



RD33 – Liaison entre la RN66 et la RD35 à VIEUX-THANN

Concertation publique

BILAN DE CONCERTATION

I – PREAMBULE :

L'opération porte sur la création d'une nouvelle liaison routière du réseau départemental, assurant une jonction entre la RN 66 et la RD 35.

Cette opération doit permettre :

- de délester la RN 66 de la part de trafic de transit entre CERNAY et la partie Sud de l'agglomération de THANN ;
- d'améliorer la liaison entre CERNAY et GUEWENHEIM ;
- de desservir le Parc d'Activités du Pays de Thann à l'Est de VIEUX-THANN pour le giratoire de la RD 103 ;
- de desservir les zones d'extension d'habitat prévues au S.D.A.U. (Z.A.C. du BLOSEN, quartier Est de VIEUX-THANN, LEIMBACH) pour le giratoire de la RD 35.

Par délibération du 22 juin 2012, le Conseil Général a :

- confirmé le programme de l'opération en approuvant la modification des caractéristiques techniques des ouvrages (largeur de chaussée et d'accotement, éclairage),
- fixé la part de l'enveloppe financière prévisionnelle de l'opération affectée aux travaux au montant de 5,6 M€ TTC (valeur juin 2012),
- décidé de solliciter la participation financière des acteurs locaux.

Le projet devant faire l'objet d'une concertation au titre de l'article L.300-2 du Code de l'Urbanisme, désormais codifié L103-2 et suivants du même code, un avis des communes concernées de VIEUX-THANN, ASPACH-LE-HAUT et LEIMBACH a été demandé sur les modalités de cette concertation au mois de novembre 2013.

Celles-ci, par courriers des 30 décembre 2013, 5 décembre 2013 et 17 janvier 2014, ont rendu un avis favorable.

Un arrêté a donc été pris en date du 27 février 2014 qui fixe les modalités de concertation suivantes :

- Première phase au stade des études préliminaires :
 - 1) information sur le lieu et les dates de concertation par voie d'affichage dans chaque mairie concernée, ainsi que par annonce dans les journaux locaux (Dernières Nouvelles d'Alsace, l'Alsace) ;
 - 2) mise en ligne de documents sur le site Internet du Conseil Général ;
 - 3) exposition des études pendant trois semaines avec registre d'observations à la disposition du public dans chaque mairie concernée ainsi que cinq permanences de trois heures réparties de la manière suivante : une à ASPACH-LE-HAUT, une à LEIMBACH et trois à VIEUX-THANN ;
 - 4) réunion publique de clôture de l'exposition sur les études préliminaires à VIEUX-THANN.

Ces études doivent permettre le choix d'un tracé parmi plusieurs variantes compte tenu de l'ensemble des contraintes physiques, économiques et environnementales de l'aire d'étude.

- Deuxième phase au stade des études d'avant-projet selon les mêmes modalités (1 à 4) que pour la première phase.

Celles-ci doivent permettre de confirmer la faisabilité de la solution retenue, d'en déterminer les principales caractéristiques techniques et d'arrêter le programme de l'opération.

II – DEROULEMENT DE LA 1^{ère} PHASE DE CONCERTATION :

Les dates de l'exposition en mairie et de la réunion publique relatives à la première phase de concertation, portant sur les études préliminaires ont été publiées dans les éditions locales de l'Alsace du 14 février 2015 et les Dernières Nouvelles d'Alsace du 15 février 2015 et par voie d'affichage dans les mairies de VIEUX-THANN, ASPACH-LE-HAUT et LEIMBACH.

L'exposition des études préliminaires avec registres d'observations mis à disposition du public a eu lieu pendant 3 semaines du 16 février au 6 mars 2015 aux heures d'ouverture des mairies de VIEUX-THANN, ASPACH-LE-HAUT et LEIMBACH.

La réunion publique s'est tenue à la salle polyvalente de VIEUX-THANN le 3 mars 2015 à 18 heures.

III – BILAN DE LA 1^{ère} PHASE DE CONCERTATION :

Neuf (9) personnes ont inscrit des remarques dans les registres d'observations.

Trois points principaux sont soulignés :

- Tout d'abord, une majorité des personnes exprime clairement que la variante n° 3 est la plus adaptée notamment car il s'agit de la variante la plus éloignée de la frange urbaine de VIEUX-THANN et que son impact est moindre sur le foncier agricole.
- Ensuite, de nombreuses personnes s'interrogent sur le principe de la mise en œuvre de deux carrefours giratoires sur la RD 103 notamment du point de vue financier, car elles estiment qu'un seul giratoire regroupant l'ensemble des fonctionnalités serait plus économique.

Comme cela est indiqué dans le dossier d'étude, le coût des deux carrefours giratoires est quasi identique à celui d'un giratoire de grande taille. Cette solution permet en outre de restreindre l'impact foncier sur les parcelles agricoles de part et d'autre de la RD 103 en s'inscrivant mieux dans le domaine public routier actuel.

- Enfin l'impact agricole du projet a été évoqué.

Un exploitant a d'ailleurs souligné que sa parcelle était coupée en deux par le projet. Par conséquent il demande :

- si un aménagement foncier est prévu : il appartiendra à la Commission Communale d'Aménagement Foncier de décider de l'opportunité d'un aménagement foncier. Celle-ci sera constituée une fois que le projet aura fait l'objet d'un arrêté préfectoral de Déclaration d'Utilité Publique ;
- que les drainages soient maintenus et réparés en cas de dommages pendant le chantier : l'ensemble des réseaux et drainage endommagés par les travaux seront réparés. A noter que le projet routier se doit d'être transparent hydrauliquement.

Les permanences en mairies ont permis des échanges avec les personnes qui se sont déplacées dans les différentes mairies. Des réponses et explications ont été apportées, et ces personnes ont été invitées à consigner leurs éventuelles remarques dans les registres d'observations.

Une réunion publique s'est tenue le 3 mars 2015 à la salle polyvalente de VIEUX-THANN. Le projet a été présenté.

Une phase de questions – réponses a suivi. Le compte-rendu est repris ci-dessous :

- *Pourquoi la branche d'accès à la zone d'extension (phases 3 et 4) du Parc d'Activités du Pays de Thann (PAPT) n'est pas tout de suite réalisée ?*

Les phases 3 et 4 seront bien réalisées à une échéance future mais la faisabilité immédiate de ces travaux est remise en cause par l'inscription du terrain en zone inondable. Cette nouvelle contrainte devra être prise en compte pour la réalisation de cette extension par la Communauté de communes.

En tout état de cause, des travaux préparatoires en terme de fondations de chaussée seront effectués au moment des travaux du barreau routier, afin de rendre possible cette branche.

- *Compte-tenu de la largeur des poids-lourds de 2,50 m et 2,80 m avec les rétroviseurs, une largeur de chaussée de 3,25 m n'est pas suffisante pour leur croisement.*

Pourquoi ne pas avoir retenu un échangeur avec un accès direct de la RN 66 sur le futur barreau ?

La plateforme routière est composée de deux voies de 3,25 m avec des accotements circulables de 1,75 m. Cette largeur est suffisante pour permettre le croisement simple des véhicules poids-lourds à la vitesse réglementaire.

De nombreuses voies départementales ont des dimensions inférieures et ne posent aucun problème en termes de croisement des poids-lourds.

Concernant l'échangeur avec la RN 66, cet aménagement a été réalisé par l'Etat et a fait l'objet d'études de nombreuses variantes. C'est l'Etat qui a fait le choix de cet aménagement et l'a remis ensuite au Département.

- *Compte-tenu de la sensibilité à l'eau du secteur, notamment par la présence d'une nappe souterraine, cet élément a-t-il été pris en compte dans l'assainissement du projet ?*

Les études préliminaires prennent bien en compte cet aspect. Le système d'assainissement projeté prévoit une étanchéité des dispositifs de collecte (en béton pour la plupart) et le traitement des eaux dans des bassins avant leur rejet dans le milieu

naturel (cours d'eau ou infiltration dans le sol) afin de respecter les objectifs réglementaires de qualité des eaux.

D'autre part ce dossier fera l'objet d'une procédure réglementaire d'autorisation au titre de la loi sur l'eau.

- *L'impact acoustique du projet vis-à-vis de la commune de VIEUX-THANN a-t-il été appréhendé ? Des protections acoustiques seront-elles mises en œuvre ?*

La problématique de l'impact acoustique du projet a fait l'objet d'un rapport d'études spécifique. Les résultats montrent que le projet a bien un impact acoustique sur les secteurs d'habitations de VIEUX-THANN tout en restant dans les seuils réglementaires acceptables. A ce jour aucune protection acoustique n'est donc prévue.

Il reste à noter qu'un cordon végétal entre la route et la voie verte (côté VIEUX-THANN, à la demande de la commune lors des phases d'études antérieures entre 2001 et 2005) est prévu et permettra d'avoir un impact positif, mais non réellement mesurable, sur le ressenti acoustique vis-à-vis du projet.

- *Il semble évident que la variante 3 est la plus adaptée. Qui procède au choix et quel est le déroulement de cette décision ?*

L'analyse multicritère menée par le Département et le bureau d'études en charge de la maîtrise d'œuvre de l'opération aboutit à la conclusion que la variante 3 est celle de moindre impact. C'est en ce sens que le projet est présenté à la concertation.

A la clôture de celle-ci, un bilan sera rédigé. Ce sera l'Assemblée départementale dans le cadre d'une délibération qui confirmera le choix de la variante retenue.

- *Un riverain de la RD 103 route d'ASPACH à VIEUX-THANN, s'interroge sur l'augmentation du trafic sur la RD 103, notamment les usagers qui aujourd'hui empruntent la rue des Genêts et le PAPT. En effet, la création d'une liaison directe entre la RN 66 et la RD 103 risque d'accentuer ce phénomène.*

Le barreau routier a pour objectif de délester la RN 66 des usagers se rendant dans la partie Ouest de l'agglomération de THANN, LEIMBACH et dans l'Ouest du département par la RD 35 en direction de RODEREN. Il a aussi pour objectif de faciliter l'accès depuis MULHOUSE à la RD103, route d'ASPACH et les quartiers qui l'entourent.

A ce titre, on peut attendre une augmentation du trafic de desserte locale qui se fait actuellement depuis la RN 66 vers ces quartiers. En effet les usagers emprunteront préférentiellement le barreau routier, puis la RD 103 route d'ASPACH.

Mais dans un même temps, ce tronçon sera délesté de tout le trafic provenant d'ASPACH-LE-HAUT ou de la RN 66 via la rue des Genêts en direction de l'Ouest de THANN, de LEIMBACH et de RODEREN (Ouest du département).

L'augmentation du trafic sur ce tronçon sera donc limitée et le trafic de transit actuel sera remplacé par un trafic local.

- *Le terril fait l'objet d'une protection en sous-sol (mur de protection jusqu'à l'horizon rocheux), qui rend la zone de fuseau de passage du barreau routier côté Est sensible à l'eau. Cet aspect est-il appréhendé ?*

Cet aspect a bien été pris en compte. Ce secteur est aussi une zone qui a servi de décharge notamment pour des gravats et des matériaux de constructions.

Cela pose des problèmes de compressibilité et donc de tassement de ces sols, qui ont été pris en compte dans l'étude technique et dans le coût estimé à ce jour.

La problématique d'une éventuelle pollution dans cette zone est aussi appréhendée et des sondages auront lieu lors de la prochaine phase d'études afin de confirmer les choix techniques et traiter cette question de manière adaptée.

- *L'emprise du projet fera-t-elle l'objet de fouilles archéologiques ?*

Le secteur traversé est identifié par la Direction Régionale des Affaires Culturelles (DRAC) comme un secteur avec une sensibilité archéologique. L'emprise du futur tracé fera donc l'objet d'un diagnostic qui permettra de conclure à la nécessité ou pas d'effectuer des fouilles archéologiques.

Un tel diagnostic a été réalisé sur l'emprise du Parc d'Activités du Pays de Thann par les services du Pôle d'Archéologie Interdépartemental Rhénan et il n'a pas abouti à des fouilles.

III – DEROULEMENT DE LA 2^{nde} PHASE DE CONCERTATION :

Les dates de l'exposition en mairie et de la réunion publique relatives à la seconde phase de concertation, portant sur les études d'avant-projet ont été publiées dans les annonces légales des éditions locales des Dernières Nouvelles d'Alsace du 05 septembre 2018 et l'Alsace du 06 septembre 2018 et par voie d'affichage dans les mairies de VIEUX-THANN, ASPACH HAUT (Commune d'ASPACH-MICHELBAACH) et LEIMBACH.

L'exposition des études d'Avant-Projet avec registres d'observations mis à disposition du public a eu lieu pendant 3 semaines du 10 septembre au 01 Octobre 2018 aux heures d'ouverture des mairies concernées.

La réunion publique s'est tenue à la salle Saint-Odile de VIEUX-THANN le 26 Septembre 2018 à 18 heures.

IV – BILAN DE LA 2^{nde} PHASE DE CONCERTATION

Deux (2) personnes ont inscrit des remarques dans les registres d'observations.

Une personne regrette la réalisation de deux ronds-points successifs sur la RD 103 entre VIEUX-THANN et ASPACH-MICHELBAACH.

La seconde personne souligne l'aspect positif de la mise en œuvre d'une liaison cyclable le long du projet mais s'interroge sur le raccordement notamment en direction de CERNAY.

Dix (10) courriels ont été transmis.

Les permanences en mairies ont permis des échanges avec les personnes qui se sont déplacées. Des réponses et explications ont été apportées, et ces personnes ont été invitées à consigner leurs éventuelles remarques dans les registres d'observations, ou à les transmettre par courrier ou courriel.

Une réunion publique s'est tenue le 26 septembre 2018 à la salle Saint-Odile de VIEUX-THANN qui a permis de présenter le projet, de recueillir les remarques des personnes présentes et de répondre aux questions éventuelles.

Les principales questions et remarques faites lors de toute la 2^{ème} phase de concertation sont synthétisées ci-dessous :

- *Impact sur le trafic notamment RN 66, RD 103, RD 35 et RD 34.1 :*

Les études de trafic sont en cours d'actualisation au moment de cette concertation. En effet des comptages routiers ont été effectués en juin de cette année et leurs résultats sont présentés sur les panneaux de concertation.

Mais les chiffres prospectifs exacts des trafics attendus sur les voies impactées par le projet de liaison ne sont pas connus.

La liaison doit permettre d'absorber une partie du trafic qui traverse aujourd'hui des zones urbaines notamment la RN 66 à l'entrée de VIEUX-THANN ainsi que la RD 35 (route de Roderen) et la RD 103 (route d'Aspach).

A ce titre, la liaison devrait avoir un impact positif sur ce secteur.

Concernant l'axe RD 35 puis RD 34.1 en direction de LEIMBACH puis RODEREN, une augmentation du trafic est attendue sur le tronçon entre l'entrée de LEIMBACH et l'entrée de THANN - VIEUX-THANN, tandis que la liaison ne devrait pas voir d'impact sur l'axe LEIMBACH - RODEREN.

- *Nuisances acoustiques :*

Concernant VIEUX-THANN, la liaison se situe à une distance supérieure à 250 m du front urbain (rue de l'Ardèche et rue d'Alsace), l'impact de la liaison sur ce secteur en terme de bruit devrait être faible, mais cela reste à confirmer par les études acoustiques en cours (mesures d'ambiance sonore et mesures de trafic effectuées en juin 2018).

Le seul secteur qui pourrait éventuellement nécessiter des protections acoustiques est le secteur d'habitation au bout de la rue de Reiningue.

Concernant LEIMBACH, l'étude acoustique précisera les impacts potentiels sur les zones habitées les plus proches de l'aménagement.

En tout état de cause, le Département, respectera la réglementation et mettra en œuvre toutes les protections acoustiques nécessaires induites par les éventuels dépassements de seuils réglementaires de niveau de bruit.

- *Enchaînement des deux giratoires sur la RD 103 :*

Le coût des deux carrefours giratoires est quasi identique à celui d'un giratoire de grande taille.

Cette solution permet en outre de restreindre l'impact foncier sur les parcelles agricoles de part et d'autre de la RD 103 en s'inscrivant mieux dans le domaine public routier actuel.

Enfin, cette solution a permis à la Communauté de Communes THANN-CERNAY de réaliser un deuxième accès au Parc d'activités en amont de la réalisation de la liaison, ce second giratoire fonctionnellement indépendant de la liaison ayant été supprimé du programme à l'issue des études préliminaires.

- *Impact hydraulique :*

Deux questionnements ont été soulevés sur ce sujet, à savoir :

- la route fera-t-elle barrage en cas d'inondation ?

Le projet sera transparent hydrauliquement. En effet, des ouvrages hydrauliques seront mis en œuvre tout au long du tracé permettant d'assurer le transit des eaux de ruissellement pour une crue centennale comme le préconisent les guides techniques et documents réglementaires.

- quel impact aura le projet sur la nappe phréatique ?

Le système d'assainissement projeté prévoit une étanchéité des dispositifs de collecte (en béton pour la plupart) et le traitement des eaux dans des bassins avant leur rejet dans le milieu naturel (cours d'eau ou infiltration dans le sol) afin de respecter les objectifs réglementaires de qualité des eaux.

D'autre part, ce dossier fera l'objet d'une procédure réglementaire d'autorisation au titre de la loi sur l'eau.

- *Etudes d'impact du projet :*

Le dossier d'évaluation environnementale, en cours d'élaboration, est programmé pour un dépôt avec l'ensemble des dossiers d'autorisations administratives (loi sur l'eau, espèces protégées, etc...) à la fin de cette année 2018 pour une enquête publique prévisible courant de l'année 2019.

- *Impact sur les exploitations agricoles et desserte :*

Le projet impacte, sur sa partie à l'Est de la RD 103, des terrains en friche pour la plupart non exploités et, sur sa partie Ouest, une partie de terrain réservée à l'extension du parc d'activités du Pays de Thann Cernay puis des terrains agricoles.

Les impacts définitifs sont en cours d'évaluation et seront appréciés plus précisément dans l'évaluation environnementale à venir.

La liaison n'impacte la desserte que d'une seule exploitation agricole, qui sera rétablie dans le cadre du projet.

- *Entretien des abords de la liaison :*

L'entretien de la liaison routière et de ses abords sera assuré par le Département, l'entretien de la voie verte pourra être éventuellement assuré par les collectivités locales.

Le choix des végétaux à mettre en œuvre se fera sur la base d'un équilibre entre plus-value paysagère et facilité/coût d'entretien pour le gestionnaire.

- *Problématique de l'engorgement de la vallée et de la RN 66 :*

Le projet de liaison RD 33 est le seul projet du secteur permettant à court ou moyen terme de désengorger la RN 66 dans la traversée de THANN / VIEUX-THANN.

Ce délestage reste limité au trafic local en direction de l'Ouest de l'agglomération et ne permet pas de répondre aux problématiques de trafic de transit sur la RN 66 qui reste du ressort de l'Etat.

- *Problématique des eaux usées/eaux pluviales rue d'Alsace :*

La Communauté de Communes THANN-CERNAY (CCTC) vient de lancer une étude concernant cette problématique qui n'entre pas dans le cadre des études de la liaison routière.

Si la mise en œuvre de réseau d'assainissement est nécessaire dans l'emprise de la liaison afin de répondre à cette problématique intercommunale, une collaboration entre le Département et la CCTC pourra être envisagée.

- *Réutilisation partielle dans la voirie du PAPTIC :*

La liaison routière RD 33 aura une fonction de transit local. Cette fonction est incompatible avec la mise en œuvre d'accès privés ou de multiplication des échanges sur sa section courante.

La réutilisation de la voirie de la zone d'activités n'est donc pas compatible avec les objectifs de la liaison routière.

- *Limitation de largeur de la plateforme routière :*

Les études d'avant-projet ont permis de rationaliser la largeur de la plateforme routière afin de trouver le meilleur compromis entre la fonction de la voie, son emprise et les exigences de sécurité.

La largeur des voies a été limitée à 3,00 m avec une zone de récupération de 1,00 m et un caniveau béton de 1,50 m de largeur.

La largeur de la bande d'espace vert entre le caniveau et la voie verte a été limitée à 1,50 m afin de respecter une distance de 4,00 m avec le bord de chaussée qui constitue la zone de sécurité.

- *Rétablissement de la RD 35 en direction de RODEREN :*

Deux questions principales ont été soulevées :

- Pertinence de la suppression de l'enchaînement des courbes avant le carrefour d'entrée à LEIMBACH :

L'enchaînement de courbes actuel en amont du carrefour de sortie de LEIMBACH en provenance de RODEREN constitue un aménagement accidentogène en terme de géométrie (risque de sortie de route plus particulièrement en période hivernale) et de visibilité des véhicules qui sortent du carrefour.

Compte-tenu du réaménagement global du carrefour d'entrée à LEIMBACH avec la connexion de la liaison RD 33, il est nécessaire de réaménager ce tronçon situé au droit du projet afin de le mettre en conformité avec les guides de conception routière garants de la sécurité de l'aménagement mis en œuvre.

- Devenir du délaissé entre le nouveau tracé et l'ancienne RD 35 :

Le devenir de cette zone de délaissé est à définir, elle pourrait constituer une zone de compensation environnementale de par sa proximité du cours d'eau Leimbach ou être rendu à l'agriculture.

- *Connexion de la voie verte au niveau de la RD 35 :*

Le projet prévoit de réinjecter les cycles sur la section courante de la RD 35 en direction de THANN/VIEUX-THANN et RODEREN.

La commune de RODEREN, le Conseil de Développement THUR-DOLLER et de nombreuses personnes présentes lors de la réunion publique ont exprimé le souhait d'un aménagement sécurisé pour les modes doux au niveau de la RD 35 afin de sécuriser notamment les trajets domicile-travail ainsi que pour les collégiens et lycéens.

Le Département est en cours de refonte de sa politique cyclable et une des réflexions concerne l'amélioration des dessertes domicile-travail.

Cette nouvelle politique ne sera mise en place qu'en 2019.

Dans l'attente d'une décision de l'Assemblée départementale, le périmètre de l'opération reste limité à la liaison et à son raccordement au réseau existant.

- *Suppression du rétrécissement de voie sur la RN 66 au niveau du giratoire avec la RD 33 :*

La RN 66 ne fait pas partie du programme de l'opération et n'est pas gérée par le Département. Cette demande a été remontée auprès du Préfet lors d'une rencontre avec les élus locaux.

Compte-tenu de la future liaison RD 33 qui devrait amener une augmentation du mouvement de tourne-à-gauche au niveau du giratoire avec la RN 66, cette demande devient d'autant plus justifiée.

- *Aménagement de la rue des Genêts :*

La rue des Genêts n'est pas une voie départementale. Son aménagement futur après mise en œuvre de la liaison est du ressort de la CCTC et de la commune d'ASPACH-MICHELBACH.

- *Restrictions de la traversée de la vallée par les poids-lourds :*

La problématique de la circulation sur la RN 66 n'est pas du ressort du Département mais de l'Etat qui en assure la gestion.

V – CONCLUSION :

La concertation a mobilisé peu de personnes lors des permanences et de la réunion publique mais les échanges ont été nombreux et riches.

Le public qui s'est manifesté était, pour une grande majorité, favorable au projet de liaison.

En effet, il présente un intérêt certain pour faciliter la desserte locale de l'Ouest de l'agglomération de THANN/VIEUX-THANN et le secteur de RODEREN et permettre le développement du PAPTIC et des zones d'habitats.

De fortes attentes se sont manifestées sur les points principaux suivants, qui devront faire l'objet d'une attention particulière dans la suite des études :

- les liaisons modes doux et leur continuité dans le maillage routier local (liaison entre communes) ;
- le coût de l'aménagement et la rationalisation de la dépense publique ;
- la prise en compte des impacts, notamment acoustiques vis-à-vis des riverains de la liaison et sur le secteur agricole.

Ces points seront précisés dans le cadre des dossiers réglementaires d'évaluation environnementale, d'autorisation environnementale et de Déclaration d'Utilité Publique de la liaison et présentés au moment de l'enquête publique s'y rapportant.



RD33 – Liaison entre la RN66 et la RD35 à Vieux-Thann

- PROGRAMME -

1. OBJET

Il s'agit de réaliser une liaison routière entre la R.N. 66, la R.D. 103 et la R.D. 35. dans le prolongement de la R.D. 33 à VIEUX-THANN.

Cette route nouvelle permettra :

- de délester la R.N. 66 de la part de trafic de transit entre CERNAY et la partie Sud de l'agglomération de THANN ;
- d'améliorer la liaison entre CERNAY et GUEWENHEIM ;
- de desservir le Parc d'Activités du Pays de Thann à l'Est de VIEUX-THANN ;
- de desservir les zones d'extension d'habitat prévues au S.D.A.U. (Z.A.C. du BLOSEN, quartier Est de VIEUX-THANN, LEIMBACH depuis la R.D. 103 ;

2. STATUT DE LA LIAISON

La nouvelle liaison s'intègre dans la continuité de l'itinéraire existant RD33, RD35 et RD34 entre CERNAY et GUEWENHEIM, classé dans le réseau des voies de liaison du réseau routier départemental d'accompagnement.

Elle sera donc classée en « voie de liaison du réseau complémentaire » au sens de la politique routière départementale du 3 février 2017.

3. PRINCIPALES CARACTERISTIQUES

Les caractéristiques de la liaison sont les suivantes :

- Réalisation d'un carrefour giratoire d'environ 20 m de rayon extérieur sur la R.D. 103 à 4 branches ;
- Réalisation d'un carrefour giratoire sur la R.D. 35 d'environ 25 m de rayon extérieur comportant 4 branches et un accès à une voie mixte agricole et cycle ;
- Le profil en travers proposé de la liaison est une chaussée de 2 x 1 voie de 3,00 m, une zone de sécurité de 1 m revêtus, un caniveau béton de chaque côté et une voie verte du côté Nord de la voie;
- La chaussée sera dimensionnée au gel pour un hiver rigoureux non-exceptionnel
- Les voies raccordées sont les suivantes :
 - La R.D. 103 à une chaussée de 2 x 1 voie
 - La R.D. 35 à une chaussée de 2 x 1 voie
 - La R.D. 36 à une chaussée de 2x 1 voie

- Les différentes voies des zones desservies.