

Acte certifié exécutoire

Réception par le Préfet : 10/09/2007
Publication 14/09/2007

Pour le Président du Conseil Général
et par délégation



Ludovic LIONS

N° CP 3e/99-07
Séance du - 1 SEP. 2007

Conseil Général
Haut-Rhin

Extrait des délibérations
de la Commission Permanente

RD18bis - Liaison A35/RD83 à hauteur de ROUFFACH

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^e/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^e/03 des 14 et 15 décembre 2006 relative au Budget Primitif 2007;
- VU la délibération du Conseil Général n° 2006/V-3e/24 du 20 octobre 2006 qui:
 - approuvé les études d'avant-projet et le coût prévisionnel de l'opération au montant de 16,15 M€ TTC (acquisitions foncières comprises),
 - arrêté le programme définitif,
 - sollicité l'ouverture de l'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique, ainsi que la mise en compatibilité des documents d'urbanisme;
 - décidé expressément de recourir à l'expropriation si les accords amiables ne peuvent intervenir.
- VU le rapport général du Commissaire Enquêteur du 12 juin 2007,
- VU le rapport du Président du Conseil Général,

CONSIDÉRANT que le projet de la RD18bis Liaison A35/RD83 à hauteur de ROUFFACH, concerne des travaux publics soumis à enquête publique au titre du Code de l'Expropriation, celle-ci s'étant achevée le 13 avril 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 juillet 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

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

Le projet consiste à créer une liaison structurante entre l'A35 et le Piémont des Vosges.

Les seules véritables liaisons structurantes entre la RD 83 et l'A 35 au Sud de COLMAR sont constituées par :

- la RD 1bis entre l'échangeur de HERRLISHEIM sur la RD 83 et celui de NIEDERHERGHEIM sur l'A35 ;
- la RD 2 entre l'échangeur de CERNAY sur la RD 83 et l'échangeur d'ENSISHEIM sur l'A 35.

La RD 1bis permet essentiellement d'assurer dans de bonnes conditions les déplacements entre l'Ouest de COLMAR (y compris la Vallée de MUNSTER) et l'A 35 en direction de MULHOUSE.

La RD 2 a pour vocation d'assurer une liaison interurbaine entre les secteurs agglomérés de NEUF-BRISACH, ENSISHEIM, PULVERSHEIM, WITTELSHEIM et CERNAY.

La nouvelle liaison a ainsi pour objectifs de :

- desservir directement ROUFFACH depuis l'autoroute A35 ;
- assurer une meilleure accessibilité au Piémont des Vosges entre Rouffach et Cernay à partir de l'autoroute A 35 en venant du Nord.

Par conséquent, la liaison envisagée sera une route départementale pour des déplacements à moyenne et courte distance. En outre et compte tenu des activités existantes et projetées, cette liaison supportera un trafic économique non négligeable.

2. Maîtrise d'ouvrage

L'opération comprend l'amélioration des caractéristiques de la RD18bis entre la RD83 et l'A35 à hauteur de ROUFFACH et la création d'un échangeur sur l'A35 à NIEDERENTZEN.

Le Département réalisera l'échangeur de l'A35 sous mandat de maîtrise d'ouvrage de l'Etat et le reste de l'opération sous sa propre maîtrise d'ouvrage. Il s'agit donc d'une co-maîtrise d'ouvrage.

A ce titre, une convention de mandat de maîtrise d'ouvrage a été établie entre les deux parties le 18 octobre 2001.

Cette convention a pour objet, conformément aux dispositions de la loi n° 85-704 du 12 juillet 1985, de confier au Département du Haut-Rhin, mandataire, qui l'accepte, le soin de réaliser l'échangeur entre la RD18bis et l'A35, en lieu et place de l'Etat, maître d'ouvrage.

De plus, l'Etat, maître d'ouvrage et le Département du Haut-Rhin, mandataire conviennent que le coût financier de la partie d'opération pour la création de l'échangeur incombera au Département du Haut-Rhin.

3. Description du projet

L'échange avec la RD83

Le système d'échange avec la RD 83 actuelle ne sera pas modifié.

La RD18bis : section urbaine (Route du Rhin)

Il s'agit d'une section urbaine (entrée d'agglomération) entre l'échangeur avec la RD 83 et le carrefour avec la RD 8.

L'aménagement projeté consiste à transformer ce secteur de ville afin de lui donner un caractère plus urbain pour une entrée d'agglomération.

Les aménagements proposés sont décrits ci-après selon les secteurs :

- **Secteur A:** Franchissement de la voie ferrée : la chaussée actuelle est réduite à 6,50m entre bordures et décalée vers le Nord tout en restant dans l'emprise actuelle. Cette réduction de largeur contribuera à une réduction des vitesses.
- **Secteur B:** Tronçon avec habitations à l'entrée de l'agglomération : ce secteur a été réaménagé il y a 3 ans. Aucun aménagement n'est prévu sur ce tronçon.
- **Secteur C:** Le carrefour RD18bis-RD8 est modifié avec la création d'un giratoire de rayon extérieur de 25 m. Le terre plein central (TPC) à l'entrée de ROUFFACH sera prolongé jusqu'au giratoire afin de favoriser la réduction des vitesses en entrée d'agglomération.

La pente longitudinale du trottoir pour franchir la voie ferrée est supérieure à 4 %. Des paliers de repos horizontaux, de longueur 2 m, pour personnes à mobilité réduite sont mis en place tous les 10 m et complétés par une main courante fixée sur le garde-corps.

En profil en travers, la chaussée présente une largeur de 6,50m. La section est éclairée à partir de l'entrée de ville.

L'échange RD18bis-RD8

L'aménagement projeté consiste à transformer le carrefour actuel en carrefour plan giratoire de 25m de rayon extérieur. Il s'agit d'un giratoire à 4 branches : RD18bis-Rouffach, RD18bis-A35, RD8.

Ce carrefour giratoire permettra également le branchement d'un accès à la future zone industrielle prévu dans la révision du POS de ROUFFACH.

Le giratoire est centré sur la RD8 à l'Est du carrefour actuel. Cette implantation résulte de la direction générale de la RD18bis (A35), de la volonté de limiter l'impact sur le foncier agricole (la RD18bis aménagée est inscrite dans l'emprise actuelle de la route) et d'aménager un alignement radial de la RD18bis de 150m en approche du giratoire.

La RD18bis : section en rase campagne

L'aménagement proposé consiste à recalibrer et à renforcer la chaussée actuelle de la RD18bis et de lui donner un profil en travers en adéquation avec le trafic futur de la liaison RN83-A35.

Le profil en travers comprendra une chaussée de 7.00m de large et des accotements constitués d'une bande dérasée stabilisée et revêtue d'un enduit bicouche de 2.00m de large et d'une berme enherbée de 0.75m.

Le tracé en plan actuel sera conservé au maximum afin de répondre à l'objectif de minimiser l'impact sur les terrains agricoles et sur la forêt. La nouvelle route sera, à chaque fois que possible, axée sur la RD18bis existante.

Le passage faune

Le passage faune sera un ouvrage surélevé. La largeur utile de l'ouvrage sera de 12.00 m. Il est implanté de manière à dégager un gabarit minimal de 4.40 m au dessus de la RD18bis.

L'ouvrage comportera « un matelas » de terre de 70cm d'épaisseur. Au droit de la RD18bis, le niveau du passage se situera entre 6.50 m et 7.00 m au dessus du niveau du TN environnant.

Cette différence de niveau sera rattrapée par réalisation d'une rampe et d'un modelage général du terrain dont la déclivité ne sera pas supérieure à 10%. L'espace modelé sera végétalisé. Des clôtures de hauteur 1.60m seront implantées en bordure extérieure des chemins agricoles sur une longueur d'environ 150m.

L'échangeur avec l'autoroute A35

L'aménagement projeté consiste à réaliser un diffuseur de type losange avec giratoire. Il doit assurer les échanges entre l'autoroute A35 et la RD18bis mais également avec la RD201 qui chemine le long de l'autoroute à laquelle elle est raccordée par les diffuseurs de Niederhergheim au Nord (échangeur n°28) et de Meyenheim au Sud (échangeur n°30).

Ces deux diffuseurs sont distants de 7.5km l'un de l'autre. Le diffuseur créé sera implanté 4.5km du diffuseur Nord et 3km du diffuseur Sud.

La distance entre deux points d'accès, mesurée entre le point d'entrée au plus tôt et le point de sortie au plus tôt est supérieur à 1200m (cf. ICTAAL 2000, paragraphe 5.3). Il n'y a pas nécessité de réaliser de voie d'entrecroisement entre les différents points d'échange.

Les bretelles sont unidirectionnelles à 1 voie. La chaussée, large de 3.50m, est bordée d'une bande dérasée de droite de 1.00m et d'une bande dérasée de gauche de 0.50m.

- En entrée, le raccordement à l'autoroute est constitué par une section de manœuvre adjacente à la chaussée autoroutière longue de 200m, large de 3.50m et prolongée par un biseau de 75m.
- En sortie d'autoroute, la section de manœuvre est constituée par un biseau contigu à la chaussée autoroutière long de 150m jusqu'à l'endroit où le musoir de divergence atteint une largeur de 1.00m.

Le rétablissement de la RD201

Le profil en travers comprendra une chaussée de 6.50m de large et des accotements stabilisés de 1.50m de large.

Pour le raccordement Ouest : La conception du rétablissement et raccordement de la RD201 Ouest doit prendre en compte l'existence d'un silo agricole implanté 125m au Sud de la RD18bis et 100m à l'Ouest de l'A35.

Le tracé projeté propose un tracé proche de l'existant. Le tracé est implanté entre la bretelle d'entrée RD18bis → A35 Sud et le silo. Il en résulte un tracé aux caractéristiques réduites pour réduire au maximum l'impact sur le parcellaire agricole.

Pour le raccordement Est: Le tracé projeté propose un tracé aux caractéristiques réduites pour réduire au maximum l'impact sur le parcellaire agricole.

Un îlot séparateur sera mis en place depuis le carrefour giratoire avec la RD18bis jusqu'à hauteur de l'accès au silo afin de ralentir les usagers à l'approche de cet accès et du carrefour giratoire.

La problématique est assimilable à celle du rétablissement de la RD201 Ouest. Elle diffère en ce sens que la charge du trafic résiduel sur cette branche de la RD201 y sera plus importante (3.2 fois) que sur la branche Ouest.

Aussi, la RD 201 Sud fera partie du réseau de desserte du Département alors que la RD201 nord fera partie du réseau de liaison.

4. Rétablissement des accès et des circulations hors gabarit

Un cheminement mixte piétons/cycles d'une largeur de 3,00 m utile est créé en partie Sud (côté gare de ROUFFACH). Cet aménagement dit "voie verte" sera interdit à toute circulation motorisée.

Le nouvel aménagement assurera la continuité du cheminement cycliste du giratoire de l'échangeur de la RD 83 au giratoire RD 18bis-RD 8. Pour ce faire, une piste cyclable bidirectionnelle de largeur 2,50 m est créée le long de l'avenue de la Gare pour remonter sur l'ouvrage d'accès à l'usine Behr. Il se poursuivra par la voie verte jusqu'au croisement avec la rue des cerisiers.

La majeure partie des débouchés des chemins sur la RD18bis sera supprimée. Des chemins de défrèvement seront construits parallèlement à la RD18bis. Leur chaussée aura une largeur de 4m encadrée par des accotements de 1m.

Les chemins agricoles seront rétablis conformément au schéma de principe défini suite à la concertation avec la profession agricole. Ces chemins permettront la continuité des cheminements agricoles et des accès riverains.

La continuité des rétablissements agricoles est assurée le long de la RD18bis en partie Sud depuis la Rue des Cerisiers jusqu'à l'échangeur avec l'A35. Le chemin rétabli passera sous le passage faune.

Au Nord, un rétablissement est créé de part et d'autre du passage faune sur une longueur d'environ 1200m. Il contournera celui-ci par le Nord.

Le chemin de défrètement Sud sera revêtu.
Le chemin de défrètement Nord sera stabilisé.

La continuité du chemin de défrètement Sud entre le carrefour giratoire entre la RD8 et la RD18bis et le carrefour giratoire entre la RD18bis et la RD201 préservera la faisabilité d'une éventuelle liaison cyclable Est-Ouest.

5. Conditions d'exploitation de la voie

La RD18bis ne subira pas de modification de statut et restera classé dans la voirie Départementale.

Les bretelles de l'échangeur sur A35 feront partie du réseau autoroutier et seront entretenues par les services de l'Etat.

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

1. Nécessité de création de la liaison :

L'accès à Rouffach et au Piémont des Vosges dans le secteur entre Rouffach et Cernay, ne bénéficie actuellement pas d'une liaison routière structurante hors agglomération, avec l'A35. En effet, les itinéraires possibles, en venant du Nord, sont:

- la traversée ou le contournement nord de l'agglomération de Colmar: ces itinéraires sont urbains et fréquemment encombrés, aux heures de pointe notamment;
- la RD201 longeant l'autoroute entre l'échangeur de Niederhergheim puis la RD8 ou la RD18bis. Ces routes n'ont pas les caractéristiques de routes principales et ne possèdent pas une chaussée apte à supporter durablement un trafic comportant notamment des poids lourds. De plus, ces voies supportent un trafic de plus en plus fort qui atteint voire dépasse déjà 3000 véhicules par jour.
- la RD1bis entre l'échangeur de Niederhergheim et Herrlisheim, qui entraîne un allongement de parcours de 7,5 km et qui malgré ses bonnes caractéristiques, ne déleste pas efficacement les itinéraires précédents empruntant la RD201.

L'aménagement d'un itinéraire fiable et possédant des caractéristiques adaptées à un trafic important (supérieur à 3000 véhicules par jour) et apte à supporter un trafic de poids lourds, s'avère donc nécessaire pour assurer la desserte de Rouffach, dans de meilleures conditions de fluidité et de sécurité qu'à l'état actuel, pour les usagers.

La liaison doit permettre une desserte plus directe de ROUFFACH depuis l'A35 et une meilleure accessibilité au Piémont des Vosges entre ROUFFACH et CERNAY, à partir de l'A35 en venant du Nord.

Une desserte directe de ROUFFACH depuis l'A35 doit nécessairement se situer à hauteur de ROUFFACH pour ne pas pénaliser l'une des deux directions nord ou sud sur l'A35.

Par conséquent, les seuls tracés répondant de manière satisfaisante à l'objectif recherché ne peuvent se situer que dans une bande est-ouest relativement étroite et centrée sur ROUFFACH.

2. Différents partis d'aménagement envisagés:

a) Parti d'aménagement "RD8" avec échangeur

La route Départementale existante RD8 qui comporte déjà un ouvrage de passage sous l'autoroute constitue a priori un tracé privilégié avec raccordement possible à l'autoroute par le biais d'un échangeur à créer.

La section de RD 8 entre l'A35 et la RD 83 a une longueur de 5250 mètres. Elle traverse la forêt de la Thur sur une longueur de 1850 mètres. Son tracé est sinueux. L'accès au club de Golf de BILTZHEIM et à une ferme avoisinante s'effectue à son niveau. Le passage de la RD8 sous l'autoroute présente un gabarit de 4,40 mètres. La largeur moyenne de chaussée est de 5,5 mètres.

Les emprises nécessaires à cet aménagement sont de l'ordre de 16 hectares.
Le coût de cet aménagement est estimé à 14,2 M € H.T., soit 17 M € T.T.C.

b) Parti d'aménagement "RD18bis" avec échangeur

La route Départementale existante RD18bis qui comporte déjà un ouvrage de passage sous l'autoroute constitue également un tracé privilégié avec raccordement possible à l'autoroute par le biais d'un échangeur à créer.

La section de RD 18bis entre l'A35 et la RD 83 a une longueur de 4700 mètres. Elle traverse la forêt de la Thur sur une longueur de 650 mètres. Son tracé n'est pas très sinueux. Le passage de la RD18bis sous l'autoroute présente un gabarit de 4,40 mètres. La largeur moyenne de chaussée est de 5,75 mètres.

Les emprises nécessaires à cet aménagement sont de l'ordre de 14 hectares.
Le coût de cet aménagement est estimé à 12,1 M € H.T., soit 14,5 M € T.T.C.

c) Parti d'aménagement "RD201 et RD8" sans création d'échangeur

La section de RD201 entre l'échangeur RD1bis à NIEDERHERGHEIM et l'intersection avec la RD8 a une longueur de 2500 mètres.

La largeur moyenne de chaussée actuelle de la RD201 est de 5,75 mètres.

La section de RD 8 entre l'A35 et la RD 83 a une longueur de 5250 mètres. Elle traverse la forêt de la Thur sur une longueur de 1850 mètres. Son tracé est sinueux. L'accès au club de Golf de BILTZHEIM et à une ferme avoisinante s'effectue à son niveau. Le passage de la RD8 sous l'autoroute présente un gabarit de 4,40 mètres. La largeur moyenne de chaussée est de 5,5 mètres.

Les emprises nécessaires à cet aménagement sont de l'ordre de 18 hectares.
Le coût de cet aménagement est estimé à 15,2 M € H.T., soit 18,2 M € T.T.C.

d) Parti d'aménagement "RD201 et RD18bis" sans création d'échangeur

La section de RD201 entre l'échangeur RD1bis à NIEDERHERGHEIM et l'intersection avec la RD18bis a une longueur de 4500 mètres.

La largeur de chaussée actuelle de la RD201 est de 5,75 mètres.

La section de RD 18bis entre l'A35 et la RD 83 a une longueur de 4700 mètres. Elle traverse la forêt de la Thur sur une longueur de 650 mètres. Son tracé n'est pas très sinueux. Le passage de la RD18bis sous l'autoroute présente un gabarit de 4,40 mètres. La largeur moyenne de chaussée est de 5,75 mètres.

Les emprises nécessaires à cet aménagement sont de l'ordre de 20,5 hectares. Le coût de cet aménagement est estimé à 16 M € H.T., soit 19,1 M € T.T.C.

3. Les raisons du choix de la solution retenue:

Les solutions consistant à créer un échangeur sur l'autoroute A35 sont plus avantageuses que les solutions consistant à aménager la RD201 pour les raisons suivantes:

- Temps de parcours plus faible pour l'utilisateur
- Linéaire de voie à aménager plus faible
- Moins d'emprises
- Impact sur l'environnement plus réduit
- Coût plus faible

Parmi les deux solutions avec échangeur, la solution de réaménager la RD18bis est la plus avantageuse pour les raisons suivantes:

- Impact environnemental beaucoup plus faible sur la forêt
- Tracé moins sinueux
- Moins d'emprises
- Coût plus faible
- Tracé le plus central pour accéder à Rouffach à partir de l'A35, aussi bien en venant du nord que le sud.

En conclusion, le parti d'aménagement de la RD18bis avec création d'un échangeur sur A35, référencé au point III-B) 2-b) ci-dessus, est le plus avantageux, notamment du point de vue de l'environnement.

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

Les principaux effets positifs attendus

Le parti d'aménagement retenu permet de créer un itinéraire dont les caractéristiques géométriques seront en adéquation avec le niveau de trafic attendu. Cet itinéraire sera sûr et confortable. Il constituera un barreau Est-Ouest permettant de desservir le Piémont des Vosges, la ville de Rouffach et ses activités, et de permettre l'extension de ces dernières. Il participera donc au développement économique du secteur, à l'amélioration de la sécurité routière en proposant un itinéraire de bonnes caractéristiques.

La topographie

L'aménagement de la RD18bis et plus particulièrement de l'ouvrage à faune et de l'échangeur avec l'A35 va se traduire par l'émergence de remblais. Les hauteurs des remblais seront de l'ordre de 6 mètres pour l'ouvrage à faune.

Un aménagement paysager comportant des plantations hautes et des talus enherbés sera réalisé afin de minimiser les impacts des remblais de l'ouvrage à faune et afin de favoriser son emploi par la grande faune.

La géologie et les sols

Le projet nécessite l'apport de matériaux pour le rehaussement de la chaussée et la réalisation des remblais pour le passage à faune et l'échangeur RD18bis/A35. Ce projet nécessitera donc de trouver des matériaux d'apport de bonne qualité.

Les eaux superficielles et souterraines

Concernant la pollution chronique, la réalisation du projet va se traduire par une augmentation des surfaces imperméables recueillant les eaux chargées des pollutions induites par la circulation automobile. Or, les zones les plus sensibles à ce type de pollution sont situées au droit du carrefour giratoire RD8/RD18bis et de l'échangeur avec l'A35 potentiellement accidentogènes, ainsi qu'au droit du franchissement des cours d'eau.

Le projet intercepte 4 écoulements naturels : le cours de la Lauch, le canal des 12 moulins, le Wohlbach et la Vieille Thur.

Le parti d'aménagement retenu ne touche pas aux périmètres de protection des captages situés de l'autre côté de la RN83.

La zone inondable définie au PPRI du bassin versant de la Lauch concerne le projet à deux endroits:

- Chenal d'écoulement traversants la RD18bis au droit de la rue des cerisiers
- Léger empiètement du carrefour giratoire RD8/RD18bis

Afin de ne pas aggraver les conditions actuelles d'écoulement dans les exutoires, de respecter les objectifs de qualité des eaux superficielles et la qualité de la nappe souterraine, et de préserver le milieu naturel, les mesures suivantes ont été retenues.

- Aucun rejet d'eaux pluviales dans le milieu naturel sans traitement préalable ne sera autorisé.
 - Les eaux de la plate-forme routière seront collectées dans un réseau entièrement étanche. Le réseau de collecte sera de type séparatif autant que possible afin de dissocier les écoulements extérieurs à la plate-forme des apports routiers.
 - Le réseau étanche de collecte des apports routiers apportera ces eaux vers des bassins de rétention qui traiteront les eaux avant leur rejet dans le milieu naturel. Ces derniers seront munis de système by-pass et d'une vanne manuelle afin d'isoler une éventuelle pollution accidentelle.
 - Pour le franchissement de la Lauch, l'ouvrage existant est conservé étant donné que les riverains n'ont signalé aucun problème particulier d'inondation.
- Dans le cas du Wohlbach et de la vieille Thur, les ouvrages actuels sont remplacés par des ouvrages neufs de section hydraulique équivalente ou supérieure. Ces ouvrages ne posent pas de problème d'un point de vue hydraulique mais leur remplacement est nécessaire afin d'obtenir une couverture suffisante des cours d'eau.
- La zone inondable définie au PPRI du bassin versant de la Lauch sera préservée de la manière suivante:

- Pas de modification du niveau de la chaussée au droit du chenal d'écoulement traversant la RD18bis
- Démolition et mise à niveau du terrain naturel de l'ancienne RD18bis d'un volume supérieur au remblai nécessaire à la réalisation du carrefour giratoire empiétant sur la zone inondable.

Le climat

Compte tenu de la nature du projet, cet aménagement sur place n'aura aucun effet significatif sur le climat.

La qualité de l'air

Globalement, sur l'ensemble de l'aire d'étude et sur les émissions totales, on observe une réduction des émissions entre l'état initial en 2005 et l'état de référence en 2028.

Les teneurs en polluants diminuent en 2028 par rapport à l'état initial, avec ou sans réalisation du projet, et la totalité de l'aire d'étude respecte les objectifs de qualité de l'air (déjà respectés à l'état initial). La réalisation du projet de création d'un échangeur sur l'A35 au niveau de la RD 18bis couplé à l'aménagement sur place de la RD 18bis n'a donc aucune incidence perceptible sur la qualité de l'air.

Le patrimoine naturel

Le projet aura un impact et limitera la traversée des animaux, notamment des chevreuils, qui verront ainsi leur habitat réduit. Ce point est particulièrement vrai au niveau de la forêt de la Thur où l'augmentation du trafic et des vitesses des véhicules peut faire craindre un risque de collision supplémentaire, et craindre que la RD18bis ne constitue une barrière, réduisant le territoire de ces animaux au triangle Colmar – Rouffach – Niederentzen.

Les impacts du projet sur le milieu naturel sont faibles. Toutefois, un défrichement important devra être réalisé au niveau des massifs forestiers de Niederentzen et d'Oberentzen. Ce dernier est nécessaire pour les réalisations du nouveau profil en travers de la RD 18bis et du passage à faune.

La réalisation d'un passage spécifique pour la grande faune permettra de limiter l'effet barrière produit par la RD18bis mais aussi de compenser l'augmentation du risque de collision véhicules - gibiers liée à l'accroissement des trafics et de la vitesse. Il sera nécessaire de réaliser un comptage des mammifères empruntant l'ouvrage par l'utilisation de pièges à empreintes afin de mettre en évidence sa fréquentation.

Le projet prévoit également le passage des batraciens par la mise en place de dalots spécifiques suffisamment dimensionnés et disposés régulièrement tous les 30m.

Des reboisements compensatoires seront réalisés au niveau des emprises du passage à faune.

Incidence sur le site Natura 2000 FR4211808 « Les zones agricoles de la Hardt »

Le projet se situe à l'extérieur du périmètre défini et n'aura aucun impact direct ou indirect sur l'emprise de la ZPS.

Le paysage

La réalisation du projet nécessite l'enlèvement de plantations récentes, seuls points d'appel visuel dans cette plaine agricole. De nouvelles plantations verront le jour le long de la RD18 bis aménagée.

Les boisements touchés par le projet ne sont pas classés en Espaces Boisés Classés.

Les talus du passage pour la grande faune et de l'échangeur avec l'A35 bénéficieront d'aménagements paysagers végétalisés et arborés permettant d'intégrer au mieux les remblais.

Les éléments bâtis au voisinage du projet

Etant donné que le projet constitue un aménagement sur place de la RD18bis, le projet ne nécessite pas d'acquisition d'habitation.

Les principaux réseaux

Le projet est longé ou franchi par plusieurs réseaux (fibre optique, câble France Télécom, ligne haute tension, pipelines, réseau de gaz).

Le déplacement ou la protection de ces différents réseaux seront étudiés avec les différents concessionnaires dans le cadre des études de détail. Tous les réseaux concernés par le projet seront donc rétablis.

Les activités économiques

Actuellement, le réseau routier laisse apparaître des dysfonctionnements liés à la faiblesse des liaisons Est – Ouest.

Le projet aura un impact positif sur le développement touristique et économique de Rouffach et Guebwiller en structurant le territoire. Ces villes pourront alors capter des populations plus lointaines et augmenter leur caractère attractif. Par conséquent, les déplacements quotidiens devraient eux aussi augmenter.

Ces deux villes grâce à leur réserve foncière pourront accueillir une population nouvelle mais également de nouvelles entreprises pour qui leur positionnement à Rouffach sera attractif du fait de la proximité simultanée de l'échangeur avec l'A35 et de la RN83.

L'agriculture

L'aménagement va nécessiter des emprises sur des parcelles agricoles pour le rétablissement des chemins ruraux et la création de délaissés entre les bretelles de l'échangeur et l'A35. Ces emprises sont de l'ordre de 130 000 m².

La majeure partie des débouchés des chemins sur la RD18bis sera supprimée.

Les emprises sur les parcelles agricoles ont été minimisées par la réutilisation de l'axe existant de la RD18bis actuelle.

Des chemins seront construits parallèlement à la RD18bis. Leur chaussée aura une largeur de 4m encadrée par des accotements de 1m.

Tous les accès aux parcelles sont rétablis conformément au schéma de principe défini suite à la concertation avec la profession agricole. Ces chemins permettront la continuité des cheminements agricoles et des accès riverains. Ils seront raccordés à la RD18bis par des courbes de rayon d'entrée et de sortie R=10m pour faciliter la manœuvre des engins agricoles.

Concernant la compensation de l'impact sur la parcelle longeant l'A35, la mesure suivante pourra être appliquée :

- achat par le Département du Haut-Rhin de la bande de terrain inexploitable entre la RD201 et l'A35

Sylviculture et boisements

Le projet nécessite l'enlèvement de nombreux arbres.

Des reboisements compensatoires seront réalisés au niveau des emprises du passage à faune et de secteurs favorables à la biodiversité (corridor biologique) et/ou à la gestion forestière, définis en concertation avec la DDAF, l'ONF, les communes et les exploitants agricoles.

La règle du « 1 arbre coupé, 1 arbre planté » sera appliquée.

Les déplacements et la sécurité

Bien que le parti d'aménagement retenu permette de proposer un itinéraire sécuritaire, l'augmentation des vitesses sera à surveiller afin que celles-ci ne soient pas excessives et ne provoquent pas de conflits d'usages supplémentaires.

L'aménagement de la RD18bis va rendre cet itinéraire confortable, sûr et fluide par rapport au trafic attendu. Les caractéristiques géométriques de l'itinéraire seront en adéquation avec le niveau de trafic attendu. Le projet répond parfaitement au souci d'amélioration des conditions de sécurité et de confort pour la circulation.

Les facteurs d'amélioration sont :

- la linéarisation du tracé et la rectification de certains virages trop serrés,
- l'amélioration des conditions de sécurité,
- le gain de temps du fait d'un trajet plus fluide et plus rapide (augmentation des vitesses moyennes).

Les voies de communications

Le projet va modifier les priorités d'itinéraire. La RD18bis sera prioritaire sur la RD8.

Il va également modifier le réseau de communication en supprimant certains accès à la RD18bis actuelle. La rue des Cerisiers n'est pas rétablie. Elle devient une desserte agricole qui se prolonge vers l'Est.

La desserte du silo à proximité de l'A35 ne sera pas directement effectuée par la RD18bis mais par l'intermédiaire du carrefour giratoire de l'échangeur en losange. Aucun chemin agricole ne desservira directement le silo.

La majeure partie des débouchés des chemins sur la RD18bis sera supprimée.

Les atteintes à la circulation publique seront importantes en dehors de la section urbaine.

Le projet prévoit notamment ponctuellement, une surlargeur côté Sud pour permettre aux véhicules circulant sur la RD18bis d'éviter les engins agricoles tournant à gauche.

Il réserve la possibilité de créer une liaison vers le Nord pour desservir la zone d'activités de Rouffach.

Les chemins agricoles seront rétablis conformément au schéma de principe défini suite à la concertation avec la Chambre de l'Agriculture. Ces chemins permettront la continuité des cheminements agricoles et des accès riverains.

Des chemins seront construits parallèlement à la RD. Au débouché des chemins agricoles sur la RD18bis les chemins seront raccordés.

La configuration des lieux entre le débouché des bretelles Ouest de l'échangeur et l'extension urbaine à l'Est de la voie ferrée sera réaménagée pour offrir un trottoir mixte piétons/cycles utile en partie Sud (côté gare de Rouffach).

Le nouvel aménagement assurera la continuité du cheminement cycliste du giratoire de la RN83 au giratoire RD18bis-RD8. Pour ce faire, une piste cyclable bidirectionnelle est créée le long de l'avenue de la gare pour remonter sur l'ouvrage d'accès à l'usine Behr. Il se poursuivra par le trottoir mixte piétons/cycles (voie verte) du franchissement de la voie ferrée.

Il se transformera en itinéraire cyclable conseillé par la route des Cerisiers jusqu'à la RD18bis. Pour accéder au giratoire RD18bis-RD8, l'itinéraire emprunte le chemin rural dit Schildleweg.

A noter que la continuité des chemins de défrètement entre le carrefour giratoire entre la RD8 et la RD18bis et le carrefour giratoire entre la RD18bis et la RD201 préservera la faisabilité d'une éventuelle liaison cyclable Est-Ouest.

Les trafics

Les trafics à l'horizon 2008 avec projet seront fortement modifiés. La charge de trafic sur la RD18bis va augmenter de façon importante avec +63% d'augmentation du trafic sur la section urbaine et +158% sur la section en rase campagne.

On assistera à un basculement du trafic de la RD83 vers l'A35. En effet, les trafics de la RD83 évolueront respectivement au nord et au sud de Rouffach de -10% à +1%, ceux de l'A35 de +9%.

Ce basculement entraîne l'augmentation de trafic attendue sur la RD18bis.

Les constats sont les mêmes qu'à l'horizon 2008. Le trafic global bascule de la RD83 (-10%) vers l'A35 (+8%) via la RD18bis dont le trafic fait plus que doubler.

La RD201, avec la création d'un échangeur sur l'A35 au droit de la RD18bis, voit son trafic chuter de -94% sur le tronçon Sud et -51% sur le tronçon Nord.

L'ambiance sonore

Le projet prévoit le traitement de façade de toutes les habitations situées en bordure de la RD18bis et dont les niveaux sonores futurs dépassent 60 dB(A). Ces isolations concernent 18 habitations.

La solution retenue de traitement de façades consiste à isoler acoustiquement les ouvertures des façades des habitations exposées à un bruit supérieur aux seuils réglementaires. (Par exemple: double vitrage, joints acoustiques aux portes, caisson de volet roulant et aération acoustiques, etc...)

Le projet prévoit le traitement de la façade Nord de la ferme d'Hummelmuelhe dont les niveaux sonores futurs dépassent 60 dB(A).

La mise en œuvre d'une butte de hauteur 2,00 mètres est également proposée.

La mise en œuvre d'un revêtement de chaussée antibruit sur toute la traversée du quartier Est de ROUFFACH sera prévue.

Le patrimoine historique et culturel

Le projet n'aura pas d'impact à long terme sur le patrimoine. Il risque cependant de nécessiter le déplacement de certains calvaires.

L'ensemble des mesures prévues en faveur de l'environnement, pour réduire ou compenser les impacts négatifs, est estimé à un coût de 4 174 729.70€ hors taxes, soit 28 % du coût total des travaux.

5. Appréciation sommaire des dépenses:

Etudes :	0,60 M€
Dégagement des emprises:	0,35 M€
Travaux:	
- Route du Rhin (partie urbaine)	1,41 M€
- RD18bis section courante	9,75 M€
- Echangeur	3,34 M€
Total travaux :	14,50 M€
Contrôle des travaux :	0,50 M€
Acquisitions foncières ⁽¹⁾ : (Y compris arpentage et pertes de récoltes)	0,20 M€
TOTAL ETUDE ET TRAVAUX	16,15 M€ TTC

⁽¹⁾ L'estimation résultant de l'avis du Domaine en date du 04 octobre 2006 est de 153.000 € TTC. La différence de 47.000 € TTC correspond à une provision pour frais d'arpentage et de pertes de récoltes.

6. Compatibilité avec les documents d'urbanisme:

Dès lors que le projet est compatible avec les documents d'urbanisme de ROUFFACH (P.O.S. approuvé le 16 juin 1980) de NIEDERENTZEN (P.L.U. approuvé le 30 mai 2006) et d'OBERENTZEN (P.L.U. approuvé le 06 novembre 2006), il n'y a pas lieu de prévoir une 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

La commission d'enquête ayant émis un avis favorable avec recommandations, il n'y a pas lieu de modifier les principales caractéristiques du projet soumis à l'enquête.

Concernant la recommandation du commissaire enquêteur relative à l'utilisation du chemin de défrètement, longeant la RD18 bis côté sud par les agriculteurs, le Département s'engage à ce que les cyclistes puissent continuer à utiliser ce chemin, ou à défaut, un itinéraire proche.

Concernant la recommandation du commissaire enquêteur relative au trafic routier futur, il convient de noter que les trafics, pris en compte dans l'étude d'impact, sont basés sur des hypothèses de croissance des trafics jusqu'à l'horizon 2028. Les mesures de réduction et de compensation des impacts sur l'environnement figurant au dossier d'enquête, et que s'engage à mettre en œuvre le Département, assurent donc une protection de l'environnement adaptée à l'éventualité d'une forte croissance des trafics.

APRES EN AVOIR DELIBERE

- prend acte de l'avis favorable du Commissaire Enquêteur ;
- déclare d'intérêt général le projet de réalisation d'une liaison routière entre la RD83 et l'A35 par l'amélioration des caractéristiques de la RD18bis et par la création d'un échangeur sur l'A35 à NIEDERENTZEN et le classement des bretelles de l'échangeur dans le domaine public, cette déclaration étant motivée par les données figurant dans la présente délibération.

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

LE PRESIDENT

Pour le Président
du Conseil Général du Haut-Rhin
et par délégation
Le 1^{er} Vice-Président

Rémy WITH