

Service instructeur
Service Grands Projets Routiers

N° 2008-33-11

Service consulté
Direction des Affaires Juridiques

**RD 419 - Déviation de BALLERSDORF
Déclaration de projet**

Résumé : Le présent rapport a pour objet, à l'issue de l'enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique, de proposer à votre Commission de prendre acte de l'avis favorable du commissaire enquêteur, avec réserve et recommandation, et de prononcer la déclaration de projet de l'opération.

I - PRÉAMBULE

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 23 mars 2007, le Conseil Général a arrêté le programme définitif, a approuvé les études d'avant-projet et le coût prévisionnel de l'opération au montant de 12 M€ TTC (acquisitions foncières comprises), a sollicité l'ouverture de l'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique et a décidé de recourir à l'expropriation si les accords amiables ne peuvent intervenir.

L'arrêté préfectoral n° 2007-2758 du 2 octobre 2007 a prescrit l'ouverture d'enquêtes publiques conjointes :

- sur la déclaration d'utilité publique du projet ;
- sur la mise en compatibilité du plan local d'urbanisme de la commune de BALLERSDORF ;
- sur l'autorisation requise au titre des articles L 214-1 et suivants du code de l'environnement (loi sur l'eau) ;
- sur le classement de cette déviation en route départementale.

Ces enquêtes se sont déroulées du 22 octobre 2007 au 22 novembre 2007 inclus.

A l'issue de ces enquêtes, le commissaire enquêteur a remis, en date du 17 décembre 2007, ses conclusions au Préfet.

II - RESULTATS DE LA CONCERTATION ET DE L'ENQUÊTE PUBLIQUE

A) CONCERTATION :

Plusieurs réunions de présentation des études ont été organisées en présence des élus municipaux de BALLERSDORF de juin 2004 à décembre 2006.

Une réunion d'information spécifique s'est tenue le 11 octobre 2004 en présence des exploitants agricoles concernés par le tracé de la déviation.

B) AUTRES CONSULTATIONS :

Le projet de déviation de la RD419 à BALLERSDORF a fait l'objet d'une concertation préalable très variée et très complémentaire dont les étapes les plus significatives sont les suivantes:

► Consultations :

La Chambre d'agriculture du Haut-Rhin, consultée par courriers en date du 30 août 2004 et du 5 janvier 2007, a signalé :

- être favorable à un aménagement foncier sur l'ensemble du territoire communal ;
- que les chemins de défrèvement des parcelles agricoles sont susceptibles d'être empruntés par des engins agricoles fortement chargés ainsi que des grumiers ;
- n'être pas favorable à une consommation supplémentaire de terre agricole pour la compensation de perte de zone inondable à proximité des ruisseaux.

La Direction Régionale de l'Environnement, consultée par courriers du 24 août 2004 et du 5 janvier 2007, a souhaité que soient privilégiées les variantes qui impactent au minimum le milieu naturel et donc de mettre en œuvre celle qui présente l'avantage de ne pas fractionner le milieu forestier.

La Direction Départementale de l'Agriculture et de la Forêt, consultée par courriers du 24 août 2004 et du 5 janvier 2007 n'a pas fait d'observations.

C) ENQUETE PUBLIQUE :

A l'issue des enquêtes publiques, le Commissaire Enquêteur a, dans ses conclusions, émis des avis favorables.

L'avis favorable au classement de l'actuelle RD 419 desservant la commune de BALLERSDORF en voirie communale est assorti de la réserve suivante :

- le transfert de la RD 419 en voirie communale devra s'effectuer voirie en bon état.

L'avis favorable à la mise en compatibilité du PLU de la commune de BALLERSDORF est assorti de la recommandation suivante :

- modifier la surface de l'emplacement réservé n°12 tel qu'il apparaît dans le tableau figurant en pièce 4 du dossier de PLU approuvé.

Le Préfet du Haut-Rhin, dans son courrier du 9 janvier 2008, a fait part de l'observation de la Chambre d'Agriculture qui remarque que les plans soumis à enquête publique ne rendent pas compte de la proposition de tracé du carrefour giratoire de raccordement Ouest (raccordement à la RD 419 et à la déviation de DANNEMARIE) dans sa globalité. Cet organisme estime que si l'on intègre au projet la future déviation de DANNEMARIE, la consommation foncière sera plus importante et qu'elle aura un impact conséquent sur l'agriculture.

Cette observation appelle la réponse suivante : l'enquête publique dont il est question concerne l'opération de la déviation de la RD419 à BALLERSDORF qui fait partie du programme comprenant les trois opérations distinctes de déviations de la RD 419 à BALLERSDORF, RETZWILLER et DANNEMARIE. Le tracé de ces trois déviations figure sur les pages 12 et 16 de l'étude d'impact et l'appréciation des impacts de ce programme est traitée à partir de la page 12 de l'étude d'impact. Le plan général des travaux de la déviation de la RD419 à DANNEMARIE n'a pas vocation à figurer dans le dossier d'enquête de la déviation de RETZWILLER.

La Chambre d'Agriculture relève également que les accès aux carrefours giratoires à l'Est et à l'Ouest nécessitent beaucoup d'espace agricole, en voie de raréfaction dans le Département et suggère que soit emprunté la route départementale existante.

Les rectifications de tracé des chaussées existantes à l'approche des carrefours giratoires d'extrémité sont nécessaires pour les branches en direction de BALLERSDORF afin d'éviter leur interférence avec la branche portant la déviation. Leurs caractéristiques géométriques sont définies par les normes routières qui garantissent un bon niveau de sécurité et de fonctionnement.

III - DECLARATION DE PROJET

C'est dans ce contexte, conformément aux termes de l'article L.126-1 du Code de l'Environnement, que la déclaration de projet préalable à l'édition de l'arrêté préfectoral portant déclaration d'utilité publique :

- mentionne l'objet de l'opération tel qu'il figure dans le dossier soumis à l'enquête ;
- comporte les motifs et considérations qui justifient le caractère d'intérêt général ;
- indique, le cas échéant, la nature et les motifs des principales modifications qui, sans en altérer l'économie générale, sont apportées au projet au vu des résultats de l'enquête publique.

Conformément aux termes de la loi du 27 février 2002, la délibération de la Commission Permanente tiendra lieu de déclaration de projet.

A) OBJET DE L'OPÉRATION TEL QU'IL FIGURE DANS LE DOSSIER SOUMIS À L'ENQUÊTE

1. Objectifs de l'opération

La commune de BALLERSDORF est traversée par la RD 419, classée route à grande circulation, qui représente l'axe structurant majeur d'orientation Est - Ouest du réseau routier Sundgauvien.

Le trafic moyen journalier annuel (TMJA) est de 6 557 véhicules / jour, dont un taux de poids lourds de 6,3 % (données 2005).

Ce trafic se traduit pour les habitants de BALLERSDORF et pour les riverains de la RD 419 en particulier, par une altération progressive de la qualité de vie (dégradation de l'ambiance sonore et de la qualité de l'air, aggravation de l'insécurité routière notamment).

L'opération consiste à dévier la RD 419 existante à hauteur de l'agglomération de BALLERSDORF.

Elle se situe exclusivement sur le ban communal de BALLERSDORF.

Cette déviation, objet de la présente enquête, a ainsi pour objectifs de :

- dévier le trafic de transit hors de l'agglomération de BALLERSDORF ;
- diminuer les nuisances subies par les riverains ;
- améliorer leur sécurité.

Par conséquent, la déviation envisagée sera une route départementale pour des déplacements à moyenne et courte distance.

Cette déviation fait également partie d'un programme constitué par les trois déviations de DANNEMARIE, BALLERSDORF et RETZWILLER.

2. Maîtrise d'ouvrage

La maîtrise d'ouvrage de cette opération est assurée par le Département du Haut-Rhin.

3. Description du projet

Le tracé en plan a une longueur d'environ 2 500 ml.

La déviation prend son origine à l'Ouest au niveau de la RD 419 existante, au droit de l'actuelle route départementale. Le raccord se fait par l'intermédiaire d'un carrefour giratoire à 3 branches (+ 1 pour le chemin de défrètement) : 1 branche pour la déviation et 2 branches pour la RD 419.

La déviation prend une direction Nord-Est, jusqu'à atteindre la lisière de la forêt. Une partie de la forêt sera à déboiser (environ 30 ares) Les mesures compensatoires suivantes seront appliquées : le tracé sera calé de façon à créer une surface équivalente de forêt à déboiser et de parcelles agricoles enclavées. Ces terrains agricoles, qui ne pourront plus être exploités, seront reboisés.

La déviation contourne la commune de BALLERSDORF par le Nord.

Elle intercepte un chemin rural (vers Hagenbach) qui sera rétabli par un passage inférieur. Juste après ce chemin, la déviation passe sur étang qui sera comblé entièrement.

La déviation intercepte également un chemin rural à l'Est qui sera rétabli par un passage supérieur. Ce rétablissement se situant à proximité d'un embranchement de chemins ruraux, le tracé sera calé de façon à simplifier au maximum les accès pour les agriculteurs.

La déviation se poursuit ensuite vers le Sud, jusqu'à rejoindre la RD 419. Comme précédemment, cette intersection est gérée par un carrefour giratoire (1 branche pour la déviation, 2 branches pour la RD 419 et 1 branche pour un chemin de défrètement).

Profil en travers type

Le profil en travers type apportant les conditions de sécurité nécessaires à l'aménagement des Routes Départementales nécessite une emprise moyenne de 25 mètres environ.

Cette emprise correspond à une chaussée de 2 x 3,50 mètres, des accotements de 2,75 mètres, des arrondis de talus de 1 mètre, un talus de pente 3 pour 2, un fossé stockeur étanche de type "sûr" (ne constituant pas un obstacle dur pour un véhicule effectuant une sortie de route) de pente 1 pour 4 et une zone de plantation ou de raccordement de 1 mètre. Ces caractéristiques correspondent aux recommandations techniques du guide d'Aménagement des Routes Principales (ARP) édité par le SETRA.

Profil en long

Le profil en long suit, sur la plus grande partie de la section courante, le terrain naturel, mais des remblais assez importants apparaissent de part et d'autre de l'ouvrage de rétablissement du chemin rural vers HAGENBACH. De même, des déblais significatifs sont nécessaires pour rétablir le chemin rural Est, qui ont pour conséquence de rendre moins perceptible la déviation.

Ouvrages d'art

Le projet de déviation de BALLERSDORF comporte plusieurs ouvrages :

- un ouvrage de franchissement du chemin rural vers HAGENBACH (OA1) ;
- un ouvrage de franchissement du chemin rural est (OA2) ;
- deux ouvrages hydrauliques de franchissement de ruisseaux (OH E1 et OH E2).

Ouvrage de franchissement du chemin rural vers HAGENBACH (OA1)

L'ouvrage de rétablissement du chemin rural vers HAGENBACH est un passage inférieur. Il permet de rétablir le chemin rural ainsi que deux fossés. Cet ouvrage est réalisé dans la zone de remblai (hauteur de remblai = 6,0 m environ). La structure retenue est de type portique sur pieux de 10,50 m d'ouverture.

Ouvrage de franchissement du chemin rural est (OA2)

L'ouvrage de rétablissement du chemin rural Est, quant à lui, est un passage supérieur. Au droit de cet ouvrage, la déviation de BALLERSDORF est en déblai sur une hauteur de 3,00 m environ ; le rétablissement est en remblai sur une hauteur de 3,40 m. La structure proposée pour le franchissement de la brèche est de type pont mixte à poutres métalliques de hauteur légèrement variable donnant un effet d'arc ; la portée de l'ouvrage est de 28,00 m.

Ouvrages hydrauliques OH E1 et OH E2

Ces ouvrages permettent le franchissement du Roesbach et du Weihergraben.

Les ouvrages de rétablissement proposés, permettent le passage de la crue centennale.

L'ouvrage sur le Weihergraben est de type « pont dalle », sans radier, enjambant le lit mineur et permettant le passage de la petite et de la moyenne faune. Les berges sont maintenues sous l'ouvrage, de part et d'autre du lit mineur, avec une largeur de 0,50 m d'un côté et de 2,0 m de l'autre côté. La hauteur de l'ouvrage est de 1,50 m, par rapport au niveau des berges actuelles, soit 3 m entre le fond du ruisseau et la cote de sous poutre.

Ce principe ne peut être adopté pour le franchissement du Roesbach en raison de contraintes techniques. Ce dernier est rétabli par un dalot de 2 m de large par 1,8 m de haut. L'ouvrage est enterré de 30 cm sous le niveau du fond du lit, de manière à reconstituer un lit naturel au dessus du radier béton. La hauteur hydraulique est par conséquent de 1,50 m.

4. Conditions d'exploitation de la voie

La déviation fera partie du domaine départemental. Elle sera classée dans les routes départementales.

La Direction des Routes et des Transports du Département du Haut-Rhin sera le gestionnaire de la voie et des carrefours créés. L'entretien et l'exploitation des aménagements projetés seront effectués par l'Unité Routière d Altkirch.

5. Interdiction d'accès

Les accès sur la déviation s'effectueront uniquement à partir des carrefours giratoires situés aux extrémités du projet.

Tous les accès aux propriétés privées seront rétablis, mais aucun accès direct à la déviation ne sera autorisé en dehors des carrefours précités.

Le plan d'interdiction des accès demandé à l'article L152-1 du Code de la Voirie Routière est annexé à la présente déclaration de projet (annexe 2).

6. Raccordement au réseau routier

Le raccordement du projet au réseau routier existant s'effectue :

- A l'Ouest sur la RD 419 à environ 600 mètres de l'entrée de l'agglomération de BALLERSDORF ;
- A l'Est sur la RD 419 à environ 600 mètres de l'entrée de l'agglomération de BALLERSDORF.

7. Rétablissement des communications

Les chemins agricoles et déplacements de la faune sont rétablis comme indiqué dans l'étude d'impact et conformément au plan général des travaux annexé à la présente déclaration de projet (annexe 1).

8. Principes de classement - déclassement

La voie nouvelle et les ouvrages d'art seront intégrés dans le patrimoine des routes départementales.

B) MOTIFS ET CONSIDÉRATIONS QUI JUSTIFIENT LE CARACTÈRE D'INTÉRÊT GÉNÉRAL

1. Nécessité de création d'une déviation

La mise en service de la déviation va avoir des effets positifs sur les déplacements, sur la sécurité et de manière plus générale, sur le cadre de vie des habitants de BALLERSDORF.

En effet, la déviation va permettre de supprimer le trafic de transit de l'agglomération.

La traversée de BALLERSDORF sera ainsi délestée en données de trafic actuel (estimation 2007) d'environ 5 300 véhicules/jour, dont 280 poids lourds, soit une réduction de trafic de 79%.

A l'horizon 2025 le délestage pourra atteindre (selon les taux de croissance de trafic précités) environ 6 900 véhicules/jour, dont 340 poids lourds, soit une réduction de trafic de 83%.

Cette baisse générale du trafic de transit va permettre d'améliorer la sécurité au sein de l'agglomération, ainsi que la qualité de l'air et le niveau de bruit, par une baisse de la pollution atmosphérique (poussières, gaz d'échappement, ...) et des émissions sonores.

Pour plus d'informations, le lecteur se reportera utilement à l'étude d'impact (partie G) et plus particulièrement aux chapitres 9 à 13.

Cet aménagement répond bien aux enjeux de cadre de vie, de sécurité et de circulation sur la section considérée.

2. Différents partis d'aménagement envisagés

- **Etudes préopérationnelles**

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.

Trois variantes côté Ouest (avec sous-variantes) et deux variantes côté Est ont été proposées.

Ces variantes étaient quasiment identiques du point de vue difficulté technique et coût.

En revanche, l'impact sur l'environnement était plus fort pour la variante 3 (traversées d'une grande unité d'intérêt écologique régional et de la zone à intérêt écologique et paysager « massifs forestiers et étangs du Haut Sundgau »).

Par délibération en date du 4 octobre 2002, la commune de BALLERSDORF s'est prononcée pour la variante n° 4.

- **Etudes Préliminaires**

- **Variante « 0 »**

L'option « zéro aménagement » constitue, a priori, la solution la moins dommageable pour l'environnement dans son ensemble.

Toutefois, elle présente l'inconvénient majeur de ne pas régler les problèmes engendrés par le trafic au centre de l'agglomération, notamment toutes les nuisances induites par la circulation routière, notamment des nombreux poids lourds (bruit, pollution de l'air, insécurité pour les piétons et les cyclistes, ...). Ne rien faire implique une dégradation du cadre de vie des riverains dans des proportions inacceptables.

Cette option « zéro aménagement » est donc non conforme aux objectifs du projet de déviation et aux orientations des documents d'urbanisme.

Présentation des partis et variantes :

4 variantes de tracé ont été soumises à concertation sur la base de la variante 4 des études préopérationnelles.

Parti d'aménagement A : Variante 1

La variante 1 consiste à passer le plus au Nord du village. Cette variante coupe la forêt sur 350 m ce qui conduit à prévoir un passage à faune et passe au Nord des étangs ; le chemin forestier qui longe les étangs est rétabli par un passage inférieur, de même que le chemin rural situé à l'Est des étangs.

Parti d'aménagement B : Variantes 2a et 2b

La variante 2 consiste à passer un peu plus au Sud que la variante 1, contournant la forêt, passant sur un étang et remontant le fond de vallon au Nord du village. Cette variante fait l'objet de 2 sous-variantes, l'une 2a proposant un ouvrage sur l'étang afin de conserver les activités autour de cet étang, l'autre 2b consistant à combler l'étang sur la largeur nécessaire au passage de la déviation (le rétablissement du chemin forestier se fait par un carrefour plan) ; le chemin rural à l'est est rétabli par un passage inférieur.

Parti d'aménagement C : Variantes 3a et 3b

La variante 3 consiste à conserver le tracé 1 à l'Est (évitant les étangs et la proximité du village) y compris le rétablissement du chemin forestier au Nord des étangs, et à rejoindre le tracé 2 à l'Ouest (évitant la forêt) ; le chemin rural à l'Est est rétabli par un passage inférieur.

Lors de la concertation avec les élus municipaux de BALLERSDORF, le souhait a été émis qu'une solution de rétablir en passage supérieur le chemin agricole Est sur la base de la variante 3 soit étudiée, afin de faciliter le franchissement de cet ouvrage par des engins agricoles volumineux et limiter l'impact visuel et sonore de la déviation. Cette sous-variante 3b a été étudiée.

Parti d'aménagement D : Variante 4

Sur la base de la variante 3b, la variante 4 consiste à prévoir l'aménagement du carrefour giratoire Est à mi-distance des deux virages précédent l'entrée Est de BALLERSDORF, pour assurer une meilleure lisibilité et visibilité de l'aménagement.

3. Les raisons du choix de la solution retenue

Le tracé de la variante 4 (commun aux variantes 3 et 4 et aux partis C et D) a été retenu car il permet de combiner les avantages :

- de la variante 1 à l'Est : meilleur éloignement du village, moindre perturbation du vallon humide et des étangs ;

- de la variante 2 à l'Ouest, évitant une atteinte forte au massif forestier.

En outre il offre le meilleur équilibre entre remblais et déblais.

Par contre il entraîne un impact agricole important et empiète sur le gazoduc, ce qui après étude plus précise et concertations, va amener à rechercher des ajustements locaux du tracé et du profil.

D'Est en Ouest, les ajustements ont porté sur les points suivants :

- Le rétablissement du chemin rural Est (choix de la sous-variante 3b) : ce chemin sera rétabli par un passage supérieur, la déviation étant légèrement encaissée dans l'ensellement du relief et le chemin légèrement surélevé en remblai ; le repositionnement du tracé permet en outre de raccorder dans de meilleures conditions les trois chemins agricoles qui divergent en "patte d'oie" vers le Nord.
- Le passage des étangs : plutôt que de les contourner tous au Nord et d'écorner la forêt, il a été décidé en accord avec la municipalité et le propriétaire initial du petit étang Nord, de passer sur cet étang et de le combler ; en effet cet étang présente peu d'intérêt sur le plan humain comme sur le plan écologique, et cette solution permet de préserver la forêt tout en restant à distance du village, et de réduire l'impact agricole.
- Le gazoduc : le tracé envisagé de la variante 4 dans la partie Ouest longe et franchit la canalisation de gaz, à proximité de la forêt. Afin d'apporter une meilleure réponse technique et réglementaire, un décalage soit vers le Sud, soit vers le Nord est nécessaire. Le décalage côté Nord a été choisi en concertation, afin de limiter l'impact agricole et de favoriser l'insertion paysagère du projet ; cette option présente l'inconvénient de toucher la lisière forestière (dans un secteur non particulièrement sensible).

L'analyse des différents partis d'aménagement a conduit le maître d'ouvrage à privilégier le parti d'aménagement D (variante n° 4). La concertation a abouti à une conclusion également favorable à cette solution.

Les raisons de ce choix peuvent être résumées de la manière suivante :

- moindre impact sur l'environnement ;
- moindre impact sur le paysage ;
- meilleure attractivité pour le trafic de transit.

Cet aménagement répond aux objectifs de l'opération (sécurité, niveau de service, amélioration du cadre de vie). La variante 4 possède de plus de bonnes caractéristiques fonctionnelles, tout en s'inscrivant au mieux dans les contraintes économiques et environnementales. C'est la solution retenue par le Maître d'ouvrage.

4. Mesures prises pour réduire ou compenser l'impact sur l'environnement

- Le projet n'aura pas d'impact significatif sur le climat, si ce n'est très localement sur le microclimat dans les fonds humides, du fait de l'influence des remblais.
 - Sur les terrains et les sols, la réalisation du projet entraîne une consommation de terrain de 12 hectares au total, ainsi que le creusement d'un volume de déblais de 86 000 m³ environ et la mise en remblais de 38 000 m³ de matériaux ; seule une petite partie des déblais est réutilisable pour les remblais, et 18 000 m³ de matériaux devront être apportés de l'extérieur.
- *La terre végétale des zones décapées sera stockée et réutilisée.*

- ▶ *Des précautions appropriées seront prises dans les secteurs de terrains peu stables (purges, mise en place de drains, pré-chargement, traitement des matériaux).*
- ▶ *Les matériaux d'apports extérieurs seront contrôlés de bonne qualité et non polluants.*
- Le projet aura peu d'impact sur les eaux souterraines : il recoupe des écoulements à faible profondeur mais ne touche aucune nappe phréatique ni aucun site de captage d'eau potable.
- En surface, le projet recoupe plusieurs fossés et les ruisseaux Roesbach et Weihergraben ainsi que leur zone potentiellement inondable. Un petit étang sera comblé sous le remblai de la route.
Les eaux de ruissellement sur la chaussée sont susceptibles de dégrader le milieu naturel en aval (eaux superficielles et souterraines).
- ▶ *L'écoulement des ruisseaux et fossés sera rétabli au moyen d'ouvrages adaptés ; les ouvrages du Roesbach et du Weihergraben seront largement dimensionnés pour les crues.*
- ▶ *L'impact du remblai en zone inondable sur le stockage des eaux de crues, sera compensé par la participation du Conseil Général au projet communal de construction de bassins de rétention à l'amont du village.*
- ▶ *Le comblement de l'étang sera compensé par la création d'une mare de substitution à vocation écologique.*
- ▶ *Les eaux de ruissellement sur la chaussée seront recueillies dans un dispositif d'assainissement étanche, puis dépolluées et régulées dans trois bassins multifonctions avant rejet dans le milieu naturel.*
- ▶ *Des précautions seront prises lors des travaux pour limiter les risques de pollutions et de dépôts de matières en suspension.*
- La réalisation du projet portera atteinte à des milieux naturels : hormis quelques arbres isolés, un petit étang artificialisé et les milieux banals traversés dans l'espace agricole, les impacts principaux concernent la lisière forestière (emprise sur 20 ares de forêt) et les prairies humides du vallon du Roesbach (aucune espèce ou biotope d'intérêt patrimonial élevé n'est touchée ou menacée). Le projet entraîne aussi un effet de coupure sur le déplacement des animaux (il ne touche cependant aucun axe important) et sur la continuité du milieu lié aux cours d'eau.
- ▶ *Reboisement compensatoire, dans les terrains enclavés entre déviation et forêt.*
- ▶ *Création d'une mare pour les batraciens, en compensation du comblement de l'étang.*
- ▶ *Les plantations d'arbres et la végétalisation des talus et délaissées dans le cadre des aménagements paysagers, apporteront une compensation aux impacts divers.*
- ▶ *L'effet de coupure sur les milieux humides liés aux ruisseaux sera réduit par l'aménagement d'un passage pour la petite faune dans l'ouvrage rétablissant le Weihergraben, et par la revégétalisation des berges des ruisseaux en amont et en aval.*
- ▶ *Le long du passage en lisière de forêt et jusqu'à une certaine distance de part et d'autre, une clôture réduira les risques de collisions et de mortalité des animaux.*
Cette clôture augmente toutefois l'effet de barrière et de cloisonnement des populations animales.
- ▶ *Pour rétablir partiellement les possibilités de passages et les connexions entre milieux de vie, d'une part des passages busés seront aménagés sous remblai pour la petite faune (outre l'ouvrage du Weihergraben cité ci-dessus), et d'autre part, lors de la réalisation de la déviation de DANNEMARIE, un passage spécifique pour la grande faune sera réalisé à proximité de l'axe principal de déplacement qui relie les massifs forestiers au Nord et au Sud.*

- Les aménagements n'auront aucun impact significatif sur le patrimoine culturel ; le risque de découvertes archéologiques est limité dans ce secteur.
- ▶ *En cas de découvertes fortuites par suite des travaux, l'inventeur des objets et le propriétaire seront tenus d'en faire la déclaration immédiate au maire de la commune, qui la transmettra sans délai au préfet, conformément à l'article L. 531-14 du Code du Patrimoine.*
- Dans le paysage, le principal impact du projet est de créer une nouvelle infrastructure au sein d'un espace rural tranquille. La déviation sera très peu visible depuis le village, à l'exception d'un petit quartier récemment implanté sur la crête de la colline au Nord.
- ▶ *Le programme d'aménagements paysagers vise à cicatrifier les impacts sur les structures végétales, à discrétiser les aménagements techniques, et surtout à intégrer discrètement le projet tout en lui créant une identité, une lisibilité ; cela au moyen de plantations de haies, d'arbustes, d'arbres fruitiers,... adaptées aux différentes séquences du paysage traversé.*
- La réalisation de la déviation routière aura un impact important sur l'agriculture, présente tout au long du tracé : emprise de 11,5 hectares sur d'assez bonnes terres, déstructuration du parcellaire d'exploitation, recoupement de chemins et de réseaux de drainage.
- ▶ *Mise en œuvre d'une opération d'aménagement foncier pour restructurer le parcellaire et répartir le prélèvement foncier entre les différents propriétaires et exploitants.*
- ▶ *Rétablissement des accès par des ouvrages d'art permettant le franchissement des deux principaux chemins, et par l'aménagement d'un chemin latéral tout le long du côté Nord.*
- ▶ *Reconnexion des réseaux de drainage et remise en état de toute clôture ou installation touchée.*
- ▶ *Démolition et remise en état de culture des délaissées d'emprise de l'actuelle RD 419 à l'Ouest et à l'Est.*
- L'emprise du projet et l'aménagement d'un bassin d'eaux pluviales touche le massif forestier et entraîne un déboisement de 30 ares environ.
- ▶ *Les terrains enclavés entre déviation et forêt seront reboisés en compensation.*
- ▶ *Les chemins de desserte forestière seront rétablis.*
- En ce qui concerne les loisirs, le projet recoupe des itinéraires de promenade à pied et à VTT, coupe et perturbe un lot de chasse et supprime un étang de pêche privé.
- ▶ *Les axes de déplacement de loisirs seront rétablis en même temps que les accès agricoles et sylvicoles.*
- Le projet n'aura aucun impact sur l'habitat, ni sur les activités (hormis l'agriculture) et les équipements.
- Sur les déplacements, le principal impact du projet est positif : en déviant le trafic de transit de la RD 419 hors du village de BALLERSDORF, la déviation améliorera largement l'agrément et la sécurité des déplacements internes au village.
A l'extérieur, les axes de déplacements agricoles, sylvicoles et de loisirs seront rétablis.
- L'impact du projet sur le bruit sera d'abord positif au centre de BALLERSDORF : les études acoustiques indiquent une forte baisse des niveaux de bruit pour les riverains de l'actuelle RD 419.

A l'extérieur au Nord, quelques habitations seront exposées à distance au bruit de la déviation ; les études montrent que les niveaux sonores générés par la voie nouvelle sont conformes au cadre réglementaire, et ne nécessitent aucune protection acoustique particulière.

- De même les effets du projet sur la pollution de l'air seront positifs : les études de simulation menées indiquent une baisse de 75 % des concentrations en polluants au centre du village, et une baisse globale incluant la déviation elle-même, en raison de la fluidité du trafic et des bonnes conditions de dispersion des polluants autour de la nouvelle route.
- Les effets sur la santé seront positifs, en liaison avec la diminution des pollutions et du bruit dans le village de BALLERSDORF.

Il en sera de même pour la sécurité routière, puisque le projet réduira dans les zones urbaines de BALLERSDORF, l'interférence entre le trafic de transit et les trafics locaux.

- Le projet est compatible avec le Schéma Directeur du Sundgau et avec le PLU de la commune de BALLERSDORF ; néanmoins il touche un emplacement réservé au PLU (pour une installation d'épuration des eaux), nécessitant une mise en compatibilité du PLU.
- Le projet respecte les servitudes d'utilité publique en vigueur, liées au gazoduc et autres réseaux techniques, et il ne touche pas la forêt communale soumise au régime forestier.
 - ▶ *Les réseaux touchés seront rétablis.*
- Les travaux d'aménagement, réalisés par phases sur deux années, entraîneront des gênes et des dommages temporaires : perturbation des circulations routières et sur les chemins ruraux, nuisances, risques de pollutions et d'accidents liés au chantier, dépôts de matériaux...
 - ▶ *Réparation des dégâts éventuellement commis sur les parcelles, clôtures, réseaux.*
 - ▶ *Dispositifs de sécurité sur le chantier.*
 - ▶ *Des mesures de limitation des risques de pollution, des eaux d'une part, de l'air et des sols d'autre part, seront mises en oeuvre.*

L'ensemble des mesures prévues en faveur de l'environnement, pour réduire ou compenser les impacts négatifs, est estimé à un coût de 3 500 000 € hors taxes, soit 39,5 % du coût total des travaux.

5. Appréciation sommaire des dépenses

Etudes :	0,80 M€
Dégagement des emprises :	0,20 M€
Travaux :	10,60 M€
Contrôle des travaux :	0,20 M€
Acquisitions foncières (1) :	0,20 M€
TOTAL ETUDES, ACQUISITIONS FONCIERES ET TRAVAUX	12,00 M€

Le Coût de l'opération est supporté intégralement par le Département du Haut Rhin.

(1) L'estimation sommaire et globale des terrains d'emprise du projet de déviation, effectuée par la Direction Générale des Impôts en date du 24 janvier 2007, est évaluée à 179 940 € TTC, pour des biens d'une surface de l'ordre de 15 ha. A cette estimation s'ajoutent les indemnités pour dépréciation de surplus et les frais de géomètre.

Le montant total arrondi des acquisitions foncières s'élève donc à 200 000 € TTC.

6. Compatibilité avec les documents d'urbanisme

Au PLU de BALLERSDORF, aucun emplacement réservé propre à l'opération ne permet de préserver l'emprise du projet. En outre, le projet intercepte sur une faible surface un emplacement réservé au profit de la Communauté de Communes destiné à la réalisation d'une station d'épuration. Il y a donc eu lieu de prévoir une procédure conjointe de mise en compatibilité en application des articles L 123-16 et suivants du Code de l'Urbanisme.

C) NATURE ET MOTIFS DES PRINCIPALES MODIFICATIONS QUI SONT APPORTÉES AU PROJET AU VU DES RÉSULTATS DE L'ENQUÊTE PUBLIQUE

Le Commissaire Enquêteur ayant émis un avis favorable avec une réserve et une recommandation, il n'y a pas lieu de modifier les principales caractéristiques du projet soumis à l'enquête.

La réserve du Commissaire Enquêteur appelle les remarques suivantes :

- avant le transfert dans le domaine public communal, un état des lieux contradictoire pourra être opéré et donner lieu, le cas échéant, à une réfection totale ou partielle, en concertation avec la commune.

La recommandation du Commissaire Enquêteur appelle les remarques suivantes :

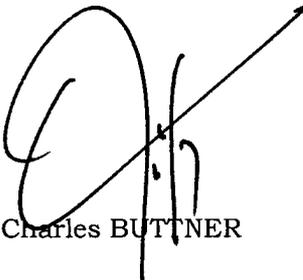
- le plan de zonage au 1/7500^e dont il est question sera mis à jour est transmis à la Préfecture pour être pris en compte.

IV - CONCLUSION

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

- prendre acte de l'avis favorable du Commissaire Enquêteur ;
- décider de donner suite à la réserve et à la recommandation du Commissaire Enquêteur pour les raisons évoquées dans la présente déclaration de projet ;
- déclarer d'intérêt général le projet de réalisation d'une déviation de la RD 419 à BALLERSDORF, cette déclaration étant motivée par les données figurant au présent rapport.

Je vous prie de bien vouloir en délibérer.

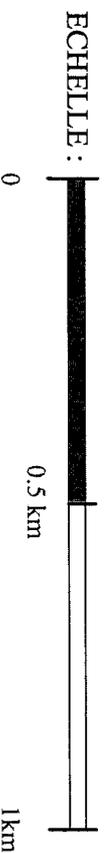
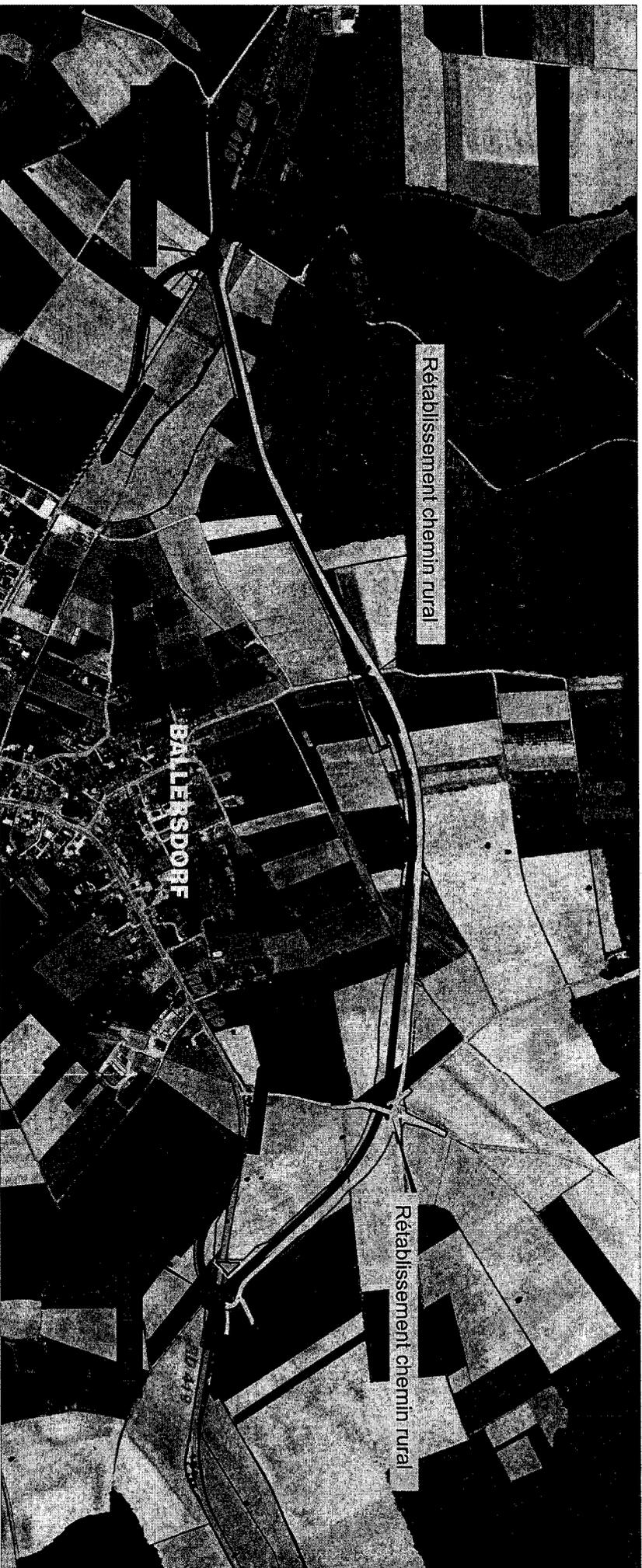


Charles BUTTNER

RD419 Déviation de BALLERSDORF

Dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique

PLAN GENERAL DES TRAVAUX



- LEGENDE**
-  Bande de Déclaration d'Utilité Publique
 -  Projet de déviation
 -  Ouvrage d'art
 -  Principe de rétablissement des chemins

STATUT de DEVIATION

