

Acte certifié exécutoire

Réception par le Préfet : 12/02/2008
Publication : 15/02/2008



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

Conseil Général Haut-Rhin

Extrait des délibérations de la Commission Permanente

N° 2008-2-3-4

Séance du vendredi 8 février 2008

RD419 - Déviation de RETZWILLER Déclaration 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 du Conseil Général n° 2007/I-5e/08 des 14 et 15 décembre 2006 relative aux délégations de compétence à la Commission Permanente,
 - VU la délibération du Conseil Général n° 2008/I-3e/03 des 13 et 14 décembre 2007 relative au Budget Primitif 2008;
 - VU la délibération de la Commission Permanente n° 3e/203-05 du 15 décembre 2005 arrêtant les modalités de la concertation ;
 - VU la délibération du Conseil Général n° 2007/II-3e/15 du 23 mars 2007 qui a :
 - approuvé le bilan de concertation au titre de l'article L. 300-2 et suivants du Code de l'Urbanisme ;
 - approuvé les études d'avant-projet et le coût prévisionnel de l'opération au montant de 21 M€ TTC (acquisitions foncières comprises),
 - arrêté le programme définitif,
 - sollicité l'ouverture de l'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique, ainsi que la mise en compatibilité des documents d'urbanisme;
 - décidé expressément de recourir à l'expropriation si les accords amiables ne peuvent intervenir.
 - VU le rapport général du Commissaire Enquêteur du 12 décembre 2007,
 - VU le rapport du Président du Conseil Général
- CONSIDÉRANT que le projet de déviation de la RD419 à RETZWILLER, concerne des travaux publics soumis à enquête publique au titre du Code de l'Expropriation, celle-ci s'étant achevée le 12 novembre 2007,

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 17 septembre 2007,

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,

CONSIDÉRANT le rapport annexé à la présente délibération,

DECLARATION DE PROJET

C'est dans ce contexte, conformément aux termes de l'article L.126-1 du Code de l'Environnement, que 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 RETZWILLER est traversée par la RD419, 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 4 320 véhicules / jour, dont un fort taux de poids lourds (12,5%) (données 2005) notamment lié à l'activité du centre d'enfouissement SITA.

Ce trafic se traduit pour les habitants de RETZWILLER et pour les riverains de la RD419 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 RD419 existante à hauteur de l'agglomération de RETZWILLER.

Elle se situe exclusivement sur le ban communal de RETZWILLER.

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

- Dévier le trafic de transit hors de l'agglomération de RETZWILLER ;
- 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 Conseil Général du Haut-Rhin.

3. Description du projet

Le tracé en plan a une longueur d'environ 2 700 ml.

Le nouveau tracé s'insère sur le réseau existant par l'intermédiaire d'un giratoire. Ce giratoire est situé à l'Ouest de RETZWILLER, au droit de l'écluse n°11. Il est composé de 4 branches :

- La connexion avec la RD 419 à l'ouest en direction de CHAVANNES SUR L'ETANG,
- Le rétablissement de l'accès à l'écluse n°11 au nord,
- Le raccordement à la RD 419 existante au sud-est en direction de RETZWILLER,
- La déviation au nord-est.

La déviation se poursuit en franchissant, entre l'écluse n°12 et l'écluse n°13, un chemin rural, le chemin de halage, le canal et la RD 26 I. Le chemin rural, est déplacé vers le nord, où il longe sur une distance plus importante le canal pour se diriger ensuite vers le sud et rejoindre son ancien tracé.

La déviation évolue ensuite au nord du canal. Son tracé se superpose à un autre chemin rural, jusqu'au terrain de SITA, qui est contourné par le sud. Le chemin rural voit son tracé décalé vers le nord et longe la déviation

Enfin le chemin rural qui rejoint la RD26I, coupé par la déviation, garde son tracé actuel et franchit la déviation en passage inférieur.

La déviation se poursuit jusqu'à l'entrée de SITA. A cet endroit, un giratoire est créé. Ce giratoire est pourvu de trois branches :

- la déviation au sud-est,
- l'accès à SITA au nord,
- le franchissement du canal.

Un tablier sera ajouté à l'ouvrage actuel sur le canal afin de doubler les voies.

Au sud du canal du Rhône au Rhin, un dernier giratoire est créé sur la RD419 et est muni de quatre branches :

- la déviation au nord, par le franchissement du canal,
- L'accès à la rue du stade au nord,
- Le raccordement à la RD 419 existante à l'ouest en direction de RETZWILLER,
- Le raccordement à la RD 419 existante à l'est en direction de DANNEMARIE,

Profil en travers type

Le profil en travers type apportant les conditions de sécurité nécessaire à l'aménagement des Routes Départementales nécessite une emprise moyenne de 25 mètres environ.

Cette emprise correspond à une chaussée de 2x 3,50 mètres, des accotements de 2,75 mètres, des arrondis de talus de 1 mètre, un talus de pente 3 pour 2, un fossé stockeur étanche de type "sûr" (ne constituant pas un obstacle dur pour un véhicule effectuant une sortie de route) de pente 1 pour 4 et une zone de plantation ou de raccordement de 1 mètre. Ces caractéristiques correspondent aux recommandations techniques du guide d'Aménagement des Routes Principales (A.R.P.) édité par le SETRA.

Profil en long

Le profil en long suit, sur la plus grande partie de la section courante, le terrain naturel, mais des remblais importants apparaissent de part et d'autre de l'ouvrage de franchissement du canal. Ces hauteurs importantes sont dues principalement, à la hauteur libre imposée pour l'ouvrage et à l'altitude du terrain naturel plus faible proche du canal. Dans ce cas, suivre le terrain naturel aurait imposé des courbes et contrecourbes très désagréables pour l'utilisateur.

Autour de SITA, le terrain chahuté ne permet pas de diminuer la hauteur des talus.

Ouvrages d'art

Le projet de déviation de RETZWILLER comporte plusieurs ouvrages :

- Un ouvrage de franchissement du canal (OA1)
- Un ouvrage de rétablissement d'un chemin rural (OA2)
- L'élargissement de l'ouvrage d'accès à la société SITA, franchissant le canal (OA3)
- Trois ouvrages hydrauliques de franchissement du ruisseau « l'Elbaechlein » (OH E1, OH E3 et OH E4).
- Un soutènement au droit du giratoire SITA.

Ouvrage de franchissement du canal (OA1)

Il s'agit d'un ouvrage à 2 travées dissymétriques de 17,30 m et de 41,30 m de portées. La largeur de l'ouvrage entre axes de poutres est de 13,60 m.

La structure de l'ouvrage est constituée de deux poutres principales métalliques de hauteur variant de 2,00 à 3,00 m reliées entre elles par des pièces de pont métalliques. Le hourdis est en béton armé de 25 cm d'épaisseur. L'ouvrage est appuyé sur des poteaux fondés sur pieux. Les terres à l'arrière des culées sont retenues par un massif en terre armée à parement architecturé.

Ouvrage de rétablissement d'un chemin rural (OA2)

L'ouvrage de rétablissement du chemin rural est un pont dalle en béton précontraint de 80 cm d'épaisseur. L'ouverture droite de l'ouvrage est de 16,00 m. La largeur de l'ouvrage est de 7,70 m.

Elargissement de l'ouvrage d'accès à la société SITA (OA3)

Un ouvrage existe déjà et nécessite d'être élargi pour permettre le doublement des voies.

Ouvrages hydrauliques OH E1, OH E3 et OH E4

Ces ouvrages permettent le franchissement de l'Elbaechlein. Il s'agit d'ouvrages de type « dalles en béton armé » encastrées sur des rideaux de palplanches. Les soutènements sont en palplanches et sont retenus par un système de tirants et contre-rideaux.

Ces ouvrages ont une ouverture droite de 8,50 m comprenant le rétablissement du ruisseau ainsi qu'une banquette de 2,00 m de largeur de part et d'autre.

Ces ouvrages sont construits sous un remblai de terre.

Soutènement au droit du giratoire SITA

Le soutènement au droit du giratoire SITA comprend une partie rectiligne de 40,45 m et une partie courbe de 35,30 m. La hauteur du soutènement est variable de 1,50 m à 8,50 m. Il s'agit d'un massif en terre armée à parement architecturé.

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 Conseil Général 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 situés aux extrémités du projet.

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 L152-1 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 :

- A l'ouest sur la RD419 à environ 1 km de l'entrée de l'agglomération de RETZWILLER ;
- A l'est sur la RD419 à proximité de l'actuel accès à SITA.

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 nouvelle et les ouvrages d'art seront intégrés dans le patrimoine des routes départementales.

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 RETZWILLER.

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

La traversée de RETZWILLER sera ainsi délestée en données de trafic actuel (estimation 2007) d'environ 3 500 véhicules/jour, dont un peu plus de 340 poids lourds, soit une réduction de trafic de 81%.

A l'horizon 2025 le délestage pourra atteindre (selon les taux de croissance de trafic précités) environ 4 500 véhicules/jour, dont un peu plus de 400 poids lourds, soit une réduction de trafic de 85%.

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.

Pour plus d'informations, le lecteur se reportera utilement à l'étude d'impact (partie G) et plus particulièrement aux chapitres 9 à 13.

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 :

a. Etudes préopérationnelles

Des études préopérationnelles ont été lancées pour préciser les tracés, les points d'échanges et les principaux ouvrages, et pour apprécier les impacts sur l'environnement.

Deux variantes ont été proposées.

Ces deux variantes étaient quasiment identiques du point de vue difficulté technique et coût.

En revanche, l'impact sur l'environnement était plus fort pour la variante 2 (couverture et dérivation d'un cours d'eau sur plusieurs dizaines de mètres).

Par délibération en date du 27 juin 2002, la commune de RETZWILLER s'est prononcée pour le tracé nord.

De même, le maire d'ELBACH a fait part de son accord sur cette variante par réponse en date du 17 décembre 2002 au courrier du Président du Conseil Général du 5 décembre 2002.

b. Etudes Préliminaires

Variante « 0 »

L'option « zéro aménagement » constitue, a priori, la solution la moins dommageable pour l'environnement dans son ensemble.

Toutefois, elle présente l'inconvénient majeur de ne pas régler les problèmes engendrés par le trafic au centre de l'agglomération, notamment toutes les nuisances induites par la circulation routière, en particulier de nombreux poids lourds (bruit, pollution de l'air, insécurité pour les piétons et les cyclistes, ...). Ne rien faire implique une dégradation du cadre de vie des riverains dans des proportions inacceptables.

Cette option « zéro aménagement » est donc non conforme aux objectifs du projet de déviation et aux orientations des documents d'urbanisme.

Présentation des partis et variantes :

4 variantes de tracé ont été soumises à concertation sur la base de la variante nord des études préopérationnelles.

Le Conseil Municipal de VALDIEU-LUTRAN souhaitait le prolongement du projet pour contourner sa commune par le nord.

Cette proposition, non conforme au Schéma Directeur du Sundgau et au projet de modernisation du réseau routier du Sundgau, n'a pas été étudiée.

Les différentes variantes de tracé envisagées et étudiées peuvent se résumer en deux niveaux de choix :

- ▶ *un choix entre deux partis contrastés : le parti A entièrement au nord du canal sur Retzwiller et Elbach, et le parti B identique dans sa moitié Est, mais passant au sud du canal dans sa moitié ouest ;*
- ▶ *un choix entre deux variantes localisées, sur la partie Est du tracé, s'adaptant différemment aux contraintes du CSDU et du ruisseau : la variante 1 plus en courbes, la variante 2 plus directe, et une 3ème variante apportant sur le même tracé (parti A) une autre solution de liaison Retzwiller - Elbach.*

Parti d'aménagement A : Variantes 1, 2 et 3

Variante 1

La variante 1 prend son origine à l'ouest de RETZWILLER par l'intermédiaire d'un giratoire au droit de l'écluse n°10, longe par le nord le canal du Rhône au Rhin puis relie à l'est le carrefour vers DANNEMARIE transformé en giratoire en passant par le nouveau giratoire "SITA".

Une liaison vers ELBACH et un franchissement de la déviation par un chemin rural complètent l'aménagement.

Le franchissement du canal à l'ouest se fait par un ouvrage à travée unique et à l'est par le doublement du pont "SITA"

Un ouvrage au droit de la liaison vers ELBACH est créé pour les piétons et cycles.

Variante 2

La variante 2 est identique à la variante 1 avec un tracé plus rectiligne entre un chemin rural et le Centre d'Enfouissement Technique.

Variante 3

La variante 3 présente les mêmes caractéristiques que les variantes 1 et 2 avec une liaison de rétablissement spécifique entre RETZWILLER et ELBACH.

Parti d'aménagement B : Variante 4

La variante 4 consiste à franchir le canal du Rhône au Rhin entre l'écluse 12 et 13 par un ouvrage qui enjambe à la fois le canal, le chemin de halage et la RD26 I au Nord.

Elle permet en outre de conserver la perspective de l'échelle éclusière de VALDIEU-LUTRAN à l'ouest de la déviation.

Cette solution maintient la liaison RETZWILLER - ELBACH par la RD26 I actuelle. Un accès direct de la RD26 I sur la déviation n'est pas possible dans de bonnes conditions de sécurité (importante dénivellation du franchissement du canal du Rhône au Rhin, avec des virages à faible rayon de surcroît).

3. Les raisons du choix de la solution retenue :

L'analyse des différents partis d'aménagement a conduit le maître d'ouvrage à privilégier le parti d'aménagement B (variante n°4). La concertation a abouti à une conclusion également favorable à cette solution.

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

- Moindre impact sur l'environnement
- Moindre impact sur le paysage
- Meilleure attractivité pour le trafic de transit

Cet aménagement répond aux objectifs de l'opération (sécurité, niveau de service, amélioration du cadre de vie). La variante 4 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.

Pour plus d'informations, le lecteur se reportera utilement à l'étude d'impact (partie G).

Le parti d'aménagement A permettait de raccorder la RD26I entre RETZWILLER et ELBACH au projet. La commune de ELBACH a souhaité que le tracé soit décalé le plus loin possible des premières habitations, quitte à ne pas disposer d'un accès direct sur la déviation. La variante n°4 ne permet plus ce raccordement.

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

• Le projet n'aura pas d'impact significatif sur le climat, si ce n'est localement, sur le microclimat dans le vallon humide de l'Elbaechlein, du fait de l'influence des remblais.

• Sur les terrains et les sols, la réalisation du projet entraîne une consommation de terrain d'environ 13,5 hectares au total.

Implanté en grande partie en remblai, le projet nécessite la mise œuvre de 96 000 m³ de matériaux de remblais, et localement l'extraction d'un volume de déblais de 60 000 m³ environ, dont une partie seulement est réutilisable pour les remblais : aussi 80 000 m³ de matériaux devront être apportés de l'extérieur.

▶ *La terre végétale des zones décapées sera stockée et réutilisée.*

▶ *Les matériaux d'apports extérieurs seront contrôlés de bonne qualité et non polluants.*

- Le projet aura peu d'impact sur les eaux souterraines : il ne recoupe qu'en quelques endroits des écoulements à faible profondeur mais ne touche aucune nappe phréatique ni aucun site de captage d'eau potable.
- En surface, le projet recoupe deux fois le canal du Rhône au Rhin, trois fois le ruisseau Elbaechlein et plusieurs fossés.
Il empiète sur la zone potentiellement inondable et les zones humides associées à l'Elbaechlein.
Les eaux de ruissellement sur la chaussée sont susceptibles de dégrader le milieu naturel en aval (eaux superficielles et souterraines).
 - ▶ *L'écoulement des cours d'eau et fossés sera rétabli au moyen d'ouvrages adaptés ; les ouvrages sur l'Elbaechlein seront surdimensionnés pour les crues et aménagés de façon à rétablir un lit naturel et une continuité écologique le long du cours d'eau.*
 - ▶ *L'impact du remblai en zone inondable sur le stockage des eaux de crues, sera compensé par le creusement d'un volume équivalent à proximité, notamment par enlèvement de remblais existants.*
 - ▶ *Les eaux de ruissellement sur la chaussée seront recueillies dans un dispositif d'assainissement étanche, puis dépolluées et régulées dans quatre bassins multifonctions avant rejet dans le milieu naturel; pour le secteur du giratoire Est, en zone urbaine, les eaux seront rejetées dans le réseau d'assainissement intercommunal.*
 - ▶ *Des précautions seront prises lors des travaux pour limiter les risques de pollutions et de dépôts de matières en suspension.*
- Les principaux impacts sur le milieu naturel, la flore et la faune, concernent le vallon de l'Elbaechlein au nord du canal : emprise, effet de coupure et perturbation des milieux de prairies à l'ouest et surtout de forêts en partie alluviales à l'est (emprise remblayée d'environ 1 hectare + bassin d'assainissement 0,3 ha), avec nouveau franchissement du ruisseau et dérivation localisée du lit.
Toutefois le projet ne menace pas d'espèces protégées ou rares, ne touche pas à la Zone Humide Remarquable en aval du pont SITA et ne coupe aucun couloir notable de déplacement de grande faune ni de batraciens.
 - ▶ *Le tracé a été écarté autant que possible du ruisseau et de son lit majeur humide et inondable.*
 - ▶ *Les ouvrages hydrauliques sur l'Elbaechlein seront élargis de façon à rétablir un lit naturel du cours d'eau, comportant des banquettes de terre permettant le passage des animaux et assurant la continuité du milieu biologique.*
 - ▶ *Le ruisseau sera rétabli et "renaturé" aux endroits touchés, les berges seront aménagées en techniques végétales et des essences adaptées y seront plantées.*
 - ▶ *Le prélèvement de forêts et, notamment, de forêt alluviale, sera compensé par un reboisement d'aulnes et de frênes, après reconquête de zones inondables et alluviales par décaissement de remblais existants, avec aménagement de petites zones humides.*
- Les aménagements n'auront aucun impact significatif sur le patrimoine culturel ; le risque de découvertes archéologiques est assez limité.
 - ▶ *En cas de découvertes fortuites par suite des travaux, l'inventeur des objets et le propriétaire seront tenus d'en faire la déclaration immédiate au maire de la commune, qui la transmettra sans délai au préfet, conformément à l'article L. 531-15 du Code du Patrimoine.*
- Dans le paysage, le projet créera une nouvelle infrastructure entre coteaux agricoles et vallon au nord du canal ; il franchira le vallon par un fort remblai et le canal du Rhône au Rhin par un ouvrage d'art ample, mais le passage à l'est de l'écluse n°12 préserve l'intégrité de l'escalier d'écluses vers Valdieu. Pour les habitants du village, la déviation sera bien masquée par les écrans végétaux existants, sauf pour le front de lotissement à l'ouest.
 - ▶ *Le programme d'aménagements paysagers vise à intégrer le nouveau cordon routier au paysage, au moyen de modelés et de plantations d'arbres, de haies, d'arbustes, selon une stratégie adaptée aux quatre grandes séquences du paysage traversé.*
- L'emprise du projet ne touche aucun massif forestier exploité mais nécessite un déboisement de 1,8 hectares environ de forêt humide et taillis non exploités.

- ▶ *Un reboisement compensatoire de 1 ha sera réalisé, visant surtout le milieu naturel.*
 - ▶ *Les chemins de desserte forestière seront rétablis.*
- La réalisation de la déviation routière aura un impact important sur l'agriculture, présente sur la plus grande partie du tracé : emprise de 9,5 hectares sur des terres la plupart d'assez bonne qualité, déstructuration du parcellaire d'exploitation, recoupement de chemins et de réseaux de drainage
 - ▶ *Si nécessaire, mise en œuvre d'une opération d'aménagement foncier pour restructurer le parcellaire et répartir le prélèvement foncier entre les différents propriétaires et exploitants.*
 - ▶ *Rétablissement des accès par des chemins et des ouvrages d'art permettant le franchissement de la déviation.*
 - ▶ *Reconnexion des réseaux de drainage et remise en état de toute clôture ou installation touchée.*
 - ▶ *Démolition et remise en état de culture du délaissé d'emprise de l'actuelle RD 419 à l'ouest du village.*
 - En ce qui concerne les loisirs, le projet recoupe des itinéraires de promenade à pied et cyclistes, coupe et perturbe un lot de chasse.
 - ▶ *Les axes de déplacement de loisirs seront rétablis en même temps que les accès agricoles et sylvicoles.*
 - Le projet n'aura aucun impact sur l'habitat, ni sur les activités (hormis l'agriculture) et les équipements. L'ensemble des accès et dessertes seront rétablis.
 - Sur les déplacements, le principal impact du projet est positif : en déviant le trafic de transit de la RD 419 hors du village de Retzwiller, la déviation améliorera largement l'agrément et la sécurité des déplacements internes au village.
A l'extérieur, les axes de déplacements agricoles, sylvicoles et de loisirs seront rétablis.
 - L'impact du projet sur le bruit sera d'abord positif au centre de Retzwiller : les études acoustiques indiquent une forte baisse des niveaux de bruit pour les riverains de l'actuelle RD 419.
Pour les secteurs d'habitat périphériques qui seront exposés à distance au bruit de la déviation, les études acoustiques montrent que les niveaux sonores générés par la voie nouvelle sont conformes au cadre réglementaire et ne nécessitent aucune protection acoustique particulière, à l'exception de 2 maisons à l'est près du canal.
 - ▶ *Les habitations exposées à un accroissement de bruit significatif seront protégées par des isolations de façades.*
 - De même les effets du projet sur la pollution de l'air seront positifs : les études de simulation menées indiquent une baisse de près de 75% des concentrations en polluants au centre du village, et une baisse globale incluant la déviation elle-même, en raison de la fluidité du trafic.
 - Les effets sur la santé seront positifs, en liaison avec la diminution des pollutions et du bruit dans le village de Retzwiller.
Il en sera de même pour la sécurité routière, puisque le projet réduira dans les zones urbaines de Retzwiller, l'interférence entre le trafic de transit et les trafics locaux.
 - Le projet est conforme au Schéma Directeur du Sundgau ; il est compatible avec le règlement des zones du PLU de Retzwiller, mais il interfère avec un espace boisé classé, ce qui entraîne son incompatibilité.
 - ▶ *Une procédure de mise en compatibilité du PLU sera engagée.*
 - Le projet respecte les servitudes d'utilité publique en vigueur, liées aux réseaux techniques et au canal, et il ne touche aucune forêt soumise au régime forestier.
 - ▶ *Les réseaux touchés seront rétablis.*

• Les travaux d'aménagement, réalisés par phase sur une durée de 2,5 ans, entraîneront des gênes et des dommages temporaires : perturbation des circulations routières et sur les chemins ruraux, nuisances, risques de pollutions et d'accidents liés au chantier, dépôts de matériaux, dégradation des milieux naturels du vallon de l'Elbaechlein...

▶ Réparation des dégâts éventuellement commis sur les parcelles, clôtures, réseaux, et remise en état des milieux naturels touchés.

▶ Dispositifs de sécurité sur le chantier.

▶ Des mesures de limitation des risques de pollution des eaux, de l'air et des sols, et de limitation des dommages aux milieux naturels, seront mises en oeuvre.

L'ensemble des mesures prévues en faveur de l'environnement, pour réduire ou compenser les impacts négatifs, est estimé à un coût de 3 087 000 € hors taxes, soit 22 % du coût total des travaux.

5. Appréciation sommaire des dépenses:

Etudes :	1,30 M€
Dégagement des emprises :	0,60 M€
Travaux :	16,25 M€
Protection acoustique de façade des habitations :	0,25 M€
Contrôle des travaux :	0,30 M€
Acquisitions foncières (1) :	2,30 M€
TOTAL ETUDES, ACQUISITIONS FONCIERES ET TRAVAUX	21,00 M€

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

(1) L'estimation sommaire et globale des terrains d'emprise du projet de déviation, effectuée par la Direction Générale des Impôts en date du 24 janvier 2007, est évaluée à 478 134 € TTC, pour des biens d'une surface de l'ordre de 17 ha. A cette estimation s'ajoutent l'acquisition d'une propriété bâtie située à proximité du giratoire Est, estimée sommairement à 400 000 € TTC, ainsi que l'ouvrage de franchissement du canal du Rhône au Rhin pour l'accès à SITA, pour un montant de 1 340 955,51 € TTC, les indemnités pour dépréciation de surplus et les frais de géomètre.

Le montant total arrondi des acquisitions foncières s'élève donc à 2 300 000 € TTC.

6. Compatibilité avec les documents d'urbanisme:

Au P.L.U. de RETZWILLER, 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 l'Elbaechlein. 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 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 remarques suivantes :

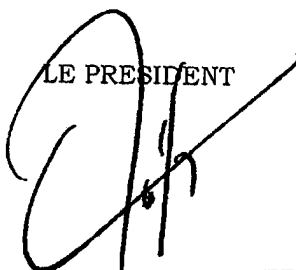
- Les simulations de l'état initial acoustique et de l'état futur (à l'horizon 2025) avec déviation ont été réalisées et figurent pages 112 à 114 de l'étude d'impact. Le secteur de la rue des prés est intégré dans les simulations et l'impact pour les habitations au droit de cette rue peut être appréhendé à partir du résultat de ces simulations. Il apparaît que les niveaux sonores atteints dans la rue des prés à l'horizon 2025 sont largement inférieurs aux niveaux sonores réglementaires à ne pas dépasser.

Un contrôle des niveaux sonores après mise en service de la déviation sera réalisé.

- La concertation avec les organismes et associations cités par le commissaire enquêteur sera menée lors de l'élaboration des études de projet qui détailleront les mesures prévues.
- Concernant la valorisation du potentiel piscicole de « L'Elbaechlein » après travaux, une renaturation sera menée, conformément aux indications figurant page 101 de l'étude d'impact et ceci en concertation avec l'Office National de l'Eau et des Milieux Aquatiques (ONEMA).
- La mise à jour des documents du PLU, après enquête parcellaire, et le classement d'espace boisé ne sont pas de la compétence du Conseil Général. Par conséquent, cette recommandation sera adressée à la commune.

APRES EN AVOIR DELIBERE

- prend acte de l'avis favorable du Commissaire Enquêteur ;
- décide de donner suite à certaines recommandations du Commissaire Enquêteur conformément aux indications figurant dans la présente délibération;
- déclare d'intérêt général le projet de réalisation d'une déviation de la RD419 à RETZWILLER, cette déclaration étant motivée par les données figurant dans la présente délibération.

LE PRESIDENT

Charles BUTTNER

Adopté
voix contre
abstentions