

Rapport de la Présidente

Commission permanente du
vendredi 12 octobre 2018

3^{ème} Commission

N° CP-2018-9-3-9

Service instructeur

DIR- Direction des routes

Service consulté

5A3F - AMÉNAGEMENTS POUR L'AMÉLIORATION DES ACCÈS AUTOROUTE- AGGLOMÉRATION DES 3 FRONTIÈRES - BILAN DE LA CONCERTATION SUR LES ÉTUDES PRÉALABLES ET D'OPPORTUNITÉ

Résumé : Le présent rapport a pour objet d'approuver le bilan de la concertation sur les études préalables et d'opportunité du projet de développement de l'infrastructure routière RD105 en interface avec l'autoroute A35 "5A3F" (Aménagements pour l'Amélioration des Accès Autoroute - Agglomération des 3 Frontières).

I - OBJECTIFS DE L'OPÉRATION

La RD 105 constitue un axe structurant très circulé dans le secteur des Trois-Frontières avec de forts enjeux de développement urbain.

Les principaux objectifs de l'opération « 5A3F – Aménagements pour l'Amélioration des Accès Autoroute – Agglomération des 3 Frontières » sont la sécurisation de l'échangeur avec l'A 35, l'amélioration des conditions de circulation et la prise en compte des développements urbains, notamment la zone du Technoport et le quartier des Lys.

1. Rappel des décisions antérieures

Par délibération du 7 avril 2017, la Commission Permanente a approuvé le programme de l'opération, a précisé qu'à ce stade des études l'enveloppe financière prévisionnelle de l'opération est estimée au montant de 42 000 000 € TTC et que le Département assurerait la maîtrise d'ouvrage des travaux routiers nécessaires à la réalisation de l'opération.

Par arrêté du 14 mai 2018, la Présidente du Conseil départemental a fixé les modalités de la concertation préalable prévue par l'article L.103-2 du Code de l'Urbanisme relative à l'opération « 5A3F – Aménagements pour l'Amélioration des Accès Autoroute – Agglomération des 3 Frontières ».

2. Parti d'aménagement

Les fonctions à assurer sont les suivantes :

- desserte du pôle de commerces et de loisirs par le Sud depuis la RD 105,
- desserte du Technoport par le Nord,
- desserte du quartier du Lys,
- déplacement des piétons et des cycles.

Les caractéristiques de cette desserte sont la transformation de la RD 105 en boulevard urbain à 2 x 2 voies avec des carrefours plans à feux, la modification des échangeurs de l'A 35 avec la RD 105 et au niveau de l'EuroAirport et la création d'une voie longeant l'autoroute entre ces deux échangeurs.

Compte tenu des volumes de trafic attendus sur les projets de développement urbain, la définition du réseau de voirie est notamment conditionnée par les principes d'accès au pôle de commerces et de loisirs et au quartier du Lys.

La RD 105 cumule les accessibilités aux projets d'aménagement et les alternatives sont faibles.

Les principales contraintes sont les suivantes :

- Les volumes de trafic générés par les projets de développement urbain sur un réseau déjà très chargé ;
- L'ouvrage sous les voies ferrées de la ligne Bâle-Strasbourg limite l'accès depuis l'Est par la RD 105 ;
- Les accès directs à l'A 35 sont conditionnés par la validation de l'Etat ;
- Le franchissement de la RD 105 par l'extension de la ligne 3 du tram de Bâle jusqu'à l'EuroAirport, via le futur pôle de loisirs et de commerces et le site du Technoport ;
- Les espaces disponibles sont relativement contraints et notamment à l'Est au droit de l'entrée de Saint-Louis et à l'Ouest au droit de l'EuroAirport.

II – ETUDES PREALABLES ET D'OPPORTUNITE

Les études préalables et d'opportunité doivent permettre le choix d'une solution parmi plusieurs variantes compte-tenu de l'ensemble des contraintes physiques, économiques et environnementales de l'aire d'étude.

Pour répondre à l'objectif de sécurisation de l'échangeur entre l'autoroute A 35 et la RD 105, l'Etat a étudié, en 2013, 10 variantes d'aménagements parmi lesquelles 7 ont été écartées car elles n'étaient pas satisfaisantes en fonctionnement et écoulement des trafics.

Les 3 variantes retenues par l'Etat proposaient les modifications de l'échangeur suivantes :

- Création de 2 carrefours giratoires : un sur l'actuel carrefour de la « gravière » et un à l'Ouest au droit des actuels raccordements des bretelles sur la RD 105 ;
- Création d'un carrefour giratoire sur l'actuel carrefour de la « gravière » et création de bretelles en demi-trèfle dédiées à chaque mouvement côté Ouest de l'échangeur ;
- Aménagement d'un carrefour giratoire dénivelé au-dessus de l'autoroute permettant le rétablissement de tous les mouvements au droit de l'échangeur.

A partir de 2015, le Syndicat Mixte d'Aménagement pour le Technoport (SMAT) a repris les études de modification de l'échangeur de SAINT-LOUIS en y intégrant les projets de développement urbain du secteur et notamment Euro3Lys.

Une des solutions envisagées consistait à créer 3 nouveaux giratoires : un au droit de chaque carrefour de l'échangeur et un au droit du carrefour de la « gravière ».

La solution prévoyait également la création d'une voie d'accès au Technoport depuis le giratoire Est de l'échangeur.

L'autre solution envisagée par le SMAT consiste à transformer la RD 105 en boulevard urbain à 2 x 2 voies en transformant les carrefours de l'échangeur en carrefour à feux.

Les carrefours à feux permettent une meilleure gestion du trafic en temps réel et la gestion des modes doux.

Cette solution rétablit tous les mouvements au droit de l'échangeur de façon sécuriser. Elle prévoit également la création d'une voie d'accès au Technoport depuis l'A 35.

III – DEROULEMENT DE LA CONCERTATION

S'agissant d'un projet d'aménagement qui modifie de façon substantielle le cadre de vie et l'activité économique de certains secteurs urbanisés de SAINT-LOUIS et HESINGUE, le Département a organisé une concertation au titre de l'article L.103-2 du Code de l'Urbanisme selon les modalités fixées par arrêté de la Présidente en date du 14 mai 2018.

Cette concertation portait sur les études préalables menées depuis 2013 par l'Etat et sur les études d'opportunité démarrées en 2015 par le SMAT concernant le projet de développement de l'infrastructure routière RD 105 en interface avec l'autoroute A 35.

Les conditions d'organisation de cette concertation, fixées après consultation des communes de SAINT-LOUIS et HESINGUE, étaient les suivantes :

- information sur le lieu et les dates des deux réunions publiques par voie d'affichage dans chaque mairie concernée (SAINT-LOUIS et HESINGUE), ainsi que par annonce dans les journaux locaux (Dernières Nouvelles d'Alsace, l'Alsace) ;
- mise en ligne des documents de concertation sur une page dédiée du site Internet du Conseil départemental du Haut-Rhin ;
- réunion publique d'ouverture de l'exposition des études au FORUM à SAINT-LOUIS le 11 juin 2018 à 20h00;
- exposition des études pendant quatre semaines (du 11 juin au 6 juillet 2018) avec registre d'observations à la disposition du public dans chaque mairie concernée ainsi que deux permanences de trois heures par commune ;
- réunion publique de clôture de l'exposition des études au FORUM à SAINT-LOUIS le 6 juillet 2018 à 20h00.

IV – BILAN DE LA CONCERTATION

Le bilan détaillé et exhaustif de la concertation figure en annexe au présent rapport.

La synthèse des remarques formulées dans les registres de concertation, lors des réunions publiques et lors des permanences amène à classer les questions par thème comme suit :

1. Choix du parti d'aménagement et dimensionnement de l'aménagement

- Les trafics projetés :

Questions et/ou suggestions formulées : Quelle est la valeur des trafics calculée à moyen/long terme sur le secteur ? Les infrastructures projetées seront-elles suffisantes pour absorber ces trafics ?

Réponses : Des figures récapitulant graphiquement l'état actuel et projeté des principaux trafics ont été présentées en réunion publique de clôture. A noter que le dimensionnement du projet s'est basé sur des évaluations futures qui s'appuient sur des hypothèses hautes d'augmentation du trafic, de report modal faible et sans prise en compte des transports alternatifs. Malgré la prise en compte de ces hypothèses pessimistes, le projet permet d'absorber le trafic futur.

- Le choix des carrefours à feux :

Questions et/ou suggestions formulées : Pourquoi les carrefours à feux proposés dans la requalification de la RD 105 ont été préférés aux giratoires, qui ont montré leur efficacité dans d'autres cas ? Pourquoi ne pas réaménager le carrefour du cimetière en carrefour giratoire dénivelé ?

Réponses : Le choix des carrefours à feux s'est basé sur une analyse quantitative et géométrique de la section de RD 105 et des trafics existants et projetés sur cette infrastructure.

Les critères ont été les suivants :

- La densité et l'inter distance des carrefours :

La section de RD 105 étudiée présente une particularité au vue de la densité des carrefours. En effet, entre le giratoire Ouest et celui du Fret, on recense 5 intersections sur un linéaire de 1,3 km, quand une inter distance de 1 km est habituellement recommandée pour un seul carrefour giratoire.

Dans cet environnement dense, il convient donc de réaliser des intersections présentant la meilleure possibilité de cadencement et générant le moins d'effets de cascade. Trois solutions sont potentiellement envisageables :

1. L'aménagement de giratoires successifs. Cependant, sans régulation et au vu des faibles inter distances, une dégradation de l'un peut rapidement entraîner une dégradation de l'autre par le seul effet des remontées de file.
2. Le dénivellement des voies et carrefours. Les emprises existantes et inter distances entre carrefours ne permettent pas le raccord altimétriquement entre voies dénivelées. A noter que pour le carrefour du cimetière, cette solution, en plus d'être très coûteuse, peut par ailleurs conduire à démolir une partie des quartiers longeant la RD 105.
3. L'aménagement de carrefours à feux successifs répond le mieux à cet environnement contraint car permet, via une gestion coordonnée et intelligente, un cadencement des flux et l'absence d'interface entre carrefours quel que soit leur niveau de saturation.

- La densité du trafic :

Le guide du SETRA « Aménagement des carrefours interurbains » donne un aperçu du domaine d'emploi des carrefours giratoires et illustre le fait que les giratoires sont adaptés à une certaine plage de trafic. Dans le cas de la RD 105, la limite maximale de 25 000 véhicules est largement dépassée au vu des très forts niveaux de trafics projetés (31 000 TMJA minimum en 2030).

- La typologie du trafic :

Il est également à noter que les giratoires ne sont pas adaptés dans le cas où une direction de trafic est prépondérante par rapport aux autres branches, ce qui est le cas ici pour le trafic de la RD 105 par rapport aux autres axes comme le boulevard de l'Europe.

Sans régulation, un flux continu dans une direction peut ainsi bloquer les autres trafics sans limite de temps.

Le carrefour à feux permet d'éviter cet écueil grâce aux créneaux de circulation qu'il offre à l'ensemble des axes.

- Le temps de parcours minimal :

Bien qu'un carrefour giratoire permette un parcours plus rapide et ininterrompu lors des heures de faible trafic, c'est bien le carrefour à feux qui permet d'assurer un temps de parcours minimal à toute heure et pour tous les sens de circulation, notamment en heure de pointe du soir et du matin.

Les études dynamiques réalisées sur le projet ont montré l'impact positif réel des carrefours à feux sur la fluidité du trafic de la RD 105 en heure de pointe. Les résultats vidéos de l'étude dynamique de trafic ont été projetés en réunion publique, montrant la différence d'incidence entre un aménagement de type giratoire et un aménagement de type carrefour à feux.

A noter enfin que les carrefours à feux permettent une plus grande souplesse en termes de modification et donc une meilleure évolutivité de la RD en fonction de l'évolution du trafic à long terme.

2. Développement général du secteur

Questions et/ou suggestions formulées :

- Ne faut-il pas penser un autre modèle de développement durable et d'une autre façon l'organisation de l'espace et le développement des infrastructures pour les activités humaines ?
- Quid de la prise en compte de la COP21 et du développement durable ?
- L'aménagement projeté sur le secteur laisse entrevoir un futur contraint par le trafic et la pollution. N'est-il pas nécessaire de penser l'aménagement à une échelle territoriale et environnementale plus globale ?

Réponses :

L'objectif principal de l'aménagement proposé est de répondre aux problématiques de saturation et d'insécurité du trafic. Le contexte attractif du secteur impose également d'adapter les infrastructures publiques et de ne pas aller à l'encontre du développement économique et l'offre d'emplois liée.

Le projet Euro3Lys intègre des solutions de mobilité alternatives à la voiture comme le tram et la liaison ferrée vers l'aéroport et aussi des aménagements pour les modes doux (piétons et cycles). Des projets sont par ailleurs en cours pour développer les transports en commun (comme Distribus, augmentation de la cadence du TER). Concernant les trajets en voiture, la marge de manœuvre est faible pour contraindre le covoiturage et modifier les habitudes d'indépendance des usagers.

A noter enfin que les pollutions ne seront pas forcément proportionnelles au trafic (amélioration des émissions des véhicules, transports en commun...).

3. Trafic, transit et gestion des Poids-Lourds

Questions et/ou suggestions formulées :

- Le projet tient-il compte du trafic du transit sur la RD 105 et des remontées de file de poids-lourds sur l'A 35 ?

Réponses :

Les hypothèses de trafic prises en compte présentées et les trafics projetés aux différents horizons sont calculés en prenant en compte le trafic poids-lourds et le transit.

Concernant le projet de restructuration de la plate-forme douanière, des informations récentes sont disponibles sur le site de la DREAL, maître d'ouvrage de l'aménagement.

4. Périmètre du projet

Questions et/ou suggestions formulées :

- Pourquoi les aménagements projetés sont limités à la section entre le giratoire du Fret et la giratoire du Cimetière ?

Réponses :

C'est ce linéaire qui présente les situations de saturation et d'insécurité les plus critiques, qu'il convient de traiter en premier lieu. Les trafics actuels sont en effet inférieurs à 20 000 véhicules par jour au-delà du carrefour du cimetière.

5. Evaluation environnementale du projet

Questions et/ou suggestions formulées :

- Quel est l'impact du projet et de tous les projets envisagés dans le secteur sur la qualité de vie (bruit, émission des gaz à effet de serre, ...) ?

Réponses :

L'aménagement d'une infrastructure de transports terrestres existante est accompagné de mesures destinées à éviter que cette transformation crée des nuisances sonores excessives.

En effet, le maître d'ouvrage est tenu de prendre les dispositions nécessaires pour que les nuisances sonores affectant les populations voisines de cette infrastructure soient limitées, lorsque la modification apportée à l'infrastructure terrestre est significative.

De même, le maître d'ouvrage est également tenu d'évaluer les effets sur la santé de tous les projets soumis à la réglementation.

A noter enfin que suite à la demande du Conseil Général de l'Environnement et du Développement Durable (CGEDD), les effets du projet « 5A3F » sur l'environnement seront évalués dans le cadre d'une étude d'impact globale, intégrant également le Pôle de Commerces et de Loisirs « 3 Pays », le quartier du Lys, l'extension de la ligne n° 3 du tram bâlois et le Technoport.

V - EFFETS DE LA CONCERTATION SUR LA SUITE DU PROJET

La concertation a mobilisé peu de personnes par rapport à l'importance du projet et de ces incidences sur le cadre de vie du secteur (sécurisation de l'échangeur, adaptation de l'infrastructure aux projets de développement du territoire, ...).

Le public qui s'est manifesté n'a toutefois pas majoritairement adhéré au parti d'aménagement retenu de transformation de la RD 105 en boulevard urbain avec carrefours à feux.

Lors de la prochaine phase d'étude une analyse multicritère plus détaillée des différentes solutions d'aménagement (solution avec carrefours à feux, solution avec carrefours giratoires, solution avec carrefours dénivelés) sera réalisée et présentée lors de l'enquête publique.

Par ailleurs, et comme évoqué dans le chapitre précédent, les effets du projet « 5A3F » sur l'environnement seront évalués et les mesures d'évitement, de réduction ou de compensation seront définies globalement dans l'étude d'impact du projet « Euro3Lys » (5A3F, Centre commercial et de Loisirs « 3 Pays », Quartier du Lys, Technoport et extension de la ligne n° 3 du tram bâlois), notamment concernant l'impact sur le bruit ambiant et sur la qualité de l'air.

En outre, les remarques formulées ne nécessitent pas de réaliser une phase supplémentaire de concertation avant l'enquête publique.

A la vue de ce qui précède, je vous propose d'approuver le bilan de la concertation au titre de l'article L.103-2 du Code de l'Urbanisme.

Je vous prie de bien vouloir en délibérer.

La Présidente



Brigitte KLINKERT

Brigitte KLINKERT