

**Service instructeur**

Direction des Routes et des Transports  
Service des Grands Projets Routiers

3<sup>ème</sup> Commission - N° 2007/II - 3<sup>e</sup>/15

**Services consultés**

Direction des Opérations Foncières  
Direction des Affaires Juridiques

**RD419 – DEVIATION DE RETZWILLER**

Résumé : *Le présent rapport a pour objet d'approuver le bilan de la concertation au titre de l'article L.300-2 et suivants du Code de l'Urbanisme, d'arrêter le programme de l'opération décrit au rapport, d'approuver les études d'avant-projet et de fixer l'enveloppe financière prévisionnelle de l'opération de la déviation de la RD419 à RETZWILLER au montant de 21 M€ TTC, de solliciter l'ouverture de l'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique et de décider expressément de recourir à l'expropriation si les accords amiables ne peuvent intervenir.*

**I – PREAMBULE**

Le projet de déviation de RETZWILLER s'inscrit dans le cadre du programme des déviations des communes de RETZWILLER, DANNEMARIE et BALLERSDORF.

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 RETZWILLER ont été arrêtées par la Commission Permanente lors de sa séance du 15 décembre 2005, après avis du Conseil Municipal de RETZWILLER par délibération du 10 novembre 2005.

Par délibération du 13 avril 2006, la Commission Permanente a approuvé le bilan provisoire de la 1<sup>ère</sup> phase de concertation sur les études préliminaires de l'opération et autorisé le lancement des études d'avant-projet, en tenant compte des réponses apportées aux observations dans le rapport du Président du Conseil Général.

**II - DEROULEMENT DE LA CONCERTATION**

a) 1<sup>ère</sup> phase :

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 le 31 décembre 2005, par voie d'affichage en mairie de RETZWILLER et sur des panneaux au droit du carrefour entre la RD419 et l'accès au Centre d'Enfouissement Technique et à l'entrée Ouest de RETZWILLER entre le 22 décembre 2005 et le 31 janvier 2006.

L'exposition des études préliminaires avec registre d'observations mis à disposition du public a eu lieu pendant 3 semaines, du 9 au 27 janvier 2006, dans la salle polyvalente de RETZWILLER aux heures d'ouverture de la Mairie.

La réunion de clôture de l'exposition publique a eu lieu le 30 janvier 2006 dans la salle polyvalente de RETZWILLER.

b) 2<sup>ème</sup> phase :

Les dates de l'exposition et de la réunion publique relative à la concertation sur les études d'avant-projet ont été publiées dans l'Alsace et dans les DNA le 24 novembre 2006, par voie d'affichage en mairie de RETZWILLER et sur des panneaux au droit du carrefour entre la RD419 et l'accès au Centre d'Enfouissement Technique et à l'entrée Ouest de RETZWILLER entre le 28 novembre et le 22 décembre 2006.

L'exposition des études d'avant-projet avec registre d'observations mis à disposition du public a eu lieu pendant 3 semaines, du 1<sup>er</sup> au 22 décembre 2006, dans la salle polyvalente de RETZWILLER aux heures d'ouverture de la Mairie.

La réunion de clôture de l'exposition publique a eu lieu le 22 décembre 2006 dans la salle polyvalente de RETZWILLER.

### **III - BILAN DE LA CONCERTATION**

• **Bilan intermédiaire de la 1<sup>ère</sup> phase de la concertation, portant sur les études préliminaires** :

Par délibération en date du 16 décembre 2005, le Conseil Municipal de RETZWILLER a considéré que la variante n°4 était conforme au projet proposé dans ses délibérations en dates des 11 février et 27 mai 2005.

Il a insisté sur la nécessité d'implantation d'un aménagement paysager dans la zone située entre le canal et la déviation et a exigé que l'aménagement des terre-pleins soit de type paysager et anti-bruit.

Au regard des deux options proposées pour l'ouvrage d'art franchissant le canal, le Conseil Municipal a porté son choix sur la solution d'un pont métallique à poutres latérales.

S'agissant de la sortie de la rue du Stade (RD261) sur la rue de Belfort (RD419), le Conseil Municipal a souhaité conserver la connexion telle qu'elle existe aujourd'hui et donc ne pas prévoir de raccordement au giratoire projeté.

Enfin le Conseil Municipal a précisé l'itinéraire cyclable à privilégier dans la partie urbanisée du projet.

Cinq (5) personnes ont inscrit une remarque dans le registre d'enquête et deux lettres ont été jointes.

a) Remarques favorables :

- ✓ Trois personnes approuvent le projet et deux d'entre elles précisent que la variante n°4, proposée comme solution à retenir, est la plus favorable;
- ✓ L'Association pour la Qualité de la Vie dans le Sundgau félicite le Conseil Général pour la mise en œuvre de la procédure de concertation et souhaite qu'elle soit généralisée à tous les projets. Elle reconnaît également que la variante n°4 est la meilleure autant du point de vue de l'environnement que de l'efficacité prévisible de la déviation en terme de captation de trafic ;

b) Propositions d'améliorations :

- ✓ Le Conseil Municipal de VALDIEU-LUTRAN est opposé à la construction d'un nouveau pont sur le Canal du Rhône au Rhin et souhaite le prolongement du projet pour contourner sa commune par le Nord ;

Cette proposition n'est pas conforme au Schéma Directeur du Sundgau et au projet de modernisation du réseau routier du Sundgau.

- ✓ Une entreprise basée à ELBACH constate que sa commune n'est pas reliée au futur contournement ;

Les premières solutions envisagées permettaient de raccorder la RD26I entre ELBACH et RETZWILLER au projet. La commune d'ELBACH a souhaité que le tracé soit décalé le plus loin possible des premières habitations quitte à ne pas disposer d'un accès direct sur la déviation. La variante n°4 ne permet plus ce raccordement dans l'immédiat. A terme, le projet de liaison entre RETZWILLER et BALSCHWILLER offrira peut-être cette possibilité.

- ✓ L'Association pour la Qualité de la Vie dans le Sundgau propose un traitement plus esthétique du pont sur le canal et la reconstitution du lit naturel du ruisseau l'Elbaechlein au droit du segment rectifié par un ponceau conservant intact le lit mineur ;
- ✓ Cette association souhaite que l'accotement stabilisé et revêtu soit remplacé par un accotement stabilisé végétalisé de manière à rendre le projet plus esthétique et moins incitatif à la vitesse et donc à l'accroissement des émissions sonores et de gaz carbonique.

Cette proposition va à l'encontre des recommandations du Ministère de l'Équipement reprises dans la délibération de la Commission Permanente du 10 décembre 2004 relative à la politique routière qui précise que ces accotements sont particulièrement utiles pour la sécurité et doivent permettre d'offrir :

- Des possibilités de récupération pour un véhicule sortant de la chaussée ;
- Des possibilités d'évitement de certaines collisions (frontales notamment) ;
- Un espace de sécurité pour les cycles et les piétons ;
- Un bon dégagement de visibilité ;

La RD419 fait partie du réseau principal. A ce titre des accotements revêtus de 2 mètres minimum sont à prévoir.

- ✓ Une personne souhaite que des protections acoustiques soient prévues lorsque la déviation passe à proximité des habitations ;

Les études d'impact montreront la nécessité ou non de prévoir de tels équipements ;

- ✓ Le Comité de vigilance 419 s'interroge sur les cheminements cycles et piétons à hauteur du carrefour giratoire dans la partie urbanisée ;

Ces points seront étudiés au stade des études d'avant-projet. D'ores et déjà la commune de RETZWILLER s'est prononcée sur un itinéraire cyclable qui emprunte la piste le long du canal dans la direction Est-Ouest et la rue du Stade dans la direction Nord-Sud ;

c) Demandes ne concernant pas l'opération et n'entraînant donc pas de réponse :

- ✓ L'Association pour la Qualité de la Vie dans le Sundgau souhaite que soit élaboré un plan de déplacement dans le Sundgau de manière à rechercher d'autres solutions visant à réduire les impacts des transports.

Lors de la réunion publique les mêmes questions ont été abordées.

• **Bilan de la 2<sup>ème</sup> phase de la concertation, portant sur les études d'avant-projet :**

Deux (2) personnes ont inscrit une remarque et une lettre a été jointe dans le registre d'enquête lors de la concertation sur les études d'avant projet.

a) Remarques favorables :

- ✓ Deux personnes souhaitent que la déviation soit réalisée le plus rapidement possible.

b) Propositions d'améliorations :

- ✓ Le Comité de vigilance 419 considère que rien n'est proposé pour atténuer les bruits perçus par les riverains qui voudraient profiter de leur jardin. Pour ceux directement concernés par le passage de la nouvelle route et qui le souhaitent, le Comité voudrait que le rachat de leur bien immobilier en valeur de reconstruction à l'identique sur des terrains identiques en surface mais aussi en terme de situation leur soit proposé.

Réponse : la législation impose au maître d'ouvrage le respect de seuils acoustiques pour la protection des habitations mais pas celui des espaces extérieurs.

Lors de la réunion publique les mêmes questions ont été abordées.

#### **IV – PROGRAMME DE L'OPERATION**

Le programme consiste à dévier le trafic de transit empruntant la RD419 hors de l'agglomération de RETZWILLER afin de diminuer les nuisances subies par les riverains et améliorer leur sécurité.

Les principales caractéristiques de la déviation seront conformes à celles adoptées par le Conseil Général pour une liaison structurante principale, par délibération du 10 décembre 2004.

Le tracé de la déviation contournera RETZWILLER par le Nord et comportera les principaux éléments suivants d'Ouest en Est :

- L'inflexion de l'actuelle RD419 vers le canal du Rhône au Rhin ;
- Le franchissement dudit canal entre les écluses n°12 et 13, ainsi que la RD26I ;
- Une courbe au rayon minimal pour que le tracé de la déviation se superpose à un chemin rural ;
- Un tronçon rectiligne jusqu'au CET de RETZWILLER ;
- Une courbe puis une contre courbe pour contourner le site par le Sud et rejoindre l'accès à SITA.

La déviation comportera :

- le rétablissement du chemin rural au Nord du Canal par un passage supérieur ;
- le doublement du tablier du pont d'accès à SITA ;
- l'aménagement de deux carrefours giratoires aux intersections entre l'actuelle RD419 et les deux extrémités de la déviation ;
- l'aménagement en carrefour giratoire de l'intersection entre l'accès à SITA et la déviation ;
- la réalisation de deux aires de stationnement de part et d'autre du pont qui franchira le canal et d'un belvédère dans l'axe du canal, offrant un point de vue sur l'échelle d'écluse.

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 ;
- le rétablissement des itinéraires agricoles coupés par routes ;
- la compensation des espaces naturels impactés par une renaturation d'autres espaces ;
- le rétablissement des couloirs et des cheminements de déplacement de la faune.

## **VI - AVANT- PROJET**

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

La déviation longue de 2,5 km sera constituée d'une chaussée de 2x1 voies, de catégorie R80, d'une largeur carrossable de 7,0 m au total, bordée d'accotements stabilisés et revêtus de 2,0 m de chaque côté et d'éventuelles glissières de sécurité.

Deux carrefours giratoires situés aux extrémités de la déviation permettront le raccordement à la RD419 existante et l'accès à la Commune.

Un carrefour giratoire, situé à l'entrée du Centre d'Enfouissement des Déchets (SITA), permettra d'orienter la déviation pour contourner ce site et rétablir son accès.

Le carrefour giratoire Est sur la RD419, situé en agglomération sera aménagé avec des trottoirs et des pistes cyclables de façon à assurer une traversée du carrefour en toute sécurité pour les piétons et les cyclistes.

Deux ouvrages d'art, l'un en passage inférieur, l'autre en passage supérieur permettront le franchissement du canal et le rétablissement des chemins ruraux.

Un belvédère sera aménagé à proximité de l'ouvrage de franchissement du canal pour offrir au public un point de vue sur l'échelle éclusière de VALDIEU-LUTRAN.

Les accès aux champs seront maintenus grâce à des chemins de défruits le long de la route.

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

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

## **VI - ETUDE D'IMPACT**

Le délestage de trafic attendu est de l'ordre de 85%. La déviation permettra donc de réduire significativement le trafic au sein de la commune et ainsi diminuer les nuisances et d'améliorer les conditions de sécurité.

Grâce notamment au délestage, l'impact sur l'air à RETZWILLER sera positif puisque la pollution dans la traversée du village baissera de 75%.

La mise en service de la déviation de RETZWILLER entraînera également une baisse supérieure à 7 dB(A) des niveaux sonores au centre de l'agglomération. Les objectifs réglementaires sont respectés à l'exception de deux maisons situées à proximité du giratoire Est pour lesquelles des mesures de protection acoustique devront être prises.

Le projet consommera environ 6 ha de terres agricoles, en majorité d'assez bonnes terres de labour 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 en se calant sur un axe de chemin existant au Nord. Une opération d'aménagement foncier pourra accompagner le projet pour reconstituer des parcelles adaptées à leur exploitation. Les accès et chemins seront rétablis par la création d'un ouvrage d'art et de chemins de défrètement. Les réseaux de drainage touchés seront remis en état de fonctionnement. Enfin les délaissés d'emprise de l'actuelle RD419 seront remis en culture.

Le tracé de la déviation a été ajusté de façon à perturber le moins possible le cours d'eau Elbaechlein. Deux franchissements de ce cours d'eau sont malgré tout nécessaires. Des ouvrages hydrauliques larges seront créés avec banquettes de terre pour permettre le passage des animaux et rétablir la continuité biologique du ruisseau. Les ouvrages préserveront le lit mineur naturel.

Les pertes de surfaces inondables du ruisseau seront compensées par la restauration de zones d'épandage de crues.

Une forêt alluviale sera plantée en continuité amont avec le secteur boisé initial impacté, sur des terrains éventuellement décaissés pour en augmenter l'inondabilité.

De petites zones humides avec une ou plusieurs mares seront créées, notamment vers l'extrémité aval en compensation des zones impactées, pour permettre en particulier aux batraciens potentiels de se reproduire.

Le projet entraîne une modification substantielle du paysage rural au Nord et à l'Ouest de RETZWILLER.

Pour les habitants du village, la déviation sera surtout visible côté Ouest, depuis le front bâti du lotissement récent.

Côté Nord, le canal et la ripisylve de l'Elbaechlein atténuent fortement la perception de la nouvelle route.

La stratégie d'aménagement s'articule autour de 4 grandes séquences paysagères distinctes en accord avec le paysage environnant.

## **VII - ENVELOPPE FINANCIERE PREVISIONNELLE**

Par délibération en date du 13 avril 2006, la Commission Permanente 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 n°4, dont la part de l'enveloppe financière prévisionnelle affectée aux travaux était sommairement estimée à un montant de 10 600 000 € TTC (valeur juin 2004).

Les études d'avant-projet conduisent à réévaluer cette enveloppe financière prévisionnelle affectée aux travaux au montant de 16 250 000 € TTC (valeur janvier 2007).

Il en résulte une enveloppe financière prévisionnelle pour l'opération qui s'élève à 21 000 000 € TTC (valeur janvier 2007) et qui se décompose de la manière suivante :

### **Opération routière :**

Etudes et contrôles (levés, sondages géotechniques, maîtrise d'œuvre, coordination SPS, reconnaissances archéologiques, contrôle extérieur, contrôle topographique, ...) 1 600 000 € TTC

Libération des emprises (déplacement réseaux, indemnisation SITA, ...) 600 000 € TTC

Travaux (marchés terrassements, assainissement, chaussées, ouvrages d'art et travaux divers) 16 250 000 € TTC

Protections acoustiques de façade des habitations 250 000 € TTC

---

Total opération routière 18 700 000 € TTC

### **Acquisitions foncières :**

Acquisitions de terrains et d'une propriété bâtie (section n°9 parcelle 64), acquisition ouvrage SITA 2 300 000 € TTC

---

**Total général :** 21 000 000 € TTC

Les principales causes de la réévaluation proposée à l'issue des études d'avant-projet sont les suivantes :

- Les indices des travaux publics ont augmentés de 11%, ce qui conduit à réévaluer l'enveloppe financière prévisionnelle de 1 150 000 € TTC.
- Les études géotechniques détaillées, réalisées au stade des études d'avant-projet, ont mis en évidence des sols particulièrement délicats (argiles, limons et marnes compressibles, très sensibles aux changements de teneur en eau et au remaniement) qui conduisent à prévoir les ouvrages géotechniques spécifiques suivants :
  - Le traitement des sols par colonnes ballastées et drains verticaux, compte tenu de leur compressibilité, pour un montant de 2 400 000 € TTC ;
  - le traitement à la chaux et au liant hydraulique de l'arase des terrassements, compte tenu de l'état hydrique des sols, pour un montant de 200 000 € TTC ;
  - à la base des remblais, des matériaux d'apport insensible à l'eau et drainants jusqu'à 0,6 mètre minimum au dessus du terrain naturel et un

enrochement des pieds de talus situés en zone inondable, ce qui représente un surcoût de 500 000 € TTC ;

- des fondations spéciales pour les ouvrages d'art, pour un montant de 400 000 € TTC ;
- Une augmentation de 300 000 € TTC du coût des aménagements paysagers par rapport à l'estimation des études préliminaires, pour tenir compte des mesures compensatoires prévus par l'étude d'impact (plantation de forêt alluviale en continuité amont avec le secteur boisé existant, reboisement autour du site de SITA, densification du cortège végétal du cours d'eau,...);
- Une augmentation du coût des ouvrages hydrauliques de rétablissement du ruisseau Elbaechlein, suite aux approfondissements des études environnementales qui conduisent à réduire la longueur de couverture du cours d'eau et donc à prévoir des soutènements des talus routiers, ce qui représente une augmentation de 350 000 € TTC.

Par ailleurs, des ouvrages et mesures compensatoires non prévus initialement ont dû être intégrés au stade des études d'avant-projet :

- La réalisation de murs de soutènement sur 75 mètres à proximité du giratoire SITA, afin d'éviter la déviation de l'Elbaechlein, pour un montant de 350 000 € TTC ;
- Des dispositifs des protections acoustiques de façade des habitations pour 250 000 € TTC ;

Le coût des acquisitions foncières a été estimé par la Trésorerie Générale du Haut-Rhin à 478 134 € TTC, auquel il convient de prévoir des indemnités pour dépréciation de surplus et des frais de géomètre, soit un montant total arrondi à 500 000 € TTC.

Le projet nécessitera également l'acquisition d'une propriété bâtie située à proximité du giratoire Est, estimée sommairement à 400 000 € TTC, ainsi que l'ouvrage de franchissement du canal du Rhône au Rhin pour l'accès à SITA, pour un montant de 1 340 955,51 € TTC.

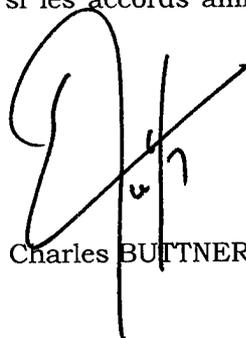
Le montant total arrondi des acquisitions foncières s'élève donc à 2 300 000 € TTC.

## **IX - CONCLUSION**

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

- approuver le bilan de la concertation au titre de l'article L.300-2 et suivants du Code de l'Urbanisme décrit au rapport ;
- approuver les études d'avant-projet;
- arrêter le programme de l'opération présenté au rapport ;
- fixer l'enveloppe financière prévisionnelle de l'opération au montant estimé de 21 000 000 € TTC (valeur janvier 2007) et dont la décomposition figure au rapport ;
- inscrire sur l'opération AR11 « RD419 – déviation de RETZWILLER » un complément d'AP de 8 055 000 € TTC sur la durée de l'opération en DM 1 2007. Les AP nécessaires aux acquisitions foncières seront inscrites ultérieurement, les acquisitions ne devant pas intervenir avant quelques années ;
- solliciter l'ouverture de l'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique, ainsi que la mise en compatibilité des documents d'urbanisme si nécessaire ;
- décider expressément de recourir à l'expropriation si les accords amiables ne peuvent intervenir.

Je vous prie de bien vouloir en délibérer.

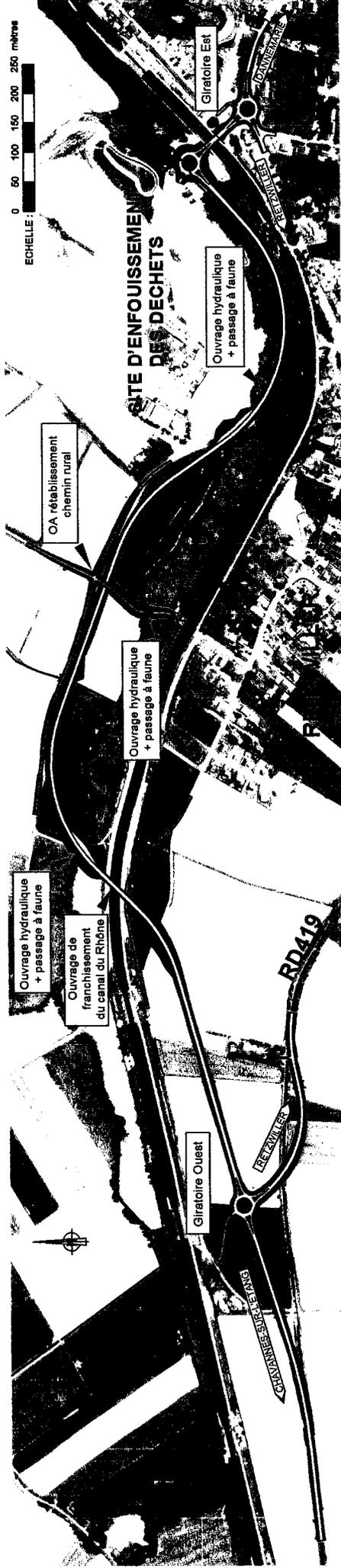


Charles BUTTNER



# RD419 – DEVIATION DE RETZWILLER ETUDES D'AVANT-PROJET

**Vue en plan**



**Profil en long**

← CHAVANNES-SUR-L'ETANG

