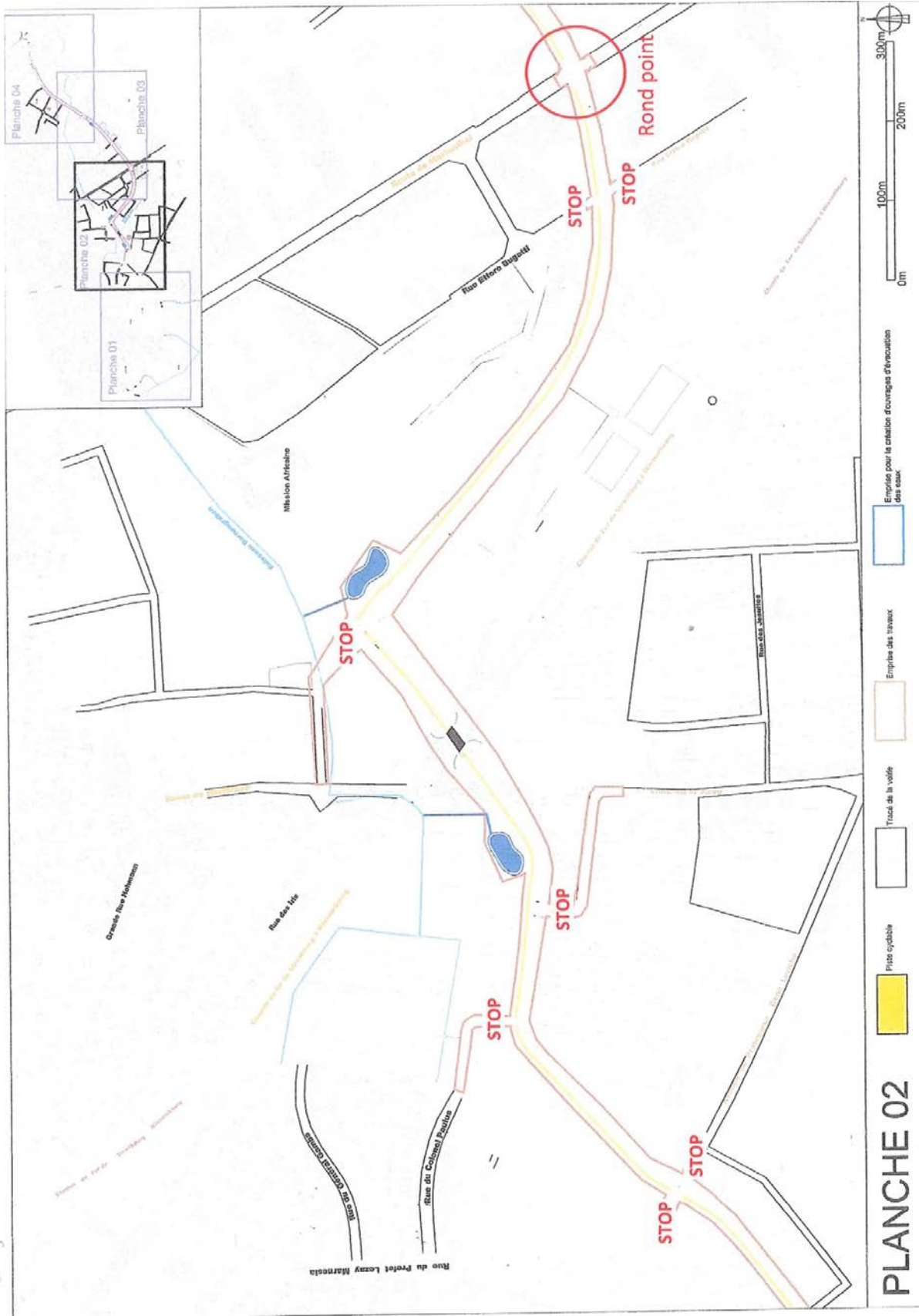
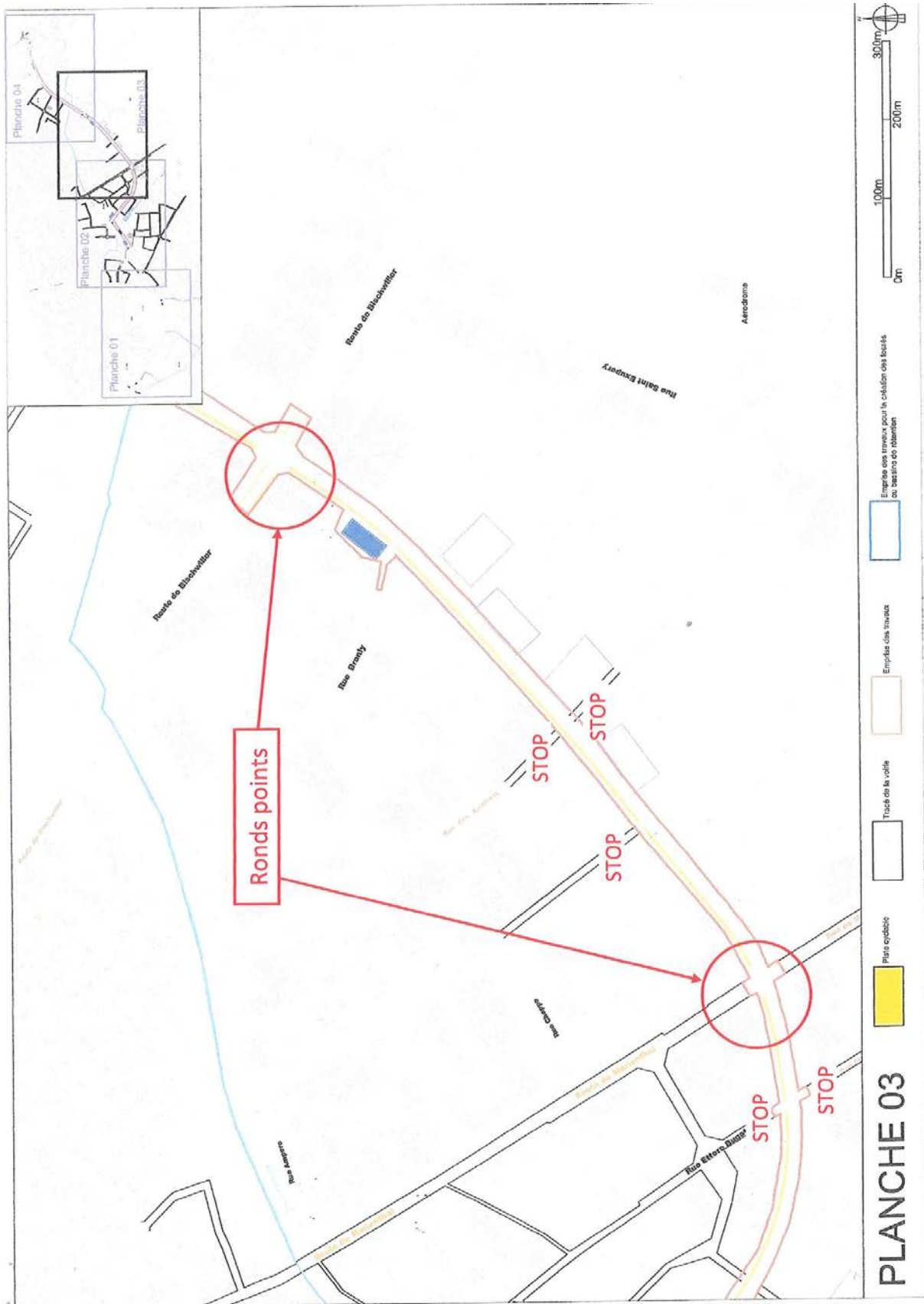
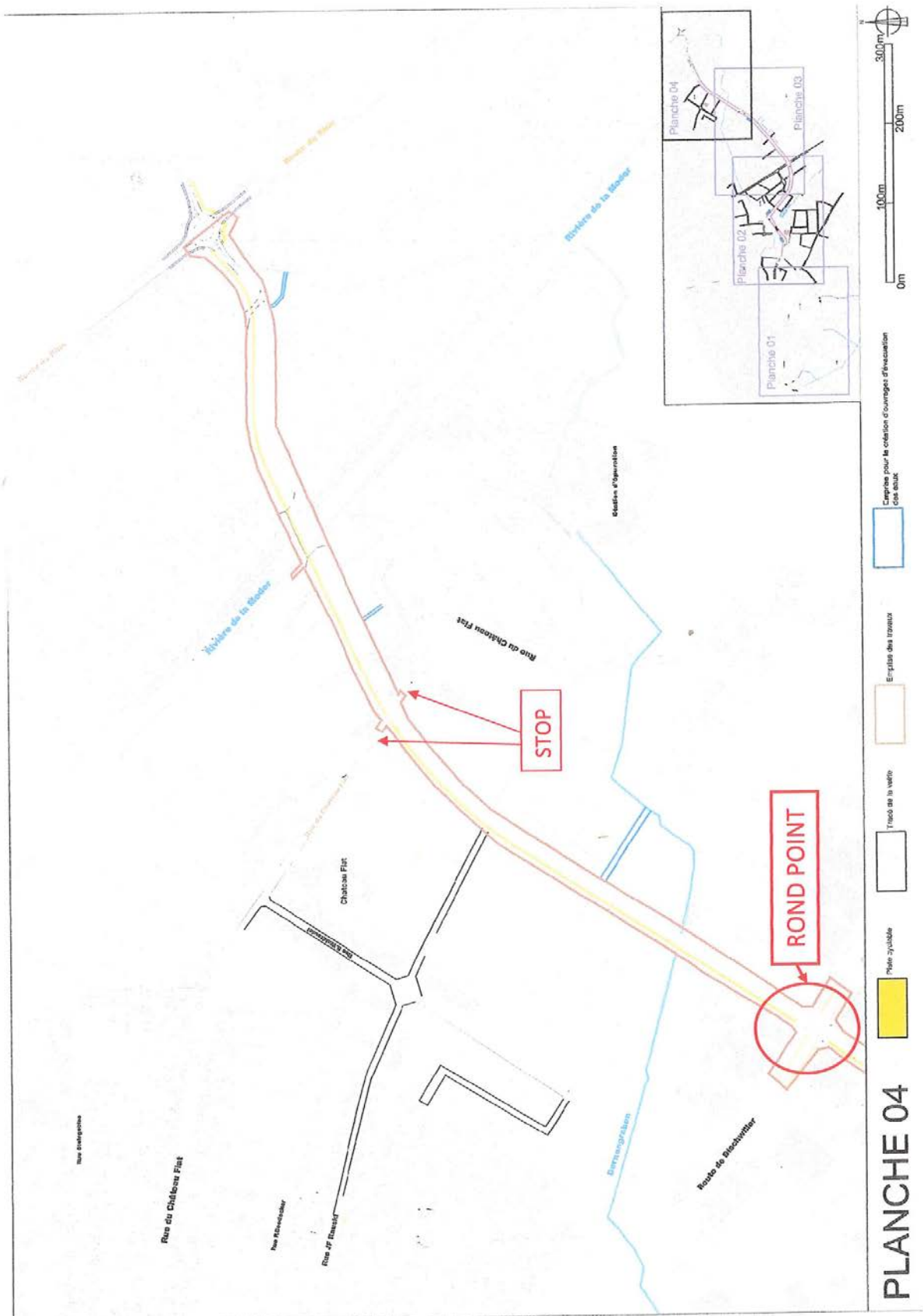


PLANCHE 02





Réponse aux observations :

Commissaire Enquêteur : Jean-Dominique MONTEIL
 Dossier n° E15000204/67 (Enquête publique préalable à Déclaration d'Utilité Publique - DUP)

La VLS n'a pas un statut autoroutier et ni un gabarit de contournement, mais bien une vocation à créer une liaison entre les quartiers Sud de la ville, existants et futurs, et à pré-structurer le développement futur de la ville dans ce secteur (voir Préambule). Elle doit être considérée comme un boulevard urbain, une route à 1 voie par sens de circulation et à vitesse limitée à 50 km/h.

1. Différents types d'aménagement pour chacun des carrefours (giratoire, carrefour à feux, carrefour à stop, cédez-le-passage) ont été étudiés et leurs conséquences sur le fonctionnement global et la fluidité du trafic ont été analysées. Les solutions retenues sont celles qui permettent un fonctionnement optimal.

Les conditions de circulation simulées ont dicté le choix de feux tricolores pour les carrefours principaux qui permettent de réguler le trafic tout en sécurisant la traversée des modes doux.

Le raccordement de la VLS vers la rue du Député Hallez sera réservé aux modes de déplacements doux (pas de connexion pour les automobiles) et celui vers la rue Jean Monnet sera supprimé.

2. Les accès directs sur la VLS seront limités.

3. Le principe général adopté pour les bus RITMO est celui d'un arrêt en pleine voie. Il permet l'optimisation des temps de parcours et la sécurité des traversées piétonnes.

4. Avec l'arrivée de la VLS, la route de Strasbourg, au droit du lycée Heinrich - Nessel, sera délestée de 30% de son trafic, ce qui améliorera les conditions de circulation à tout moment de la journée.

Une réflexion est en cours sur l'aménagement d'un parking dans ce secteur afin d'offrir une capacité en stationnement plus importante et favoriser le covoiturage et l'intermodalité.

La nouvelle desserte arrière de l'hôpital permettra d'améliorer la situation actuelle concernant l'accès pour les véhicules d'urgence.

5. La traversée de la vallée inondable de la Moder par la VLS a fait l'objet d'une étude hydraulique avec une modélisation 2D précise des incidences hydrauliques. Les conclusions de cette étude ont été prises en compte pour le dimensionnement de l'ouvrage de franchissement de la Moder et des ouvrages de décharge de telle sorte que le remblai de la VLS permette l'écoulement d'une crue centennale de la Moder et ne fasse pas barrage.

Cette étude hydraulique sera jointe au dossier d'autorisation au titre de la Loi sur l'Eau, lequel fera également l'objet d'une enquête publique.

• Lettre 5 - LAVOILLOTTE

Rappel des observations :

Marie-Chantal & François
LAVOILLOTTE
18, rue de la piscine
67500 HAGUENAU
☎ +33 (0) 388 933 770
lavoillotte.f@evc.net

REÇU LE
- 9 NOV. 2015
DIRECTION GÉNÉRALE DES SERVICES
Communauté de Communes
& Ville de Haguenau

LETTRE n°5

à Monsieur le commissaire enquêteur
Dossier VLS
1 place DE GAULLE
67500 Haguenau

Haguenau le 1er novembre 2015

Objet : Enquête publique préalable à la Déclaration d'Utilité Publique du projet de contournement sud de Haguenau, appelé VLS

Monsieur le Commissaire Enquêteur,

Vous avez en charge l'analyse des opinions des habitants de Haguenau concernant la VLS et nous voudrions vous donner le nôtre.

Cette voie nous a été présentée comme devant permettre principalement le détour des camions qui viennent de l'Est de notre ville et veulent rejoindre l'A4.

Ce projet, qui va coûter 35 millions d'euros, méritent deux commentaires principaux :

- la connexion à la route de Strasbourg

- la proposition de la faire démarrer au droit de la rue de la piscine va générer des embouteillages dangereux : nous habitons rue de la piscine et nous avons une expérience précise du trafic à cet endroit :
 - l'accès à la piscine, à son parking utilisé tout au long de l'année par les clients de la piscine en été et les étudiants du Lycée les autres saisons génère un flux de véhicules important à toute heure, pas seulement le matin et le soir, mais à chaque creux dans les emplois du temps,
 - la pose d'un feu tricolore à cet endroit, ou celui d'un rond-point, va créer des files rendant l'accès au Lycée et à la Jardinerie Gunther dangereux, des temps d'attentes importants et une pollution correspondante.
- l'utilisation du carrefour existant, un peu plus au Sud (comme cela avait été prévu à l'origine) nous paraît plus judicieux car déportant les éventuelles files vers des zones sans accès important,

- le rejet de cette solution du fait du petit ruisseau et de la "zone humide" me paraît vraiment peu raisonnable au vu des nuisances que créera le carrefour au niveau de la rue de la piscine. D'autant plus qu'il est possible de dévier le tracé de ce ruisseau à peu de frais.

- la prolongation de la VLS au delà de la Route de Marienthal

Il existe déjà une rue qui relie cette route à la route de Bischwiller : la rue Saint Exupéry. Cette rue est assez large pour être aménagée et recevoir le trafic dont il est question. Ensuite, la partie de la route de Bischwiller à la route du Rhin ne présente aucun intérêt car il y a très peu de trafic, et la rue des Quatre Vents qui fait cet office n'est absolument pas saturée, loin s'en faut. L'abandon de ce tronçon permettrait de réduire fortement le budget (le projet prévoit de traverser des terrains inondables et de construire un important ouvrage d'art).

Sans la modification du projet avec nos propositions, nous votons contre ce projet VLS tel qu'il est présenté. Si nos propositions sont acceptées, nous serons d'accord.

Nous espérons que nos propositions rencontreront un avis favorable, et vous prions de croire, Monsieur le Commissaire Enquêteur en notre considération.



Marie & François Lavoillotte

Réponse aux observations :

La VLS n'a pas un statut autoroutier et ni un gabarit de contournement, mais bien une vocation à créer une liaison entre les quartiers Sud de la ville, existants et futurs, et à pré-structurer le développement futur de la ville dans ce secteur (voir Préambule). Elle doit être considérée comme un boulevard urbain, une route à 1 voie par sens de circulation et à vitesse limitée à 50 km/h.

Avec l'arrivée de la VLS, la route de Strasbourg, au droit du lycée Heinrich - Nessel, sera délestée de 30% de son trafic, ce qui améliorera les conditions de circulation à tout moment de la journée. Les conditions de circulation simulées à l'échéance de mise en service de la VLS ont dicté le choix d'un carrefour à feux dont l'aménagement sera dimensionné en conséquence et maintiendra dans de bonnes conditions les accès à la route de Strasbourg des entreprises riveraines.

Une réflexion est en cours sur l'aménagement d'un parking dans ce secteur afin d'offrir une capacité en stationnement plus importante et favoriser le covoiturage et l'intermodalité.

Le choix de la variante de tracé 4B a fait l'objet d'une concertation préalable (2009 - 2010 - 2011) et d'une traduction en emplacement réservé au PLU approuvé en novembre 2012. Il a été retenu pour plusieurs raisons. Tout d'abord, la variante 4B préserve aussi bien l'environnement humain (espace de promenade) que naturel (ruisseau Rothbaechel et ses prairies humides, bois du Château Walk). Elle limite l'impact paysager et offre de meilleures potentialités urbaines en permettant une urbanisation d'entrée de ville par la réalisation d'une extension urbaine au Sud du Domaine de l'Europe. Enfin, elle rejoint directement le pôle de loisirs (piscine, tennis, Bowl d'Hag) et le lycée Heinrich - Nessel et diversifiera leur accessibilité par les modes de déplacements doux et les transports en commun. C'est le choix d'un boulevard urbain.

Concernant le prolongement de la VLS au-delà de la route de Marienthal, la variante de tracé réutilisant la rue Saint-Exupéry avait été étudiée. Nous rappelons que la VLS ne répond pas uniquement à un objectif purement routier (voir Préambule). La VLS a aussi pour vocation de conforter l'emploi et l'économie et de constituer la colonne vertébrale des nouveaux quartiers envisagés par le PLU au Sud de HAGUENAU.

Commissaire Enquêteur : Jean-Dominique MONTEIL

Dossier n° E15000204/67 (Enquête publique préalable à Déclaration d'Utilité Publique - DUP)

Ainsi, en réutilisant l'emprise de l'ancienne voie ferrée au cœur de la zone d'activités de l'Aérodrome, la VLS permettra la viabilisation de terrains non accessibles actuellement et, au-delà de la route de Bischwiller, elle accompagnera le développement de l'habitat dans le secteur du château Fiat. En reliant la route de Marienthal à la route du Rhin par un trajet direct, elle permettra la liaison Est-Ouest, facilitera l'accès à la zone d'activités de l'Aérodrome, à la voie rapide menant à l'autoroute A4 et rendra l'accès à la zone commerciale du Taubenhof plus aisé pour les habitants du Sud - Ouest en soulageant l'entrée de ville par le rond-point Cassin, les rues du Canal, du Château Fiat, de la Garance, la route de Bischwiller, la rue de la Redoute, les boulevards périphériques et la route de Strasbourg.

• **Lettre 6 - GOUVERNEUR - GILLIG**

Rappel des observations :

Si je ne m'oppose pas à ce projet dans son ensemble, ni sur la nécessité de créer une voie de liaison pour desservir les quartiers sud de Haguenau, je souhaite par la présente vous faire part de quelques remarques concernant la pertinence du tracé, ainsi que les critères pris en compte pour effectuer des choix.

I) Sur le tracé en lui-même et par secteurs

A) Variante 4 b :

Dans la notice explicative jointe au dossier il est mentionné que l'augmentation de population prévue dans les décennies à venir pour notre commune est d'au moins 10 000 habitants. Dans ces circonstances , on peut observer que pour la connexion avec le route de Strasbourg, tout au sud c'est l'option 4 b qui a été retenue. Or celle-ci comporte deux inconvénients majeurs :

D'une part elle longe le lycée d'enseignement général et technologique, A Heinrich, **et de ce fait ne permettra plus son développement ultérieur.** Or il est à noter que la ville de Haguenau dispose seulement de 3 lycées d'enseignement général et technologique,

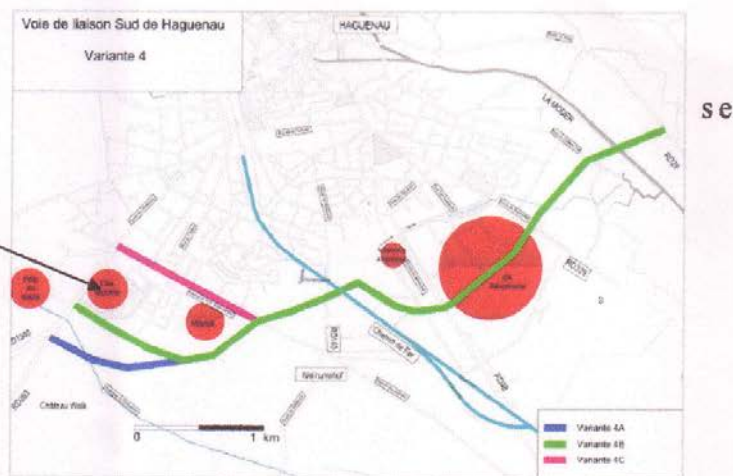
- Un lycée privé, l'institution Sainte Philomène, extrêmement contraint au niveau de l'urbanisme, car en plein centre ville, ne pouvant se développer davantage et refusant des élèves.
- Un premier lycée publique, le lycée Schuman, lui aussi très contraint en matière de développement futur car aussi au centre ville.
- Et le lycée A Heinrich, route de Strasbourg.

Ces lycées par ailleurs accueillent une population d'élèves venant de tout le nord du Bas-rhin, il faudrait ainsi, ne pas prendre en compte seulement l'augmentation de population de la ville de Haguenau mais de tout le secteur de recrutement.

En choisissant l'option 4 b longeant ce dernier, la ville de Haguenau se prive d'une possibilité de développement futur !

Il est à noter que dans le tableau d'analyse multicritère (page 29 de la notice explicative) la note de 5 a été attribuée à la variante 4b contre 4 pour la 4 a, pour ce qui est de la capacité de développement de la ville, alors que c'est tout le contraire qu'il faudrait faire ! Comment les notes ont-elles été attribuées ?

Lycée A Heinrich, ne pouvant plus développer en cas de choix de la variante 4 b !



c) Potentialités urbaines

Les notes attribuées à chacune des variantes pour les potentialités urbaines sont récapitulées dans le tableau ci-dessous :

	V0	V 1A	V 1B	V 1C	V 2A	V 2B	V 2C	V 3A	V 3B	V 3C	V 4A	V 4B	V 4C
Capacité de développement de la ville	0	2	4	4	2	4	5	2	4	4	4	5	5
Qualité du cadre de vie	2	2	4	2	2	5	4	2	4	2	2	5	4
Respect de la fonctionnalité urbaine	0	2	4	4	4	5	5	2	4	4	4	5	5
Total critère Urbanisme	1,0	4,0	7,0	6,0	6,5	9,5	9,5	4,0	7,0	6,0	7,5	10,0	9,5

Les différentes variantes ont été proposées dès le départ pour répondre aux exigences de développement de la

Les critères d'attribution des notes sont très discutables et induisent des mauvais choix !

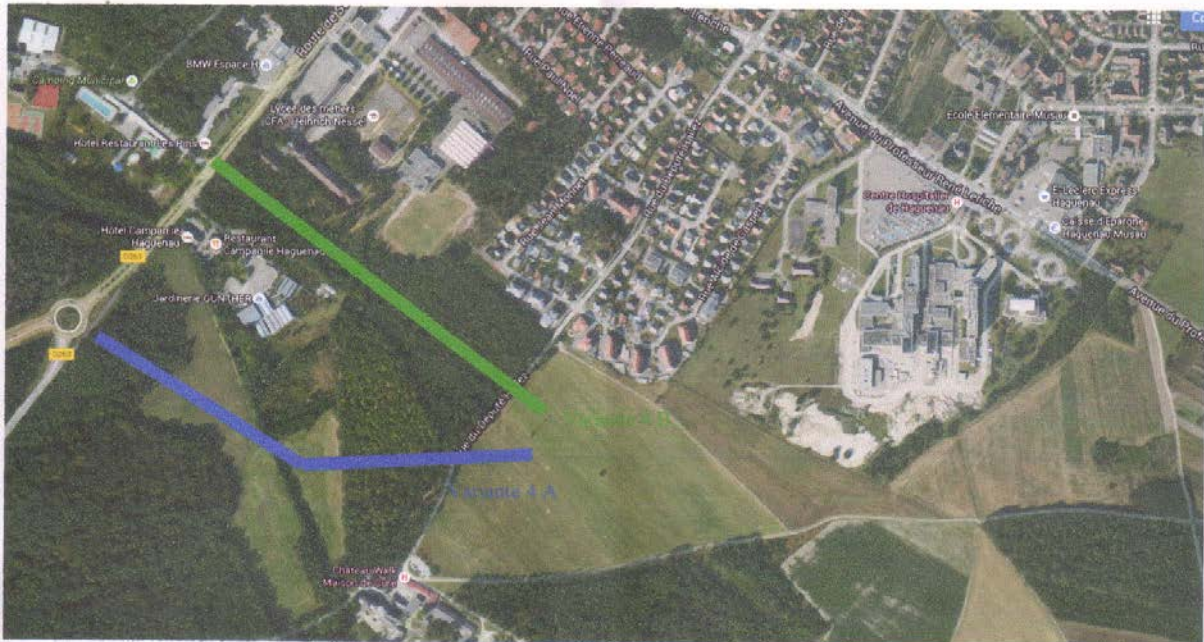
Par ailleurs en faisant passer la voie de liaison sud sous les fenêtres des salles de classe, respecte-t-on le bien être des élèves ? **L'incidence concernant le bruit à été minimisée très largement pour la variante 4b au détriment de la 4a !**

Le second élément qui va à l'encontre de ce choix est la nature de l'environnement. En effet **la variante 4 b obligerait à raser la forêt entourant le lycée et comportant certains arbres remarquables par leur taille et leurs ages**, alors que la variante 4 a passerait dans une prairie. **Les conséquences en matière d'écologie et de protection de l'environnement ne seraient pas les mêmes !** Là aussi les notes attribuées (tableau ci-dessous) sont bien contestables !

Cet espace de forêt à par ailleurs le mérite de faire un écran contre le bruit par rapport au lycées et aux habitations du quartier de l'Europe, comment ne pas en tenir compte !

	V0	V 1A	V 1B	V 1C	V 2A	V 2B	V 2C	V 3A	V 3B	V 3C	V 4A	V 4B	V 4C
Enjeux naturels majeurs	5	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Enjeux naturels forts													
Impact sur la vallée de la Moder	5	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Autres enjeux	5	2	4	4	0	0	4	2	4	4	0	2	4
Enjeux naturels fonctionnels/ corridors écologiques													
Impact sur la Moder	5	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Autres enjeux	5	2	4	4	2	4	4	2	4	4	2	4	4
Agriculture périurbaine	4	0	2	4	0	2	4	0	2	4	0	2	4
Nuisances et santé													
Air: émission	4	2	2	0	4	4	2	2	2	2	2	2	2
Air: concentration	4	2	2	0	2	2	0	4	4	0	4	4	0
Air: risques sanitaires	4	4	4	0	2	2	2	2	2	2	2	2	0
Bruit	4	0	0	0	2	0	2	2	0	2	4	2	4
Ressources en eaux (superficielles et souterraines) et zones inondables													
Impact sur la Moder	5	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Autres enjeux	5	2	4	4	2	5	5	2	4	4	2	5	5
Patrimoine, tourisme et loisir	5	2	4	4	2	4	4	2	4	4	2	4	4
Intégration de l'infrastructure dans le paysage	5	0	4	5	0	4	5	0	4	5	0	4	5
Modification du paysage	4	0	2	4	2	4	5	0	2	4	2	4	5
Total critère Environnement	9,2	2,1	4,3	3,9	2,4	4,1	4,9	2,4	4,3	4,7	2,7	4,7	4,9

Les notes attribuées l'ont-elles été après le choix du tracé pour le légitimer ?



Sur cette vue aérienne (google maps) on peut constater que la variante 4 b retenue détruit davantage de forêt, empêche un développement futur du lycée A Heinrich, et posera plus de problèmes de nuisances pour les lycéens et les riverains !

Pour toutes ces raisons, je préconise de retenir la variante 4 A pour l'entrée route de Strasbourg !

B) Pour la suite du tracé, entre l'avenue du professeur Leriche et la route de Marienthal.

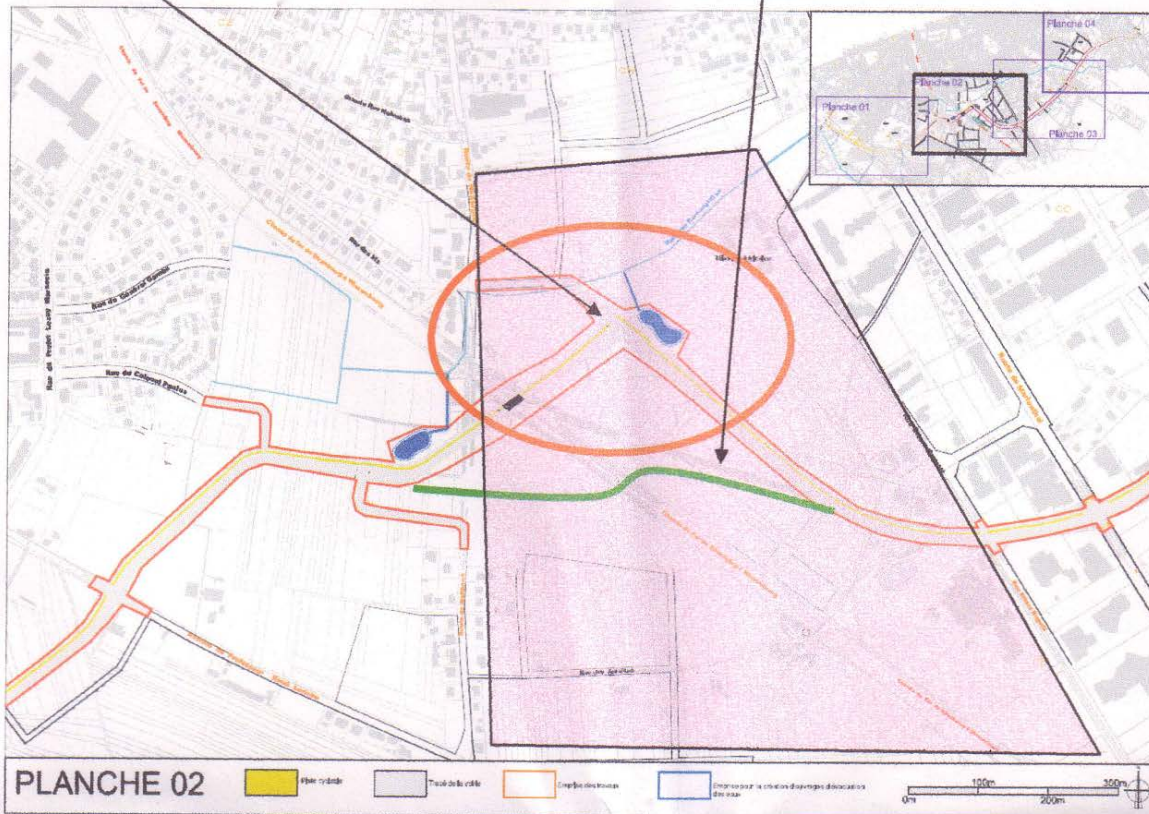
Pour cette portion du tracé, 4 options ont été étudiées, notées, les quatre variantes. Si les variantes 2 et 3, un peu « saugrenues » ont été écartés, comme la 1, c'est la 4 qui a été retenue.

Cependant sur le tracé on peut observer que celle-ci forme un « coude » sur son tracé après le passage de la voie ferrée. Si un enjambement d'une voie ferrée doit se faire le plus perpendiculairement pour faciliter la construction des ouvrages d'art, le coude en lui-même est incompressible car celui-ci :

- Augmente inutilement la longueur du tracé, donc le coût de la construction.
- En augmentant le tracé on augmente l'atteinte à l'environnement.
- En créant un coude sur une voie qui sera très fréquentée, on augmentera la pollution générée, de par les changements de vitesse induits par le virage des véhicules.
- le coude excentre la voie de la future zone à urbaniser, ce qui est incompréhensible.

Coude inutile et incompréhensible !

Tracé que je préconise, en vert



Sur le tracé envisagé de la voie de liaison on peut observer que le coude effectué par le tracé l'excentre de la zone future d'extension (ici en violet), de Haguenau, pourquoi ?

De ce fait le tracé est plus long et plus coûteux à réaliser. Il porte d'avantage atteinte à l'environnement.

Je préconise le tracé en vert, plus économe, et cohérent avec les objectifs visés.

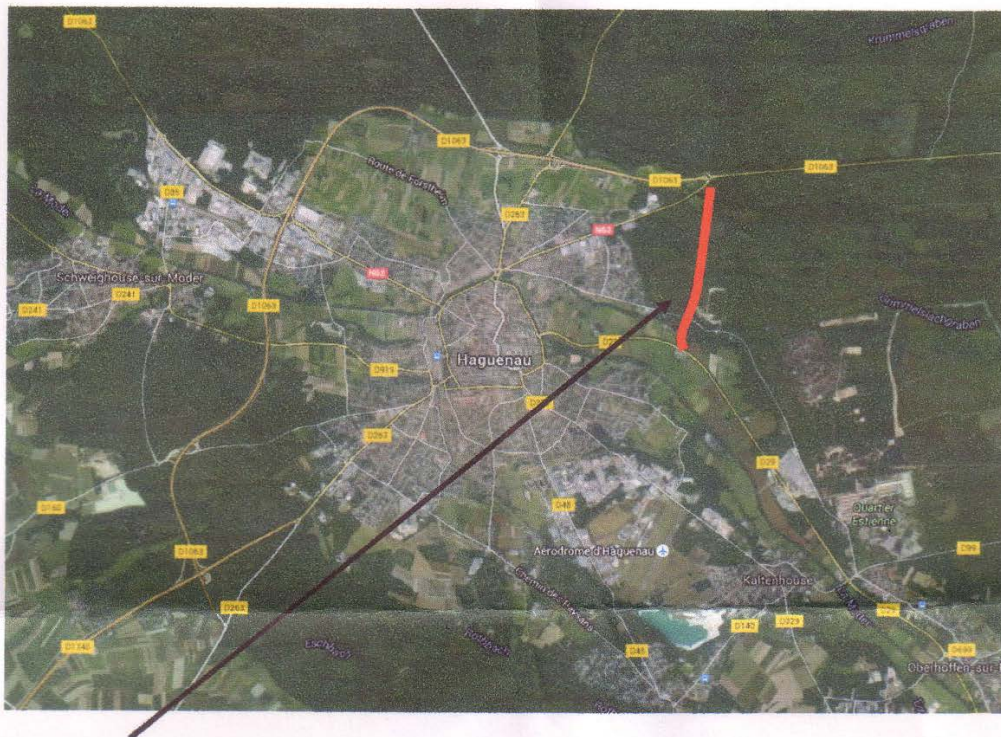
C) Quelques remarques supplémentaires

1) Est il pertinent de faire suivre une piste cyclable le long d'une voie très fréquentée ? Ne serait il pas, plus pertinent, de la dissocier de celle-ci et d'en profiter pour en faire un **couloir écologique propice au développement des espèces naturelles en milieu urbain** et bien plus agréable pour tous ?

2) Aucune zone n'a été prévue pour éventuellement **interconnecter les automobilistes avec la ligne de bus (Relais bus)**.il n'y a pas d'espace de stationnement prévu développer le transport en commun vers les commerces (chalands venant de Strasbourg ou d'Allemagne) ,solution d'avenir incontournable.

3) La voie de liaison telle qu'elle est envisagée, risque fort d'être une voie de transit entre le sud et l'est de Haguenau. Il faudrait aussi tenir compte de la future fusion entre les communautés de communes et des bouleversements que cela va entraîner, notamment dans les déplacements entre le val de Moder et l'est de Haguenau (Bischwiller).

4) Concernant ce dernier point n'aurait il pas été plus pertinent de prolonger la voie de contournement déjà existante, de la route de Soufflenheim à celle du Rhin ?



Prolongement du contournement nord qui éviterait que la voie de liaison sud ne devienne une voie de contournement.

5) Quant au trafic sur la route du Rhin, il y aura probablement un engorgement au niveau du canal de la Moder et du boulevard de la libération!

Dans l'espoir que vous teniez compte de ces remarques dans le cadre de votre enquête publique, je vous prie de croire en mes plus respectueuses salutations.

Réponse aux observations :

La VLS, en longeant le lycée, n'affecte pas son développement à l'intérieur d'un site d'environ 13 ha qui conserve une bonne capacité de développement et dont l'extension est contrainte par le zonage du PLU. Le choix de la variante de tracé 4B a fait l'objet d'une concertation préalable (2009 - 2010 - 2011) et d'une traduction en emplacement réservé au PLU approuvé en novembre 2012.

Ce choix a été retenu pour plusieurs raisons. Tout d'abord, la variante 4B préserve aussi bien l'environnement humain (espace de promenade) que naturel (ruisseau Rothbaechel et ses prairies humides, bois du Château Walk = espace boisé classé). Elle limite l'impact paysager et offre de meilleures potentialités urbaines en permettant une urbanisation d'entrée de ville par la réalisation d'une extension urbaine au Sud du Domaine de l'Europe. Enfin, elle rejoint directement le pôle de loisirs (piscine, tennis, Bowl d'Hag) et le lycée Heinrich - Nessel et diversifiera leur accessibilité par les modes de déplacements doux et les transports en commun. C'est le choix d'un boulevard urbain.

Une étude acoustique détaillée a été réalisée et les effets de la VLS sur les riverains dont le lycée technique ont bien été pris en compte. Un merlon de protection acoustique de hauteur 3 mètres sera mis en place aux abords du lycée.

Le franchissement de la voie ferrée qui permettra la suppression du passage à niveau doit être le plus perpendiculaire à la voie ferrée et respecter les normes d'accessibilité de l'espace public (ce qui lui confère une grande longueur). Il faut rétablir la continuité Nord-Sud de la route de Weitbruch par de nouvelles voiries connectées au pont. La VLS doit, en outre, s'éloigner suffisamment des habitations de la route de Weitbruch. Ces contraintes conditionnent fortement l'implantation du pont et le changement de direction pour rejoindre la zone de l'aérodrome après avoir franchi la voie ferrée. Enfin, la VLS viendra structurer le développement du secteur compris entre la zone de l'aérodrome et la voie ferrée en traversant le cœur de la zone d'extension urbaine IAU.

En réponse aux autres remarques,

- 1) La VLS sera accompagnée dans le cadre du projet urbain d'une coulée verte, tantôt parc urbain, tantôt espace naturel ou agricole, permettant de conserver les espaces naturels remarquables du site et d'offrir des cheminements de promenade aux modes doux. Pour la sécurité des cyclistes, une piste cyclable bidirectionnelle longeant la VLS, à vocation plus fonctionnelle, est prévue en site propre (dissociée de la chaussée pour véhicules).
- 2) Une réflexion est en cours sur l'aménagement d'un parking route de Strasbourg afin d'offrir une capacité en stationnement plus importante et favoriser le covoiturage et l'intermodalité.
- 3) Les études de circulation ont pris en compte le développement futur du territoire et les futurs pôles générateurs de trafic, y compris ceux inclus dans la communauté de communes de Bischwiller et environs. Les caractéristiques retenues pour la VLS (gabarit, vitesse, ...) limitent le risque d'aspiration du trafic de transit, lequel est estimé à environ 9% du trafic total de la VLS.
- 4) Le barreau entre la route du Rhin et la route de Soufflenheim au Nord est un projet dissocié de la VLS. Il ne répond pas aux mêmes enjeux, en particulier de trafic. Il est envisagé à terme par le SCoTAN.
- 5) Les études de trafic et leurs simulations ne montrent pas un risque d'engorgement de la route du Rhin sur le rond-point Cassin.

• Lettre 8 - Sté Alsacienne d'Entomologie - CERPEA - SFS

Rappel des observations : Le courrier complet est joint en pièce annexe.

DEMANDE

Il est indispensable que le Maître d'ouvrage fasse à nouveau faire une nouvelle étude – une de plus – d'impact « de type botanique - gagées » pour localiser et quantifier ces nouvelles gagées, omises. Nous avons par ailleurs noté que dans un autre inventaire, celui du lotissement Parc des Houblonniers, situé aux Mission Africaines, le pétitionnaire de ce projet s'est également retrouvé face à une absence de signalement des gagées, alors que les signataires de ce courrier ont trouvé 2 années de suite des gagées sur le terrain destiné à être urbanisé. Ils en ont averti le pétitionnaire dans un rapport remis lors de l'enquête publique (28 pages - dépôt complet au 22 octobre 2015 à la Mairie). Le pétitionnaire ne peut que le déplorer tout comme nous.

CONCLUSION

Nos associations n'entendent nullement se substituer aux bureaux d'études ou aux responsabilités du maître d'ouvrage et des élus. C'est à ces divers bureaux d'études, rémunérés pour leur travail, de se remettre à l'ouvrage.

Nos associations seront vigilantes : c'est leur devoir. Elles demanderont à connaître le résultat des nouvelles investigations au titre de l'article 124-1 du Code de l'Environnement, afin de situer les nouvelles découvertes et connaître les mesures compensatoires qui seront mises en œuvre. Dès à présent, fidèles à leurs missions, elles en informent le préfet et les membres du Conseil National de Protection de la Nature. Alertés, ils pourront mieux analyser la situation.

Nous les rendrons attentifs aux choix techniques et écologiques qui présideront aux déplacements de ces espèces.

Nous demandons que les sites choisis répondent à un critère de proximité du lieu de prélèvement (pas de dispersion !) et de sécurité à long terme dans un secteur bénéficiant de la qualité « Espace Naturel Sensible » ou « Arrêté de Protection de Biotope ». La DREAL, la DDT en ont été averties en son temps tout comme les élus de Haguenau et leurs services « environnement ». Ils connaissent déjà, a minima, un secteur de longue date. Nous pouvons élargir les possibilités, si cela est souhaité, au vu de nos connaissances récentes.

Réponse aux observations :

Les prospections écologiques menées dans le cadre de l'étude de la VLS ont été réalisées en 2008.

Les gagées ont bien été prospectées en 2008. Cette expertise a montré que cette année-là (cf. page 56 de l'étude d'impact) :

- la Gagée jaune n'a pas été repérée,
- la Gagée des prés a été trouvée.

Des prospections complémentaires n'ont pas été menées depuis par des bureaux d'études dans le cadre du projet de la VLS. Cependant, la zone est régulièrement parcourue depuis 2009 par les associations naturalistes du secteur qui font part de leurs observations, dont celles des signataires. Cette contribution à l'amélioration de la connaissance écologique du secteur est bien prise en compte.

De plus, il est prévu, dans le cadre de l'élaboration du dossier de demande de dérogation exceptionnelle de destruction et/ou de déplacement d'espèces animales ou végétales protégées que soit réalisée une mise à jour des connaissances. Ainsi, le maître d'ouvrage sera attentif à exiger, en particulier, une prospection des 3 espèces de gages à proximité du tracé de la Voie de Liaison Sud et une analyse des impacts éventuels sur ces dernières.

• Lettre 11 - ZILLIOX

Rappel des observations :

Monsieur le commissaire enquêteur,

La future voie de liaison sud traverse sur la plus grande partie de son tracé des terres agricoles. En tant qu'exploitant agricole impacté par la réalisation de cette route, je suis conscient de la nécessité d'une telle infrastructure. Cependant il me semble indispensable d'émettre mon opinion sur plusieurs points concernant mon exploitation.

1. Classement des parcelles

Le document « Etat initial – Diagnostic environnemental », établi en 2009 et annexé à l'enquête publique, résulte de la consultation de bon nombre d'administrations et d'associations ayant un rapport parfois très lointain (police nationale !) avec le milieu naturel concerné. Un des acteurs majeurs de ce milieu, le monde agricole, au moins au travers de la Chambre d'Agriculture, organisme public consulaire, aurait dû être associé à ces enquêtes. En effet, il apparaît que 35 habitats biologiques ont été différenciés, mais certaines des parcelles que j'exploite sur le tracé, ont été classées dans une mauvaise catégorie (carte p20) :

- Parcelle ZC n°15, classée prairie mésohygrophile eutrophe lors des enquêtes 2007-2008, déclarée en jachère en 2007, exploitée en prairie temporaire en 2008 et 2009, cultivée en maïs de 2010 à 2012 et remise en jachère de 2013 à 2015. A mon sens cette parcelle entre donc pleinement en catégorie terre labourable.
- Parcelle CL n°47, classée également prairie mésohygrophile eutrophe lors des enquêtes 2007-2008, déclarée en jachère de 2007 à 2009, cultivée en maïs de 2010 à 2014, semée en mélange d'espèces végétales (radis, moutarde, vesce,...) en 2015, suite à la destruction du maïs. Cette parcelle est donc également une terre labourable.

De nombreuses autres parcelles que j'exploite sur la zone d'étude ont été mal classées.

A partir de ce constat, j'é mets un doute sur le chiffre de 4,15 ha de zones humides identifiées et qu'il faudra compensées. Le diagnostic initial est-il correct ?

2. Château Fiat

Dans le secteur du château Fiat, la VLS coupera deux de mes îlots :

- il restera environ 75 ares de la parcelle CL n°48 au sud-est du tracé ; l'accès de celle-ci sera très compliqué, voire impossible. La localisation de compensation environnementale sur cet espace me paraît d'autant plus judicieuse que cette zone est humide.

- une bande de quelques mètres restera sur les parcelles CL n°5 et 7 au sud-est de la VLS. L'exploitation de cette bande aura-t-elle encore un sens ?

Au total, en tenant compte des zones de lotissements futurs au nord-ouest classés 1AU et 2AU au PLU, mon exploitation perdra 7,88 ha sur cette zone.

3. Vallée de la Moder

Dans la vallée de la Moder, j'exploite des terres de part et d'autre de la future VLS. Le gabarit du futur chemin le long de la Moder, notamment la hauteur de 3,5 m, ne me permettra pas de l'utiliser avec certaines machines (automoteur de traitement, moissonneuse, ...) pour aller d'une parcelle à l'autre. Le chemin longeant la route du Rhin et créé lors de l'aménagement du giratoire des 4 vents, ne permet pas plus le passage d'engins d'envergure. Faudra-t-il passer sur d'autres propriétés pour accéder à ces parcelles ?

Il conviendra également que le busage ou la dérivation des fossés impactés par la construction du giratoire sur la D 29, soit bien réalisé afin d'éviter une dégradation des terres cultivées en amont.

4. Compensation environnementales

Sur la rive gauche de la Moder, la parcelle ZB n°90 est prévue pour de la compensation environnementale. Cela est aussi le cas, sur la rive droite, du restant des parcelles ZB n°85 et ZC n°13 non affecté au tracé de la VLS. Mettre en place des compensations environnementales sur les meilleures terres agricoles du tracé est totalement inadmissible. Il est tout aussi inadmissible d'utiliser la DUP pour exproprier un propriétaire pour réaliser ces compensations. Il aurait été indispensable de travailler en bonne intelligence avec le monde agricole et les organismes compétents (Chambre d'agriculture) en amont d'un tel projet.

Je pourrais toujours utiliser ces zones de compensations environnementales, mais sur mon exploitation orientée vers les productions végétales, à quoi me servira le fourrage de mauvaise qualité récoltée sur ces parcelles ?

D'autre part, un décaissement de terre est prévu sur une partie de la parcelle ZC n°72 que j'exploite. La terre servira de remblai pour la traversée de la vallée de la Moder par la VLS. Ce décaissement sur 4 à 5 ha mettra cette zone au niveau du restant de la parcelle, classé zone cultivée, humide par pédologie (carte p 47 de l'étude d'impact sur l'environnement). Ces travaux ne créeront ils pas une zone humide identique qui pourrait servir de compensation environnementale ?

5. Compensations économiques

La réalisation de la VLS, ses impacts futurs (lotissements Château Fiat), les compensations environnementales et un projet concomitant (extension de la zone du Taubenhof) diminueront la surface productive de mon exploitation de plus de 23 ha d'ici 5 ans. La perspective de trouver des terres agricoles en remplacement de la totalité de cette perte

relève de l'utopie dans notre région. Il est donc nécessaire d'améliorer le foncier existant pour limiter l'impact économique de ces projets.

- *L'enfouissement d'une ligne électrique*

La VLS croise une ligne électrique desservant la zone du Taubenhof dans la vallée de la Moder. Cette ligne coupe les parcelles que j'exploite sur plus d'un kilomètre, avec un poteau tous les 50 m. L'enfouissement de celle-ci permettra de sécuriser les travaux agricoles (manipulation de tuyau d'irrigation de 9 m, machines d'une certaine envergure : arc électrique, attention renforcée lors de travaux de nuit,...), de permettre une vitesse de travail plus rapide et de développer certains projets comme l'irrigation au canon enrouleur.

- *La réalisation d'un forage d'irrigation électrifié avec pompe immergée*

L'exploitation dispose actuellement d'une station de pompage électrifié, mais le forage d'un puits assurerait la disponibilité en eau et permettrait d'irriguer une surface plus importante. L'année 2015 ne peut que conforter ce type de projet afin de stabiliser les résultats économiques de mon exploitation.

Il serait également utile de prévoir un passage sous la VLS au niveau des parcelles ZB n°85 – ZC n°13 pour pouvoir faire passer des conduites d'irrigation. Ce type de passage existe notamment sous la Route de Rhin (D29).

Ces propositions peuvent servir de compensation économique pour mon exploitation, très fortement touchée par le projet. Il est d'ailleurs regrettable que l'essentiel des études reposent sur l'environnement « écologique » et les compensations environnementales engendrées par la destruction des milieux. L'impact sur l'économie agricole d'un tel projet n'est pas négligeable, pour quelles compensations ?

Réponse aux observations :

Les jachères et les prairies temporaires correspondent parfaitement au terme « prairie humide eutrophe ». Ce type de milieu correspond à un stade dégradé de la prairie humide résultant soit d'une très forte intensification agricole soit d'une remise en herbe.

L'identification des zones humides a été réalisée selon les critères réglementaires floristiques et pédologiques. Les terres labourables peuvent être classées en zone humide, selon la Loi sur l'Eau, à partir des critères pédologiques (nature du sol). Les sondages pédologiques dans la vallée de la Moder ont ainsi démontré le caractère humide de ces sols. Par conséquent, le « classement » des parcelles agricoles dans une catégorie d'habitats biologiques qui peut être modifié selon les pratiques culturales ne change en rien le classement en zones humides. Par contre, l'intérêt de cette zone humide est quant à lui dépendant de ces pratiques, en effet une culture possède un intérêt faible, alors qu'une prairie avec espèces floristiques caractéristiques possède un intérêt moyen.

Concernant le secteur du Château Fiat, l'impact de la Voie de Liaison Sud sur la parcelle CL-48 de propriété de la Ville est de l'ordre de 20% (~19 ares sur 99,60 ares). Son accessibilité sera maintenue à partir des parcelles CL-5 et CL-7 exploitée par M. ZILLIOX. L'impact de la VLS dans le secteur du Château Fiat sur l'exploitation ZILLIOX est d'~1,24 ha.

Afin de limiter les impacts sur le fonctionnement de chaque exploitation, la CCRH a initié une concertation avec l'ensemble des exploitants agricoles en associant la Chambre d'Agriculture, membre du Comité de Pilotage du projet, visant à rechercher les opportunités de constituer de nouvelles unités foncières d'exploitation.

Lors de la réunion du 6 novembre 2015, M. ZILLIOX nous a fait part de ses problématiques d'accès dans la vallée de la Moder. Les accès aux parcelles seront rétablis. Les solutions envisagées lui seront proposées.

La démarche mise en œuvre pour la recherche de parcelles de compensation pour la destruction de zones humides a reposé principalement sur le critère de propriété (exigé par la Police de l'Eau) et sur la capacité des parcelles à fournir une compensation zones humides tout en cherchant à limiter l'impact sur les activités agricoles.

Le décaissement prévu pour compenser les volumes exondés par le projet pourrait permettre d'obtenir une zone humide. La proposition de se servir de cette zone comme mesure de compensation pour la destruction de zones humides va être soumise à la Police de l'Eau dans le cadre de l'instruction du dossier Loi sur l'Eau, lequel fera l'objet d'une enquête publique.

Concernant le volet économique,

- la ligne électrique aérienne indiquée par M. ZILLIOX sera déposée par Electricité de Strasbourg Réseaux dans le cadre de la réalisation du projet d'extension commerciale de la zone du Taubenhof,
- la réalisation d'un forage d'irrigation électrifié avec pompe immergée sera étudiée,
- l'ouverture de l'ouvrage de franchissement de la Moder (~ 50 m) permettra le passage de conduites d'irrigation sous la VLS au droit des parcelles ZB 85 et ZC 13.

- **Lettre 13 - Chambre d'Agriculture**

Rappel des observations :

Monsieur le Commissaire Enquêteur,

Le projet de Voie de Liaison Sud est actuellement dans la phase d'enquête d'utilité publique. Nous souhaitons attirer votre attention au sujet l'impact de ce projet sur l'économie agricole. Nous avons plusieurs questions à vous soumettre ainsi que plusieurs remarques relatives à ce projet.

① **Le dossier d'EUP**

Comme cela est devenu fréquent, l'analyse de l'impact environnemental est très développée dans les enquêtes d'utilité publiques. Il est ainsi devenu difficile de ne pas dresser un lien de causalité entre l'importance de ce traitement et la conclusion d'impacts forts de la Voie de Liaison Sud sur l'environnement.

L'analyse de l'impact sur l'économie agricole est quant à elle beaucoup plus succincte puisqu'elle se limite à quelques lignes (p.12, p.15 et p.112) pour conclure à un impact moyen qui se limiterait à 5,90 hectares d'emprise. Cette évaluation paraît d'ailleurs inexacte puisque les emprises directes et indirectes oscillent plutôt entre 15 et 20 ha.

Nous contestons donc la qualité de l'étude d'impact du projet dans son volet agricole.

Les conséquences des emprises directes et indirectes du projet (acquisitions de surfaces pour réaliser des mesures compensatoires environnementales) sur l'économie agricole ne sont pas prises en compte dans l'évaluation de l'impact.

L'incidence des contraintes environnementales envisagée dans le cadre des mesures d'amélioration écologique n'est pas non plus étudiée (p.169). Les analyses des effets cumulés évoqués (p.239) n'intègrent pas la question agricole.

Les effets déstructurants de la nouvelle voirie sur le parcellaire agricole sont également insuffisamment étudiés.

② **Le projet routier**

Le projet de boulevard urbain aura une largeur variant entre 15 et 18 mètres dont seuls 6,50 m sont consacrés à la circulation routière, objet principal du projet.

La nécessaire analyse " éviter, réduire, compenser " aurait pu conduire le maître d'ouvrage du projet à une consommation foncière moins importante.

Nous regrettons cette conception peu économe où plus de la moitié des emprises n'est pas consacrée au projet routier sensu stricto.

Des systèmes de fossés à ciel ouvert sont prévus pour raccorder le système d'assainissement à des exécutoires plus lointains.

Nous demandons le busage de ces fossés afin :

1. de limiter les emprises du projet
2. de limiter la déstructuration d'îlots cultureux

Bien que le dossier d'enquête d'utilité publique évoque dans les mesures de compensation agricole, la question des rétablissements des accès aux parcelles et celui des rétablissements des voiries à usage agricole, le niveau de précision des plans est insuffisant pour comprendre les logiques de rétablissements envisagés.

Aussi, nous souhaitons être associés dès que possible aux études d'avant projet détaillé pour s'accorder avec le maître d'ouvrage sur la nature des rétablissements de circulations agricoles.

Le gabarit de rétablissement du chemin de halage de la Moder est précisé (largeur 5-15 mètres ; hauteur 3,50 m), mais il est insuffisant pour des convois agricoles qui nécessitent 4,50 m de hauteur.

Un projet de coulée verte figure sur les plans ; son incidence sur les surfaces d'emprises est inconnu et ses effets sur la déstructuration du parcellaire agricole n'ont pas été pris en compte.

③ **La question des compensations environnementales**

Bien que les études environnementales soient abondantes, aucune vision définitive précise n'apparaît puisque le dossier n'a pas été soumis à l'avis du CNPN.

L'impact agricole de la mise en œuvre des mesures de compensation agricole n'est donc pas pris en compte.

Quelques aspects sont néanmoins plus développés notamment ceux de la question des zones humides, mais ils posent de nombreuses questions.

Les cartes présentées de la (p.47 à la page 52) sont de lecture et d'interprétations très délicates.

Nous souhaitons disposer d'un croisement précis entre la couche d'informations des zones humides (intérêt moyen et faible) et celles des espaces agricoles déclarés à la PAC. Cela permettra d'évaluer le critère qualitatif des zones humides.

A notre connaissance, l'analyse des conduites culturelles n'a pas été réalisée sur les zones humides impactées par le projet.

Cela devrait être fait pour d'une part assurer la qualification des zones humides impactées et d'autre part avoir la connaissance locale des conduites culturelles compatibles avec la présence des espèces floristiques observées.

Cette connaissance serait aussi tout à fait utile dans la définition des prescriptions environnementales envisagées sur les zones de compensation pour amélioration écologique.

Nous souhaitons donc une meilleure expertise des 4,15 ha de zones humides identifiées. Ceci est très important puisque de cette connaissance dépend la nature des compensations environnementales proposées.

Par ailleurs, le maître d'ouvrage propose un dispositif de compensations des zones humides qui n'intègre pas l'ensemble des pratiques observées dans de récents arrêtés (Loi sur l'eau).

Toute zone humide ordinaire peut être pondérée par un coefficient 0,75.

Ainsi, les 3 ha de zone humide ordinaire impactés conduiraient à une assiette de compensation de 2,25 ha.

Compte tenu des zones humides à intérêt moyen (à confirmer) on aboutirait à une surface à compenser de 3,40 ha. Dans de récents arrêtés (Loi sur l'eau), la compensation par voie de réhabilitation (terres de cultures transformées en prés sans intrant) a été retenue avec le coefficient 1 ce qui conduit à :

Zone humide ordinaire ; impact \approx 2,25 ha \Rightarrow surface de compensation 2,25 ha en réhabilitation.

Zone humide moyenne ; impact \approx 1,15 ha \Rightarrow coefficient 2 (?)
Surface de compensation 2,30 ha.

Total : 4,55 ha

A ce jour, le projet présenté propose en réhabilitation 2,77 ha et en amélioration écologique 8,89 ha soit 11,66 ha, ce qui nous paraît être excessif.

Nous souhaitons donc que tout le dispositif de mesures de compensation environnementale soit discuté avec les acteurs du monde agricole car ces dispositifs impactent directement l'économie agricole.

Par ailleurs, nous nous opposons à ce que des espaces voués à la compensation environnementale soient intégrés dans les surfaces faisant l'objet de la DUP. Aucune prélocalisation de surface de mesures compensatoires ne peut être considérée comme un impératif de réalisation du projet ; nous attirons votre attention sur la sécurité juridique de la DUP dans une telle hypothèse.

④ **La compensation économique**

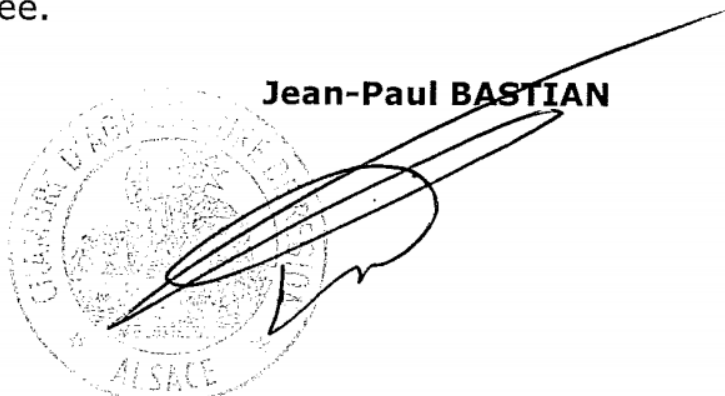
Le dossier d'enquête ne paraît pas évaluer les coûts indemnitaires liés à la maîtrise foncière des emprises.

Aucune mesure de compensation économique n'est réellement proposée au regard de l'impact sur l'économie agricole.

Nous souhaitons que des précisions soient apportées dans ces domaines par le maître d'ouvrage.

Restant à votre disposition pour tout renseignement complémentaire, nous vous prions d'agréer, Monsieur le Commissaire Enquêteur, l'assurance de notre considération distinguée.

Jean-Paul BASTIAN



Réponse aux observations :

L'avancée de l'urbanisation accompagnant la VLS doit être maîtrisée, afin de maintenir des terres agricoles entre le front urbain et les espaces boisés. C'est pourquoi, le tracé de la VLS accompagne la limite urbaine existante alors qu'un tracé plus éloigné de la ville aurait « aspiré » l'urbanisation vers le Sud, et aurait été plus impactant sur l'activité agricole.

Le diagnostic agricole est décrit aux pages 112 et 113. La cartographie de la page 114 accompagne cette description et permet d'illustrer la répartition des îlots d'exploitation et la localisation de leur siège.

L'activité agricole est reprise page 129 comme un enjeu moyen et une contrainte modérée dans le tableau de synthèse des enjeux.

Les effets du projet sur les activités agricoles sont décrits aux pages 198 et 199. L'impact direct sur les activités agricoles a été évalué et le prélèvement de surfaces agricoles, nécessité par l'emprise de la voie et des dispositifs d'échanges, est estimé globalement à environ 7 ha après intégration des dernières données sur les exploitations agricoles.

Les surfaces agricoles destinées à compenser les impacts sur les zones humides pourront rester dans le giron des surfaces exploitées par les agriculteurs concernés.

2. Le profil en travers de la VLS a été optimisé selon les besoins en fonctionnalités des différents tronçons du tracé. Il comprend la chaussée pour automobiles d'une largeur de 6,50m mais également les largeurs supplémentaires pour les cheminements modes doux (piétons-cycles), les places de stationnement et les systèmes d'assainissement.

Afin de limiter les impacts sur le fonctionnement de chaque exploitation, la CCRH a initié une concertation avec l'ensemble des exploitants agricoles en associant la Chambre d'Agriculture, membre du Comité de Pilotage du projet, visant à rechercher les opportunités de constituer de nouvelles unités foncières d'exploitation.

Comme indiqué en réunion du 3 novembre 2015, le rejet des eaux pluviales de la Voie de Liaison Sud est envisagé à l'aide d'une buse enterrée dans les emprises de l'exploitation WELSCH et du chemin rural traversant l'exploitation maraîchère KRIEGER. A l'entrée de la zone NATURA 2000 jusqu'au ruisseau Rothbaechel, afin de perturber au minimum le milieu naturel, les eaux sont prévues d'être acheminées à l'aide d'un fossé.

Le travail initié en concertation avec les agriculteurs sur le rétablissement des chemins agricoles sera poursuivi en phase projet. Les accès aux parcelles seront rétablis. Les solutions envisagées seront proposées.

La coulée verte est intégrée dans le projet urbain de la Ville de Haguenau. Le projet de VLS n'a pas pour vocation d'en élaborer ses caractéristiques qui ont été inscrites dans le PLU approuvé en 2012. La coulée verte permettra de conserver des milieux naturels et des espaces agricoles.

3. L'identification des zones humides a été réalisée selon les critères réglementaires floristiques et pédologiques. Les terres labourables peuvent être classées en zone humide, selon la Loi sur l'Eau, à partir des critères pédologiques (nature du sol). Les sondages pédologiques ont ainsi démontré le caractère humide de ces sols. Par conséquent, le « classement » des parcelles agricoles dans une catégorie d'habitats biologiques qui peut être modifié selon les pratiques culturales ne change en rien le classement en zones humides. Par contre, l'intérêt de cette zone humide est quant à lui dépendant de ces pratiques, en effet une culture possède un intérêt faible, alors qu'une prairie avec espèces floristiques caractéristiques possède un intérêt moyen.

Les déclarations PAC ne sont pas à prendre en considération dans l'évaluation de l'intérêt des zones humides.

Le dispositif de compensation de destruction de zones humides proposé correspond aux attentes de la Police de l'Eau et en particulier au document « Mesures compensatoires à mettre en œuvre dans le cadre des procédures Loi sur l'eau - Mise du Bas-Rhin - Préfecture du Bas-Rhin ». Les coefficients multiplicateurs applicables aux surfaces de zones humides à compenser sont définis en fonction de la nature de la compensation, réhabilitation (x2) ou amélioration écologique (x3), selon le tableau de la page 162. Les mesures de compensation pour la destruction de zones humides figureront dans le dossier de demande d'autorisation au titre de la Loi sur l'Eau, lequel fera l'objet d'une enquête publique.

4. La maîtrise foncière de l'emprise nécessaire à la réalisation de la VLS fera l'objet d'une indemnisation professionnelle en faveur des exploitants agricoles titulaires d'un droit d'exploitation, évaluée selon les barèmes en vigueur.

4. ANNEXES

4.1. ANNEXE 1 [Première publication légale dans les Dernières Nouvelles d'Alsace le 29 septembre 2015](#)

MARDI 29 SEPTEMBRE 2015

ANNONCES

DNA | 9



PROJET DE VOIE DE LIAISON SUD À HAGUENAU

Avis relatif à l'organisation d'une enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique et d'une enquête parcellaire

Communauté de Communes de la Région de Haguenau

Le public est informé qu'il sera procédé du lundi 19 octobre 2015 au vendredi 20 novembre 2015 inclus, soit pour une durée de 33 jours, sur le territoire de la commune de Haguenau, à :

- une enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique des acquisitions et travaux nécessaires à la réalisation du projet de Voie de Liaison Sud à Haguenau ;
- une enquête parcellaire préalable à la déclaration de cessibilité des parcelles à acquérir pour la réalisation de l'opération.

Les décisions susceptibles d'intervenir au terme de l'enquête sont :

- un arrêté préfectoral portant déclaration d'utilité publique ou refusant cette déclaration,
- un arrêté préfectoral portant déclaration de cessibilité ou refusant cette déclaration.

DISPOSITIONS COMMUNES :

M. Jean-Dominique MONTEIL, Chef planificateur en activités de raffinage, a été désigné par le Président du Tribunal Administratif en qualité de commissaire enquêteur et M^{me} Valérie GOBYN, Architecte DPLG urbaniste, en qualité de commissaire enquêteur suppléant.

Le commissaire enquêteur siégera en mairie de Haguenau et visera toutes les pièces du dossier d'enquête ; il est autorisé à utiliser son véhicule personnel pour l'accomplissement de sa mission.

Un avis d'ouverture d'enquête sera publié à la mairie d'Haguenau, par tous les procédés en usage sur son territoire, quinze jours au moins avant l'ouverture de l'enquête et pendant toute la durée de celle-ci.

L'accomplissement de cette mesure de publicité incombe au maire et sera certifié par lui.

Le même avis sera en outre inséré en caractères apparents, à la diligence de la Préfecture, dans deux journaux publiés dans le département au moins quinze jours avant la date d'ouverture de l'enquête, puis rappelé dans les huit jours suivant son ouverture.

Un dossier d'enquête comportant notamment une notice explicative du projet, un plan général des travaux, une étude d'impact et l'avis de l'autorité environnementale sera déposé durant toute la période d'enquête à la mairie de Haguenau (1, place Charles-de-Gaulle) ou à l'annexe de l'Hôtel de Ville (2, rue des Chevaliers) aux jours et heures habituels d'ouverture des bureaux, afin que chacun puisse en prendre connaissance.

Les observations écrites pourront être adressées au commissaire enquêteur par courrier à la mairie de Haguenau (1, place Charles-de-Gaulle, 67500 Haguenau) ou par mail (ecrire@haguenau.fr). Elles seront alors annexées aux registres et tenues à la disposition du public.

Pour toute information complémentaire sur le projet, le public peut :

- contacter M. Franck HEIT, chef de projets à la Communauté de Communes de la Région de Haguenau, par téléphone au 03 88 90 68 74 ou par mail (franck.heit@haguenau.fr)

- consulter le site internet de la Communauté de Communes de la Région de Haguenau : <http://www.ville-haguenau.fr>

- consulter le dossier à la préfecture du Bas-Rhin à Strasbourg (bureau 250).

À l'expiration du délai d'enquête, le commissaire-enquêteur établit un rapport relatant le déroulement de l'enquête et rédige des conclusions motivées, en précisant si elles sont favorables ou non à la déclaration d'utilité publique de l'opération.

Il transmet au préfet l'exemplaire du dossier de l'enquête déposé au siège de l'enquête, accompagné des registres et pièces annexées, avec son rapport et ses conclusions motivées, dans un délai de trente jours à compter de la date de clôture de l'enquête.

Si les conclusions du commissaire enquêteur sont défavorables à l'adoption du projet, la Communauté de Communes de la Région de Haguenau sera appelée à émettre son avis par une délibération motivée. Dans tous les cas, elle se prononcera sur l'intérêt général de l'opération par une déclaration de projet, prévue au L.126-1 du Code de l'environnement.

DISPOSITIONS SPÉCIFIQUES À L'ENQUÊTE PRÉALABLE À LA DÉCLARATION D'UTILITÉ PUBLIQUE :

Pendant toute la période de l'enquête, les observations portant sur l'utilité publique de l'opération pourront être consignées sur un registre déposé à la mairie de Haguenau.

Le commissaire enquêteur se tiendra à la disposition du public à l'Hôtel de Ville de Haguenau pour recevoir ses observations verbales aux jours et heures suivants :

- le lundi 19 octobre 2015 de 14 h à 17 h
- le samedi 31 octobre 2015 de 9 h à 12 h
- le mercredi 4 novembre 2015 de 14 h à 17 h
- le samedi 14 novembre 2015 de 9 h à 12 h
- le vendredi 20 novembre 2015 de 14 h à 17 h.

Quinze jours au moins avant l'ouverture de l'enquête et pendant toute la durée de celle-ci, il sera procédé par les soins de la Communauté de Communes de la Région de Haguenau, maître d'ouvrage, à l'affichage de l'avis d'ouverture d'enquête sur les lieux de l'opération ou en un lieu situé au voisinage des travaux projetés et visible de la voie publique.

DISPOSITIONS SPÉCIFIQUES À L'ENQUÊTE PARCELLAIRE :

Pendant toute la période de l'enquête, les observations sur les limites des biens à exproprier sont consignées par les intéressés sur le registre d'enquête parcellaire déposé à la mairie de Haguenau ou adressées par correspondance soit au maire, qui les joint au registre, soit au commissaire enquêteur.

Il pourra être pris connaissance des rapports et des conclusions motivés du commissaire enquêteur à la Préfecture (bureau 250) et à la mairie de Haguenau, pendant une durée d'un an.

602739600

- 10987 -

PRÉFET DU BAS-RHIN

Avis relatif à l'organisation d'une enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique et d'une enquête parcellaire

Communauté de Communes de la Région de Haguenau

Projet de Voie de Liaison Sud à Haguenau

Le public est informé qu'il sera procédé du **lundi 19 octobre 2015 au vendredi 20 novembre 2015 inclus**, soit pour une durée de 33 jours, sur le territoire de la commune de Haguenau, à :

- une enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique des acquisitions et travaux nécessaires à la réalisation du projet de Voie de Liaison Sud à Haguenau ;

- une enquête parcellaire préalable à la déclaration de cessibilité des parcelles à acquérir pour la réalisation de l'opération.

Les décisions susceptibles d'intervenir au terme de l'enquête sont :

- un arrêté préfectoral portant déclaration d'utilité publique ou refusant cette déclaration,
- un arrêté préfectoral portant déclaration de cessibilité ou refusant cette déclaration.

Dispositions communes : M. Jean-Dominique MONTEIL, Chef planificateur en activités de raffinage, a été désigné par le Président du Tribunal Administratif en qualité de commissaire enquêteur et Mme Valérie GOBYN, Architecte DPLG urbaniste, en qualité de commissaire enquêteur suppléant.

Le commissaire enquêteur siègera en mairie de Haguenau et visera toutes les pièces du dossier d'enquête ; il est autorisé à utiliser son véhicule personnel pour l'accomplissement de sa mission.

Un avis d'ouverture d'enquête sera publié à la mairie d'Haguenau, par tous les procédés en usage sur son territoire, quinze jours au moins avant l'ouverture de l'enquête et pendant toute la durée de celle-ci.

L'accomplissement de cette mesure de publicité incombe au maire et sera certifié par lui.

Le même avis sera en outre, inséré en caractères apparents, à la diligence de la Préfecture, dans deux journaux publiés dans le département au moins quinze jours avant la date d'ouverture de l'enquête, puis rappelé dans les huit jours suivant son ouverture.

Un dossier d'enquête comportant notamment une notice explicative du projet, un plan général des travaux, une étude d'impact et l'avis de l'autorité environnementale sera déposé durant toute la période d'enquête à la mairie de Haguenau (1 Place Charles de Gaulle) ou à l'Annexe de l'Hôtel de Ville (2 rue des Chevaliers) aux jours et heures habituels d'ouverture des bureaux afin que chacun puisse en prendre connaissance.

Les observations écrites pourront être adressées au commissaire enquêteur par courrier à la mairie de Haguenau, (1 Place Charles de Gaulle 67500 Haguenau) ou par mail (scire@haguenau.fr). Elles seront alors annexées aux registres et tenues à la disposition du public.

Pour toute information complémentaire sur le projet, le public peut :

- contacter M. Franck HEIT, chef de projets à la Communauté de Communes de la Région de Haguenau, par téléphone au 03.88.90.68.74 ou par mail (franck.heit@haguenau.fr).

- consulter le site internet de la Communauté de Communes de la Région de Haguenau : <http://www.ville-haguenau.fr>

- consulter le dossier à la préfecture du Bas-Rhin à Strasbourg (bureau 250).

À l'expiration du délai d'enquête, le commissaire-enquêteur établit un rapport relatant le déroulement de l'enquête et rédige des conclusions motivées, en précisant si elles sont favorables ou non à la déclaration d'utilité publique de l'opération.

Il transmet au préfet l'exemplaire du dossier de l'enquête déposé au siège de l'enquête, accompagné des registres et pièces annexées, avec son rapport et ses conclusions motivées, dans un délai de trente jours à compter de la date de clôture de l'enquête.

Si les conclusions du commissaire enquêteur sont défavorables à l'adoption du projet, la Communauté de Communes de la Région de Haguenau sera appelée à émettre son avis par une délibération motivée. Dans tous les cas, elle se prononcera sur l'intérêt général de l'opération par une déclaration de projet, prévue au L. 126-1 du Code de l'environnement.

Dispositions spécifiques à l'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique :

Pendant toute la période de l'enquête, les observations portant sur l'utilité publique de l'opération pourront être consignées sur un registre déposé à la mairie de Haguenau.

Le commissaire enquêteur se tiendra à la disposition du public à l'Hôtel de Ville de Haguenau pour recevoir ses observations verbales aux jours et heures suivants :

le lundi 19/10/2015 de 14h à 17h le samedi 31/10/2015 de 9h à 12h

le mercredi 4/11/2015 de 14h à 17h le samedi 14/11/2015 de 9h à 12h

le vendredi 20/11/2015 de 14h à 17h.

Quinze jours au moins avant l'ouverture de l'enquête et pendant toute la durée de celle-ci, il sera procédé par les soins de la Communauté de Communes de la Région de Haguenau, maître d'ouvrage, à l'affichage de l'avis d'ouverture d'enquête sur les lieux de l'opération ou en un lieu situé au voisinage des travaux projetés et visible de la voie publique.

Dispositions spécifiques à l'enquête parcellaire : Pendant toute la période de l'enquête, les observations sur les limites des biens à exproprier sont consignées par les intéressés sur le registre d'enquête parcellaire déposé à la mairie de Haguenau ou adressées par correspondance soit au maire, qui les joint au registre, soit au commissaire enquêteur.

Il pourra être pris connaissance des rapports et des conclusions motivés du commissaire enquêteur à la Préfecture (bureau 250) et à la mairie de Haguenau, pendant une durée d'un an.

Enquête publique



PROJET DE VOIE DE LIAISON SUD À HAGUENAU

Avis relatif à l'organisation d'une enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique et d'une enquête parcellaire

Communauté de Communes de la Région de Haguenau

Le public est informé qu'il sera procédé du lundi 19 octobre 2015 au vendredi 20 novembre 2015 inclus, soit pour une durée de 33 jours, sur le territoire de la commune de Haguenau, à :

- une enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique des acquisitions et travaux nécessaires à la réalisation du projet de Voie de Liaison Sud à Haguenau ;
- une enquête parcellaire préalable à la déclaration de cessibilité des parcelles à acquérir pour la réalisation de l'opération.

Les décisions susceptibles d'intervenir au terme de l'enquête sont :

- un arrêté préfectoral portant déclaration d'utilité publique ou refusant cette déclaration,
- un arrêté préfectoral portant déclaration de cessibilité ou refusant cette déclaration.

DISPOSITIONS GÉNÉRALES :

M. Jean-Dominique MONTEIL, Chef planificateur en activités de raffinage, a été désigné par le Président du Tribunal Administratif en qualité de commissaire enquêteur et M^{me} Valérie GORVIN, Architecte DPLG urbaniste, en qualité de commissaire enquêteur suppléant.

Le commissaire enquêteur siègera en mairie de Haguenau et visera toutes les pièces du dossier d'enquête ; il est autorisé à utiliser son véhicule personnel pour l'accomplissement de sa mission.

Un avis d'ouverture d'enquête sera publié à la mairie d'Haguenau, par tous les procédés en usage sur son territoire, quinze jours au moins avant l'ouverture de l'enquête et pendant toute la durée de celle-ci.

L'accomplissement de cette mesure de publicité incombent au maire et sera certifié par lui.

Le même avis sera en outre inséré en caractères apparents, à la diligence de la Préfecture, dans deux journaux publiés dans le département au moins quinze jours avant la date d'ouverture de l'enquête, puis rappelés dans les huit jours suivant son ouverture.

Un dossier d'enquête comportant notamment une notice explicative du projet, un plan général des travaux, une étude d'impact et l'avis de l'autorité environnementale sera déposé durant toute la période d'enquête à la mairie de Haguenau (1, place Charles-de-Gaulle) ou à l'hôtel de Ville (3, rue des Chevaliers) aux jours et heures habituels d'ouverture des bureaux, afin que chacun puisse en prendre connaissance.

Les observations écrites pourront être adressées au commissaire enquêteur par courrier à la mairie de Haguenau (1, place Charles-de-Gaulle, 67300 Haguenau) ou par mail (ecrite@haguenau.fr). Elles seront alors annexées aux registres et tenues à la disposition du public.

Pour toute information complémentaire sur le projet, le public peut :

- contacter M. Franck HEIT, chef de projet à la Communauté de Communes de la Région de Haguenau, par téléphone au 03 88 90 08 74 ou par mail (franck.heit@haguenau.fr)

- consulter le site internet de la Communauté de Communes de la Région de Haguenau : <http://www.ville-haguenau.fr>
- consulter le dossier à la préfecture du Bas-Rhin à Strasbourg (bureau 250).

À l'expiration du délai d'enquête, le commissaire-enquêteur établit un rapport relatif au déroulement de l'enquête et rédige des conclusions motivées, en précisant si elles sont favorables ou non à la déclaration d'utilité publique de l'opération.

Il transmet au préfet l'exemplaire du dossier de l'enquête déposé au siège de l'enquête, accompagné des registres et pièces annexés, avec son rapport et ses conclusions motivées, dans un délai de trente jours à compter de la date de clôture de l'enquête.

Si les conclusions du commissaire enquêteur sont défavorables à l'adoption du projet, la Communauté de Communes de la Région de Haguenau sera appelée à émettre son avis par une délibération motivée. Dans tous les cas, elle se prononcera sur l'unité générale de l'opération par une déclaration de projet, prévue au L.128-1 du Code de l'environnement.

DISPOSITIONS SPÉCIFIQUES À L'ENQUÊTE PRÉALABLE À LA DÉCLARATION D'UTILITÉ PUBLIQUE :

Pendant toute la période de l'enquête, les observations portant sur l'utilité publique de l'opération pourront être consignées sur un registre déposé à la mairie de Haguenau.

Le commissaire enquêteur se tiendra à la disposition du public à l'Hôtel de Ville de Haguenau pour recevoir ses observations verbales aux jours et heures suivants :

- le lundi 19 octobre 2015 de 14 h à 17 h
- le samedi 31 octobre 2015 de 9 h à 12 h
- le mercredi 4 novembre 2015 de 14 h à 17 h
- le samedi 14 novembre 2015 de 9 h à 12 h
- le vendredi 20 novembre 2015 de 14 h à 17 h.

Quinze jours au moins avant l'ouverture de l'enquête et pendant toute la durée de celle-ci, il sera procédé par les soins de la Communauté de Communes de la Région de Haguenau, maître d'ouvrage, à l'affichage de l'avis d'ouverture d'enquête sur les lieux de l'opération ou en un lieu situé au voisinage des travaux projetés et visible de la voie publique.

DISPOSITIONS SPÉCIFIQUES À L'ENQUÊTE PARCELLAIRE :

Pendant toute la période de l'enquête, les observations sur les limites des biens à exproprier sont consignées par les intéressés sur le registre d'enquête parcellaire déposé à la mairie de Haguenau ou adressées par correspondance soit au maire, qui les joint au registre, soit au commissaire enquêteur.

Il pourra être pris connaissance des rapports et des conclusions motivées du commissaire enquêteur à la Préfecture (bureau 250) et à la mairie de Haguenau, pendant une durée d'un an.

00000000

INSERTIONS JUDICIAIRES ET LÉGALES BAS-RHIN ET MOSELLE

L'Administration du journal n'est pas responsable de la teneur de ces insertions.

Notre journal se charge de transmettre toutes insertions légales au Journal Officiel et au B.A.L.O. à Paris, ainsi qu'à ses confrères hors de nos départements de compétence

- 10987 -
PRÉFET DU BAS-RHIN

Avis relatif à l'organisation d'une enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique et d'une enquête parcellaire
Communauté de Communes de la Région de Haguenau
Projet de Voie de Liaison Sud à Haguenau

Le public est informé qu'il sera procédé **du lundi 19 octobre 2015 au vendredi 20 novembre 2015 inclus**, soit pour une durée de 33 jours, sur le territoire de la commune de **Haguenau**, à :

- une enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique des acquisitions et travaux nécessaires à la réalisation du projet de Voie de Liaison Sud à Haguenau ;
- une enquête parcellaire préalable à la déclaration de cessibilité des parcelles à acquérir pour la réalisation de l'opération.

Les décisions susceptibles d'intervenir au terme de l'enquête sont :

- un arrêté préfectoral portant déclaration d'utilité publique ou refusant cette déclaration,
- un arrêté préfectoral portant déclaration de cessibilité ou refusant cette déclaration.

Dispositions communes : M. Jean-Dominique MONTEIL, Chef planificateur en activités de raffinage, a été désigné par le Président du Tribunal Administratif en qualité de commissaire enquêteur et Mme Valérie GOBYN, Architecte DPLG urbaniste, en qualité de commissaire enquêteur suppléant.

Le commissaire enquêteur siègera en mairie de Haguenau et visera toutes les pièces du dossier d'enquête; il est autorisé à utiliser son véhicule personnel pour l'accomplissement de sa mission.

Un avis d'ouverture d'enquête sera publié à la mairie d'Haguenau, par tous les procédés en usage sur son territoire, quinze jours au moins avant l'ouverture de l'enquête et pendant toute la durée de celle-ci.

L'accomplissement de cette mesure de publicité incombe au maire et sera certifié par lui.

Le même avis sera en outre, inséré en caractères apparents, à la diligence de la Préfecture, dans deux journaux publiés dans le département au moins quinze jours avant la date d'ouverture de l'enquête, puis rappelé dans les huit jours suivant son ouverture.

Un dossier d'enquête comportant notamment une notice explicative du projet, un plan général des travaux, une étude d'impact et l'avis de l'autorité environnementale sera déposé durant toute la période d'enquête à la mairie de Haguenau (1 Place Charles de Gaulle) ou à l'Annexe de l'Hôtel de Ville (2 rue des Chevaliers) aux jours et heures habituels d'ouverture des bureaux afin que chacun puisse en prendre connaissance.

Les observations écrites pourront être adressées au commissaire enquêteur par courrier à la mairie de Haguenau, (1 Place Charles de Gaulle 67500 Haguenau) ou par mail (ecriture@haguenau.fr). Elles seront alors annexées aux registres et tenues à la disposition du public.

Pour toute information complémentaire sur le projet, le public peut :

- contacter M. Franck HEIT, chef de projets à la Communauté de Communes de la Région de Haguenau, par téléphone au 03.88.90.68.74 ou par mail (franck.heit@haguenau.fr),
- consulter le site internet de la Communauté de Communes de la Région de Haguenau : <http://www.ville-haguenau.fr>
- consulter le dossier à la préfecture du Bas-Rhin à Strasbourg (bureau 250).

À l'expiration du délai d'enquête, le commissaire-enquêteur établit un rapport relatant le déroulement de l'enquête et rédige des conclusions motivées, en précisant si elles sont favorables ou non à la déclaration d'utilité publique de l'opération.

Il transmet au préfet l'exemplaire du dossier de l'enquête déposé au siège de l'enquête, accompagné des registres et pièces annexées, avec son rapport et ses conclusions motivées, dans un délai de trente jours à compter de la date de clôture de l'enquête.

Si les conclusions du commissaire enquêteur sont défavorables à l'adoption du projet, la Communauté de Communes de la Région de Haguenau sera appelée à émettre son avis par une délibération motivée. Dans tous les cas, elle se prononcera sur l'intérêt général de l'opération par une déclaration de projet, prévue au L. 126-1 du Code de l'environnement.

Dispositions spécifiques à l'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique : Pendant toute la période de l'enquête, les observations portant sur l'utilité publique de l'opération pourront être consignées sur un registre déposé à la mairie de Haguenau.

Le commissaire enquêteur se tiendra à la disposition du public à l'Hôtel de Ville de Haguenau pour recevoir ses observations verbales aux jours et heures suivants :

le lundi 19/10/2015 de 14h à 17h	le samedi 31/10/2015 de 9h à 12h
le mercredi 4/11/2015 de 14h à 17h	le samedi 14/11/2015 de 9h à 12h
le vendredi 20/11/2015 de 14h à 17h.	

Quinze jours au moins avant l'ouverture de l'enquête et pendant toute la durée de celle-ci, il sera procédé par les soins de la Communauté de Communes de la Région de Haguenau, maître d'ouvrage, à l'affichage de l'avis d'ouverture d'enquête sur les lieux de l'opération ou en un lieu situé au voisinage des travaux projetés et visible de la voie publique.

Dispositions spécifiques à l'enquête parcellaire : Pendant toute la période de l'enquête, les observations sur les limites des biens à exproprier sont consignées par les intéressés sur le registre d'enquête parcellaire déposé à la mairie de Haguenau ou adressées par correspondance soit au maire, qui les joint au registre, soit au commissaire enquêteur.

Il pourra être pris connaissance des rapports et des conclusions motivés du commissaire enquêteur à la Préfecture (bureau 250) et à la mairie de Haguenau, pendant une durée d'un an.

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE
—
DÉPARTEMENT DU BAS-RHIN
—
COMMUNE
de
BATZENDORF



CERTIFICAT D'AFFICHAGE

Je soussignée, Isabelle DOLLINGER, Maire de la commune de Batzendorf, certifie par la présente avoir fait afficher à la porte de la mairie du 1^{er} octobre 2015 au 23 novembre 2015, l'avis d'ouverture de l'enquête unique préalable à la déclaration d'utilité publique et à la déclaration de cessibilité, en vue de la réalisation du projet de voie de liaison Sud à Haguenau.

A Batzendorf, le 24 novembre 2015

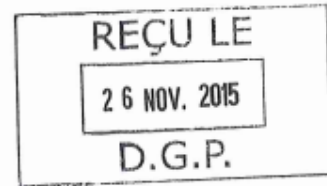
Le Maire :

Isabelle DOLLINGER

République Française
Département du Bas-Rhin



**Commune de
BERSTHEIM**



CERTIFICAT D’AFFICHAGE

Le Maire de la commune de Berstheim,

Certifie par la présente que l’avis d’ouverture de l’enquête unique préalable à la déclaration d’utilité publique et à la déclaration de cessibilité, en vue de la réalisation du projet de Voie de Liaison Sud à Haguenau, a été affiché au lieu d’affichage habituel de la commune, à compter du 2 octobre 2015 jusqu’au 20 novembre 2015.

Fait à Berstheim, le 21 novembre 2015

Le Maire,

Rémy GOTTRI



RÉPUBLIQUE FRANÇAISE
DÉPARTEMENT DU BAS-RHIN

**COMMUNE de
DAUENDORF**



annexe :
NEUBOURG



CERTIFICAT D'AFFICHAGE

Le Maire de Dauendorf-Neubourg, Claude BEBON, certifie par la présente que l'avis d'ouverture de l'enquête unique préalable à la déclaration d'utilité publique et à la déclaration de cessibilité, en vue de la réalisation du projet de Voie de Liaison Sud à Haguenau, a été affiché à la mairie à compter du 2 octobre 2015 jusqu'au 20 novembre 2015.

Fait à Dauendorf, le 23 novembre 2015

Le Maire,



Claude BEBON

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE
DÉPARTEMENT DU BAS-RHIN

MAIRIE
de
HOCHSTETT



REÇU LE

23 NOV. 2015

DIRECTION GÉNÉRALE DES SERVICES
Communauté de Communes
& Ville de Haguenau

CERTIFICAT D'AFFICHAGE

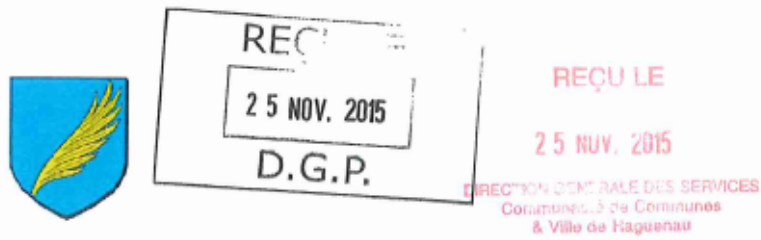
LE MAIRE de HOCHSTETT

Certifie par la présente que l'avis d'ouverture de l'enquête unique préalable à la déclaration d'utilité publique et à la déclaration de cessibilité, en vue de la réalisation du projet de Voie de Liaison Sud à Haguenau, a été affiché au tableau d'affichage communal à compter du 2 octobre 2015 jusqu'au 20 novembre 2015.

Fait à Hochstett, le 20 novembre 2015

Le Maire





CERTIFICAT D’AFFICHAGE

LE MAIRE DE HUTTENDORF

Certifie par la présente que l’avis d’ouverture de l’enquête unique préalable à la déclaration d’utilité publique et à la déclaration de cessibilité, en vue de la réalisation du projet de Voie de Liaison Sud à Haguenau, a été affiché aux portes de la Mairie à compter du 2 octobre 2015 jusqu’au 20 novembre 2015.

Fait à Huttendorf, le 23 novembre 2015

Le Maire,
W. 11
Pierrot WINKEL





REÇU LE
24 NOV. 2015
D.G.P.

REÇU LE
24 NOV. 2015
DIRECTION GENERALE DES SERVICES
Communauté de Communes
& Ville de Haguenau

CERTIFICAT D'AFFICHAGE

LE MAIRE DE MORSCHWILLER

Certifie par la présente que l'avis d'ouverture de l'enquête unique préalable à la déclaration d'utilité publique et à la déclaration de cessibilité, en vue de la réalisation du projet de Voie de Liaison Sud à Haguenau, a été affiché aux portes de la Mairie à compter du 2 octobre 2015 jusqu'au 20 novembre 2015.

Fait à Morschwiller, le 20 novembre 2015

Le Maire,

Damien WINLING



Niederschaeffolsheim, le 23 novembre 2015



REÇU LE

26 NOV. 2015

DIRECTION GÉNÉRALE DES SERVICES
Communauté de Communes
& Ville de Haguenau

CERTIFICAT D’AFFICHAGE

Je soussigné, Fernand VIERLING, Maire de la commune de Niederschaeffolsheim, certifie par la présente :

- que l’avis d’ouverture de l’enquête unique préalable à la déclaration d’utilité publique et à la déclaration de cessibilité, en vue de la réalisation du projet de Voie de Liaison Sud à Haguenau, a été affiché :

 - au panneau extérieur de la commune à compter du 2 octobre au 20 novembre 2015.

Le Maire,

Fernand VIERLING

CERTIFICAT D'AFFICHAGE

LE MAIRE DE LA COMMUNE D'Ohlungen-KEFFENDORF

certifie par la présente que l'avis d'ouverture de l'enquête unique préalable à la déclaration d'utilité publique et à la déclaration de cessibilité, en vue de la réalisation du projet de Voie de Liaison Sud à Haguenu, a été affiché du 2 octobre 2015 jusqu'au 20 novembre 2015.

Fait à Ohlungen, le 21/11/2015

Le Maire,



A handwritten signature in black ink, appearing to be 'J. Monteil', written over a horizontal line.

commune de
**Schweighouse-
sur-Moder**



CERTIFICAT D'AFFICHAGE

LE MAIRE DE SCHWEIGHOUSE-SUR-MODER

Certifie par la présente que l'avis d'ouverture de l'enquête unique préalable à la déclaration d'utilité publique et à la déclaration de cessibilité, en vue de la réalisation du projet de Voie de Liaison Sud à Haguenau, a été affiché devant la Mairie à compter du 2 octobre 2015 jusqu'au 20 novembre 2015.

Fait à Schweighouse-sur-Moder, le 1er decembre 2015

Le Maire,

L'Adjoint Délégué,
Marie-Odile KASPAR



Tél. 03 88 07 22 50 - Fax. 03 88 72 03 14
info@mairie-schweighouse.fr - www.mairie-schweighouse.fr
Mairie - 29 rue du Général de Gaulle - 67590 Schweighouse-sur-Moder
Adresse postale : BP 60332 Schweighouse-sur-Moder - 67507 Haguenau Cedex



CERTIFICAT D'AFFICHAGE

LE MAIRE D'UHLWILLER

Certifie par la présente que l'avis d'ouverture de l'enquête unique préalable à la déclaration d'utilité publique et à la déclaration de cessibilité, en vue de la réalisation du projet de Voie de Liaison Sud à Haguenau, a été affiché au tableau d'affichage de la mairie à compter du 2 octobre 2015 jusqu'au 20 novembre 2015.

Fait à Uhlwiller, le 23 novembre 2015



Le Maire,
Daniel GAUPP

CERTIFICAT D'AFFICHAGE

LE MAIRE DE WAHLENHEIM

Certifie par la présente que l'avis d'ouverture de l'enquête unique préalable à la déclaration d'utilité publique et à la déclaration de cessibilité, en vue de la réalisation du projet de Voie de Liaison Sud à Haguenau, a été affiché à la mairie (panneau d'affichage extérieur habituel) à compter du 2 octobre 2015 jusqu'au 20 novembre 2015.

Fait à Wahlenheim, le 26 novembre 2015

Le Maire,



RÉPUBLIQUE FRANÇAISE
—
DÉPARTEMENT DU BAS-RHIN
—
COMMUNE
DE
WINTERSHOUSE
67590



Tel. 03.88.73.85.00
Fax 03.88.05.86.25

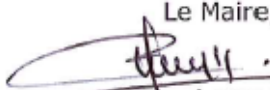
E-mail: mairie-wintershouse@wanadoo.fr

CERTIFICAT D'AFFICHAGE

LE MAIRE DE WINTERSHOUSE

Certifie par la présente que l'avis d'ouverture de l'enquête unique préalable à la déclaration d'utilité publique et à la déclaration de cessibilité, en vue de la réalisation du projet de Voie de Liaison Sud à Haguenau, a été affiché dans le tableau d'affichage de la mairie à compter du 2 octobre 2015 jusqu'au 20 novembre 2015.

Fait à wintershouse, le 24 novembre 2015

Le Maire,

René GRAD



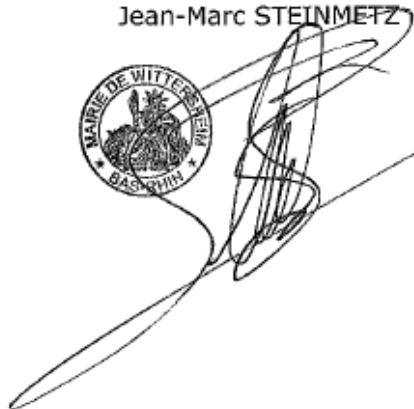
CERTIFICAT D'AFFICHAGE

LE MAIRE DE WITTERSHEIM

Certifie par la présente que l'avis d'ouverture de l'enquête unique préalable à la déclaration d'utilité publique et à la déclaration de cessibilité, en vue de la réalisation du projet de Voie de Liaison Sud à Haguenau, a été affiché à la mairie à compter du 2 octobre 2015 jusqu'au 20 novembre 2015.

Fait à Wittersheim, le 23 novembre 2015.

Le Maire,
Jean-Marc STEINMETZ



4.18. [ANNEXE 18 Procès-verbal de constat d'Huissier 04 décembre 2015 Affichage règlementaire](#)

La publicité règlementaire a été constatée avant et pendant toute la durée de l'enquête publique, par :

Maître Solange KECK
Huissier de Justice
12, Rue du Maréchal Foch
67500 Haguenau

Le constat d'Huissier d'affichage règlementaire a été porté à ma connaissance.

Tout me paraît correct.

Toute personne doit être en mesure de le consulter, sur demande, chez maitre KECK.



Association oxy-gene
6 impasse G Stresemann
67500 Haguenau

Etant donné la complexité du dossier et le nombre de questions pour lesquelles nous n'avons pas trouvé de réponses, l'association Oxy-gene vous demande, Monsieur le Commissaire enquêteur, une prolongation de l'enquête publique afin d'organiser une réunion d'information publique.

Haguenau, le 14 novembre 2015

La Présidente

La secrétaire

Page n° 09
oxy-gene

Strasbourg le 17 novembre 2015

Jean-Dominique Monteil
Commissaire-Enquêteur
Tribunal Administratif de Strasbourg
Dossier n° : E15000204/67

Lettre Recommandée avec Accusé de Réception à :
Association oxy-gène
6, impasse Gustav Stresemann
67500 Haguenau

Madame, Monsieur,

En date du Samedi 14 novembre 2015, je vous ai reçu lors de mon avant dernière permanence en mairie de Haguenau, de 09h00 à 12h00.

Vous m'avez, entre autres, saisi, en vue de prolonger la durée de l'enquête publique relative à la Voie de Liaison Sud à Haguenau (67500).

(Voir votre annexe n°9 datée au 14 novembre 2015 et déposée le 14 novembre 2015)

Aussi, je tiens à vous vous apporter mes éléments de réponse, sans plus tarder, et, comprenez le bien, uniquement sur ce point précis.

Me référant au Code de l'environnement - Article R123-6 en vigueur, il m'appartient, en qualité de commissaire-enquêteur, par décision motivée et après information de l'autorité compétente pour ouvrir et organiser l'enquête, de prolonger celle-ci pour une durée maximale de trente jours, notamment lorsque, en qualité de commissaire-enquêteur, je décide d'organiser une réunion d'information et d'échange avec le public, durant cette période de prolongation de l'enquête.

Ma décision doit alors être notifiée à l'autorité compétente pour ouvrir et organiser l'enquête au plus tard huit jours avant la fin de l'enquête.

La fin de l'enquête publique étant fixée au 20 novembre à 17h00, le délai légal est donc expiré.

En conséquence, l'enquête publique ne peut donc plus être prolongée.

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

Copie par e-mail pour information: Préfecture du Bas-Rhin
Direction des Collectivités locales
Bureau de l'Environnement et des Procédures publiques

Copie par e-mail pour information: Direction Grands Projets
Communauté de Communes et Ville de Haguenau

----- **FIN DE RAPPORT D'ENQUETE** -----

5. CONCLUSIONS ET AVIS MOTIVES DU COMMISSAIRE-ENQUETEUR

L'enquête de Déclaration d'Utilité Publique obéit à des règles juridiques très précises découlant de la jurisprudence du Conseil d'Etat : Ville nouvelle Lille Est de 1971.

Dans cet arrêt célèbre, le Conseil d'Etat a défini les critères de la Déclaration d'Utilité Publique, dont l'examen doit amener à comparer les avantages de l'opération projetée avec les inconvénients qu'elle génère, ce qu'il est convenu d'appeler la

« Théorie du bilan ».

Cette analyse bilancielle sera donc l'élément clé de mon rapport d'enquête.

Elle me permettra de me prononcer sur l'utilité ou la désutilité publique du projet soumis à l'enquête.

Depuis 1971, la jurisprudence relative à la Déclaration d'Utilité Publique a évolué de sorte que les critères examinés se sont élargis et affinés.

C'est ainsi qu'il me conviendra d'examiner, et de répondre aux trois questions suivantes :

- 1) L'opération présente-t-elle concrètement un caractère d'intérêt public ?
- 2) Les expropriations envisagées sont-elles nécessaires pour atteindre les objectifs de l'opération ?
- 3) Le bilan coûts-avantages penche-t-il en faveur de l'opération ?

A ce titre, il me conviendra d'examiner :

a) Les atteintes à la propriété privée

b) Le coût financier

c) Les inconvénients d'ordre social et l'atteinte à d'autres intérêts publics :

- Les raisons sociales

- L'intérêt public de la santé publique

- Les intérêts de l'environnement

- La nécessité du choix des terrains

- La compatibilité avec les documents d'urbanismes existants

(en distinguant bien ce qui est du domaine de la compatibilité et ce qui est du domaine de la conformité)

Analyse bilancielle du commissaire-enquêteur

1) L'opération présente-t-elle concrètement un caractère d'intérêt public

- Vu l'architecture radiale de Haguenau impliquant des passages en centre-ville pour se rendre d'un quartier à un autre.
- Vu qu'il n'existe aucun contournement au Sud de la ville, le projet de VLS présente à mon sens un intérêt public.
- Vu les différentes observations, mails et lettres, reçus et concernant les difficultés de circulation dans Haguenau.
- Vu que la VLS a pour vocation de désenclaver les différents pôles d'activités commerciales artisanales et industrielles.
- Vu les nuisances subies par les riverains du centre-ville, en particulier Rue de la Redoute, Rue du Canal, Rue de la Garance, Rue du Château Fiat, Rue de la ferme Falk, Rue des Moutons, mais aussi Route de Marienthal, Route de Bischwiller, Route de Weitbruch, ainsi que l'Avenue Leriche, supportant un trafic de transit.
- Vu les attentes du monde économique, favorable à la réalisation de ce projet.
- Vu l'intérêt de la VLS pour les projets de développement de l'Hôpital.

En conséquence, en qualité de commissaire-enquêteur, oui, je considère que cette opération est nécessaire. L'opération présente donc bien, à mes yeux, un caractère d'intérêt public.

Avis favorable sans réserve

2) Les expropriations envisagées sont-elles nécessaires pour atteindre les objectifs de l'opération ?

- Vu les différentes phases de concertation préalables et réunions publiques, il s'est dégagé au fil du temps une amélioration de tracé visant à satisfaire le plus grand nombre. Une ancienne voie SNCF désaffectée a même été retenue pour le tracé du projet en vue de minimiser l'impact de la VLS sur l'emprise foncière. Au-delà de toutes ces attentions, il advient qu'un certain nombre d'expropriations partielles ou totales sont nécessaires pour réaliser ce projet de voie de liaison sud.

En conséquence, en qualité de commissaire-enquêteur, oui, je considère que les expropriations envisagées sont nécessaires pour atteindre les objectifs de l'opération.

Avis favorable sans réserve

3) Le bilan coûts-avantages penche-t-il en faveur de l'opération ?

Au titre du bilan coûts-avantages du projet, je vais examiner les trois points a) b) c) ci-dessous :

a) Les atteintes à la propriété privée

Certes, il y a bien une atteinte à la propriété privée, mais, au sens de l'article L1 du Code de l'expropriation pour cause d'utilité publique, l'expropriation doit donner lieu à une juste et préalable indemnité.

Si, la déclaration de cessibilité des parcelles est prononcée, l'indemnisation pourra être abordée et négociée en fonction des expressions des propriétaires identifiés.

En conséquence, en qualité de commissaire-enquêteur, sur le point, atteinte à la propriété privée, je souhaite qu'une juste et préalable indemnité soit proposée, voire des négociations engagées pour les demandes d'échange de parcelles exprimées dans le cadre de l'enquête parcellaire.

Avis favorable sans réserve

b) Le coût financier

Le coût du projet de la Voie de Liaison Sud est supporté par la Communauté de Communes de la Région de Haguenau (CCRH), maître d'ouvrage, qui a compétence en matière de voirie depuis le 01 janvier 2012.

L'endettement de la CCRH est nul.

La Ville de HAGUENAU participera au financement de la VLS à l'aide d'un fonds de concours au profit de la CCRH lequel sera alimenté par le produit de la vente de terrains et de la Taxe d'Aménagement.

A ce fonds de concours, se rajouteront le Fonds de Compensation de la TVA et les subventions dont pourra bénéficier la CCRH.

A ce titre, on peut donc parler de coûts partagés, et rejoint donc la notion d'utilité publique pour les habitants riverains de la ville de Haguenau

En conséquence, en qualité de commissaire-enquêteur, sur ce point, je pense qu'il y a là, une répartition des coûts permettant une justification des coûts financiers du projet de la Voie de Liaison Sud.

Avis favorable sans réserve

c) Les inconvénients d'ordre social et l'atteinte à d'autres intérêts publics :

- Les raisons sociales

Les inconvénients d'ordre social concernent à mon sens

- Les entreprises commerciales
- Les entreprises artisanales
- Les entreprises industrielles
- Les entreprises agricoles de vente directe
- Les Hôpitaux
- Les Lycées et Collèges

La VLS ayant pour objet, entre autres, de les redynamiser et d'en favoriser l'accès et l'attractivité, toute précaution devra être prise pour en assurer la pérennité d'une part, et le développement, d'autre part.

En conséquence, en qualité de commissaire-enquêteur, sur ce point, je ne vois pas aucun inconvénient d'ordre en défaveur de l'opération envisagée.

Avis favorable sans réserve

- L'intérêt public de la santé publique

L'intérêt public de la santé publique porte à mon sens sur la réduction du niveau sonore et vibratoire, et sur l'amélioration de la qualité de l'air en centre-ville.

Le trafic routier, à ce jour privé de la Voie de Liaison Sud, utilise les artères du centre-ville de Haguenau comme voie de liaison inter quartiers.

Vu l'étude acoustique du Projet VLS, et ses conclusions :

- Des protections sonores devront être dimensionnées et mises en place au-delà de 60 dB (A) le jour et 55 dB(A) de nuit.
- Des protections vibratoires seront à prendre dans le cas où le tracé du projet se rapprocherait à moins de 15 mètres des habitations.

En conséquence, en qualité de commissaire-enquêteur, oui, je considère que l'opération envisagée, présente un intérêt public de la santé publique, la VLS proposant une offre nouvelle visant à réorienter les flux de circulation, sans pour autant porter atteinte outre légale aux riverains de la Voie de Liaison Sud.

Avis favorable sans réserve

- Les intérêts de l'environnement

Je pense que, à ce stade du projet, les intérêts de l'environnement ont été comme il se doit, pris en compte, en partenariat avec les parties prenantes. Le non raccordement de la VLS au rond-point de la voie rapide de Strasbourg, pour cause de zone humide et boisements, en est un exemple, dont la contrepartie est d'être décriée par de nombreuses observations.

En conséquence, en qualité de commissaire-enquêteur, oui, je pense que les intérêts de l'environnement sont relativement bien préservés.

Avis favorable sans réserve

- La nécessité du choix des terrains

L'expropriation de terrains privés est nécessaire, pour la raison que l'opération ne peut être réalisée en totalité sur des terrains communaux.

En conséquence, en qualité de commissaire-enquêteur, la nécessité du choix des terrains s'impose, je ne vois personnellement rien qui s'y oppose.

Avis favorable sans réserve

- La compatibilité avec les documents d'urbanismes existants

Le Plan Local d'urbanisme approuvé le 19 novembre 2012 intègre le projet de Voie de Liaison Sud. Le projet de Voie de Liaison Sud est annoncé dans le Projet d'Aménagement et de Développement Durable (PADD) comme élément important de développement de la ville.

Le Schéma de Cohérence Territoriale de l'Alsace du Nord (SCOTAN) approuvé le 26 mai 2009, permet de développer de nouveaux projets routiers structurants, lorsqu'ils ont pour objectif d'améliorer le cadre de vie et de limiter les nuisances et l'insécurité liées au trafic de transit sur les axes existants.

Le projet de Voie de Liaison Sud est inscrit au Plan de Déplacement de Haguenau (PDH)

Le projet de Voie de Liaison Sud est conforme aux objectifs du Schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux (SDAGE) Rhin-Meuse révisé.

En conséquence, en qualité de commissaire-enquêteur, sur ce point, je ne vois personnellement rien qui s'oppose aux documents d'urbanismes existants.

Avis favorable sans réserve

En synthèse du point n°3 ci-dessus, en qualité de commissaire-enquêteur, après analyse motivée des items qui le constitue, je pense que le bilan « coûts-avantages » penche en faveur de l'opération projetée.

Avis favorable sans réserve

Prenant en considération, la synthèse de l'avis de l'Autorité environnementale du 01 septembre 2014.

Prenant en considération, les réponses apportées par le maître d'Ouvrage, en octobre 2015, aux remarques formulées dans l'avis de l'Autorité environnementale du 01 septembre 2014.

Prenant en considération le mémoire en réponse du maître d'ouvrage, à valeur de réponse aux questions qui auraient été posées si une réunion publique avait eu lieu.

En conséquence, en qualité de commissaire-enquêteur, après l'analyse bilancielle complète, ci-dessus détaillée points par points, et motivée personnellement, j'émetts pour la partie de l'enquête publique relative à la Déclaration Préalable d'Utilité Publique, l'avis personnel ci-dessous :

Avis Favorable sans réserve