

Rapport du Président

Commission Permanente du
vendredi 18 février 2011

Service instructeur

Direction des Routes et des Transports
Direction Adjointe Projets Routiers

N° CP-2011-2-3-1

Service consulté

Direction de l'Environnement et du Cadre de Vie
Direction du Patrimoine et du Droit des Sols

BARREAU ROUTIER OUEST D'ALTKIRCH

Résumé : Compte tenu du report du flux de circulation lié à l'aménagement de la déviation d'ASPACH, la liaison entre la RD 419 et la RD 432 prévue au Schéma Directeur du Réseau Routier du SUNDGAU doit désormais être étudiée. Sur la base de la pré-étude de faisabilité, le présent rapport a pour objet la mise en œuvre de l'opération du barreau Ouest d'Altkirch, d'approuver le programme, de fixer l'enveloppe financière prévisionnelle de l'opération (y compris acquisitions foncières) à un montant de 16 400 000 € TTC et d'autoriser le Président à lancer la procédure de passation d'un marché de maîtrise d'œuvre et des marchés nécessaires aux études de cette opération.

1. RAPPEL DES DÉCISIONS ANTÉRIEURES

Le 23 décembre 1993, le Conseil Général a adopté le projet d'amélioration du réseau routier du SUNDGAU.

Le 16 juin 2000, le Conseil Général a pris acte des résultats des études de modernisation du réseau routier du SUNDGAU.

Le 10 février 2001, la révision du Schéma Directeur du SUNDGAU a été approuvée par les communes membres.

Le 15 juin 2001, la Commission Permanente a approuvé la mise à l'étude de la liaison entre la RD 419 et la RD 432 sur les communes de CARSPACH et d'ALTKIRCH.

Le 18 décembre 2001, le Conseil Général a approuvé le Schéma Directeur Routier du SUNDGAU.

Le programme ASD11 portant sur l'opération individuelle « Barreau Ouest d'ALTKIRCH » a été inscrit au budget dans sa séance du 10 décembre 2004. Son montant actuel de 1 500 000 € TTC permet de réaliser les études.

Cette opération est inscrite au Programme Pluriannuel des Investissements Routiers approuvé par le Conseil Général du 19 octobre 2007.

2. LES ETUDE ANTERIEURES

a) Les études de trafic

Des études de trafic ont été réalisées en 2004 en vue de la mise en œuvre du Schéma Directeur Routier du SUNDGAU. Basées sur des données de comptages et une modélisation du réseau routier du SUNDGAU, elles ont permis de tester différentes hypothèses de réalisation d'infrastructures nouvelles, de calculer le report de trafics sur ces dernières ainsi que les impacts sur le réseau existant. Les résultats concernant la déviation d'ASPACH et le barreau Ouest d'ALTKIRCH montrent un impact conséquent de la déviation d'ASPACH sur le fonctionnement du réseau au sud de cet aménagement. Un report de trafic de la RD 432 vers la RD 16 à CARSPACH conduisant à une augmentation de près de 40 % du trafic (trafic 2009 actuel : 5 500 véhicules/jour ; trafic 2009 estimé avec déviation d'ASPACH : 7 700 véhicules/jour dont 3,8 % de Poids Lourds - PL) a été mis en évidence.

Les simulations permettent aussi d'évaluer le trafic sur le barreau Ouest (en continuité de la déviation d'ASPACH) à 7 000 véhicules/jour dont 4 % de PL (base trafics 2009) avec un trafic résiduel dans la traversée de CARSPACH de 1 500 véhicules/jour.

b) Pré-étude de faisabilité

L'objectif de cette étude menée en 2001 était de définir les différents tracés envisageables pour la liaison entre la RD 419 et la RD 432 à l'Ouest d'ALTKIRCH et l'emplacement du futur carrefour giratoire sur la RD 432, extrémité Sud de cette liaison.

Le dossier de la pré-étude de faisabilité a permis de recenser les contraintes générales, d'étudier le parti d'aménagement et de comparer différentes variantes envisagées.

Les principales caractéristiques prises en compte sont conformes à celles adoptées par le Conseil Général par délibération du 10 décembre 2004 :

- route à 2 x 1 voie de catégorie R 80 ;
- largeur de voie de 3,5 m ;
- mise en place de zones de récupération et de zones de sécurité de chaque côté ;
- sans accès des riverains et franchissement dénivelé des chemins ruraux, regroupés pour limiter leur nombre ;
- carrefours giratoires.

Le recensement des contraintes qui portait à ce stade essentiellement sur des recherches bibliographiques a permis de mettre en évidence :

- les zones urbanisées ;
- la zone inondable de l'Ill ;
- la ligne RFF ;
- des réseaux électriques et de gaz, avec notamment le poste de livraison transport d'Altkirch.

Quatre variantes ont été examinées. Elles ont toutes pour extrémité Nord, le giratoire d'extrémité Sud de la déviation d'ASPACH, à l'intersection de la RD 419 et de la RD 16.

Elles se distinguent par la zone de franchissement du lit moyen de l'Ill et par leur point de branchement sur la RD432 entre CARSPACH et ALTKIRCH.

Par ailleurs, l'itinéraire cyclable départemental en site mixte le long de l'Ill est préservé.

Cette pré-étude de faisabilité a fait l'objet en septembre 2001 d'une réunion de présentation aux communes concernées.

Cette étape a ainsi permis de vérifier la faisabilité générale de l'opération.

Elle a été complétée par un inventaire faune/flore qui a mis en évidence des zones plus sensibles sans remettre en cause la faisabilité générale.

Il conviendra toutefois de confirmer ces premières esquisses dans le cadre des études préliminaires de maîtrise d'œuvre notamment au regard des avis émis par les communes et d'éléments de programme qui ont pu évoluer depuis cette date (examen de la desserte du quartier Plessier à ALTKIRCH). Cette confirmation est aussi soumise à la prise en compte des différentes évolutions en matière réglementaire (décret sur les zones humides, définition du PPIR de l'Ill par arrêté du 27/12/2006,...).

3. PROGRAMME

Sur cette base, il est proposé les éléments de programme suivants pour cette opération :

- les principales caractéristiques de cette déviation seront celles d'une liaison de réseau structurant complémentaire à 2 voies bidirectionnelles de type R 80, telles que définies dans la délibération du 10 décembre 2004 du Conseil Général relative à la politique routière ;
- raccordement sur giratoire existant d'extrémité Sud de la déviation d'ASPACH, à l'intersection de la RD 419 et de la RD 16 ;
- raccordement sur la RD 432 par un carrefour giratoire dont on privilégiera une implantation au droit de l'accès au lotissement de l'Illberg ;
- rétablissement d'un accès Nord vers CARSPACH ;
- ouvrage de franchissement de la voie ferrée ;
- ouvrage(s) de franchissement de l'Ill et sa zone inondable sur la base d'une solution en remblai, accompagné d'un ouvrage classique sur l'Ill, d'ouvrages de décharges et de mesures de compensation des prélèvements de volume. Cette solution qui induit un stockage amont s'intègre aussi dans une réflexion plus globale de gestion du risque d'inondation sur Altkirch ;
- desserte directe du quartier Plessier à ALTKIRCH ;
- les principales mesures envisagées en matière de réduction et de compensation des impacts sur l'environnement sont à ce stade les suivantes :
 - ↪ la limitation des volumes prélevés sur les champs d'inondation ;
 - ↪ le recueil et le traitement des eaux de ruissellement de la plate-forme routière avant rejet dans le milieu naturel ;
 - ↪ si nécessaire, des protections acoustiques des habitations à la source (merlons, écrans etc...) ;
 - ↪ le rétablissement des itinéraires coupés par la route ;
 - ↪ la compensation des espaces naturels impactés par renaturation d'autres espaces ;

- ↳ le rétablissement des couloirs et des cheminements de déplacement de la faune.

Le programme général complet figure en annexe au présent rapport.

4. ENVELOPPE FINANCIÈRE PRÉVISIONNELLE

L'enveloppe financière prévisionnelle de l'opération s'établit à 16 400 000 € TTC selon la répartition suivante :

Opération routière :

Etudes et contrôles (levés, sondages géotechniques, maîtrise d'œuvre, coordination SPS, reconnaissances archéologiques, contrôle extérieur, contrôle topographique, ...)	1 200 000 € TTC
Déplacement des réseaux (notamment le poste de livraison transport gaz d'Altkirch) et frais ferroviaires	3 000 000 € TTC
Travaux (marchés terrassements, assainissement, chaussées, ouvrages d'art et travaux divers)	12 000 000 € TTC

Total opération routière	16 200 000 € TTC
--------------------------	------------------

Acquisitions foncières :

Acquisitions de terrains	200 000 € TTC
--------------------------	---------------

Total général :	16 400 000 € TTC
------------------------	------------------

5. CONCLUSION

Il est proposé à votre Assemblée de mettre en œuvre la procédure de réalisation de cette opération, et à cette fin :

- ◆ d'approuver le programme annexé au présent rapport ;
- ◆ de fixer l'enveloppe financière prévisionnelle de l'opération à un montant de 16 400 000 € TTC dont 16 200 000 € TTC pour l'opération routière et 200 000 € TTC au titre des opérations foncières ;
- ◆ de m'autoriser à lancer la procédure de passation d'un marché de maîtrise d'œuvre comprenant notamment les éléments de mission suivants :
 - études préliminaires,
 - études d'avant-projet,
 - études de projet,
 - assistance à la passation des marchés de travaux,

- études d'exécution pour les terrassements, l'assainissement (sauf bassins), la chaussée, les gaines et réseaux divers, les dispositifs de retenue et la signalisation verticale (hors structures) et horizontale,
 - visa pour les ouvrages d'art, structures et génie civil (murs, écrans antibruit, de la signalisation verticale, bassins d'assainissement, ouvrages de traitement et de rejet des eaux, mâts d'éclairage, etc...),
 - ordonnancement, coordination et pilotage du chantier,
 - direction de l'exécution des contrats de travaux,
 - assistance apportée au maître d'ouvrage lors des opérations de réception et pendant la période de garantie de parfait achèvement,
 - éléments de mission complémentaires ;
- ◆ de m'autoriser à lancer les consultations relatives aux autres marchés nécessaires aux études de cette opération (mission de coordination sécurité et protection de la santé, levés topographiques, sondages géotechniques, contrôle extérieur,...).

* * * * *

Je vous prie de bien vouloir en délibérer.

A handwritten signature in black ink, consisting of a large, stylized initial 'C' followed by a vertical line and a horizontal stroke, with the letters 'u' and 't' visible below the vertical line.

Charles BUTTNER

Barreau Ouest d'ALTKIRCH

- PROGRAMME -

1. OBJET et CONTEXTE

Le 23 décembre 1993, le Conseil Général a adopté le projet d'amélioration du réseau routier du SUNDGAU.

Le 16 juin 2000, le Conseil Général a pris acte des résultats des études de modernisation du réseau routier du SUNDGAU.

Le 10 février 2001, la révision du Schéma Directeur du SUNDGAU a été approuvée par les communes membres.

Le 15 juin 2001, la Commission Permanente a approuvé la mise à l'étude de la liaison entre la RD 419 et la RD 432 sur les communes de CARSPACH et ALTKIRCH.

Le 18 décembre 2001, le Conseil Général a approuvé le Schéma Directeur Routier du SUNDGAU.

Le programme ASD1 portant sur l'opération individuelle « Barreau Ouest d'ALTKIRCH » a été inscrit au budget dans sa séance du 10 décembre 2004. C'est une des opérations du Programme Pluriannuel des Investissements Routiers.

Le 18 février 2011, la Commission Permanente a autorisé le président à mener les procédures relatives au choix d'un maître d'œuvre pour sur les études préliminaires, les études d'avant-projet, le dossier d'enquête publique et le dossier Loi sur l'Eau.

L'opération porte sur la création d'une nouvelle liaison routière du réseau structurant complémentaire du Département, assurant une jonction entre la RD 419 au sud de la déviation d'ASPACH à la RD 432 à l'Ouest d'ALTKIRCH

Cette opération doit permettre :

- ◆ d'améliorer l'accessibilité du SUNDGAU depuis le Nord du Département, aussi bien à partir de l'agglomération mulhousienne, que de l'autoroute A 36 et de la RN 83 ;
- ◆ de délester les traversées de plusieurs communes du trafic de transit.

Elle s'inscrit dans le Schéma Directeur Routier du SUNDGAU qui présente les principaux aménagements routiers du SUNDGAU à venir. Il s'organise, d'une part, sur l'aménagement sur place de l'axe Est-Ouest et, d'autre part, sur la création d'un nouvel axe Nord-Sud.

L'axe Est-Ouest s'appuiera sur la R.D. 419 avec quelques déviations ponctuelles.

L'axe Nord-Sud utilisera, pour sa plus grande part, un tracé neuf. Venant du Sud, ce tracé passera à l'Ouest d'ALTKIRCH puis permettra, via une bifurcation, soit de rejoindre MULHOUSE, soit de rejoindre l'échangeur de BURNAUPT-LE-BAS, menant à la R.N. 83 et l'A 36.

2. FONCTIONS et PRINCIPALES CARACTERISTIQUES

2.1. Fonctions

Les fonctions à assurer sont:

- ◆ Liaison entre la RD 419 dans la continuité de la déviation d'Aspach et la RD 432 entre Altkirch et Carspach ;
- ◆ Rétablissement d'un accès nord vers Carspach ;
- ◆ Examen des possibilités de raccordement du quartier Plessier à Altkirch .

2.2. Principales caractéristiques

La route sera classée liaison du réseau structurant complémentaire.

La route sera de type R80 à une chaussée à 2 voies :

- ◆ avec des caractéristiques conformes à celles définies par la délibération du 10 décembre 2004 du Conseil Général ;
- ◆ avec carrefours giratoires aux extrémités du barreau ;
- ◆ sans accès riverains.

3. TRACÉ

- ◆ Raccordement sur giratoire existant d'extrémité sud de la déviation d'ASPACH, à l'intersection de la RD 419 et de la RD 16 ;
- ◆ Raccordement sur la RD432 par un carrefour giratoire dont on privilégiera une implantation au droit de l'accès au lotissement de l'Illberg ;
- ◆ Rétablissement d'un accès nord vers Carspach ;
- ◆ Desserte directe du quartier Plessier à Altkirch ;
- ◆ Ouvrage de franchissement de la voie ferrée avec examen des solutions Passage Supérieur et Passage Inférieur ;
- ◆ Ouvrage(s) de franchissement de la vallée de l'Ill et sa zone inondable.

4. INSERTION DANS L'ENVIRONNEMENT

L'aménagement sera conçu de manière à assurer la meilleure insertion possible dans son environnement.

Lorsque des impacts sur l'environnement ne pourront être évités, des mesures de réduction et de compensation, à la hauteur de ces impacts, seront mises en œuvre.

En particulier, les principales mesures suivantes seront notamment prévues :

- ◆ la limitation des volumes prélevés sur les champs d'inondation ;
- ◆ le recueil et le traitement des eaux de ruissellement de la plate-forme routière, avant rejet dans le milieu naturel ;
- ◆ si nécessaire, des protections acoustiques des habitations à la source (merlons, écrans, etc...) ;
- ◆ le rétablissement des itinéraires agricoles coupés par la route ;
- ◆ la compensation des espaces naturels impactés par renaturation d'autres espaces ;
- ◆ le rétablissement des couloirs de déplacement et des cheminements de la faune.

PLAN DE SITUATION

