

BILAN

Service
Transports

Pôle Maîtrise
d'Ouvrage Routière
Strasbourg

Avril 2018

RN83-Sécurité de l'accessibilité à Colmar

*Bilan de la Concertation préalable L103-2 du
Code de l'Urbanisme pour l'aménagement de
l'échangeur de Guémar*



Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement
Grand Est



PRÉFET
DE LA RÉGION
GRAND EST

SOMMAIRE

1 - CONTEXTE DU PROJET.....	4
2 - ORGANISATION RETENUE POUR LA CONCERTATION PRÉALABLE.....	5
2.1 - Objectifs de la concertation préalable.....	5
2.2 - Modalités de la concertation.....	6
2.2.1 -Médias.....	6
2.2.1.a - presse locale.....	6
2.2.1.b - supports municipaux.....	6
2.2.1.c - site internet DREAL.....	6
2.2.1.d - Autres médias.....	7
2.2.2 -Supports physiques : plaquettes et panneaux d'information.....	7
2.2.2.a - Plaquettes (annexe n°6).....	7
2.2.2.b - Panneaux d'information (annexe n°7).....	7
2.2.3 -Permanences physiques.....	8
2.2.4 -Réunion publique.....	8
3 - BILAN DE LA CONCERTATION PRÉALABLE.....	8
3.1 - Bilan quantitatif de la concertation.....	8
3.1.1 -Les participations.....	8
3.1.2 -Synthèse du questionnaire.....	8
3.1.2.a - Les variantes d'aménagement de l'échangeur.....	9
3.1.2.b - Les dispositions en faveur des piétons et des vélos.....	11
3.1.2.c - La concertation.....	12
3.1.3 -Synthèse des sujets abordés.....	12
3.2 - Bilan qualitatif de la concertation.....	14
4 - ENSEIGNEMENTS ET SUITES DONNÉES.....	22
5 - LISTE DES ANNEXES.....	23

1 - Contexte du projet

La RN83 entre Colmar et Sélestat fait partie intégrante de l'axe structurant Nord-Sud alsacien. À ce titre, elle est classée au titre de liaison assurant la continuité du réseau autoroutier (LACRA) au schéma directeur national (SDRN).

Aujourd'hui largement aménagé, cet axe présente une discontinuité du caractère autoroutier de 12 km entre Colmar et Sélestat.

Les politiques récentes de limitation et d'abaissement de vitesse sur les axes structurants de l'État permettent d'envisager un scénario d'aménagement sur place de la RN 83 sans viser les caractéristiques d'une section autoroutière telles que définies par les textes et normes en vigueur.

Dans ce contexte, la DREAL a décidé la réalisation d'aménagements ponctuels à court terme, répondant aux objectifs d'aménagement de cet axe par requalification sur place :

- amélioration de la qualité de vie des riverains de la RN83 (protections acoustiques)
- amélioration de la sécurité de ses usagers (régulation du trafic et traitement des échangeurs en termes de sécurité et de lisibilité).

Une étude préliminaire initiale a ainsi été lancée par la DREAL en 2007, diagnostiquant le fonctionnement des échangeurs sur la section depuis la limite nord de la commune de Saint-Hippolyte au Nord, et jusqu'au giratoire du « Rosenkranz » au Sud. Lors de l'examen de l'échangeur n°20 à Guémar (échangeur entre la RN83 et la RD106), plusieurs écarts et dysfonctionnements ont été identifiés :

- présence d'obstacles latéraux, absence de dispositifs de retenue,
- points de sortie peu perceptibles et géométrie des bretelles non conforme (longueur d'insertion réduite,
- courbe de section courante ne respectant pas les distances de visibilité).

Suite à cette étude, l'aménagement de l'échangeur de Guémar, qui constitue la zone la plus accidentogène du tracé, est inscrit au Contrat de Plan Etat Région (CPER) pour la période 2015-2020 pour un montant de 4 millions d'euros répartis entre l'État (50%), la Région Grand Est (25%) et le Département du Haut-Rhin (25%).

Dans la mesure où l'aménagement de l'échangeur concerne une route nationale (RN83) avec de possibles modifications importantes de la configuration de l'échangeur, pouvant impacter fortement les conditions de circulation, le maître d'ouvrage de ce projet est l'État, Ministère de la Transition écologique et Solidaire. L'État est localement représenté par la DREAL Grand Est.

Le projet d'aménagement de cet échangeur répond aux dispositions mentionnées aux articles R103-1 et suivants et L103-2 du Code de l'Urbanisme, prescrivant la mise en place d'une concertation préalable. En effet, deux conditions sont réunies à savoir : « La réalisation d'un investissement routier dans une partie urbanisée d'une commune d'un montant supérieur à 1 900 000 euros, **et** conduisant à la création de nouveaux ouvrages ou à la modification d'assiette d'ouvrages existants ».

2 - Organisation retenue pour la concertation préalable

Le projet d'aménagement de l'échangeur de Guémar a été soumis à concertation préalable en application des articles L103-2 et R103-1 du Code de l'Urbanisme du 30 octobre au 24 novembre 2017.

2.1 - Objectifs de la concertation préalable

L'objectif de cette concertation est de

- Rappeler le contexte dans lequel s'inscrit ce projet et ses enjeux ;
- Présenter les différentes variantes d'aménagement envisagées pour l'échangeur ;
- Présenter le projet au public et recueillir les avis des futurs usagers, riverains et toute personne concernée afin d'arrêter un principe d'aménagement parmi les différentes variantes possibles issues des études d'opportunité.

Le principe qui sera retenu, initiera les études préalables qui précèdent l'ouverture d'une enquête publique visant, notamment, à déclarer le projet d'utilité publique.

La concertation s'appuie sur un dossier dans lequel a figuré :

- le dossier des études d'opportunité ou de faisabilité, présentant entre autres :
 - les raisons qui fondent le réaménagement de l'échangeur entre la RN83 et la RD106 ;
 - le contexte environnemental du projet ;
 - les différentes variantes possibles
 - une analyse multi critères commentée des différentes variantes
- le cadre juridique dans lequel se positionne la concertation et un rappel des procédures dans lesquelles se positionne celle-ci ;

La concertation vise à recueillir les avis sur :

- les enjeux affichés du projet ;
- la qualité et la complétude des diagnostics produits ;
- les variantes étudiées ;
- l'analyse multi-critère des aménagements étudiés ;
- la prise en compte des différents accès riverains (espaces sportifs, industriels...) et usagers en milieu urbain (automobiles, vélo, piéton).

Dans le cadre de la concertation, la DREAL Grand Est a réceptionné des avis formels des communes et des citoyens dans les conditions définies ci-après.

2.2 - Modalités de la concertation

Au sens de l'article L103-2 du code de l'Urbanisme, une concertation associe « pendant toute la durée de l'élaboration du projet, les habitants, les associations et les autres personnes concernées ».

En complément à la concertation sur toute la durée du projet et aux échanges préalables avec la DIR Est (exploitant de la RN83), le Conseil Départemental 68 (exploitant de la RD106 et cofinanceur) et la commune de Guémar, une concertation préalable a été fixée. Sa durée a été d'un mois entre le 30 octobre et le 24 novembre 2017 inclus.

Le Préfet du Haut-Rhin a fixé les modalités de concertation par arrêté daté du 9 octobre 2017 (annexe n°1).

2.2.1 - Médias

Une communication relative à la tenue de la concertation préalable a été conduite auprès des médias et supports suivants :

2.2.1.a - presse locale

Plusieurs articles ont rendu compte de la tenue de la concertation préalable et de ses modalités (annexe n°2) :

- l'Alsace, le 30 août 2017 ;
- l'Alsace le 30 octobre 2017 ;
- DNA, le 31 octobre 2017 ;
- l'Alsace et DNA le 08 novembre 2017.

2.2.1.b - supports municipaux

Le site internet de la commune de Guémar mentionnait les informations relatives à l'objet et au déroulement de la concertation préalable. Le bulletin municipal (Canard Guémarien) du mois d'octobre-novembre-décembre récapitulait également les modalités de la concertation. (annexe n°3)

2.2.1.c - site internet DREAL

Une page dédiée à l'information et à la présentation du projet a été créée sur le site internet de la DREAL Grand Est (annexe n°4). Cette page sera maintenue pendant toute la durée de vie du projet.

Un questionnaire était disponible en ligne.

2.2.1.d - Autres médias

D'autres canaux d'informations ont relayé l'information (annexe n°5)

- radio : Intervention du maire de Guémar sur France Bleu Alsace, annonce de la concertation sur Top music le 03/11/2017
- réseau social internet (facebook) : diffusion par le Conseil départemental du Haut-Rhin, repris par Info trafic du Haut-Rhin

2.2.2 - Supports physiques : plaquettes et panneaux d'information

2.2.2.a - Plaquettes (annexe n°6)

En sus des médias, la concertation préalable a été annoncée au moyen de 5 000 plaquettes, dont la majeure partie fera l'objet d'un boîtage (solution de publipostage auprès de La Poste pour 4 500 exemplaires) auprès des foyers et des entreprises des communes suivantes :

- Guémar (1 400 habitants) ;
- Bergheim (2 000 habitants) ;
- Ribeauvillé (4 700 habitats) ;
- Illhaeusern (670 habitants).

Cette plaquette disposait d'un questionnaire qui pouvait être retourné à la DREAL grand Est au moyen d'une lettre « T ». Les 500 plaquettes restantes ont été mises à disposition dans la mairie et lors de la réunion publique.

2.2.2.b - Panneaux d'information (annexe n°7)

Des panneaux d'informations ont été placés :

- au bord de la RD106 (panneaux d'annonce de la concertation) ;
- en mairie (panneaux explicitant le projet) ;
- sur la RD106, au niveau de la station service (panneaux explicitant le projet).

2.2.3 - Permanences physiques

Deux permanences d'une demie-journée ont été tenues à la mairie de Guémar pour expliciter le projet, répondre aux questions et recueillir les avis/propositions/observations du public qui s'est présenté spontanément.

Enfin, un registre de recueil des avis, questions, remarques des habitants été mis à disposition du public de manière permanente en mairie de Guémar (en fonction des horaires d'ouverture).

2.2.4 - Réunion publique

Une réunion publique a été organisée le 9 novembre 2017 à 19h00 à la salle des fêtes de Guémar. 80 personnes étaient présentes. La synthèse des remarques est en annexe n°8.

3 - Bilan de la concertation préalable

3.1 - Bilan quantitatif de la concertation

3.1.1 - Les participations

Le public a répondu à l'invitation qui lui avait été faite de prendre connaissance du projet et d'y réagir. Au total, la Dreal Grand Est a réceptionné :

- 572 réponses au questionnaire via voie postale ;
- 190 réponses via internet ;
- 5 lettres (SDEA, AF de Guémar, Alsace Nature, Ville de Guémar, Ligue contre la violence routière).
- 7 courriels (dont la chambre d'agriculture et la Ville de Ribeauvillé).

Il est remarqué le taux élevé de retour (près de 12 %) témoigne d'une forte attente en faveur d'un aménagement de cet échangeur.

3.1.2 - Synthèse du questionnaire

L'échangeur actuel est :

- pour 93 % (699 réponses) dangereux/risqué
- pour 7 % (49) suffisant.

Par rapport au projet,

- 96 % (721) sont favorables

- 4 % (32) sont défavorables

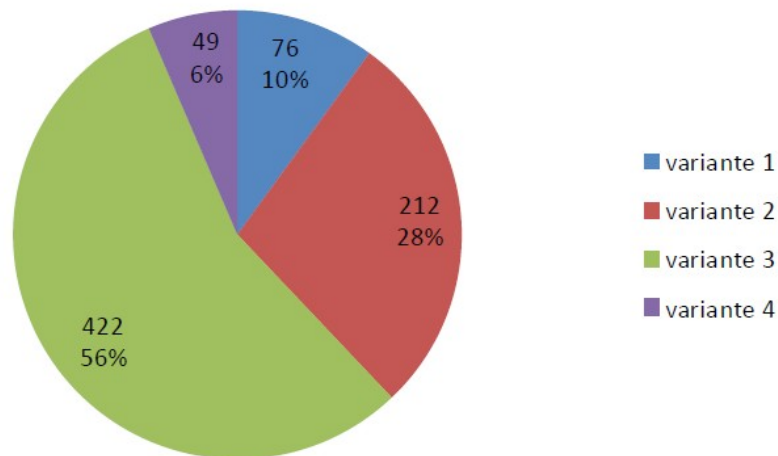
3.1.2.a - Les variantes d'aménagement de l'échangeur

Pendant la concertation, 4 solutions d'aménagement ont été présentées. Toutes les variantes présentées sont fonctionnelles et chacune présente des avantages et des inconvénients.

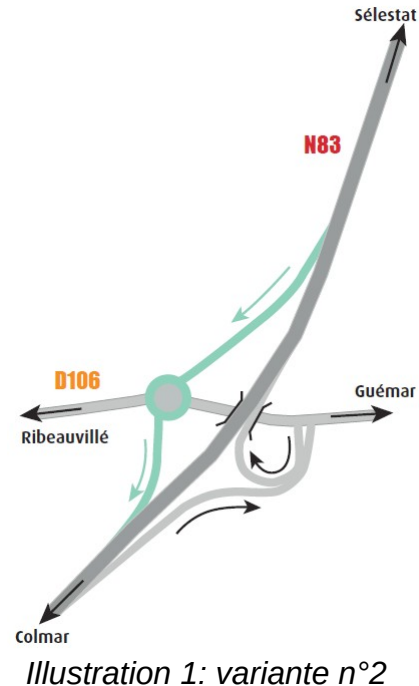
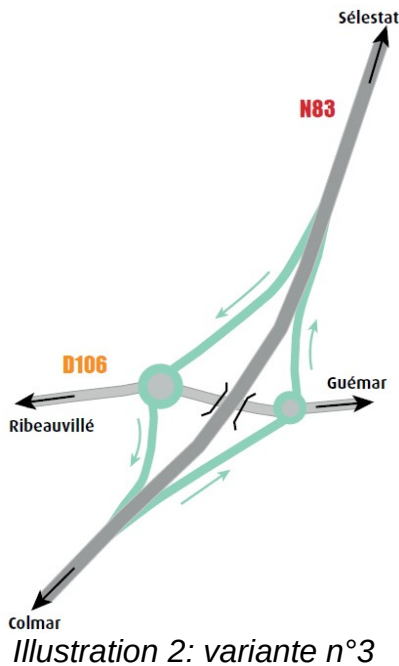
Suite à la concertation, la solution préférentielle sera sélectionnée et approfondie pendant les études préalables.

Le Maître d'Ouvrage poursuivra ces études d'approfondissement jusqu'au lancement de l'enquête publique.

Le diagramme de choix de variante préférentielle est ci-dessous :



C'est donc la variante 3 qui remporte le plus d'adhésion, suivi de la variante n°2.



Le public a été invité à retenir puis classer les 3 critères les plus significatifs selon eux pour ce projet parmi les objectifs du projet associés à chaque critère rappelés ainsi :

1. *la sécurité routière* – « avoir un aménagement sécurisant »
2. *l'évolution future du trafic* - « être compatible en cas de hausse du trafic »
3. *les cycles et les piétons* - « avoir un aménagement attractif et sécurisant pour les modes doux »
4. *le terrain/foncier* - « éviter la consommation foncière agricole ou naturelle et la démolition de maisons »
5. *l'entrée d'agglomération* - « diminuer la vitesse en entrée d'agglomération et valoriser cette dernière »
6. *l'environnement sonore* - « poursuivre les efforts de réduction des nuisances sonores sur la commune de Guémar »
7. *l'environnement* – « limiter l'impact sur l'environnement »
8. *le coût* - « limiter le coût »

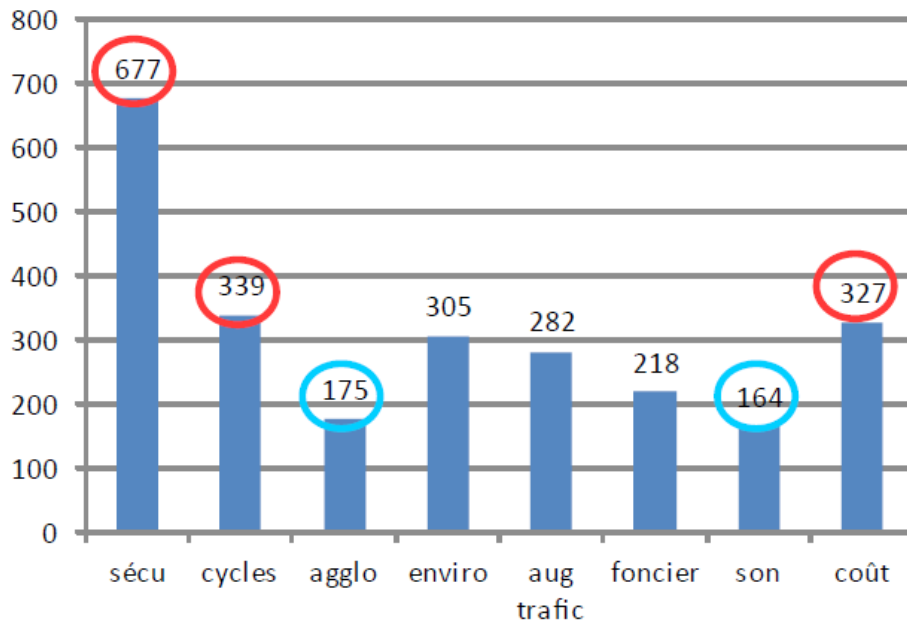


Illustration 3: choix des critères les plus importants (en rouge : les plus forts taux de réponse, en bleu : les plus faibles)

Les critères les plus significatifs sont *la sécurité routière, les cycles et les piétons et le coût du projet.*

Au vu du contexte du projet, la *sécurité routière* et le *coût du projet* sont des critères attendus par le maître d'ouvrage. Toutefois la forte importance accordée par le public au critère *cycles et piétons*, qui était relié à l'objectif « avoir un aménagement attractif et sécurisant pour les modes doux », n'avait pas été anticipée. Le maître d'ouvrage prend acte de cet enjeu fort et étudiera les aménagements cyclables pouvant être mis en place sur l'échangeur en lien avec le Conseil Départemental du Haut-Rhin, gestionnaire de la Route Départementale 106.

Les critères les moins significatifs selon le sondage sont *l'entrée d'agglomération et l'environnement sonore*. Cependant ces critères (surtout l'environnement sonore) avaient été longuement évoqués lors des permanences et de la réunion publique. Le maître d'ouvrage ne négligera donc pas ces enjeux. Ces critères ne concernaient que les riverains directs de l'aménagement, il aurait donc été préférable de connaître la commune des répondants afin de pouvoir juger de l'importance de ces critères. Le maître d'ouvrage prend acte de cette faille dans son questionnaire.

3.1.2.b - Les dispositions en faveur des piétons et des vélos

Le public qui s'est exprimé préfère une piste bidirectionnelle (56 %) à la solution d'une piste unidirectionnelle.

L'expertise du Conseil Départemental du Haut-Rhin confirme que seule la solution d'une piste bidirectionnelle est réalisable.

3.1.2.c - La concertation

Le public qui s'est exprimé semble plébisciter les moyens employés pour cette concertation :

- satisfaits de la plaquette à 97 %.
- satisfaits des modalités à 92 %.

Les répondants ont pu être informés, outre via la distribution de la plaquette par publipostage, grâce :

- aux panneaux (197 répondants).
- à la presse : locale et municipale (144).
- via d'autres canaux : radio, réseau social « facebook », bouche à oreille, mairie (159).

3.1.3 - Synthèse des sujets abordés

Les commentaires et des avis formulés ont été intégrés dans cette analyse thématique. Plusieurs enjeux et attentes des personnes s'étant exprimées lors de la concertation préalable ont ainsi été identifiés.

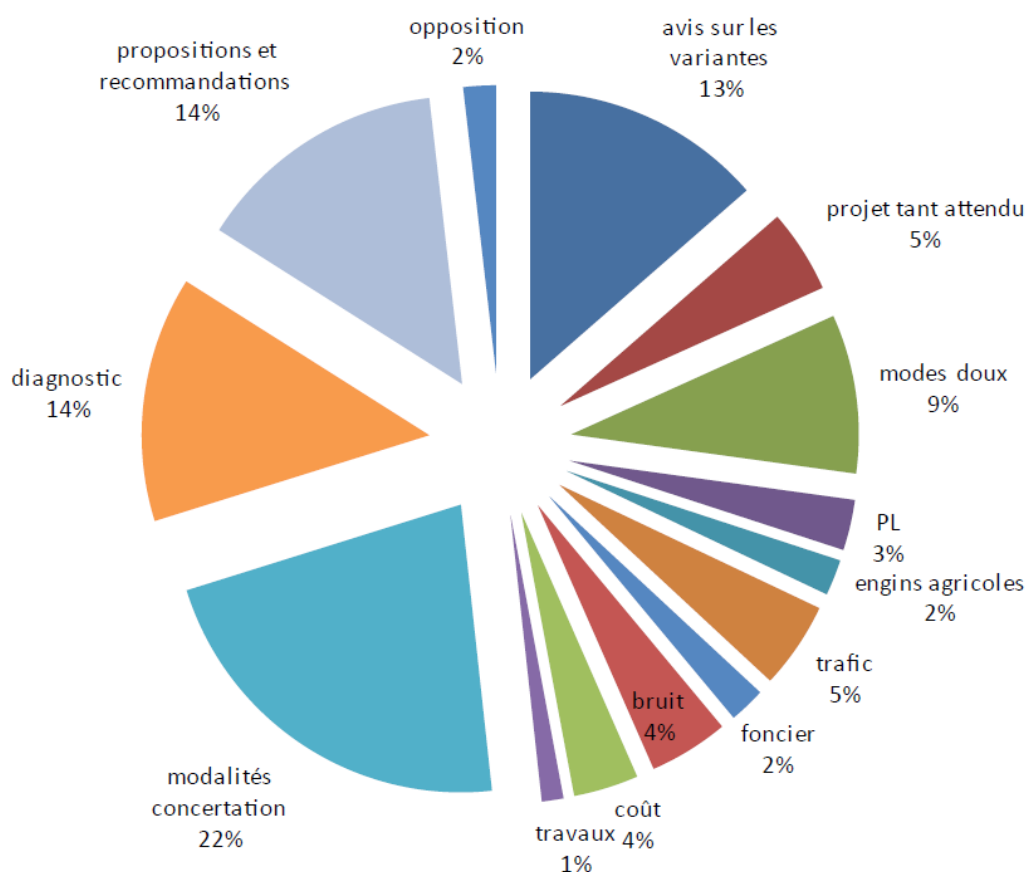


Illustration 4: sujets abordés lors de la concertation

Sujets abordés	nombre	%
Avis sur les variantes	67	14%
Un projet tant attendu	23	5%
Les modes doux (essentiellement les cycles)	44	9%
La prise en compte des poids-lourds	14	3%
La prise en compte des engins agricoles	10	2%
L'augmentation future du trafic	24	5%
Le foncier (essentiellement agricole)	10	2%
Le bruit	22	4%
Le coût	18	4%
La gêne durant les travaux	6	1%
Les modalités de la concertation	108	22%
Le diagnostic de la situation actuelle	68	14%
Les propositions et recommandations	70	14%

Sujets abordés	nombre	%
L'opposition	9	2%
TOTAL	493 ¹	100%

Hormis les remarques sur les modalités de la concertation, les principales attentes des personnes s'étant exprimées sont essentiellement liées au diagnostic de la situation actuelle et aux propositions de réaménagement qui sont faites.

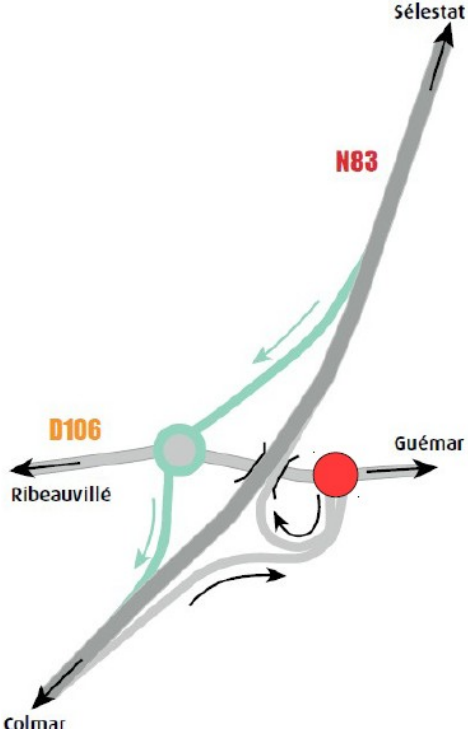
Un sujet largement abordé par le public est la prise en compte des usagers autres que les Véhicules Légers (VL) : la prise en compte des modes doux (vélos et piétons), mais également des Poids Lourds (PL) et des engins agricoles.

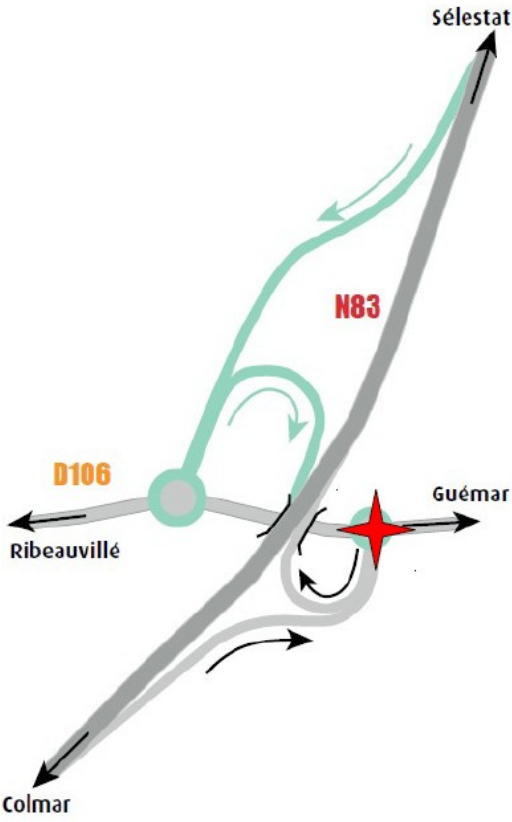
Tous les thèmes abordés sont développés dans la partie suivante.

3.2 - Bilan qualitatif de la concertation

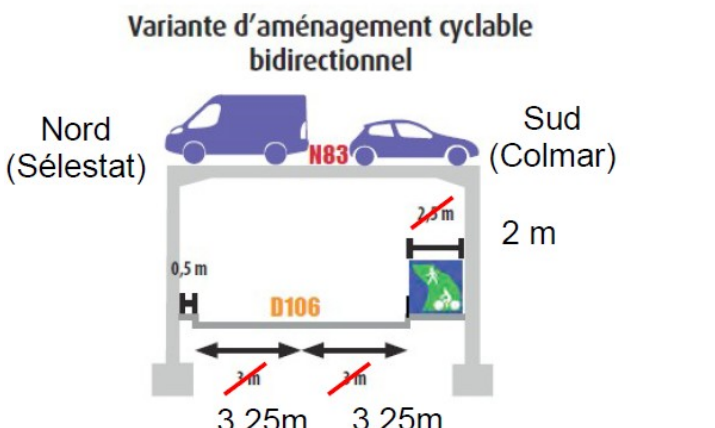
Sujets abordés	Réponses apportées par la Maître d'ouvrage
<p><u>Avis sur les variantes : 67 avis sur ce thème</u></p> <p><u>Pour la variante 1 (9 avis)</u>, les répondants estiment que le coté Ouest est sécurisé. Cependant, il est jugé que la solution consomme beaucoup de surfaces agricoles et est incomplète.</p> <p><u>Pour la variante 2 (25 avis)</u>, les répondants estiment que c'est celle qui règle la majorité des défauts, le plus rapidement et à moindre coût. De plus, elle peut évoluer vers la variante 3 si nécessaire. Cependant, cette solution reste incomplète : elle ne permet pas de régler le problème de l'entrée vers Sélestat.</p> <p><u>Pour la variante 3 (47 avis)</u>, les répondants estiment que c'est la plus complète des solutions, permettant sécurité, lisibilité, durable dans le temps, un impact faible (terrains et environnement) et un coût restant dans l'enveloppe budgétaire dédié à l'opération. De plus, elle permet de compléter le mur anti-bruit. Cependant, il est jugé que c'est de l'argent dépensé inutilement pour refaire, réaménager un mur neuf.</p>	<p>Pendant la concertation, 4 solutions d'aménagement ont été présentées sans qu'un choix n'ait été arrêté.</p> <p>Suite à la concertation, la solution préférentielle sera sélectionnée et approfondie pendant les études préalables.</p> <p>Le Maître d'Ouvrage poursuivra ces études d'approfondissement jusqu'au lancement de l'enquête publique.</p>

¹ Un avis pouvant porter sur plusieurs thématiques, le nombre total (493) ne correspond pas au nombre de personnes s'étant exprimées (244)

Sujets abordés	Réponses apportées par la Maître d'ouvrage
<p>Pour la variante 4 (13 avis), les répondants estiment que ce serait la plus durable dans le temps, la plus accessible notamment pour les poids-lourds. Cette solution permettrait à la circulation d'être éloignée du village et de compléter le mur anti-bruit. Cependant, cette solution est jugée comme une aberration en terme de coût, d'emprises et d'impact visuel.</p>	
<p>Autres propositions de variantes (6 avis) : Variante 2 avec un giratoire à l'est</p> 	<p>La sous-variante proposée par les répondants (variante 2 avec un giratoire à l'est) fait partie des solutions étudiées en phase d'études d'opportunité. Elle a cependant été écartée et non présentée à la concertation. Les études préalables pourront rappeler ce qui avait été envisagé et les justifications de ne pas avoir présenté la solution à la concertation.</p>
<p>Variante 1 sans giratoire à l'est</p>	<p>La sous-variante proposée par les répondants (variante 1 sans giratoire à l'est) fait partie des solutions étudiées en phase d'études d'opportunité. Elle a cependant été écartée et non présentée à la concertation. Les études préalables pourront rappeler ce qui avait été envisagé et les justifications de ne pas avoir présenté la solution à la concertation.</p>

Sujets abordés	Réponses apportées par la Maître d’ouvrage
 <p>The diagram illustrates a road network. A main road, labeled N83, runs from Colmar in the southwest to Sélestat in the northeast. A secondary road, labeled D106, branches off to the west towards Ribeauvillé. At a junction further east, a road branches off to the east towards Guémar. A red star is placed at this junction. Green arrows show a loop: one arrow goes from the N83 towards the junction, another loops back to the N83, and a third goes from the junction back to the N83. Black arrows indicate traffic flow: from Colmar towards Sélestat, from Ribeauvillé towards the junction, and from the junction towards Guémar.</p>	
Situation actuelle avec giratoire à l'ouest	La "solution actuelle avec giratoire à l'ouest"

Sujets abordés	Réponses apportées par la Maître d'ouvrage
<p>Aménagement sécurisant Pas (très peu) d'achat de terrain Réduction des nuisances sonores Pas d'impact sur l'environnement Dépenses publiques maîtrisées</p> 	<p>proposée par les répondants n'a pas été envisagée aux études d'opportunité.</p> <p>Elle n'est en effet pas envisageable pour plusieurs raisons:</p> <ul style="list-style-type: none"> - cette solution "a minima" ne résout pas les problèmes de non-conformités existantes (notamment sur la RN83, sur le carrefour est), - l'implantation d'un giratoire à l'ouest ne changerait pas la non-conformité de la boucle/alignement droit vers la RN83 qui n'offre pas de bonnes conditions de circulation (rayon trop faible, distance d'accélération trop courte). - la limitation de la RN83 à 90 km/h qui est un autre sujet indépendant de la proposition n'est pas à l'ordre du jour. <p>Cette solution pourra figurer au chapitre des "solution non retenues" du mémoire d'études des variantes des études préalables.</p>
<p>« Un projet tant attendu » : 23 avis sur ce thème Les avis de cette thématique traduisent la satisfaction des répondants à voir progresser ce projet. Cette attente et ce sentiment d'urgence est liée au caractère accidentogène de l'échangeur actuel (surtout pour l'accès vers Colmar) et au souhait des usagers de se sentir plus en sécurité en empruntant cet échangeur.</p>	<p>Le Maître d'Ouvrage s'est fixé comme objectif de présenter le projet à l'enquête publique fin 2018 pour un début des travaux courant 2020.</p>
<p>Les modes doux (44 avis sur ce thème) L'aménagement pour les modes doux est jugé comme prioritaire.</p>	<p>Dans le cadre du projet, le Maître d'Ouvrage s'engage à réaliser les études spécifiques nécessaires pour la mise en place d'une piste bidirectionnelle sécurisée au niveau de l'échangeur.</p>
<p>Il est suggéré d'aménager a minima une liaison cyclable bidirectionnelle au Sud entre Ribeauvillé gare et l'échangeur de Guémar. A l'Est, il faudrait permettre une continuité entre l'échangeur et les pistes existantes vers Illhaeusern et Ostheim.</p>	<p>Le Maître d'Ouvrage s'engage à engager la concertation avec le Conseil Départemental 68 et la Commune de Guémar pour concevoir une continuité cyclable cohérente avec l'aménagement.</p>
<p>Il est estimé qu'il faudrait limiter à 70km/h la RD106 sur la portion concernée par la liaison</p>	<p>La limitation de vitesse sur la RD106 sera à définir et à justifier en fonction du projet global</p>

Sujets abordés	Réponses apportées par la Maître d'ouvrage
cyclable.	(route et aménagements doux) dans le cadre des études préalables. Sur le périmètre des études, la création des giratoires va engendrer de facto une diminution des vitesses, en particulier en approche.
Il est proposé la construction d'un passage inférieur au Nord réservé aux modes doux et aux engins agricoles.	Ce n'est pas l'objectif de l'aménagement. (un tel aménagement aurait un coût prohibitif et poserait des problématiques en phase chantier)
Il est proposé de faire passer l'itinéraire cyclable dans le passage inférieur du Lochbach.	Le passage du Lochbach est une buse de diamètre intérieur 2 m. C'est un ouvrage à fonction hydraulique et à vocation de continuité écologique. Il n'est pas utilisable pour réaliser un ouvrage mixte piste cyclable + cours d'eau + continuité écologique.
<p><u>La prise en compte des poids-lourds (14 avis sur ce thème) et des engins agricoles (10 avis sur ce thème)</u></p> <p>Les répondants demandent à ce que les rayons de giration soient adaptés à la circulation des PL et des engins agricoles.</p> <p>Il est jugé qu'une largeur de voies de 3m sous le pont n'est pas suffisante.</p>	<p>Les études préalables comprendront des épures de giration pour vérification des mouvements des engins les plus contraignants.</p> <p>Le Maître d'Ouvrage s'engage à réaliser les études préalables avec des voies de 3,25m sous le pont.</p> <p>La largeur entre bordures est actuelle de 7 m avec une vitesse praticable de l'ordre de 90 km/h. La nouvelle largeur proposée est de 6,50 m pour une vitesse praticable entre les deux giratoires de l'ordre de 50 km/h.</p> <p style="text-align: center;">Variante d'aménagement cyclable bidirectionnel</p>  <p>La piste cyclable sera donc réduite à 2m et équipée d'un dispositif de protection des flux.</p>
<p><u>Le trafic (24 avis sur ce thème)</u></p> <p>Les répondants constatent un trafic poids lourds très important sur l'axe qui est en constante augmentation.</p>	<p>Dans le cadre du projet, les études préalables prendront en compte les augmentations de trafic prévisibles.</p> <p>A ce jour, des mesures de trafic en heures de pointe ont été réalisées pour compléter les données de trafic fournie par les boucles de</p>

Sujets abordés	Réponses apportées par la Maître d'ouvrage
	<p>comptages.</p> <p>Sur la RD106, les données de trafic comptabilisent un taux entre 5 et 10% de poids lourds soit entre 125 et 250 PL/j/sens ou entre 12 et 25 PL/h/sens.</p> <p>Pour vérifier l'adéquation de l'aménagement choisi avec le trafic prévisionnel, les chiffres pris pour calculer ce dernier seront ceux choisis en cohérences les bases de données, les documents de planification urbaine (SCOT, PLU,..) et en concertation avec les acteurs locaux.</p>
<p><u>Le foncier (10 avis sur ce thème)</u></p> <p>Les principales interrogations et craintes émanent des agriculteurs et de la Chambre d'Agriculture qui s'inquiètent de l'impact des variantes 1 et 4.</p>	<p>Différentes variantes ont été présentées mais aucun choix n'était défini. Suite à la concertation préalable, c'est plutôt la variante 3 qui est plébiscitée. Cette variante a un impact foncier minime.</p> <p>À chaque phase d'étude, le Maître d'Ouvrage s'attachera à affiner au maximum son projet afin de limiter les impacts fonciers.</p>
<p><u>Le bruit (22 avis sur ce thème)</u></p> <p>8 personnes expriment leur désaccord avec la variante 3 qui supposent de déplacer le mur anti-bruit : "cette mauvaise anticipation entraînera un surcoût inutile".</p> <p>13 personnes souhaitent que le mur anti-bruit soit complété. Il est proposé de prolonger le mur anti-bruit le long de la future bretelle Ribeauvillé vers Guémar si la variante 3 est choisie. Il est également proposé de réaliser un mur du côté ouest de la RN83.</p> <p>Une personne remercie la DREAL pour la mise en place des murs anti-bruits existants.</p>	<p>Le Maître d'Ouvrage prend acte de l'importance de cette thématique pour les riverains de la RN83.</p> <p>Anticiper un espace dans le mur anti-bruit pour le réaménagement de l'échangeur aurait :</p> <ul style="list-style-type: none"> • créer un « trou acoustique » en attendant la réalisation de l'échangeur • préjuger de la variante qui serait choisie <p>Toutefois, le maître d'ouvrage s'autorise à étudier la solution 3 parce que les panneaux des murs sont démontables et réutilisables. Seules seront démolies les fondations de ces murs, qui de plus est, sont superficielles.</p> <p>Dans le cas où la variante 3 est choisie, des études de bruit seront réalisées afin de dimensionner au mieux le futur mur anti-bruit et son ou ses emplacements.</p>
<p><u>Le coût (18 avis sur ce thème)</u></p> <p>8 personnes estiment que déplacer le mur anti-bruit a un coût qui aurait pu être évité (cf thème précédent).</p> <p>2 personnes estiment que la variante 2 a été mal estimée et devrait être moins chère.</p> <p>4 personnes estiment que la variante 2 devrait être choisie car elle est moins chère</p> <p>2 personnes estiment qu'il n'y a pas lieu de</p>	<p>Le Maître d'Ouvrage a également pour souci de maîtriser les coûts.</p> <p>Les coûts des différentes variantes sont des estimations sommaires prévisionnelles sur la base de réalisations équivalentes. Au stade des études préalables, ces coûts seront affinés pour la variante retenue, qui sera de plus approfondie géométriquement et techniquement.</p>

Sujets abordés	Réponses apportées par la Maître d'ouvrage
<p>réaménager aussi coûteusement cet échangeur. 2 personnes estiment qu'il faut choisir la variante 3 qui a un coût raisonnable.</p>	
<p><u>Les travaux (6 avis pour ce thème)</u> Les personnes ayant répondu sur cette thématique s'inquiète des perturbations de trafic pendant les travaux.</p>	<p>Pendant les études préalables, le phasage travaux sera étudié afin de limiter au maximum la gêne des usagers.</p>
<p><u>Les modalités de la concertation (108 avis pour ce thème)</u> La plupart des personnes expriment leur satisfaction d'être consultés. 4 personnes pensent que la phase de concertation préalable est inutile : le choix étant déjà fait et la plaquette étant trop orientée. 3 personnes signalent des problèmes lors du publipostage (non distribution dans les boîtes à lettres « stop pub »). 2 personnes trouvent que les plaquettes sont trop coûteuses. 1 personne exprime sa déception que le Maître d'Ouvrage ait affiché sa préférence pour la variante 3 lors de la réunion publique.</p>	<p>Le Maître d'Ouvrage a fait le choix d'une communication via différents canaux afin de permettre au maximum de riverains et d'usagers d'être informés et de pouvoir s'exprimer. Cette précaution permettait également aux citoyens qui n'avaient pas reçu de plaquette dans leur boîte à lettre d'être également informé. Ce bilan est destiné à rendre compte de la prise en compte de l'avis des citoyens.</p>
<p><u>Le diagnostic (68 avis pour cette thématique)</u> Les personnes s'étant exprimées sur cette thématique souligne la problématique du trafic (cf thématique trafic) et du bruit (cf thématique bruit). Outre ces thématiques, le gros point noir identifié par 54 personnes est la double bretelle vers Colmar (bretelle de Ribeauvillé → Colmar qui s'ajoute à la bretelle de Guémar → Colmar) : ces deux bretelles sont identifiées comme trop courtes, déstabilisantes et accidentogène notamment lors de l'insertion d'un PL. Régler ce problème est identifié comme urgent et 2 personnes proposent de réaliser un aménagement temporaire qui diminuerait la dangerosité. La bretelle en direction de Strasbourg est également très dangereuse. La sortie en venant de Colmar est signalée comme glissante et verglacée en hiver. De plus, l'attente au stop à la fin de cette bretelle est parfois longue.</p>	<p>Le Maître d'Ouvrage prend acte de ce diagnostic des usagers et des riverains de cet échangeur qui confirme et enrichit l'état initial auquel il avait procédé lors des études d'opportunité.</p>
<p><u>Les propositions et recommandations (70 avis pour cette thématique)</u></p>	

Sujets abordés	Réponses apportées par la Maître d'ouvrage
<p>Outre les propositions concernant les thématiques « avis sur les variantes » et « modes doux », les propositions suivantes ont été faites :</p> <ul style="list-style-type: none"> • 15 personnes désirent la mise en place de l'écotaxe ou a minima d'une restriction poids lourds sur la RN83 : ceci permettrait de diminuer le trafic PL sur la RN83 et donc de diminuer le caractère accidentogène de cet échangeur • 9 personnes estiment qu'il faudrait limiter la vitesse sur la RN83 et/ou en sortie de Guémar • 3 personnes jugent qu'il faut construire entre Colmar et Sélestat un véritable tronçon autoroutier • 2 personnes proposent un aménagement temporaire de la double-bretelle vers Colmar : mise en place d'un stop sur la bretelle de Ribeauvillé avant son insertion sur la RN83. • 1 personne signale le besoin de coupe des arbres et des arbustes qui gênent a vision des usagers • 1 personne souhaiterait fermer les mini-bretelles de l'échangeur de Bergheim. • 1 personne souhaiterait un réaménagement de l'échangeur de Bergheim • 1 personne souhaiterait que soit réglé le problème de l'inondation du passage inférieur lors de fortes pluies • 1 personne souhaiterait pouvoir faire des remarques sur une modélisation 3D • 1 personne souhaite plus de contrôle sur les portables au volant • 1 personne signale le danger d'accès à la ferme Ebig sur l'échangeur Saint-Hyppolyte/Sélestat • 1 personne signale le danger du radar fixe entre Houssen et Ostheim 	<p>Certaines propositions ou recommandations sortent du cadre des études menées par la DREAL:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Il n'existe pas d'itinéraire de substitution à la RN83 à hauteur de Guémar. Il n'y a donc pas de possibilité de réglementer le transit de poids lourds. L'écotaxe est une décision politique. • La vitesse sur la RN83 n'impactera pas le fonctionnement de l'échangeur de Guémar qui restera toujours non-conforme. • Les réglementations applicables à l'aménagement de l'échangeur de Guémar sont de type autoroutier. • La mise en place d'un stop n'est pas plus réglementaire que le cédez-le-passage actuel. Elle est non-conforme à la réglementation autoroutière, et reste accidentogène. • La problématique est indépendante de l'étude de l'échangeur et peut être résolue séparément. • hors contexte des études en cours. • hors contexte des études en cours • Les pompes ont été changées récemment par la Direction Interdépartementale des Routes Est. • Il n'y a pas de modélisation 3D de prévue au stade des études préalables. • hors contexte des études en cours. • hors contexte des études en cours. • hors contexte des études en cours.
<p><u>L'opposition (9 avis pour cette thématique)</u> Les personnes s'étant exprimée sur cette thématique estiment que le projet est inutile, trop coûteux et impactera encore du foncier.</p>	<p>Le projet propose de résoudre des problèmes de sécurité et de fonctionnalité, en complétant et améliorant la protection acoustique de la partie urbaine de Guémar.</p>

Sujets abordés	Réponses apportées par la Maître d'ouvrage
	<p>Le coût du projet sera optimisé et bénéficiera du retour d'expérience des derniers travaux sur RN83 et A35.</p> <p>Le projet dans sa solution compacte (qui bénéficie de 70% d'avis favorable) pourra restituer du foncier.</p>

4 - Enseignements et suites données

Le bilan tiré de cette concertation est positif. En effet, le public adhère au principe du projet et il répond aux attentes de nombreuses personnes en matière d'amélioration du cadre de vie.

Sur le plan technique, de nombreux avis et propositions d'amélioration ont été donnés, ce qui confirme l'intérêt des riverains et des usagers pour ce projet.

Le présent bilan permet de définir les principaux éléments qui devront faire l'objet d'une attention particulière lors des études techniques :

- la prise en compte des modes doux, et notamment travailler à établir des continuités cyclables ;
- la prise en compte des poids lourds et des engins agricoles, notamment pour la largeur des voies et les rayons de giration ;
- l'amélioration du traitement acoustique réalisé;
- l'optimisation du projet afin de limiter l'impact foncier ;
- une communication précise sur le calendrier et l'organisation des travaux.

La variante n°3 semble être celle permettant le plus de se rapprocher de ces demandes.

Dans la poursuite des études, le Maître d'Ouvrage prendra en compte les remarques reçues lors de la présente concertation afin d'y apporter les meilleures réponses.

Le présent bilan sera présenté au Conseil municipal de Guémar. Ce dernier délibérera quant à son approbation, permettant la prise d'un arrêté par Monsieur le Préfet du haut-Rhin.

Le bilan sera communiqué aux tiers, dès la signature de l'arrêté préfectoral d'approbation du bilan.

5 - Liste des annexes

Annexe n°1 : Arrêté préfectoral du 9 octobre 2017

Annexe n°2 : Articles dans la presse locale

Annexe n°3 : Articles sur les supports municipaux

Annexe n°4 : Site internet de la DREAL Grand Est

Annexe n°5 : Autres canaux d'information

Annexe n°6 : Plaquette distribuée

Annexe n°7 : Panneaux d'information

Annexe n°8 : Synthèse des remarques lors de la réunion publique



Direction régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement Grand Est

BP 81005 / F

67070 Strasbourg Cedex

Tél. : 33 (0) 3 88 13 05 00

Fax : 33 (0)3 88 13 05 30

