

Rapport du Président

Commission Permanente du
vendredi 16 janvier 2009

Service instructeur
Service Grands Projets Routiers

N° 2009-1-3-2

Service consulté
Direction des Affaires Juridiques

RD 419 - Déviation de DANNEMARIE
Bilan de concertation

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.*

I - PREAMBULE

Le projet de déviation de DANNEMARIE 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 DANNEMARIE ont été arrêtées par la Commission Permanente lors de sa séance 15 décembre 2005, après avis favorable du Conseil Municipal de DANNEMARIE par délibération du 29 août 2005 et du Conseil Municipal de RETZWILLER par délibération du 10 novembre 2005.

Par délibération du 15 décembre 2006, le Conseil Général a approuvé le bilan provisoire de la 1ère 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^{re} 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 les 20 mai, 3 juin et 25 juin 2006, par voie d'affichage en mairies de DANNEMARIE et RETZWILLER et sur des panneaux au droit du carrefour entre la RD 419 et la RD 26 I et sur la RD 103 à l'entrée Sud de DANNEMARIE.

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

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

b) 2^e 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 les 28 novembre, 29 novembre, 16 décembre et 19 décembre 2007, par voie d'affichage en mairies de DANNEMARIE et RETZWILLER ainsi que sur des panneaux au droit du carrefour entre la RD 419 et la RD 26 I et sur la RD 103 à l'entrée Sud de DANNEMARIE.

L'exposition des études d'avant-projet avec registre d'observations mis à disposition du public a eu lieu pendant 3 semaines, du 28 novembre au 20 décembre 2007, dans le hall de la mairie de DANNEMARIE aux heures d'ouverture.

La réunion de clôture de l'exposition publique a eu lieu le 20 décembre 2007 au foyer de la culture de DANNEMARIE.

III - BILAN DE LA CONCERTATION

Bilan intermédiaire de la 1^{re} phase de la concertation, portant sur les études préliminaires :

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

Par délibération en date du 20 septembre 2006, le Conseil Municipal de DANNEMARIE ne formule pas d'observations particulières et maintient sa décision du 15 septembre 2004. Il retient la variante 1 entre RETZWILLER et la RD 26 I, la variante 2 entre la RD 26 I et la RD103 avec échangeur dénivelé et la variante 1 entre la RD 103 et le viaduc Est.

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

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

Cette demande ne pourra être prise en compte, car elle ajoute un carrefour supplémentaire sur la déviation. La politique routière adoptée par votre Assemblée prévoit que les accès doivent être regroupés, autant que faire ce peut, sur les dispositifs d'échanges. Dans le cas présent, le carrefour giratoire entre la RD 26 I et la déviation, situé au pied du viaduc ouest, constitue un point adapté pour cette zone.

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

a) Propositions d'améliorations :

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

Réponse proposée :

Ces variantes sont effectivement assez proches des terrains occupés par le Club Canin situé à proximité du futur dispositif d'échange avec la RD 103, mais ne sont pas de nature à remettre en cause leur activité. En effet, les tracés en question écornent seulement ces terrains.

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

Réponse proposée :

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

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

Réponse proposée :

Le dispositif d'échange prévu entre la RD 103 et la déviation intègre le rétablissement de la piste cyclable, soit par l'élargissement de l'ouvrage en cas d'échangeur dénivelé, soit par la traversée de la piste cyclable à hauteur du carrefour giratoire.

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

Réponse proposée :

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

- Le directeur de la société VOGT, située au nord des tracés entre la gare et la RD 103, aimerait que le projet tienne compte de la desserte de camions par la rue des Tilleuls et d'une éventuelle reconversion du site à plus long terme ;

Réponse proposée :

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

- Un habitant de GOMMERSDORF indique que le trafic en direction de BURNHAUPT-LE-BAS (RD 103) est plus important qu'en direction de BÂLE, alors que rien n'est envisagé pour cette section ;

Réponse proposée :

Le projet traite effectivement la déviation de la RD 419 et n'a pas vocation à délester la RD 103. Il s'inscrit dans le programme d'ensemble d'amélioration des conditions de circulation sur cet axe Est-Ouest. Une étude de faisabilité pour une liaison entre RETZWILLER et BALSCHWILLER est en cours, pour compléter le dispositif et traiter

le cas de la RD 103 et des traversées de GOMMERSDORF, HAGENBACH et BALSCHWILLER.

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

Réponse proposée :

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

- Un habitant de DANNEMARIE fait la même remarque pour la RD 103 et les conditions de circulation dans DANNEMARIE que précédemment en ajoutant qu'il eut été préférable de contourner DANNEMARIE par le Nord ;

Réponse proposée :

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

- Le Comité de Vigilance 419 indique que les riverains de la rue du Stade (RD 26 I) à RETZWILLER souhaitent bénéficier d'aménagement permettant l'atténuation des nuisances ;

Réponse proposée :

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

Il souhaite également connaître les cheminements prévus pour franchir la déviation à hauteur de l'actuelle RD 419.

Réponse proposée :

Les cheminements piétons et cycles seront rétablis à hauteur du carrefour giratoire prévu dans le cadre de la déviation de RETZWILLER sur la RD 419, par des passages piétons.

- Le Maire de MANSPACH regrette que le contournement de DANNEMARIE ne se fasse pas par le Nord, ce qui aurait pu permettre le délestage de la RD 103.

Il considère que l'étude ne tient pas compte des conséquences qu'aura le contournement de DANNEMARIE sur le trafic dans MANSPACH en indiquant que les camions venant de SOCHAUX/MONTBELIARD auront à s'engager dans le rue du viaduc (RD 26 I) pour rejoindre l'autoroute A 35 via la déviation puis la RD 103.

Réponse proposée :

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

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

Réponse proposée :

Le contournement de MANSPACH n'est pas inscrit au Schéma Directeur du Sundgau. Toutefois et afin d'évaluer les enjeux environnementaux et les tracés possibles pour une telle déviation, il a été proposé à la commune, lors d'une réunion

spécifique le 21 septembre 2006, d'engager une étude de faisabilité de cette déviation.

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

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

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

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

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

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

- Ainsi la variante 1 pour le raccordement Ouest entre la RD 26 I et la RD 419 avec chemin de défrètement côté Ouest est souhaitée.
- Entre le giratoire avec la RD 26 I et la RD 103, la variante 4 est préférée, car elle fragmente moins les parcelles agricoles.
- Entre la RD 103 et le viaduc Est, la variante 3 recueille une majorité d'avis favorables, tout comme le raccordement au giratoire Est sur la RD 419, en souhaitant que le tracé soit le plus parallèle et le plus proche possible du fossé existant. L'exploitant concerné par cette partie du tracé a souhaité qu'un passage pour les bovins soit aménagé sous la déviation pour continuer de pouvoir emmener ces animaux en pâture sur les terrains situés de l'autre côté de la déviation.

Bilan de la 2^e phase de la concertation, portant sur les études d'avant-projet :

Par délibération en date du 26 novembre 2007, le Conseil Municipal de MANSPACH a refusé catégoriquement la réalisation du projet de contournement routier de DANNEMARIE sur le ban de la commune de MANSPACH, considérant que :

- ce contournement routier pouvait être réalisé sans empiéter sur le ban communal de MANSPACH en passant sous la grande arche du viaduc, restant intégralement et légitimement, sur les bans des communes demanderesses du projet ;

Réponse proposée :

Une étude hydrologique a été réalisée en 2003 et 2004 spécifiquement pour comparer les différentes solutions de franchissement de la Lague dans ce secteur. Le passage sous la grande arche du viaduc est nettement plus pénalisante en terme d'impact sur la zone inondable, sur la zone humide remarquable et sur l'environnement que la solution retenue.

- les habitants de MANSPACH n'ont pas vocation à subir les nuisances dont les autres ne veulent pas ;

Réponse proposée :

La contribution sonore de la déviation sur les premières habitations de MANSPACH est minimale (de l'ordre de 2 dB(A)) et les niveaux sonores atteints, à l'horizon 2025, ne dépasseront pas 52 dB(A). Cela est sans commune mesure avec les niveaux sonores mesurés le long de la RD 419 en traversée de DANNEMARIE qui dépassent largement les 65 dB(A).

- en se rapprochant des habitations de MANSPACH, le contournement imposerait aux habitants des nuisances sonores tout en créant une intensification désastreuse d'un trafic poids lourds pour lequel le village de MANSPACH sera le dernier à traverser avant MULHOUSE, ce qui permettrait à ces poids lourds d'éviter avantageusement le ruineux péage de FONTAINE et créerait des nuisances et une insécurité permanente au centre du village ;

Réponse proposée :

Le contournement de DANNEMARIE ne modifie en rien les itinéraires des poids-lourds au droit de MANSPACH. De plus, une déviation localisée n'a pas d'effet notoire en terme de transfert de circulation pour des trajets longues distances.

- avec ses dénivelés accentués, ses virages à angle droit, ses carrefours dangereux, ses accès routiers dangereux, MANSPACH n'est pas en mesure d'absorber une intensification du trafic poids lourds qui serait obligatoirement induite par le contournement ;

Réponse proposée :

Même réponse que précédemment.

- les habitants de MANSPACH ne disposent à ce jour d'aucun aménagement sécurisé permettant aux collégiens, aux piétons et aux cyclistes de se rendre à DANNEMARIE dans les meilleures conditions, sans affronter le danger permanent des 5 à 6000 véhicules/jours de la très dangereuse RD 103 entre MANSPACH et DANNEMARIE ;

Réponse proposée :

L'ouvrage de franchissement de la Largue est conçu pour supporter une piste cyclable rendant possible ainsi une liaison cyclable entre MANSPACH et DANNEMARIE sans emprunter la RD 103.

- le projet par MANSPACH s'inscrit en pleine zone inondable du PPRI. Les inondations du 8 et 9 août 2007 ont permis d'apprécier l'ampleur des inondations sur le site de franchissement de la Largue par l'éventuel projet ;

Réponse proposée :

Le franchissement de la Largue se situe dans le secteur où la zone inondable du PPRI est inexistante et où la zone inondable modélisée est la plus étroite.

- le projet par MANSPACH s'inscrit en pleine zone humide, à l'heure où la politique européenne et le très futur SDAGE ont décidé de protéger systématiquement ces zones dont les trois quarts ont déjà été éradiquées ;

Réponse proposée :

La déviation franchit la Largue perpendiculairement pour réduire au maximum l'impact sur la zone humide remarquable.

- le projet par MANSBACH s'inscrit en pleine zone NATURA 2000 ;

Réponse proposée :

Dans toutes les variantes étudiées, le tracé de la déviation doit traverser le site NATURA 2000 « Vallée de la Lague ». La solution retenue le franchit perpendiculairement ce qui en limite l'incidence, contrairement à une solution qui passerait sous la grande arche du viaduc. Un dossier spécifique d'évaluation des incidences sur le site NATURA 2000 a été élaboré.

- ce projet s'inscrit dans le périmètre de protection au titre des monuments historiques (motte féodale de DANNEMARIE) ;

Réponse proposée :

Le Service Départemental de l'Architecture et du Patrimoine sera consulté.

- il est nécessaire de préserver les terres agricoles fertiles, à l'heure où les surfaces exploitables deviennent de plus en plus nécessaires et de plus en plus rares dans une humanité qui s'achemine rapidement vers 7 milliards de bouches à nourrir ;

Réponse proposée :

Une Commission Communale d'Aménagement Foncier s'est constituée et a décidé, dans sa séance du 27 février 2008, d'engager une étude préalable d'aménagement foncier afin de regrouper le parcellaire morcelé par la création de la nouvelle route. Par ailleurs, la SAFER a acquis pour le compte du Conseil Général environ 120 ha de terres dont une partie importante est située dans un rayon de 5 à 10 km autour de la déviation de la RD 419, en vue de permettre des indemnisations en nature au bénéfice des exploitants agricoles impactés par le projet.

Le Conseil Municipal de MANSBACH indique également que le Président de la République invoquait le nécessaire abandon de nouveaux projets routiers, au profit des transports alternatifs et collectifs lors des conclusions du Grenelle de l'Environnement ;

Par délibération en date du 25 janvier 2008, le Conseil Municipal de RETZWILLER :

- réaffirme la cohérence des trois phases de la déviation de RETZWILLER, DANNEMARIE et BALLERSDORF qui constitue un ensemble permettant de répondre aux objectifs prévus ainsi qu'aux attentes des riverains et usagers de la route ;
- constate que les remarques précédentes, formulées par le Conseil Municipal ont été prises en compte, notamment en ce qui concerne l'impact sonore et souhaite, néanmoins, que soit étudiée, dans la phase projet, une surélévation du merlon et une meilleure couverture végétale ;

Réponse proposée :

Le merlon projeté assure une protection phonique haute de 3 m par rapport à la chaussée située en déblai dans ce secteur. La hauteur du merlon paraît donc suffisante et permet de réduire significativement les niveaux sonores des habitations les plus proches. La végétalisation de ce merlon sera précisée au stade des études de projet.

- souhaite que les engagements pris par les différentes parties, sur l'évolution nécessaire de la déviation afin de résoudre les problèmes qu'engendrera l'attractivité de cette voie, soient respectés ;
- souhaite que les demandes formulées par les riverains de la RD 26 I quant au reclassement de la voie en voirie communale de la portion de la RD 26 I concernée, soient prises en compte avec les remarques suivantes :

- vérifier la possibilité d'interdire la liaison directe jusqu'à MANSPACH, sauf pour les agriculteurs, cyclistes et riverains permettant de diriger les flux de circulation sur la déviation. Un aménagement spécifique permettant une interruption sélective de la circulation pourrait être envisagé ;

Réponse proposée :

Il sera proposé le transfert dans le domaine public routier communal de la portion de la RD 26 I entre la RD 419 et la RD 26 I raccordée au carrefour giratoire situé au pied du viaduc de MANSPACH. Il appartiendra ensuite à la Commune de réglementer et d'aménager cette portion de voie déclassée.

- étudier la possibilité de relier la zone d'activité au rond-point de MANSPACH ;

Réponse proposée :

Un accès sera aménagé sur la RD 26 I à l'Ouest du carrefour giratoire pour permettre le rétablissement des accès aux terrains agricoles situés le long de la déviation côté Ouest. Il appartiendra ensuite à la Commune d'étudier la possibilité de créer une liaison à la zone d'activité par cet accès.

- prendre toute disposition afin de réduire au maximum l'impact visuel sur la déviation et l'impact sonore de celle-ci, notamment depuis les habitations situées entre la Largue et la déviation ;

Réponse proposée :

A l'entrée de RETZWILLER, une plantation d'alignement d'arbres complétée par une haie basse filtre les vues sur la route depuis les habitations. Les niveaux sonores atteints sont bien inférieurs aux seuils réglementaires compte tenu de l'éloignement de la déviation par rapport aux habitations ou de sa position en déblai par rapport au terrain naturel.

- constate que le chemin de défrèvement, permettant l'accès aux parcelles agricoles, constitue également une possibilité de relier la piste cyclable le long du canal du Rhône au Rhin à la piste remontant la vallée de la Largue et demande son classement en ce sens. Une étude pourrait être réalisée quant à la connexion de ces deux pistes entre elles en utilisant le chemin entre la « glacière » et la Cité Sturm, créé lors de la construction du pont d'accès au centre de stockage des déchets ultimes ;

Réponse proposée :

Il sera proposé le déclassement du chemin dans le domaine public communal pour permettre la réalisation de cette piste cyclable, car celle-ci n'est pas inscrite au Schéma Départemental des itinéraires cyclables. Il appartiendra alors à la Commune d'étudier et d'aménager la jonction avec la piste située le long du Canal.

- demande que l'accès aux parcelles agricoles situées en bordure de la RD 26 I soit possible pour les exploitants de ces surfaces qui s'y rendent depuis MANSPACH et que l'extension de la zone d'activité de la Communauté de Communes de la Porte d'Alsace soit accessible depuis le rond-point de façon à contribuer à une meilleure circulation et une meilleure desserte de cette zone d'activité ;

Réponse proposée :

Même réponse que précédemment.

Par délibération en date du 27 février 2008, le Conseil Municipal de DANNEMARIE a émis un avis favorable pour l'ensemble de cet avant-projet et du possible classement des chemins qui longeront la déviation dans le domaine public communal. Il se réjouit également de l'opportunité offerte pour la création de nouveaux itinéraires cyclables.

Par courrier en date du 15 janvier 2007, l'Association pour la Qualité de Vie dans le Sundgau a fait part de ses commentaires après la délibération du Conseil Général en date du 15 décembre 2006 qui approuvait le bilan provisoire de la concertation sur les études préliminaires.

Dans son courrier :

- l'AQVS indique que le projet correspond à une déviation courte d'agglomération, conforme au principe qu'elle défend. La multiplication des carrefours giratoires sur la RD 419 est de nature à ralentir le trafic et à décourager son usage par la circulation de transit. Elle approuve ce choix ;
- elle remarque cependant que ce contournement par le Sud ne capte qu'une proportion modeste du trafic qui traverse la ville ;

Réponse proposée :

La déviation de la RD 419 au sud de DANNEMARIE n'a pas vocation à dévier le trafic de la RD 103 vers le Nord. Le délestage attendu de la RD 419 est malgré tout de l'ordre de 60%, dont plus de 400 poids lourds à l'Est de la RD 103.

- Au droit de DANNEMARIE, elle considère que le tracé le plus proche de la voie ferrée est le meilleur. Elle demande par ailleurs la réalisation d'un passage piéton au-dessus de la future route à partir de la plate-forme ferroviaire, de manière à permettre aux voyageurs randonneurs de partir dans la campagne depuis le quai de la gare ;

Réponse proposée :

Le projet prévoit la réalisation d'un ouvrage d'art pour le franchissement de la déviation par un chemin rural en passage supérieur dans le prolongement du franchissement de la voie ferrée.

- Vers MANSBACH, elle plaide pour un évitement du boisement humide et un éloignement de la rivière, c'est-à-dire un tracé qui se rapproche le plus possible de la RD 26 I ;

Réponse proposée :

Le boisement ne peut pas être évité car le franchissement du viaduc situé juste après serait impossible. En revanche, le boisement fera l'objet d'une reconstitution de part et d'autre du projet en tenant compte de ses caractéristiques actuelles.

- Elle demande le démontage des délaissés ;

Réponse proposée :

Lorsqu'ils n'ont plus d'usage, les délaissés seront démolis.

- Elle opte pour un carrefour giratoire au passage de la RD 103 ;

Réponse proposée :

C'est la solution qui a été retenue.

- Sur l'ensemble du tracé, elle demande instamment le remplacement des bandes dérasées minérales par un accotement stabilisé végétalisé, condition pour une bonne intégration au site ;

Réponse proposée :

Il est prévu que les bandes dérasées soient revêtues, conformément à la politique routière, de manière à offrir

- des possibilités de récupération pour un véhicule sortant de la chaussée ;
 - des possibilités d'évitement de certaines collisions ;
 - un espace de sécurité pour les cycles et les piétons ;
 - un bon dégagement de visibilité.
- Elle souhaite des aménagements visant à réduire l'impact sonore de la voie : profil en déblais, merlon anti-bruit, chaussée absorbante, sur l'ensemble du tracé, l'espace traversé étant habité ou remplissant une fonction récréative ;

Réponse proposée :

A proximité des habitations, à l'approche des carrefours giratoires de RETZWILLER et de la RD 103, le tracé en déblai sera couplé à l'aménagement de merlons anti-bruit.

Sept (7) personnes ont inscrit une remarque dans le registre d'enquête lors de la concertation sur les études d'avant-projet.

a) Propositions d'améliorations :

- Le propriétaire d'un terrain avec maisonnette de jardin situé section 5 parcelle n° 138 souhaite savoir si le projet impacte son terrain.

Réponse proposée :

Son terrain n'est pas concerné par les emprises du projet.

- Un particulier propose de revoir le tracé, considérant la ligne droite plus directe ;

Réponse proposée :

Le tracé est défini en tenant compte de nombreux paramètres et de multiples contraintes. Pour des raisons de sécurité, il n'est notamment pas recommandé de faire aboutir une ligne droite de plus de 1 km sur un virage serré. Or le viaduc Est impose un tracé en courbe et contre-courbe serré pour le franchir perpendiculairement. Il convient donc de prévenir cette courbe par une autre courbe plus large en amont. Malgré tout, par rapport au tracé présenté en concertation publique, le tracé proposé a été redressé pour tenir compte également des demandes de la profession agricole.

- Un riverain de la rue de Bâle (RD 419) indique attendre depuis longtemps ce contournement mais, pour avoir une réduction de trafic dans tout DANNEMARIE, considère qu'il faut encore étudier le projet Nord-Sud en direction de BURNHAUPT-LE-BAS ;

Réponse proposée :

La déviation de la RD 419 à DANNEMARIE n'a effectivement pas vocation à dévier le trafic de la RD 103 (axe Nord-Sud). Une étude de faisabilité d'une liaison BALSCHWILLER-RETZWILLER a été lancée par le Département.

- Un particulier considère que le tracé de la déviation ne doit pas traverser le ruisseau avant de franchir le viaduc Est, considérant qu'il y a assez de place sur le carrefour giratoire de BALLERSDORF et qu'il n'y a aucune utilité de traverser la parcelle de M. Martin ;

Réponse proposée :

Le tracé a été calé au Nord du ruisseau « Barrenwackgraben » afin d'éviter un secteur présentant des enjeux écologiques forts situé au Sud.

- Un particulier souhaite la réalisation de la déviation le plus rapidement possible. Il s'inquiète toutefois du bruit de la circulation des véhicules au Sud du viaduc, qui pourrait être amplifié par les arches et considère qu'un mur antibruit ne serait pas un luxe sur ce tronçon le long du viaduc ;

Réponse proposée :

A proximité des viaducs, les premières habitations sont suffisamment éloignées de la déviation pour ne pas devoir construire de mur antibruit. En effet, les niveaux sonores seront assez nettement en deçà des seuils réglementaires. A noter que le trafic sur le carrefour giratoire au pied du viaduc de MANSBACH sera dissimulé par la plantation d'arbres d'alignement et d'une haie basse.

- Un particulier déplore que des terres seront encore sacrifiées à l'aube d'une pénurie alimentaire et qu'aucune solution intra muros n'ait été recherchée. Il ne comprend pas pourquoi la déviation se fait sur les bans communaux de BALLERSDORF et MANSBACH. Il note que la profession agricole avait demandé que la déviation suive le cours d'eau « Barrenwackgraben » ce qui semble être plus ou moins le cas ;

Réponse proposée :

L'un des objectifs de l'opération est d'extraire le trafic de transit hors de l'agglomération pour réduire les nuisances subies par les riverains de la RD 419. Cet objectif ne peut être atteint qu'en réalisant une nouvelle route en dehors de la zone bâtie.

La déviation passe sur le ban de BALLERSDORF parce qu'elle se raccorde sur le carrefour giratoire Ouest de la déviation de BALLERSDORF situé sur son ban.

La déviation passe sur le ban de MANSBACH parce que la solution qui aurait permis de l'éviter, en passant sous la grande arche du viaduc, était plus dommageable pour l'environnement et pour la zone inondable de la Lague.

- Le Comité de Vigilance RD 419 attend des informations plus précises quant aux emprises sur les terrains actuels ;

Réponse proposée :

Les emprises précises seront définies au moment de l'enquête publique.

Le Comité de Vigilance RD 419 indique également que la mise en impasse de la rue du stade (RD 26 I), la réduction optimale des nuisances sonores, visuelles et olfactives ont été des demandes approuvées par le Conseil Municipal de RETZWILLER. Il estime que les demandes des riverains de la rue du Stade doivent être prises en considération au même titre que celle de n'importe quel habitant de DANNEMARIE car ils sont particulièrement concernés ;

Réponse proposée :

Leurs demandes ont été prises en compte.

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

Deux réunions spécifiques avec la profession agricole se sont tenues les 8 février et 15 octobre 2008.

- Les agriculteurs ont déploré que la bande de terrain résiduelle exploitée entre la déviation et la voie ferrée soit étroite et que le tracé fragmente certains îlots d'exploitation en forme triangulaire.

Réponse apportée :

Le tracé proposé lors de la concertation publique tenait compte du choix du Conseil Municipal de DANNEMARIE sur les variantes proposées au stade des études préliminaires. Malgré tout, pour tenir compte de la demande des agriculteurs, le tracé a été modifié pour améliorer la forme des îlots d'exploitations traversés et pour élargir les terrains situés entre la déviation et la voie ferrée.

- M. Goldschmitt, propriétaire de la maison d'habitation située à proximité du futur carrefour giratoire de la RD 103 et exploitant des terrains alentours a souhaité que le carrefour giratoire soit décalé autant que possible de sa maison d'habitation et que le tracé s'écarte également de quelques mètres vers le Nord pour préserver son exploitation.

Réponse proposée :

L'implantation du carrefour giratoire a été ajustée et le tracé décalé de manière à répondre aux souhaits de M. Goldschmitt. Par ailleurs et compte tenu de la proximité du carrefour giratoire par rapport à sa maison, il est proposé de réaliser un merlon de protection visuelle et acoustique.

- Les agriculteurs regrettent que le raccordement de l'actuelle RD 419 sur le carrefour giratoire Est conduit à devoir acquérir des terrains agricoles et demandent s'il n'est pas possible de réduire cette emprise en modifiant les courbures des voies ou en déplaçant le carrefour giratoire.

Réponse proposée :

La rectification de tracé de la RD 419 existante à l'approche du carrefour giratoire Est est nécessaire afin d'éviter son interférence avec la déviation. Ses caractéristiques géométriques sont définies par les normes routières qui garantissent un bon niveau de sécurité et de fonctionnement. Le carrefour giratoire ne peut être déplacé car il fait partie du projet de déviation de BALLERSDORF dont le tracé et les emprises ont été arrêtés par Déclaration d'Utilité Publique.

- Il est indiqué que la piste cyclable située le long de la RD 103 est utilisée également par les engins agricoles et que la traversée cyclable à hauteur de l'îlot séparateur de la branche Est du carrefour giratoire ne peut être utilisé par ces véhicules ;

Réponse proposée :

Le chemin situé au Nord-Est de l'intersection entre la RD 103 et la déviation n'a pas pu être raccordé au carrefour giratoire, l'espace disponible entre les branches n'étant pas suffisant, sauf à augmenter de manière importante la dimension de l'anneau. Il est proposé de prévoir le raccordement de ce chemin sur la RD 103, au Nord du carrefour giratoire. Le chemin situé au Sud de la déviation est, quant à lui, raccordé au carrefour giratoire.

Cette solution induit un impact significatif au terrain utilisé actuellement par le Club Canin.

Par courrier en date du 25 février 2008, le Président de la Chambre d'Agriculture a émis les mêmes observations concernant les bandes de terrains situées entre la voie ferrée et la déviation et les rétablissements des branches secondaires sur le carrefour giratoire de BALLERSDORF.

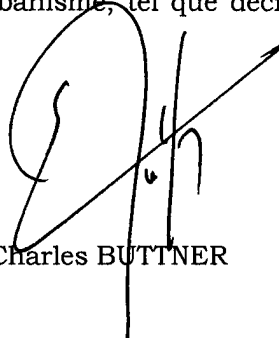
Il s'est dit également favorable aux rétablissements des chemins de défruitement tels qu'ils sont prévus mais il estime difficile d'en juger la pertinence tant que le projet d'aménagement foncier n'est pas réalisé.

Il a également sollicité un aménagement foncier intercommunal entres les communes de DANNEMARIE et BALLERSDORF.

IV - CONCLUSION

En conclusion, je vous propose de bien vouloir approuver le bilan de la concertation menée au titre de l'article L.300-2 et suivants du Code de l'Urbanisme, tel que décrit au présent rapport.

Je vous prie de bien vouloir en délibérer.



Charles BUTTNER