

**Rapport du Président**

Commission Permanente du  
vendredi 7 mars 2008

**Service instructeur**  
Service Grands Projets Routiers

N° 2008-33-10

**Service consulté**

**RD 18bis**  
**Liaison A 35 - RD 83 à Hauteur de ROUFFACH**

Résumé : Le présent rapport a pour objet l'approbation du choix des solutions architecturale et d'insertion dans le paysage de l'ouvrage d'art pour le passage de la faune et du mur de soutènement de la voie verte en traversée de ROUFFACH.

**I - PRÉAMBULE**

Par délibération du 20 octobre 2006, le Conseil Général a arrêté le programme définitif de l'opération, approuvé les études d'avant-projet et le coût prévisionnel de l'opération au montant de 16,15 M€ TTC (acquisitions foncières comprises), sollicité l'ouverture de l'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique ainsi que la mise en compatibilité des documents d'urbanisme et décidé expressément de recourir à l'expropriation si les accords amiables ne peuvent intervenir.

Suite à l'enquête publique, l'opération a été déclarée d'utilité publique par arrêté préfectoral n° 2007-28213 du 09 octobre 2007.

Les études d'avant-projet ont été complétées par la proposition de différentes solutions architecturales et d'insertion dans le paysage de l'ouvrage d'art de franchissement supérieur pour la faune et du mur de soutènement de la voie verte en traversée de ROUFFACH.

**II - EXPOSE DES PROPOSITIONS D'INTEGRATION ARCHITECTURALE**

Ces compléments d'étude portent sur :

- \* Le passage faune destiné à permettre les migrations de la grande faune, sans interférence avec la circulation routière et la forêt traversée qui constitue un corridor de déplacement des mammifères terrestres et un réservoir écologique.

Trois variantes architecturales et d'insertion dans le paysage de cet ouvrage sont décrites dans le dossier d'études d'avant-projet complémentaire déposé sur le bureau de votre assemblée :

- la solution A, avec culées arrondies et tablier mixte (acier béton) ;
- la solution B, avec culées arrondies et tablier béton en dalle droite ;
- la solution C, avec culées droites et tablier béton en dalle nervurée de hauteur variable.

Le coût prévisionnel de chacune des trois solutions proposées est sensiblement équivalent.

- \* La voie verte longeant, en grande partie, la traversée de ROUFFACH :

Le document déposé sur le bureau de votre assemblée porte sur les études d'avant-projet complémentaire de définition du parti architectural du mur de soutènement à réaliser dans la partie urbaine de ROUFFACH, pour aménager cette voie verte le long du passage supérieur de la RD 18bis sur la voie ferrée Colmar-Mulhouse.

### **III - CONCERTATION**

Par courrier du 22 novembre 2007, les communes de ROUFFACH et d'OBARENTZEN ont été consultées sur le dossier d'intégration architecturale du passage faune et du mur de soutènement de la voie verte en traversée de ROUFFACH.

La Commune de ROUFFACH a émis un avis favorable à la proposition d'intégration du mur de soutènement de la voie verte en traversée de ROUFFACH.

La Commune d'OBARENTZEN ne s'est pas prononcée sur l'intégration du passage faune.

La solution C, qui comporte le moins de parties minérales, paraît celle qui s'intègre le mieux dans la forêt.

### **IV - CONCLUSION**

Au vu de ce qui précède, je vous propose de bien vouloir approuver le choix de :

- \* la solution C de parti architectural de l'ouvrage d'art pour le passage de la faune ;
- \* la solution architecturale du mur de soutènement de la voie verte en traversée de ROUFFACH ;

figurant dans le dossier d'avant-projet complémentaire joint au rapport.

Je vous prie de bien vouloir en délibérer.



Charles BUTTNER



Un passage grande faune est toujours un ouvrage singulier. Ses dimensions souvent importantes, sa destination spécifique liée aux allées et venues des grands gibiers lui confèrent une identité propre qu'il convient de prendre en compte.

Dès le premier regard l'ouvrage faune doit se distinguer de l'ouvrage routier. Par son traitement et par ses matériaux sa lecture doit être évidente pour l'automobiliste qui passe en dessous.

L'originalité du franchissement de la RD18 bis à Rouffach tient dans sa position en remblai, alors que la route départementale est au niveau du terrain naturel.

Il faut créer un mouvement de terre artificiel assez large pour donner aux cervidés l'illusion d'un boisement étendu !

L'ouvrage qui relie les deux parties de ce terrassement plante devient fondamental voir essentiel pour le fonctionnement de l'ensemble.

Ce déplacement de terre est lié au franchissement lui-même. Le travail avec le paysagiste devient imbriqué dans l'approche architecturale de la structure du franchissement.

Un APS a déjà donné les grandes lignes de cet aménagement. Une forme géométrique en losange a déjà été validée dans les grandes lignes. Nous ne remettons pas en cause ce concept mais nous avons cherché à poursuivre l'idée formelle en proposant une structure franche et lisible pour la RD18 bis.

Deux structures ont été esquissées : chacune d'elles présente des avantages et des inconvénients : elles lancent le débat et vont permettre de poser les bonnes questions dans cette phase opérationnelle qui va nous mener au projet définitif.

#### Approche des solutions

La contrainte principale est celle du gabarit routier, c'est lui qui donne l'altitude du mouvement de terre et qui entraîne la volumétrie générale de l'ensemble du modèle.

Il faut chercher la finesse sans pour autant recouper la portée par deux !

Une voile aurait été une belle réponse, elle nécessitait de remonter le point haut en remblai, ce qui aurait rendu le projet encore plus artificiel.

Nous vous proposons trois solutions. Deux solutions en béton et une solution mixte volontairement différente pour bien analyser la problématique.

La solution béton de base développe une dalle en béton précontraint de 20 mètres de portée. Les deux culées s'articulent comme deux rotules "plantées" dans la talus qui laisse passer la route. La corniche béton prolonge les encorbellements et les superstructures en bois traité se composant de planches de bois et de rondins coupés. L'orientation et le rythme de ces derniers créent une frise qui prolonge l'idée de la trace haute.

La variante béton s'inspire du concept de la voile en conservant la forme générale courbe de l'extrados. Une dalle nervurée de hauteur variable se cale entre deux murs inclinés qui font office de piedroit. Ces derniers se poursuivent le long de la RD18 bis et contiennent un retour de talus qui descend vers la voie.

Ce soulèvement en remblai renforcé type « terraital » crée une peau de grès rose des Vosges et donne à ces parois minérales de la matière, et un aspect naturel au milieu d'un aménagement verdoyant et arboré.

La variante mixte propose une structure en partie latérale pleine avec des formes fluides. Cette solution se cale au plus près du gabarit routier et diminue la hauteur des remblais. Son caractère métallique marque la différence entre le monde vert des talus et le monde de la route, plus construit.

CONSEIL GÉNÉRAL DU HAUT RHIN

INGÉNIEUR

POLLZA GAUTIER

STRATÈGE ARCHITECTES

PROJET : L'ouvrage de franchissement de la RD18 bis

Cet objet tout en courbe s'inscrit bien dans le mouvement de terre. La couleur affinera la structure : elle sera choisie en concertation avec les différents partenaires du projet.

Une solution volontairement différente qui reste à "peaufiner" techniquement pour encore mieux répondre au problème posé.

Les culées représentent celles de la solution béton de base. Les deux articulations courbes qui émergent du talus retrouvent la peau de grès rose en grillagé.

Ces trois solutions ouvrent le débat : elles montrent que cet ouvrage faune qui franchit la RD18 bis est un ouvrage singulier qui restera dans la mémoire des automobilistes qui se glisseront dessus.

#### La route du Rhin

L'élargissement de la route du Rhin est une question plus simple que le passage faune.

Nous vous proposons de traiter la mur de soutènement nécessaire à cette surélévation par un système de remblai renforcé, avec une peau en grès rose comme celle mise en œuvre sur l'ouvrage faune.

L'intérêt de celle-ci, outre sa couleur est son aspect naturel et anhygrafil. Une petite couverture en béton permettra de tenir le garde corps de sécurité demandé à 1,4 mètres.

Ce dernier, très transparent, est une combinaison de fer plat avec des inclinaisons différentes qui jouent ensemble.

L'acier inoxydable peut répondre à cette idée de bande amincée.

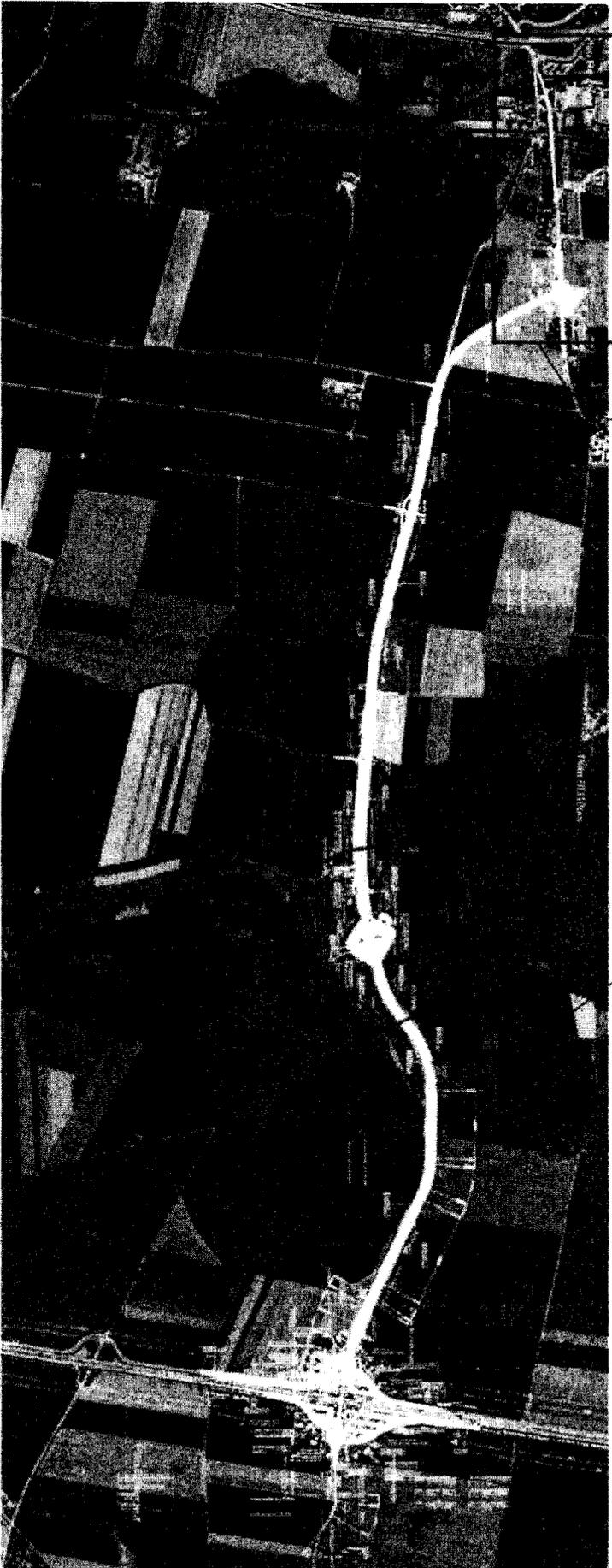
L'étude APS préconise un garde-corps entre les voies routières et le trottoir/piste cyclable.

La mise en place d'une bordure type glissière GSB peut suffire à la protection des piétons/cyclistes sans avoir recours à un garde-corps intermédiaire.

Cependant si vous souhaitez renforcer la sécurité, on peut ajouter à la bordure une lisse en bois de 60/70cm qui servira de garde-corps aux cycles. (cf coupe)

MURS DE SOUTÈNEMENT

PASSAGE FAUNE



CONSEIL GENERAL DU HAUT RHIN

INGEROP

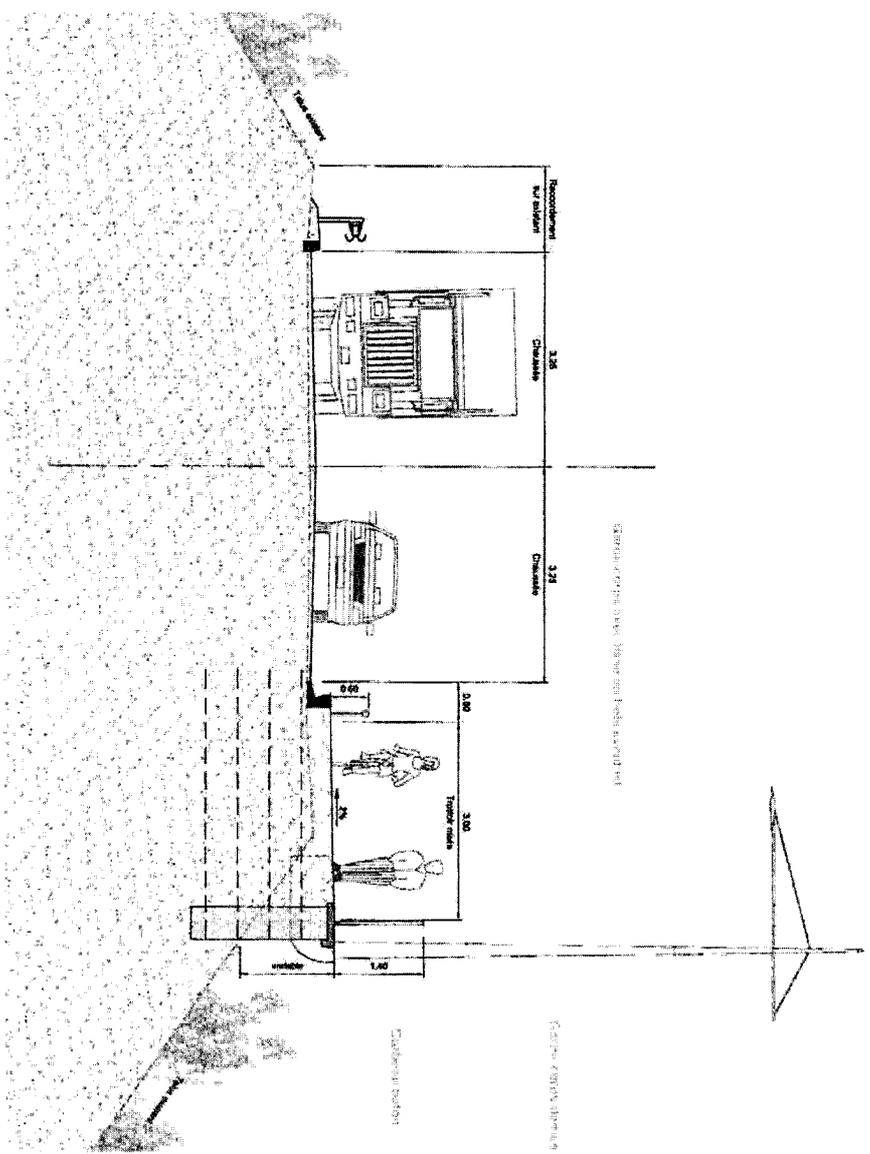
FOLLEA GAUTIER

STRATES ARCHITECTES

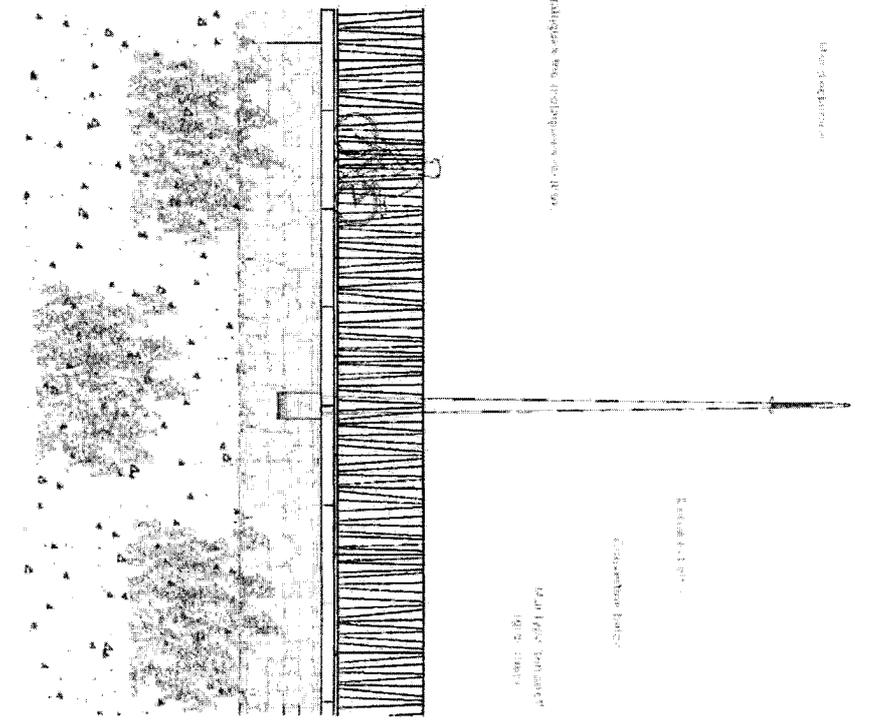
Passage faune

AVP





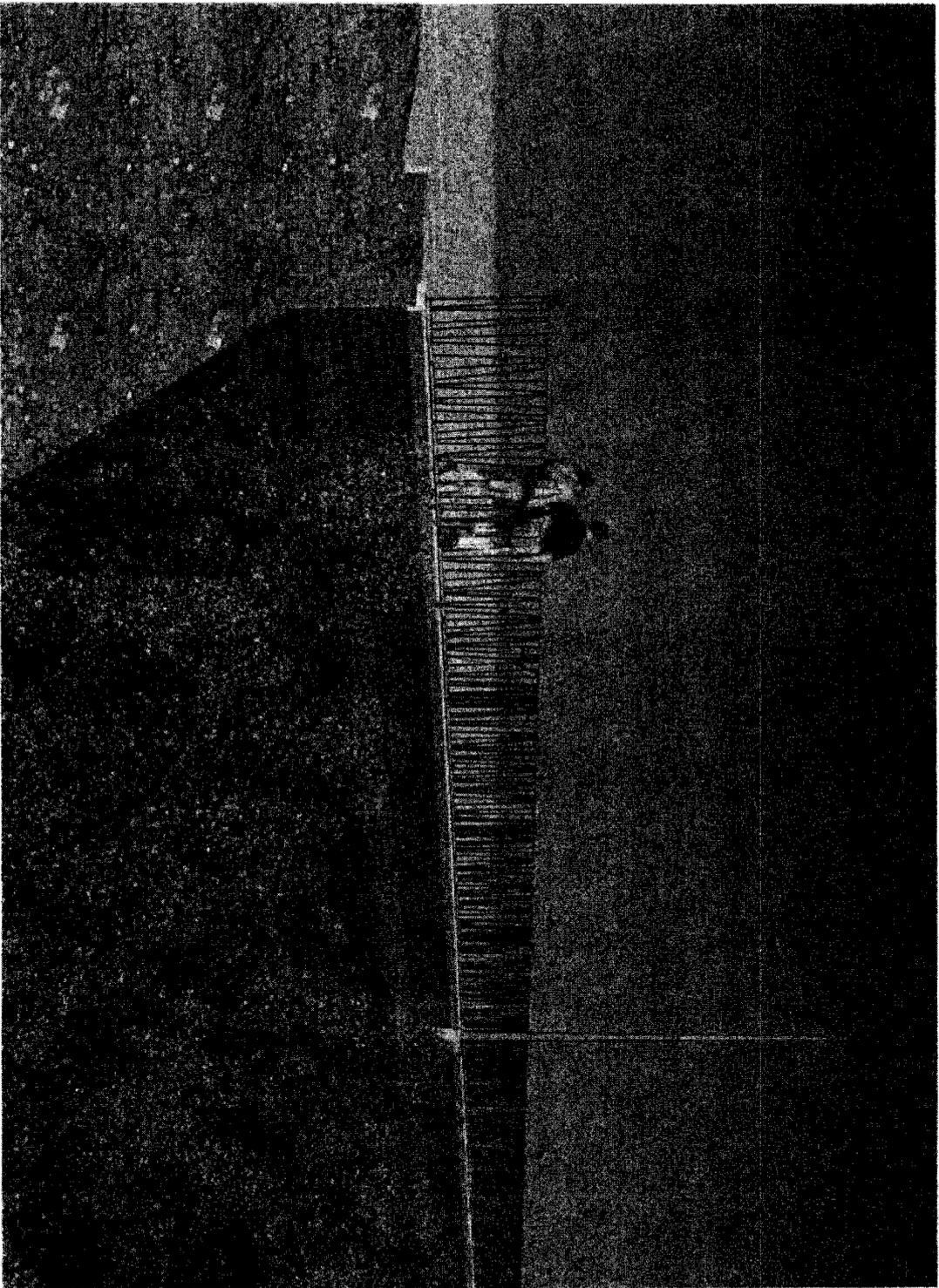
75cm 3m 1/75



75cm 3m 1/75

CONSEIL GENERAL DU HAUT RHIN  
INGENROB  
FOLLEA GAUTIER  
STRATERS ARCHITECTES

Murs de soutènement



PROJET DE MUR DE CLÔTURE

CONSEIL GENERAL DU HAUT RHIN

INGENIEUR

FOLLEA GAULTIER

STRATES ARCHITECTES

Projet de Mur de Clôture - Zone d'Aménagement d'Intérêt Local

Murs de clôturément

# RD18bis - Liaison A35 - RD83 à hauteur de Rouffach

---

## Passage faune: solution A

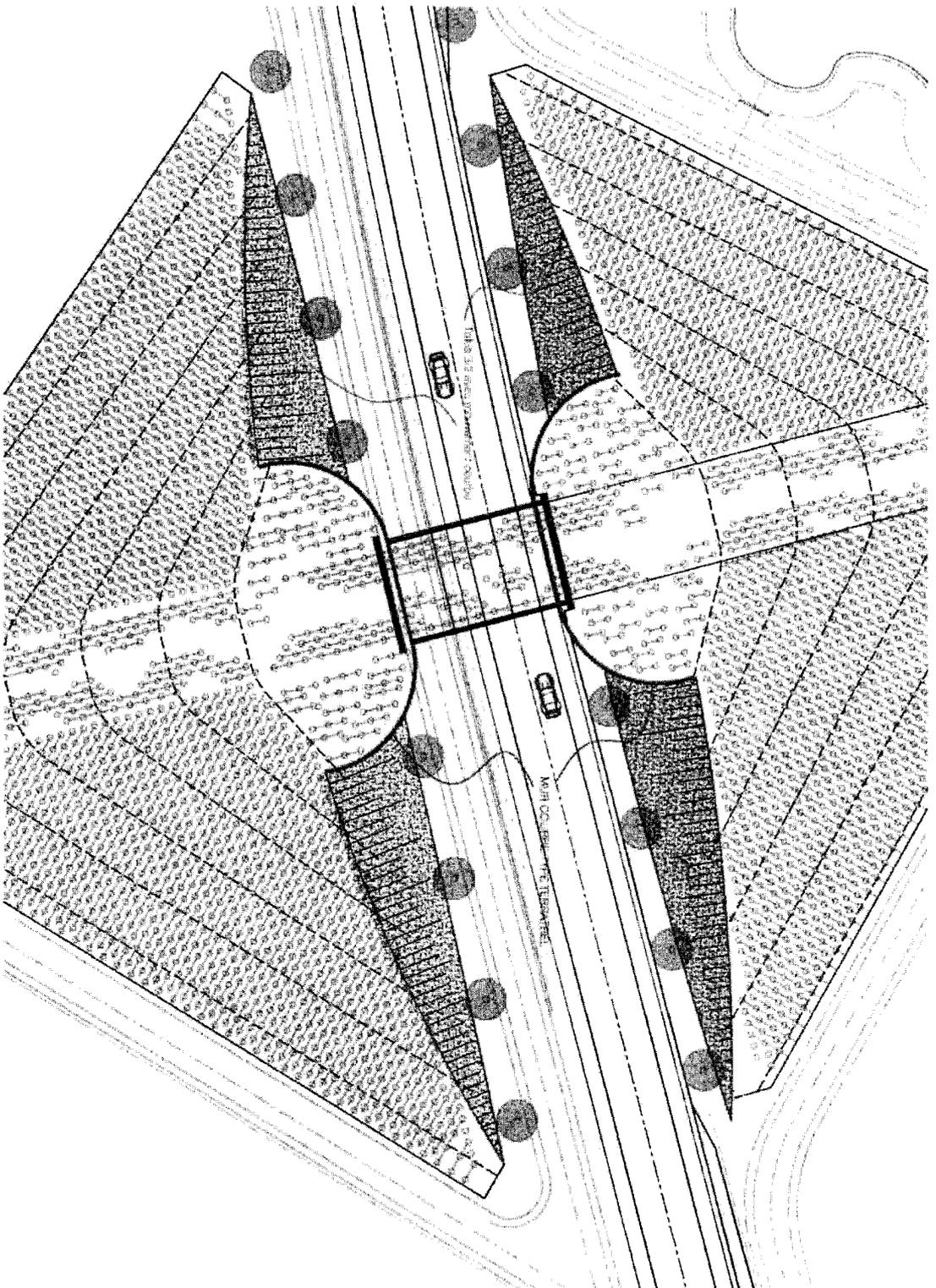
CONSEIL GENERAL DU HAUT RHIN

INGEROP

FOLLEA GAUTIER

STRATERS ARCHITECTES

100 rue de la Poste - 68000 COLMAR - FRANCE



CONSEIL GENERAL DU HAUT RHIN

INGEROP

FOLLEA GAUTIER

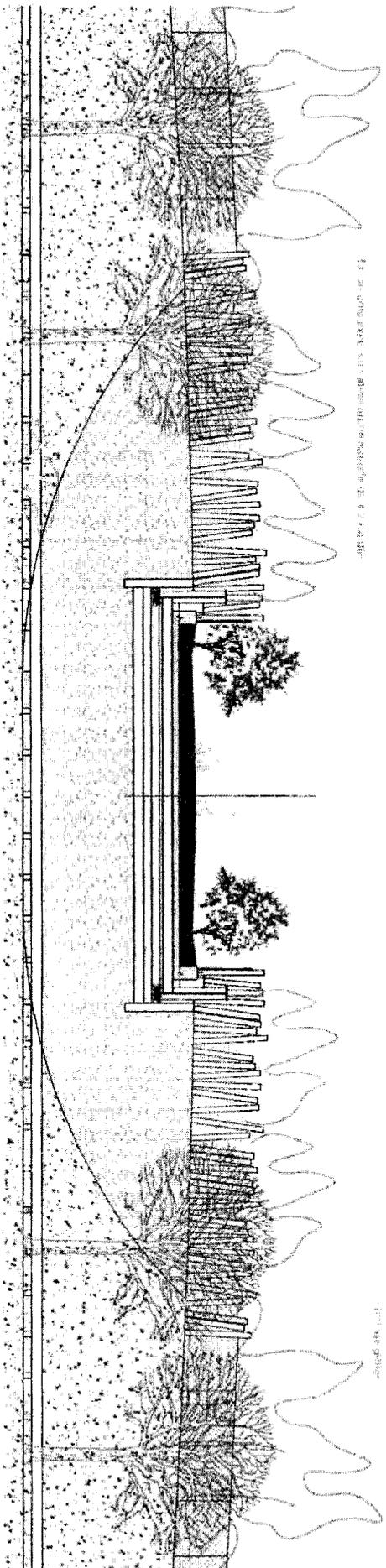
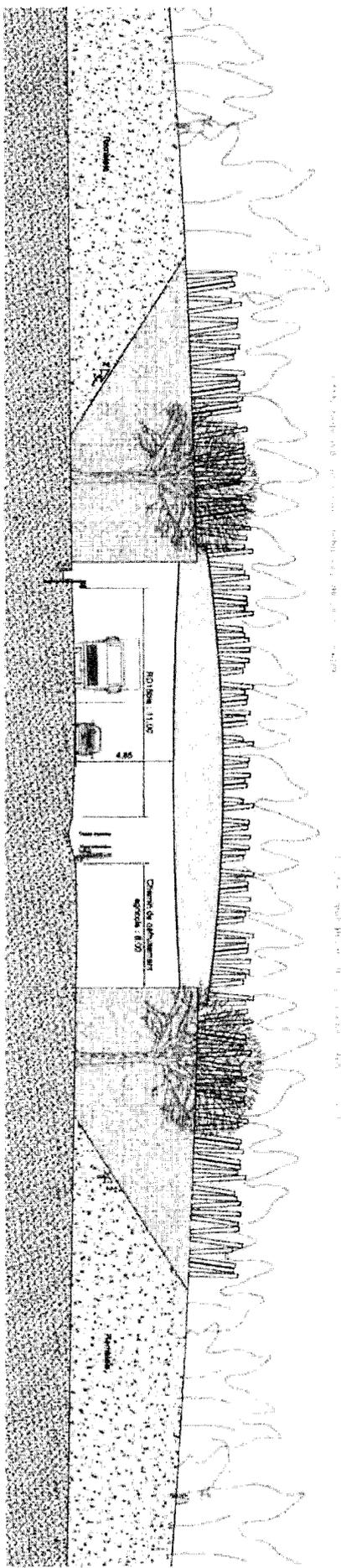
STRATES ARCHITECTES

Plan de situation - 14/04/2010 - Plan de situation - 14/04/2010

Passage faune

5m 20m 1/500

AVP





CONSEIL GENERAL DU HAUT RHIN

INGENIEUR

FOLLEA GAUTIER

STRATEGE ARCHITECTES

AVP - Avenue de la Gare - 68000 Colmar - France

Passage fauna

AVP

# RD18bis - Liaison A35 - RD83 à hauteur de Rouffach

**Passage faune: solution B**

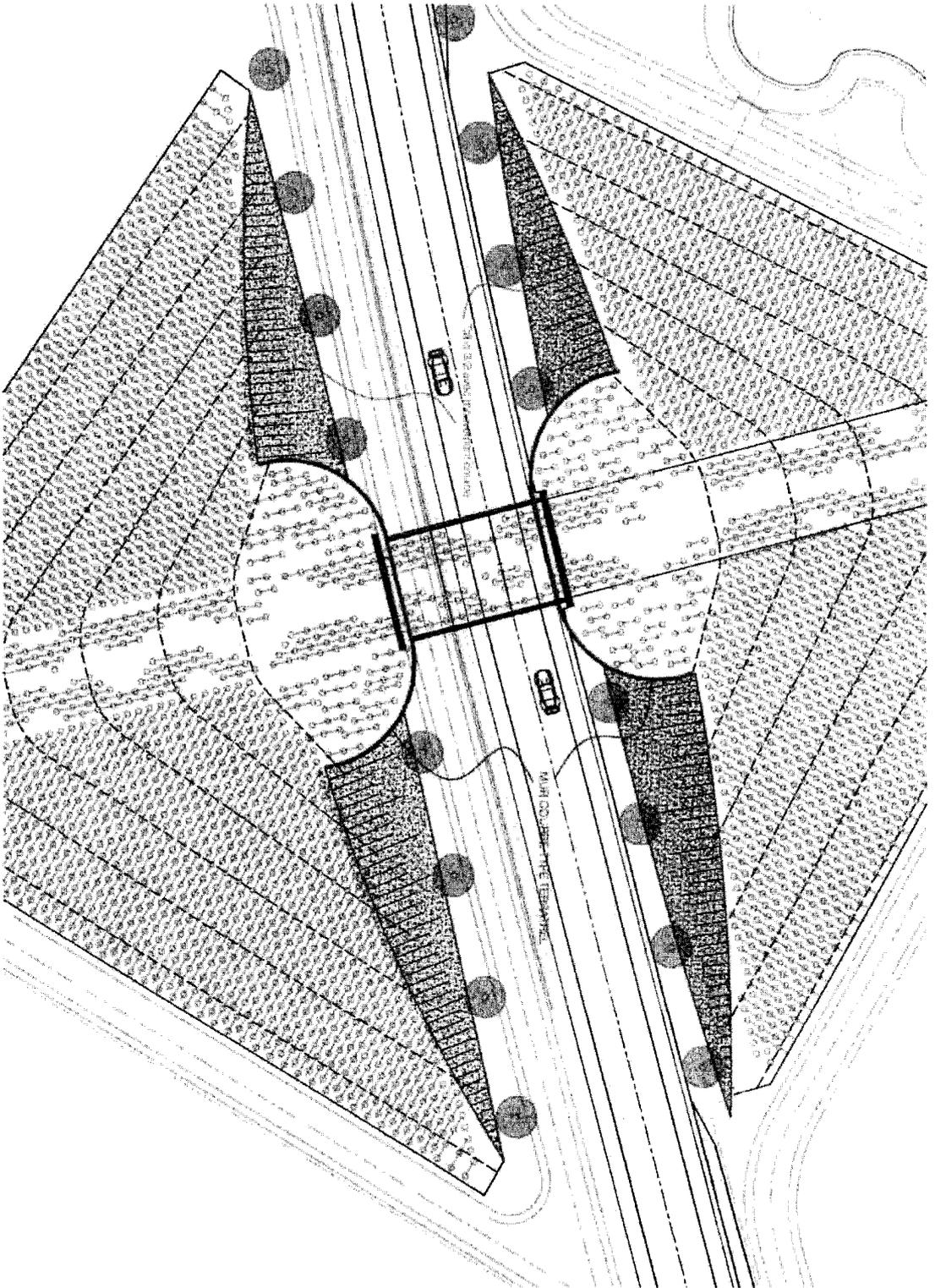
CONSEIL GENERAL DU HAUT RHIN

INGENIEUR

FOLLEA GAUTIER

STRATER ARCHITECTES

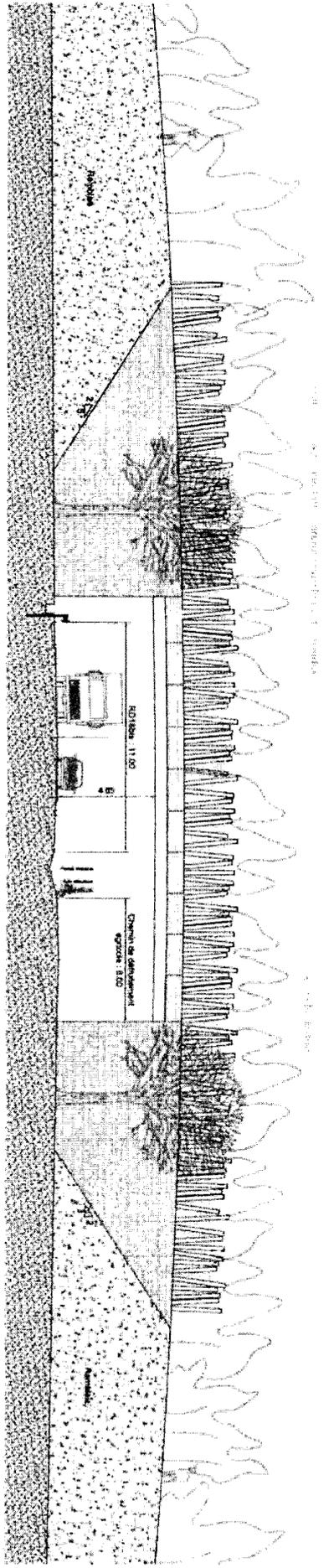
10 rue de la République - 67000 Strasbourg - France



CONSEIL GENERAL DU HAUT RHIN  
INGEROP  
FOLLEA GAUTIER  
STRATES ARCHITECTES

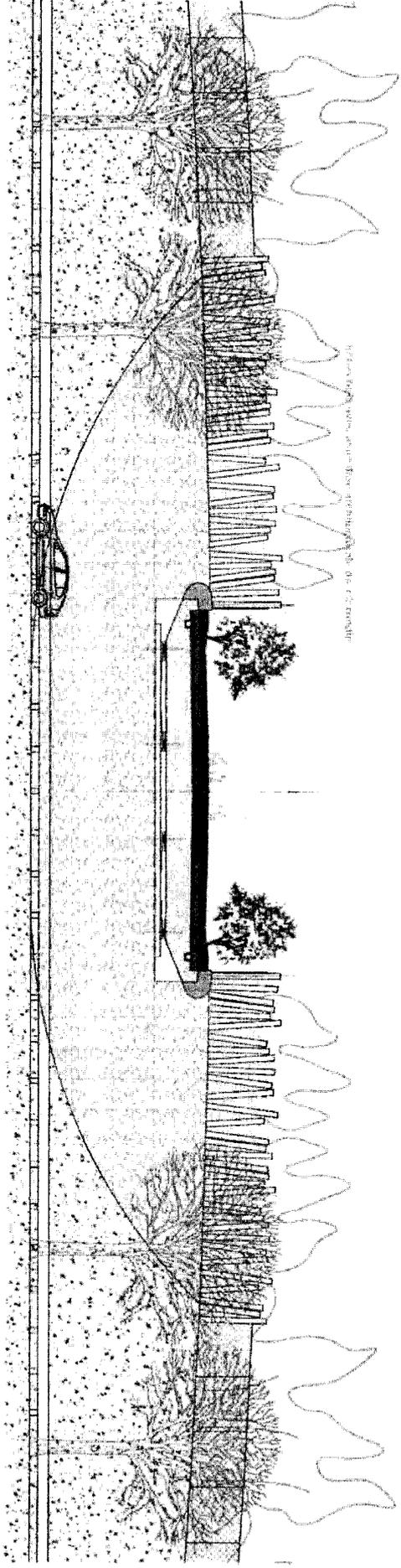
Passage fune

AVP



Plan de situation en élève sur le terrain d'origine

E. FAÇADE SUD-OUEST PRINCIPALE



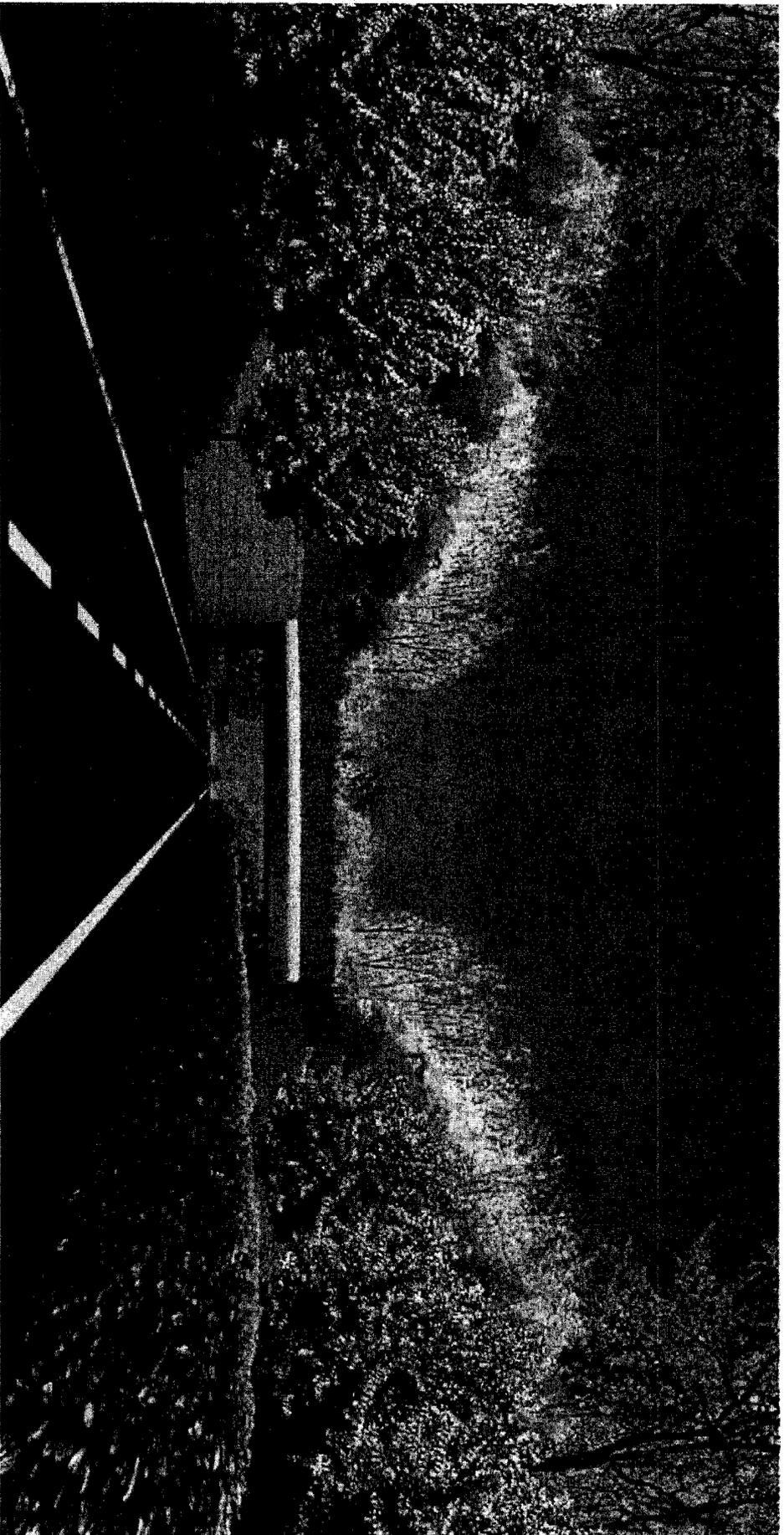
Plan de situation en élève sur le terrain d'origine

1/150

CONSEIL GÉNÉRAL DU HAUT RHIN  
INGÉROP  
POLLEA GAUTIER  
STRATES ARCHITECTES

Passage faune

AVP



CONSEIL GENERAL DU HAUT RHIN

INGEROP

FOLLEA GAULTIER

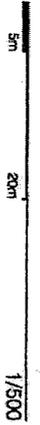
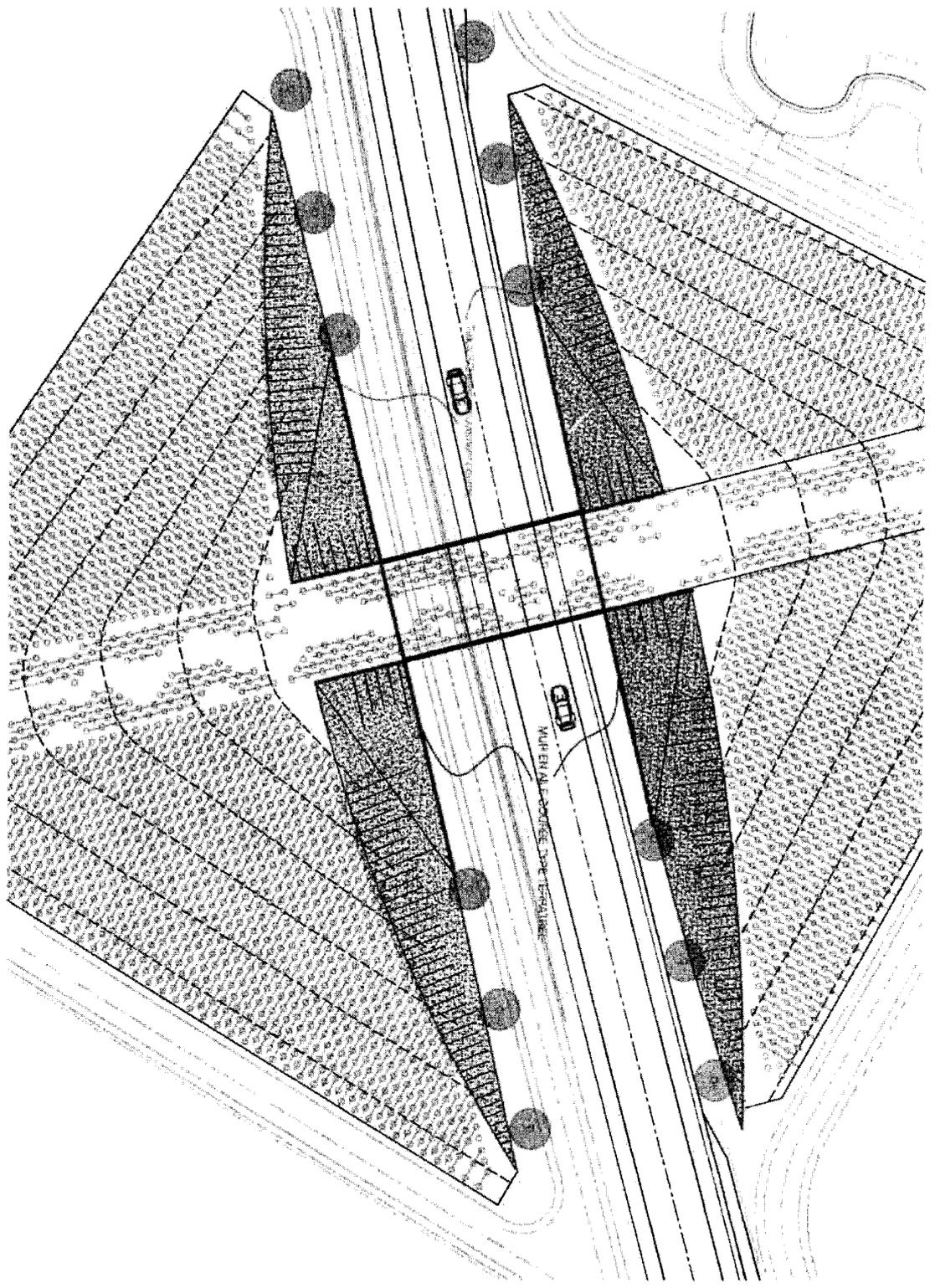
STRATES ARCHITECTES

NOTICE - Fonction des zones et points de passage

Passage faune

AVP





CONSEIL GENERAL DU HAUT RHIN

INDEROP

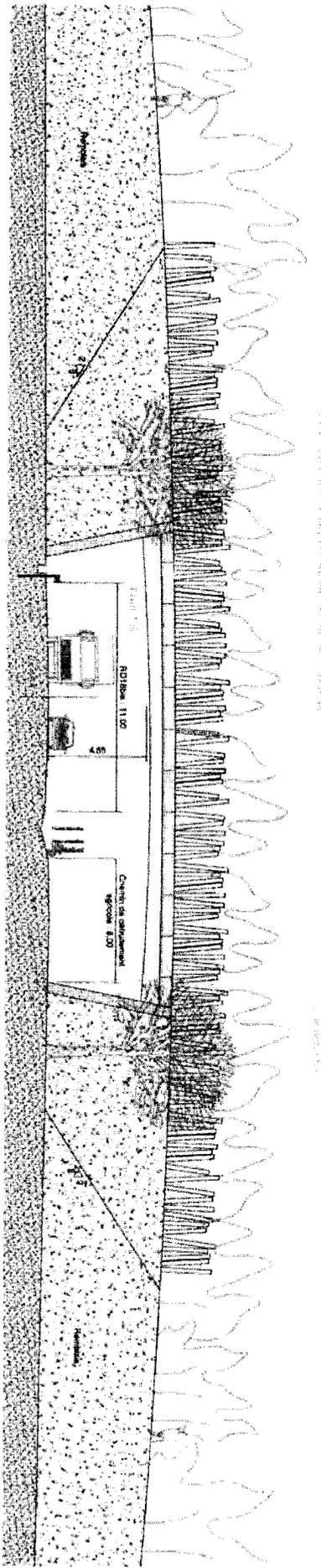
FOLLEA GAUTIER

STRATES ARCHITECTES

PROJET DE REALISATION D'UN PASSAGE ENTRE LE BUREAU DE LA COMMUNE D'INDEROP ET LE BUREAU DE LA COMMUNE D'ANDREASBOURG

Passage Bureau

AVP



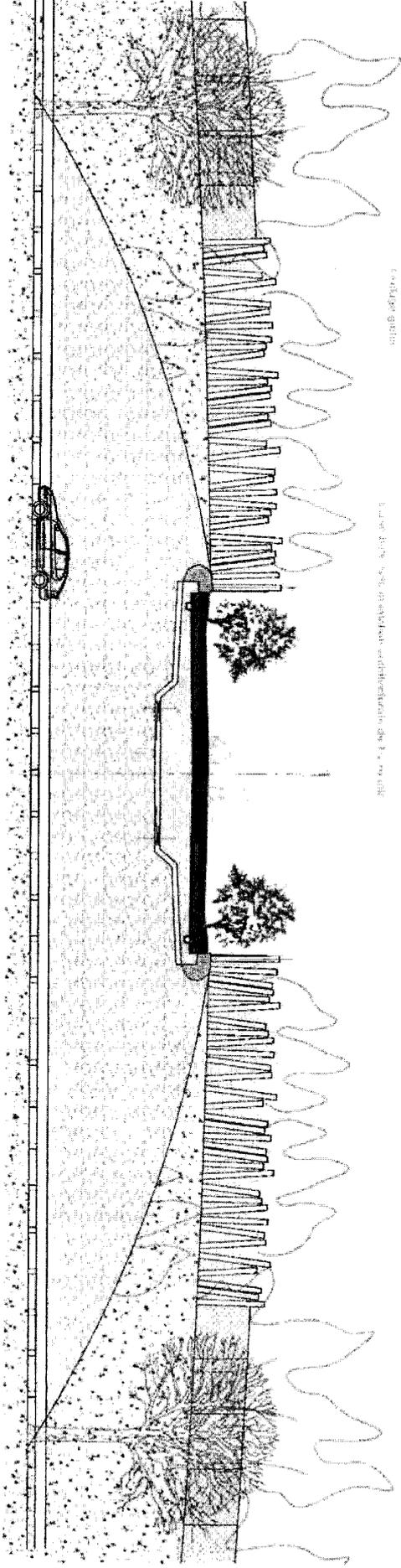
Vue de l'extérieur - coupe - coupe de la façade

4/15/09

2m

10m

1/200



Vue de l'extérieur - coupe - coupe de la façade

1m

5m

1/150

CONSEIL GENERAL DU HAUT RHIN  
 INDEBROP  
 POLLEA GAUTIER  
 STYLADES ARCHITECTES

Passage fluvial

AVP

