

Service instructeur
DIRT - SGP

3^{ème} Commission - N° 2006/V-3e/24

Services consultés
DOF
DJU

RD 18bis
Liaison A 35 / RD 83 à hauteur de ROUFFACH

Résumé : *Le présent rapport a pour objet d'arrêter le programme définitif décrit au rapport, d'approuver les études d'avant-projet et le coût prévisionnel de l'opération au montant de 16,15 M€ TTC (acquisitions foncières comprises), de solliciter l'ouverture de l'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique ainsi que la mise en compatibilité des documents d'urbanisme et de décider expressément de recourir à l'expropriation si les accords amiables ne peuvent intervenir.*

1) PREAMBULE

Par délibération du 5 octobre 2001, la Commission Permanente a approuvé les résultats de l'étude préalable de faisabilité et le programme de l'opération présentée au rapport, a autorisé le Président à lancer le marché de maîtrise d'œuvre et a retenu une enveloppe financière prévisionnelle de l'opération pour la partie affectée aux travaux de 10 M€ TTC, hors acquisitions foncières, études et déplacements de réseaux.

L'opération est inscrite au budget du Département sous la désignation suivante :
Programme n° AM11-2002.

Par délibération du 13 juillet 2006, la Commission Permanente a approuvé le bilan de la concertation menée au titre de l'article L.300-2 et suivants du Code de l'Urbanisme.

2) RAPPEL DES OBJECTIFS POURSUIVIS

Les seules véritables liaisons structurantes entre la RD 83 et l'A 35 au Sud de COLMAR sont constituées par :

- la RD 1bis entre l'échangeur de HERRLISHEIM sur la RD 83 et celui de NIEDERHERGHEIM sur l'A 35 ;
-
- la RD 2 entre l'échangeur de CERNAY sur la RD 83 et l'échangeur d'ENSISHEIM sur l'A 35.

La RD 1bis permet essentiellement d'assurer dans de bonnes conditions les déplacements entre l'Ouest de COLMAR (y compris la Vallée de MUNSTER) et l'A 35 en direction de MULHOUSE.

La RD 2 a pour vocation d'assurer une liaison interurbaine entre les secteurs agglomérés de NEUF-BRISACH, ENSISHEIM, PULVERSHEIM, WITTELSHEIM et CERNAY.

Aucune de ces liaisons structurantes existantes ne permet d'assurer une jonction directe entre l'autoroute A 35 au Sud de COLMAR et le Piémont des Vosges.

Les objectifs poursuivis sont les suivants :

- desservir directement ROUFFACH depuis l'Autoroute A 35 ;
- assurer une meilleure accessibilité au Piémont des Vosges à partir de l'autoroute A 35 au Sud de COLMAR et également à GUEBWILLER (en venant de COLMAR sur l'A 35).

Par conséquent, la liaison envisagée sera une route départementale pour des déplacements à moyenne et courte distance. En outre et compte tenu des activités existantes et projetées, cette liaison supportera un trafic économique non négligeable.

3) PROGRAMME DE L'OPERATION / LES PRINCIPALES CARACTERISTIQUES

L'opération est scindée en deux tranches de réalisation, la première étant le réaménagement de la RD 18bis et la seconde la création d'un échangeur sur l'autoroute A 35 à NIEDERENTZEN.

La maîtrise d'ouvrage de l'opération est assurée par le Département du Haut-Rhin pour la tranche de réalisation n° 1 d'une part, et par l'Etat pour la tranche de réalisation n° 2 d'autre part. Le Département du Haut-Rhin est mandataire conformément à la convention signée le 18 octobre 2001.

Le projet consiste à :

- aménager la RD 18bis dans sa section urbaine entre la RD 83 et la RD 8 (route du Rhin) par un recalibrage de la chaussée,
- aménager l'échange entre la RD 18bis et la RD 8 par un carrefour plan giratoire,
- renforcer et élargir la RD 18bis dans sa section en rase campagne,
- créer un échangeur avec l'autoroute A 35 de type losange avec deux carrefours giratoires de part et d'autre de l'A 35, afin de rétablir tous les échanges (A 35 – RD 18bis – RD 201).

A) Caractéristiques géométriques :

Tracé en plan :

L'opération se compose de deux sections à aménager :

- une première section d'environ 815 m en zone urbaine entre la RD 83 et la RD 8 ; la chaussée sera recalibrée ;
- une seconde section d'environ 3 885 mètres en rase campagne entre la RD 8 et l'A 35 ; la voie sera élargie, recalibrée et certains virages rectifiés ;

- norme utilisée : ARP.R 80 ;
- le rayon minimal en plan sera conservé et de l'ordre de 275 m entre la RD 83 et la RD 8, de 190 m entre la RD 8 et la traversée de la Thur, de 120 m entre la Thur et la fin de la forêt, de 240 m entre la fin de la forêt et la RD 201 et de 500 m entre la RD 201 Ouest et la RD 201 Est.

Profil en long :

Globalement, l'itinéraire sera en rampe entre ROUFFACH et la RD 8 avec une déclivité maximale de 6 % pour le franchissement de la voie ferrée, et de 5 % pour la section en déblais RD 201 Ouest - RD 201 Est permettant de franchir l'A 35.

Le rayon minimal en angle rentrant et saillant sera de 6 000 m.

Profils en travers types :

Les profils en travers types se composeront :

- RD 18bis – franchissement voie ferrée :
 - d'une chaussée de 6,5 m de large entre bordures,
 - d'un trottoir mixte cycle – piétons de largeur variable.
- RD 18bis :
 - d'une chaussée de 7 m de large,
 - d'une bande dérasée stabilisée et revêtue de 2 m,
 - d'une berme de 0,75 m enherbée.
- Chemins agricoles :
 - largeur de 4 m,
 - accotements de 1 m.

Ouvrages de raccordement :

- Giratoire RD 18bis – RD 8 :
 - rayon extérieur : 25,00 m,
 - largeur de l'anneau : 8,00 m,
 - 4 branches.

Ouvrages de rétablissement :

- O.H. 2: ouvrage de décharge,
- O.H. 3: ouvrage sur le Wohlbach,
- O.H. 4: ouvrage sur le canal des 12 moulins,
- O.H. 5: ouvrage sur l'ancien lit de la vieille Thur.

Ouvrages particuliers :

- Passage faune :
 - L'ouverture droite de l'ouvrage sera de 20,50 m. La largeur du tablier sera de 12,80 m permettant un passage de 12,00 m entre écrans.

Piste mixte : cycles piétons :

Dans la partie en zone urbaine de la RD 18bis une piste mixte cycles piétons d'un profil en travers de 3 m avec une réduction ponctuelle à 1,80 au droit du passage sur les voies ferrées est ajoutée à la voie existante entre le franchissement de la Lauch et la rue des Cerisiers. Cette piste suit le profil en long des rampes du passage sur les voies ferrées, elle sera donc dotée de paliers de repos.

Echangeur avec l'autoroute A 35 :

L'aménagement projeté consiste à réaliser un diffuseur de type losange avec giratoire. Il doit assurer les échanges entre l'autoroute A 35 et la RD 18bis mais également avec la RD 201 qui chemine le long de l'autoroute à laquelle elle est raccordée par les diffuseurs de NIEDERHERGHEIM au Nord (échangeur n° 28) et de MEYENHEIM au Sud (échangeur n° 30).

Les bretelles sont unidirectionnelles à 1 voie. La chaussée, large de 3,50 m, est bordée d'une bande dérasée de droite de 1,00 m et d'une bande dérasée de gauche de 0,50 m.

- En entrée, le raccordement à l'autoroute est constitué par une section de manœuvre adjacente à la chaussée autoroutière longue de 200 m, large de 3,50m et prolongée par un biseau de 75 m.
- En sortie d'autoroute, la section de manœuvre est constituée par un biseau contigu à la chaussée autoroutière long de 150 m jusqu'à l'endroit où le musoir de divergence atteint une largeur de 1,00 m.

La valeur du rayon extérieur des carrefours giratoires est de 25 m. La chaussée annulaire aura une largeur de 8 m.

Les entrées et sorties sont traitées à une voie avec des largeurs de voie ($l_e = 4,00$ m, $l_s = 5,00$ m) et des valeurs de rayon ($R_e = 15$ m, $R_s = 20$ m) conformes aux recommandations du guide d'aménagement des carrefours interurbains.

Les caractéristiques géométriques du rétablissement de la RD 201 sont les suivantes :

- le profil en travers : chaussée de 6,50 m de large et des accotements enherbés de 1,50 m de large ;
- le profil en long quasi plat : la dénivelée maximale entre le giratoire et la RD existante au droit du raccordement n'excède pas 2,00 m.

Dérogations :

Afin de ne pas devoir créer une véritable déviation du tronçon de la RD 201 autour du silo ARMBUSTER et éviter ainsi un prélèvement supplémentaire et substantiel, sur le milieu agricole, il est proposé de reprendre un tracé sensiblement équivalent au tracé actuel avec une courbe de 25 mètres de rayon en plan.

La géométrie de la RD 201 ainsi rectifiée à l'approche de la RD 18bis n'est pas conforme aux préconisations du guide des voiries à faible trafic adopté par délibération du Conseil Général du 10 décembre 2004 dans le cadre de sa politique routière.

Les mesures palliatives proposées pour garantir la sécurité des usagers sont les suivantes :

- prolongation de l'îlot séparateur d'approche du carrefour giratoire avec la RD 18bis, jusqu'à l'amont de l'entrée de courbe à faible rayon;
- signalisation adaptée au virage de faible rayon.

B) Ouvrages d'assainissement :

Le réseau d'assainissement envisagé comprend des dispositifs permettant de rendre le réseau étanche afin de préserver les eaux souterraines.

Ces ouvrages recueilleront l'ensemble des eaux collectées et les achemineront vers des bassins de rétention et décantation. Ces eaux passeront dans un régulateur déshuileur avant rejet dans le cours d'eau ou les puits d'infiltration.

RD 18bis - site urbain :

Dans ce secteur, le principe d'assainissement ne sera pas modifié. Les aménagements de ce secteur se rejettent dans le réseau actuel existant constitué d'avaloirs devant les bordures de chaussée et des collecteurs du réseau unitaire.

Le giratoire :

Les eaux du giratoire sont collectées en bordure d'anneau, puis acheminées par des collecteurs vers le bassin de décantation.

RD 18bis - section rase campagne :

L'évolution de trafic dans les 20 années suivant la mise en service conduit à un trafic supérieur à 10 000 véhicules/jour sur la RD 18bis.

Cette donnée de trafic implique de rendre le réseau de collecte étanche afin de se préserver de la pollution chronique des flux de véhicules et de prévenir une éventuelle pollution accidentelle.

Le réseau de collecte est constitué par un réseau de crête de remblais côté amont (caniveau à fente) et des fossés enherbés étanches à pente faible situés aux pieds des talus routiers côté aval.

Au droit des franchissements des cours d'eau, des bordures sont installées afin d'éviter le ruissellement des eaux pluviales directement dans le cours d'eau.

Les fossés enherbés étanches sont équipés de déshuileur avant leur rejet dans les cours d'eau.

Echangeur A 35 :

Les eaux pluviales des bretelles de l'autoroute sont récupérées dans des fossés béton situés en pied des remblais routiers. Elles sont ensuite acheminées par un réseau de collecte vers les deux bassins de rétention au niveau de l'échangeur (BR8 et BR9), dont les eaux sont évacuées après passage dans un régulateur déshuileur vers les puits d'infiltration existants qu'il conviendra de nettoyer.

Rétablissement agricoles :

Le réseau d'assainissement est identique à la situation actuelle à savoir ruissellement diffus sur les talus et le terrain naturel.

Les bassins de rétention :

L'aménagement prévoit la création de 4 bassins de rétention en complément des bassins de rétention constitués par les fossés stockeurs.

Les bassins de rétention sont dimensionnés pour une période de retour de 10 ans.

Le bassin de rétention n° 1 est situé à côté du giratoire RD 18bis – RD 8. Il se rejette dans un bassin d'infiltration nouvellement créé.

Le bassin de rétention n° 6, situé à l'Ouest du passage faune, son exutoire est la Vieille Thur.

Le bassin de rétention n° 8 est situé au niveau de l'échangeur RD 18bis - A 35, son exutoire est le puits d'infiltration existant au niveau de l'ouvrage d'art sous l'A 35.

Le bassin de rétention n° 9 fonctionne sur le même principe que le BR 8, son exutoire est également le puits d'infiltration existant au niveau de l'A 35.

Les écoulements superficiels :

Dans la section urbaine de la RD 18bis (Route du Rhin), les ouvrages hydrauliques sont conservés dans leur état actuel.

Pour les ouvrages hydrauliques en section rase campagne, les ouvrages actuels sont remplacés par des ouvrages neufs de section hydraulique équivalente ou supérieure.

C) Impacts et mesures compensatoires :

Le parti d'aménagement retenu propose le renforcement et le recalibrage de la RD 18bis avec rectification de certains virages. Cette mise aux normes, avec réaménagement des échanges et des carrefours, permettra de répondre correctement aux évolutions de trafics attendues en sécurisant l'itinéraire. De plus la création d'un échangeur autoroutier (Tranche de réalisation n°2) permettra de créer un barreau routier Est-Ouest entre la RD 83 et l'A 35, améliorant la desserte du Piémont des Vosges. Le projet permettra donc de renforcer l'attractivité de ROUFFACH en contribuant à son développement socio-économique et en améliorant la desserte de son bassin d'emplois.

Le projet aura un effet limité sur l'environnement. Les impacts seront principalement liés à la période de travaux et resteront donc pour la plupart temporaires. Toutefois, malgré toute l'attention portée aux préoccupations environnementales, l'opération aura quelques impacts permanents dont les principaux concerneront les eaux, le milieu naturel, le paysage, le milieu agricole et les réseaux.

Aussi le projet fera l'objet d'une attention particulière pendant la phase chantier afin de limiter les impacts associés aux travaux. En phase exploitation, un système d'assainissement des eaux de chaussée performant, le rétablissement de tous les cheminements agricoles, la création de passages à faune, la mise en place de protections acoustiques et le traitement paysager des aménagements réalisés, permettront là encore de limiter les impacts de l'opération.

4) COUT PRÉVISIONNEL

A l'issue de l'étude de faisabilité, la part de l'enveloppe financière prévisionnelle de l'opération affectée aux travaux hors acquisitions foncières, études et déplacements réseaux est de 10 M€ TTC.

Le coût prévisionnel au stade des études d'avant-projet est estimé à 16,15 M€ TTC et se décompose de la manière suivante :

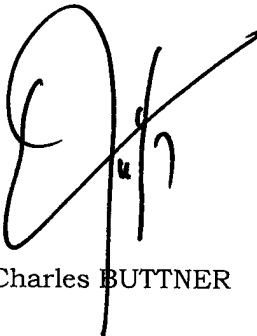
- Étude	:	0,60 M€
- Dégagement des emprises	:	0,35 M€
- Travaux	:	14,50 M€
- Contrôle des travaux	:	0,50 M€
- Acquisitions foncières	:	0,20 M€

23 OCT. 2006

5) CONCLUSION

En conclusion et en vue du lancement de l'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique, je vous propose, après en avoir délibéré, de bien vouloir :

- approuver les études d'avant-projet et le coût prévisionnel de l'opération, estimé à 16,15 M€ TTC ;
- proposer à l'Assemblée départementale l'inscription d'une autorisation de programme complémentaire de 6,309 M€ sur le programme AM11-2002 dans le budget lors du vote de la DM2 ;
- arrêter le programme définitif et retenir la solution d'aménagement tel que décrit dans le rapport ;
- solliciter l'ouverture de l'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique, ainsi que la mise en compatibilité des documents d'urbanisme ;
- décider expressément de recourir à l'expropriation si les accords amiables ne peuvent intervenir.



Charles BUTTNER