

**Rapport du Président**

Commission Permanente du  
vendredi 11 mars 2011

**Service instructeur**

Direction des Routes et des Transports  
Direction Adjointe Projets Routiers  
Service Projets Routiers n°3

N° CP-2011-3-3-6

**Service consulté**

Direction des Affaires Juridiques

**LIAISON ALTKIRCH – MULHOUSE – BURNHAUPT-LE-BAS  
PROGRAMME ASA11**

Résumé : A l'issue du bilan de la concertation, le présent rapport a pour objet, en vue du lancement de l'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique, d'approuver le dossier définitif des études d'avant-projet, de fixer la part de l'enveloppe financière prévisionnelle de l'opération affectée aux études et travaux de la liaison ALTKIRCH – MULHOUSE – BURNHAUPT-LE-BAS au montant de 102 M€ TTC (valeur janvier 2011).

**I. PREAMBULE**

Le projet de liaison d'ALTKIRCH – MULHOUSE – BURNHAUPT-LE-BAS s'inscrit dans le cadre du Schéma Directeur du Sundgau.

En application de ce schéma, une liaison Nord-Sud entre ALTKIRCH et MULHOUSE en infrastructure neuve doit être créée.

Cette liaison comportera également une branche d'accès à l'échangeur autoroutier de BURNHAUPT-LE-BAS avec l'A 36.

La création de la liaison ALTKIRCH –MULHOUSE – BURNHAUPT-LE-BAS permettra de :

- Favoriser l'accessibilité du Sundgau à l'A 36 et à l'agglomération Mulhousienne ;
- Diminuer les trafics de transit, en particulier les poids lourds, et les nuances associées à l'intérieur des agglomérations déviées ;
- Améliorer la sécurité routière sur le réseau routier structurant et dans les traversées des villages.

## **II. RAPPEL DES ETAPES ANTERIEURES**

Le 24 octobre 2003, la Commission Permanente, sur la base d'une étude comparative de plusieurs fuseaux (cf. plan en annexe 1) et après avis des communes, a validé la phase 1 des études pré opérationnelles et a décidé le lancement des études de tracés dans les fuseaux retenus (cf. plan en annexe 1 : branche Nord fuseaux QUX et QUVW, branche Est fuseau KMN, branche Sud fuseau entre SPECHBACH-LE-BAS et HEIDWILLER élargi).

Les études de tracé ont été réalisées à partir de novembre 2003 et ont conduit à proposer plusieurs tracés (cf. plan en annexe 2) pour les différentes liaisons.

Cette deuxième phase a fait l'objet d'une réunion de présentation aux maires concernés le 12 juillet 2004, à l'issue de laquelle un dossier complet leur a été remis, afin que les conseils municipaux des communes puissent délibérer sur le choix d'un tracé à retenir.

Par délibération du 8 juillet 2005, la Commission Permanente :

- A approuvé le programme de cette liaison comprenant le choix des variantes de tracé et d'échanges à étudier dans le cadre des études préliminaires ;
- A décidé de lancer les études opérationnelles.

Sur la base de cette délibération, deux solutions ont été étudiées pour la branche Nord (NORD1 et NORD2), quatre solutions pour la branche Ouest (OUEST1, OUEST2A, OUEST2B, OUEST3) et quatre solutions pour la branche Sud (SUD1, SUD2, SUD3, SUD3BIS).

Les tracés de ces variantes figurent en annexe 3a et 3b au présent rapport.

Les modalités de la concertation au titre de l'article L.300-2 et suivants du Code de l'Urbanisme, sur le projet de cette liaison ont été arrêtées par la Commission Permanente lors de sa séance du 22 septembre 2006, après avoir demandé leur avis aux communes concernées.

Deux phases de concertations (avec expositions, registres d'observations et réunions publiques) ont été prévues : l'une au stade des études préliminaires, l'autre au stade des études d'avant projet.

Suite à la première phase de concertation, un bilan intermédiaire a été tiré dans le cadre d'une délibération de la Commission Permanente du 19 octobre 2007.

Les principales conclusions étaient :

- Le choix par branche de la variante à approfondir (cf. plan en annexe 4a) ;
- La prise en compte de précisions dans le programme de l'opération, notamment :
  - le traitement des points d'échanges par des giratoires,
  - le traitement de l'échangeur avec l'A 36,
  - l'évolution de l'enveloppe financière prévisionnelle de l'opération qui s'établit, au stade des études préliminaires, à 92 000 000 € TTC (valeur juin 2007).

La deuxième phase de concertation menée entre avril et juin 2009 pour l'ensemble de l'opération, et décembre 2010 et janvier 2011 pour approfondir les réflexions sur la desserte de BURNHAUPT-LE-BAS a permis de présenter les variantes figurant respectivement en annexe 4b et 4c.

Par délibération du 18 février 2011, la Commission Permanente a approuvé le bilan de concertation au titre de l'article L.300-2 et suivants du Code de l'Urbanisme.

### **III. PROGRAMME DE L'OPERATION**

Cette opération doit permettre :

- d'améliorer l'accessibilité du Sundgau depuis le Nord du Département, aussi bien à partir de l'agglomération mulhousienne, que de l'autoroute A 36 et de la RN 83 ;
- de délester les traversées de plusieurs communes du trafic de transit.

Elle porte sur la création d'une nouvelle liaison routière du réseau structurant principal du Département, assurant une jonction directe, hors agglomération, entre :

- la Rode Oueſt de MULHOUSE (RD 68) ;
- la RD 466, point de raccordement établi entre le Nord de la déviation d'ASPACH et SPECHBACH-LE-BAS ;
- et la RD 466 à hauteur de BURNHAUPT-LE-BAS.

Elle comprend aſſi la requalification de la RD 466 au droit de SPECHBACH-LE-BAS avec aménagement des deux carrefours en T existants en giratoires et de l'échangeur avec l'A 36.

La route ſera de type R80 à une chaussée à 2 voies :

- avec des caractéristiques conformes à celles définies par la délibération du 10 décembre 2004 du Conseil Général ;
- avec zones de tracé permettant de répondre aux exigences relatives à la visibilité de dépassement ;
- avec carrefours giratoires ;
- ſans accès riverains.

Compte tenu des fortes contraintes rencontrées dans la zone de traversée de la vallée de la Largue (zone inondable, classement Natura 2000, desserte agricole), la section entre le giratoire Nord de la déviation d'ASPACH et le giratoire prévu au Sud de SPECHBACH-LE-BAS, présentera les caractéristiques ſuivantes :

- rétablissement des dessertes agricoles par accès direct des chemins d'exploitation ;
- limitation de la vitesse à 70 km/h.

Le tracé de liaison d'ALTKIRCH – MULHOUSE - BURNHAUPT-LE-BAS comportera les principaux éléments ſuivants décomposés en 3 branches :

#### **. BRANCHE SUD**

La liaison ſe raccorde ſur le futur giratoire de la déviation d'ASPACH/RD 466/RD 18, ſitué au ſud du canal du Rhône au Rhin. Elle reprend enſuite une partie de tronçon existant de la RD 466.

Elle prend ſon origine ſur la RD 466 au ſud de l'ouvrage ſur la Largue puis traverse la vallée de la Largue. Elle ſe ſitue donc en grande partie dans la zone inondable. Le giratoire reliant SPECHBACH-LE-BAS à la liaison eſt excentré de la RD 466 pour être implanté hors zone inondable. Il eſt cependant positionné juſte en limite de cette zone, afin de l'éloigner le plus poſſible des habitations.

Le tracé longe ensuite la zone inondable, en déblai, tout en restant le plus loin possible des habitations, puis traverse la vallée du Krebsbach pour se raccorder à la RD 18I (giratoire).

Le Spechbacherweg sera rétabli par un passage supérieur et permettra aux véhicules d'accéder à la station d'épuration.

Des accès directs sont prévus pour l'accès aux parcelles agricoles sur le tronçon de la RD 466 réutilisé.

La partie de la RD 466 actuelle non utilisée par la liaison sera abaissée au terrain naturel pour servir d'accès aux agriculteurs. L'ouvrage existant sur la Largue sera démoli.

### **. BRANCHE NORD**

Le tracé de cette branche débute après le giratoire avec la RD 18I en alignement droit en direction du Nord, jusqu'à atteindre la branche Ouest.

La branche principale continue en alignement droit jusqu'au droit du chemin de Galfingue où elle engendre une courbe dans la direction Nord-Est pour contourner l'étang par l'Est. Elle se cale pratiquement sur une parallèle à la lisière de la forêt, passe sur une petite zone de boisement isolée, et passe à l'Est du réservoir de HOCHSTATT (Heimsbrunnerweg).

Le tronçon suivant est en alignement droit jusqu'à l'interception du Waldweg. La liaison bifurque ensuite vers l'Est, en laissant l'étang à sa gauche et intercepte le Neuweg. Elle est calée de façon à se rapprocher le plus possible des limites de confins et du Talweg. Elle enjambe enfin le fond de vallon du Salweiden avant de rejoindre le giratoire Sud de la Rocade Ouest de MULHOUSE.

### **. BRANCHE OUEST**

Cette branche débute à l'Ouest par l'aménagement des deux carrefours de l'échangeur entre la RD 466 et l'A 36 :

- création d'un carrefour giratoire au Nord de l'autoroute ;
- aménagement partiel du carrefour giratoire au Sud de l'autoroute.

Après l'échangeur de l'A 36, elle débute jusqu'au giratoire avec la RD 103 en réutilisant au maximum l'emprise de la RD 466 existante et avec aménagement des deux carrefours en T existants sur cette section en giratoire.

Elle s'oriente alors vers l'Est en réutilisant toujours la RD 466 actuelle. Elle réutilise en grande partie le tracé actuel de la RD 466 avec quelques rectifications de virages pour arriver au giratoire de raccordement du tracé neuf. Le tracé de la RD 466 allant vers BERNWILLER est conservé en quasi-totalité.

Le tracé neuf commence par un alignement droit d'environ 160 m pour venir longer l'Allmend en rive gauche. Il longe ainsi l'Allmend sur 700 m.

Le tracé est ensuite plus rectiligne jusqu'au point haut du lieu-dit Durrenberg où il s'infléchit nettement en direction du Sud-Est pour réutiliser l'emprise des chemins agricoles existants. Il passe ainsi plus directement la zone écologiquement sensible entre le Kaufholz, la RD 18II et l'Allmend.

La RD 19 entre SPECHBACH-LE-HAUT et GALFINGUE est rétablie par un carrefour giratoire, située à 450 m environ des premières habitations de SPECHBACH-LE-HAUT.

Le tracé s'oriente ensuite vers le Sud-Est avec un alignement droit d'environ 900 m puis vient se raccorder au giratoire de jonction branche Ouest - branche Nord à l'aide d'une courbe de rayon 900 m.

Pour l'ensemble des branches, les principales mesures prévues en matière de réduction et de compensation des impacts sur l'environnement sont les suivantes :

- le recueil et le traitement des eaux de ruissellement de la plate-forme routière, avant rejet dans le milieu naturel ;
- la compensation des volumes prélevés sur les champs d'inondation ;
- des protections acoustiques des habitations à la source (merlons, écrans, etc....) ;
- le rétablissement des itinéraires agricoles coupés par la route ;
- la compensation des espaces naturels impactés par renaturation d'autres espaces ;
- le rétablissement des couloirs de déplacement et des cheminements de la faune.

#### **IV. AVANT PROJET**

Le dossier d'avant-projet est déposé sur le bureau de votre Assemblée.

Les principales caractéristiques de cet aménagement seront les suivantes :

- longueur : environ 17 000 m ;
- chaussée de 2 x 1 voie, de catégorie R80, d'une largeur carrossable de 7 m au total, bordée d'accotements stabilisés et revêtus de 2 m de chaque côté et d'éventuelles glissières de sécurité ;
- raccordement à la déviation d'ASPACH au Sud, au giratoire de la Rcade Ouest de MULHOUSE au Nord et à l'échangeur autoroutier de BURNHAUPT-LE-BAS à l'Ouest ;
- carrefours plans de type giratoire.

Le tracé général figure en annexe 5.

Les branches Sud et Nord de la liaison se raccorderont aux deux carrefours giratoires existants situés aux extrémités :

- au Sud entre la RD 466 et la déviation d'ASPACH ;
- au Nord avec la RD 8bis III entre HOCHSTATT et DIDENHEIM, afin de marquer clairement la transition entre la Rcade Ouest de MULHOUSE, voie rapide urbaine à 2 x 2 voies, et la nouvelle liaison à 2 voies.

A l'extrémité Nord de la branche Ouest, afin de les sécuriser, les deux carrefours de la RD 26 situés entre le point d'arrivée de la liaison et l'échangeur de BURNHAUPT-LE-BAS avec l'A 36 seront réaménagés ainsi que les carrefours de l'échangeur, c'est-à-dire le giratoire du Capharnaüm et le carrefour en croix en sortie d'autoroute A 36 en provenance de MULHOUSE vers BURNHAUPT-LE-BAS.

Les points d'échanges créés sont au nombre de 5 :

- carrefour avec la RD 466 au sud de BURNHAUPT-LE-BAS, point de raccordement de la section neuve de la branche Ouest ;
- jonction entre la branche Nord et la branche Ouest ;

- carrefour avec la RD 19 entre SPECHBACH-LE-HAUT et GALFINGUE ;
- carrefour avec la RD 18 I entre SPECHBACH-LE-BAS et ILLFURTH ;
- carrefour entre la RD 466 existante au Sud de SPECHBACH-LE-BAS et la liaison.

Aucun échange n'est prévu avec la RD 18 II entre BERNWILLER et GALFINGUE.

Un certain nombre de voies et chemins agricoles sont interceptés par la nouvelle liaison et rétablis sans échanges par l'intermédiaire de 9 passages supérieurs et 1 passage inférieur.

Les accès aux champs seront rétablis grâce à des chemins de défrèvement. En général, l'ensemble de la déviation est longé par une voie multifonction. Outre les véhicules agricoles, la voie dite multifonction sera également adaptée à la circulation des modes doux.

La piste cyclable existante longeant le canal sera rétablie sous le nouvel ouvrage construit, du côté de la berge Sud.

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

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

## **V. ETUDE D'IMPACT**

### **. ACOUSTIQUE**

Dans le cadre réglementaire relatif à la création d'une voie nouvelle, les seuils réglementaires sont donc de 60 dB(A) sur la période diurne et 55 dB(A) sur la période nocturne, pour les bâtiments d'habitation. Ces niveaux sont respectés sur tous les secteurs concernés directement par le projet.

De plus, sur la commune de BURNHAUPT-LE-BAS, la modification de la RD 466, de la RD 26 et du giratoire au Nord de l'A 36 n'est pas significative réglementairement.

Aucune protection n'est donc à prévoir dans le cadre de la création de la liaison ALTKIRCH – MULHOUSE - BURNHAUPT-LE-BAS.

Toutefois, même si les textes n'imposent pas la mise en place de protections acoustiques d'un point de vue réglementaire, un merlon et deux LBA ont été dimensionnés afin que les niveaux de bruit en façade des habitations de SPECHBACH-LE-BAS soient inférieurs ou de l'ordre de ceux obtenus pour la variante Sud 2 et la variante Sud 1 améliorée. Des protections sont aussi prévues dans le même secteur côté HEIDWILLER ainsi qu'au Nord Ouest du carrefour avec la rue de l'étang au droit de BURNHAUPT-LE-BAS.

L'étude relative aux reports de trafic induits par la réalisation de la liaison ALTKIRCH – MULHOUSE - BURNHAUPT-LE-BAS réalisée à l'horizon 2035 montre qu'au Nord de SPECHBACH-LE-BAS, un délestage important de nombreux axes actuels permet une réduction des niveaux sonores significative, pouvant atteindre 6 dB(A) dans certains secteurs agglomérés.

## **. QUALITE DE L'AIR**

Grâce notamment au délestage, l'impact sur l'air dans les agglomérations sera positif puisque la pollution dans les traversées des villages baissera.

Par contre sur l'ensemble du domaine d'étude, la mise en service du projet de liaison ALTKIRCH – MULHOUSE - BURNHAUPT-LE-BAS entraîne une légère augmentation globale des émissions (en moyenne + 4,1 %). Néanmoins, les concentrations en polluants imputables au trafic routier et à la pollution de fond calculées en moyenne annuelle sont inférieures aux valeurs réglementaires françaises.

Les résultats d'Indice Pollution/Population (IPP) montrent une baisse de l'IPP Global (correspondant à la somme des IPP sur l'ensemble du domaine d'étude) avec la mise en place du projet. En effet, les concentrations augmentent dans des zones moins habitées voire inhabitées avec la mise en place de l'aménagement - ce qui engendre un IPP nul (croisement concentration/population) – et diminuent dans les zones habitées - ce qui entraîne une diminution de l'IPP.

## **. HABITAT - LOISIRS**

Le projet évite tous les sites bâtis.

En matière de loisirs, c'est la chasse qui est la plus impactée. En effet, le projet majoritairement en tracé neuf, traverse 6 lots de chasse. Le tracé évite cependant la plupart des milieux intéressants d'un point de vue cynégétique (forêts, bosquets, prés, friches) et des ouvrages apportant une certaine perméabilité au projet, permettront de rétablir en partie la continuité des échanges faunistiques.

Le projet n'aura pratiquement aucun impact sur la situation piscicole et l'activité halieutique. Il recoupe la Largue (un peu plus en aval qu'actuellement) et le Canal du Rhône au Rhin (réaménagement sur place du pont), tous deux très importants pour la pratique de cette activité, mais leur accessibilité ne sera pas entravée et la pêche pourra s'y poursuivre de manière analogue à la situation existante. Le projet est de plus pourvu d'un dispositif d'assainissement permettant de recueillir et de traiter les eaux de ruissellement et les pollutions accidentelles en provenance de la plate-forme routière, de manière à éviter d'affecter la qualité des eaux du réseau hydrographique concerné.

Par ailleurs, les sentiers de randonnée recoupés par le tracé neuf seront tous rétablis par des passages dénivelés donc sécurisés.

## **. DEPLACEMENTS**

Les principaux impacts du projet correspondent à ses objectifs mêmes :

- Il améliorera l'accessibilité du Sundgau et en particulier de la région d'ALTKIRCH, à l'agglomération mulhousienne et à l'autoroute A 36.
- Cet impact positif bénéficiera aussi aux habitants et aux activités des villages desservis par la partie Sud de la liaison (SPECHBACH-LE-HAUT, SPECHBACH-LE-BAS, SAINT-BERNARD, HEIDWILLER, ILLFURTH).
- Il réduira fortement (de 40 % à 80 %) les trafics de transit ainsi que les nuisances et l'insécurité associées, à l'intérieur des agglomérations traversées par le trafic actuel : ILLFURTH, FROENINGEN et HOCHSTATT d'un côté (RD 432 et RD 18V), SPECHBACH-LE-BAS, SPECHBACH-LE-HAUT ET BERNWILLER de l'autre (RD 466). Les axes parallèles bénéficieront aussi d'un allègement plus ou moins conséquent, notamment ceux qui supportent actuellement la part prépondérante des trafics alors

qu'ils traversent en série les agglomérations : c'est le cas en particulier de la RD 432 au Nord d'ALTKIRCH et au Sud de MULHOUSE.

## **. AGRICULTURE ET SYLVICULTURE**

Le projet de liaison routière entre ALTKIRCH - MULHOUSE - BURNHAUPT-LE-BAS aura des impacts importants sur l'agriculture locale puisqu'il s'inscrit dans un contexte très agricole et traverse pour l'essentiel des terrains labourés et cultivés de bonne qualité.

Le projet consommera environ 76 ha de terres agricoles et entraînera une certaine déstructuration du parcellaire. Il recoupera des parcelles drainées et plusieurs chemins d'exploitation.

Pour réduire l'impact sur l'agriculture, le tracé a été ajusté au mieux. Les accès et chemins seront rétablis par la création d'ouvrages d'art et de chemins de défruitement. Les réseaux de drainage touchés seront remis en état de fonctionnement. Enfin les délaissés d'emprise des actuelles routes seront remis en culture. Une opération d'aménagement foncier pourra aussi accompagner le projet pour reconstituer des parcelles adaptées à leur exploitation.

Le projet évite globalement les trois grands massifs forestiers ainsi que la plupart des petits boisements disséminés. Seules quelques zones de boisements représentant de l'ordre de 60 ares sont touchées. L'amputation de forêt communale sera compensée par le reboisement d'une surface équivalente à proximité (enclave entre le chemin rétabli et la lisière existante).

Tous les chemins utiles à la desserte forestière seront rétablis.

## **. PATRIMOINE CULTUREL**

Le projet de liaison routière entre ALTKIRCH, MULHOUSE et BURNHAUPT-LE-BAS s'inscrit dans une zone assez riche et assez sensible du point de vue archéologique. S'il interfère notamment avec plusieurs des périmètres archéologiques à caractère non réglementaire et avant tout informatif, en revanche, on notera que le projet évite le site archéologique le plus important du secteur situé au lieu-dit Schwarzacker, sur la commune d'LLLFURTH, faisant l'objet d'un zonage archéologique de caractère réglementaire. Avant le démarrage des travaux, les services compétents en la matière (Service régional de l'archéologie de la DRAC Alsace) seront saisis de façon à ce qu'ils puissent faire entreprendre toutes les investigations préalables nécessaires (sondages de reconnaissance, éventuellement suivis de fouilles préventives) qu'ils jugeraient nécessaires.

En ce qui concerne les éléments du patrimoine historique bâti et les petits monuments ruraux, on notera :

- Que le projet n'entraînera aucune destruction d'édifices ou monuments ayant une valeur architecturale, historique ou religieuse ;
- Qu'il n'interférera avec aucun périmètre de protection visuelle de monuments historiques classés ou inscrits ;
- Qu'il ne nécessitera la destruction d'aucun des nombreux ouvrages militaires de type blockhaus en béton armé construits au début du siècle dernier ;
- Qu'il nécessitera, en revanche, le déplacement de 2 calvaires.



## **. INCIDENCES SUR LES EAUX**

Le projet routier envisagé n'aura que peu d'impacts sur les ressources en eau souterraine, tant du point de vue hydrodynamique (risques d'interférence avec les aquifères locaux et de perturbation de leur écoulement) que qualitatif (risques de pollution des ressources en eau correspondantes, et plus particulièrement, de celles exploitées pour l'alimentation en eau potable des habitants). Le projet ne traverse pas de zones de captages d'eau potable exploitées pour l'alimentation humaine, mais recoupe seulement très ponctuellement le périmètre de protection rapprochée des captages de la vallée de la Doller.

En ce qui concerne l'aspect qualitatif, on peut considérer qu'il y aura très peu de risques de pollution des ressources aquifères locales, puisque les eaux de ruissellement de la plate-forme routière seront collectées par des dispositifs d'assainissement étanches, constitués selon les cas, de fossés, cunettes, caniveaux ou canalisations, puis dirigées vers des bassins de stockage et de traitement également étanches.

Les cours d'eau recoupés seront rétablis au moyen d'ouvrages hydrauliques dimensionnés en fonction des débits correspondant aux crues d'occurrence centennale. Ces ouvrages seront donc « transparents » ou neutres du point de vue hydraulique, et conçus de façon à ne pas modifier les niveaux d'eau dans les cours d'eau et les zones inondables. Ils seront, de plus, conçus de façon à permettre le maintien des possibilités de déplacement et de migration de la faune terrestre et aquatique, puisque leurs radiers seront en effet enterrés sous le fond actuel du lit, qui restera ainsi naturel. Les thalwegs interceptés susceptibles d'être parcourus par un écoulement occasionnel seront systématiquement munis d'ouvrages hydrauliques de type buses de diamètre variable (ce dernier pouvant aller de 500 mm à 1200 mm) ou petits ponts-cadres, selon les conditions locales et les débits de ruissellement estimés.

Quelques cours d'eau seront localement déviés pour des raisons techniques (franchissement dans les meilleures conditions possibles), à savoir le ruisseau de l'Allmend et son affluent de rive gauche sur une longueur totale d'environ 200 m seront réaménagés de façon la plus naturelle possible, en respectant au mieux leurs caractéristiques actuelles.

La traversée des zones inondables de la Largue et du Krebsbach a fait l'objet d'une étude hydraulique spécifique dans le but de limiter autant que possible les incidences du projet sur les écoulements de crues. Afin de respecter les prescriptions du PPR1 de la Largue, de ne pas modifier les surfaces exposées aux inondations et de ne pas entraver les écoulements de crue, il est prévu les aménagements suivants :

- Dans la zone inondable de la Largue : passage en remblai de façon à maintenir l'effet de stockage lié à la RD 466 actuelle ; Démolition et reconstruction des ouvrages hydrauliques existants sur la Largue et le canal du Rhône au Rhin et à l'identique des ouvrages de décharge intermédiaires ; Destruction des tronçons délaissés de la RD 466 de façon à accroître les surfaces inondables et compensation des volumes soustraits restants par des légers décaissements de surface portant sur deux secteurs du fond de vallée situés sur les bans communaux de SAINT-BERNARD et de SPECHBACH-LE-BAS.
- Dans la zone inondable du Krebsbach : passage de type mixte à moitié en remblai (avec ouvrages de décharge) et à moitié en viaduc de façon à limiter autant que possible l'effet de blocage des eaux d'inondation et le rehaussement des niveaux de crues ; décaissement de terrain à l'amont de l'ouvrage hydraulique principal de façon à compenser en partie l'effet de déstockage lié aux remblais construits en zone inondable et décaissement supplémentaire léger de deux zones en bordure du fond de vallée pour également compenser la perte de capacité de stockage liée à la réalisation de l'aménagement routier.

## **. INSERTION DANS LE MILIEU NATUREL**

Les habitats impactés totalisent 6,3 hectares de milieux naturels autres que des cultures essentiellement constitués de prairies en fonds de vallée et de vallons, avec un intérêt surtout potentiel. Ces impacts seront compensés par des replantations et la renaturation de milieux comparables, en particulier dans le site Natura 2000 de la vallée de la Largue. Ces mesures tiennent aussi compte de la nouvelle réglementation sur les zones humides.

Peu de plantes patrimoniales, protégées ou rares ont été recensées dans l'aire d'étude. Les quelques stations recensées ne sont pas impactées par le projet.

Concernant la faune, le projet ne se situe pas sur des sites majeurs de reproduction d'espèces patrimoniales.

La déviation routière représente une nouvelle barrière pour les flux et échanges biologiques au sein des espaces naturels. Il convient cependant de relativiser la notion de barrière : une route à 2 x 1 voie sans glissières centrale ni latérales, reste partiellement franchissable la nuit lorsque le trafic est faible (un nombre important d'animaux se déplacent en période nocturne incluant le crépuscule et l'aube). Pour réduire cet impact un certain nombre de passages à faune sont prévus le long de la liaison. Le dispositif comprend ainsi 4 passages inférieurs grande faune et de nombreux ouvrages petite faune ou mixtes « petite faune/hydraulique ». Trois passages supérieurs rétablissant les chemins agricoles et forestiers de GALFINGUE, du Heimsbrunnerweg et du Waldweg, seront aménagés de façon à favoriser leur utilisation par la faune.

Le projet interfère avec la Zone Spéciale de Conservation (ZSC) Vallée de la Largue - FR4202001.

La conception du projet a été étudiée de façon à limiter le plus possible ces impacts sur ce site Natura 2000. Ainsi plusieurs mesures de réduction ont été prises ou sont prévues :

- Une mise au point du tracé et du dispositif pour l'assainissement pluvial et la sécurité routière, ayant le moins d'emprise sur le site ;
- Option de limiter la vitesse à 70 km/h sur le tronçon en ZSC et donc limiter les surlargeurs de remblai générées par la nécessité de respecter des distances de visibilité ;
- Aucune rectification ou autres aménagements des cours d'eau ;
- Mise en place de 8 passages à faune au niveau de la traversée de l'axe majeur de la vallée de la Largue sur un linéaire de 700 m : ouvrage élargi sur la Largue, adapté grande faune, 6 ouvrages de décharge hydraulique adaptés petite faune, complétés par un passage spécifique ;
- Choix d'un passage en viaduc au dessus du vallon sensible du Krebsbach pour conserver les échanges entre la ZSC et d'autres zones d'intérêt écologique ;
- Limitation des rejets polluants et des risques accidentels ;
- Pas d'éclairage le long de la voie ;
- Précautions importantes pendant la phase chantier, pour ne pas détruire ou altérer les biotopes ;
- Démolition de la partie de la RD 466 non réutilisée, et réaménagement sur l'emprise, d'un chemin de desserte agricole placé au niveau du terrain naturel pour éviter un effet de double remblai.

Des impacts résiduels subsistent toutefois. Ils concernent l'emprise du projet au sein de la ZSC de 490 ares, auxquels s'ajoutent 390 ares d'impact temporaire sur les sites de

surcreusement de zone inondable. Ce prélèvement représente 0,5 % de la superficie totale de la ZSC (0,9 % au total).

Le prélèvement concerne principalement des milieux très artificialisés (environ 100 ares de voirie existante et 150 ares de labours hors zone alluviale) ou des milieux d'intérêt moyen qui ne figurent pas dans la Directive Habitat (DH), comme par exemple les prairies de type calthion. Les surcreusements hydrauliques touchent essentiellement des cultures de maïs.

Seuls quelques habitats de la Directive Habitat sont très ponctuellement touchés. En compensation de la perte d'habitats, des habitats de type comparable seront recréés à proximité et sur des superficies au moins équivalentes : replantation ou renforcement de ripisylves ou forêts alluviales, remise en prairies naturelles de zones cultivées (en priorité dans les sites de surcreusement compensatoire hydraulique), recréation d'ourlets humides à grandes herbes, s'ils sont effectivement impactés.

### **. AMENAGEMENTS PAYSAGERS**

Le projet de liaison routière est constitué de 3 grandes familles paysagères :

- Un grand couloir de vallée, au Sud, compartimenté par son chevelu d'eau et sous-tendu visuellement par des solidarités de coteau : SPECHBACH-LE-BAS/HEIDWILLER.  
La nouvelle route projetée ne doit pas perturber la lisibilité des grands fils naturels qui tissent le paysage ni couper les solidarités transversales : ce n'est pas une route qui s'affirme dans le paysage, mais une route qui se conforme le plus discrètement possible au site.
- Un paysage topographiquement plus chahuté au Centre et au Nord, organisé en de nombreuses poches et micro vallons : bulle de GALFINGUE, creux du Weihergraben, vallons de FROENINGEN et de HOCHSTATT.  
Avec son profil tendu, la nouvelle route projetée joue à « cache-cache » dans ce territoire en rond-de-bosse ; elle se signale, comme le réseau de chemins et routes qui irriguent ce territoire, via quelques rideaux et massifs boisés ponctuels et surtout par un jalonnement d'arbres isolés (noyers).
- Un grand paysage tabulaire de labour, à l'Ouest entre BURNHAUPT-LE-BAS et BERNWILLER encadré au loin par de longs horizons forestiers et animé par la ponctuation arborée des routes et les silhouettes lointaines villageoises.  
La nouvelle route projetée peut s'inscrire dans ce territoire comme une « parente » de la RD 466 : même profil assez rasant, même jalon d'arbres tiges.

## **VI. ENVELOPPE FINANCIERE PREVISIONNELLE**

Par délibération en date du 19 octobre 2007, le Conseil Général a approuvé le bilan provisoire de la concertation sur les études préliminaires et décidé d'engager les études d'avant-projet sur la base de la variante retenue, sur la base d'une enveloppe financière prévisionnelle de l'opération revue à 92 000 000 € TTC (valeur juin 2007), soit 104 000 000 € TTC en valeur janvier 2011 pour tenir compte de l'évolution des indices des prix des travaux publics (+ 14 %) et ingénierie (+ 7 %).

Les études d'avant-projet ont confirmé l'enveloppe financière prévisionnelle affectée aux travaux.

L'estimation de la part de l'enveloppe financière prévisionnelle de l'opération affectée aux études et travaux s'établit ainsi, au stade de l'avant projet, à 102 000 000 € TTC (valeur janvier 2011) selon la répartition suivante :

**Opération routière :**

Etudes et contrôles (levés, sondages géotechniques, maîtrise d'œuvre, coordination SPS, reconnaissances archéologiques, contrôle extérieur, contrôle topographique, ...)	5 500 000 € TTC
Déplacement des réseaux (actuellement situés hors du domaine public routier)	500 000 € TTC
Travaux (marchés terrassements, assainissement, chaussées, ouvrages d'art et travaux divers)	96 000 000 € TTC
<hr/>	
Total Etudes et Travaux	102 000 000 € TTC

A titre indicatif, l'estimation des acquisitions de terrains au stade des études préliminaires était de 2 000 000 € TTC soit un montant de l'opération estimé à 104 000 000 € TTC (Valeur janvier 2011). En vue de la finalisation du dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique, l'avis des Domaines pour l'estimation sommaire et globale des biens dont l'acquisition est nécessaire a été sollicité.

**VII. CONCLUSION**

En conclusion, sur la base du bilan de la concertation et en vue du lancement de l'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique, je vous propose de bien vouloir :

- Approuver les études d'avant-projet ;
- Arrêter le programme de l'opération présenté au rapport ;
- Fixer la part de l'enveloppe financière prévisionnelle de l'opération affectée aux études et aux travaux au montant estimé de 102 000 000 € TTC (valeur janvier 2011) et dont la décomposition figure au rapport.

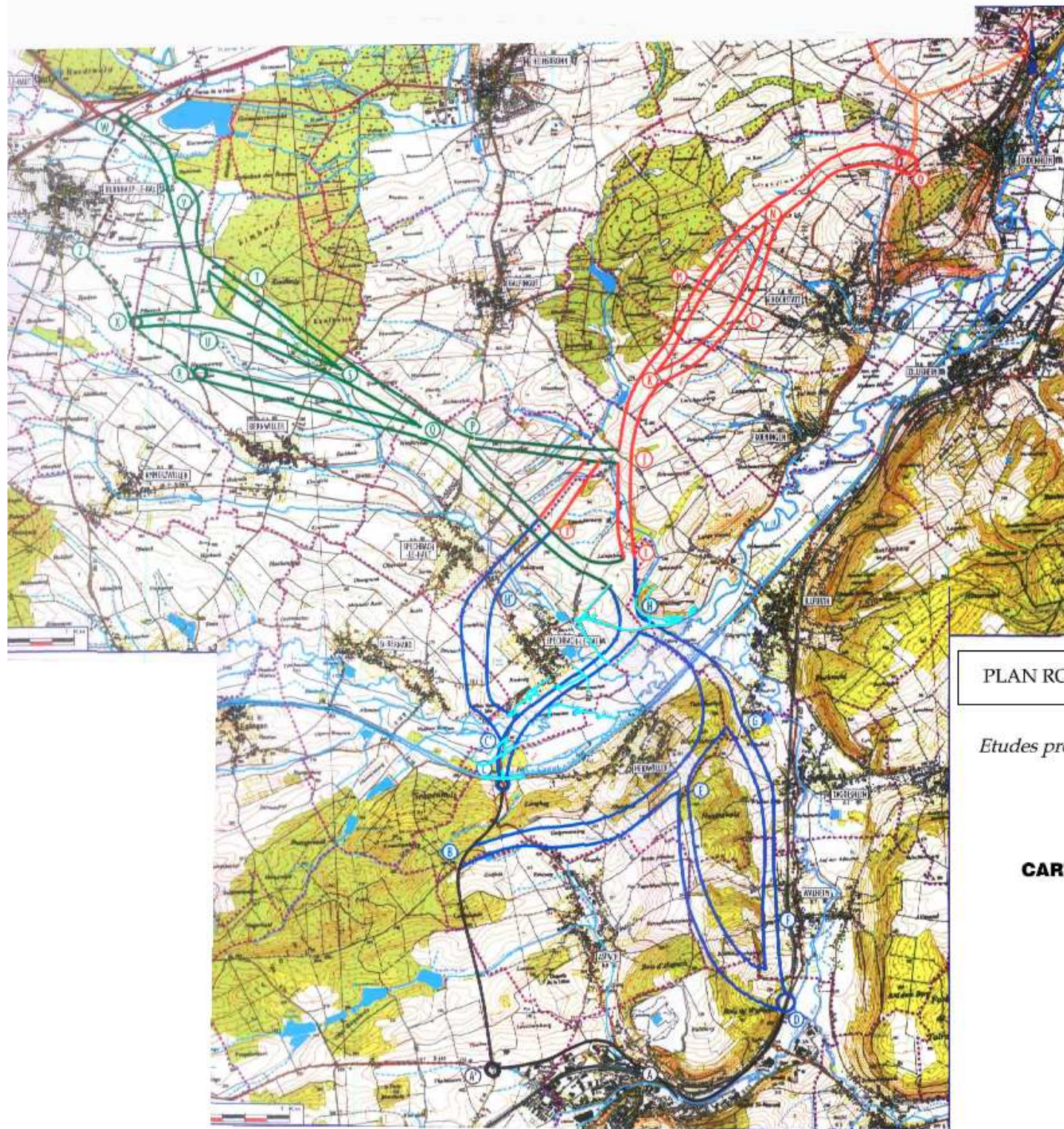
Je vous prie de bien vouloir en délibérer.

LE PRESIDENT



Charles BUTTNER





LÉGENDE	
	Cours d'eau permanent
	Cours d'eau temporaire
	Essoude d'eau
	Branche Sud
	Branche Nord
	Branche Ouest

PLAN ROUTIER DU SUNDGAU

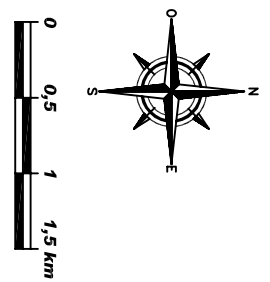
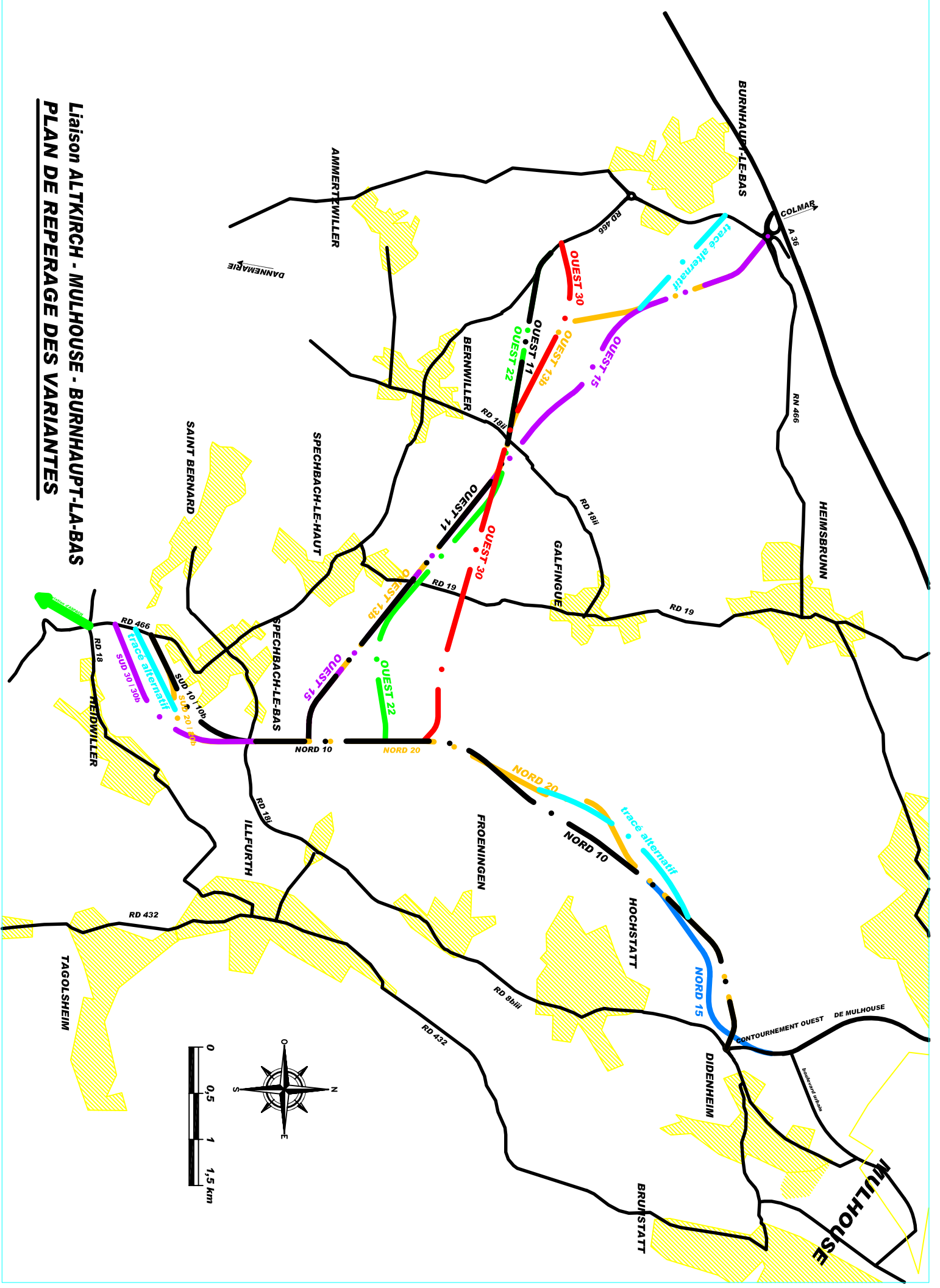
*Etudes préopérationnelles*

*- Phase 1*

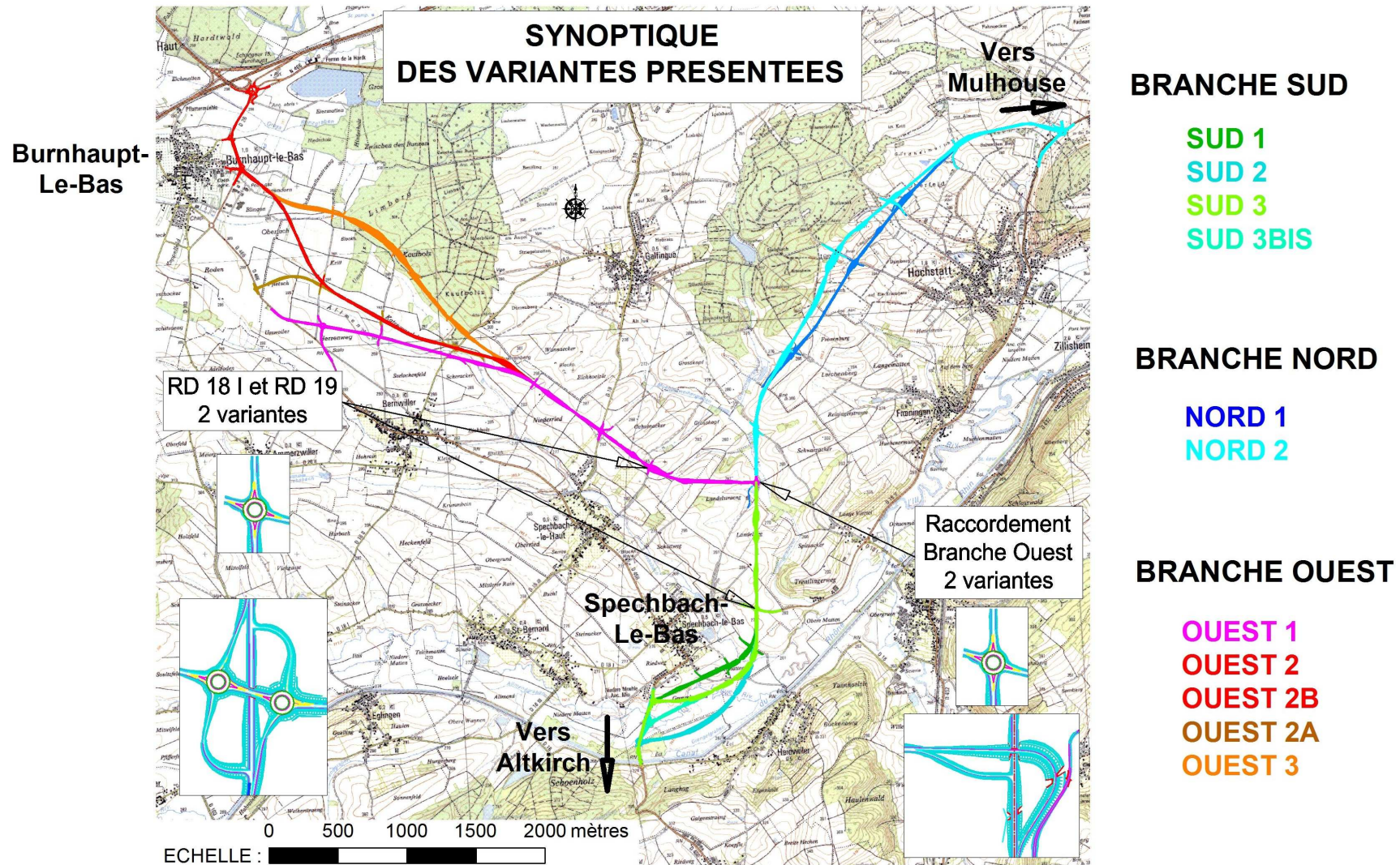
**CARTE DES FUSEAUX  
DE PASSAGE**



**Liaison ALTKIRCH - MULHOUSE - BURNHAUPT-LA-BAS**  
**PLAN DE REPERAGE DES VARIANTES**

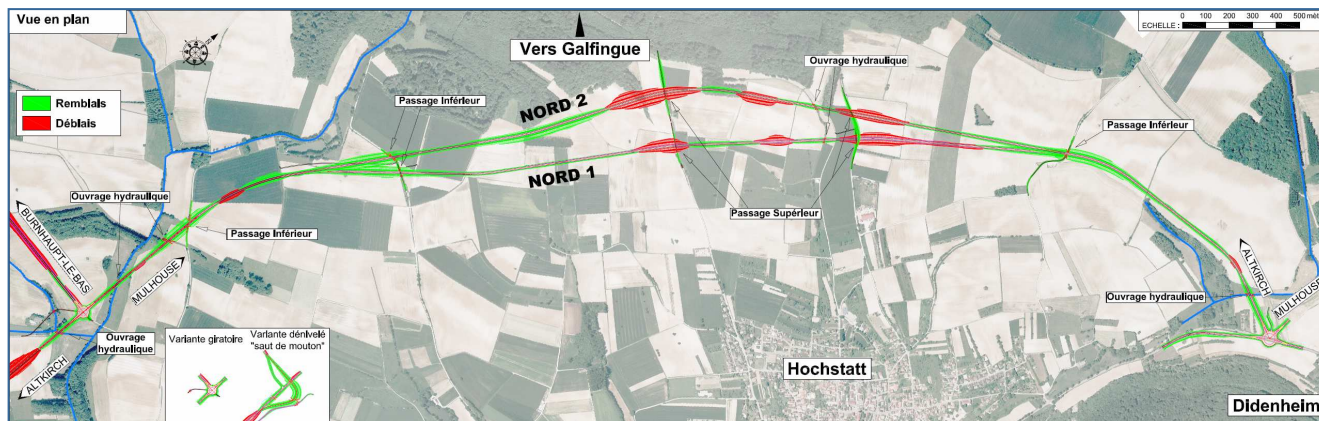
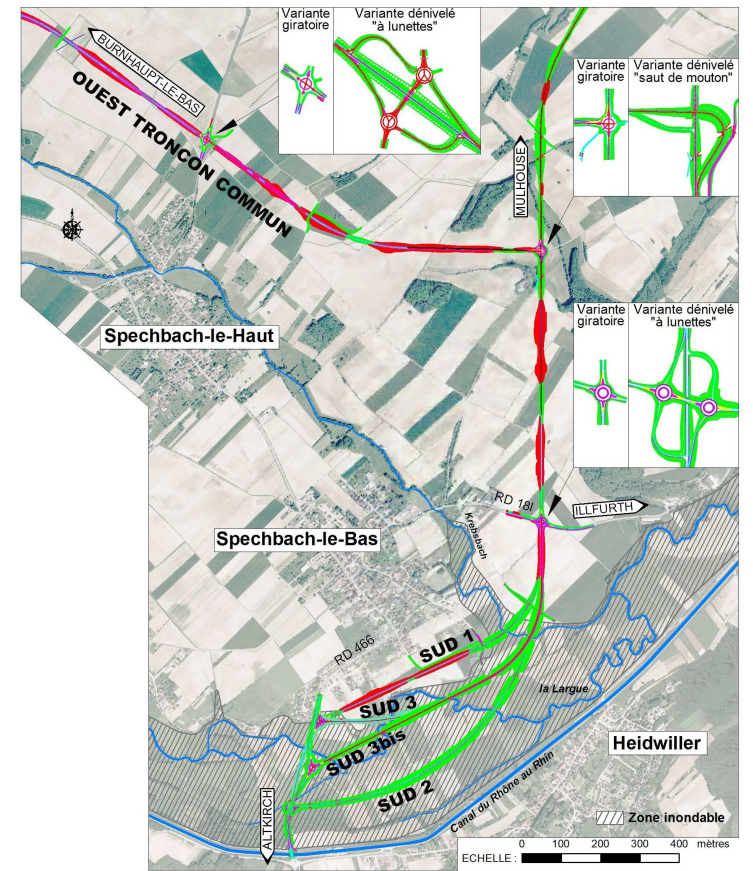
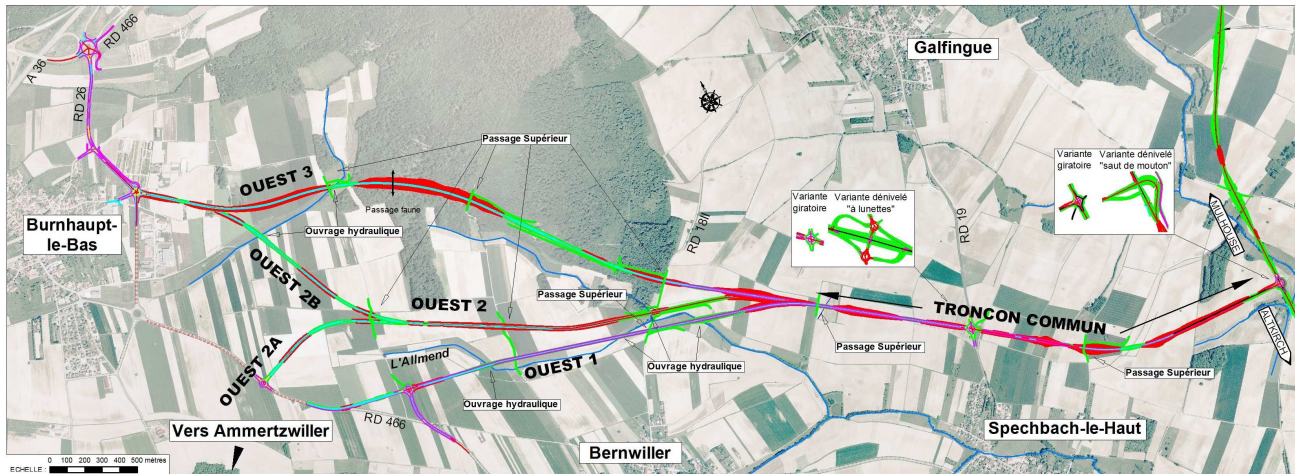


# Plans présentés lors de la 1<sup>ère</sup> phase de concertation





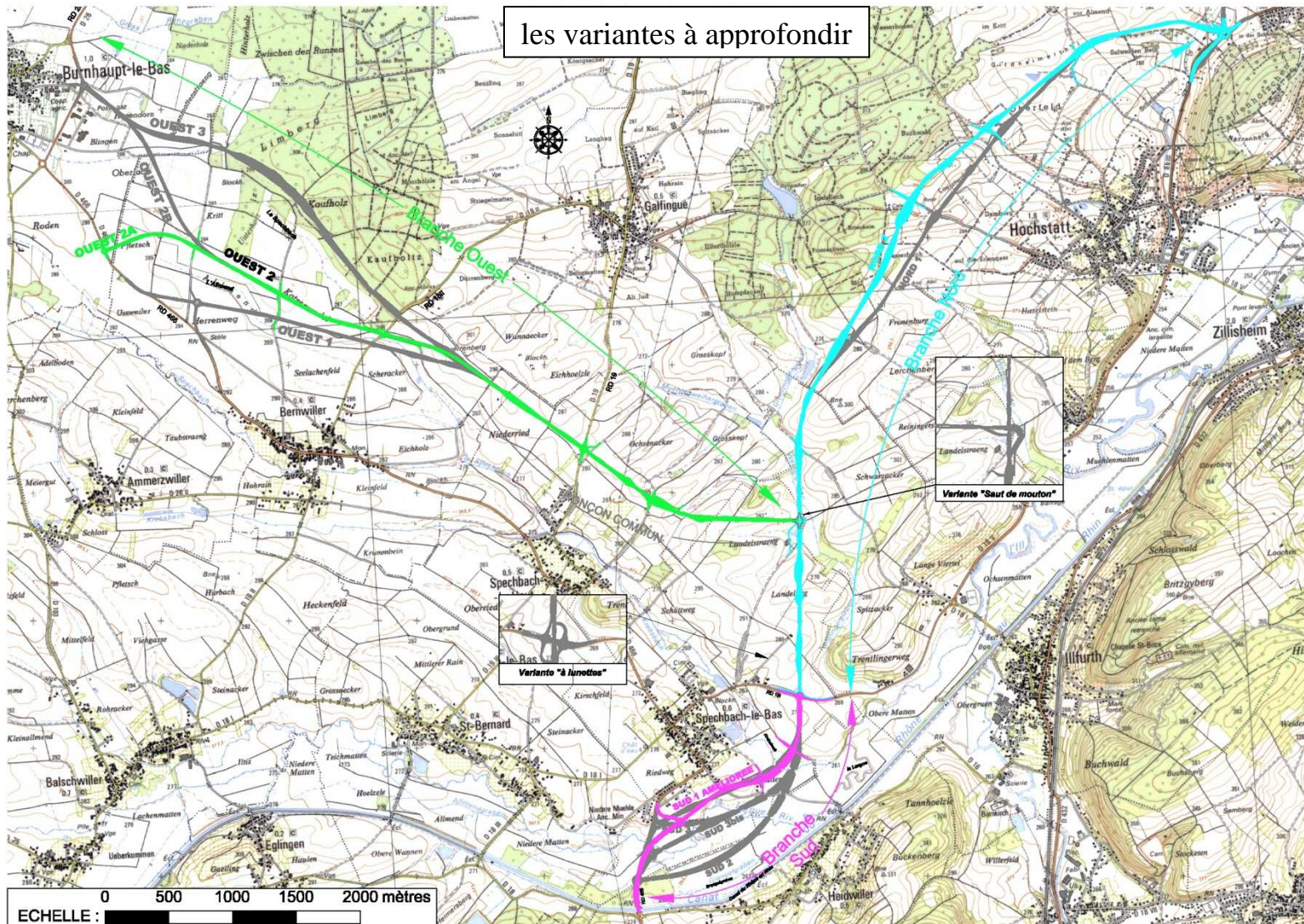
# Plans présentés lors de la 1<sup>ère</sup> phase de concertation





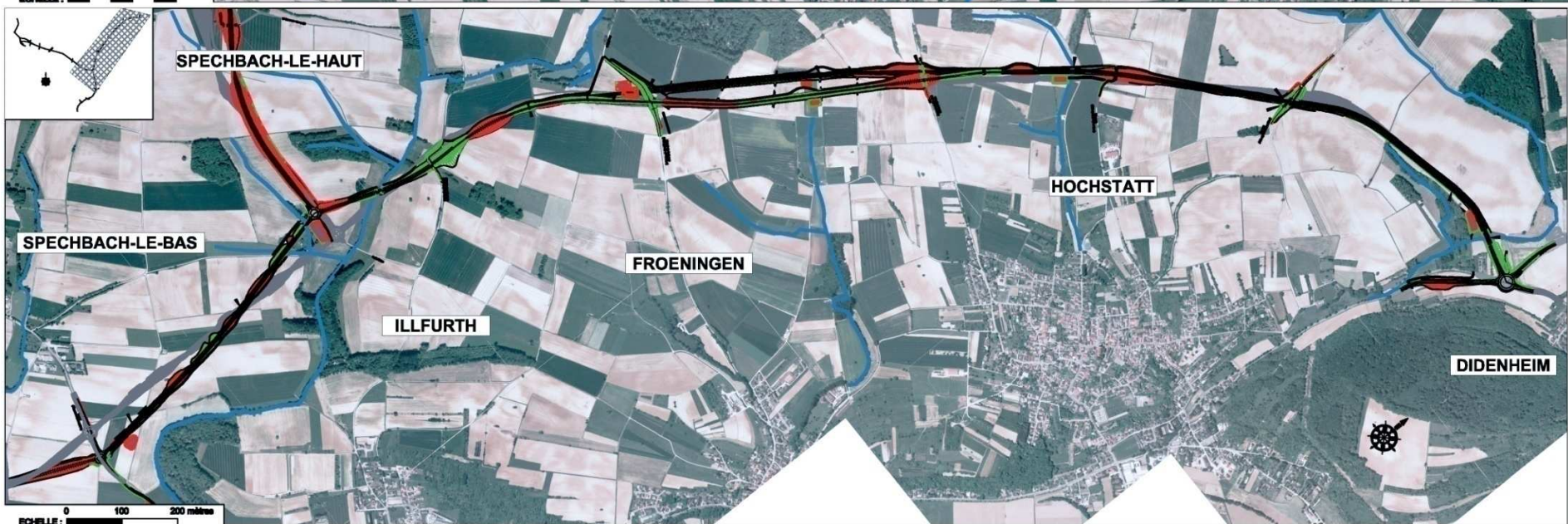
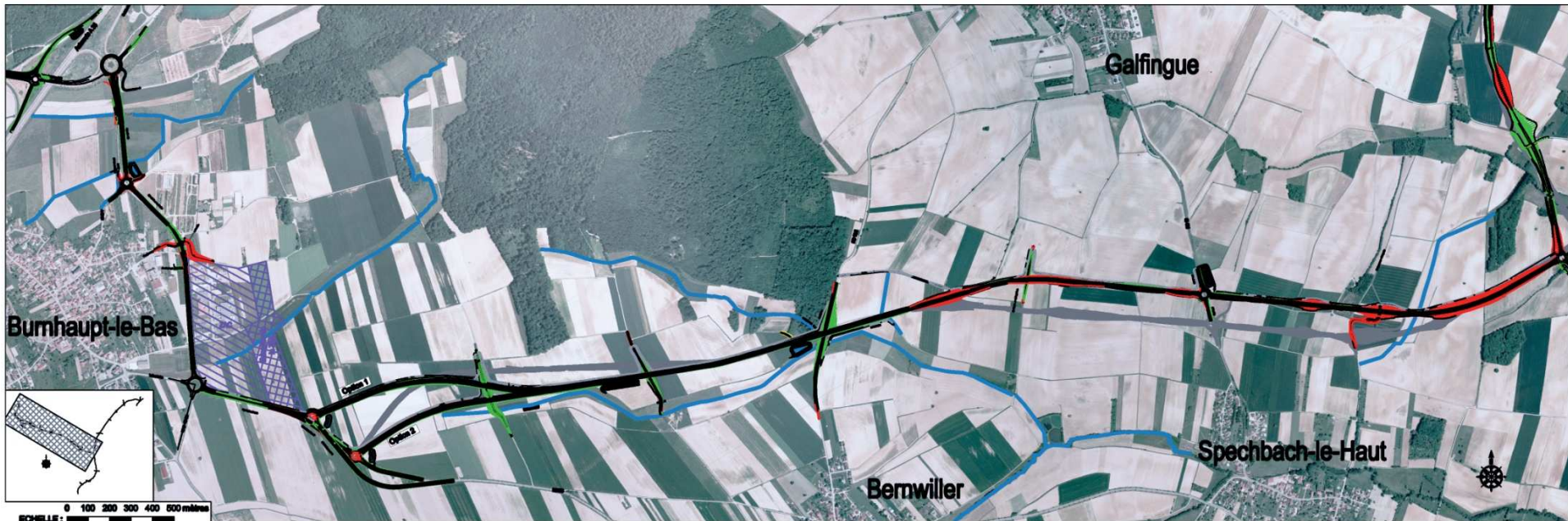
# Plans présentés lors de la 2<sup>ème</sup> phase de concertation

les variantes à approfondir

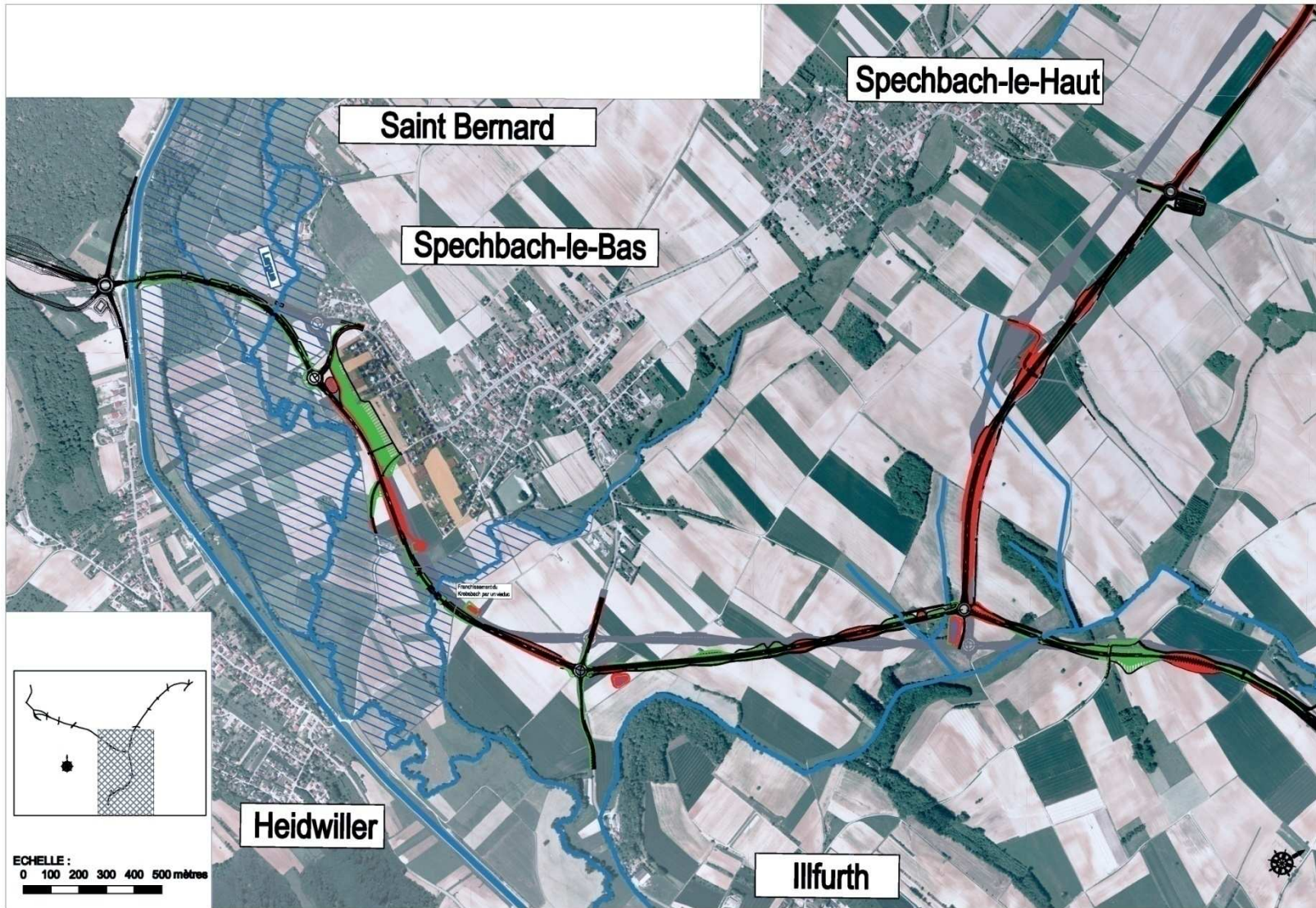




# Plans présentés lors de la 2<sup>ème</sup> phase de concertation



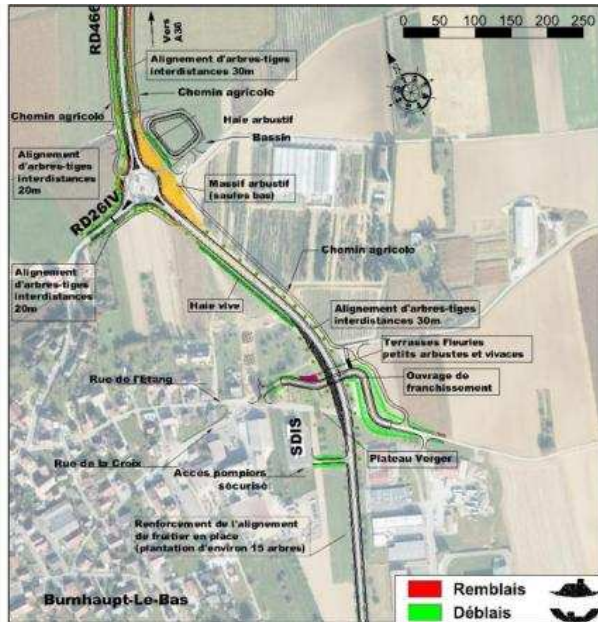




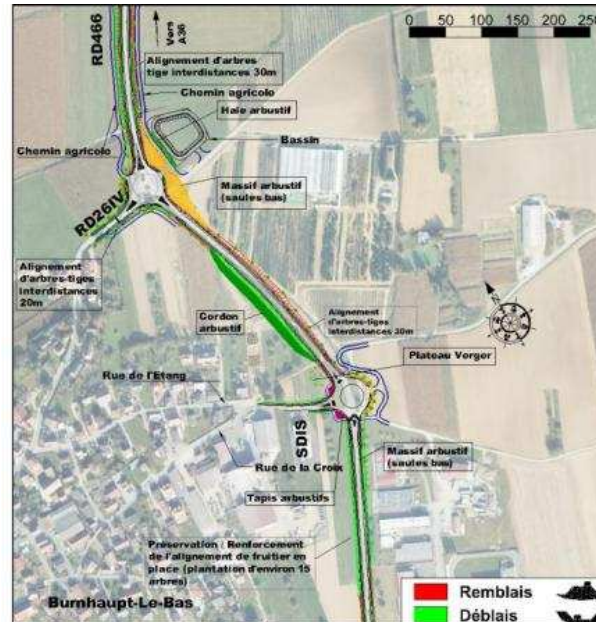


# Plans présentés lors du complément de concertation 2<sup>ème</sup> phase

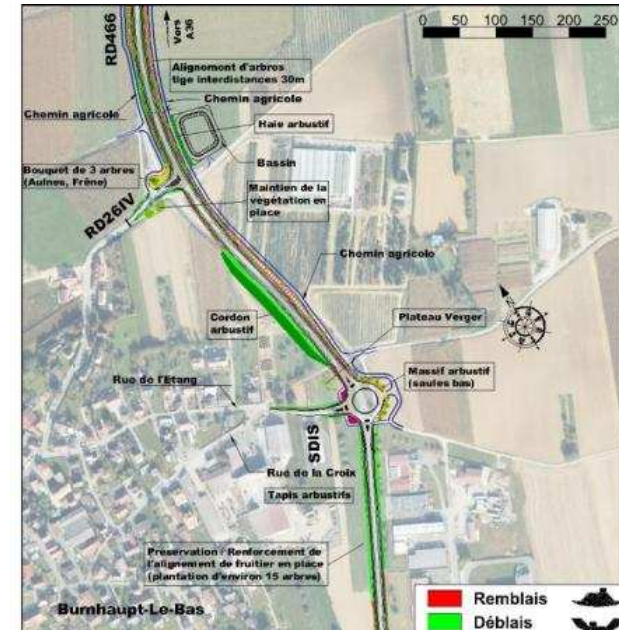
## Variante 0



## Variante 1



## Variante 2





# LIAISON ALTKIRCH - MULHOUSE - BURRNAUPT-LE-BAS SYNOPTIQUE

