



## Rapport de la Présidente

Commission permanente du  
vendredi 16 novembre 2018

**3<sup>ème</sup> Commission**

N° CP-2018-10-3-4

### Service instructeur

DIR- Direction des routes

### Service consulté

## **RD 33 - LIAISON ENTRE LA RN 66 ET LA RD 35 À VIEUX-THANN BILAN DE CONCERTATION**

Résumé : Le présent rapport propose :

- d'approuver le bilan de la concertation au titre de l'article L.103-2 et suivants du Code de l'urbanisme
- d'approuver les études d'avant-projet ;
- de confirmer l'enveloppe financière prévisionnelle de l'opération au montant estimé de 8 M€ TTC (valeur mars 2018).

### **PREAMBULE :**

L'opération porte sur la création d'une nouvelle liaison routière du réseau départemental, assurant une jonction entre la RN 66 et la RD 35.

Cette opération doit permettre :

- de délester la RN 66 de la part de trafic de transit entre CERNAY et la partie Sud de l'agglomération de THANN ;
- d'améliorer la liaison entre CERNAY et GUEWENHEIM ;
- de desservir le Parc d'Activités du Pays de THANN-CERNAY (PAPTC) à l'Est de VIEUX-THANN par le giratoire de la RD 103 ;
- de desservir les zones d'extension d'habitat prévues au S.D.A.U. (Z.A.C. du BLOSEN, quartier Est de VIEUX-THANN, LEIMBACH) par le giratoire de la RD 35.

Par délibération du 22 juin 2012, le Conseil Général a :

- confirmé le programme de l'opération en approuvant la modification des caractéristiques techniques des ouvrages (largeur de chaussée et d'accotement, éclairage),
- fixé la part de l'enveloppe financière prévisionnelle de l'opération affectée aux travaux au montant de 5,6 M€ TTC (valeur juin 2012),
- décidé de solliciter la participation financière des acteurs locaux.

Le projet devant faire l'objet d'une concertation au titre des dispositions de l'article L.300-2 du Code de l'Urbanisme, désormais codifiées aux articles L.103-2 et suivants du même code, un avis des communes concernées de VIEUX-THANN, ASPACH-LE-HAUT et LEIMBACH a été demandé en novembre 2013 sur les modalités de cette concertation.

Les communes, par courriers des 30 décembre 2013, 5 décembre 2013 et 17 janvier 2014, ont rendu un avis favorable.

Un arrêté du 27 février 2014 a ainsi fixé les modalités de concertation suivantes :

- Première phase au stade des études préliminaires :
  - 1) information sur le lieu et les dates de concertation par voie d'affichage dans chaque mairie concernée, ainsi que par annonce dans les journaux locaux (Dernières Nouvelles d'Alsace, l'Alsace) ;
  - 2) mise en ligne de documents sur le site Internet du Département ;
  - 3) exposition des études pendant trois semaines avec registre d'observations à la disposition du public dans chaque mairie concernée ainsi que cinq permanences de trois heures réparties de la manière suivante : une à ASPACH-LE-HAUT, une à LEIMBACH et trois à VIEUX-THANN ;
  - 4) réunion publique de clôture de l'exposition sur les études préliminaires à VIEUX-THANN.

Ces études doivent permettre le choix d'un tracé parmi plusieurs variantes compte tenu de l'ensemble des contraintes physiques, économiques et environnementales de l'aire d'étude.

- Deuxième phase au stade des études d'avant-projet selon les mêmes modalités (1 à 4) que pour la première phase.

Ces études d'avant-projet doivent permettre de confirmer la faisabilité de la solution retenue, d'en déterminer les principales caractéristiques techniques et d'arrêter le programme de l'opération.

Par délibération du 24 mars 2016, la Commission Permanente a :

- approuvé le bilan de la 1ère phase de concertation au titre de l'article L.300-2 et suivants du Code de l'urbanisme ;
- approuvé les études préliminaires et le choix de la variante retenue ;
- approuvé le programme amendé de l'opération ;
- décidé de lancer les études d'avant-projet sur la base de la variante retenue ;
- fixé l'enveloppe financière prévisionnelle de l'opération au montant estimé de 8 M€ TTC (valeur décembre 2014).

## **ETUDES D'AVANT-PROJET**

Les caractéristiques techniques conformément au programme amendé suite aux études préliminaires étaient les suivantes :

- longueur : 1 700 m environ (sur les communes de LEIMBACH, VIEUX-THANN et ASPACH) ;
- route bidirectionnelle de 6,50 m de largeur avec accotements de 1,5 m dont 0,25 m revêtues. Dans la mesure du possible les dispositifs d'assainissement seront intégrés dans ces bandes dérasées ;
- raccordement au carrefour giratoire réalisé par l'Etat à l'entrée de VIEUX-THANN ;
- aménagement de trois carrefours giratoires :
  - carrefour giratoire entre les RD 33 et RD 103 : giratoire à 4 branches de 20 m de rayon extérieur,
  - carrefour giratoire entre la RD 103 et le PAPTC : giratoire à 3 branches de 20 m de rayon extérieur,
  - carrefour giratoire entre les RD 33, RD 35 et RD 36 : giratoire à 5 branches de 25 m de rayon extérieur ;
- aménagement de quatre ouvrages hydrauliques (OH) :
  - OH 1 : sur la branche de la RD 35 allant vers RODEREN,
  - OH 2 : sur cette même branche juste avant le giratoire,
  - OH 3 : sur le rétablissement du chemin de Leimbach,
  - OH 4 : en section courante de la RD 33 entre les deux giratoires cités ci-dessus.

Le dossier d'études d'avant-projet est déposé sur le bureau de votre Assemblée et présente notamment les points suivants :

### **Caractéristiques techniques :**

#### *Profils en travers :*

Le profil en travers de la chaussée a été modifié afin de prendre en compte la modification de la politique routière départementale du 3 février 2017, les exigences de sécurité de l'aménagement projeté ainsi que la volonté de limiter les emprises foncières.

Pour la section courante, il a donc été pris en compte un gabarit de largeur de voie de 3,00 m, au lieu de 3,25 m, une zone de sécurité de 1,00 m revêtue et un caniveau béton de 1,50 m de largeur afin d'assurer l'imperméabilité de la plateforme vis-à-vis des eaux pluviales qui seront traitées dans les bassins d'assainissement.

La bande d'espace vert entre le caniveau et la voie verte a été limitée à 1,50 m afin d'assurer une zone de sécurité de 4,00 m entre la voie mode doux et le bord de chaussée sans élargir la plateforme dont la largeur est de 16,00 m au total.

#### *Tracé :*

Le tracé est celui qui a été retenu suite aux études préliminaires et à la première phase de concertation.

#### *Assainissement :*

Les études d'avant-projet ont permis de caler plus finement les dispositifs d'assainissement notamment les bassins de traitement des eaux pluviales issues de la plateforme routière, ainsi que le principe de rejet dans le milieu naturel.

Le projet comprend donc 4 bassins d'assainissement :

- le premier à l'Est est un bassin double, qui permet le traitement des eaux issues du tronçon entre la RN 66 et la RD 103, puis leur infiltration dans le sol car cette zone ne dispose pas d'exutoire naturel (cours d'eau, fossé...) ;
- le second bassin est situé au Sud-Ouest du giratoire avec la RD 103 et permet de traiter les eaux issues de ce même giratoire et d'une partie du tronçon entre la RD 103 et la RD 35. Il s'agit d'un bassin longitudinal qui permet de limiter l'impact sur le foncier commercialisable de la zone d'extension du PAPTC à l'Ouest de la RD 103. Son exutoire est un Thalweg (dépression de terrain) naturel en limite de la zone d'extension du PAPTC.
- le dernier bassin se situe au Sud du giratoire avec la RD 35 et permet de traiter les eaux issues de ce même giratoire, d'une partie du tronçon entre la RD 103 et la RD 35 et une partie du raccord à la RD 35 en direction de RODEREN. Son exutoire est un fossé existant au droit de l'emprise du projet.

### **Carrefour giratoire entre la RD 103 et le PAPTC :**

Par délibération du 20 janvier 2017, la Commission Permanente a approuvé les termes de la convention de co-maîtrise d'ouvrage désignant la Communauté de Communes de THANN-CERNAY maître d'ouvrage pour la création, sur la RD 103, d'un carrefour giratoire d'accès au Parc d'Activités du Pays de Thann et d'une liaison cyclable avec la commune de VIEUX-THANN.

Cet aménagement ne dépend pas fonctionnellement du projet de liaison RD 33 et nécessitait une mise en œuvre en anticipation compte-tenu du développement du PAPTC.

Il a donc été supprimé du programme de l'opération.

### **Pollution des sols :**

Les investigations menées suite aux études préliminaires et durant l'élaboration des études d'avant-projet ont permis d'identifier deux zones distinctes présentant des horizons de sols pollués qui nécessiteront un traitement spécifique durant les phases de travaux :

- ancienne gravière de VIEUX-THANN : au lieu-dit Hasacker, entre terrils et zone urbaine, une ancienne gravière communale a servi autrefois de décharge pour des matériaux de remblai et des déchets divers. Une partie du site est encore aujourd'hui utilisée pour des gravats et des déchets végétaux ;
- anciens dépôts des hôpitaux de THANN : il s'agit d'une zone de dépôt de 500 m<sup>2</sup> identifiée tardivement en 2017 suite au signalement de l'agriculteur exploitant la parcelle ; elle se situe sur la grande parcelle agricole à l'Est de la RD 35.

Sur les deux sites connus, la quantité de matériaux pollués à extraire lors de la phase de terrassement est de 13 350 m<sup>3</sup>.

Les matériaux pollués situés sous la structure de chaussée future resteront en place. Une partie de ces matériaux extraits sera envoyée en centre de traitement spécifique et une autre partie sera mise en dépôt définitif dans des modelés de terrains au droit du projet puis enherbée.

Ces éléments seront précisés dans les phases d'études suivantes.

## **PROGRAMME :**

Le programme de l'opération amendé suite aux études d'avant-projet est joint au présent rapport.

Il prend en compte les évolutions du projet évoquées précédemment.

## **ENVELOPPE FINANCIERE PREVISIONNELLE :**

L'estimation de l'enveloppe financière prévisionnelle affectée aux travaux suite aux études d'avant-projet s'établit à 5,9 M€ TTC (valeur juin 2017).

Ce coût comprend la moins-value induite par la suppression du giratoire du PAPTC du programme de l'opération, les plus-values issues du traitement des sols pollués et l'actualisation des coûts de travaux.

L'estimation du coût prévisionnel de l'opération s'établit donc à 8 M€ TTC (valeur juin 2017) qui se décompose comme suit :

<b>Opération routière :</b>	
Etudes et contrôles (levés, sondages géotechniques, maîtrise d'œuvre, coordination SPS, reconnaissances archéologiques, contrôle extérieur, contrôle topographique, ...)	1 100 000 €
Travaux (marchés terrassements, assainissement, chaussées, ouvrages d'art et travaux divers)	5 900 000 €
<b>Total opération routière</b>	<b>7 000 000 €</b>
<b>Acquisitions foncières :</b>	
Acquisitions de terrains	<b>1 000 000 €</b>
<b>TOTAL GENERAL</b>	<b>8 000 000 €</b>

Le montant des acquisitions foncières, estimé à 1 000 000 €, sera réactualisé à l'issue des négociations en cours avec les propriétaires des terrains situés dans l'emprise du projet et des besoins fonciers pour mettre en œuvre les éventuelles mesures de compensations environnementales.

Les dépenses seront imputées sur le programme AP111.

## **BILAN DE CONCERTATION**

Par délibération du 24 mars 2016, la Commission Permanente a approuvé le bilan de la 1<sup>ère</sup> phase de concertation.

Ce bilan intermédiaire est repris dans le bilan global de la concertation joint au présent rapport.

La seconde phase de concertation s'est déroulée du 10 septembre au 1<sup>er</sup> octobre 2018.

Deux (2) personnes ont inscrit des remarques dans les registres d'observations et dix (10) courriels ont été transmis.

Les permanences en mairies ont permis des échanges avec les personnes qui se sont déplacées. Des réponses et explications ont été apportées, et ces personnes ont été invitées à

consigner leurs éventuelles remarques dans les registres d'observations, ou à les transmettre par courrier ou courriel.

Une réunion publique s'est tenue le 26 septembre 2018 à la salle Saint-Odile de VIEUX-THANN qui a permis de présenter le projet, de recueillir les remarques des personnes présentes et de répondre aux questions éventuelles.

Les principales questions et remarques faites lors de toute la 2<sup>ème</sup> phase de concertation sont synthétisées ci-dessous :

- *Impact sur le trafic et nuisances acoustiques :*

Les études de trafic sont en cours d'actualisation au moment de cette concertation. En effet des comptages routiers ont été effectués en juin de cette année et leurs résultats sont présentés sur les panneaux de concertation.

Mais les chiffres prospectifs exacts des trafics attendus sur les voies impactées par le projet de liaison ne sont pas connus.

La liaison doit permettre d'absorber une partie du trafic qui traverse aujourd'hui des zones urbaines notamment la RN 66 à l'entrée de VIEUX-THANN ainsi que la RD 35 (route de Roderen) et la RD 103 (route d'Aspach).

A ce titre, la liaison devrait avoir un impact positif sur ce secteur.

Une augmentation du trafic est attendue sur le tronçon RD 35 entre l'entrée de LEIMBACH et l'entrée de THANN - VIEUX-THANN, tandis que la liaison ne devrait pas voir d'impact sur l'axe LEIMBACH - RODEREN.

La liaison se situe à une distance supérieure à 250 m du front urbain de VIEUX-THANN, l'impact de la liaison sur ce secteur en terme de bruit devrait être faible, mais cela reste à confirmer par les études en cours. Le seul secteur qui pourrait éventuellement nécessiter des protections acoustiques est le secteur d'habitation au bout de la rue de Reiningue.

Concernant LEIMBACH, l'étude acoustique précisera les impacts potentiels sur les zones habitées les plus proches de l'aménagement.

En tout état de cause, le Département, respectera la réglementation et mettra en œuvre toutes les protections acoustiques nécessaires induites par les éventuels dépassements de seuils réglementaires de niveau de bruit.

- *Enchaînement des deux giratoires sur la RD 103 :*

Le coût des deux carrefours giratoires est quasi identique à celui d'un giratoire de grande taille.

Cette solution permet en outre de restreindre l'impact foncier sur les parcelles agricoles de part et d'autre de la RD 103 en s'inscrivant mieux dans le domaine public routier actuel.

Enfin, cette solution a permis à la Communauté de Communes THANN-CERNAY de réaliser un deuxième accès au Parc d'activités en amont de la réalisation de la liaison, ce second giratoire fonctionnellement indépendant de la liaison ayant été supprimé du programme à l'issue des études préliminaires.

- *Impact du projet sur l'environnement :*

Le projet sera transparent hydrauliquement et le système d'assainissement projeté prévoit une étanchéité des dispositifs de collecte et le traitement des eaux dans des bassins avant leur rejet dans le milieu naturel.

Le projet impacte aussi des terrains agricoles essentiellement à l'ouest, les impacts définitifs sont en cours d'évaluation et seront appréciés plus précisément dans l'évaluation environnementale à venir.

La liaison n'impacte la desserte que d'une seule exploitation agricole, qui sera rétablie dans le cadre du projet.

Le dossier d'évaluation environnementale, en court d'élaboration, est programmé pour un dépôt avec l'ensemble des dossiers d'autorisations administratives (loi sur l'eau, espèces protégées, etc...) à la fin de cette année 2018 pour une enquête publique prévisible courant de l'année 2019.

- *Entretien des abords de la liaison :*

L'entretien de la liaison routière et de ses abords sera assuré par le Département, l'entretien de la voie verte pourra être éventuellement assuré par les collectivités locales.

Le choix des végétaux à mettre en œuvre se fera sur la base d'un équilibre entre plus-value paysagère et facilité/coût d'entretien pour le gestionnaire.

- *Caractéristiques de la liaison et tracé :*

La liaison routière RD 33 ayant une fonction de transit local celle-ci est incompatible avec la mise en œuvre d'accès privés ou de multiplication des échanges sur sa section courante.

La réutilisation de la voirie de la zone d'activités évoqués par certaines personnes n'est donc pas compatible avec les objectifs de la liaison routière.

Concernant l'emprise de la plateforme routière les études d'avant-projet ont permis de rationaliser sa largeur afin de trouver le meilleur compromis entre la fonction de la voie, son emprise et les exigences de sécurité.

Concernant le rétablissement de la RD 35 en direction de LEIMBACH l'enchaînement de courbes actuel constitue un aménagement accidentogène qui doit être mis en conformité avec les guides de conception routière garants de la sécurité de l'aménagement.

Le délaissé créé par la modification du tracé de la route existante pourra constituer une zone de compensation environnementale ou être rendu à l'agriculture.

- *Connexion de la voie verte au niveau de la RD 35 et aménagement d'une liaison douce entre RODEREN et VIEUX-THANN :*

Le Département est en cours de refonte de sa politique cyclable et une des réflexions concerne l'amélioration des dessertes domicile-travail.

Cette nouvelle politique ne sera mise en place qu'en 2019.

Dans l'attente d'une décision de l'Assemblée départementale, le périmètre de l'opération reste limité à la liaison et à son raccordement au réseau existant.

- *Problématique de la RN 66 :*

Le projet de liaison RD 33 est le seul projet du secteur permettant à court ou moyen terme de désengorger la RN 66 dans la traversée de THANN / VIEUX-THANN.

Ce délestage reste limité au trafic local en direction de l'Ouest de l'agglomération et ne permet pas de répondre aux problématiques de trafic de transit sur la RN 66 qui reste du ressort de l'Etat.

La demande de suppression du rétrécissement de voie sur la RN 66 au niveau du giratoire avec la RD 33 a été remontée auprès du Préfet lors d'une rencontre avec les élus locaux.

La création de la liaison RD 33 qui devrait amener une augmentation du mouvement de tourne-à-gauche au niveau du giratoire avec la RN 66, doit permettre d'appuyer cette demande.

### **CONCLUSION :**

La concertation a mobilisé peu de personnes lors des permanences et de la réunion publique mais les échanges ont été nombreux et riches.

Le public qui s'est manifesté était, pour une grande majorité, favorable au projet de liaison.

En effet, il présente un intérêt certain pour faciliter la desserte locale de l'Ouest de l'agglomération de THANN/VIEUX-THANN et le secteur de RODEREN et permettre le développement du PAPTIC et des zones d'habitats.

De fortes attentes se sont manifestées sur les points principaux suivants, qui devront faire l'objet d'une attention particulière dans la suite des études :

- les liaisons modes doux et leur continuité dans le maillage routier local (liaison entre communes) ;
- le coût de l'aménagement et la rationalisation de la dépense publique ;
- la prise en compte des impacts, notamment acoustiques vis-à-vis des riverains de la liaison et sur le secteur agricole.

Ces points seront précisés dans le cadre des dossiers réglementaires d'évaluation environnementale, d'autorisation environnementale et de Déclaration d'Utilité Publique de la liaison et présentés au moment de l'enquête publique s'y rapportant.

Au vu de ce qui précède, je vous propose :

- d'approuver les études d'avant-projet ;
- précise qu'à ce jour l'enveloppe financière prévisionnelle de l'opération est estimée à 8 M€ TTC (valeur mars 2018) ;
- d'approuver le bilan de la concertation au titre des articles L.103-2 et suivants du Code de l'Urbanisme, joint au présent rapport.

Je vous prie de bien vouloir en délibérer.

La Présidente



Brigitte KLINKERT

Brigitte KLINKERT