

Service instructeur

Direction des Routes et des Transports
Service des Grands Projets Routiers

3^{ème} Commission - N° 2007/II - 3^e/16

Services consultés

Direction des Opérations Foncières

RD419 – DEVIATION DE BALLERSDORF

Résumé : *Le présent rapport a pour objet d'arrêter le programme, d'approuver les études d'avant-projet et de fixer l'enveloppe financière prévisionnelle de l'opération de déviation de la RD419 à BALLERSDORF, au montant de 12 M€ TTC (valeur janvier 2007), 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 BALLERSDORF s'inscrit dans le cadre du programme des déviations des communes de RETZWILLER, DANNEMARIE et BALLERSDORF.

Par délibération du 8 juillet 2005, la Commission Permanente a approuvé le choix de la variante n°4 comme solution retenue à l'issue des études préliminaires de l'opération, décidé d'engager les études d'avant-projet, d'étudier la demande du Conseil Municipal de BALLERSDORF d'abaissement du profil en long au droit du passage supérieur agricole Est.

II – PROGRAMME DE L'OPERATION

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

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

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

- un carrefour giratoire sur la RD419 existante à l'intersection avec le chemin rural, anciennement CD419 ;
- un tronçon rectiligne qui longera la lisière forestière du Hasenberg, puis interceptera un chemin rural (vers HAGENBACH), rétabli par un passage inférieur ;
- le comblement d'un étang ;
- une courbe pour contourner plus loin une colline à travers des terrains agricoles ;
- un passage en déblais de manière à rétablir un chemin rural en passage supérieur, en rendant l'ouvrage le moins perceptible possible ;
- une courbe pour infléchir le tracé vers le sud jusqu'à l'intersection avec l'actuelle RD419, gérée à nouveau par un carrefour giratoire.

Les principales mesures prévues en matière de réduction et de compensation des impacts sur l'environnement doivent être 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.

III - 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 avec l'ajout 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.

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

Les accès aux champs seront maintenus grâce à un chemin de défrètement le long de la route, côté Nord.

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.

IV – 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 améliorer les conditions de sécurité.

Grâce notamment au délestage, l'impact sur l'air à BALLERSDORF sera positif puisque la pollution dans la traversée du village baissera de 73%.

La mise en service de la déviation de BALLERSDORF entraînera également une baisse supérieure à 8 dB(A) des niveaux sonores au centre de l'agglomération. Les objectifs réglementaires sont respectés. En périphérie, pour les maisons les plus proches de la déviation, une augmentation du niveau de bruit devrait être observée, toutefois, les objectifs réglementaires de protection contre le bruit seront largement respectés. En conclusion, à l'issue des études d'avant-projet, il s'avère qu'aucune protection phonique ne sera nécessaire.

Le projet consommera environ 9 ha de terres agricoles, en majorité d'assez bonnes terres de labour et entraînera une certaine destructuration du parcellaire. Il recoupera plusieurs chemins d'exploitation.

Pour réduire l'impact sur l'agriculture, le tracé a été ajusté au mieux notamment en passant en bordure de forêt. Une opération d'aménagement foncier pourra accompagner le projet pour reconstituer des parcelles. Les accès et chemins seront rétablis par la création d'ouvrages d'art et de chemins de défrètement. Enfin les délaissés d'emprise de l'actuelle RD419 seront remis en culture.

Le passage en bordure de forêt nécessitera un déboisement d'environ 20 ares, compensé par un reboisement dans les surfaces enclavées entre la déviation et la forêt. Un soin particulier sera apporté à la reconstitution des lisières pour réduire la perturbation créée sur le biotope forestier et la lisière.

Afin d'assurer la sécurité des usagers vis-à-vis des risques induits par les traversées de la faune (collisions, pertes de contrôle,...), des clôtures longeront la déviation au droit de la zone forestière.

Les franchissements de deux cours d'eau, le Weihergraben et le Roesbach, sont nécessaires, dans un secteur potentiellement inondable. Des ouvrages hydrauliques larges seront créés pour rétablir les ruisseaux et l'écoulement des crues. L'ouvrage de franchissement du Weihergraben sera élargi pour permettre le passage de la petite faune et rétablir la continuité biologique du ruisseau. Les ouvrages préserveront le lit mineur naturel.

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

Les berges des ruisseaux seront revégétalisées.

Le projet nécessite le comblement d'un étang de pêche, d'un faible intérêt écologique. En compensation, une mare de substitution à vocation écologique sera créée côté Nord de la déviation, à proximité de la forêt, notamment pour les batraciens et les insectes.

Deux grandes séquences paysagères ont été identifiées :

- Une séquence Ouest de connivence naturelle avec la prairie humide et la lisière forestière ;
- Une séquence Est en harmonie avec l'ambiance rurale caractérisée par des arbres fruitiers isolés ou en lignes accompagnant les ondulations du terrain naturel.

L'aménagement paysager proposé contribue à intégrer discrètement le projet tout en lui offrant une identité. Les actions suivantes sont prévues :

- Cicatriser l'écosystème forestier et contribuer aux compensations environnementales (reboisement, reconstitution de lisière, mare de substitution,...)
- Atténuer la pression visuelle des émergences de la route sur les riverains (végétalisation des talus de remblais, modelages complémentaires pour gommer les talus techniques,...)
- Renforcer la lisibilité des entrées de la déviation (plantations couvre-sols sur les giratoires, haies accompagnant les courbes extérieures des accès de BALLERSDORF, alignement d'arbres en retrait,...)
- Discrétiser les bassins d'assainissement et dessiner leurs contours de manière à permettre un bon réaménagement des parcelles agricoles (rideaux de végétation,...)
- Choisir des essences adaptées aux milieux traversés.

V - ENVELOPPE FINANCIERE PREVISIONNELLE

Le coût prévisionnel de l'opération, au stade des études d'avant-projet, est estimé à 12 000 000 € TTC (valeur janvier 2007) et 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, ...)	1 000 000 € TTC
--	-----------------

Libération des emprises (déplacement réseaux, ...)	200 000 € TTC
--	---------------

Travaux (marchés terrassements, assainissement, chaussées, ouvrages d'art et travaux divers)	10 600 000 € TTC
--	------------------

Total opération routière	11 800 000 € TTC
--------------------------	------------------

Acquisitions foncières :

Acquisitions de terrains	200 000 € TTC
--------------------------	---------------

Total général :	12 000 000 € TTC
------------------------	-------------------------

L'estimation du maître d'œuvre au stade des études préliminaires (valeur juin 2004) montrait la compatibilité de la solution retenue avec la part de l'enveloppe financière prévisionnelle affectée aux travaux d'un montant de 6 200 000 € TTC.

Par conséquent, il n'était pas nécessaire de réévaluer cette enveloppe financière prévisionnelle.

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

- Les indices des travaux publics ont augmenté de 11%, ce qui conduit à réévaluer l'enveloppe financière prévisionnelle de 680 000 € TTC.
- Par rapport à la variante retenue au stade des études préliminaires, le tracé a été ajusté pour tenir compte du positionnement précis d'un gazoduc. Un étang se trouve devoir être comblé et une mare de substitution est créée. Cette adaptation représente un surcoût estimé à 140 000 € TTC.
- Les prix généraux (installations de chantier, signalisation de chantier,...) représentent 7% du montant des travaux contre 5% au stade des études préliminaires, au vu des appels d'offres les plus récents, ce qui conduit à une augmentation de 480 000 € TTC.
- Les études d'avant-projet ont intégré les données géotechniques qui conduisent à prévoir :
 - des terrassements spéciaux, compte tenu de la compressibilité des sols, pour un montant de 1 950 000 € TTC ;
 - le traitement à la chaux de l'arase des terrassements, compte tenu de l'état hydrique des sols, pour un montant de 50 000 € TTC ;
 - une couche de forme de chaussée plus épaisse, pour un montant de 130 000 € TTC ;
 - des modifications sur les fondations et les murs des ouvrages d'art, pour un montant de 870 000 € TTC ;

Par ailleurs, des prestations non prévues initialement ont dû être intégrées au stade des études d'avant-projet :

- la création de déviations provisoires des chemins ruraux pour réaliser les ouvrages d'art pour un montant de 50 000 € TTC ;
- la fourniture et la mise en œuvre de clôture pour la faune pour un montant de 50 000 € TTC.

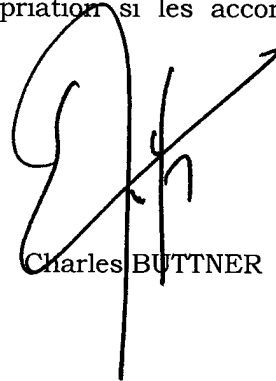
Le coût des acquisitions foncières a été estimé par la Trésorerie Générale du Haut-Rhin – Service des Domaines à 179 940 € TTC, auquel il convient de prévoir des indemnités pour dépréciation de surplus et des frais de géomètre, soit un montant total arrondi à 200 000 € TTC.

VI - CONCLUSION

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

- ❖ 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 12 000 000 € TTC (valeur janvier 2007) et dont la décomposition figure au rapport ;

- ❖ inscrire sur l'opération AQ11 « RD419 – déviation de BALLERSDORF » un complément d'AP de 3 300 000 € 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.



Charles BUTTNER

RD419 - Déviation de BALLERSDORF

ETUDES D'AVANT-PROJET

