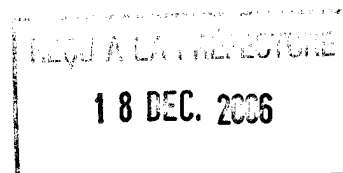


Service instructeur  
DIRT - SGP

N° 2007/I - 3<sup>e</sup>/11

Service consulté  
DJU



**BUDGET PRIMITIF 2007**  
**RD419 - DEVIATION DE DANNEMARIE**

Résumé : *Le présent rapport propose d'approuver les études préliminaires, le bilan provisoire de la concertation au titre de l'article L 300-2 et suivants du Code de l'Urbanisme sur ces études préliminaires et le choix de la variante retenue, ainsi que de préciser le programme et de lancer les études d'avant-projet sur la base de cette variante.*

**1) PREAMBULE :**

La commune de DANNEMARIE est traversée par la RD419, classée route à grande circulation, qui représente l'axe structurant médian d'orientation Est - Ouest du réseau routier Sundgauvien.

L'objectif de l'opération est de dévier le trafic de transit de la RD419 hors de l'agglomération de DANNEMARIE afin de diminuer les nuisances subies par les riverains et d'améliorer leur sécurité.

Le tracé de la déviation passe au Sud de l'agglomération de DANNEMARIE conformément au Schéma Directeur du Sundgau.

Le 21 janvier 2005, la Commission Permanente a pris acte du choix des communes pour un tracé de déviation au Sud de DANNEMARIE proposé dans les études préopérationnelles et a autorisé le Président à lancer la procédure de passation d'un marché de maîtrise d'œuvre sans concours.

Les modalités de la concertation au titre de l'article L.300-2 et suivants du Code de l'Urbanisme, sur le projet de déviation de DANNEMARIE ont été arrêtées par la Commission Permanente lors de sa séance du 15 décembre 2005, après avis favorable du Conseil Municipal de DANNEMARIE par délibération du 29 août 2005 et du Conseil Municipal de RETZWILLER par délibération du 10 novembre 2005.

## 2) ETUDES PRELIMINAIRES

Le dossier des études préliminaires, déposé sur le bureau de votre Assemblée, propose les différentes solutions suivantes :

### a) Le parti d'aménagement

La déviation fait partie de la liaison structurante Est-Ouest Sundgauvienne qu'est la R.D. 419.

Les principales caractéristiques de la déviation sont conformes à celles adoptées par le Conseil Général pour une liaison structurante principale, 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 ;
- ▶ accès des riverains et franchissement dénivelés des chemins ruraux, regroupés pour limiter leur nombre ;
- ▶ 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.

### b) Les variantes de tracé

Quatre variantes ont été proposées. Les tracés de ces variantes figurent sur le plan annexé au présent rapport.

#### • Tronçon RD419 Ouest - RD26 I

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

Les variantes 4 et 4bis sont confondues et relient en ligne droite les deux carrefours giratoires en empiétant sur 300 mètres la zone inondable de la Largue. Les variantes 4 et 4bis se différencient par le raccordement avec la RD26 I, la variante 4bis consistant à rectifier le virage existant avant le giratoire.

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

#### • Tronçon RD26 I - RD103

Les variantes 1, 2 et 3 restent confondues et relient en ligne droite la RD103. Il en va de même pour la variante 4 qui se trouve plus au Nord.

#### • Carrefour avec la RD103

Deux solutions sont envisagées : carrefour giratoire ou échangeur dénivelé.

Le carrefour giratoire présente les avantages et inconvénients suivants :

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

L'échangeur dénivelé est un demi échangeur orienté vers l'Est car les véhicules provenant de la vallée de la Largue et souhaitant se rendre vers BELFORT pourront rejoindre la déviation au carrefour giratoire avec la RD26 I, ceux provenant de DANNEMARIE continueront d'emprunter la RD419 actuelle. Il présente les avantages et inconvénients inverses au carrefour giratoire à savoir :

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

- Tronçon RD103 – viaduc Est

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

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

Depuis la RD103, les variantes 2 et 3 sont en lignes droites et situées les plus au Sud avant de s'écarter mutuellement pour former une courbe afin de franchir le viaduc perpendiculairement. Elles impactent davantage le paysage.

- Tronçon viaduc Est – RD419 Est

La variante 2 présente l'inconvénient de couper en deux les terrains d'une exploitation.

Les variantes 1, 3 et 4 sont confondues et limitent le morcellement agricole. En revanche, elles sont plus proches du massif forestier du Brueckelberg et des zones humides de piémont.

### c) Itinéraires cyclables

Les ouvrages sur la Largue et la RD103 préservent la faisabilité du passage d'une future piste cyclable.

La piste cyclable qui longe la RD103 est rétablie.

d) Ouvrages d'art

Le projet intègre plusieurs ouvrages d'art :

- ▶ Un ouvrage de franchissement de la Largue ;
- ▶ Un ouvrage de franchissement en passage supérieur de la RD103, le cas échéant ;
- ▶ Un ouvrage agricole en passage supérieur entre la RD103 et le viaduc SNCF Est ;
- ▶ Un passage faune à proximité du viaduc SNCF Est.

**3) DEROULEMENT DE LA CONCERTATION :**

Les dates de l'exposition et de la réunion publique relative à la concertation sur les études préliminaires ont été publiées dans l'Alsace et dans les DNA les 20 mai, 3 juin et 25 juin 2006, par voie d'affichage en mairies de DANNEMARIE et RETZWILLER et sur des panneaux au droit du carrefour entre la RD419 et la RD26I et sur la RD103 à l'entrée Sud de DANNEMARIE.

L'exposition des études préliminaires avec registre d'observations mis à disposition du public a eu lieu pendant 3 semaines, du 5 au 26 juin 2006, dans le hall de la mairie de DANNEMARIE aux heures d'ouverture.

La réunion de clôture de l'exposition publique a eu lieu le 27 juin 2006 au foyer de la culture de DANNEMARIE.

**4) BILAN PROVISOIRE DE LA CONCERTATION :**

Par délibération en date du 8 septembre 2006, le Conseil Municipal de RETZWILLER a émis une préférence pour les tracés 1, 2 et 3 et souhaite que toutes les possibilités de protections visuelles, sonores et de sécurité (limitation de vitesse) soient étudiées et mises en oeuvre.

Par délibération en date du 20 septembre 2006, le Conseil Municipal de DANNEMARIE n'a pas d'observations particulières à formuler et maintient sa décision du 15 septembre 2004. Il retient la variante 1 entre RETZWILLER et la RD26 I, la variante 2 entre la RD26 I et la RD103 avec échangeur dénivelé et la variante 1 entre la RD103 et le viaduc Est.

Par délibération en date du 25 septembre 2006, le Conseil Municipal de GOMMERSDORF, considérant que nombre d'exploitants agricoles de la commune de GOMMERSDORF exploitent des terres sur le ban communal de DANNEMARIE, a demandé que le tracé des voies nouvelles de desserte permette de rallier le village de GOMMERSDORF dans des conditions satisfaisantes pour les exploitants. Il a souhaité également que l'emprise de la nouvelle voie soit établie de façon logique en fonction notamment de la position des fossés et des limites des parcelles.

Par courrier en date du 27 septembre 2006, le Président de la Communauté de Communes de la Porte d'Alsace a demandé que soit pris en compte dans le futur contournement, un accès à la sortie arrière de la Zone Artisanale des Tuiliers de RETZWILLER.

Cette demande ne pourra être prise en compte, car elle ajoute un carrefour supplémentaire sur la déviation. La politique routière adoptée par votre Assemblée prévoit que les accès doivent être regroupés, autant que faire ce peut, sur les dispositifs d'échanges. Dans le cas présent, le carrefour giratoire entre la RD26 I et la déviation, situé au pied du viaduc ouest, constitue un point adapté pour cette zone.

Douze (12) personnes ont inscrit une remarque dans le registre d'observations.

a. Propositions d'améliorations :

- ✓ Le Président du Club Canin de DANNEMARIE indique que les variantes 4 et 4bis mettraient en péril l'association puisqu'elles supprimeraient une partie des terrains et des locaux utilisés pour cette activité ;

Réponse proposée :

Ces variantes sont effectivement assez proches des terrains occupés par le Club Canin situé à proximité futur dispositif d'échange avec la RD103, mais ne sont pas de nature à remettre en cause leur activité. En effet, les tracés en question écornent seulement ces terrains.

- ✓ Un particulier indique qu'il serait souhaitable que la variante retenue soit en décaissement pour éviter un futur mur antibruit à proximité de la zone d'extension de l'habitat située le long de la voie ferrée à l'Est de DANNEMARIE ;

Réponse proposée :

Cette voie ferrée qui relie BELFORT à BÂLE se trouve en surplomb par rapport aux terrains agricoles sur lesquels sont prévus les tracés de déviation, formant ainsi une protection acoustique. De plus, les tracés des variantes 1 et 4, les plus proches des habitations sont en déblais (jusqu'à 5 mètres de profondeur pour la variante 1 et jusqu'à 4 mètres pour les variantes 4 et 4 bis). Les variantes 2 et 3 en léger déblai, mais à plus de 250 mètres des habitations.

- ✓ Un adjoint au Maire de DANNEMARIE demande comment le passage de la piste cyclable est envisagé par rapport à la déviation ;

Réponse proposée :

Le dispositif d'échange prévu entre la RD103 et la déviation intègre le rétablissement de la piste cyclable, soit par l'élargissement de l'ouvrage en cas d'échangeur dénivelé, soit par la traversée de la piste cyclable à hauteur du carrefour giratoire.

- ✓ Une personne, propriétaire d'un jardin et d'une petite maison à proximité des tracés se demande si elle sera indemnisée ou si une proposition d'échange de terrain lui sera faite pour les nuisances subies ;

Réponse proposée :

Ce cas sera étudié et négocié dans le cadre de la procédure d'acquisitions foncières.

- ✓ Le directeur de la société VOGT, située au nord des tracés entre la gare et la RD103, aimerait que le projet tienne compte de la desserte de camions par la rue des Tilleuls et d'une éventuelle reconversion du site à plus long terme ;

Réponse proposée :

L'accès au site, s'il devait être impacté, serait rétabli dans les conditions actuelles. La reconversion du site n'étant pas précisée, il paraît difficile d'en tenir compte.

- ✓ Un habitant de GOMMERSDORF indique que le trafic en direction de BURNHAUPT-LE-BAS (RD103) est plus important qu'en direction de BÂLE, alors que rien n'est envisagé pour cette section ;

Réponse proposée :

Le projet traite effectivement la déviation de la RD419 et n'a pas vocation à délester la RD103. Il s'inscrit dans le programme d'ensemble d'amélioration des

conditions de circulation sur cet axe Est-Ouest. Une étude de faisabilité pour une liaison entre RETZWILLER et BALSCHWILLER est en cours, pour compléter le dispositif et traiter le cas de la RD103 et des traversées de GOMMERSDORF, HAGENBACH et BALSCHWILLER.

Cette personne considère que les conditions de circulation aux heures de pointes resteront difficiles car la déviation ne sera pas utilisée par les personnes des quartiers périphériques qui souhaitent se rendre aux commerces du centre ville, d'autant qu'aucun aménagement n'est prévu pour faciliter la circulation au centre de DANNEMARIE ;

Réponse proposée :

Le projet de déviation a pour objectif de dévier le trafic de transit hors de l'agglomération et non pas de traiter des circulations internes du ressort de la commune.

- ✓ Un habitant de DANNEMARIE fait la même remarque sur la RD103 et les conditions de circulation dans DANNEMARIE que précédemment en ajoutant qu'il eut été préférable de contourner DANNEMARIE par le Nord ;

Réponse proposée :

Cette possibilité avait été étudiée au stade d'études préalables en 2001, mais n'a pas été retenue, ni inscrite au Schéma Directeur du Sundgau.

- ✓ Le Comité de Vigilance 419 indique que les riverains de la rue du Stade (RD26 I) à RETZWILLER souhaitent bénéficier d'aménagement permettant l'atténuation des nuisances ;

Réponse proposée :

Cet aspect sera étudié au stade des études d'avant-projet.

Il souhaite connaître les cheminements prévus pour franchir la déviation à hauteur de l'actuel R419.

Réponse proposée :

Les cheminements piétons et cycles seront rétablis à hauteur du carrefour giratoire prévu dans le cadre de la déviation de RETZWILLER sur la RD419, par des passages piétons.

- ✓ Le Maire de MANSPACH regrette que le contournement de DANNEMARIE ne se fasse pas par le Nord, ce qui aurait pu permettre le délestage de la RD103.

Il considère que l'étude ne tient pas compte des conséquences qu'aura le contournement de DANNEMARIE sur le trafic dans MANSPACH en indiquant que les camions venant de SOCHAUX/MONTBELIARD auront à s'engager dans le rue du viaduc (RD26 I) pour rejoindre l'autoroute A35 via la déviation puis la RD103.

Le contournement de DANNEMARIE ne modifiera pas les conditions de circulation dans MANSPACH puisqu'il agit exclusivement sur les trafics Est-Ouest. De plus une déviation localisée n'a pas d'effet notable en terme de transfert de circulation pour des trajets longues distances.

Il indique que le contournement de MANSPACH est aussi justifié que celui de BALLERSDORF, RETZWILLER ou DANNEMARIE et qu'il relève de la provocation et du mépris que de ne pas en tenir compte.

Réponse proposée :

Le contournement de MANSPACH n'est pas inscrit au Schéma Directeur du Sundgau. Toutefois et afin d'évaluer les enjeux environnementaux et les tracés possibles pour un telle déviation, il a été proposé à la commune, lors d'une réunion spécifique le 21 septembre 2006, d'engager une étude de faisabilité de cette déviation.

- ✓ Deux habitants de MANSPACH reprennent les mêmes remarques que le Maire de leur commune.

b. Demands ne concernant pas l'opération et n'entraînant donc pas de réponse :

- ✓ Le Comité de Vigilance 419 souhaite que l'éventuel nouvel accès à la zone artisanale se fasse en longeant la voie ferrée pour se raccorder sur le giratoire prévu au Sud du viaduc Ouest.

Lors de la réunion publique les mêmes points ont été abordés.

Deux réunions spécifiques ont été organisées avec la profession agricole, les 3 juillet et 21 septembre 2006.

La localisation de l'ensemble des exploitations et des chemins ruraux et les discussions ont permis d'aboutir à une solution la moins dommageable pour l'agriculture.

- ✓ Ainsi la variante 1 pour le raccordement Ouest entre la RD26 I et la RD419 avec chemin de défrètement côté Ouest est souhaitée.
- ✓ Entre le giratoire avec la RD26 I et la RD103, la variante 4 est préférée, car elle fragmente moins les parcelles agricoles.
- ✓ Entre la RD103 et le viaduc Est la variante 3 recueille une majorité d'avis favorables, tout comme le raccordement au giratoire Est sur la RD419, en souhaitant que le tracé soit le plus parallèle et le plus proche possible du fossé existant. L'exploitant concerné par cette partie du tracé a souhaité qu'un passage pour les bovins soit aménagé sous la déviation pour continuer de pouvoir emmener ces animaux en pâture sur les terrains situés de l'autre côté de la déviation.

## **5) CHOIX DE LA VARIANTE RETENUE :**

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

- ▶ La variante 1 entre la RD419 Ouest la RD26 I ;
- ▶ La variante 4 entre la RD26 I et la RD103 ;
- ▶ Un carrefour giratoire entre la déviation et la RD103 ;
- ▶ Une variante à optimiser entre la RD103 et la RD419 Est située entre la variante 1 et la variante 4, afin de limiter au maximum la déstructuration parcellaire et biaisant le plus possible le passage sous les arches du viaduc ferroviaire afin de réduire les rayons en plan de la courbe et la contre courbe sous le viaduc.

Le tracé retenu est annexé au présent rapport.

## 6) PROGRAMME

Le programme de l'opération est précisé par les points suivants :

- ▶ Le cheminement de bovins de l'exploitation agricole situé à l'Est de DANNEMARIE sera rétabli par un passage dénivelé ;
- ▶ Le point d'échange avec la RD103 sera aménagé en carrefour giratoire plan.

## 7) ENVELOPPE FINANCIERE PREVISIONNELLE :

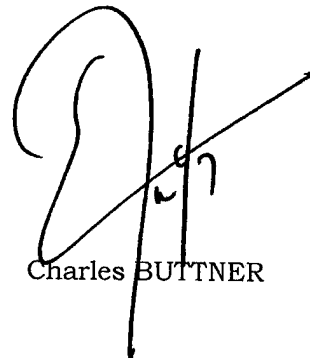
La variante retenue est compatible avec l'enveloppe financière prévisionnelle de l'opération qui s'établit à 15 200 000 € TTC.

\*\*\*

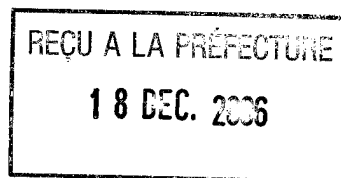
En conclusion, je propose à votre Commission de bien vouloir, après délibération :

- Approuver les études préliminaires, le bilan provisoire de la concertation sur ces études et le choix de la variante retenue à l'issue de ces études ;
- Préciser le programme de l'opération ;
- Décider de lancer les études d'avant-projet sur la base de la variante retenue ;

Je vous prie de bien vouloir en délibérer.



Charles BUTTNER

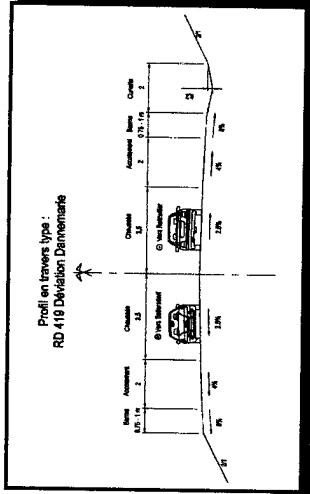




*Présentation des variantes*  
Concertation locale - Juin 2006



-----	Variante 1
-----	Variante 2
-----	Variante 3
-----	Variante 4
-----	Variante 4bis
-----	Raccordement RD 419
●	Giratoire
⊕	Variante 3 - Demi - Echangeur
⊖	Variante 3 - Demi - Echangeur
⊕	Type locale
⊖	Type losange

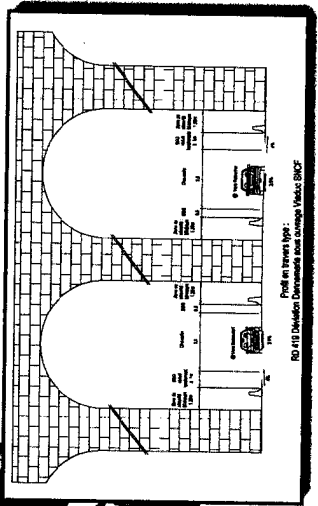


La déviation de Dannemarie a été conçue afin d'obtenir un tracé le plus naturel et le plus fluide possible, s'intégrant au mieux dans le site, tout en respectant les contraintes réglementaires s'appliquant sur ce type de route.

Le projet prévoit ainsi :

- 2 raccordements avec :
  - la RD 261 par giratoire,
  - la RD 103 par giratoire ou échangeur dénivelé (variante 3).
- 3 ou 4 ouvrages :
  - un passage au-dessus de la Largue,
  - un passage en dessous de la RD 103 dans la variante avec échangeur,
  - un passage agricole (passage supérieur),
  - un passage grande faune a proximité du viaduc Est.

REÇU A LA PRÉFECTURE  
18 DEC. 2006



# RD419 - DEVIATION DE DANNEMARIE

ETUDES PRELIMINAIRES

VARIANTE RETENUE

Conseil Général  
**Haut-Rhin**

