

Service instructeur
DRT/SGPR

N° 2007/II - 3^e/14

Services consultés
DCP
DOF

RD419 – Déviation de TAGSDORF et WITTERSDORF

Résumé : Dans le cadre des études pré-opérationnelles de la liaison HIRSINGUE-TAGSDORF-WITTERSDORF et suite à la consultation des communes menée sur les études de tracés, le présent rapport a pour objet d'approuver le programme de l'opération déviation de TAGSDORF-WITTERSDORF, de fixer l'enveloppe financière prévisionnelle de l'opération (y compris acquisitions foncières) à un montant de 65 000 000 € TTC 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 10 février 2001, la révision du Schéma Directeur du SUNDGAU a été approuvée par les communes membres.

Le 18 décembre 2001, le Conseil Général a approuvé le Schéma Directeur routier du SUNDGAU et a décidé le lancement des études pré opérationnelles les plus prioritaires, dont l'aménagement de la RD419 à l'est d'ALTKIRCH jusqu'au carrefour des 3 Maisons.

Celles-ci ont pour objet de préciser les tracés, les points d'échanges et les principaux ouvrages, mais aussi de définir les enveloppes financières prévisionnelles, ainsi que d'apprécier les impacts sur l'environnement de ces futures liaisons.

Elles comportent deux phases :

Phase 1 : Étude des fuseaux de passage,

Phase 2 : Étude des tracés (dans le (ou les) fuseau(x) retenu(s)).

Le 19 décembre 2003, la Commission Permanente a validé la phase 1 et a décidé le lancement des études de tracés dans les fuseaux retenus suivants :

- Déviations de TAGSDORF et WITTERSDORF
Fuseau sud de WITTERSDORF et nord de TAGSDORF conforme au Schéma Directeur avec examen le moment venu d'une déviation de la RD6bis

Les études de tracé ont été réalisées en 2004 et ont conduit à proposer plusieurs solutions.

Cette deuxième phase a fait l'objet d'une réunion de présentation aux maires concernés le 9 décembre 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.

A la suite de la demande d'études complémentaires formulée par la Communauté de Communes de la Vallée du Hundsbach, une seconde réunion de présentation aux maires concernés a eu lieu le 29 mai 2006.

2. BILAN SUR LES TRACES :

Le dossier des études préopérationnelles (phase 2) est déposé sur le bureau de votre Assemblée.

Le découpage en secteurs d'études distincts est le même que celui établi lors de la phase 1, à l'intérieur desquels plusieurs tracés ont été proposés.

Pour la déviation proprement dite, quatre variantes ont été étudiées : les variantes WT1, WT2, WT3 et WT5, segmentées en cinq tronçons : AB', B'B, BC, CD et DE :

- AB', avant le vallon du Krebsbaechle.
- B'B, traversée du vallon du Krebsbaechle.
- BC, passage au Sud du village de Wittersdorf.
- CD, descente vers la RD419.
- DE, contournement de Tagsdorf par le Nord.

Ces tracés se poursuivent par la montée de Tagsdorf (MT) pour laquelle 4 variantes (MT10, MT21, MT22 et MT30) ont été étudiées.

L'impact de ces tracés a été analysé dans les études préopérationnelles sur les aspects milieu naturel, sylviculture, agriculture, habitat et cadre de vie, paysage et bruit.

↳ Le tronçon du carrefour avec la RD419 jusqu'à l'entrée du vallon du Krebsbaechle (AB')

Les variantes sont proches les unes des autres, le choix consiste à passer d'un côté ou de l'autre du chemin d'exploitation

Sur le plan de la géométrie, et donc de la fonctionnalité, car cela a une incidence sur la visibilité et le confort, seule WT1 est moins bonne, parce que le profil en long suit davantage l'allure du terrain naturel. Elle est par contre moins chère.

Les profils les plus tendus ont un impact paysager plus important (WT2 ; WT5). La perception paysagère dans le vallon du chemin qui va vers l'hôpital Saint-Morand est sensible, en raison de la proximité des habitations et de l'usage fait de ce chemin pour la pratique de la randonnée.

Sur le plan du bruit, les variantes les plus proches (WT2 ; WT5) sont les plus perceptibles, en l'absence de protection phonique.

↳ **Le franchissement du vallon du Krebsbaechle (B'B)**

Cette section effectue la liaison entre les différents partis présentés ci-avant et ceux du passage au Sud de Wittersdorf.

Entre les différentes variantes, les tracés en plan sont très proches les uns des autres. La plupart des variantes ont des profils en long semblables, en légère montée, dégageant sous le projet une hauteur suffisante au passage de la liaison Hirsingue – Wittersdorf.

Si l'on accorde la même importance à tous les critères de comparaison évoqués plus haut, la variante WT1 apparaît comme la plus intéressante.

↳ **Le passage au Sud de Wittersdorf au niveau des anciennes carrières (BC)**

La variante WT3 passe loin au-dessus du village de Wittersdorf dans la forêt du Helenacker, ce qui la pénalise du point de vue de l'environnement et de la sylviculture. Elle présente sur cette section une longue rampe à 6% (maximum admis), ce qui pénalise l'usager. Son coût est important et sera probablement alourdi par la nécessité technique de construire un viaduc plutôt qu'un très haut remblai sur terrain pentu.

La variante WT1 exploite trop peu la carrière la plus ancienne pour être vraiment intéressante.

La variante WT5, qui est pratiquement aussi souvent masquée à la vue que WT3, est également la plus avantageuse pour les riverains, sous réserve de quelques adaptations et de la mise en place de protections acoustiques.

Si l'on accorde la même importance à tous les critères de comparaison, la variante WT5 apparaît comme la plus intéressante.

↳ **La descente sur la RD419 (CD)**

Il s'agit d'une section de transition.

L'essentiel sur cette section, une fois choisi le type de tracé sur BC, les modalités de passage au droit du hangar, ainsi que la cote de passage au droit de la RD419, qui peut sans grandes difficultés être légèrement modifiée, sera de rechercher une façon de limiter les terrassements, quitte éventuellement à concéder une sinuosité plus importante que celle donnée aux tracés présentés.

↳ **Le franchissement du Thalbach et la jonction avec la RD19b (DE)**

Les variantes sont très proches les unes des autres, le point crucial sera la mise au point d'un profil en long conciliant qualité géométrique et limitation des hauteurs de remblai dans ce site plat.

Si l'on accorde la même importance à tous les critères de comparaison, la variante WT1 apparaît comme la plus intéressante. En effet, son profil en long est assez bas pour ne pas trop consommer d'emprises, dont une partie sur des terrains à très fort potentiel écologique. La moindre quantité de remblais induit également un coût moins important.

↳ **La montée de TAGSDORF (MT)**

Les solutions MT10, MT21, MT22 rejoignent plus ou moins rapidement la route existante qui présente une forte pente. Compte tenu des pentes de talus admissibles dans les loëss, les emprises, aussi bien au niveau de la partie en tracé neuf qu'au niveau des sections

réaménagées, sont très importantes, ce qui génère de grands talus de déblais, entraîne un impact important sur l'agriculture et un surcoût financier (MT10 et dans une moindre mesure MT22).

La variante MT30, établie après examen des profils en long des trois premières et qui se raccorde à la route existante plus loin, limite les emprises. Elle est largement supérieure aux autres. Elle est toutefois plus proche de la commune d'Heiwiller.

La configuration du terrain, avec la forte pente de la RD419 existante, explique qu'il faille rejoindre celle-ci au-delà de sa partie à forte déclivité.

4. ORGANISATION GLOBALE DES ÉCHANGES :

Différents scénarios sont possibles selon qu'il soit fait le choix de favoriser le trafic de transit ou la desserte locale.

- **Scénario 1 : Les échanges sont limités au strict minimum**

La déviation de Tagsdorf-Wittersdorf est raccordée à la RD419 actuelle au carrefour de la rue du 3^{ème} Zouave à Altkirch ou à proximité immédiate par un giratoire.

Le raccordement sur la liaison de Hirsingue-Wittersdorf s'effectue par un échange dénivelé ou par un giratoire.

La déviation se raccorde à la Hochstrasse avec un raccordement simple, en continuité avec la partie Est de la RD419. L'actuelle côte de Tagsdorf ne serait ainsi pas raccordée. Son devenir reste à définir.

- **Scénario 2 : Des échanges avec le réseau secondaire sont créés**

Dans ce scénario, les conditions de raccordements des projets à leurs extrémités restent les mêmes, ainsi que la liaison entre la route Hirsingue-Wittersdorf et la déviation de Wittersdorf et Tagsdorf.

On raccorde, dans ce scénario, une partie des routes interceptées au projet.

La continuité de la route Hirsingue-Wittersdorf est assurée jusqu'à Wittersdorf.

À l'intersection de la RD419 entre Tagsdorf et Wittersdorf, un échange est créé afin de desservir l'ensemble des villages environnants. Cet échange est dénivelé pour ne pas pénaliser la fluidité du trafic de transit.

À l'arrivée sur la Hochstrasse, un échange dénivelé permettrait d'assurer la continuité entre l'actuelle côte de Tagsdorf et la Hochstrasse.

- **Scénario 3 : Favoriser la desserte locale en reliant toutes les voies secondaires**

La voie d'accès au Lycée d'Altkirch est reliée à la liaison Hirsingue-Wittersdorf par un giratoire.

Pour conserver la continuité de la liaison entre Hirsingue et Wittersdorf, la reprise de la route est raccordée à l'existant à l'arrivée sur Wittersdorf.

La RD419, entre Wittersdorf et Tagsdorf, est raccordée par un carrefour giratoire.

La RD19bis est cette fois reliée au projet par un carrefour giratoire.

Pour la jonction avec la RD419 Est existante, un carrefour giratoire est créé.

• **Scénario 4 : concilier une desserte locale raisonnable et les besoins du transit**

La RD419, entre Wittersdorf et Tagsdorf, est raccordée par un carrefour giratoire.

Le site de la RD19bis est lui assez mal adapté pour recevoir un échange. On resterait donc à un rétablissement dénivelé sans échange.

Enfin, pour le raccordement à la Hochstrasse, un raccordement direct serait mis en place.

5. AVIS DES COMMUNES :

Lors des réunions de présentation du 9 décembre 2004 et du 29 mai 2006, il a été demandé aux communes de délibérer sur le choix d'un tracé à tenir.

↳ Par délibération du 20 décembre 2004, le conseil de la Communauté de la Vallée du Hundsbach demande :

- De favoriser la desserte locale et la sécurité, au détriment du transit si besoin,
- De privilégier la liaison Wittersdorf-Tagsdorf avant la liaison Hirsingue Wittersdorf, pour éviter d'amener des véhicules en plus dans ces villages,
- De réaliser la RD 6bis d'Emlingen en même temps,
- De créer un aménagement sur place et phasé de l'actuelle RD419,
- De choisir le tracé WT3 pour le contournement de Wittersdorf
- De raccorder Wittersdorf – Tagsdorf à la RD419 sans tangenter le village de Heiwiller, ainsi que de reporter les échanges de la RD 19 bis entre Tagsdorf et Heiwiller, et Schwoben,
- De créer un giratoire aux croisements des routes départementales et nouvelles, ainsi qu'à Franken,
- De mettre en place un accès sécurisé à Hausgauen et à Hundsbach, et un accès direct de Bérentzwiller au Rond Point des 3 maisons par une voie latérale.
- De réaliser la déviation de Jettingen et de mettre en place un giratoire unique sur l'actuel RD16₁ à la côte 416.

↳ Dans sa séance du 20 janvier 2005, le Conseil Municipal d'Emlingen regrette que le Conseil Général n'ai pas tenu compte de sa délibération du 16 octobre 2003, à savoir une étude plus approfondie de la déviation Sud de Tagsdorf et une déviation de la RD6bis, et fait observer que les études présentées en décembre 2004 ne mentionnent pas la protection acoustique du village d'Emlingen et tout particulièrement de son lotissement.

↳ Par délibération en date du 1er juin 2006, le Conseil Municipal de Hundsbach:

- maintient sa demande pour garder un accès direct sécurisé sur la RD419 à la hauteur de Hundsbach entre les points PR 27 et le PR 28 ;
- demande que cet accès sécurisé soit matérialisé sous forme de rond-point.

↳ Par délibération en date du 11 juin 2006, le Conseil Municipal d'Hausgauen :

- approuve le choix fait par le Département d'une modernisation routière favorisant la desserte locale et la sécurité, ce qui entraîne l'aménagement de giratoires sur la Hochstrasse ;
- propose deux solutions
 - soit la mise en place d'un giratoire au-dessus de Hausgauen, sur la RD419, à la sortie de la rue du vignoble, avec un accès aux terrains agricoles situés sur le versant Tagsdorf-Heiwiller-Wahlbach,
 - soit la mise en place d'un accès pour les agriculteurs, enjambant ou passant sous la RD419 à la sortie de la rue du vignoble de Hausgauen, ainsi qu'une voie parallèle raccordant ladite rue du Vignoble au giratoire sur la RD419, si celui-ci se trouve au dessus de Hundsbach ou entre les deux communes,
- demande que l'option retenue tienne compte des accès aux parcelles agricoles situées sur le versant opposé afin d'éviter un rallongement de parcours.

↳ Par délibération, en date du 14 juin 2006, le conseil municipal de TAGSDORF :

- confirme son accord pour une déviation d'Emlingen de la RD 6bis venant d'Obermorschwiller par l'un des deux tracés retenus (ET1 et ET2), étant rappelé qu'une bonne partie de cette déviation propre à Emlingen sera située sur le ban de Tagsdorf,
- approuve le choix fait par le Département d'une modernisation routière favorisant la desserte locale et la sécurité, ce qui entraîne des giratoires et l'aménagement sur place de la Hochstrasse. En conséquence, le Conseil Municipal de Tagsdorf approuve la mise en place de trois giratoires dans le contournement de Tagsdorf : un côté Ouest à l'entrée du village, un côté Nord au départ de la déviation d'Emlingen, un à l'Est entre Tagsdorf et Heiwiller,
- confirme sa confiance au Conseil Général pour mettre en place les meilleures solutions pour assurer une bonne protection phonique des habitants de Wittersdorf, d'Emlingen, de Tagsdorf et de Heiwiller,
- confirme son accord pour que l'actuelle RD419 ne soit pas reliée à la nouvelle RD419 sur les hauteurs de Hausgauen. Il est prêt à étudier, le moment venu, le transfert à la commune de l'emprise de la portion de route départementale délaissée. Bien entendu, les automobilistes de Schwoben pourront rejoindre le giratoire entre Tagsdorf et Heiwiller en passant par la rue de Bâle à Tagsdorf,
- rappelle qu'il a délibéré pour demander au Conseil Général de financer la réalisation d'un remembrement intercommunal,
- confirme ses délibérations antérieures sur sa disponibilité pour intervenir dans l'acquisition du foncier afin de faciliter l'opération. Il précise qu'il est prêt à procéder à des plantations forestières sur des terrains communaux à acquérir notamment pour compenser l'atteinte au bosquet arboré au lieudit « Elsberg ».

↳ Par délibération en date du 11 juillet 2006, le Conseil Municipal d'Heiwiller décide :

- d'approuver le choix fait par le Département d'une modernisation routière favorisant la desserte locale et la sécurité ;
- d'approuver la mise en place d'un giratoire entre Tagsdorf et Heiwiller ;
- d'attendre les résultats « de la valeur écologique du bosquet arboré de l'Elsberg » en espérant que ces résultats pourraient permettre un tracé qui trouvera un écho

favorable de la part des habitants et du conseil municipal de Heiwiller. Tout en sachant que la commune de Tagsdorf est prête à procéder à des plantations forestières pour compenser l'atteinte au bosquet arboré au lieudit « l'Elsberg ».

➤ mais de rejeter catégoriquement les tracés suivants :

- MT22 + MT30 (phase 2 analyse des tracés, annexe 6-3 septembre 2003) ;
- MT31 + MT32 (document transmis par le Conseil Général en date du 29 mai 2006)

Car ces tracés ont un impact négatif très important au niveau sonore sur la zone urbanisée située au Sud du village et sur la zone de loisirs située à proximité.

↳ Par délibération en date du 11 juillet 2006, le Conseil Municipal d'Emlingen souhaite que :

1. La déviation de la RD6bis soit réalisée ainsi qu'il l'a définie dans sa délibération du 16 octobre 2003.

Ce tracé pourrait correspondre à l'emprise du chemin rural existant et qui partirait de la petite chapelle d'Obermorschwiller pour rejoindre la déviation de Tagsdorf près du stade de cette commune.

2. Si le Département ne pouvait pas réaliser la déviation comme indiquée au point (1), le Conseil Municipal retiendrait le tracé ET1 pour la déviation de la RD6bis, afin de l'éloigner au maximum des habitations.

Ces travaux devront être exécutés en concomitance avec les travaux de la déviation de la RD419.

3. En ce qui concerne le devenir de l'actuelle RD6bis, à partir du giratoire de la déviation et jusqu'à l'entrée d'Emlingen, le Conseil Municipal demande la suppression de toute possibilité de circulation sur cette portion de route qui sera ainsi réservée aux cyclistes, aux piétons et à la desserte des chemins ruraux pour les exploitants agricoles.
4. Le Conseil Municipal réitère sa demande d'une protection phonique efficace pour limiter au maximum les nuisances sonores accrues que subiront les habitants.
5. Il rappelle sa demande adressée au Conseil Général du Haut-Rhin pour financer la réalisation d'un remembrement intercommunal.

6. PROGRAMME

Sur la base de l'analyse technique des différentes solutions et des avis des communes, il est proposé les éléments de programme suivants pour l'opération "RD419 - déviation de TAGSDORF et WITTERSDORF" :

- ◆ 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 créneaux de dépassement,
 - avec carrefours plans,
 - sans accès riverains.
- ◆ Les variantes de tracé en plan, qui figurent dans le dossier des études préopérationnelles, à étudier et comparer sont :

Pour la SECTION AB' :

- la variante WT1,
- la variante WT3.

Ces deux variantes sont situées à l'Ouest du chemin pour ne pas toucher le pré-verger. Elles sont également les moins perceptibles en terme de bruit.

Pour la SECTION B'C :

- la variante WT2,
- la variante WT3,
- la variante WT5.

Pour la SECTION CD :

- la variante WT2, afin de ne pas séparer le hangar de la ferme
- la variante WT5 en tant que section de transition

Pour la SECTION DE :

- la variante WT1 pour limiter l'impact sur le verger récent et faciliter l'implantation d'un carrefour plan avec la RD19bis.

Pour la SECTION MT :

- la variante MT21,
- la variante MT30,
- la variante MT31,
- une variante de tracé passant dans la forêt de l'Elsberg.

L'objectif dans cette zone sera de limiter les déblais tout en assurant la protection acoustique d'Heiwiller.

Pour la déviation de la RD6bis à EMLINGEN :

- la variante ET1,
- la variante ET2.

◆ Les variantes à étudier pour les points d'échanges sont :

- pour le raccordement de déviation de Tagsdorf-Wittersdorf à la RD419 actuelle au carrefour de la rue du 3^{ème} Zouave à Altkirch ou à proximité immédiate, un carrefour giratoire ;
- pour le raccordement à la future liaison Hirsingue-Wittersdorf, un carrefour giratoire ;
- pour la RD419, entre Wittersdorf et Tagsdorf, un carrefour giratoire ;
- pour les jonctions de la déviation de la RD6bis à EMLINGEN, des carrefours giratoires ;
- pour la jonction avec la RD19bis un carrefour giratoire ou en croix ;

- pour la jonction avec la RD419 Est existante, un carrefour giratoire ou en croix situé entre Hausgauen et Hundsbach. L'actuelle RD419 montant la côte de Tagsdorf ne sera pas raccordée.
- ◆ 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 routes ;
 - la compensation des espaces naturels impactés par renaturation d'autres espaces ;
 - le rétablissement des couloirs et des cheminements de déplacement de la faune.

Le programme détaillé figure en annexe au présent rapport.

7. ENVELOPPE FINANCIÈRE PRÉVISIONNELLE

L'enveloppe financière prévisionnelle de l'opération s'établit à 65 000 000 € TTC selon la répartition suivante :

Opération routière :

Etudes et contrôles (levés, sondages géotechniques, maîtrise d'œuvre, coordination SPS, reconnaissances archéologiques, contrôle extérieur, contrôle topographique, ...)	3 500 000 € TTC
Déplacement des réseaux	1 000 000 € TTC
Travaux (marchés terrassements, assainissement, chaussées, ouvrages d'art et travaux divers)	60 000 000 € TTC
<hr/>	
Total opération routière	64 500 000 € TTC

Acquisitions foncières :

Acquisitions de terrains	500 000 € TTC
--------------------------	---------------

Total général : 65 000 000 € TTC

8. PROPOSITIONS

Il est proposé à votre Assemblée, après délibération :

- ◆ d'approuver le programme de l'opération "RD419 - déviation de TAGSDORF et WITTERSDORF" annexé au présent rapport ;
- ◆ de fixer l'enveloppe financière prévisionnelle de l'opération (y compris acquisitions foncières) à un montant de 65 000 000 € TTC dont 64 500 000 € TTC pour l'opération routière intégrant 60 000 000 € TTC pour la partie affectée aux travaux ;
- ◆ d'inscrire, sur l'opération ASB1 "RD419 - déviation de TAGSDORF et WITTERSDORF", un complément d'AP de 61,1 M€ sur la durée de l'opération en DM1 2007. Les AP nécessaires aux acquisitions foncières seront inscrites ultérieurement, les acquisitions ne devant pas intervenir avant quelques années ;
- ◆ 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 et de diagnostic,
 - études d'avant-projet,
 - études de projet,

- assistance à la passation des marchés de travaux,
 - études d'exécution pour les terrassements, l'assainissement (sauf bassins), la chaussée, les gaines et réseaux divers, les dispositifs de retenue et la signalisation verticale (hors structures) et horizontale,
 - visa pour les ouvrages d'art, structures et génie civil (murs, écrans antibruit, de la signalisation verticale, bassins d'assainissement, ouvrages de traitement et de rejet des eaux, mât d'éclairage, etc...),
 - ordonnancement, coordination et pilotage du chantier,
 - direction de l'exécution des contrats de travaux,
 - assistance apportée au maître d'ouvrage lors des opérations de réception et pendant la période de garantie de parfait achèvement,
 - 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, levés topographiques, sondages géotechniques, contrôle extérieur...).

Je vous prie de bien vouloir en délibérer.



Charles BUTTNER

Déviation de TAGSDORF-WITTERSDORF

- PROGRAMME -

1. OBJET

Les communes de WITTERSDORF et de TAGSDORF sont traversées par la RD419 classée route à grande circulation. La RD419 représente l'axe structurant majeur d'orientation Est-Ouest du Réseau Routier Sundgauvien sur lequel s'appuie le "Schéma Directeur du Sundgau" et le projet de "Modernisation du Réseau Routier du Sundgau" du Conseil Général pour fluidifier les relations avec BALE en réalisant des aménagements sur place par des corrections techniques, mais aussi en envisageant certains contournements d'agglomération.

L'objectif de cette opération est donc de dévier le trafic de transit hors de ces agglomérations et ainsi améliorer la sécurité et diminuer les nuisances subies par les riverains.

2. PRINCIPALES CARACTERISTIQUES

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 des créneaux de dépassement,
- avec carrefours plans,
- sans accès riverains.

3. TRACÉ

Les variantes de tracé en plan à étudier et comparer, qui figurent sur la carte ci-annexée, sont :

Pour la SECTION AB' :

- la variante WT1,
- la variante WT3.

Ces deux variantes sont situées à l'Ouest du chemin pour ne pas toucher le pré-verger. Elles sont également les moins perceptibles en terme de bruit.

Pour la SECTION B'C :

- la variante WT2,
- la variante WT3,
- la variante WT5.

Pour la SECTION CD :

- la variante WT2, afin de ne pas séparer le hangar de la ferme

- la variante WT5 en tant que section de transition

Pour la SECTION DE :

- la variante WT1 pour limiter l'impact sur le verger récent et faciliter l'implantation d'un giratoire avec la RD19bis.

Pour la SECTION MT :

- la variante MT21,
- la variante MT30,
- la variante MT31,
- une variante de tracé passant dans la forêt de l'Elsberg.

L'objectif dans cette zone sera de limiter les déblais tout en assurant la protection acoustique d'Heiwiller.

Pour la déviation de la RD6bis à Emlingen :

- la variante ET1,
- la variante ET2.

4. POINTS D'ÉCHANGE

Les variantes à étudier et à comparer pour les points d'échanges sont :

- pour le raccordement de déviation de Tagsdorf-Wittersdorf à la RD419 actuelle au carrefour de la rue du 3^{ème} Zouave à Altkirch ou à proximité immédiate, un carrefour giratoire ;
- pour le raccordement à la future liaison Hirsingue-Wittersdorf, un carrefour giratoire ;
- pour la RD419, entre Wittersdorf et Tagsdorf, un carrefour giratoire ;
- pour les jonctions de la déviation de la RD6bis à Emlingen, des carrefours giratoires ;
- pour la jonction avec la RD19bis un carrefour giratoire ou en croix ;
- pour la jonction avec la RD419 Est existante, un carrefour giratoire ou en croix situé entre Hausgauen et Hundsbach. L'actuelle RD419 montant la côte de Tagsdorf ne sera pas raccordée.

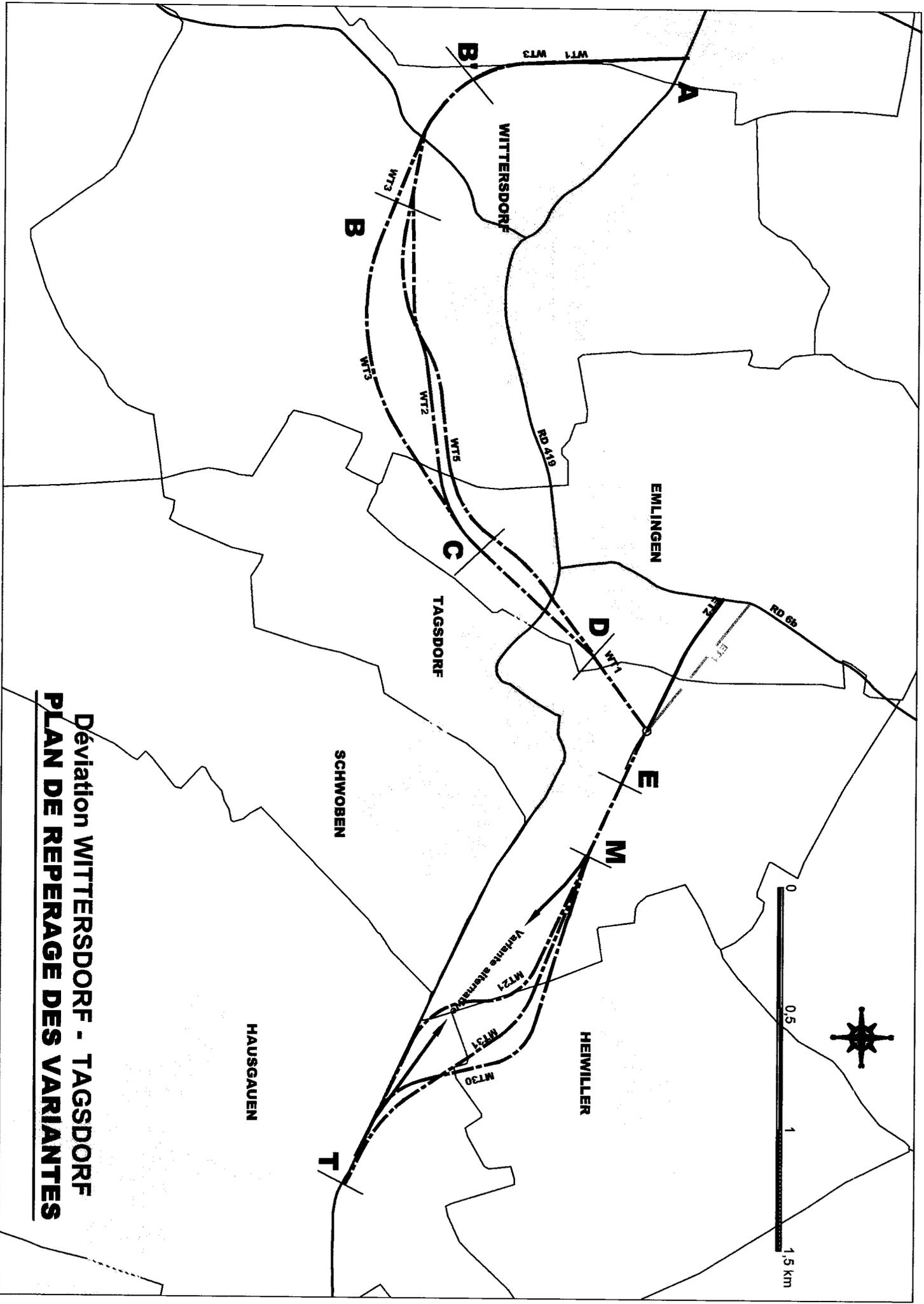
5. INSERTION DANS L'ENVIRONNEMENT

L'aménagement sera conçu de manière à assurer la meilleure insertion possible dans son environnement.

Lorsque des impacts sur l'environnement ne pourront être évités, des mesures de réduction et de compensation, à la hauteur de ces impacts, seront mises en oeuvre.

En particulier, les principales mesures suivantes seront notamment prévues :

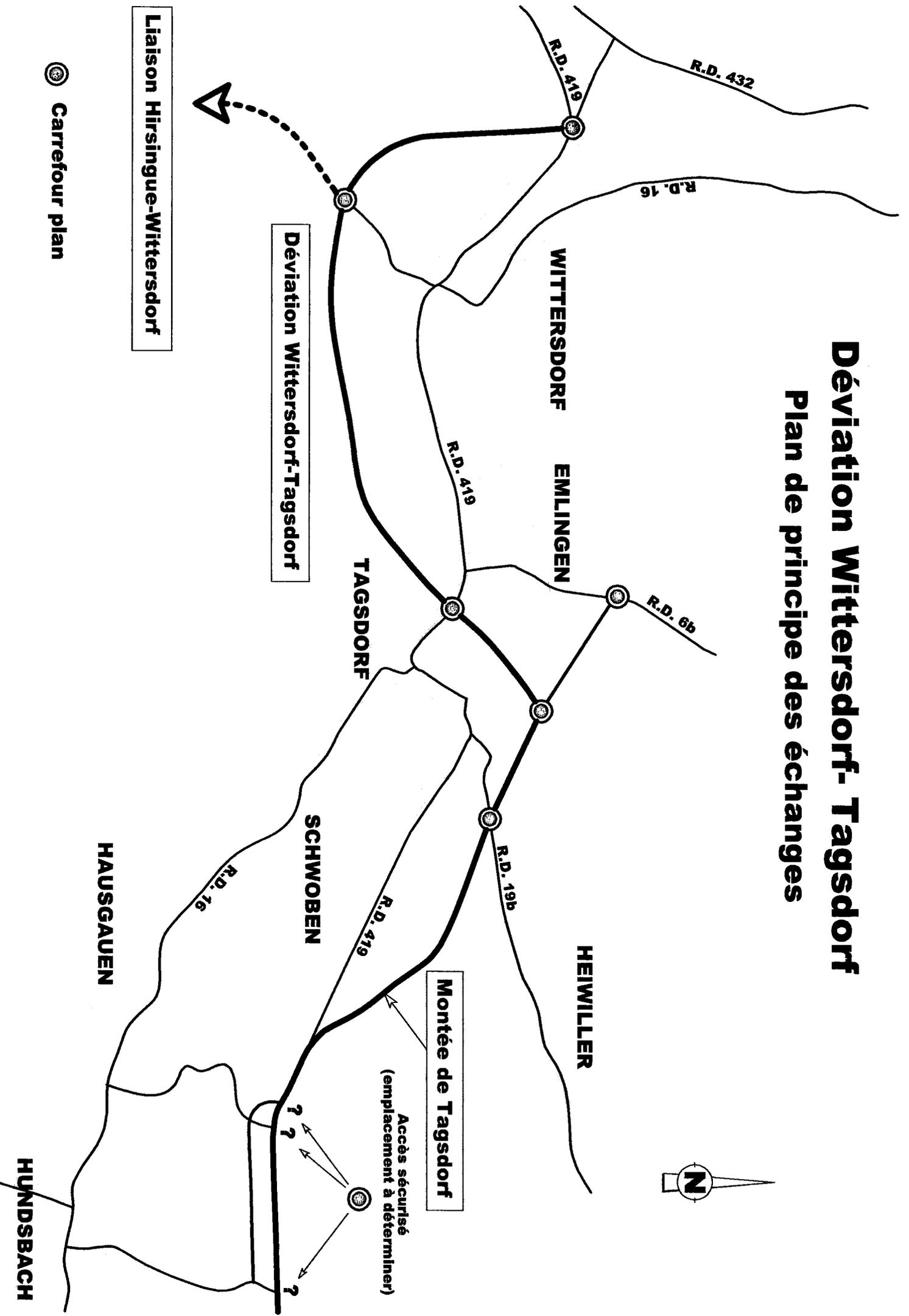
- le recueil et le traitement des eaux de ruissellement de la plate-forme routière, avant rejet dans le milieu naturel ;
- la compensation des volumes prélevés sur les champs d'inondation ;
- des protections acoustiques des habitations à la source (merlons, écrans, etc...) ;
- le rétablissement des itinéraires 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.



Déviation WITTERSDORF - TAGSDORF
PLAN DE REPERAGE DES VARIANTES

Déviation Wittersdorf- Tagsdorf

Plan de principe des échanges



Liaison Hirsingue-Wittersdorf

Déviation Wittersdorf-Tagsdorf

Montée de Tagsdorf

Accès sécurisé
(emplacement à déterminer)

Carrefour plan

