

Rapport du Président

Commission Permanente du
jeudi 24 mars 2016

3^{ème} **Commission**
N° CP-2016-3-3-5

Service instructeur

DIRT - Direction des routes et des transports

²

Service consulté

DAJD - Direction Appuis Juridique et Documentaire

DILO – Direction de l'Immobilier et de la Logistique

DIF - Direction des Finances

**ROCADE OUEST DE COLMAR - PHASE 2
BILAN DE LA 1ÈRE PHASE DE CONCERTATION
ETUDES PRÉLIMINAIRES**

Résumé : Le présent rapport propose d'approuver les études préliminaires, le bilan de la concertation des études préliminaires et le choix des variantes à étudier, de fixer l'enveloppe financière prévisionnelle de la phase 2 de la Rcade Ouest de Colmar au montant de 35 M€ TTC (valeur février 2006) ainsi que d'amender le programme.

I - OBJECTIFS DE L'OPÉRATION

1) Rappel des décisions antérieures

Par délibération du 20 octobre 2005, le Conseil Général a décidé :

- de lancer les études préalables nécessaires à la programmation de la rocade Ouest de COLMAR, sous forme de boulevard urbain à 2 x 2 voies, entre le carrefour de la RD 418 et le carrefour de la RD 30 ;
- d'approuver et de mettre en œuvre, en priorité, le programme « rocade Ouest de COLMAR / tronçon Ligibel – déviation de WINTZENHEIM », afin de respecter l'objectif de mise en service du carrefour du Ligibel aménagé en giratoire pour la fin 2007 et du tronçon Ligibel – déviation de WINTZENHEIM pour fin 2008 au plus tard.

Par délibération du 3 février 2006, la Commission Permanente a autorisé le Président du Conseil Général à signer la convention de financement relative à l'aménagement de la RN 83 - Rcade Ouest de COLMAR (section Ouest, en orange, bleu et rouge sur l'**annexe 1 du rapport**) avec la Région Alsace et la Ville de Colmar.

Par délibération du 23 juin 2006, le Conseil Général a approuvé le programme de l'opération « Rcade Ouest de Colmar » et a fixé l'enveloppe financière prévisionnelle de ce programme à un montant de 40 M€ TTC, décomposé de la manière suivante :

- 3 M€ TTC pour la phase 1 portant sur le tronçon entre le carrefour du Ligibel (avec la RD 11) et le carrefour avec la déviation de WINTZENHEIM ;
- 37 M€ TTC pour la phase 2 portant sur les deux tronçons entre le carrefour avec la RD 418 et celui du « Ligibel » d'une part, et entre le carrefour avec la déviation de WINTZENHEIM et celui avec la RD 30 d'autre part.

Par délibération du 15 décembre 2006, le Conseil Général a :

- pour la phase 1, approuvé les études d'avant-projet et fixé l'enveloppe financière prévisionnelle au montant de 4,3 M€ TTC ;
- pour la phase 2, précisé le programme et ajusté l'enveloppe financière prévisionnelle au montant de 35,7 M€ TTC.

Par délibération du 22 janvier 2010, la Commission Permanente a intégré à la phase 1 du programme, l'aménagement du carrefour du Petit Ligibel, situé entre les RD 11 et RD 1bis à WINTZENHEIM. Elle a réévalué l'enveloppe financière prévisionnelle de la phase 1 au montant de 4,65 M€ TTC et ajusté l'enveloppe financière prévisionnelle de la phase 2 au montant de 35,35 M€ TTC.

Par délibération du 2 juillet 2010, la Commission Permanente a réévalué l'enveloppe financière prévisionnelle de la phase 1 au montant de 5 M€ TTC et ajusté l'enveloppe financière prévisionnelle de la phase 2 au montant de 35 M€ TTC.

2) Parti d'aménagement

Le programme de la phase 2 de la rocade Ouest de Colmar porte sur les besoins suivants :

- la mise à 2 x 2 voies de la RD 83,
- la suppression du passage à niveau de la RD 83 sur la voie ferrée COLMAR – METZERAL,
- la création d'une voie verte longeant la RD 83,
- la création d'un chemin de défrètement revêtu longeant la RD 83 sur la partie Sud du tracé,
- le rétablissement des routes départementales, voies communales, cheminement piétons/cycles et chemins agricoles,
- le maintien des arrêts de bus, des accès riverains,
- le maintien de la RD 83 comme itinéraire de convois exceptionnels.
-

II - ÉTUDES PRÉLIMINAIRES

La rocade Ouest de Colmar – Phase 2 (dénommée par la suite ROC2) est décomposée en deux secteurs (**annexe 1 du rapport**) :

- Le tronçon Nord qui va du carrefour d'INGERSHEIM (RD 418) au carrefour du Ligibel (RD 11) d'une longueur de 800 mètres.
- Le tronçon Sud qui va du carrefour avec la déviation de WINTZENHEIM (RD 417) au carrefour des Oignons (RD 30) d'une longueur de 3600 mètres.

Les études préliminaires de la ROC2 ont été réalisées en 2008 par le bureau d'études ARCADIS, maître d'œuvre de l'opération. Pour chaque tronçon, plusieurs variantes ont été étudiées.

1) Tronçon Nord

Deux variantes ont été étudiées selon le type d'ouvrage d'art envisagé pour la suppression du passage à niveau n°7 (PN7) de la ligne ferroviaire COLMAR/METZERAL :

- Doublement de la RD 83 en passage supérieur sur la voie ferrée ;
- Doublement de la RD 83 en passage inférieur sous la voie ferrée.

Cette dernière variante ne sera pas présentée à la concertation en raison du coût et surtout de l'emprunt de la RD 83 par les convois exceptionnels hors catégories nécessitant une voie de contournement du passage inférieur le long de la RD 83 avec création d'un passage à niveau spécifique sur la voie ferrée.

Pour la variante restante, deux options ont été envisagées selon la nature du rétablissement de la rue des Trois-Epis et de la rue Acker : piétons/cycles uniquement (**annexe 2 du rapport**) ou routier (**annexe 3 du rapport**).

2) Tronçon Sud

La section courante entre la déviation de WINTZENHEIM et la Halte de WETTOLSHEIM et entre la rue du Tiefenbach et la RD 30 est identique pour toutes les variantes. Elle a été optimisée pour conserver au mieux la RD 83 actuelle sur un côté de la future 2 x 2 voies et faciliter le phasage des travaux (**annexe 4 du rapport**).

Les huit variantes étudiées portent sur la configuration des points d'échanges à la Halte de WETTOLSHEIM (ex RD 417) et au carrefour du Tiefenbach (RD 1bis II) :

1. Giratoire à la Halte de WETTOLSHEIM et rétablissement sans échange à Tiefenbach en passage inférieur ;
2. Giratoire à la Halte de WETTOLSHEIM et rétablissement sans échange à Tiefenbach en passage supérieur ;
3. Rétablissement sans échange à la Halte de WETTOLSHEIM en passage inférieur et giratoire à Tiefenbach ;
4. Rétablissement sans échange à la Halte de WETTOLSHEIM en passage supérieur et giratoire à Tiefenbach ;
5. Giratoires à la Halte de WETTOLSHEIM et à Tiefenbach ;
6. Rétablissement sans échange à la Halte de WETTOLSHEIM en passage inférieur et giratoire à la rue du Stade ;
7. Rétablissement sans échange à la Halte de WETTOLSHEIM à niveau avec la RD 83 en passage inférieur et giratoire à Tiefenbach ;
8. Rétablissement avec bretelle d'entrée depuis l'ex RD 417 Ouest vers la RD 83 Sud à la Halte de WETTOLSHEIM à niveau avec la RD 83 en passage inférieur et giratoire à Tiefenbach.

Seules les variantes 1, 3, 5 et 6 respectivement dénommées Sud 1 (**annexe 5 du rapport**), Sud 2 (**annexe 6 du rapport**), Sud 3 (**annexe 8 du rapport**) et Sud 2bis (**annexe 7 du rapport**) ont été présentées à la concertation.

Les autres variantes n'ont pas été présentées en raison de leur coût.

III - DÉROULEMENT DE LA 1^{ère} PHASE DE CONCERTATION AU STADE DES ÉTUDES PRÉLIMINAIRES

S'agissant d'un aménagement qui modifie de façon substantielle le cadre de vie et l'activité économique de certains secteurs urbanisés (tronçon Nord, Halte de WETTOLSHEIM, carrefour du Tiefenbach), une concertation au titre des articles L.300-2 et suivants du Code de l'Urbanisme doit être menée selon les modalités arrêtées par la Commission Permanente lors de sa séance du 20 décembre 2007.

Les conditions d'organisation de cette concertation ont été fixées après consultation des communes d'INGERSHEIM, de WINTZENHEIM, de WETTOLSHEIM et d'EGUISHEIM.

La 1^{ère} phase de concertation au stade des études préliminaires s'est déroulée en trois phases :

- une information sur le lieu et les dates de concertation par voie d'affichage dans les mairies concernées, ainsi que par annonce dans la presse locale (L'Alsace et les Dernières Nouvelles d'Alsace),
- une exposition des études pendant trois semaines (du 29 septembre au 17 octobre 2008) avec registre d'observations mis à disposition du public dans les mairies concernées,
- deux réunions publiques de clôture de l'exposition sur les études préliminaires à WINTZENHEIM (tronçon Nord) le 22 octobre 2008 et à WETTOLSHEIM (tronçon Sud) le 23 octobre 2008. Ces réunions ont permis au Conseil Général de présenter oralement l'élaboration du projet et échanger avec les habitants, les associations locales et les autres personnes concernées, dont les représentants de la profession agricole.

A l'issue de cette phase de concertation le maître d'ouvrage a rencontré les sociétés implantées le long de la RD 83 au droit du carrefour du Tiefenbach ainsi que les Syndicats Viticoles de WINTZENHEIM et de WETTOLSHEIM. La tournée s'est étalée du 23 février au 6 mars 2009.

IV - BILAN PROVISOIRE DE LA 1^{ère} PHASE DE CONCERTATION AU STADE DES ÉTUDES PRÉLIMINAIRES

La synthèse des remarques formulées dans les registres de concertation, lors des réunions de clôture et lors de la rencontre des sociétés et syndicats viticoles amène à classer les questions par thème comme suit :

1) Tronçon Nord

➤ Ligne ferroviaire Colmar - Metzeral

Question et/ou suggestion formulée : Suppression de la ligne ferroviaire COLMAR – METZERAL.

Réponse : Cette suppression va à l'encontre d'une démarche de développement durable. De plus, la desserte ferroviaire de la ligne COLMAR-METZERAL a été renforcée après modernisation des installations sous maîtrise d'ouvrage Réseau Ferré de France (RFF). Le passage à niveau n° 7 à WINTZENHEIM est inscrit dans la liste nationale des passages à niveau dits préoccupants et fait ainsi partie des priorités de l'Etat et de RFF en matière d'études et de travaux de suppression.

➤ Pente

Question et/ou suggestion formulée : Un intervenant estime que la descente sur le giratoire d'INGERSHEIM (RD 83/RD 418) est dangereuse.

Réponse : Le profil en long projeté est conditionné par le gabarit de l'ouvrage d'art et imposé par la SNCF (6,5 m). La pente routière prévue (5,5%) reste inférieure au seuil préconisé (6%) par les recommandations techniques sur ce type d'aménagement.

➤ Rétablissement rue Acker / rue des Trois-Epis

Question et/ou suggestion formulée : Les avis sont partagés entre les deux variantes. La Ville de WINTZENHEIM souhaite une continuité routière entre la rue des Trois-Epis et la rue Acker à LOGELBACH.

Réponse : Les études d'avant-projet pourront permettre d'examiner les deux options. Le choix de l'option se fera alors à l'issue de la concertation au stade de l'avant-projet.

➤ Cheminement piétons/cycles

Question et/ou suggestion formulée : Plusieurs intervenants estiment que l'aménagement des itinéraires cyclables manque de lisibilité et signalent l'absence d'un dispositif de séparation physique le long de la RD 83 entre la voie verte et les 2 x 2 voies. L'accès piétons depuis la rue Acker (à l'Ouest de la RD 83) vers le centre commercial n'est pas assuré.

Réponse : Les études d'avant-projet optimiseront le cheminement piétons/cycles sur la base des recommandations techniques relatifs aux déplacements en mode doux.

➤ Accès centre commercial

Question et/ou suggestion formulée : Amélioration de l'accès au centre commercial complètement enclavé et dont la desserte par les voitures et les camions devrait se faire exclusivement depuis la rocade.

Réponse : Le raccordement d'une 5^{ème} branche sur le giratoire du Ligibel, sous maîtrise d'ouvrage de la Ville de WINTZENHEIM, a permis de résoudre la problématique de l'accès au centre commercial.

➤ Protections acoustiques

Question et/ou suggestion formulée : Plusieurs intervenants s'étonnent de l'absence de mur anti-bruit côté rue des Trois-Epis.

Réponse : Compte tenu de la sensibilité particulière de cet aménagement en terme de nuisances acoustiques, un volet « bruit » est bien intégré aux études préliminaires mais il sera finalisé lors des études d'avant-projet. Il comprendra le dimensionnement des mesures de suppression ou de réduction des impacts correspondants.

2) Tronçon Sud

➤ Choix du tracé

Question et/ou suggestion formulée : Les registres d'observations font état de six demandes (dont la Ville de WINTZENHEIM) pour une liaison Croix Blanche / secteur RICOH. La commune de WETTOLSHEIM s'y oppose car ce tracé n'est pas conforme au SCOT Colmar-Rhin-Vosges qui prévoit l'aménagement sur place de la RD 83.

Réponse : Des études complémentaires seront nécessaires afin d'intégrer l'examen de cette demande dans le cadre des études préliminaires.

➤ Principe général d'aménagement

Question et/ou suggestion formulée : La synthèse des avis formulés dans les registres d'observations conduit au constat suivant :

- 4 avis favorables pour la solution Sud 1,
- 3 avis favorables pour la solution Sud 2,
- 4 avis favorables pour la solution Sud 2 bis,
- 22 avis favorables pour la solution Sud 3,
- 14 demandes de dénivellation partielle de la RD 83 sous la RD 417 à la halte de WETTOLSHEIM : giratoire plan en surface et dénivellation inférieure de la RD 83.

Réponse : Deux solutions préférentielles ressortent de la phase de concertation :

- la solution Sud 3,
- l'étude d'une solution supplémentaire au carrefour de la halte de WETTOLSHEIM avec dénivellation de la RD 83 sous la RD 417.

➤ Tracé en plan

Question et/ou suggestion formulée : Les syndicats viticoles proposent de décaler le tracé de la RD 83 (entre le carrefour de la déviation de WINTZENHEIM et la Halte de WETTOLSHEIM) vers l'Ouest afin d'utiliser au maximum les terrains déjà propriétés du Département du Haut-Rhin

Réponse : Des études complémentaires sont nécessaires.

➤ Halte de Wettolsheim

Question et/ou suggestion formulée : Plusieurs intervenants souhaitent une dénivellation partielle de la RD 83 sous la RD 417 à la halte de WETTOLSHEIM. Certains se demandent si l'aménagement de surface doit obligatoirement être de type « giratoire » ; un carrefour de type « feux » en surface serait-il acceptable par le maître d'ouvrage ?

Réponse : Des études complémentaires sont nécessaires.

➤ Carrefour du Tiefenbach

Question et/ou suggestion formulée : Monsieur PFLEGER de la Société PFLEGER Transports souhaite que le centrage du giratoire se fasse plus au Sud-Est afin de minimiser l'impact sur ses terrains.

Réponse : Les études d'avant projet pourront permettre d'examiner la faisabilité de cette demande.

➤ Accès sociétés Muller Rost, Kernst SA et CLB

Question et/ou suggestion formulée : Le rétablissement de l'accès aux sociétés Muller Rost, Kernst SA et CLB n'est pas satisfaisant. Il ne tient pas compte des convois exceptionnels. Les sociétés suggèrent une 5^{ème} branche depuis le giratoire du Tiefenbach.

Réponse : Les études d'avant projet pourront permettre d'examiner la faisabilité d'une branche supplémentaire qui permettrait également de solutionner le cas échéant, le rétablissement de certains accès riverains au Sud-Est de la Halte de WETTOLSHEIM.

➤ Route de Rouffach

Question et/ou suggestion formulée : L'accès des riverains par la route de Rouffach doit être maintenu. Monsieur BRAME Jean-Pierre de la Société Transports Brame P. demande que leur futur accès, spécifique aux convois exceptionnels, soit dimensionné pour tenir compte des caractéristiques de la nouvelle remorque plateforme acquise par la société.

Réponse : Toutes les variantes présentées à la concertation proposaient de maintenir l'accès à la route de Rouffach. Quant à la demande de la Société Brame P., les études d'avant-projet examineront la faisabilité de dimensionner l'accès aux nouvelles remorques de convois exceptionnels.

➤ Chemin de défruitement le long de la RD 83

Question et/ou suggestion formulée : Les syndicats viticoles proposent d'une part de supprimer le chemin de défruitement prévu à l'Est de la RD 83 entre le carrefour des Noyers et le carrefour de Tiefenbach (les viticulteurs accèdent par un chemin rural situé plus à l'Est) et d'autre part de raccourcir celui qui longe la RD 83 côté Est entre le carrefour de la déviation de WINTZENHEIM et la Halte de Wettolsheim en créant une place de retournement au droit de la parcelle où les plants de vignes sont orientés Nord vers Sud.

Réponse : Les études d'avant-projet examineront la faisabilité de ces demandes.

➤ Passages inférieurs agricoles et cycles

Question et/ou suggestion formulée : Il ressort de la consultation de la part des syndicats viticoles :

- un avis favorable pour le passage inférieur agricole prévu entre le carrefour des Noyers et le carrefour du Tiefenbach. Toutefois les syndicats viticoles demandent de réduire l'emprise nécessaire à la réalisation des voies d'accès à l'ouvrage.
- une demande d'un passage inférieur supplémentaire au chemin du Herrenpfad (entre déviation de WINTZENHEIM et halte de WETTOLSHEIM) ;
- une demande d'un passage supplémentaire sous la branche Ouest du giratoire de la déviation de WINTZENHEIM pour assurer la continuité de l'itinéraire cyclable Nord-Sud.

Réponse : Les études d'avant-projet examineront la faisabilité de ces demandes. Le dimensionnement des ouvrages agricoles sera adapté en fonction des engins agricoles du secteur.

➤ Voie verte / chemin agricole revêtu

Question et/ou suggestion formulée : Plusieurs intervenants estiment que l'itinéraire cyclable proposé n'est pas attractif et posent la question de son utilisation par les engins agricoles.

Réponse : Les études d'avant-projet optimiseront le cheminement piétons/cycles, en liaison avec les syndicats viticoles et sur la base des recommandations techniques relatives au déplacement en mode doux. La terminologie « voie verte » implique un accès uniquement pour les piétons et les cycles. Ce terme sera utilisé uniquement pour l'itinéraire piétons / cycles sur le tronçon Nord. Pour le tronçon Sud, il s'agira d'un chemin agricole revêtu.

➤ Protections acoustiques

Question et/ou suggestion formulée : Plusieurs intervenants s'étonnent que les différentes variantes présentées ne proposent aucun mur anti-bruit sur le secteur urbanisé entre la Halte de WETTOLSHEIM et le carrefour du Tiefenbach.

Réponse : Compte tenu de la sensibilité particulière de cet aménagement en terme de nuisances acoustiques, le volet « bruit » sera finalisé lors des études d'avant projet. Il comprendra également le dimensionnement des mesures de suppression ou de réduction des impacts correspondants.

➤ Gestion de la concertation

Question et/ou suggestion formulée : les communes de WINTZENHEIM et WETTOLSHEIM ont critiqué le manque de concertation préalable avec elles et ont demandé à être associées avant le lancement des études d'avant projet.

Réponse : Le Département s'engage à associer les communes à toutes les étapes.

V - ÉTUDES DE FAISABILITÉ D'AUTRES VARIANTES

Plusieurs réunions de travail entre 2008 et 2014 ont permis d'examiner différentes solutions, celles annoncées mais aussi des variantes nouvelles :

1) Tracé alternatif « Carrefour Croix Blanche – secteur Ricoh »

Cette solution consiste à créer une nouvelle liaison depuis le Carrefour dit de la « Croix Blanche » jusqu'au carrefour des Noyers. Le nouveau tracé conduit à un allongement de parcours de 900 m environ et oblige à mettre à 2 x 2 voies la section Est de la déviation de WINTZENHEIM.

Elle n'a pas été retenue en raison du surcoût (3 à 4 M€ TTC) par rapport à l'aménagement sur place et des contraintes environnementales (stérilisation d'environ 8 ha de terres agricoles). De plus, elle se heurte à l'opposition de la commune de WETTOLSHEIM.

2) Dénivellation du carrefour dit de la Halte de WETTOLSHEIM

Cette solution consiste à créer, en plus du giratoire, un passage inférieur à gabarit réduit dénivellant la RD 83 et permettant la fluidité du trafic de transit pour les véhicules légers. Les échanges de trafic, le transit des poids lourds et des convois exceptionnels sont assurés par des bretelles d'entrée et de sortie depuis le giratoire.

Elle n'a pas été retenue en raison du surcoût minimal de 10 M€ TTC par rapport à une solution d'aménagement d'un carrefour giratoire.

3) Carrefour à feux centré

Cette variante consiste à maintenir le carrefour à feux actuel, compatible avec la mise à 2 x 2 voies la RD 83 et intégrant le cheminement des modes doux (piétons/cycles). Deux options ont été étudiées : sans ou avec tous les mouvements d'échange de trafic.

4) Carrefour giratoire décalé vers l'Ouest

Cette variante consiste à construire un giratoire en décalant l'axe de la RD 83 vers l'Ouest. Elle a l'avantage de minimiser l'impact sur les habitations existantes au carrefour (4 au lieu de 6).

5) Carrefour à feux décalé vers l'Ouest

Cette variante consiste à construire un carrefour à feux en décalant l'axe de la RD 83 vers l'Ouest. Elle a l'avantage de minimiser l'impact sur les habitations existantes au carrefour (2 au lieu de 6).

VI - DÉROULEMENT DE LA CONCERTATION COMPLÉMENTAIRE SUR LA HALTE DE WETTOLSHEIM

S'agissant d'un carrefour urbanisé, il était nécessaire de prévoir une concertation complémentaire au titre de l'article L300-2 du Code de l'Urbanisme (dans sa version applicable à la date de cette concertation complémentaire).

Il a été proposé de l'organiser sur la seule commune de WINTZENHEIM selon les mêmes modalités que la 1^{ère} phase de concertation au stade des études préliminaires.

Les variantes présentées à la concertation complémentaire sur la Halte de WETTOLSHEIM ont été :

- Variante A : Carrefour giratoire décalé vers l'Ouest (**annexe 9 du rapport**) ;
- Variante B : Carrefour à feux centré **sans** tous les mouvements (c'est-à-dire, sans les mouvements de tourne à droite en provenance de Colmar et du Sud sont interdits aux Poids Lourds) (**annexe 10 du rapport**) ;
- Variante C : Carrefour à feux centré **avec** tous les mouvements (**annexe 11 du rapport**) ;
- Variante D : Carrefour à feux décalé vers l'Ouest (**annexe 12 du rapport**).

L'exposition s'est déroulée du 3 au 24 septembre 2014 avec un registre mis à disposition du public en mairie de WINTZENHEIM.

La réunion publique du 24 septembre 2014 à WINTZENHEIM a clôturé la concertation.

VII - BILAN PROVISOIRE DE LA CONCERTATION COMPLÉMENTAIRE SUR LA HALTE DE WETTOLSHEIM

La synthèse des remarques formulées dans le registre de concertation et lors de la réunion de clôture amènent à classer les questions par thème comme suit:

1) Choix du tracé

Question et/ou suggestion formulée : Un intervenant relance l'idée d'un tracé depuis la Croix Blanche vers le carrefour des Noyers.

Réponse : Cette solution a été abandonnée en raison du surcoût (3 à 4 M€ TTC) par rapport à l'aménagement sur place et aux contraintes environnementales.

2) Doublement de la RD 83

Question et/ou suggestion formulée : Un riverain ne souhaite pas que la RD 83 soit mise à 2 x 2 voies devant sa propriété.

Réponse : Le parti d'aménagement de la rocade Ouest de Colmar est la mise à 2 x 2 voies de la RD 83. L'objectif est de mieux écouler le trafic et non de générer du trafic supplémentaire.

3) Carrefour à feux

Question et/ou suggestion formulée : Les avis sont partagés. Trois intervenants considèrent que le maintien d'un carrefour à feux ne présente pas d'intérêt et qu'il est dommage que la solution d'un passage dénivelé partiel de la RD 83 sous la RD 417 à la halte de WETTOLSHEIM ait été abandonnée. Trois autres intervenants estiment que le carrefour à feux de la variante D est le meilleur compromis entre la préservation du patrimoine bâti et la conservation des échanges routiers.

Réponse : La Halte de Wettolsheim est située dans une zone à fort trafic où les enjeux de régulation sont forts. Le passage à 2x2 voies permet de concevoir un carrefour à feux adapté au trafic de la voie principale tout en assurant à tous les usagers (véhicules, piétons, cycles) de la Route de Colmar (ex RD417) un franchissement de l'intersection en toute sécurité. Les études d'avant projet traiteront également la variante « carrefour à feux » pour la Halte de Wettolsheim.

La solution « passage dénivelé partiel » de la RD83 a été abandonnée en raison du surcoût minimal de 10 M€ TTC par rapport à une solution d'aménagement d'un carrefour giratoire. La ville de WINTZENHEIM a donné sa préférence pour la variante D à savoir un carrefour à feux décalé vers l'Ouest.

4) Gestion des feux

Question et/ou suggestion formulée : Un usager intervient sur la gestion des feux et plus particulièrement sur la priorité donnée à un flux.

Réponse : Le flux Nord-Sud sera favorisé. Les feux présentent aussi l'avantage de s'adapter en fonction de l'évolution des trafics sur les deux axes (RD 83 et route de Colmar).

5) Cheminement piétons/cycles

Question et/ou suggestion formulée : Un riverain s'inquiète de savoir comment les piétons et les cycles pourront traverser d'Est en Ouest.

Réponse : L'aménagement du cheminement piétons/cycles prévu et les feux permettront ce franchissement en toute sécurité.

6) Protections acoustiques

Question et/ou suggestion formulée : Plusieurs intervenants s'étonnent que les différentes variantes présentées ne proposent aucun mur anti-bruit sur le secteur urbanisé entre la Halte de WETTOLSHEIM et le carrefour du Tiefenbach.

Réponse : idem que le paragraphe « Protections acoustiques » du chapitre IV.2., ci-dessus.

7) Voie verte rue Flachsland

Question et/ou suggestion formulée : Les riverains de la rue de Flachsland s'inquiètent de la création d'une voie verte devant leurs propriétés qui entraînerait un accroissement de trafic de piétons et de cycles et engendrerait des conflits entre riverains et usagers. Ils demandent que la rue Flachsland soit préservée et que cette nouvelle voie verte longe la RD 83.

Réponse : La réflexion sur le déplacement des piétons/cycles ne se cantonne pas uniquement sur le secteur de la Halte de WETTOLSHEIM. La proposition présentée, qui n'est pas la seule envisageable, n'est qu'un maillon d'une voie verte (Nord vers Sud) qui va du carrefour avec la déviation de WINTZENHEIM au carrefour des Noyers. Aucun tracé n'a été définitivement arrêté. Les études d'avant projet examineront de façon plus précise les tracés les plus adaptés aux usagers de mode doux. Ce type de voie verte est, par ailleurs, tout à fait adapté au fonctionnement d'une voie partagée avec les différents usagers.

8) Accès riverains de la Halte de Wettolsheim

Question et/ou suggestion formulée : Certains riverains s'inquiètent de l'aménagement de leurs futurs accès. Une proposition de desserte est évoquée par l'un d'eux.

Réponse : Les accès sont rétablis et les contraintes de sens de circulation ont été exposées lors de la concertation. Quant à la voie de desserte, les études d'avant projet examineront la faisabilité dans le cadre de l'aménagement du giratoire du Tiefenbach et les accès à la zone commerciale du secteur.

9) Propriété DEYBACH

Question et/ou suggestion formulée : Monsieur et Madame Paul DEYBACH souhaitent pouvoir continuer à habiter à WINTZENHEIM à l'arrière de leur terrain actuel et que leur commerce de grumes reste sur le site actuel.

Réponse : La Ville de WINTZENHEIM a porté à la connaissance de l'administration départementale qu'une opportunité foncière se présente à l'arrière de leur propriété. Elle propose que la collectivité départementale se porte acquéreur de ce terrain et en assure le portage foncier, jusqu'à l'acquisition d'une partie de la propriété de Mr et Mme DEYBACH nécessaire à la réalisation de cette opération routière, afin de leur permettre de rester sur le site. La Commission Permanente du 18 décembre 2015 a approuvé le principe de cette acquisition, sous réserve de l'inscription des crédits correspondants au budget départemental.

10) Préservation habitat

Question et/ou suggestion formulée : Le riverain de la propriété sise au 38, route de Colmar demande de protéger sa maison qui est classée « Trésor du patrimoine architectural ».

Réponse : Les études d'avant projet tiendront compte, le cas échéant, des mesures à prendre pour la protection du patrimoine.

11) Route de Rouffach

Question et/ou suggestion formulée : L'accès des riverains doit être maintenu avec une voie de décélération.

Réponse : idem que le paragraphe « Route de Rouffach » du chapitre IV.2., ci-dessus.

12) Rue de Tiefenbach (RD 1 bis II)

Question et/ou suggestion formulée : Plusieurs intervenants évoquent la nouvelle piste cyclable qui longe la RD1 bis II (rue du Tiefenbach) depuis la Croix Blanche, s'inquiètent de la traversée de cette piste au niveau du futur carrefour giratoire du Tiefenbach et proposent d'orienter le choix de l'aménagement de ce carrefour vers un passage inférieur (variante Sud 1 de la concertation de 2008). Un riverain de cette rue pense qu'il y a un risque que la rue de Tiefenbach serve de voie de délestage pour éviter le carrefour à feux de la Halte de WETTOLSHEIM.

Réponse : La piste cyclable de la rue du Tiefenbach a été aménagée récemment par la Communauté d'Agglomération de Colmar et ne figurait pas, en 2008, parmi les projets futurs envisagés. La variante Sud 1 proposée en 2008 ne permet pas de rétablir tous les échanges routiers. Les études d'avant projet prendront en compte l'existence de la nouvelle piste cyclable, afin de définir le positionnement du passage inférieur.

13) Chemins agricoles

Question et/ou suggestion formulée : Les syndicats viticoles de WINTZENHEIM et de WETTOLSHEIM rappellent les remarques et propositions faites lors de la concertation de 2008.

Réponse : idem que les paragraphes « *Chemin de défruits le long de la RD 83* » et « *Passages inférieurs agricoles et cycles* » du Chapitre IV.2., ci-dessus.

VIII - CHOIX DES VARIANTES À ETUDIER LORS DE L'AVANT-PROJET

La comparaison des variantes proposées sur les aspects environnementaux et financiers et le bilan provisoire des concertations à l'issue des études préliminaires et complémentaires sur le carrefour RD 83/ex RD 417 conduisent à proposer d'étudier dans l'avant-projet les variantes suivantes :

1) Tronçon Nord

Nord 1 - Doublement de la RD 83 en passage supérieur avec rétablissement piétons/cycles ou routier des rues Acker et des Trois Epis (**Annexes 2 et 3**).

2) Tronçon Sud

Sud 3 – Doublement de la RD 83 avec aménagement du carrefour dit de la Halte de WETTOLSHEIM et giratoire au Tiefenbach avec trois options pour le premier carrefour :

- Giratoire centré (**Annexe 8**) ;
- Giratoire décalé vers l'Ouest (**Annexe 9**) ;
- Carrefour à feux décalé vers l'Ouest (**Annexe 12**).

IX - ACTUALISATION (OU COMPLÉMENT) DU PROGRAMME DE L'OPÉRATION

Le programme de l'opération est amendé sur les points suivants :

1) Généralités

- Modification des caractéristiques à prendre en compte dans le dimensionnement des voies et des structures de chaussées :
Le contexte entourant la réalisation des projets routiers a évolué avec des contraintes plus fortes tant en matière de maîtrise de la consommation des espaces naturels et agricoles qu'en matière de financement. Sans remettre en cause la sécurité des usagers, nos interventions se doivent désormais d'être adaptées et limitées au juste niveau de confort que doit assurer chaque route en fonction de sa catégorie mais aussi de son usage.
Ainsi, l'actualisation (1963 – 2007 au lieu de 1951 – 1997) de la période de référence pour le calcul de l'indice de gel conduit à appliquer un indice de 198 au lieu de 415, et permettra de diminuer l'épaisseur de la couche de forme.
De même, en tenant compte de la typologie d'aménagement appliquée sur la rocade, il apparaît possible d'optimiser les largeurs à mettre en place :
 - o Chaussée unidirectionnelle de 6,50 m au lieu 7 m,

- Terre plein central d'une largeur minimale de 2,60 m au lieu 2,80 m,
- Bande dérasée de droite de 1,75 m au lieu de 2,00 m ;
- Rallongement de la durée prévisible des travaux ;
- Prise en compte de l'exploitation sous chantier au stade de la mission AVP, notamment au regard de l'objectif de maintien de la circulation sur la RD83 ;
- Découpage en deux tranches distinctes de réalisation.

2) Tronçon Nord

- Amélioration de la séparation physique entre la voie verte et la 2 x 2 voies ;
- Elargissement éventuel de l'ouvrage de franchissement de la rue Herzog.

3) Tronçon Sud

- Etude de variante supplémentaire (carrefour à feux) ;
- Etude d'un passage inférieur agricole supplémentaire au chemin rural du Herrenpfad (entre halte de WETTOLSHEIM et déviation de WINTZENHEIM) ;
- Etude d'un passage inférieur agricole supplémentaire sous la déviation de WINTZENHEIM (continuité Nord - Sud avec la phase 1 de la rocade Ouest de COLMAR) ;
- Intégration de la piste cyclable rue du Tiefenbach et repositionnement du passage inférieur prévu entre le carrefour de Tiefenbach et le carrefour des Noyers.

X - ENVELOPPE FINANCIÈRE PRÉVISIONNELLE

L'enveloppe financière prévisionnelle s'élève, au stade des études préliminaires, à 29,3 M€ HT (valeur février 2006) et se décompose comme suit :

- Tronçon Nord : 12 M€ HT
- Tronçon Sud : 17,3 M€ HT

soit un montant inchangé à 35 M€ TTC sur la base de la TVA de l'époque (19,6%).

Malgré le changement du taux de TVA depuis 2006 (20,00% au lieu de 19,60%), il est proposé de maintenir à ce stade à 35 M€ TTC (valeur février 2006) l'enveloppe financière prévisionnelle de la phase 2.

Au vu de ce qui précède, je vous propose :

- d'approuver le bilan de la 1ère phase de concertation au titre de l'article L.300-2 du Code de l'urbanisme dans sa version applicable à la date de la concertation ;
- d'approuver les études préliminaires et le choix des variantes à étudier ;
- d'approuver le programme amendé de l'opération ;
- de confirmer l'enveloppe financière prévisionnelle de la phase 2 de la Rcade Ouest de Colmar au montant de 35 M€ TTC (valeur février 2006).

Je vous prie de bien vouloir en délibérer.



Eric STRAUMANN