



Rapport de la Présidente

Commission permanente du
vendredi 14 juin 2019

3^{ème} Commission

N° CP-2019-6-3-5

Service instructeur

DIR- Direction des routes

Service consulté

DAJD

DIF

5A3F - VALIDATION DE L'EVOLUTION DU COÛT DE L'OPERATION

Résumé : Le présent rapport a pour objet de présenter l'avancement de l'opération d'Aménagements pour l'Amélioration des Accès Autoroute Agglomération des 3 Frontières, de valider l'évolution de l'enveloppe financière prévisionnelle de cette opération suite aux dernières études et de fixer les objectifs de la négociation financière à mener avec nos partenaires.

I. CONTEXTE ET OBJECTIFS DE L'OPERATION

Voie de contournement au Nord de l'agglomération bâloise, la RD 105 supporte un trafic de transit important dans un secteur à forts enjeux de développement.

Parallèlement, l'échangeur A 35 / RD 105 est saturé aux heures de pointe et engendre des remontées de file sur l'A 35 augmentant le risque d'accidents.

Des aménagements pour améliorer l'accessibilité de l'agglomération des 3 Frontières depuis l'autoroute A 35 notamment via la RD 105 apparaissent donc nécessaires.

Le projet d'aménagement 5A3F fait partie intégrante du projet global « Euro3Lys » qui est constitué des différentes opérations suivantes :

- Aménagement du Quartier du Lys : quartier mixte habitat/activités économiques (sous maîtrise d'ouvrage de Saint-Louis Agglomération) ;
- Aménagement du Technoport :

- partie Nord : parc tertiaire, espace paysager, golf de 9 trous, voiries internes de desserte (sous maîtrise d'ouvrage du Syndicat Mixte pour l'Aménagement du Technoport des Trois-Frontières),
- partie Sud : Pôle de Loisirs et de Commerces (3 Pays, sous maîtrise d'ouvrage UNIBAIL-RODAMCO-WESTFIELD) ;
- Aménagements routiers (5A3F, sous maîtrise d'ouvrage du Département) ;
- Extension du tramway T3 (sous maîtrise d'ouvrage de SLA) :
 - Phase 1 : de la gare de Saint-Louis jusqu'au Pôle de Loisirs et de Commerces,
 - Phase 2 : du Pôle de Loisirs et de Commerces jusqu'à l'EuroAirport.

Dans ce contexte, les objectifs de l'opération sont les suivants :

- sécuriser l'échangeur A 35/RD 105 ;
- améliorer les conditions de circulation sur la zone d'étude ;
- prendre en compte le développement urbain, notamment la zone du Technoport et le Quartier du Lys ;
- conserver le rôle structurant de la RD 105 pour le trafic de transit de l'ensemble du secteur et/ou de l'agglomération tri nationale de Bâle-Trois Frontières ;
- garantir les transferts modaux possibles en faveur des transports en commun existants ou à venir ainsi que vers les modes doux.

La requalification de la RD 105 étant étroitement imbriquée avec le projet de sécurisation de l'échangeur A 35/RD 105, le Département assure la maîtrise d'ouvrage de toute l'opération, depuis les études préalables jusqu'à la mise en service, dans le cadre d'une convention de co-maîtrise d'ouvrage qui reste à rédiger.

Le Département du Haut-Rhin est également membre, avec Saint-Louis Agglomération, du Syndicat Mixte pour l'Aménagement du Technoport des Trois-Frontières (SMAT).

II. AVANCEMENT DE L'OPERATION

À l'issue d'études préalables, le SMAT a approuvé les principes d'aménagement de la RD 105 sur la base du scénario « boulevard urbain ».

Le Conseil départemental a fait siennes les conclusions du SMAT qui répondent aussi aux enjeux du Département.

Plusieurs éléments de l'opération interfèrent avec le réseau autoroutier. Le SMAT a donc déposé en novembre 2016, un dossier d'opportunité des aménagements envisagés adressé à l'Etat pour une instruction reprenant les dispositions applicables au réseau routier national.

L'Etat a placé l'instruction de ce dossier au niveau central sur la base de l'avis de l'Inspecteur Général Routes (IGR) territorialement compétent.

Malgré de nombreux échanges avec les services de l'Etat, la Direction des Infrastructures de Transport (DIT) a, par décision du 28 juin 2018, rendu un avis défavorable quant à l'opportunité des aménagements proposés.

En effet, l'avis établi par l'IGR indiquait que, quelle que soit la solution d'aménagement des échangeurs retenue, l'A 35 atteindra ses limites de bon fonctionnement à un horizon proche, une augmentation de capacité de l'autoroute devra être mise en œuvre à terme.

Tout aménagement en interface avec l'A 35 devra être pensé en fonction d'un parti d'aménagement à long terme de l'A 35 à **2 x 3 voies**.

Ainsi, la DIT a demandé au Département de déposer un nouveau dossier d'opportunité dans lequel les solutions proposées doivent être compatibles avec un élargissement de l'A 35 à 2 x 3 voies.

Ce nouveau dossier a été transmis à l'Etat en novembre 2018. Le 17 janvier 2019, il a fait l'objet d'un avis favorable de la DIT sous réserve de la prise en compte de l'ensemble des réserves et recommandations formulées par l'IGR dans son avis du 3 décembre 2018.

La DIT précise en particulier que le dossier des études préalables des aménagements prévus par le Département ne pourra être validé que concomitamment avec le dossier d'opportunité porté par l'EuroAirport sur l'échangeur qui dessert sa plateforme.

Les études d'avant-projet ont été réalisées conformément à ces avis, modifiant ainsi le programme de l'opération et faisant évoluer le coût global.

Par ailleurs la SNCF a réalisé une étude préliminaire pour l'élargissement du pont-rail sur la ligne Strasbourg-Bâle.

III. ENJEUX FINANCIERS

1. Evaluation financière de l'opération

L'enveloppe prévisionnelle avait été fixée, en 2017, à 42 M€ TTC.

Suite aux études de maîtrise d'œuvre, **le montant de l'opération a évolué de 42 M€ TTC à 65 M€ TTC** pour notamment prendre en compte :

- l'évolution des aménagements de sécurisation de l'échangeur A 35 / RD 105 et les demandes formulées par l'Etat pour garantir la possibilité ultérieure de la mise à 2 x 3 voies. L'impact financier de ces modifications a été évalué à 10 M€ TTC (déplacement de bretelle, mesures conservatoires pour la mise à 3 voies ultérieure de la section courante de l'A 35...) ;
- les demandes de l'Etat liées au phasage des travaux et à l'exploitation du réseau autoroutier en phase chantier. L'impact financier de ces demandes a été évalué à 3 M€ TTC ;
- la solution d'élargissement de l'ouvrage d'art sous la ligne ferroviaire Bâle-Strasbourg définie par SNCF Réseau et qui a été estimée à 16,4 M€ HT ;

Cette estimation est de 10 M€ supplémentaires par rapport à celle réalisée en 2017. Elle comprend tous les frais de maîtrise d'ouvrage (2,6 %), de maîtrise d'œuvre (11,54 %), d'assistance à maîtrise d'ouvrage, une provision pour risques (15 %) et une charge libératoire d'entretien (12 %).

Ces montants ne sont pas assujettis à TVA, conformément aux conditions générales définissant les conditions de financement nécessaire à la réalisation des projets d'investissements sur le réseau ferré national.

Par ailleurs, SNCF Réseau a indiqué que les frais de ralentissement des trains et les pénalités appliquées à SNCF ne seraient pas répercutées au Département.

La répartition de ce montant s'établit de la façon suivante :

Etudes et contrôles (levés, sondages géotechniques, maîtrise d'œuvre y compris SNCF Réseau, coordination SPS, reconnaissances archéologiques, contrôle extérieur, contrôle topographique, ...)	4 200 000 € TTC
Travaux (marchés terrassements, assainissement, chaussées ouvrage d'art, équipements, travaux divers et élargissement du pont-rail)	60 800 000 € TTC
Total opération routière	65 000 000 € TTC

2. Deal financier de départ

En 2015, lors du premier contact entre les 3 principaux partenaires du projet (Département du Haut-Rhin / UNIBAIL-RODAMCO-WESTFIELD (URW) / Saint-Louis Agglomération), une répartition à parts égales (1/3 par partenaire) avait été esquissée. S'en est suivi un premier scénario (pour un montant total à 36 M€ HT) :

<i>Participation URW</i>	<i>10 000 000 €</i>	<i>Figurant dans la promesse synallagmatique de vente de terrains du Technoport signée le 19 mars 2015 avec le SMAT</i>
<i>Participation SLA</i>	<i>12 000 000 €</i>	<i>Indiquée dans le dossier d'opportunité de 2016</i>
<i>Participation Département</i>	<i>11 500 000 €</i>	<i>Dont 2,5 M€ HT dans le cadre du CPER 2015/2020</i>
<i>Participation Etat</i>	<i>2 500 000 €</i>	<i>Inscrite au CPER 2015/2020 Confirmée par courrier du ministère le 17 janvier 2019</i>

3. Enjeux financiers pour le Département

Avec un coût total de l'opération à 65 M € TTC, la part du Département passerait à 26 M€ TTC, si la clé de répartition est conservée.

Sur cette base, les recettes attendues par le Département seraient de :

- environ 6,4 M€ de FCTVA,
- environ 3 M€ de taxe d'aménagement,
- environ 0,7 M€ de taxes annuelles (taxes foncières et CVAE).

4. Co-financement éventuel de la Suisse et de la Région Grand Est

Le projet 5A3F a également été inscrit au Programme d'Agglomération de Bâle (3ème génération) pour solliciter une contribution financière de la Confédération Helvétique (participation de 0 à 50 %).

Les premiers retours laissent supposer que le projet ne sera pas financé dans le cadre du programme de 3ème génération, le projet n'étant pas suffisamment abouti au moment du dépôt de la demande.

La réponse définitive de BERNE est attendue au 2^{ème} trimestre 2019, lors du vote du Parlement.

Le projet pourra, à nouveau, être soumis au programme d'agglomération de 4^{ème} génération.

Par ailleurs, la Région Grand Est pourrait également être pressentie comme partenaire financier du projet.

5. Négociation avec les partenaires

Les discussions débutées en 2015 sont en cours avec l'ensemble des partenaires dans le cadre de la rédaction d'un protocole d'accord financier.

Dans ce protocole, les parties s'engageront sur leurs contributions respectives qui seront ensuite confirmées dans des conventions particulières à conclure pour fixer les modalités de remboursement par chaque partenaire des frais engagés par le Département, maître d'ouvrage.

Ce protocole financier réunira Saint-Louis Agglomération, le Département, le Syndicat Mixte pour l'Aménagement du Technoport (SMAT) et UNIBAIL-RODAMCO-WESTFIELD (URW) et, en fonction de la suite des discussions, pourrait y associer l'Etat et la Région.

➤ Concernant la participation financière de Saint-Louis Agglomération

A ce jour, les services de SLA laissent entendre que l'Agglomération n'envisage pas d'augmenter sa participation, affichée à 12 M€ dans le dossier d'étude d'opportunité datant de 2016.

Quel que sera le montant de sa participation, il conviendrait que SLA accepte qu'il évolue en fonction des actualisations du montant réel de l'opération routière.

➤ Concernant la participation financière de Unibail-Rodamco-Westfield

Il est utile de rappeler que, depuis le début des discussions, le Groupe URW entend conférer à sa participation un caractère forfaitaire, de sorte que son montant soit gelé même en cas d'augmentation du montant réel de l'opération routière. Le Groupe s'appuie sur la promesse synallagmatique de vente de la partie des terrains du Technoport nécessaires au Pôle de Loisirs et de Commerces conclue en 2015 avec le SMAT, qui prévoit sa participation aux équipements publics d'accessibilité routière, de viabilisation et de liaisons douces à la hauteur maximale de « 10 M €HT, valeur février 2015 - indexée sur l'indice TP 01 ».

Même si URW envisage d'augmenter sa participation par rapport à ce montant, les évolutions financières ultérieures du projet devraient in fine être portées par les collectivités : SLA (si elle accepte le caractère évolutif de sa participation) et le Département.

URW n'envisage pas de décaisser sa part avant l'obtention de son permis de construire purgé de tout recours. Les contentieux pourraient s'élever jusqu'au Conseil d'Etat. Les procédures judiciaires pourraient ainsi durer de 3 à 6 ans à compter de la date de dépôt du permis de construire, envisagé par URW début 2020.

Or, les travaux routiers pourraient démarrer courant 2021. Un important décalage entre le versement de la participation d'URW et les dépenses des travaux est ainsi à craindre si URW devait lier sa contribution à la délivrance du permis de construire.

Sauf à reporter le commencement des travaux à la date à laquelle l'engagement financier de URW deviendra exigible, pour pallier ce décalage, le Département pourrait lors des négociations avec URW, SLA et les autres partenaires proposer de valoriser sa prise de risque à démarrer les travaux routiers avant l'obtention des autorisations de développement du Pôle de loisirs et de commerces et de création des ZAC du Technoport et du Quartier du Lys, en minorant sa propre participation ; cette minoration étant ainsi compensée par les autres partenaires.

Cette option reviendrait toutefois à obliger le Département à faire l'avance de la participation de URW durant plusieurs années, avec pour risque que le Département supporte finalement ce montant en cas d'abandon du projet de pôle commercial et de loisirs.

➤ Concernant la participation de l'Etat

Par ailleurs, en raison de ses priorités d'investissement au niveau régional, l'Etat a indiqué qu'il ne peut pas prendre en charge d'augmentation de sa participation financière dans le cadre du CPER actuel. Elle est limitée aux 3 M€ inscrits au contrat actuel pour la mise en sécurité de l'échangeur A 35 / RD 105.

➤ Concernant la participation éventuelle de la Région Grand Est

Enfin, la Région pourrait être sollicitée par Saint-Louis Agglomération pour participer financièrement à ce projet de desserte, préalable indispensable au développement économique du secteur des 3 frontières.

La répartition du coût HT du projet pourrait être la suivante :

<i>Participation URW</i>	<i>18 000 000 €</i>	<i>8 M€ supplémentaires par rapport au montant figurant dans la promesse synallagmatique de vente signée le 19 mars 2015</i>
<i>Participation SLA</i>	<i>18 000 000 €</i>	<i>6 M€ supplémentaires par rapport au montant indiqué dans le dossier d'opportunité de 2016</i>
<i>Participation Département</i>	<i>18 400 000 €</i>	<i>Dont 2,5 M€ HT dans le cadre du CPER 2015/2020</i>
<i>Participation Etat</i>	<i>2 500 000 €</i>	<i>Inscrite au CPER 2015/2020 Confirmée par courrier du ministère le 17 janvier 2019</i>

IV. Enjeux environnementaux de l'opération

Le territoire de Saint-Louis Agglomération fait l'objet de projets d'aménagement d'envergure ayant vocation à contribuer au dynamisme et à l'attractivité de la partie française de l'agglomération tri-nationale de BÂLE.

En particulier, le secteur Euro3Lys concentre différents travaux d'aménagement prévoyant notamment l'implantation de nouvelles résidences, d'espaces tertiaires, d'un pôle de commerces et de loisirs et de nouvelles infrastructures de mobilité.

Ces différentes opérations, si elles disposent de maîtrises d'ouvrage et de temporalités distinctes, nécessitent, de par leur proximité et interfaces fonctionnelles, une forte coopération entre acteurs, afin de garantir leur cohérence, mais également la juste préservation des enjeux environnementaux du territoire dans lequel elles viennent s'implanter.

Une demande de cadrage portant sur un périmètre d'évaluation environnementale global comprenant ces opérations comme participant d'un seul et même projet, a été déposée le 28 septembre 2017.

L'Autorité environnementale a statué le 20 décembre 2017 sur le périmètre du projet à présenter globalement dans l'évaluation environnementale.

L'Autorité environnementale a également recommandé de formaliser la gouvernance du projet et de clarifier les conséquences en cas de défaillance d'un des partenaires.

A ce titre, un comité de coordination a été mis en œuvre début 2017 et se décline à deux niveaux :

- des réunions techniques entre les acteurs en charge des opérations qui s'inscrivent dans le cadre du projet Euro3Lys, et intégrant les projets stratégiques en périphérie ;
- des réunions de coordination des représentants des maîtres d'ouvrage, avec les services de l'État, sous l'égide du Préfet du Haut-Rhin et du Président de Saint-Louis Agglomération.

Cette démarche vise à :

- garantir la prise en compte globale des enjeux, notamment environnementaux, de l'ensemble des projets ;
- imaginer et optimiser, de manière partenariale, les procédures et les solutions visant à valoriser au mieux ces sites urbains à requalifier situés dans un contexte complexe en développement économique.

V. PLANIFICATION

Les études d'avant-projet de 5A3F seront, suite aux contrôles conception, transmises pour instruction à la DIT du Ministère de la transition écologique et solidaire qui les validera concomitamment avec les études d'opportunité destinées à améliorer le fonctionnement de l'échangeur de desserte de la plateforme aéroportuaire. L'EuroAirport n'a toutefois pas encore planifié ces études.

Lors de sa séance du 17 mai 2019, la Commission permanente a validé l'étude de faisabilité réalisée par SNCF Réseau pour l'élargissement du pont-rail de la ligne ferroviaire Bâle-Strasbourg, situé au-dessus de la RD 105. S'en suivront les études de niveau avant-projet et projet qui permettront à leur issue (fin 2019) de réserver 3 ans auparavant les créneaux de travaux ayant un impact sur la circulation ferroviaire. Les travaux ferroviaires débuteraient ainsi au plus tôt fin 2022.

L'évaluation environnementale globale sur le périmètre d'« Euro3Lys » en cours d'écriture conjointe par tous les partenaires du projet devrait être déposée auprès de l'Autorité environnementale en septembre. Elle sera intégrée aux dossiers

d'autorisation relatifs à chaque opération constitutive du projet global. En particulier concernant le projet 5A3F, elle sera annexée au dossier d'enquête préalable à la Déclaration d'Utilité Publique (DUP) dont la mise à disposition du public est envisagée au printemps 2020.

Dans ces conditions, l'arrêté préfectoral de DUP devrait intervenir à l'automne 2020 et permettre un démarrage des travaux courant 2021.

A ce stade, la durée prévisionnelle des travaux est de minimum 2 ans.

Concernant les autres opérations d'« Euro3Lys », le développement des ZAC du Technoport et des Lys est prévu sur le moyen/long terme (15-20 ans). L'ouverture du Pôle de Loisirs et de Commerces « 3 Pays » est par contre envisagée dès 2024.

VI. CONCLUSION

L'analyse du réseau routier du secteur laisse apparaître aujourd'hui une saturation complète de l'échangeur de SAINT-LOUIS aux heures de pointe du matin et du soir. Au-delà des problèmes de sécurité identifiés, cette congestion est un handicap majeur pour tout projet économique.

Des remontées de files de poids-lourds sont aussi recensées de façon récurrente sur l'autoroute, depuis la bretelle d'accès à la plateforme douanière sur plusieurs centaines de mètres sur la bande d'arrêt d'urgence de l'autoroute, voire sur la voie de droite en amont de l'échangeur de SAINT-LOUIS.

Face à ces constats, l'Etat et le Département (et à partir du 1^{er} janvier 2021, la CEA) poursuivent l'objectif de réaliser des aménagements du réseau routier pour pallier les dysfonctionnements relevés quotidiennement.

Par ailleurs, les études d'opportunité ont mis en évidence qu'il est aujourd'hui opportun d'augmenter le nombre de voies dans le sens BÂLE-STRASBOURG de l'A 35 entre les échangeurs de SAINT-LOUIS et de BARTENHEIM.

Pour garantir la fluidité de l'autoroute à long terme, le projet 5A3F doit prendre en compte l'augmentation capacitaire de l'A 35 selon un parti d'aménagement en 2 x 3 voies.

Afin de garantir la faisabilité de cet élargissement, les plateformes comprises entre les échangeurs de SAINT-LOUIS et de l'EuroAirport seront réalisées dans la configuration 2 x 3 voies.

Les travaux de restructuration du terre-plein central entre les deux sens de circulation de l'A 35 seront également réalisés en même temps, pour réduire la gêne à l'utilisateur et leur coût par rapport à une réalisation ultérieure.

L'estimation de la sécurisation de l'échangeur de SAINT-LOUIS est affichée à 6 M€ TTC dans le CPER, alors que les études d'avant-projet l'évaluent à 13,2 M€ TTC.

Par ailleurs, les mesures conservatoires pour l'augmentation capacitaire de l'A 35 entre les échangeurs de SAINT-LOUIS et de l'EuroAirport ont été évaluées à 3 M€ TTC.

Le coût de l'opération 5A3F a ainsi augmenté de 10,2 M€ TTC pour prendre en compte les aménagements nécessaires sur l'A 35 et ses échangeurs.

Pour autant et malgré les discussions engagées, l'Etat limite sa participation financière aux 3 M€ inscrits au contrat de plan actuel.

Le Département poursuivra ses demandes dans le cadre des discussions relatives à la création de la CEA.

Toutefois, l'implication des partenaires locaux et privés devra être renforcée.

Au vu de ce qui précède, je vous propose de valider l'évolution de l'enveloppe financière prévisionnelle de l'opération de 42 à 65 M€ TTC et de m'habiliter à négocier avec les autres partenaires sur la base des postulats présentés dans le présent rapport, afin d'obtenir de chacun d'eux une participation modulable en fonction de l'actualisation du coût réel de l'opération. Cette répartition permettrait d'obtenir un cofinancement juste et équilibré des travaux routiers, en cohérence avec les intérêts respectifs des partenaires dans l'opération.

Je vous prie de bien vouloir en délibérer.

La Présidente



Brigitte KLINKERT

Brigitte KLINKERT