

N° CP 39/56-07
Séance du 08 juin 2007

RD8bis II : suppression du passage à niveau N° 3 à BRUNSTATT

Déclaration de Projet

La Commission Permanente du Conseil Général,

- VU l'article L 3211-2 du Code Général des Collectivités Territoriales relatif aux compétences de la Commission Permanente,
- VU les articles L.126-1 du Code de l'Environnement et L.11-1-1 du Code de l'Expropriation pour cause d'utilité publique,
- VU la délibération du Conseil Général n° 2007/I-5°/08 des 14 et 15 décembre 2006 relative aux délégations de compétence à la Commission Permanente,
- VU la délibération du Conseil Général n° 2007/I-3°/03 des 14 et 15 décembre 2006 relative au Budget Primitif 2007;
- VU la délibération du Conseil Général n° 2006/V-3°/23 du 20 octobre 2006 qui:
- approuve le bilan de la concertation au titre de l'article L300-2;
 - sollicite l'ouverture de l'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique;
 - décide expressément de recourir à l'expropriation si les accords amiables ne peuvent intervenir.
- VU le rapport général du Commissaire Enquêteur du 20 avril 2007,
- VU le rapport du Président du Conseil Général,

CONSIDÉRANT que le projet de la RD8bis II : suppression du passage à niveau N° 3 à BRUNSTATT, concerne des travaux publics soumis à enquête publique au titre du Code de l'Expropriation, celle-ci s'étant achevée le 12 mars 2007,

CONSIDÉRANT que le Préfet du Haut-Rhin a demandé au Conseil Général du Haut-Rhin de se prononcer sur l'intérêt général du projet par courrier en date du 4 mai 2007,

CONSIDÉRANT que l'article L.11-1-1 du Code de l'Expropriation impose de recourir à une déclaration de projet avant l'édition de l'acte déclarant d'utilité publique les travaux routiers,

CONSIDÉRANT que le Commissaire Enquêteur a émis un avis favorable sur le projet,

CONSIDÉRANT les divers avis favorables et recommandation émises au cours de l'instruction du projet routier,

CONSIDÉRANT le rapport annexé à la présente délibération,

DECLARATION DE PROJET

Conformément aux termes de l'article L.126-1 du Code de l'Environnement, 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

Le passage à niveau n°3 dit "Sainte-Odile" situé dans l'agglomération de BRUNSTATT sur la RD 8 BIS II (rue de DORNACH) entre un ouvrage sur le canal du Rhône au Rhin et le carrefour urbain avec la RD 432 (Avenue d'Altkirch) est très fréquenté tant par les automobilistes (de l'ordre de 13 000 véhicules par jour), que par les trains (de l'ordre de 120 trains par jour). Les encombrements routiers sont fréquents à ses abords.

Les principaux objectifs de l'opération sont:

- Supprimer le risque de collision entre un train et un usager de la RD8bisII;
- Supprimer le temps d'arrêt au droit du passage à niveau des véhicules de secours qui se rendent aux hôpitaux du Hasenrein ou du Moenschberg;

L'opération consiste à fermer le passage à niveau et de rétablir le franchissement par un passage dénivelé à gabarit réduit pour tous les véhicules dont la hauteur est inférieure à 3.10 mètre ainsi que pour les piétons et les cyclistes.

2. Maîtrise d'ouvrage

L'opération concerne trois maîtres d'ouvrages publics:

- Le Département du Haut Rhin en ce qui concerne les RD433, 432, et 8bis II.
- Voies Navigables de France pour le canal du Rhône au Rhin.
- Réseau Ferré de France pour les voies ferrées Paris-Mulhouse.

Le Département du Haut Rhin étant le maître d'ouvrage de la route départementale qui traverse les autres domaines publics, assure la maîtrise d'ouvrage du rétablissement de la RD8bisII sous les voies ferrées et le canal.

Voies Navigables de France mettra temporairement à disposition du Département une partie du domaine public fluvial pour la durée des travaux de réalisation du passage inférieur sous le canal du Rhône au Rhin.

A ce titre, une convention d'occupation temporaire du domaine public fluvial est en cours de signature.

Réseau Ferré de France reste maître d'ouvrage de la réalisation du pont rail.

3. Description du projet

Le passage à niveau n°3 sera supprimé et remplacé par une nouvelle liaison routière, cycliste et piétonnière, aménagée en passage souterrain.

La nouvelle voie sera raccordée aux mêmes points qu'initialement:

- au carrefour de la rue de Dornach avec l'avenue d'Altkirch côté est par un nouveau carrefour giratoire à trois branches;
- au carrefour giratoire de la rue de Dornach avec la rue Arthur Ashe côté ouest, le carrefour giratoire à trois branches, sera réaménagé à quatre branches pour regrouper la sortie de passage inférieur, la rue de Dornach à l'ouest, la rue Arthur Ashe et le chemin des Cordiers.
- des rampes d'accès ayant des pentes acceptables (environ de 6%) relieront ces carrefours à l'ouvrage de passage souterrain par une voie liaison en forme de boucle de longueur totale est d'environ 240m.

Le passage souterrain à gabarit réduit (PSGR) :

Il s'agit d'un ouvrage dénivelé descendant à un peu plus de 6m sous le niveau du sol pour franchir, par-dessous, la voie ferrée et le canal en respectant les diverses contraintes de sécurité imposées.

Le manque de place disponible en milieu urbain dense (bâti très proches), impose d'une part un gabarit limité, d'autre part des rampes en pentes assez fortes et des courbes à faible rayon, tout en restant dans des normes acceptables (en rapport avec les conditions de circulation imposées : interdiction aux poids lourds, vitesse limitée).

Les caractéristiques du PSGR sont les suivantes :

- deux 2 voies de circulation de 3,60 m chacune ;
- une piste cyclable à double sens du côté nord de la voirie ;
- un trottoir surélevé et protégé du côté sud de la voirie, accessible aux handicapés ;
- hauteur limitée à 3,10 m (interdiction d'accès aux véhicules de plus de 3.10 m de hauteur) ;
- vitesse limitée à 30km/h.

Sont à mentionner également :

- l'étanchéité totale de l'ouvrage, implanté dans la nappe phréatique, et le dispositif d'assainissement avec pompage des eaux pluviales ;
- l'aménagement d'un escalier permettant aux piétons de remonter directement sur la berge du canal, et de rejoindre ainsi plus rapidement le collège et autres équipements vers le sud ;
- l'éclairage public des voies et escaliers;
- le rétablissement de l'ensemble des accès et des itinéraires cyclables et piétonniers.

4. Rétablissement des accès et des circulations hors gabarit

Le rétablissement de l'ensemble des accès privés sera assuré.

Les cyclistes disposeront d'une piste cyclable entre les deux carrefours giratoires. La piste cyclable et la chaussée seront séparées physiquement par un garde corps.

Les piétons disposeront d'un trottoir séparé de la chaussée et accessible aux personnes à mobilité réduite, et éclairé.

Un accès direct par escalier sera possible entre la sortie du passage sous le canal et le chemin de hallage.

Le chemin des Cordiers sera branché directement sur le carrefour giratoire avec la rue Ashe.

La circulation des véhicules hors gabarit (de plus de 3,10 mètres de hauteur) sera rétablie de la manière suivante :

- Pour l'itinéraire rue de Dornach - Brunstatt centre, par l'itinéraire avenue Ashe (RD433) – avenue d'Altkirch (RD432),
- Pour l'itinéraire rue de Dornach – Brunstatt nord, par l'itinéraire boulevard Stoessel - rue Jacques PREIS – Pont d'Altkirch – avenue d'Altkirch.
Cet itinéraire s'inscrit dans l'itinéraire du contournement du centre ville prévue par le Plan de Déplacement Urbain de l'agglomération mulhousienne.

5. Mesures de sécurité contre les inondations:

- L'étanchéité de la trémie située sous la nappe phréatique sera garantie par une géomembrane.
- Les eaux de pluie recueillies dans le passage inférieur seront pompées vers l'Ill par un groupe de deux pompes fonctionnant alternativement ou ensemble en cas d'orage exceptionnel.
- Un système d'alerte interdira automatiquement la circulation sous le passage inférieur en cas de défaillance des pompes ou de coupure du courant.
- Les entrées du passage inférieur sont prévues à un niveau légèrement supérieur à celui prévu de la crue centennale de l'ill.
- Un bassin de compensation des crues sera réalisé afin de maintenir un volume d'épandage de crue identique à l'état initial.
- Le Service de Prévision des Crues de Strasbourg sera informé de la réalisation du passage inférieur. Il fournira en temps utile au gestionnaire de cette voie les informations lui permettant de fermer la voie avant que la crue de l'ILL inonde le passage inférieur.

6. Conditions d'exploitation de la voie

La nouvelle voie reste une voie départementale située en agglomération, et à ce titre le Département et la commune de Brunstatt se partagent l'exploitation suivant les règles habituelles.

L'entretien des ouvrages de franchissement de la voie ferrée et du canal sera défini par des conventions de superposition de gestion.

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

1. Nécessité de supprimer le passage à niveau:

Actuellement la RD 8 bis II (rue de Dornach) permet, par un passage à niveau (PN n°3 dit "Sainte Odile") de relier le centre de la Ville de BRUNSTATT (avenue d'Altkirch) avec ses quartiers ouest d'équipements de loisirs, collège et de zone d'activité (rue Arthur Ashe).

Ce passage à niveau n°3 sur la voie ferrée Mulhouse - Paris, supporte un trafic de 13 000 véhicules/jour pour un passage d'environ 120 trains par jour

Cette fréquentation importante aggravée par la proximité immédiate de deux carrefours et un profil en long de la chaussée chahuté induit un risque très élevé de collision entre un train et un véhicule arrêté sur la voie ferrée. .

Le passage sur le canal et sur les voies ferrées n'est pas ou mal sécurisé pour les piétons et pour les cyclistes (trottoirs trop étroits et cycles dans la circulation courante)

Le Ministère de l'Équipement a classé ce passage à niveau parmi les plus critiques du point de vue de la sécurité.

De plus, la fréquence des passages de train provoque de nombreux bouchons dans le secteur entraînant des nuisances pour les riverains ainsi que l'attente des ambulances et véhicules de secours se rendant aux hôpitaux du Moenschberg et du Hasenrain.

Enfin, l'augmentation des trafics ferroviaires et routiers dans l'avenir ne fera qu'aggraver la situation.

Pour toutes ces raisons, il est donc nécessaire de supprimer ce passage à niveau et de le remplacer par un passage dénivelé.

2. Différents partis d'aménagement envisagés:

Les solutions suivantes ont été étudiées à partir d'un tracé en plan le plus proche du passage actuel:

- passage supérieur de la voie ferrée et du canal ;
- passages inférieurs sous la voie ferrée, le canal et l'avenue d'Altkirch avec des gabarits de 2,8 m, 3,7m et 4,3 m respectivement ;
- passage inférieur piétons et cycles uniquement ;
- fermeture du PN 3 sans nouveau passage.

La solution de passage supérieur entraînerait une coupure visuelle importante dans le paysage urbain, et nécessiterait la destruction importante de bâtiments existants pour permettre un raccordement sur l'avenue d'Altkirch et perturberait le fonctionnement urbain.

Les solutions de passage inférieur présenteraient l'inconvénient de passage profondément enterré dans la nappe phréatique. Elles seraient très onéreuses et nécessiteraient la destruction importante de bâtiments existants pour permettre un raccordement sur l'avenue d'Altkirch.

La solution de passage uniquement pour piétons et cycles et la fermeture du passage à niveau est économique, mais renforce la coupure entre les zones d'urbanisation situées de part et d'autre de la voie ferrée.

Une recherche de tracés plus au sud du passage à niveau a aussi été envisagée. Ils présentent les mêmes inconvénients que le tracé proche du passage à niveau avec un nombre moins important de construction à détruire, mais rallongent le parcours ce qui n'est pas acceptable surtout pour les piétons et les cycles.

Pour ces raisons, toutes des solutions qui précèdent ont été écartées au profit d'une solution alternative de passage inférieur limité aux véhicules légers de 2,8 m de hauteur, sous la voie ferrée uniquement et utilisant le passage actuel en tête d'écluse.

Cette solution présentait les avantages suivants:

- peu d'impact sur le bâti ;

- emprise réduite ;
- impact visuel réduit ;
- plus facile à mettre en œuvre (car elle ne passe pas sous le canal) ;
- plus économique

Elle présentait toutefois les inconvénients suivants :

- pas de possibilité de passage des véhicules de plus de 2.8m de hauteur, mais ceux-ci ne représentent que 2% du trafic et peuvent être déviés par les autres passages (notamment par la déviation Sud de BRUNSTATT et le "pont d'Altkirch") ;
- passage dans la nappe phréatique, mais à une profondeur nettement moindre que pour les solutions passant sous le canal ;
- tracé particulièrement sinueux, mais n'étant pas à l'origine directement d'éventuels phénomènes de congestion des carrefours aux extrémités.

Cette solution s'est toutefois avérée incompatible avec le projet SNCF d'élargissement d'emprise pour implanter une nouvelle voie, dans la perspective du TGV Rhin-Rhône. En effet, l'espace libre entre le canal et les voies ferrées devient insuffisant pour la rampe la rampe d'accès au passage inférieur.

Compte tenu de ces nouvelles contraintes géométriques réduisant la largeur disponible entre le canal et les voies ferrées, les solutions suivantes restent possibles :

- Solution n°1 de passer sous le canal et les voies ferrées pour les voitures, les piétons et les cyclistes mais en conservant un gabarit réduit de 2.80 m.
- Solution n°2a de passage en alternat pour les voitures sous les voies ferrées puis sur la tête d'écluse.
- Solution n°2b de passage sous les voies ferrées pour les voitures côté sud du passage à niveau doublé d'un passage cycles et piétons côté nord.
- Solution n°3 de passage sous les voies ferrées pour les voitures, les piétons et les cyclistes, mais en déplaçant l'écluse pour avoir une largeur suffisante.

La solution 2a d'alternat est la moins chère mais présente le gros inconvénient de saturer encore plus le trafic dans ce secteur où la circulation est pratiquement bloquée à l'heure de pointe. De plus, elle pose un réel problème pour les véhicules de secours, tant que le passage du Hasenrain n'est pas réalisé.

La solution 2b de séparation des types de trafic est relativement économique, mais favorise l'insécurité dans le passage souterrain réservé aux piétons et cycles qui sera peu fréquenté la nuit et surtout comporte un tracé plus sinueux et des voies plus étroites que la solution n°1.

La solution n°3 de déplacement de l'écluse est très coûteuse tout en conservant un tracé étriqué qui pénalise le débit des véhicules.

La solution n°1 bien que plus chère que les solutions 2a et 2b, présente l'avantage d'être un peu moins sinueuse et surtout plus lisible que les autres solutions.

C'est finalement cette solution qui a été retenue. Des adaptations ont été apportées notamment en gabarit pour prendre en compte l'évolution de la hauteur des véhicules de secours qui passe de 2.80mètre à 3.10mètre de hauteur.

3. Les raisons du choix de la solution retenue:

La solution retenue présente les avantages suivants par rapport aux autres solutions envisagées:

- pas d'impact sur l'organisation du bâti
- peu d'impact sur le foncier qui est en grande partie public.
- les démolitions de bâti sont limitées à une maison déjà acquise par la collectivité;
- pas de nouveau carrefour ni de passage dénivelé sur l'avenue d'Altkirch,
- bonne intégration paysagère de l'aménagement,
- amélioration de l'ambiance des berges du canal par le maintien de la continuité du chemin de halage.
- maintien du passage pour le trafic empruntant auparavant le passage à niveau, à l'exception du trafic hors gabarit de 3.10 mètre. L'étude de trafic montre que le passage écoulera 14 660 véhicules par jour (en moyenne journalière annuelle dans les deux sens cumulés) en 2010.
- accès fluidifié pour les ambulances et véhicules de secours se rendant aux hôpitaux du Moenschberg et du Hasenrain.
- augmentation de la sécurité des piétons et des cyclistes par la séparation des flux.
- construction presque entièrement hors circulation des automobiles.

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

- Le projet n'aura aucun impact significatif sur le climat
- Sur le relief, les sols et le sous-sol, la réalisation du passage souterrain se traduit par une excavation de plus de 7 m de profondeur au maximum (sous le canal) ; le projet entraîne une consommation de terrain de près de 60 ares au total, et le prélèvement d'un volume de déblais de 17 000 m³environ.
- L'excavation interfère avec la nappe phréatique de la plaine de l'Ill ; compte tenu de l'étanchéification de l'ouvrage, le projet provoquera un rabattement des eaux souterraines, mais de façon localisée et sans incidences notables sur l'écoulement et les niveaux d'eau ; la qualité des eaux sera protégée par l'étanchéification et par le système d'assainissement mis en place.
- En surface, le projet recoupe le fossé du Giessgraben ainsi que la zone potentiellement inondable de l'Ill et du Giessgraben ; les eaux de ruissellement sur la chaussée seront rejetées en direction de l'Ill.

- ▶ *L'écoulement du Giessgraben sera rétabli sur la trémie au moyen d'un canal béton de dimension conforme au gabarit actuel, et en aval par un fossé canalisé.*
 - ▶ *Les extrémités du projet seront aménagées de façon à éviter la submersion du passage souterrain lors des fortes crues.*
 - ▶ *Le prélèvement de zone inondable sera restitué par l'aménagement d'un bassin de compensation.*
 - ▶ *Les eaux de ruissellement seront recueillies dans un dispositif d'assainissement étanche, puis évacuées après un traitement de décantation-deshuilage et un relèvement par pompage, vers la canalisation existante en direction de l'Ill.*
- Les impacts sur le milieu naturel, la flore et la faune se limitent à une emprise sur des milieux de type jardins, fonds de parcelles et espaces verts urbains le long des voiries, au sein desquels un certain nombre d'arbres et d'arbustes seront touchés ; le projet laisse intact les milieux aquatiques et la végétation des berges du canal, ainsi que le grand platane remarquable à l'angle du chemin des Cordiers.
 - ▶ *De nouveaux espaces verts seront créés dans le cadre des aménagements paysagers, avec plantation d'arbres, apportant une compensation non seulement paysagère mais aussi écologique.*
 - L'impact paysager du projet est limité (pas d'aménagements en hauteur) et touche un site restreint, dans lequel l'élément le plus sensible - la coulée du canal- est préservé ; néanmoins l'enjeu paysager n'est pas négligeable dans un secteur urbain de transition.
 - ▶ *Le plan d'aménagements paysagers s'appuie sur les lignes fortes du paysage existant ; il se traduit par un jeu de lignes végétales hiérarchisé entre haies arbustives, cordons d'arbrisseaux et lignes d'arbres.*
 - Le projet n'aura aucun impact significatif sur le patrimoine culturel ; le risque de découvertes archéologiques est limité dans ce secteur.
 - ▶ *Le service régional de l'archéologie sera averti et des précautions seront prises en cas de découvertes fortuites.*
 - Il n'aura aucun impact sur l'agriculture et la sylviculture.
 - En ce qui concerne les loisirs et le tourisme, le projet aura un impact négatif sur les jardins familiaux présents à l'ouest du canal (prélèvement d'une douzaine d'ares de surface; par ailleurs tous les itinéraires seront rétablis, et l'impact sera même positif sur les bords du canal puisque la suppression du passage à niveau rétablit la continuité du parcours sur le chemin de halage.
 - ▶ *De nouvelles parcelles de jardins familiaux seront proposées en compensation.*
 - La réalisation du projet nécessite la destruction d'une maison (inhabitée actuellement, les habitants ayant été relogés antérieurement) et l'amputation de plusieurs fonds de parcelles d'habitat et d'un espace vert public. Aucune activité n'est compromise et tous les accès seront rétablis.
 - ▶ *Réfection des accès, des clôtures et installations touchées.*
 - ▶ *Réaménagement paysager des espaces publics et des abords de sites d'habitat et d'activités.*
 - Le projet une fois réalisé n'aura aucun effet sur les transports ferroviaires ni sur la navigation sur le canal. Pour les circulations routières, les études menées indiquent un effet négligeable sur les trafics journaliers, mais une incidence aux heures de pointe du matin et du soir : le giratoire de l'avenue d'Altkirch, privilégiant le flux sortant du passage souterrain, freine le flux sud-nord de l'avenue.
 - ▶ *La mise en place d'un feu piéton décalé au nord du carrefour permettra de mieux gérer les flux.*

On observe aussi que dans une certaine mesure, freiner la circulation sur l'avenue d'Altkirch permettra de limiter le trafic dans la ville de Brunstatt et de favoriser le report sur la rue Arthur Ashe.

- Le projet rétablit l'ensemble des itinéraires cyclistes et piétonniers et apporte un effet positif sur le plan de la sécurité, en aménageant la piste cyclable et le trottoir séparés de la chaussée et protégés.

- L'impact du projet sur le bruit s'avère négligeable, dans un secteur qui reste soumis aux nuisances des trafics routiers et ferroviaires. Les études acoustiques montrent que les niveaux sonores générés par la voie nouvelle sont conformes au cadre réglementaire, et ne nécessitent aucune protection acoustique particulière.

- Les effets du projet sur la pollution de l'air tiennent en fait surtout à la diminution de la vitesse sur l'avenue d'Altkirch après mise en place du giratoire et du feu piétons : les études de simulation menées indiquent une légère augmentation des concentrations en polluants sur cet axe.

L'incidence sur les coûts collectifs des pollutions et nuisances n'est pas significative.

- Les effets sur la santé sont négligeables, qu'il s'agisse des effets liés à la qualité de l'air (l'indice d'exposition de la population ne varie pas significativement), ou des effets liés au bruit ou à la qualité des eaux, compte tenu du dispositif d'assainissement mis en place.

- Le projet aura un effet positif sur la sécurité routière, par la fermeture du passage à niveau et par l'aménagement sécurisé des passages cycliste et piédestre.

L'aménagement ne peut pas éliminer tout risque de submersion du passage souterrain lors de crues exceptionnelles.

- ▶ *Un dispositif d'alerte interdira automatiquement la circulation dans le passage souterrain en cas de défaillance des pompes ou de coupure du courant.*

- Le projet est compatible avec les dispositions du Plan d'Occupation des Sols valant Plan Local d'Urbanisme de la commune de Brunstatt ; un emplacement réservé sera toutefois mis en place.

- Le projet respecte les Servitudes d'utilité publique en vigueur, liées essentiellement aux réseaux et infrastructures.

- ▶ *Les réseaux touchés seront rétablis et les travaux touchant le canal et la voie ferrée seront réalisés en étroite concertation avec les services responsables.*

- Les travaux d'aménagement, réalisés par phases sur trois années, entraîneront des gênes et des dommages temporaires : peu de perturbation des circulations routières et ferroviaires, mais une coupure du canal avec assèchement partiel sur six mois ; des dépôts de matériaux, des nuisances, des risques de pollutions et d'accidents liés au chantier.

- ▶ *Rétablissement provisoire des circulations momentanément interrompues.*

- ▶ *La période de chômage du canal sera limitée autant que possible à la saison hivernale.*

- ▶ *Réparation des dégâts éventuellement commis.*

- ▶ *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 place.*

L'ensemble des mesures prévues en faveur de l'environnement, pour réduire ou compenser les impacts négatifs, est estimé à un coût de 373 500 € hors taxes, soit 5,9 % du coût total des travaux.

5. Appréciation sommaire des dépenses:

a) Travaux réalisés sous maîtrise d'ouvrage départementale :

- Travaux de réalisation des deux rampes d'accès, de l'ouvrage sous le canal et du carrefour giratoire à la rue d'ALTKIRCH ainsi que de la modification du carrefour giratoire avec la rue Ashe. 8,75 M€ TTC
- Etudes, Maîtrise d'œuvre, contrôles des travaux et de la sécurité 1,17 M€ TTC
- Acquisitions foncières *..... 0,55 M€ TTC

Total de la partie à maîtrise d'ouvrage départementale... 10,47 M€TTC

- Travaux du pont rail, y compris maîtrise d'ouvrage, maîtrise d'œuvre et ralentissement des trains :

b) Travaux réalisés sous maîtrise d'ouvrage Réseau Ferré de France:

- Travaux de réalisation de l'ouvrage sous les voies ferrées, y compris la maîtrise d'œuvre et le contrôle des travaux 7,96 M€ TTC

Total des dépenses de l'opération 18.43 M€TTC

*L'estimation résultant des avis du Domaine en date du 26 septembre 2006 et du 19 octobre 2006 est de 39 525.50 € TTC, elle ne porte que sur les deux parcelles restant à acquérir. La différence de 510 474.5 € TTC avec l'estimation du Maître d'ouvrage (cf. point a) ci-dessus) correspond aux acquisitions foncières déjà réalisées à l'amiable par le Département.

6. Compatibilité avec les documents d'urbanisme:

Au POS de BRUNSTATT le projet s'inscrit dans une zone UE où les équipements publics sont autorisés. Par contre aucun emplacement réservé propre à l'opération ne permet de préserver l'emprise du projet, une procédure conjointe de mise en compatibilité en application des articles L 123-16 et suivants du Code de l'Urbanisme a donc été prévue.

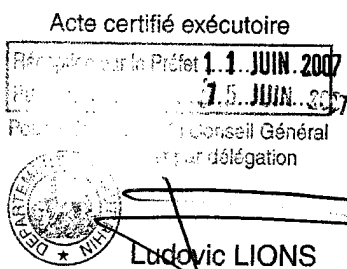
C) NATURE ET MOTIFS DES PRINCIPALES MODIFICATIONS QUI SONT APPORTÉES AU PROJET AU VU DES RÉSULTATS DE L'ENQUÊTE PUBLIQUE

Le commissaire enquêteur ayant émis un avis favorable sans réserve ni recommandation, il n'y a pas lieu de modifier les principales caractéristiques du projet soumis à l'enquête.

APRES EN AVOIR DELIBERE

- prend acte de l'avis favorable du Commissaire Enquêteur ;
- déclare d'intérêt général le projet de suppression du passage à niveau n°3 à BRUNSTATT, cette déclaration étant motivée par les données figurant dans la présente délibération.

Adopté
.....voix contre
.....abstentions



LE PRESIDENT

Charles BUTTNER