

Acte Certifié exécutoire

Envoi : 17/12/2010

Réception par le Prefet : 17/12/2010

Publication : 23/12/2010



Conseil Général Haut-Rhin

Extrait des délibérations de la Commission Permanente

Pour le Président du Conseil Général
et par délégation
Ludovic LIONS
Chef du Service Administratif de
l'Assemblée

N° CP-2010-15-3-10

Séance du jeudi 16 décembre 2010

RD 419 - DÉVIATION DE DANNEMARIE DECLARATION DE PROJET

La Commission Permanente du Conseil Général,

VU l'article L 3211-2 du Code Général des Collectivités Territoriales relatif aux compétences de la Commission Permanente,

VU les articles L.126-1 du Code de l'Environnement et L.11-1-1 du Code de l'Expropriation pour cause d'utilité publique,

VU la délibération n° CG-2010-1-1-4 du 19 mars 2010 relative aux délégations de compétence du Conseil Général à la Commission Permanente,

VU la délibération de la Commission Permanente n° CP-2009-7-3-11 du 15 mai 2009 qui a :

- approuvé le dossier définitif les études d'avant-projet,
- fixé l'enveloppe financière prévisionnelle de l'opération au montant estimé de 18 000 000 € TTC (valeur janvier 2009),
- sollicité l'ouverture de l'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique, ainsi que la mise en compatibilité des documents d'urbanisme si nécessaire,
- décidé expressément de recourir à l'expropriation si les accords amiables ne peuvent intervenir.

VU le rapport général du Commissaire Enquêteur du 7 décembre 2010,

VU le rapport du Président du Conseil Général,

CONSIDÉRANT que le projet de déviation de la RD 419 à DANNEMARIE, concerne des travaux publics soumis à enquête publique au titre du Code de l'Expropriation, celle-ci s'étant achevée le 16 juillet 2010,

CONSIDÉRANT que le Préfet du Haut-Rhin a demandé au Conseil Général du Haut-Rhin de se prononcer sur l'intérêt général du projet par courrier en date du 26 mai 2010,

CONSIDÉRANT que l'article L.11-1-1 du Code de l'Expropriation impose de recourir à une déclaration de projet avant l'édition de l'acte déclarant d'utilité publique les travaux routiers,

CONSIDÉRANT que le Commissaire Enquêteur a émis un avis favorable sur le projet,

CONSIDÉRANT les divers avis favorables et recommandations émises au cours de l'instruction du projet routier,

DECLARATION DE PROJET

Conformément aux termes de l'article L.126-1 du Code de l'Environnement, la déclaration de projet préalable à l'édition de l'arrêté préfectoral portant déclaration d'utilité publique :

- mentionne l'objet de l'opération tel qu'il figure dans le dossier soumis à l'enquête,
- comporte les motifs et considérations qui justifient le caractère d'intérêt général,
- indique, le cas échéant, la nature et les motifs des principales modifications qui, sans en altérer l'économie générale, sont apportées au projet au vu des résultats de l'enquête publique.

Conformément aux termes de la loi du 27 février 2002, la délibération de la Commission Permanente tiendra lieu de déclaration de projet.

A) OBJET DE L'OPÉRATION TEL QU'IL FIGURE DANS LE DOSSIER SOUMIS À L'ENQUÊTE

1. Objectifs de l'opération :

La commune de DANNEMARIE est traversée par la RD 419, classée route à grande circulation, qui représente l'axe structurant majeur d'orientation Est - Ouest du réseau routier Sundgauvien.

Le trafic moyen journalier annuel (TMJA) est de 6 500 véhicules / jour, dont un taux de poids lourds de 9,2 % (données 2007).

Ce trafic se traduit pour les habitants de DANNEMARIE et pour les riverains de la RD 419 en particulier, par une altération progressive de la qualité de vie (dégradation de l'ambiance sonore et de la qualité de l'air, aggravation de l'insécurité routière notamment).

L'opération consiste à dévier la RD 419 existante à hauteur de l'agglomération de DANNEMARIE.

Elle se situe exclusivement sur les bans communaux de BALLERSDORF, DANNEMARIE, MANSPACH et RETZWILLER.

Cette déviation, objet de la présente enquête, a ainsi pour objectifs de :

- dévier le trafic de transit hors de l'agglomération de DANNEMARIE ;
- diminuer les nuisances subies par les riverains ;
- améliorer leur sécurité.

Par conséquent, la déviation envisagée sera une route départementale pour des déplacements à moyenne et courte distance.

Cette déviation fait également partie d'un programme constitué par les trois déviations de DANNEMARIE, BALLERSDORF et RETZWILLER.

2. Maîtrise d'ouvrage :

La maîtrise d'ouvrage de cette opération est assurée par le Département du Haut-Rhin.

3. Description du projet :

La déviation longue de 4 km sera constituée d'une chaussée de 2 x 1 voie, de catégorie R80, d'une largeur carrossable de 7,00 m au total, bordée d'accotements stabilisés et revêtue de 2,00 m de chaque côté et d'éventuelles glissières de sécurité.

La déviation se raccordera aux deux carrefours giratoires situés aux extrémités respectivement des déviations de RETZWILLER et BALLERSDORF.

Un carrefour giratoire, situé au pied du viaduc de MANSPACH, permettra d'orienter la déviation vers l'Est et de raccorder la RD 26-I à la déviation.

Un carrefour giratoire sera aménagé à l'intersection de la déviation avec la RD 103. Il permettra également le rétablissement de la piste cyclable départementale entre DANNEMARIE et PFETTERHOUSE.

Trois ouvrages d'art, deux en passage inférieur, un en passage supérieur permettront le franchissement de la Largue, le rétablissement d'un chemin rural et le franchissement d'un ruisseau couplé avec le rétablissement de couloir de déplacement de la faune et de déplacement de bovins.

Le rétablissement du chemin rural actuel situé le long de la RD 103 se fera par l'intermédiaire d'une intersection entre le carrefour giratoire et le pont SNCF. Cet accès offrira la possibilité à la société VOGT de disposer d'un accès proche de la déviation.

Les accès aux champs seront maintenus grâce à des chemins de défruitement le long de la route.

Des ouvrages hydrauliques seront prévus pour rétablir les cours d'eau et les fossés sous la déviation.

Les eaux de ruissellement de la chaussée seront collectées par des dispositifs étanches et traitées dans trois bassins d'orage.

Profil en travers type

Le profil en travers type retenu se compose d'une chaussée de 7,00 m, bordée d'accotements stabilisés et revêtus de 2,00 m. Une berme de 0,75 m complète ce profil et sera portée à 1 m en cas de dispositif de retenue. Ces caractéristiques correspondent aux recommandations techniques du guide d'Aménagement des Routes Principales (A.R.P.) édité par le SETRA.

Ce profil en travers type sera adapté aux abords des ouvrages d'art, des rétablissements de voirie et surtout au passage des deux viaducs. En effet, l'écartement des piles de ces ouvrages ferroviaires nécessite le scindement de la chaussée routière en deux voies distinctes.

Profil en long

Le profil en long suit, sur la plus grande partie de la section courante, le terrain naturel.

Ouvrages d'art

Le projet de déviation de DANNEMARIE comporte la réalisation de trois ouvrages d'art nouveaux :

- un passage inférieur mixte hydraulique (Largue) / faune ;
- un passage supérieur agricole ;
- un passage inférieur mixte hydraulique (Barrenwackgraben) / boviduc / faune.

Passage inférieur mixte sur la Largue

L'ouvrage permettra à la future déviation de franchir la Largue et de préserver le corridor biologique qui lui est associé. L'ouverture hydraulique minimum doit être de 13,60 m (lit mineur de la Largue) plus 10,00 m (travée de décharge côté Ouest) sous ouvrage, soit une portée de 23,60 m. L'ouvrage aura en fait une portée 29,10 m comprenant une travée de 17,60 m (pour assurer une continuité de cheminement sur la rive droite de 5 m de large) et une travée de 11,50 m côté Ouest (pour équilibrer les travées).

L'ouvrage supportera la future déviation de la RD 419 et disposera d'une sur largeur pour permettre la création d'une piste cyclable en site propre.

Passage supérieur agricole

L'ouvrage agricole est un passage supérieur qui rétablit l'accès aux terrains de part et d'autre la future déviation. Il évite ainsi aux agriculteurs des allongements de parcours pour contourner la déviation, car aucun accès direct ne sera autorisé, en dehors des carrefours giratoires prévus. L'ouvrage dégagera une hauteur libre de 4,50 m et aura une portée d'environ 11 m. Sa largeur de 7 m permettra le passage de la plupart des engins agricoles.

Passage inférieur mixte hydraulique / bovins / faune

Le passage inférieur mixte, hydraulique / bovins / faune permettra le rétablissement du Barrenwackgraben et d'un chemin existant utilisé pour les bovins. Son ouverture assure également la préservation d'un corridor biologique associé au cours d'eau et notamment de déplacement de la faune. Il possède une hauteur libre d'environ 3 m sur une portée d'environ 17 m.

4. Conditions d'exploitation de la voie :

La déviation fera partie du domaine départemental. Elle sera classée dans les routes départementales.

La Direction des Routes et des Transports du Département du Haut-Rhin sera le gestionnaire de la voie et des carrefours créés. L'entretien et l'exploitation des aménagements projetés seront effectués par l'Unité Routière d'Altkirch.

5. Interdiction d'accès :

Les accès sur la déviation s'effectueront uniquement à partir des carrefours giratoires.

Tous les accès aux propriétés privées seront rétablis, mais aucun accès direct à la déviation ne sera autorisé en dehors des carrefours précités.

Le plan d'interdiction des accès demandé à l'article L.152-1 du Code de la Voirie Routière est annexé à la présente déclaration de projet (annexe 2).

6. Raccordement au réseau routier :

Le raccordement du projet au réseau routier existant s'effectue :

- à l'Ouest sur le carrefour giratoire de la déviation de la RD 419 à RETZWILLER ;
- à l'Est sur le carrefour giratoire de la déviation de la RD 419 à BALLERSDORF.

7. Rétablissement des communications :

Les chemins agricoles et déplacements de la faune sont rétablis comme indiqué dans l'étude d'impact et conformément au plan général des travaux annexé à la présente déclaration de projet (annexe 1).

8. Principes de classement – déclassement :

La voie créée sera classée dans le domaine public départemental.

Les chemins de rétablissement agricoles seront classés en chemins ruraux, dans le domaine privé de chaque commune.

La RD 26-I actuelle entre la RD 419 et la RD 26-I modifiée par le projet sera déclassée et reclassée dans le domaine public communal de RETZWILLER, conformément à la délibération de son Conseil Municipal en date du 25 janvier 2008.

B) MOTIFS ET CONSIDÉRATIONS QUI JUSTIFIENT LE CARACTÈRE D'INTÉRÊT GÉNÉRAL

1. Nécessité de création d'une déviation :

La mise en service de la déviation va avoir des effets positifs sur les déplacements, sur la sécurité et de manière plus générale, sur le cadre de vie des habitants de DANNEMARIE.

En effet, la déviation va permettre de sortir le trafic de transit de l'agglomération.

La traversée de DANNEMARIE sera ainsi délestée en données de trafic actuel (estimation 2007) d'environ :

- 3 000 véhicules/jour, dont environ 230 poids lourds, soit une réduction de trafic de 46 % à l'Ouest de DANNEMARIE,
- 4 000 véhicules/jour, dont environ 340 poids lourds, soit une réduction de trafic de 62 % à l'Est de DANNEMARIE.

A l'horizon 2025, le délestage pourra atteindre (selon les taux de croissance de trafic précités) environ :

- 3 700 véhicules/jour, dont environ 300 poids lourds, soit une réduction de trafic de 47 % à l'Ouest de DANNEMARIE,
- 4 900 véhicules/jour, dont environ 425 poids lourds, soit une réduction de trafic de 62 % à l'Est de DANNEMARIE.

Cette baisse générale du trafic de transit va permettre d'améliorer la sécurité au sein de l'agglomération, ainsi que la qualité de l'air et le niveau de bruit, par une baisse de la pollution atmosphérique (poussières, gaz d'échappement, ...) et des émissions sonores.

Cet aménagement répond bien aux enjeux de cadre de vie, de sécurité et de circulation sur la section considérée.

2. Différents partis d'aménagement envisagés au stade des études préliminaires :

Quatre variantes ont été proposées.

La totalité du projet passe au Sud de DANNEMARIE et il croise deux fois un viaduc SNCF.

Le projet prévoit deux raccordements : un avec la RD 26-I, par un giratoire, et un avec la RD 103, différent suivant la variante.

- Tronçon RD 419 Ouest – RD 26-I

Les variantes 1, 2 et 3 sont confondues et relient les deux carrefours giratoires par un tracé qui s'écarte de la zone inondable de la Largue et du site NATURA 2000 « Vallée de la Largue », avant de franchir le viaduc SNCF.

Les variantes 4 et 4bis sont confondues et relient en ligne droite les deux carrefours giratoires en empiétant sur 300 mètres la zone inondable de la Largue. Les variantes 4 et 4bis se différencient par le raccordement avec la RD 26-I, la variante 4bis consistant à rectifier le virage existant avant le giratoire.

Sur ce tronçon, les variantes 1, 2 et 3 n'impactent pas la zone inondable et le site d'intérêt communautaire.

- Tronçon RD 26-I – RD 103

Les variantes 1, 2 et 3 restent confondues et relient en ligne droite la RD 103. Il en va de même pour la variante 4 qui se trouve plus au Nord.

- Carrefour avec la RD 103

Deux solutions sont envisagées : carrefour giratoire ou échangeur dénivelé.

Le carrefour giratoire présente les avantages et inconvénients suivants :

- dispositif optimal pour la sécurité ;
- impacts agricoles et paysagers réduits (consommation de 0,30 ha de terres agricoles, pour une hauteur de déblai maximum de 3 mètres) ;
- échanges plus complets ;
- dispositif permettant de créer une zone de dépassement (marquage discontinu) à l'Est de la RD103
- dispositif permettant le raccordement de chemins ruraux ;
- coût moindre (de l'ordre de 0,5 M€ HT) ;
- ajout d'un carrefour giratoire supplémentaire sur l'itinéraire pouvant rendre la déviation moins attractive.

L'échangeur dénivelé est un demi échangeur orienté vers l'Est car les véhicules provenant de la vallée de la Largue et souhaitant se rendre vers BELFORT pourront rejoindre la déviation au carrefour giratoire avec la RD 26-I, ceux provenant de DANNEMARIE continueront d'emprunter la RD 419 actuelle. Il présente les avantages et inconvénients inverses au carrefour giratoire à savoir :

- évite un carrefour giratoire supplémentaire sur l'itinéraire ;
- dispositif ayant tendance à accroître la vitesse des usagers car il peut donner à l'utilisateur l'impression de se trouver sur une voie rapide ;
- le terre-plein central à hauteur de l'échangeur et des voies d'insertion ne permettra pas de créer une zone de dépassement à l'Est de la RD103 ;
- impacts agricoles et paysagers importants (consommation de 2 ha de terres agricoles, pour une hauteur de déblai de 6 mètres) ;
- échanges avec la partie Est de la déviation uniquement ;
- coût plus élevé (de l'ordre de 2,0 M€ HT).

- Tronçon RD103 – viaduc Est

La variante 1 est la plus septentrionale et forme une courbe et contre courbe avant de franchir le viaduc SNCF Est.

La variante 4 présente la même configuration en étant située plus au Sud.

Depuis la RD 103, les variantes 2 et 3 sont en lignes droites et situées les plus au Sud avant de s'écarter mutuellement pour former une courbe afin de franchir le viaduc perpendiculairement. Elles impactent davantage le paysage.

a) Itinéraires cyclables

Les ouvrages sur la Largue et la RD 103 préservent la faisabilité du passage d'une future piste cyclable.

La piste cyclable qui longe la RD 103 est rétablie.

b) Ouvrages d'art

Le projet intègre plusieurs ouvrages d'art :

- un ouvrage de franchissement de la Largue ;
- un ouvrage de franchissement en passage supérieur de la RD 103, le cas échéant ;
- un ouvrage agricole en passage supérieur entre la RD 103 et le viaduc SNCF Est ;
- un passage faune à proximité du viaduc SNCF Est.

3. Les raisons du choix de la solution retenue :

La comparaison des 4 variantes proposées et le bilan provisoire de concertation à l'issue des études préliminaires ont conduit à retenir la variante suivante, obtenue par combinaison des 4 variantes :

- la variante 1 entre la RD 419 Ouest la RD 26-I ;
- la variante 4 entre la RD 26-I et la RD 103 ;
- un carrefour giratoire entre la déviation et la RD 103 ;
- une variante optimisée entre la RD 103 et la RD 419 Est située entre la variante 1 et la variante 4, afin de limiter au maximum la déstructuration parcellaire et biaisant le plus possible le passage sous les arches du viaduc ferroviaire afin de réduire les rayons en plan de la courbe et la contre courbe sous le viaduc.

Les raisons de ce choix peuvent être résumées de la manière suivante :

- moindre impact sur l'environnement ;
- moindre impact sur le paysage.

Cet aménagement répond aux objectifs de l'opération (sécurité, niveau de service, amélioration du cadre de vie). Il possède de plus de bonnes caractéristiques fonctionnelles, tout en s'inscrivant au mieux dans les contraintes économiques et environnementales. C'est la solution retenue par le Maître d'ouvrage.

4. Mesures prises pour réduire ou compenser l'impact sur l'environnement :

IMPACTS ET MESURES SUR LE MILIEU PHYSIQUE

Le climat

La déviation de DANNEMARIE n'aura aucun impact significatif sur le climat local dans la mesure où aucun des principaux facteurs susceptibles de l'influencer n'est modifié.

La topographie et la géologie

Les volumes estimés de terrassement engendrés par le projet sont les suivants :

- déblais totaux : 95 000 m³
- remblais d'apport : 115 000 m³
- couche de forme : 101 000 m³.

Les précautions à prendre sont les suivantes :

- *les problèmes de stabilité de terrains nécessiteront de monter en deux voire trois phases les remblais à proximité de l'ouvrage faune/boviduc,*
- *la mise en place de protections des déblais par des masques drainants ou une tranchée drainante.*

Les eaux

Incidences

L'augmentation de la surface imperméabilisée peut provoquer un accroissement des débits des ruissellements et des volumes rejetés dans les exutoires naturels, et peut aggraver l'irrégularité des débits de la Largue et de ses affluents.

Du fait de la traversée de zones inondables en lit majeur, les nouveaux remblais amputeront les volumes de stockage des crues. Avec des ouvrages de franchissement dimensionnés afin de rétablir une transparence hydraulique pour les crues centennales, aucune rehausse des lignes d'eau n'est à craindre dans les périmètres exposés, sans risques pour les biens et les personnes.

Le cours actuel du Barrenwackgraben, artificialisé par des travaux de recalibrage consécutifs à l'aménagement du viaduc et des espaces agricoles, n'est plus entièrement compatible avec le projet.

Il est donc nécessaire de le dévier légèrement à deux endroits sur de courtes distances. Ces adaptations peuvent aggraver l'artificialisation du cours d'eau. Elles peuvent toutefois être l'occasion de renaturer le cours d'eau dans ce secteur par le biais d'un aménagement adapté.

Le projet est en remblai dans la traversée de chacun des deux vallons de la Largue et du ruisseau du Barrenwackgraben.

Compte tenu de la nature du sol et du fonctionnement hydrogéologique de ces différentes zones, il peut avoir un impact sur la circulation des eaux souterraines (nappes phréatiques). En effet, le remblai routier risque de provoquer le tassement des sols et des alluvions, et donc modifier la perméabilité des terrains.

Le projet peut également engendrer une pollution chronique, liée au lessivage par les eaux de pluie des polluants issus du trafic routier et déposés sur la chaussée, principalement sous forme de matières en suspension. Il peut également engendrer des pollutions saisonnières (liées à l'épandage de sels de déverglaçage ou aux traitements phytosanitaires) et accidentelles (liées au déversement d'un véhicule transportant des matières dangereuses sur la chaussée), voire une pollution générée par les travaux.

Enfin, la création d'ouvrages hydrauliques engendre de nouveaux points durs réduisant la mobilité naturelle des cours d'eau et générant des obstacles supplémentaires au niveau des corridors biologiques qu'ils représentent.

Mesures envisagées

Les mesures envisagées permettront au projet d'être compatible avec le Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux du bassin Rhin-Meuse.

Afin de minimiser les variations du niveau dans les cours d'eau et ne pas modifier les périmètres exposés, les franchissements et rétablissements d'écoulements seront réalisés par mise en place d'ouvrages hydrauliques offrant une transparence hydraulique pour les crues centennales.

La perte de volumes de stockage sera compensée au moins à hauteur de 1,5 fois le volume perdu, par décaissement, en limite de zone inondable, de terrains actuellement insubmersibles. Dans le vallon du Barrenwackgraben, des décaissements sont envisagés, à l'aval du franchissement, en limite de zone inondable et, en amont de ce dernier, par création de banquettes le long du cours d'eau dévié localement.

La localisation des deux franchissements de cours d'eau immédiatement en amont de points durs sur leur tracé (Viaduc SNCF dans la Largue, ouvrage hydraulique de rétablissement agricole pour le Barrenwackgraben) limite leur impact sur la mobilité naturelle, d'ores et déjà entravée.

Les caractéristiques des ouvrages de franchissement (piliers à l'extérieur des berges pour la Largue, ouvrage mixte hydraulique-agricole-faune pour le Barrenwackgraben) maintiendront les possibilités de migration le long des corridors biologiques recoupés.

La nécessaire dérivation du cours du Barrenwackgraben aura des caractéristiques se rapprochant plus de l'état naturel que dans l'état actuel. Le nouveau tracé aura une longueur maximale compte tenu de l'espace disponible grâce à la multiplication des sinuosités.

Ce lit, en section courante, aura une pente proche de celle permettant l'équilibre du cours d'eau.

Cette renaturation sera complétée par un profil en travers diversifié avec création d'un lit d'étiage, de banquettes submersibles et de pentes de berges variables, avec mise en place de bandes enherbées le long des berges dans certains secteurs cultivés.

Le principe de l'assainissement adopté est de contrôler la totalité des eaux pluviales du projet. Ainsi les eaux de ruissellement de la voirie seront reprises par des cunettes ou des fossés et dirigées vers des bassins stockeurs.

De manière à réduire les risques de pollution des milieux aquatiques liés à l'exploitation de la route, le dispositif d'assainissement des eaux pluviales comprendra donc :

- *un réseau de collecte des eaux séparatif recueillant l'intégralité des eaux de ruissellement de la plate-forme routière (cunettes ou fossés), à l'exclusion de toutes eaux extérieures,*
- *des bassins imperméabilisés de stockage et de traitement par décantation (bassins dotés d'un voile siphoné et d'une vanne d'isolement) qui recueillent les eaux pluviales de la voirie, puis les traitent par décantation et déshuilage, avec possibilité de confinement de la pollution accidentelle. Ces bassins seront dimensionnés pour traiter toutes les pluies de fréquence supérieure à la biennale, un complément de stockage permettant de réguler les rejets jusqu'aux volumes de la pluie décennale,*
- *quatre points de rejet (deux dans la Largue et deux dans le Barrenwackgraben) à débit régulé des eaux traitées via des fossés dans les cours d'eau servant d'exutoire aux eaux pluviales.*

Les principes retenus pour les aménagements hydrauliques sont notamment :

- *la mise en place de plates-formes routières étanches ;*
- *le dimensionnement des bassins stockeurs pour une pluie de temps de retour 10 ans et le traitement de la pollution de celle de retour 2 ans ;*
- *les débits de fuite, limités au maximum afin d'être compatibles avec le milieu naturel.*

IMPACTS ET MESURES SUR LE MILIEU NATUREL

Il est à souligner que lors de la conception du projet, une réflexion a été menée afin de minimiser ses impacts sur les milieux naturels remarquables par un ajustement du tracé ou par l'intégration de caractéristiques techniques permettant d'en réduire la portée.

Les zones sensibles répertoriées

Le projet intersecte le site NATURA 2000 « Lit majeur de la Largue entre SEPPOIS-LE-BAS et DANNEMARIE » au niveau de l'ouvrage de franchissement du cours de cette rivière. De ce fait, le projet est soumis à Dossier d'incidences NATURA 2000. Dans ce cadre, les incidences du projet sont quantifiées et qualifiées de notables ou non et des mesures alternatives, de suppression, de réduction ou, à défaut, de compensation sont proposées.

La présence de la zone humide remarquable du Haut-Rhin « vallée de la Largue entre SEPPOIS-LE-BAS et DANNEMARIE » n'induit aucune contrainte réglementaire. Néanmoins, dans le cadre de sa politique environnementale, le Conseil Général du Haut-Rhin souhaite que ces secteurs soient pris en compte lors des projets d'aménagements du territoire. C'est pourquoi des mesures sont proposées pour réduire (raccourcissement de l'emprise du chemin agricole, adaptation de l'ouvrage hydraulique) et compenser (achat de parcelles de boisement humide) les impacts négatifs du projet sur cet espace.

Les habitats biologiques

Le projet générera des emprises sur des habitats d'importance communautaire au niveau de la vallée de la Largue et, notamment au droit de la ripisylve de la Largue et de ses milieux connexes.

Il générera également des effets d'emprises et de segmentation sur des prairies résiduelles qui, même, déjà modifiées par des pratiques agricoles, permettaient un maintien de la faune, notamment, dans son secteur médian.

A l'extrémité Est, son insertion dans le vallon humide du Barrenwackgraben est également dommageable mais son impact sur les milieux humides proches de l'étang du « Fuerstenweiher » a été minimisé par l'option d'un passage décalé à l'Ouest du ruisseau.

Les abords de l'ouvrage de franchissement de la Largue feront l'objet de mesures visant à réduire les emprises à ce niveau lors de la période de chantier et des mesures de restauration des berges et des milieux connexes seront également mises en œuvre.

Les boisements situés au droit du lieu-dit « Auf der Larg » feront l'objet d'une reconstitution de part et d'autre du projet en tenant compte de leurs caractéristiques actuelles.

Le vallon humide du Barrenwackgraben fera l'objet d'une reconstitution et d'une restauration de ces milieux humides tenant compte des éléments en place, de l'inflexion du ruisseau due au projet ainsi que la présence du passage à faune plus en aval.

La flore

Aucune sensibilité sur le plan botanique ayant été relevée, aucun impact n'est attendu.

La faune

Les impacts sur la faune seront notables notamment sur le plan des échanges de part et d'autre de la voie pour la grande faune et des risques de collision. Ce point sera sensible notamment à l'extrémité Est du projet (vallon du Barrenwackgraben) et au niveau de l'ouvrage de la Largue.

Le projet générera également des effets d'emprises et des altérations ponctuelles sur des sites de reproduction d'amphibiens, sur des sites de nidification et/ou d'alimentation des oiseaux ainsi qu'une altération ponctuelle des terrains de chasse des chiroptères.

L'ouvrage de la Largue sera implanté en retrait des berges afin d'assurer le rétablissement des échanges de communication de la faune terrestre. De même, un ouvrage mixte hydraulique, grande faune et boviduc, sera implanté à l'extrémité Est du projet. Ce dispositif sera complété par des ouvrages pour la petite faune.

Concernant l'entomofaune, une mesure d'acquisition de la prairie favorable au Cuivré des marais sera mise en œuvre. D'autres acquisitions de milieux humides et de délaissés agricoles sont également préconisées dans la vallée de la Largue, en faveur d'une préservation ou d'une création de boisements humides et milieux prairiaux.

Des précautions de chantier et un calage de la période de chantier hors de période de reproduction de la faune seront de nature à diminuer les impacts.

Enfin, des modifications des rétablissements de chemins agricoles sont préconisées afin de réduire les impacts sur les milieux naturels sensibles.

IMPACTS ET MESURES SUR LE PAYSAGE

D'Est en Ouest, les bases des principes d'aménagements paysagers et d'accompagnement de la déviation de DANNEMARIE sont les suivantes :

- *le marquage de raccordement à l'ancienne RD 419 par un alignement d'arbres feuillus à haute tige,*
- *le marquage de l'extérieur de la grande courbe entre le rétablissement sur la RD 419 et le viaduc de la voie ferrée par un alignement d'arbres feuillus à haute tige,*
- *le marquage du franchissement du Barrenwackgraben par la plantation d'arbres caractéristiques des milieux humides et la recomposition du ripisylve du ruisseau,*
- *le marquage de la courbe extérieure ainsi que de la contre courbe extérieure au Sud du viaduc SNCF par un alignement d'arbres à haute tige similaire aux arbres marquant la précédente courbe,*
- *l'intégration de l'ouvrage en diminuant les pentes des talus de la déviation et en mettant en place un alignement d'arbres fruitiers stériles autour du chemin agricole,*
- *la continuité des aménagements existants au niveau de la RD 103,*
- *plantation de haie basse en complément d'alignement des troncs aux abords extérieurs du giratoire RD 26-I pour masquer la circulation automobile,*
- *le marquage de l'itinéraire vers RETZWILLER à partir du giratoire avec la RD 26-I par la plantation de deux alignements de frênes de part et d'autre de la déviation,*
- *le modelage fin du merlon phonique avec des pentes douces,*
- *le marquage de l'entrée de RETZWILLER par un double alignement d'arbres feuillus haute tige,*
- *l'habillage des bassins de rétention par l'intégration de haies vives pour masquer les clôtures de sécurité.*

IMPACTS ET MESURES SUR LE MILIEU HUMAIN

Compatibilité avec les documents d'urbanisme

Le projet de déviation de DANNEMARIE est compatible avec le Schéma Directeur du Sundgau approuvé le 10 Février 2001 où sont, par ailleurs, également inscrites les déviations de RETZWILLER et BALLERSDORF.

Le projet nécessite donc la mise en compatibilité des PLU des communes de DANNEMARIE et de MANSPACH afin de modifier les Espaces Boisés Classés de la Largue et le long de la RD 103 et induit l'inscription de ses emprises totales en tant qu'espace réservé.

Le PLU de RETZWILLER devra également être mis en compatibilité, notamment par la création de l'emplacement réservé correspondant.

Pour le PLU de BALLERSDORF, la nouvelle bretelle vers DANNEMARIE ne figure pas en emplacement réservé. Toutefois, le règlement de la zone agricole A dans laquelle elle se situe autorise la création de voiries nouvelles.

La déviation de DANNEMARIE recoupe un certain nombre de réseaux (téléphone, électrique, gaz...). Avant travaux, les différents concessionnaires de réseaux seront consultés, les ouvrages piquetés et les mesures à prendre pour protéger ou déplacer ces réseaux, seront étudiées.

Lors de sa traversée de la Largue, le projet tient compte de la servitude liée au terrain riverain des cours d'eau non domaniaux ainsi que de la servitude inhérente à la voie ferroviaire.

Le bâti et sur les activités industrielles et artisanales

S'écartant des zones urbanisées de DANNEMARIE, le projet tel qu'il a été conçu contribue à réduire de nombreuses nuisances subies par la population locale du centre-ville de Dannemarie.

Au droit du carrefour giratoire de RETZWILLER, le Conseil Général s'est porté acquéreur de trois maisons dont un petit immeuble et les deux maisons jouxtant le carrefour giratoire au Sud-Ouest. La maison la plus proche sera détruite.

Le projet n'intersecte aucune des zones d'activités artisanales ou industrielles de la zone d'étude. L'accès aux activités artisanales ou industrielles du centre-ville de DANNEMARIE devrait être facilité du fait du report de circulation de transit sur la déviation. Enfin, le projet n'interfère pas avec le développement futur des zones d'activités.

Les voies de communication

L'ensemble des principales voies routières du secteur d'étude sera rétabli (RD 103, RD 26-I) ainsi que la RD 419 actuelle. Seule la RD 26-I verra son utilisation limitée aux riverains et aux usagers du complexe sportif de RETZWILLER dans sa partie Nord.

Les chemins usités pour les promenades pédestres, cyclistes, VTT ou cavalières seront rétablis via les chemins de dessertes agricoles.

Un chemin complémentaire assurera la jonction entre DANNEMARIE et BALLERSDORF à l'Est du projet en passant au dessus du ruisseau et rejoignant ensuite le chemin longeant l'étang du Fuerstenweiher.

L'agriculture

Les impacts sur l'agriculture sont importants et se traduisent, notamment, par des effets d'emprises et de déstructuration du parcellaire agricole et de certaines exploitations.

Les emprises sur les terres agricoles sont conséquentes et s'élèvent à environ 18 hectares (emprises des bassins de rétention et des ouvrages de rétablissement de dessertes agricoles ou faunistiques comprises).

Par ailleurs, le projet provoque une déstructuration relativement importante du parcellaire agricole mais remet également en cause l'organisation des exploitations au sein de ce territoire. Enfin, le réseau de dessertes agricoles est coupé en différents endroits par le projet.

Une démarche de d'aménagement foncier est actuellement en cours dans le secteur d'étude et devra prendre en compte le projet afin de permettre une réorganisation du parcellaire et des exploitations de part et d'autres de la nouvelle voie.

Les rétablissements de dessertes agricoles sont prévus :

- *rétablissement par ouvrage de franchissement du ruisseau du Baerressengraben au Sud de la nouvelle voie en direction de l'étang du Fuerstenweiber et des chemins agricoles et forestiers en place,*
- *création d'un boviduc en passage inférieur au niveau du vallon du ruisseau du Barrenwackgraben,*
- *rétablissement de la desserte agricole et forestière par mise en place d'un chemin parallèle au Sud de la nouvelle voie et se raccordant au giratoire de BALLERSDORF.*

La sylviculture

Les impacts sur la sylviculture sont modérés car le projet s'inscrit à l'écart des grands massifs forestiers du secteur Sud de DANNEMARIE et n'atteint aucune des forêts soumises au régime forestier ou présentant un Plan Simple de Gestion. Seule une peupleraie sera défrichée côté Ouest du projet.

Des mesures de compensation de type reboisement, indemnisation des propriétaires et mesures d'insertion paysagère seront mises en place. Dans ce cadre, les reboisements ou plantations devront se faire avec des espèces autochtones.

Pour les dessertes forestières modifiées au droit du massif du Brueckelberg et du massif du Hasenberg, des mesures de rétablissements sont prévues (chemins de défruitement, chemins de rétablissement).

Le patrimoine archéologique, historique et rural

Bien que le projet n'intersecte aucun site archéologique connu, il s'insère dans une zone sensible du fait des nombreuses découvertes pas toujours bien localisées faites dans le secteur de Dannemarie.

Une consultation des services archéologiques de la DRAC Alsace sera nécessaire afin de juger de l'opportunité de réaliser des sondages archéologiques préventifs, préalables aux travaux. Ces sondages auraient alors pour but de préciser les risques éventuels de destructions de sites et d'évaluer les modalités de fouilles préventives et de sauvegarde conformément aux procédures administratives et financières en vigueur.

En phase chantier, toute découverte d'un vestige archéologique entraînera l'arrêt des travaux et l'information immédiate de la DRAC Alsace conformément à la législation en vigueur inhérente à la sauvegarde du patrimoine archéologique.

Au Sud du viaduc ferroviaire de MANSPACH, le projet intersecte le périmètre de protection inhérent au site archéologique dit « de la motte féodale de Manspach » (inscrit à l'inventaire des Monuments historiques par arrêté du 6 Janvier 1997). Le 15 décembre 2008, le Service Départemental de l'Architecture et du Patrimoine indiquait que « l'étude des cartes montre que le projet se situe dans le périmètre des 500 mètres du monument historique (motte féodale) mais n'affecte pas la motte en elle-même ».

Le projet concerne directement les deux viaducs ferroviaires de MANSPACH et BALLERSDORF en date du 19^{ème} siècle. L'implantation de la déviation et ses abords à proximité des viaducs ferroviaires devra faire l'objet de mesures paysagères soignées permettant une intégration de l'infrastructure routière.

Un calvaire situé à l'extrémité Ouest du projet devra être légèrement déplacé dans le cadre des travaux.

Le tourisme

Aucun impact sur le plan des activités de loisirs et du tourisme n'est recensé.

En effet, l'ensemble des cheminements piétons, cyclistes, VTT ou même usité pour la randonnée cavalière seront rétablis, en particulier à l'extrémité Est du projet, afin de maintenir les itinéraires de promenades usités entre MANSPACH, DANNEMARIE et BALLERSDORF.

Les activités de pêche ne seront que très faiblement concernées par le projet dans la mesure où les accès au cours d'eau (Largue) et aux divers étangs du secteur seront maintenus.

Les activités de chasse seront quelque peu perturbées et devront être réorganisées en fonction de l'implantation la nouvelle voie routière (sécurité des usagers).

IMPACTS ET MESURES SUR L'ENVIRONNEMENT ACOUSTIQUE ET QUALITE DE L'AIR

Les nuisances acoustiques

La situation acoustique sur Dannemarie est actuellement caractérisée par la forte présence relative des nuisances sonores ferroviaires au Sud de l'agglomération et une situation de Point Noir Bruit de l'habitat en bordure de l'actuelle RD 419 en traversée de village, comme l'a montré la campagne de mesures acoustiques sur l'ensemble du site concerné par le projet de déviation.

Avec le projet, la présence sonore routière sera certes sensible sur le Sud de l'agglomération, mais à des niveaux sonores largement inférieurs aux seuils réglementaires (quasiment partout de 10 dB(A) inférieurs en contribution du projet) grâce à l'éloignement de l'habitat.

La zone la plus impactée par la nouvelle voirie est la bordure Nord Ouest de l'actuel RD 26-I, avec une contribution sonore du projet à 20 ans proche de 60 dB(A) le jour, mais globalement les niveaux sonores vont diminuer vis à vis de la situation actuelle de 5 à 7 dB(A). En traversée d'agglomération les niveaux sonores vont chuter de 3 à 4 dB(A) sur la RD 419 et de 1 dB(A) sur la RD 103.

Des mesures d'accompagnement du projet ont été prises en compte pour limiter l'impact du projet sur les zones d'habitat proche :

- *pour l'habitat proche de la section située au Sud du giratoire de RETZWILLER : un merlonnage côté Est sur 85 mètres, complété par la mise en œuvre d'une GBA de part et d'autre de la voie,*
- *pour l'habitation située au Sud du giratoire de la RD103 : un modelage de terrain autour du Giratoire,*

La qualité de l'air et les effets sur la santé

Le calcul des émissions et les résultats de la modélisation de la dispersion des polluants ont montré qu'il n'y aurait pas d'augmentation de la pollution par la réalisation du projet.

Mieux, il y aurait une légère diminution liée aux progrès technologiques et à la fluidité de trafic apportée par le projet.

Notamment, DANNEMARIE va bénéficier d'une importante baisse des polluants atmosphériques, liée à la déviation du trafic hors du centre-ville (et de l'hôpital).

Par ailleurs, dans toute l'aire d'étude, les concentrations maximales en polluants ne dépassent ni les seuils de l'objectif qualité ni les valeurs limites pour la protection de la santé pour chaque polluant.

Ainsi, aucune mesure particulière et directe de suppression, compensation ou réduction des impacts vis-à-vis de la santé humaine n'est rendue obligatoire.

L'ensemble des mesures prévues en faveur de l'environnement, pour réduire ou compenser les impacts négatifs, est estimé à un coût de 3 500 000 € hors taxes, soit 20 % du coût total des travaux.

5. Appréciation sommaire des dépenses

Etudes et contrôles :	1,55 M€
Dégagement des emprises :	0,15 M€
Travaux :	15,70 M€
Protection acoustique de façade des habitations :	0,05 M€
Acquisitions foncières (1) :	0,55 M€
TOTAL ETUDES, ACQUISITIONS FONCIERES ET TRAVAUX	18,00 M€

Le Coût de l'opération est supporté intégralement par le Département du Haut Rhin.

(1) Le coût des acquisitions foncières a été estimé par la Trésorerie Générale du Haut-Rhin à 820 000 € TTC, auquel il convient de prévoir des indemnités pour dépréciation de surplus et des frais de géomètre, soit un montant total arrondi à 950 000 € TTC. Cette estimation inclut la propriété bâtie en section 9 n° 64 à RETZWILLER qui a été intégrée à l'opération de la déviation de la RD 419 à RETZWILLER, dans la mesure où cette propriété était déjà impactée par cette opération. Il convient donc de soustraire l'estimation de cette propriété, soit environ 400 000 € TTC, à l'estimation de la Trésorerie Générale.

6. Compatibilité avec les documents d'urbanisme

Au P.L.U. des communes de RETZWILLER, DANNEMARIE et MANSPACH, aucun emplacement réservé propre à l'opération ne permet de préserver l'emprise du projet. En outre, le projet traversera des espaces boisés classés situés le long de la Largue et de la RD103. Il y a donc eu lieu de prévoir une procédure conjointe de mise en compatibilité en application des articles L.123-16 et suivants du Code de l'Urbanisme.

C) NATURE ET MOTIFS DES PRINCIPALES MODIFICATIONS QUI SONT APPORTÉES AU PROJET AU VU DES RÉSULTATS DE L'ENQUÊTE PUBLIQUE

Le Commissaire Enquêteur ayant émis un avis favorable sans réserve avec recommandations, il n'y a pas lieu de modifier les principales caractéristiques du projet soumis à l'enquête.

Les recommandations du Commissaire Enquêteur appellent les observations suivantes :

- S'agissant des observations de M. HAENNIG Christian de GOMMERSDORF pour l'établissement d'un chemin de défruitement :
Dans ce secteur, une portion de chemin est créée pour rejoindre le chemin forestier existant. Cette solution permet d'éviter une emprise supplémentaire le long de la déviation qui aurait conduit soit à des impacts supplémentaires sur le ruisseau (dérivation et destruction de ripisylve), soit au décalage du tracé vers les terrains agricoles au Nord.
- S'agissant des observations de M. DEBSKI Serge concernant le club canin :
Des discussions sont aujourd'hui bien avancées pour trouver une solution de repli au club canin.
- S'agissant des observations de M.M. HARTMANN Marcel et Gilles pour un accès pour les bêtes :
Un contact sera pris avec les intéressés pour leur faire préciser leur besoin et trouver la solution la plus adaptée, éventuellement la construction d'un boviduc.

- S'agissant des observations de M. MARTIN Robert concernant l'implantation du bassin de rétention :
Le bassin en question est situé à un point bas du tracé. Le déplacement souhaité nécessite une étude détaillée d'assainissement. Sa faisabilité sera examinée dans le cadre du projet.
- S'agissant des observations de M. DIETMANN Daniel de MANSPACH concernant la présence de bombes non explosées a proximité du viaduc de MANSPACH :
Avant le démarrage des travaux, il sera procédé à la détection et à l'enlèvement des éventuels explosifs enfouis.

APRES EN AVOIR DELIBERE

- prend acte de l'avis favorable du Commissaire Enquêteur ;
- décide de donner suite aux recommandations du Commissaire Enquêteur pour les raisons évoquées dans la présente déclaration de projet ;
- déclare d'intérêt général le projet de réalisation d'une déviation de la RD 419 à DANNEMARIE, cette déclaration étant motivée par les données figurant dans la présente délibération.

LE PRESIDENT

A handwritten signature in black ink, consisting of a large, stylized initial 'C' followed by a vertical line and a horizontal stroke, with a small flourish at the end.

Charles BUTTNER

Adopté
voix contre
1 abstention de M. REINHARD

RD419 Déviation de DANNEMARIE
Dossier d'enquête préalable à la Déclaration d'Utilité Publique
PLAN GENERAL DES TRAVAUX

