

Acte Certifié exécutoire

Envoi : 21/05/2013

Réception par le Prefet : 21/05/2013

Publication : 24/05/2013



# Conseil Général Haut-Rhin

## Extrait des délibérations de la Commission Permanente

Pour le Président du Conseil Général  
et par délégation  
Ludovic LIONS  
Chef du Service Administratif de  
l'Assemblée

N° CP-2013-5-3-7

Séance du vendredi 17 mai 2013

### **LIAISON A 35 / RD 83 A HAUTEUR D'ENSISHEIM "1ÈRE PHASE : A 35 - RD 201"**

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 la délibération n° CG-2011-1-1-4 du 31 mars 2011, relative aux délégations de compétences du Conseil Général à 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 de la Commission Permanente n° CP-2009-11-3-9 du 4 septembre 2009 qui a :

- approuvé le dossier des études d'avant-projet,
- fixé l'enveloppe financière prévisionnelle de l'opération au montant estimé de 6 800 000 € TTC (valeur juin 2009),
- sollicité l'ouverture de l'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique, ainsi que la mise en compatibilité des documents d'urbanisme si nécessaire,
- décidé expressément de recourir à l'expropriation si les accords amiables ne peuvent intervenir,

VU le rapport général du Commissaire-Enquêteur du 11 décembre 2012,

VU le rapport du Président du Conseil Général,

CONSIDÉRANT que le projet de liaison entre l'A 35 et la RD 201 à hauteur d'ENSISHEIM, concerne des travaux publics soumis à enquête publique au titre du Code de l'Expropriation, celle-ci s'étant achevée le 26 novembre 2012,

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 18 janvier 2013,

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 recommandations émises au cours de l'instruction du projet routier,

## **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 :**

Les communes d'ENSISHEIM et d'UNGERSHEIM présentent des secteurs d'activités économiques, situés entre les deux bourgs, le long de la RD 4bis.

Au regard de cette localisation, ces zones d'activités ne sont pas desservies directement et facilement depuis les principaux axes de transport du département, que sont l'autoroute A 35, la RD 83 et la RD 430.

L'important trafic poids lourds généré par ces activités doit traverser les secteurs urbanisés d'ENSISHEIM et UNGERSHEIM afin de rejoindre ces routes importantes, entraînant de nombreuses gênes et nuisances pour les habitants ainsi qu'une insécurité dans la traversée des bourgs.

Aussi, de manière à réduire les nuisances pour les habitants tout en améliorant les conditions de circulation, le Conseil Général du Haut-Rhin souhaite aménager une voie de liaison entre l'autoroute A 35 et la RD 83.

La première partie de ce projet consiste en la création d'une voie de liaison entre l'autoroute A 35 et la RD 201, de manière à réduire le flux de trafic transitant à travers le centre d'ENSISHEIM, à améliorer la desserte de la zone d'activités de la Passerelle et à réduire les nuisances sonores au niveau des habitations est du bourg d'ENSISHEIM.

Les points de raccordement pressentis sont localisés au droit :

- de l'échangeur A 35 / RD 2 à ENSISHEIM ;
- de l'échangeur RD 430 / RD 44 à UNGERSHEIM, permettant un accès à la RD 83.

Cette voie de liaison étant réalisée en plusieurs tronçons successifs, elle constitue un « programme d'aménagement ».

La première étape de ce programme est constituée par l'opération objet du présent rapport, c'est-à-dire la liaison entre l'autoroute A 35 et la RD 201 au Nord/Est du bourg d'ENSISHEIM.

#### **2. Maîtrise d'ouvrage :**

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

### **3. Description du projet :**

L'aménagement proposé consiste à :

- réaliser une route bidirectionnelle, conforme à la politique routière départementale, de catégorie R 80 au sens de l'ARP à 2 x 1 voie ;
- raccorder cette voie à l'échangeur existant avec l'A 35 d'une part et au carrefour giratoire existant sur la RD 201 d'autre part ;
- réaménager les deux carrefours de l'échangeur entre la RD 2 et l'A 35 en deux carrefours giratoires ;
- rétablir les chemins d'accès aux exploitations agricoles ;
- réaliser un franchissement dénivelé sous la nouvelle voie, pour assurer un rétablissement du chemin agricole Nord/Sud.

L'aménagement proposé s'inscrit dans l'emprise déjà acquise, hormis les rampes d'accès et le rétablissement des chemins agricoles au droit de l'ouvrage de franchissement et le rétablissement en direction de HIRTZFELDEN, dont l'emprise sera acquise dans le cadre de cette opération, soit par voie amiable, soit par expropriation si nécessaire.

D'autres ouvrages plus petits (à destination de la petite faune) seront également mis en place sous la future voie par un principe de dalots de section 1 m par 1 m et seront placés en moyenne tous les 300 m.

La mise aux normes de sécurité actuelle des carrefours de l'échangeur avec l'autoroute A 35 sur la RD 2 est vivement recommandée, compte tenu du haut niveau de service de la nouvelle liaison.

Aucun itinéraire cyclable n'est prévu au plan départemental.

Aucun débouché de chemin ne sera autorisé sur la section courante de la liaison. Les voies parallèles existantes seront conservées et de nouveaux chemins revêtus seront créés afin de permettre la circulation des engins agricoles et assurer la desserte des parcelles cultivées.

#### **Profil en travers type**

Le profil en travers comprendra une chaussée de 7 m de large et des accotements constitués d'une bande dérasée revêtue de 2 m et d'une berme enherbée de 0,75 m.

#### **Profil en long**

Le profil en long est établi en s'efforçant de suivre le terrain naturel existant.

#### **Ouvrages d'art**

La liaison coupera un cheminement agricole Nord/Sud, qui permet la liaison entre un silo et les parcelles cultivées.

Afin de ne pas interrompre ce transit, un franchissement dénivelé inférieur est prévu au niveau de ce cheminement.

Pour servir de passage mixte agricole et pour le grand gibier cet ouvrage aura une largeur de 10 m et un tirant d'air de 4,30 m.

#### **Echangeur**

L'aménagement projeté consiste à réaménager l'échangeur existant en un échangeur de type losange avec giratoires. Il doit assurer les échanges entre l'autoroute A 35 et la nouvelle liaison.

La valeur du rayon extérieur des giratoires est de 20 m. La chaussée annulaire aura une largeur de 7 m.

Côté ENSISHEIM d'une part et côté HIRTZFELDEN d'autre part, la RD 2 présente des caractéristiques géométriques telles que les recommandations du guide en approche des giratoires sont respectées (alignement radial de 150 m minimum, visibilité minimale de 250 m).

Seul le raccordement des bretelles sur chaque giratoire sera repris dans le cadre de ce réaménagement.

Les bretelles sont unidirectionnelles à 1 voie. La chaussée, large de 3,50 m, sera bordée d'une bande dérasée de droite de 1 m et d'une bande dérasée de gauche de 0,50 m.

Le raccordement des bretelles d'entrée est positionné selon le bord gauche de chacune des bretelles existantes et suivant l'alignement droit de la bretelle jusqu'à l'axe du futur giratoire.

Le raccordement des bretelles de sortie a été positionné pour reprendre au maximum l'emprise de la bretelle existante.

### **Assainissement**

Le réseau d'assainissement envisagé comprend des dispositifs permettant de préserver les eaux souterraines, conformément aux principes du Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux (SDAGE).

L'évolution du trafic attendu à la mise en service de la liaison implique de rendre le réseau de collecte étanche, afin de se préserver de la pollution chronique des flux de véhicules et de prévenir une éventuelle pollution accidentelle.

La collecte des effluents de la chaussée se fera à l'aide des cunettes bétonnées étanches, disposées tout du long de la voie nouvelle, des deux côtés de la voie.

Un système de régulateur/déshuileur sera aménagé au niveau du point bas de la liaison avec, en aval, une zone de stockage permettant de stocker les eaux avant traitement puis rejet dans le milieu naturel, via le Quatelbach.

Ce bassin de rétention sera dimensionné pour une période de retour de 10 ans.

Les deux giratoires créés dans le réaménagement de l'échangeur seront bordurés extérieurement à l'aide de bordures T2. Les anneaux intérieurs seront quant à eux entourés de bordures I4. Toutes les eaux ainsi récupérées seront acheminées dans un dispositif de traitement avant rejet dans le milieu naturel. Les eaux du giratoire Ouest seront rejetées dans le ruisseau du Quatelbach via des cunettes enherbées étanches. Les eaux du giratoire Est seront rejetées dans le milieu naturel via des puits d'infiltration.

Le dispositif actuel de rejet diffus des bretelles de l'échangeur ne sera pas modifié.

L'acheminement des eaux pluviales de la liaison au droit du passage inférieur s'effectuera via une canalisation en encorbellement.

Le réseau d'assainissement des rétablissements agricoles sera identique à la situation actuelle à savoir ruissellement diffus sur les talus et le terrain naturel.

#### **4. Interdiction d'accès :**

Les accès sur la liaison s'effectueront uniquement à partir des carrefours giratoires.

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

#### **5. Rétablissement des communications :**

Aucun débouché de chemin ne sera autorisé sur la section courante de la liaison.

Les voies parallèles existantes seront conservées, afin de permettre la circulation des engins agricoles et assurer la desserte des parcelles cultivées.

Un chemin de défrètement sera créé parallèlement à la voie au Sud, depuis la voie T.H.K. jusqu'à l'échangeur A 35.

Au Nord, un tronçon de chemin de défrètement sera réalisé entre le passage inférieur et le chemin existant au droit de l'échangeur.

De même, au Sud/Est de l'échangeur un chemin de défrètement sera créé pour permettre l'accès à HIRTZFELDEN depuis le cheminement Sud de la liaison.

L'ensemble des chemins de défrètement sera revêtu.

## **6. Principes de classement – déclassement :**

La nouvelle voie aura vocation à faire partie du réseau structurant complémentaire départemental, défini par la délibération du Conseil Général n° 2003/III 301/6 du 17 octobre 2003.

La limite du domaine public autoroutier sera proposée à l'Etat au droit du bord extérieur de l'anneau des nouveaux carrefours giratoires.

La RD 2 étant déconnectée de l'échangeur A 35, la partie de la RD 2 entre l'A 35 et la RD 201 n'aura plus qu'une vocation de desserte agricole et ultérieurement de la future zone industrielle.

Son déclassement dans le domaine public communal de la commune d'ENSISHEIM est prévu.

Les chemins de défrètement le long de la nouvelle liaison, n'auront pas d'autre vocation que d'assurer le rétablissement des dessertes agricoles. Dans ces conditions, leur classement en chemin rural devra également être confirmé préalablement par les communes concernées d'ENSISHEIM et de REGUISHEIM.

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

### **1. Nécessité de création d'une liaison :**

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

En effet, la liaison va permettre de réduire de 16 % le flux de transit en traversée d'ENSISHEIM.

L'opération a également comme objectif essentiel la mise en sécurité de la liaison entre l'autoroute A 35 et la RD 201, ainsi que des carrefours de l'échangeur A 35 avec la RD 2.

La liaison améliore également la desserte de la zone industrielle, puisqu'elle relie directement l'A 35 au giratoire le plus proche de cette zone. Elle constitue la première partie d'un programme d'aménagement d'ensemble d'une liaison entre l'A 35 et la RD 430. Ce programme à l'étude a pour objectif de mieux desservir les secteurs d'activités économiques présents entre les communes d'ENSISHEIM et d'UNGERSHEIM. A ce jour, le fuseau n'a pas été choisi. Des études environnementales et techniques seront réalisées pour se prononcer sur ce choix.

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

### **2. Différents partis d'aménagement envisagés au stade des études préliminaires :**

Trois variantes ont été proposées :

- Variante 1 : Recalibrage de la RD 2 actuelle

Cette variante consiste en un aménagement sur place de la RD 2 actuelle, comprenant :

- un élargissement de la plateforme de voirie, permettant un meilleur croisement des véhicules, notamment des poids lourds, sur l'ensemble du linéaire de la voie, soit 2000 m environ ;

- une amélioration des conditions de visibilité des automobilistes, par une rectification de certaines courbes et des dégagements de visibilité ;
- une sécurisation des échanges, notamment au niveau du carrefour avec la voie agricole menant au silo, situé dans une courbe. Ce carrefour devrait être réaménagé en carrefour plan ou sous la forme d'un « tourne-à-gauche », permettant une augmentation des distances de visibilité pour les véhicules désirant traverser la RD 2.

Le réaménagement en giratoire du carrefour entre la RD 2 et la RD 201 nécessaire à cette solution a déjà été réalisé.

- Variante 2 : création d'un barreau de liaison entre l'A 35 et la RD 201 avec raccordement de la RD 2 actuelle

Cette variante consiste en la création d'une nouvelle voie de liaison bidirectionnelle à 2 x 1 voies entre l'échangeur de l'autoroute A 35 et la RD 201, soit 2 350 m de voie nouvelle.

Le point de raccordement sur cette dernière voie est localisé au droit du carrefour giratoire situé au Nord/Ouest de l'entreprise THK, au nord du bourg d'ENSISHEIM.

Cette nouvelle voirie prend position en parallèle d'un chemin agricole existant et pour partie revêtu. Ce positionnement permet de limiter les incidences du projet sur l'activité agricole, en positionnant le projet au voisinage des limites parcellaires.

La création de cette nouvelle voirie nécessite le réaménagement de l'échangeur entre l'autoroute A 35 et la RD 2.

Les bretelles d'entrée et de sortie de l'autoroute sont actuellement raccordées sur la RD 2 par des carrefours en plan, sans voie spécifique de tourne-à-gauche.

Au regard de l'important trafic d'échange, notamment de poids lourds, ces points d'échanges ne sont pas conformes aux normes actuelles de sécurité.

Aussi, deux carrefours giratoires seront aménagés de part et d'autre de l'autoroute. Chacun de ces giratoires sécurisera le trafic d'échange entre les bretelles de l'autoroute et la RD 2.

La nouvelle voie et la RD 2 seront branchées sur le carrefour giratoire Ouest.

Un carrefour giratoire, situé à 6 m environ du giratoire Ouest de l'échangeur, permet le raccordement entre la voie nouvelle et l'actuelle RD 2.

Cette variante présentant un tracé en alignement droit sur un linéaire important (plus de 1 300 m), la liaison comprendra un créneau de dépassement, ce qui permettra de fluidifier encore plus le trafic.

- Variante 2bis : création d'un barreau de liaison entre l'A 35 et la RD 201 sans raccordement de la RD 2 actuelle
- La présente variante ne diffère de la précédente que par l'absence de carrefour entre la nouvelle voirie et la RD 2 actuelle.

Cette dernière voirie est barrée à son extrémité Est. Elle n'est plus utilisée que partiellement pour les circulations agricoles, l'accès aux parcelles et la desserte du silo et du poste électrique.

### **3. Les raisons du choix de la solution retenue :**

Les solutions consistant à réutiliser la RD 2 actuelle ne répondent pas entièrement aux objectifs de l'opération et comportent des inconvénients conséquents :

- un flux de trafic important maintenu vers le bourg d'ENSISHEIM qui n'améliorera pas les nuisances sonores des riverains situés, soit à l'Est d'ENSISHEIM, soit au centre ;
- la suppression des alignements d'arbres existants sur une longueur de 1 km ;

- un rejet des eaux par infiltration dû à l'absence d'exutoire naturel.

La solution 2bis qui consiste à créer la nouvelle liaison entre l'A 35 et la RD 201 sans raccordement de l'actuelle RD 2 sur l'échangeur répond fortement aux objectifs de l'opération :

- nette réduction du flux de trafic transitant à travers le centre d'ENSISHEIM ;
- mise en sécurité de l'échangeur et de la liaison ;
- maintien de la cohérence des orientations de développement avec les documents d'urbanisme ;
- sécurisation des points d'échanges.

Au vu de ces éléments, c'est donc la variante 2bis qui remplit au mieux les objectifs de cette liaison (sécurité, niveau de service, amélioration du cadre de vie). Elle possède de plus de bonnes caractéristiques fonctionnelles, tout en s'inscrivant au mieux dans les contraintes économiques et environnementales. C'est la solution retenue par le Maître d'ouvrage.

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

##### **MILIEU PHYSIQUE**

La mise en place du projet nécessitera la réalisation de remblais, de faible importance (de 2 m au maximum), qui pourront modifier localement la topographie actuelle de la zone d'étude.

*La conception du projet a été réalisée de manière à minimiser au maximum le volume de ces remblais. Les talus de ces remblais seront modelés et végétalisés, dès l'obtention de leurs pentes définitives, de manière à augmenter leur stabilité et de limiter leur érosion par les eaux et le vent.*

La future liaison sera susceptible d'entraîner une pollution ou une dégradation de la qualité de ses eaux superficielles, notamment celles des eaux du Quatelbach, par les rejets des eaux de ruissellement issues de la plateforme routière (pollution chronique).

De même, le projet pourra engendrer une pollution des eaux souterraines de la nappe d'Alsace par infiltration de ces eaux de ruissellement de la route.

Les pollutions saisonnières (salage hivernal) ou accidentelle, issues des déversements de produits qu'elles provoquent, seront également susceptibles d'altérer la qualité des eaux superficielles, et donc souterraines.

L'accroissement des surfaces imperméabilisées, engendrées par la mise en place de la nouvelle route, sera susceptible d'augmenter le débit instantané du ruisseau du Quatelbach.

Le projet peut également être à l'origine de modification des écoulements superficiels présents dans le secteur d'étude.

*Le projet sera accompagné de la mise en place d'un principe d'assainissement, de type « unitaire ». Les eaux ruisselant sur la plate-forme routière seront ainsi collectées dans des fossés bétonnés situés de part et d'autre de la chaussée.*

*De manière à éviter toute dégradation de la qualité de la nappe d'Alsace par infiltration des eaux de ruissellement de chaussée, ces fossés seront étanches.*

*Chacun de ces fossés se terminera par une noue enherbée permettant la limitation du débit rejeté dans le ruisseau du Quatelbach, exutoire des eaux du projet après traitement.*

*Chacun de ces fossés sera équipé d'un dispositif permettant le piégeage des hydrocarbures au niveau des connexions avec le milieu naturel. Ces dispositifs permettront également une fermeture totale du fossé en cas de pollution accidentelle avec déversement de polluant.*

*Un dossier spécifique de déclaration ou de demande d'autorisation au titre des articles L.214-1 à L.214-6 du Code de l'Environnement (ancien article 10 de la loi n° 92-3 du 3 janvier 1992 sur l'eau) relatif à la nouvelle voie sera réalisé dans le cadre des études de détails du présent projet.*

La future liaison s'inscrit intégralement en dehors de ces zones inondables.

Les deux carrefours giratoires mis en place au droit de l'échangeur A 35 / liaison seront situés sur le remblai existant.

Toutefois, leur mise en place nécessitera une légère extension du remblai en limite des zones inondables.

*Conformément au Plan de Prévention du Risque d'Inondation, tout remblaiement réalisé au sein des zones inondables doit être compensé par la restitution à la zone inondable d'un volume de déblai au moins équivalent à celui remblayé.*

*Aussi, de manière à compenser le remblaiement des carrefours giratoires pour l'accès à l'A 35, le Conseil Général procédera à la démolition ponctuelle de la chaussée de la RD 2 actuelle.*

### **MILIEU NATUREL**

Le projet n'entraînera aucun impact sur la Zone de Protection Spéciale (ZPS) des « Zones agricoles de la Hardt », du fait de son éloignement.

Toutefois, la création de la nouvelle liaison entre l'A 35 et la RD 201 sera à l'origine de plusieurs impacts :

- une altération et destruction des habitats et des peuplements en dehors de l'emprise : effets induits du projet, notamment les pollutions locales des talus et milieux voisins de la nouvelle route ainsi que l'éventuelle urbanisation des terrains. Ces effets concerneront l'ensemble des groupes faunistiques et floristiques et pourront perturber fortement les éléments structurants de l'écologie du paysage à une échelle bien plus vaste que l'emprise du projet ;
- une fragmentation et cloisonnement par le projet et son emprise : la nouvelle voie constituera une barrière physique qui cloisonnera l'espace ;
- perturbations durant les travaux : ces perturbations (dérangement par les engins, ...) toucheront notamment les espèces et les milieux rudéraux résiduels dans l'espace agricole entre la RD 201 et l'A 35 ;
- une destruction d'habitats et d'espèces dans l'emprise : d'intensité faible au regard des habitats existants dans l'emprise, il concernera notamment les petits mammifères et les insectes marcheurs. L'Alouette des champs et le Lièvre, espèces patrimoniales, sont particulièrement concernés ;
- une mortalité routière : estimée faible à nulle au regard de la situation actuelle puisque le trafic actuel de la RD 2 sera en partie reporté sur la nouvelle voie.

*Les mesures qui seront mises en place viseront à :*

- *limiter les destructions d'habitats, en limitant l'utilisation d'engrais ou de biocides lors de l'entretien des talus ;*
- *aménager des passages inférieurs pour la petite faune, permettant d'éviter l'effet de coupure et permettant le franchissement de la liaison sans risque ;*
- *aménager le passage inférieur afin de permettre le passage de la grande faune ;*
- *prévoir une gestion adaptée des espaces enherbés associés au projet, notamment les talus, en ne prévoyant que un à deux fauchages par an ;*
- *planter une haie de part et d'autre de la liaison, permettant de limiter le risque de collisions entre les animaux (oiseaux, chauves-souris, insectes, ...) avec les véhicules en constituant une barrière.*



## **PAYSAGE, PATRIMOINE, TOURISME ET LOISIRS**

Le projet s'inscrivant en léger remblai par rapport au terrain naturel, son impact sur le paysage sera limité.

De plus, la mise en place du passage inférieur agricole a été préférée à un passage supérieur car elle permet d'éviter la création d'importants remblais et d'un ouvrage nettement visible dans le paysage.

*De manière à favoriser l'intégration de la nouvelle voie dans le paysage, le Conseil Général procédera à des plantations le long de la voie, en respectant les normes de sécurité.*

*Les espèces employées seront des essences locales déjà présentes dans le secteur.*

La liaison ne s'inscrit au sein d'aucun périmètre de protection de monument historique. Elle ne passe pas à proximité d'édifices d'intérêt mais non protégés.

La liaison s'inscrit au sein de l'arrêté de zonage archéologique d'ENSISHEIM et de l'arrêté d'information archéologique de REGUISHEIM.

*La découverte de nouveaux sites archéologiques étant possible lors de la phase chantier, et conformément aux arrêtés de zonage et d'information archéologique, une expertise archéologique devra être réalisée préalablement à tous travaux de terrassement.*

Lors du raccordement de la liaison sur le carrefour giratoire de la RD 201, les aménagements cyclables seront conservés. Les croisements entre ces aménagements et la liaison seront sécurisés.

## **MILIEU HUMAIN**

La création de la liaison permettra une amélioration des conditions de desserte de la zone d'activités de la Passerelle, notamment de THK, en permettant aux véhicules d'accéder directement à la RD 201 par une voie rectiligne.

Les études d'extension de cette zone d'activités tiendront compte du tracé de la liaison dans leur plan d'aménagement.

La conservation de la RD 2 actuelle permettra d'envisager un accès supplémentaire à cette future zone d'activités depuis sa limite Sud.

Le passage inférieur rétablissant les cheminements agricoles pourra aussi permettre les échanges entre les parties de la zone d'activités situées de part et d'autre de la liaison.

La création de la nouvelle liaison en tracé neuf sera à l'origine :

- d'une emprise sur les terres agricoles, pour la liaison et le passage inférieur ;
- d'un allongement du temps de parcours des agriculteurs pour se rendre sur leurs terres ;
- de difficultés d'accès aux parcelles ;
- d'une destruction des équipements réalisés (irrigation).

*Les différents propriétaires et exploitants agricoles concernés par le projet seront indemnisés, conformément à la réglementation en vigueur.*

*La liaison s'inscrivant dans un emplacement réservé à cet effet depuis 1980, en parallèle d'un chemin agricole existant et au voisinage de celui-ci, elle n'entraînera pas de déstructuration du parcellaire actuel, du fait du passage à proximité des limites parcellaires.*

*La création d'un passage inférieur permettra le rétablissement des cheminements agricoles pour l'accès au silo au sud de la RD 2 actuelle.*

## **URBANISME, SERVITUDES ET RESEAUX**

La création de la liaison est compatible avec les orientations du Schéma de Cohérence Territoriale (SCOT) « Rhin Vignoble Grand-Ballon », qui prévoit la création d'un barreau de liaison entre l'A 35 et la RD 201.

Les règlements des zonages des documents d'urbanisme traversés par la liaison sont compatibles avec la réalisation du projet, en autorisant les affouillements et exhaussements du sol s'ils sont liés aux équipements d'intérêt général.

La servitude d'inconstructibilité grevant l'autoroute A 35 ne s'applique pas aux infrastructures routières. Le projet n'entraînera donc aucun impact sur cette servitude.

La liaison étant réalisée au niveau du terrain naturel, en léger remblai de 2 m au maximum, elle n'engendrera aucun impact sur la servitude aéronautique de dégagement de l'aéroport de COLMAR-MEYENHEIM ni sur la servitude de radio transmission.

De plus, la réalisation des carrefours giratoires avec l'A 35 nécessitera la réalisation de remblais au sein des zones inondables.

Le tracé de la liaison intercepte une ligne moyenne tension enterrée, le câble téléphonique France Télécom ainsi que des câbles de distribution électrique gérés par Electricité de Strasbourg.

*De manière à compenser le remblaiement en zone inondable pour les carrefours giratoires pour l'accès à l'A 35, le Conseil Général procédera à la démolition ponctuelle de la chaussée de la RD 2 actuelle.*

*Tous les concessionnaires de réseaux devront être consultés afin de définir les modalités d'éventuels déplacements de ces réseaux lors des travaux, mais également afin de tenir compte des servitudes localisées dans le secteur d'étude.*

*Un contact spécifique sera également pris avec RTE, Electricité de Strasbourg et France Télécom, de manière à définir les modalités de réalisation des travaux à proximité de leurs ouvrages. Des préconisations particulières pourront être imposées aux entreprises titulaires des marchés de travaux.*

*La conservation de la RD 2 actuelle permettra également la desserte du poste électrique pour les véhicules d'entretien et d'intervention.*

## **CONDITIONS DE DEPLACEMENTS**

La création de la liaison permettra une amélioration des conditions de circulation des automobilistes, en créant une nouvelle voirie rectiligne reliant directement l'A 35 à la RD 201. Le projet entraînera donc une réduction de l'itinéraire reliant ces deux voies au Nord d'ENSISHEIM, tout en améliorant les conditions de circulation en permettant les dépassements.

Le projet prévoit également l'aménagement de deux carrefours giratoires au droit de l'échangeur A 35 / RD 2, qui permettront une sécurisation des échanges entre ces deux voies.

Enfin, la création de la liaison, sans carrefour avec la RD 2 actuelle, permettra de supprimer une part importante du trafic circulant au niveau du carrefour giratoire entre la RD 2, la RD 201 et la rue de Markdorf (à proximité de la Gendarmerie).

La réalisation de la liaison, sans carrefour sur la RD 2 situé entre l'échangeur autoroutier et le carrefour de la Gendarmerie, entraînera une répartition différente des trafics au sein de l'aire d'étude.

Ainsi, le trafic circulant actuellement sur le tronçon actuel de la RD2 sera intégralement reporté sur la liaison. Aussi, le trafic circulant sur la RD 2 au voisinage des secteurs urbanisés Est du bourg d'ENSISHEIM sera fortement diminué.

## **RISQUES ET NUISANCES**

La création de la liaison n'engendrera aucun impact sur les risques présents au sein de l'aire d'étude.

Après modélisation, il apparaît que la réalisation de la liaison entraînera une diminution du niveau de bruit au droit des habitations est du bourg d'ENSISHEIM longeant la RD 2.

La nouvelle liaison prenant place au sein de terrains agricoles, seule l'entreprise THK pourra être soumise très rarement à un niveau de bruit plus important.

*La modélisation permet de conclure qu'aucune mesure réductrice spécifique (merlon acoustique ou mur antibruit) n'est nécessaire car les valeurs réglementaires de bruit ne seront pas dépassées.*

Une analyse détaillée, consistant à évaluer les consommations énergétiques, montre que le projet n'aura pas d'incidences sur la qualité de l'air actuelle de la zone d'étude. La diminution du trafic de transit sur la RD 2 au voisinage des zones urbanisées d'ENSISHEIM réduira les émissions de polluants atmosphériques à proximité des habitations du bourg, et améliorera donc la qualité de l'air dans ce secteur.

## **LA PHASE DES TRAVAUX**

Pendant la période des travaux, les terrassements pourront être à l'origine de poussières et engendrer des écoulements boueux lors d'épisodes pluvieux importants.

Ces travaux nécessiteront le décapage de la terre végétale et son stockage temporaire.

La circulation des engins pourra être à l'origine de nuisances sonores et olfactives pour les personnes proches du site des travaux.

Les travaux pourront entraîner des modifications temporaires de la circulation, aussi bien automobile qu'agricole.

La réalisation des travaux pourra être à l'origine d'une dégradation de la qualité des eaux superficielles, lors de l'entretien des engins ou par écoulement boueux suite à des épisodes pluvieux sur les talus de remblais et les sites de stockage des matériaux.

La période de chantier pourra entraîner des impacts sur les milieux naturels, notamment par un dérangement des espèces animales du fait du bruit des moteurs.

Enfin, les personnes travaillant sur le chantier pourront se trouver exposées temporairement à des risques dus au fonctionnement des engins.

*Les mesures seront les suivantes :*

- *sensibilisation des intervenants à la protection de l'environnement ;*
- *installation des zones de dépôts dans des sites prédéfinis dans les études de détails,*
- *définition d'une période de chantier limitant le dérangement des espèces animales,*
- *définition claire et précise des zones de stockage des matériaux ainsi que des itinéraires de circulation des engins,*
- *accès des engins limités aux zones de chantier,*
- *itinéraires des engins et déviations des véhicules définis en accord avec la commune et les services gestionnaires de l'autoroute A 35, préalablement aux travaux,*
- *mise en place de dispositifs provisoires de collecte et traitement des eaux de chantier,*
- *arrosage des pistes et des talus en période venteuse,*
- *collecte puis retraitement de l'ensemble des déchets produits par le chantier,*
- *limitation des défrichements aux seules zones du projet,*
- *enherbement des talus de remblais, dès obtention de leur pente définitive,*
- *remise en état du site des travaux après la fin de ces derniers,*
- *nomination du Coordinateur SPS (Sécurité et Protection de la Santé),*

- organisation d'un suivi de chantier par un spécialiste en environnement.

**L'ensemble des mesures prévues en faveur de l'environnement (notamment assainissement étanche, passage faune y compris surlargeur de l'ouvrage agricole pour en faire un ouvrage mixte, aménagements paysagers), pour réduire ou compenser les impacts négatifs, est estimé à un coût de 710 000 € hors taxes, soit 11 % du coût total des travaux.**

#### **5. Appréciation sommaire des dépenses (valeur juin 2009)**

Etudes et contrôles .....	0,44 M€
Travaux .....	6,30 M€
Travaux de déplacement des réseaux .....	0,05 M€
Acquisitions foncières (1) .....	0,01 M€
TOTAL ETUDES, ACQUISITIONS FONCIERES ET TRAVAUX .....	6,80 M€

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

- (1) L'estimation sommaire des acquisitions foncières résultant de l'avis de France Domaine en date du 15 juin 2009 est de 7 500 € TTC. Une provision de 2 500 € a été prise pour les frais d'arpentage.

L'estimation porte sur des acquisitions ponctuelles complémentaires, l'essentiel des acquisitions ayant déjà été réalisées et ayant permis d'intégrer les emprises dans un remembrement d'ENSISHEIM en 1980.

#### **6. Compatibilité avec les documents d'urbanisme**

Les communes d'ENSISHEIM et de REGUISHEIM sont toutes deux dotées de documents d'urbanisme opposables, qui prennent la forme de Plans Locaux d'Urbanisme (PLU) pour ENSISHEIM et REGUISHEIM.

Sur ces communes, le projet s'inscrit au sein de zones agricoles (zone A), d'une zone d'urbanisation future à vocation d'activités (NA) et d'une zone d'activité existante (zone UEa).

Après analyse, il apparaît que le règlement de ces zonages est compatible avec la réalisation du projet.

Le tracé de la liaison s'inscrivant sur un emplacement réservé, aucune procédure de mise en compatibilité de ces documents d'urbanisme n'est nécessaire.

#### **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 avec recommandations, 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 ;
- décide de donner suite aux recommandations du Commissaire-Enquêteur ;
- déclare d'intérêt général le projet de réalisation d'une liaison entre l'A 35 et la RD 201 à hauteur d'ENSISHEIM, cette déclaration de projet étant motivée par les données figurant dans la présente délibération.

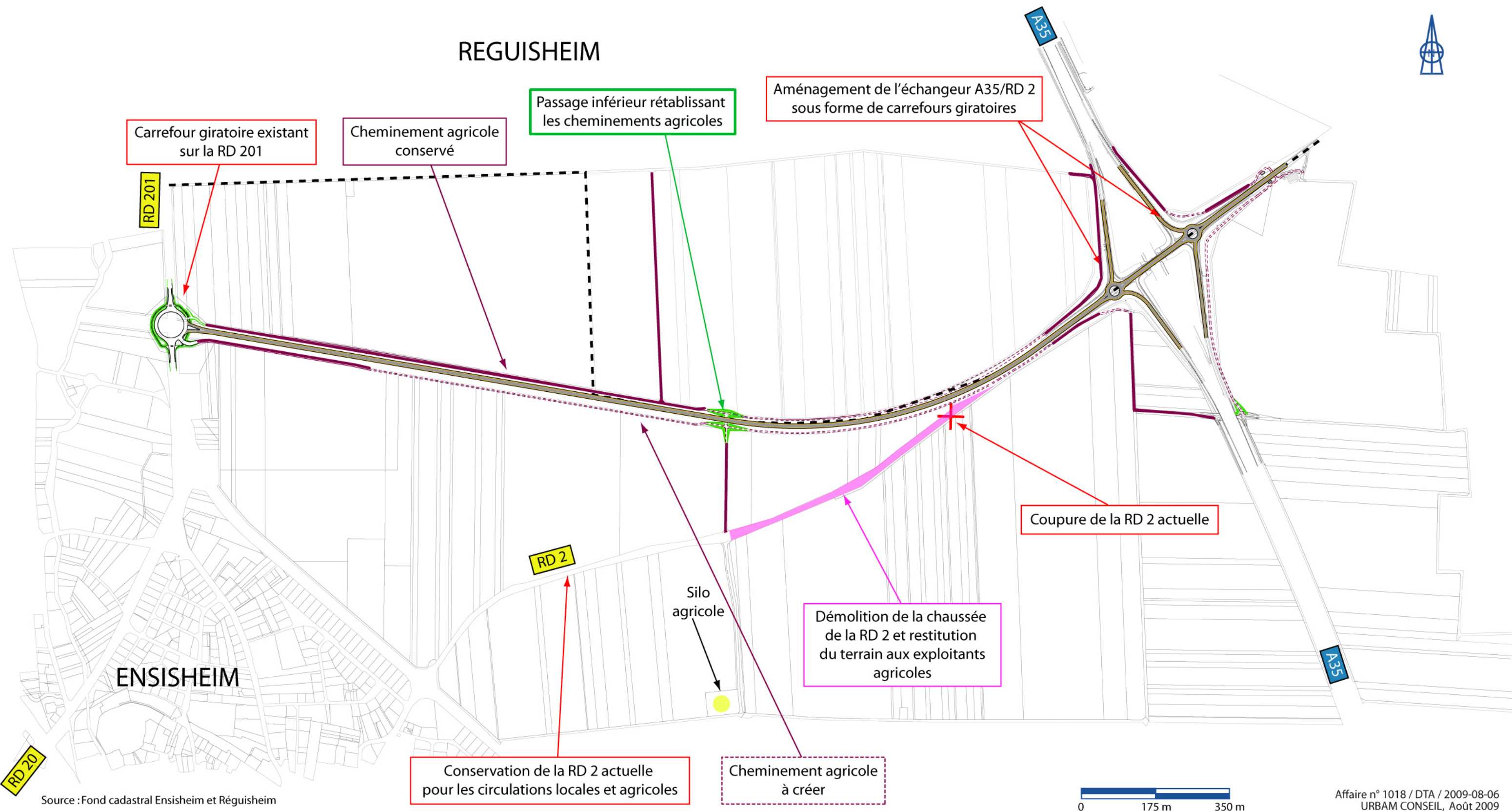
LE PRESIDENT

A handwritten signature in black ink, consisting of a large, stylized 'C' followed by a vertical line and a horizontal stroke, with a small flourish at the end.

Charles BUTTNER

Adopté  
voix contre  
abstentions

# PLAN GENERAL DES TRAVAUX





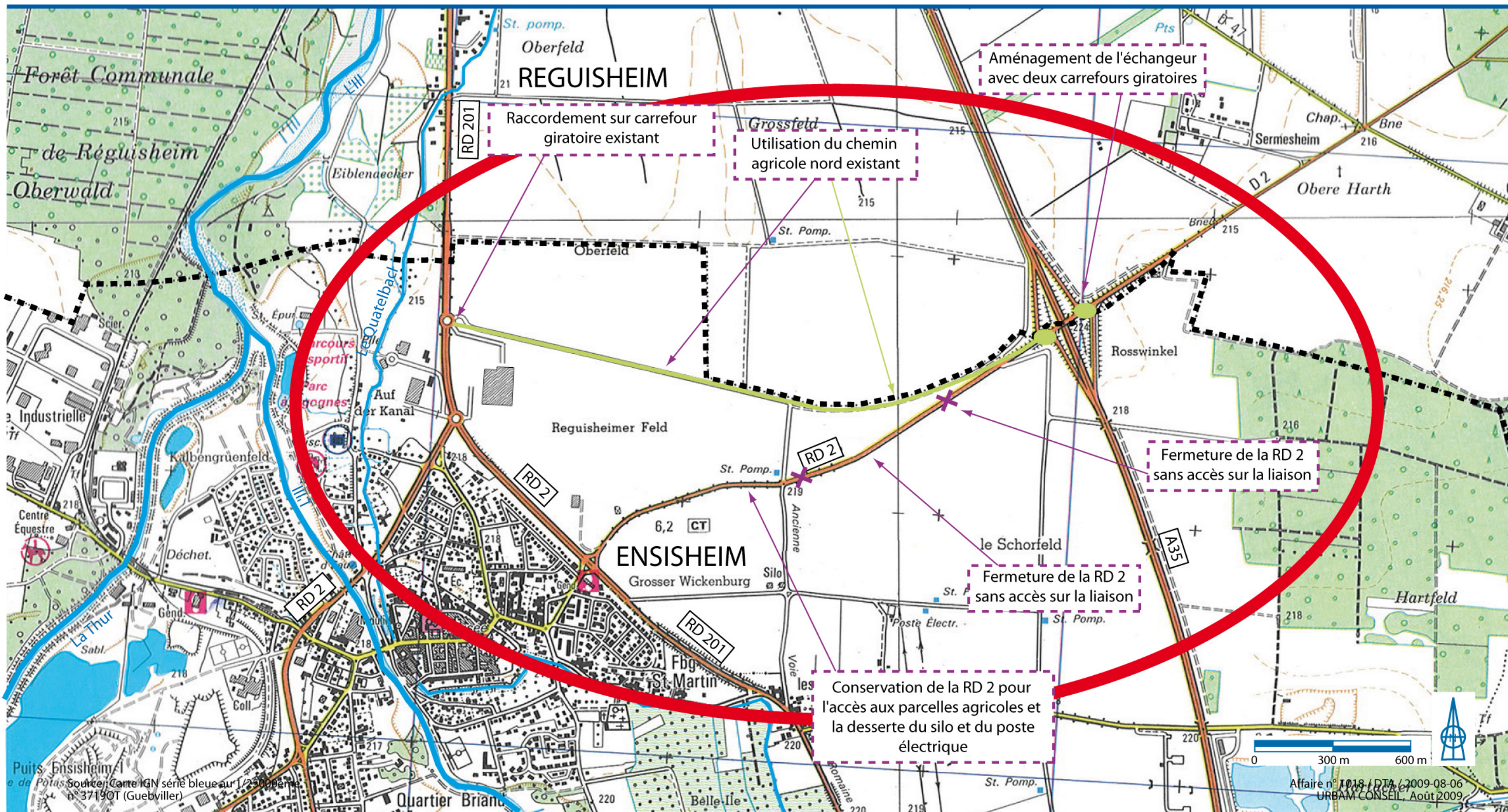








# PLAN GENERAL DES VARIANTES : VARIANTE 2BIS



## Éléments généraux



Zone d'étude



Limite communale

## Réseau hydrographique



Cours d'eau



Plan d'eau