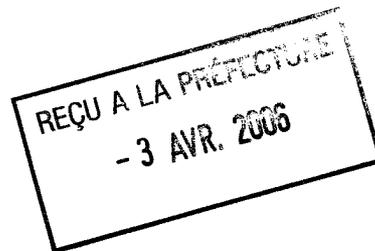


Service instructeur
DIRT-SGP-BO3

3^{ème} Commission - N° 2006/II-3e/11

Service consulté
DCP
DIF
DOFI



Contournement de FERRETTE et VIEUX-FERRETTE

Résumé : A l'issue du bilan de la concertation menée avec les communes concernées sur les études préopérationnelles, le présent rapport a pour objet la mise en œuvre de l'opération de contournement de FERRETTE et VIEUX-FERRETTE, d'approuver le programme, de fixer l'enveloppe financière prévisionnelle de l'opération (y compris les acquisitions foncières) à un montant de 15 000 000 € TTC dont 14 500 000 € TTC pour l'opération routière et d'autoriser le Président à lancer la procédure de passation d'un marché de maîtrise d'œuvre et des marchés nécessaires aux études de cette opération

1. RAPPEL DES DÉCISIONS ANTÉRIEURES :

Le 23 décembre 1993, le Conseil Général a adopté le projet d'amélioration du réseau routier du SUNDGAU.

Le 10 février 2001, la révision du Schéma Directeur du SUNDGAU a été approuvée par les communes membres.

Le 6 juin 2003, la Commission Permanente a décidé de lancer des études préopérationnelles sur le secteur de FERRETTE – VIEUX-FERRETTE.

2. ÉTUDES PRÉOPÉRATIONNELLES :

A l'issue de l'adoption du Schéma Directeur du SUNDGAU, des études préopérationnelles ont été lancées pour préciser les tracés, les points d'échanges et les principaux ouvrages, ainsi que d'apprécier les impacts sur l'environnement de ces aménagements.

Le dossier des études préopérationnelles pour le contournement des communes de FERRETTE et VIEUX-FERRETTE qui est déposé sur le bureau de votre Assemblée, a permis d'étudier le parti d'aménagement et de comparer les différentes variantes envisagées.

a) Le parti d'aménagement

Les principales caractéristiques de cette liaison structurante sont conformes à celles adoptées par le Conseil Général par délibération du 10 décembre 2004 et sont les suivantes :

- ▶ route à 2 X 1 voies de catégorie R 80 ;
- ▶ largeur de voie de 3,50 m ;
- ▶ zone de récupération de 2,0 m de chaque côté ;
- ▶ zone de sécurité, dépourvue de tout obstacle de 7,0 m de chaque côté ;
- ▶ carrefours plans (giratoire ou en "T" avec voie spéciale de tourne à gauche), aux caractéristiques conformes aux recommandations du guide "des carrefours interurbains" du Ministère de l'Équipement ou exceptionnellement dénivelés ;
- ▶ rétablissement des accès riverains et des chemins ruraux au droit des carrefours.

b) Les principales variantes de tracé

L'étude a retenu, dans le secteur étudié, et après analyse de l'ensemble des contraintes et caractères du site, 8 variantes de tracé différentes, constituées schématiquement de :

- ❖ 2 types de tracés différents entre le raccordement Ouest à la RD473 et l'échange avec la RD432, identifiés sous l'appellation type 1, courte et type2, longue.
- ❖ 4 types de tracés différents entre l'échange avec la RD432 et le raccordement Est à la RD473, identifiés sous l'appellation type a, b, c pour les versions courtes, et d pour la version longue vers BOUXWILLER.

1. Du raccordement Ouest de la RD473 jusqu'au carrefour avec la RD432

Variante de type 1

Le raccordement à la RD473 se situe à la limite du ban communal de VIEUX-FERRETTE, la variante passant au Sud des étangs lieu-dit « Hochrain » et de la ferme « Schweitzer ».

C'est une liaison courte vers la RD432, à la limite du périmètre « bruit » des premières zones habitables de VIEUX-FERRETTE.

Variante de type 2

Le raccordement à la RD473 se situe à la limite du ban communal de VIEUX-FERRETTE, et la variante contourne au Nord les étangs lieu-dit « Hochrain » et la ferme « Schweitzer ».

Le point d'échange avec la RD432 permet le raccordement simultané sur le giratoire de la RD9b IV.

Le tracé type 2 est plus longue que le type 1.

2. Du carrefour RD432 au raccordement Est avec la RD473

Variante de type a

Tracé « rabattu » au maximum vers le secteur bâti des deux communes mais en coupant la dernière propriété bâtie au lieu dit « Achbett » du reste de la commune de FERRETTE, et en empruntant le secteur de près fortement dénivélé à l'Ouest de la RD473, secteur dans lequel les deux communes envisagent d'implanter à terme des équipements d'assainissement. Il permet de supprimer un virage dangereux de la RD473 grâce à l'implantation du giratoire de raccordement Ouest au croisement des alignements droits de part et d'autre de ce virage.

Variante de type b

Tracé empruntant partiellement le type a puis le type c, il constitue une alternative entre la variante a, assez proche du bâti et en fort remblai, et la variante c plus au Nord, en utilisant au maximum la plate-forme de l'ancienne voie de chemin de fer qui débouche à niveau avec la RD473, après le virage qui n'est pas supprimé comme dans la variante a.

Variante de type c

Tracé alternatif aux types a et b permettant de contourner la propriété bâtie existante au lieu dit « Achbett » et d'emprunter en partie la plate-forme de l'ancienne voie de chemin de fer.

Le tracé de cette variante est le plus court et le plus simple comparé aux types a et b.

Variante de type d

Tracé long, totalement distinct des 3 dernières, par une situation très éloignée des zones bâties des deux communes, mais en saignée profonde à travers la forêt du Luppachholz. Le raccordement à la D473 se fait à l'entrée de BOUXWILLER, il permet donc de sécuriser en même temps le carrefour Sud d'accès à la commune sur la D473.

Ce tracé est proposé dans les servitudes actuelles des lignes aériennes HT et du gazoduc traversant le Luppachholz.

Cette variante nécessite la percée d'un coteau calcaire en partie boisée à proximité de la maison de convalescence et d'une crypte médiévale, classée monument historique. Elle est la plus défavorable sur l'ensemble des critères environnementaux et notamment :

- sur la végétation en coupant un massif forestier et en ayant la plus forte emprise sur les prairies et vergers ;
- sur les habitats naturels en prélevant des surfaces importantes dans des secteurs à enjeu biodiversitaire élevé ;
- sur le paysage, avec un passage à proximité du centre de soin, caractérisé par son calme et son isolement et en entrant dans le champ visuel de BOUXWILLER et du *Luppach* ;
- Sur l'agriculture et la sylviculture en prélevant des surfaces plus importantes.

Cette variante présente donc d'importants inconvénients et un coût nettement plus élevé.

Le tracé des variantes est annexé au présent rapport.

3. BILAN DE LA CONCERTATION :

Les études précitées ont fait l'objet d'une réunion de concertation avec les communes concernées. Elles ont été présentées le 21 juillet 2004.

Par délibération en date du 10 septembre 2004, la commune de FERRETTE s'est prononcée pour la variante n° 1c.

Par délibération en date du 11 octobre 2004, la commune de VIEUX-FERRETTE s'est prononcée pour la variante n° 1c également.

4. PROGRAMME :

A l'issue des études préopérationnelles et à partir du bilan de la concertation, il est proposé d'approuver le programme suivant pour cette opération :

- Les principales caractéristiques de cette déviation seront celles définies dans la partie 2a) du présent rapport ;
- Des variantes de tracé et de dispositifs d'échanges seront à étudier et comparer dans un fuseau incluant les variantes 1, 2, a, b et c de tracé ;
- 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 ;
 - Des protections acoustiques des habitations à la source (merlons, écrans, etc...) ;
 - Le rétablissement des itinéraires agricoles coupés par routes ;
 - La compensation des espaces naturels impactés par renaturation d'autres espaces ;
 - Le rétablissement des couloirs et des cheminements de déplacement de la faune.

5. ENVELOPPE FINANCIERE PREVISIONNELLE :

L'enveloppe financière prévisionnelle de l'opération s'établit à 15 000 000 € TTC selon la répartition suivante :

Opération routière :

Etudes et contrôles (levés, sondages géotechniques, maîtrise d'œuvre, coordination SPS, reconnaissances archéologiques, contrôle extérieur, contrôle topographique, ...)

1 000 000 € HT
soit 1 200 000 € TTC

Déplacement des réseaux

300 000 € TTC

Travaux (marchés terrassements, assainissement, chaussées, ouvrages d'art et travaux divers)

10 700 000 € HT
soit 13 000 000 € TTC

Total opération routière

14 500 000 € TTC

Acquisitions foncières :

Acquisitions de terrains

500 000 € TTC

Total général :

15 000 000 € TTC

REÇU A LA PRÉFECTURE
- 3 AVR. 2006

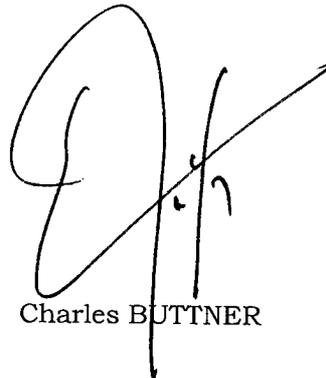
6. CONCLUSION :

Il est proposé à votre assemblée de mettre en œuvre la procédure de réalisation de cette opération, et à cette fin :

- d'approuver le programme décrit au rapport ;
- de fixer l'enveloppe financière prévisionnelle de l'opération (y compris les acquisitions foncières) à un montant de 15 000 000 € TTC dont 14 500 000 € TTC pour l'opération routière intégrant 13 000 000 € TTC pour la partie affectée aux travaux ;
- de m'autoriser à lancer la procédure de passation d'un marché de maîtrise d'œuvre comprenant notamment les éléments de mission suivants : études préliminaires, études d'avant-projet, études de projet, assistance à la passation des marchés de travaux, visa, direction de l'exécution des travaux, assistance aux opérations de réception pendant la période de garantie de parfait achèvement, ordonnancement, coordination et pilotage du chantier et éléments de mission complémentaires ;
- de m'autoriser à lancer les consultations relatives aux autres marchés nécessaires aux études de cette opération (mission de coordination sécurité et protection de la santé, levé topographique, sondages géotechniques,...) ;
- d'approuver l'affectation de 15 000 000 € TTC d'autorisation de programme pour cette opération. La dépense sera imputé au programme ASE1, millésime 2006. Les crédits correspondants seront inscrits à l'occasion de la DM1.

* * *

Je vous prie de bien vouloir en délibérer.



Charles BUTTNER

Contournement de FERRETTE et VIEUX-FERRETTE

- PROGRAMME -

1. OBJET

L'opération porte sur la création du contournement des communes de FERRETTE et VIEUX-FERRETTE.

2. PRINCIPALES CARACTERISTIQUES

Les principales caractéristiques de cette liaison structurante sont conformes à celles adoptées par le Conseil Général par délibération du 10 décembre 2004 et sont les suivantes :

- route à 2 X 1 voies de catégorie R 80 ;
- largeur de voie de 3,50 m ;
- zone de récupération de 2,0 m de chaque côté ;
- zone de sécurité, dépourvue de tout obstacle de 7,0 m de chaque côté ;
- carrefours plans (giratoire ou en "T" avec voie spéciale de tourne à gauche), aux caractéristiques conformes aux recommandations du guide "des carrefours interurbains" du Ministère de l'Équipement ou exceptionnellement dénivelés ;
- rétablissement des accès riverains et des chemins ruraux au droit des carrefours.

3. VARIANTES

Des variantes de tracé et de dispositifs d'échanges seront à étudier et comparer dans un fuseau incluant les variantes 1, 2, a, b et c de tracé ;

4. INSERTION DANS L'ENVIRONNEMENT

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 ;
- Des protections acoustiques des habitations à la source (merlons, écrans, etc...) ;
- Le rétablissement des itinéraires agricoles coupés par routes ;
- La compensation des espaces naturels impactés par renaturation d'autres espaces ;
- Le rétablissement des couloirs et des cheminements de déplacement de la faune.

