

Rapport du Président

Séance Publique du
jeudi 23 juin 2011

**Direction des Routes et des Transports
Service instructeur**

Direction Adjointe Projets Routiers

Service consulté

Direction des Affaires Juridiques
Direction de la Commande Publique

3^{ème} **Commission** –
N° CG-2011-3-3-1

**HUNINGUE / BALE
VOIE VERTE SUR LES BERGES DU RHIN**

Résumé : Le présent rapport concerne la création d'un itinéraire cyclable, le long des berges du Rhin entre Huningue et Bâle. Par ailleurs, ce rapport propose l'approbation du programme, de l'enveloppe financière du projet et des co-financements ; il donne enfin délégation à la Commission Permanente pour prendre l'ensemble des décisions relatives à cette opération.

I) PREAMBULE :

Le Conseil Général du Haut-Rhin projette la réalisation d'un itinéraire cyclable reliant le port Saint-Jean à BALE et la passerelle des Trois-Pays à HUNINGUE.

Cet itinéraire permettra d'assurer une continuité cyclable entre la Suisse, l'Allemagne et la France et de combler ainsi un maillon manquant de l'Euro-véloroute n° 13 (dénommée « Véloroute Rhin ») et de l'Euro-véloroute n° 6 « Nantes – Budapest » inscrites au schéma départemental des itinéraires cyclables.

II) PROJET D'ITINERAIRE CYCLABLE :

1) ETUDE TECHNIQUE PREALABLE :

a) Diagnostic actuel du site :

De la frontière franco-suisse jusqu'à la passerelle des trois pays, quatre tronçons ont été identifiés, constituant des séquences paysagères distinctes (cf. plan de situation joint) :

- Tronçon n° 1 : pied de talus en broussaille à 5 m en contrebas de la STEIH (Société pour le Traitement des Eaux Industrielles Huningue),
- Tronçon n° 2 : l'actuelle voie verte qui emprunte le quai de la brigade du Languedoc,
- Tronçon n° 3 : le quai du Rhin aménagé en voie de desserte locale,
- Tronçon n° 4 : le quai de la République aménagé en voie de desserte locale.

Par ailleurs, des bandes cyclables sont actuellement implantées sur l'avenue de Bâle en parallèle à l'aménagement projeté le long du Rhin. Ces bandes devraient également faire l'objet d'une réflexion en matière de sécurité pour leurs usagers.

b) Les propositions envisageables d'aménagement :

Elles sont les suivantes :

- Tronçon n° 1 : la voie verte s'insère dans une risberme ; un ouvrage de soutènement est requis.
- Tronçon n° 2 : l'itinéraire jouxte l'entreprise BASF (site SEVESO, voir chapitre ci-après).
- Tronçon n° 3 : Deux options d'aménagement sont possibles, soit en mettant en sens unique le quai du Rhin pour créer une véritable voie cyclable, soit en aménageant le quai du Rhin en zone 30 (ce qui permet d'assurer la mixité entre les véhicules motorisés et les cycles).
- Tronçon n° 4 : Plusieurs options d'aménagement sont possibles (aménagement du quai de la République en zone 30, élargissement du trottoir Est afin de créer une liaison cyclable bidirectionnelle...).

Les études d'avant-projet devront permettre de lever les options techniques.

2) LES CONTRAINTES DE SITE :

a) Les contraintes Seveso :

L'entreprise chimique BASF est classée parmi les sites Seveso à seuil haut. L'arrêté préfectoral n° 2009-299-9 du 26 octobre 2009 a prescrit l'élaboration d'un PPRT (Plan de Prévention des Risques Technologiques) pour cet établissement.

La société CLARIANT Production France ne rentre plus dans le cadre des sites SEVESO à seuil haut, car le site va arrêter la production à l'horizon 2011 / 2012.

Concernant le site de BASF, le périmètre du PPRT est en projet et devrait être finalisé pour juin 2011, puis approuvé pour la fin 2011 et devrait ainsi permettre le passage de l'itinéraire cyclable.

En revanche, des ouvrages spécifiques protégeant les cyclistes des risques restants (effets thermiques et de suppression) devront être prévus.

b) La géotechnique :

L'étude géotechnique a montré que la solution consistant à créer une plateforme dans le talus en déblais / remblais est à proscrire (risque de glissement) et que seule la réalisation d'un soutènement par paroi berlinoise avec ancrage par tirant à partir d'une barge était envisageable.

c) Hydraulique et loi sur l'eau :

Les tronçons n° 2 à 4 se situent sur des chemins ou des voirie existantes et ne modifient donc pas la géométrie des berges du Rhin contrairement aux aménagements prévus pour le tronçon n° 1.

VNF a précisé qu'un dossier de loi sur l'eau devra être réalisé dès lors que ces travaux constituent un obstacle à l'écoulement des crues. Cette demande sera, soit une simple déclaration, soit une autorisation avec études d'impacts, en fonction du linéaire de berges modifié par le projet.

Par ailleurs, une étude hydraulique devra être établie afin de connaître l'impact du nouveau profil en travers sur le Rhin.

d) Pollution des sols :

Une étude spécifique de pollution des sols a été menée avec recherche de polluants suivants :

- Hydrocarbures,
- Métaux lourds,
- Lindane et dérivés,
- PCB,
- Composés polycycliques aromatiques HAP.

Aucune pollution n'a été détectée.

e) Les réseaux :

Le tronçon n° 1 est concerné par un projet de ligne haute tension 150 kVA franco-suisse.

Des réseaux enterrés sont présents sur l'ensemble des tronçons. Des demandes de renseignements (DR) seront à établir ultérieurement.

Une conduite enterrée pour le transfert des eaux usées venant des sites industriels de HUNINGUE (BASF, TFL et Novartis France SAS) est à prévoir.

Préalablement au démarrage des travaux, des déplacements de réseaux seront également à planifier.

f) Les ouvrages d'amarrage le long du Rhin :

Les ouvrages d'amarrage le long des berges du Rhin, les escaliers ainsi que les écoulements en provenance des sites devront être maintenus (pour les tronçons n° 1 et 2).

g) Eclairage public :

Un éclairage public est prévu sur l'ensemble des tronçons.

h) Maîtrise foncière :

Des acquisitions foncières seront nécessaires.

3) LE PROGRAMME :

a) Caractéristiques envisageables pour les aménagements cyclables :

Les principes généraux envisageables d'aménagement sont les suivants, à ce stade de l'opération :

Pour le tronçon n° 1 (en site propre) :

- piste cyclable de 2,5 m minimum de large,
- trottoir piéton de 1,5 m de large.

Ceci représenterait au total une plateforme minimale de 4,5 m en tenant compte d'un espace latéral de 0,5 m pour l'implantation de l'éclairage public.

Pour le tronçon n° 2 :

- réaménagement de l'existant en voie verte de 3 m de large.

Pour les tronçons n° 3 et 4 :

- aménagement en zone 30 ou solutions mixtes à étudier (par exemple : mise en sens unique du quai du Rhin pour le tronçon n° 3 et création d'une voie cyclable...).

Les choix techniques seront validés à l'issue des études d'avant-projet et feront l'objet d'un rapport à la Commission Permanente.

b) Equipements :

Un garde-corps serait à prévoir (hauteur à adapter selon le risque de chute).

c) Durée de vie des ouvrages :

Pour les ouvrages d'art, leur durée de service requise est de 100 ans.

d) Etudes environnementales :

Les études suivantes sont nécessaires :

- étude hydraulique,
- dossier de loi sur l'eau,
- étude d'impact.

e) Concertation préalable :

Une concertation préalable au titre de l'article L.300-2 du Code de l'Urbanisme devra être prévue.

f) Points particuliers :

Les points suivants devront être étudiés finement par le maître d'œuvre :

Sécurité des piétons, des cyclistes et des personnes à mobilité réduite :

Les points singuliers doivent faire l'objet d'études spécifiques et leur traitement doit être soigné. Ces points sont pour l'essentiel :

- les débouchés de propriétés riveraines ;
- les débuts et fins de pistes ou bandes cyclables ;
- les traversées de chaussées.

L'ensemble de ces points singuliers doit être traité dans de bonnes conditions afin de garantir le niveau de sécurité requis.

Les personnes à mobilité réduite doivent être prises en compte conformément à la réglementation.

Échanges et rétablissement des communications :

Une attention particulière est à apporter au niveau des jonctions avec les aménagements existants.

Visibilité :

La visibilité à tous les carrefours et tous les rétablissements des voies devra être étudiée avec soin. Il convient d'éviter les masques de visibilité (glissières, garde-corps, panneaux de signalisation, plantations ou tout autre obstacle).

III) ENVELOPPE FINANCIERE PREVISIONNELLE :

L'enveloppe financière prévisionnelle de l'opération s'établit à 3 132 000 € HT (soit 3 745 872,00 € TTC) et se décompose de la manière suivante :

- études : 160 000 € HT (marché de maîtrise d'œuvre, coordination sécurité et protection de la santé des travailleurs, géomètre, contrôles extérieurs) ;
- travaux : 2 932 000 € HT;
- frais de déplacement de réseaux : 40 000 € HT.

Ces montants seront à revoir en fonction des synergies qui peuvent être obtenues en coordonnant les études et réalisation des projets de la STEIH et de la piste cyclable par une mise en commun de la maîtrise d'ouvrage...

Compte tenu de l'arrêt de la STEIH, un tracé alternatif pour le tronçon n° 1 en crête de talus pourrait être étudié et diminuer ainsi le coût de l'opération.

IV) MODALITES DE FINANCEMENT :

La société NOVARTIS et le canton de BÂLE pourraient participer respectivement à hauteur de 1,2 M€ TTC et de 0,4 M€ TTC.

Le montant de Novartis est à définir en tenant compte de l'apport prévisionnel de chacun des partenaires, mais également en fonction de la subvention de la confédération helvétique.

Les autres partenaires du projet sont la Communauté de Communes des Trois Frontières et la ville de HUNINGUE, qui interviendront selon les modalités habituelles.

Enfin, un dossier de subvention sera présenté à la commission européenne au titre du FEDER.

V) CONCLUSION :

Je propose à votre Assemblée de bien vouloir :

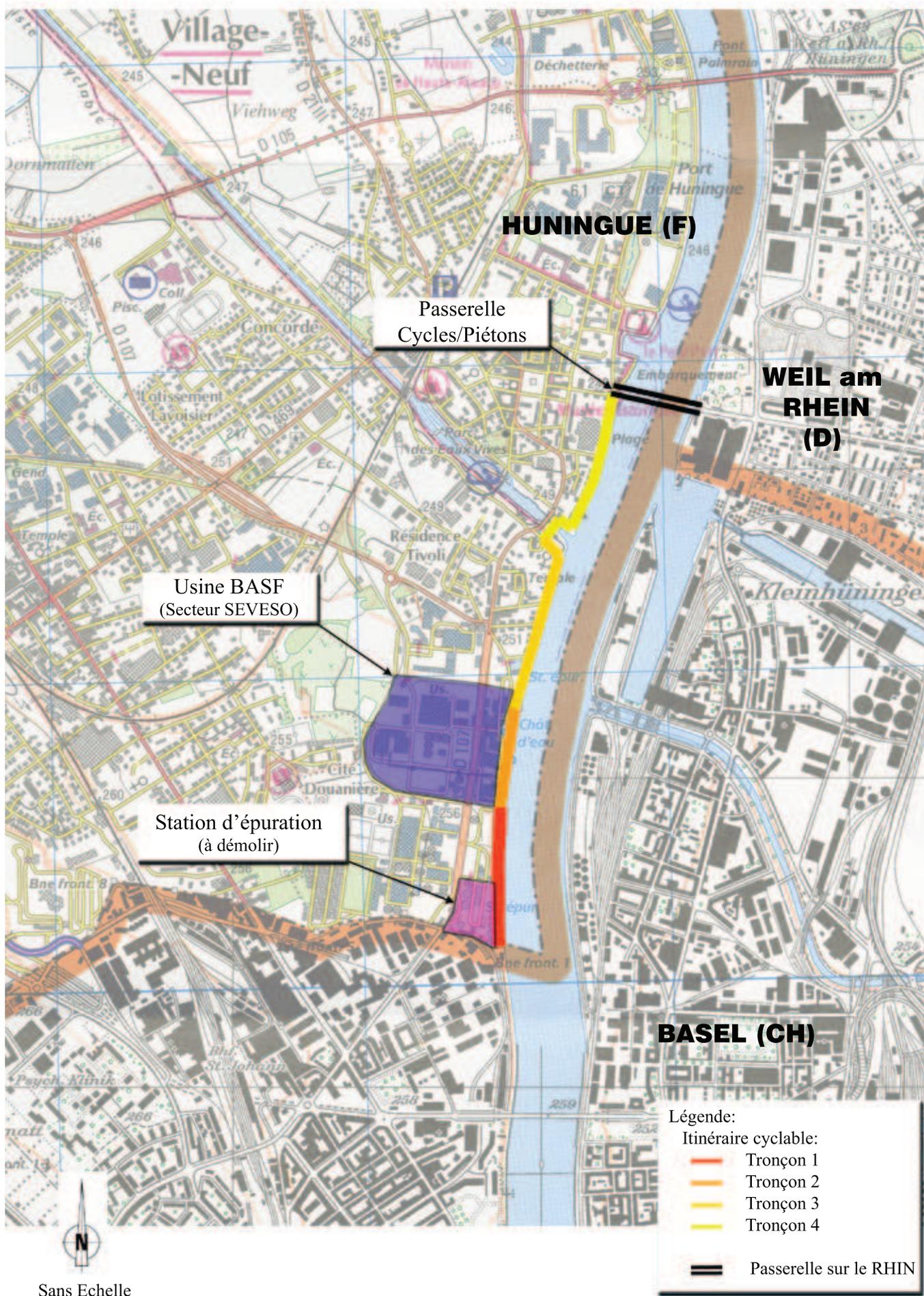
- approuver le programme de l'opération et l'estimation de l'enveloppe financière prévisionnelle de l'opération au montant de 3 132 000 € HT ;
- imputer sur le programme A 171 millésime 2011, 160 000 € HT pour les études ; les AP complémentaires seront inscrites ultérieurement après validation de l'avant-projet ;
- donner délégation à la Commission Permanente en ce qui concerne les prises de décisions ultérieures en lien avec le présent rapport ;
- prendre acte du lancement d'une consultation pour désigner un maître d'œuvre.

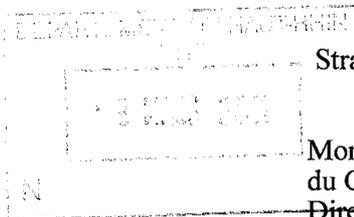
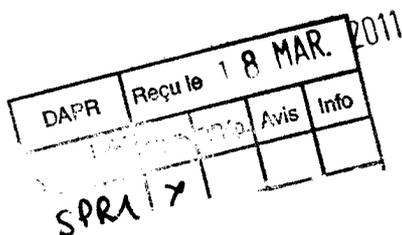
Je vous prie de bien vouloir en délibérer.

A handwritten signature in black ink, consisting of a large, stylized 'C' followed by a vertical line and a horizontal stroke, with a small 'u' and 'r' visible below the vertical line.

Charles BUTTNER

Itinéraire Cyclable BERGE du RHIN à HUNINGUE





Strasbourg, le 16 mars 2011

Monsieur le Président
du Conseil Général du Haut-Rhin
Direction des Routes et des Transports
Hôtel du Département
100 avenue d'Alsace
BP 20351
68006 COLMAR CEDEX

direction
interrégionale
de Strasbourg

objet : aménagement d'un itinéraire cyclable sur les berges du Rhin à Huningue
référence : courrier en date du 6 octobre 2010 suivi par M. MEONI/BR
affaire suivie par : Florent FEVER
tél : 03.88.76.79.33, fax : 03.88.76.79.31
e-mail : florent.fever@developpement-durable.gouv.fr

arrondissement
fonctionnel

**cellule Affaires
Rhénanes - Etudes
Techniques et
Ouvrages d'Art**

Monsieur le Président,

Par courrier cité en référence, vous souhaitez que l'on vous précise les contraintes à respecter pour l'établissement d'un aménagement de plateforme cyclable sur les digues de canalisation du Rhin, de la frontière suisse à Huningue.

Afin d'illustrer votre demande, vous nous avez fait parvenir une présentation où les propositions d'aménagement sont décrites. Vous envisagez deux profils différents, tous deux sur le talus amont de la digue de canalisation du Rhin : le profil de base uniquement en remblai et un profil en variante en remblai/déblai. La réalisation de ces deux profils implique des travaux importants au niveau de la digue du Rhin : remblais, décapage, tirants, parois berlinoises et pour la variante, en plus, un mur en L. Ces travaux sont situés dans le lit mineur du Rhin, voie d'eau internationale, dans le secteur franco-suisse.

La faisabilité de votre projet doit être étudiée au regard de plusieurs pans de la réglementation dont notamment la loi sur l'eau, et la réglementation concernant la sécurité des ouvrages hydrauliques. De plus, la compatibilité avec les conventions internationales en vigueur devra être examinée, ainsi que les aspects juridiques du projet (domanialité et responsabilité).

Concernant la loi sur l'eau, votre projet semble au minimum constituer un obstacle à l'écoulement des crues, avoir un impact sur la ligne d'eau en crue et implique des travaux dans le lit mineur d'un cours d'eau, ce qui suppose une étude d'impact et de demande d'autorisation au titre de ces impacts.

Concernant la sécurité des ouvrages hydrauliques, votre projet modifie le profil en travers d'un ouvrage faisant partie d'un ensemble d'ouvrages considéré comme des barrages de classe B au sens du décret du 14 décembre 2007 sur la sécurité des ouvrages hydrauliques et pourrait impliquer un dossier de modification substantielle d'ouvrage. Le service responsable du contrôle de cet ouvrage est la DREAL Alsace.

Concernant l'aspect domanial, il conviendrait de vous rapprocher de Voies navigables de France pour traiter notamment des questions de responsabilité des ouvrages.

...



Gestion hydraulique du canal de la Marne au Rhin
entre Saint-Louis et Strasbourg,
et du canal du Rhône au Rhin entre Bourogne et Niffer.

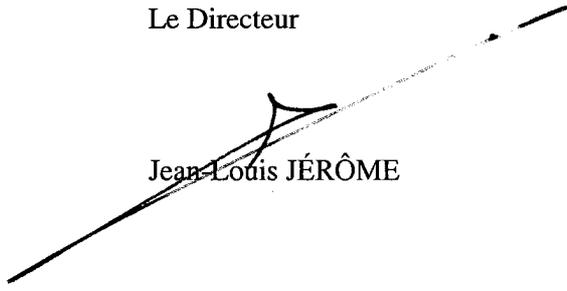
Cité Administrative
14, rue du Maréchal Juin
67084 Strasbourg cedex
téléphone 03 88 76 79 32
télécopie 03 88 76 79 31
www.vnf.fr

Établissement public à caractère industriel et commercial de l'Etat.
Loi de finances numéro 90-1168 du 29 décembre 1990 pour l'exercice 1991
article 124, RCS Béthune TGI B 552017303, code APE 751 E,
tva intracommunautaire FR 21 552 017 303, Siret 55201730300777,
compte bancaire : agent comptable secondaire de VNF, ouvert à
la Trésorerie Générale du Bas-Rhin n° 10071 67000 00001006096 39

Tels sont les aspects réglementaires du dossier tels qu'ils ressortent, au vu des éléments fournis.

Je vous prie d'agréer, Monsieur le Président, l'expression de ma considération distinguée.

Le Directeur



Jean-Louis JÉRÔME