

Service instructeur

DIRT - Direction des routes

Service consulté

Direction Appuis Juridique et Documentaire
Direction de l'Immobilier et de la Logistique
Direction des Finances

LIAISON ALTKIRCH - MULHOUSE - BURNHAUPT-LE-BAS
DÉCLARATION DE PROJET

Résumé : Le présent rapport a pour objet, à l'issue des enquêtes publiques initiale et complémentaire, de proposer de prendre acte des avis favorables et des recommandations des commissaires enquêteurs et de déclarer d'intérêt général le projet de Liaison ALTKIRCH-MULHOUSE-BURNHAUPT-LE-BAS en prononçant, conformément aux dispositions du Code de l'environnement, la déclaration de projet de cette opération.

1) PREAMBULE

Le projet de liaison d'ALTKIRCH – MULHOUSE – BURNHAUPT-LE-BAS s'inscrit dans le cadre du Schéma Directeur du Sundgau.

En application de ce schéma, une liaison Nord-Sud entre ALTKIRCH et MULHOUSE en infrastructure neuve doit être créée.

Cette liaison comportera également une branche d'accès à l'échangeur autoroutier de BURNHAUPT-LE-BAS avec l'A 36.

La création de la liaison ALTKIRCH – MULHOUSE – BURNHAUPT-LE-BAS permettra de :

- favoriser l'accessibilité du Sundgau à l'A 36 et à l'agglomération Mulhousienne ;
- diminuer les trafics de transit, en particulier poids lourds, et les nuisances associées à l'intérieur des agglomérations déviées ;
- améliorer la sécurité routière sur le réseau routier structurant et dans les traversées des villages.

2) RAPPEL DES ETAPES ANTERIEURES

• Les études pré-opérationnelles

Le 24 octobre 2003, la Commission permanente, sur la base d'une étude comparative de plusieurs fuseaux et après avis des communes, a validé la phase 1 des études pré opérationnelles et a décidé le lancement des études de tracés dans les fuseaux retenus.

Les études de tracé ont été réalisées à partir de novembre 2003 et ont conduit à proposer plusieurs tracés pour les différentes liaisons.

Cette deuxième phase a fait l'objet d'une réunion de présentation aux maires concernés le 12 juillet 2004, à l'issue de laquelle un dossier complet leur a été remis, afin que les conseils municipaux des communes puissent délibérer sur le choix d'un tracé à retenir.

Par délibération du 8 juillet 2005, la Commission permanente a :

- approuvé le programme de cette liaison comprenant le choix des variantes de tracé et d'échanges à étudier dans le cadre des études préliminaires ;
- décidé de lancer les études opérationnelles.

Sur la base de cette délibération, deux solutions ont été étudiées pour la branche Nord, quatre solutions pour la branche Ouest et quatre solutions pour la branche Sud.

• La concertation

Les modalités de la concertation au titre de l'article L.300-2 et suivants du Code de l'Urbanisme, sur le projet de cette liaison ont été arrêtées par la Commission permanente lors de sa séance du 22 septembre 2006, après avoir demandé leur avis aux communes concernées.

Deux phases de concertation (avec expositions registres d'observations et réunions publiques) ont été prévues : l'une au stade des études préliminaires, l'autre au stade des études d'avant-projet.

Suite à la première phase de concertation, un bilan intermédiaire a été tiré dans le cadre d'une délibération de la Commission permanente du 19 octobre 2007.

Les principales conclusions étaient :

- le choix par branche de la variante à approfondir ;
- la prise en compte de précisions dans le programme de l'opération, notamment :
 - ✓ le traitement des points d'échanges par des giratoires,
 - ✓ le traitement de l'échangeur avec l'A 36,
 - ✓ l'évolution de l'enveloppe financière prévisionnelle de l'opération qui s'établit, au stade des études préliminaires, à 92 000 000 € TTC (valeur juin 2007).

La deuxième phase de concertation menée entre avril et juin 2009 pour l'ensemble de l'opération, et décembre 2010 et janvier 2011 pour approfondir les réflexions sur la desserte de BURNHAUPT-LE-BAS a permis de présenter plusieurs variantes.

Par délibération du 18 février 2011, la Commission permanente a approuvé le bilan de concertation au titre de l'article L.300-2 et suivants du Code de l'Urbanisme.

- **Les études d'Avant-Projet**

Par délibération du 11 mars 2011, la Commission permanente a approuvé les études d'avant-projet, arrêté le programme de l'opération, fixé la part de l'enveloppe financière prévisionnelle de l'opération affectée aux études et aux travaux au montant estimé de 102 000 000 € TTC (valeur janvier 2011).

Par délibération du vendredi 05 juillet 2013, la Commission permanente a :

- fixé l'enveloppe financière prévisionnelle de l'opération au montant estimé de 109 M€ TTC (valeur octobre 2011) ;
- sollicité l'ouverture de l'enquête préalable à la Déclaration d'Utilité Publique, ainsi que la mise en compatibilité des documents d'urbanisme si nécessaire ;
- décidé de classer la nouvelle voie dans le domaine public routier départemental ;
- décidé expressément de recourir à l'expropriation si les accords amiables ne peuvent intervenir.

- **L'enquête publique initiale**

L'enquête publique portant notamment sur la déclaration d'utilité publique du projet de liaison ALTKIRCH – MULHOUSE - BURNHAUPT-LE-BAS s'est déroulée du 15 septembre au 24 octobre 2014.

Les observations émises lors de cette enquête ont porté principalement sur des problématiques des riverains du projet, notamment sur les questions des nuisances acoustiques, du choix du tracé, de l'insertion dans le paysage, de l'impact agricole et environnemental, et quelques demandes particulières de certaines communes tels qu'un rétablissement de chemin agricole à SPECHBACH-LE-BAS et la réalisation d'une voie multifonction (liaison pédestre, cyclable et agricole) à BURNHAUPT-LE-BAS.

Un point particulier a été soulevé durant l'enquête à savoir une demande du maire de DIDENHEIM pour le raccordement de la liaison directement sur la rocade Ouest de MULHOUSE, afin d'éviter une augmentation du trafic dans la traversée de DIDENHEIM.

En effet, les études et simulations de trafic ayant servi de base à l'élaboration du dossier, s'appuyant notamment sur les projections du Plan de Déplacement Urbain de l'agglomération Mulhousienne, n'avaient pas identifié de report significatif de trafic dans la traversée de DIDENHEIM avec la nouvelle liaison. Ce risque ne peut pas être écarté du fait du cumul des évolutions récentes sur ce secteur (Rocade Ouest, Tramway, urbanisation, Déviation de BRUNSTAT, Voie Sud de Mulhouse) qui tendent à rendre plus attractif l'axe de la traversée de DIDENHEIM afin de rejoindre l'agglomération Mulhousienne.

Le commissaire-enquêteur a ainsi, dans ses conclusions, émis un avis favorable avec une réserve quant au débouché direct de la liaison sur la Rocade Ouest de Mulhouse et deux recommandations consistant à apporter un soin particulier aux plantations et en accroître le nombre, et à phaser les travaux en commençant par l'axe Nord-Sud.

Par délibération du 13 février 2015, la Commission permanente a décidé :

- de prendre acte des recommandations et de la réserve du commissaire enquêteur,
- de modifier le programme des études afin d'intégrer la réserve du commissaire-enquêteur sur le débouché direct de la liaison sur la Rocade Ouest de Mulhouse,
- de solliciter l'ouverture d'une enquête publique complémentaire,
- d'autoriser la conduite des études de niveau avant-projet nécessaires à l'élaboration du dossier complémentaire de déclaration d'utilité publique.

- **Présentation du projet modifié**

La modification ne concerne que l'extrémité Est de la branche Nord (SPECHBACH-MULHOUSE), sur une longueur d'environ 200 m sur les 12 km de liaison.

Le nouveau projet de raccordement de la liaison à la Rcade Ouest de Mulhouse (RD 68) ignore le carrefour giratoire existant (RD 68 – RD 8b III) et raccorde directement les deux voies de la liaison à celles de la Rcade, au moyen de deux bretelles séparées. La bretelle du côté Est (sens Sud - Nord) enjambe la RD 68 par un nouvel ouvrage en passage inférieur.

- **L'enquête publique complémentaire**

Par délibération du 16 décembre 2016 la Commission permanente a sollicité l'ouverture de l'enquête publique complémentaire.

Cette enquête s'est déroulée du 18 septembre au 12 octobre 2017.

Elle concernait les communes de BRUNSTATT-DIDENHEIM et HOCHSTATT, et portait sur la modification apportée au projet initial dont l'objectif est de créer un raccordement direct sur la rocade ouest de MULHOUSE sans échange vers DIDENHEIM.

Le commissaire-enquêteur a remis son rapport et son avis à la préfecture le jeudi 02 novembre 2017.

Cet avis est favorable et n'appelle aucune observation, ni réserve.

3) DECLARATION DE PROJET

C'est dans ce contexte, conformément aux dispositions de l'article L.126-1 du Code de l'Environnement, que la déclaration de projet préalable à l'édition de l'arrêté préfectoral portant déclaration d'utilité publique :

- mentionne l'objet de l'opération tel qu'il figure dans le dossier soumis à l'enquête ;
- comporte les motifs et considérations qui justifient le caractère d'intérêt général ;
- indique, le cas échéant, la nature et les motifs des principales modifications qui, sans en altérer l'économie générale, sont apportées au projet au vu des résultats de l'enquête publique ;
- comporte les éléments mentionnés au I de l'article L.122-1-1 du Code de l'Environnement à savoir :
 - ✓ elle précise les prescriptions que devra respecter le maître d'ouvrage ainsi que les mesures et caractéristiques du projet destinées à éviter ou réduire et, si possible, compenser les effets négatifs notables ;
 - ✓ elle précise également les modalités du suivi des incidences du projet sur l'environnement ou la santé humaine.

Conformément aux dispositions du 1^{er} alinéa de l'article L.126-1 du Code de l'Environnement, la délibération de la Commission permanente et son annexe tiendront lieu de déclaration de projet.

L'ensemble des éléments ci-dessus est donc synthétisé dans le document intitulé « Liaison ALTKIRCH – MULHOUSE – BURNHAUPT-LE-BAS - Déclaration de Projet » annexé à la délibération et au présent rapport.

4) MOTIFS ET CONSIDERATIONS QUI JUSTIFIENT LE CARACTERE D'INTERET GENERAL

Selon les études de trafic, dès la mise en service, le trafic attendu sur l'axe est estimé entre 4 000 et 16 000 véhicules/jour selon les sections. La partie la plus chargée correspond à l'axe entre ALTKIRCH et MULHOUSE : 12 000 à 16 000 véhicules/jour sur l'axe.

En contrepartie, le trafic sur les axes actuels connaît une baisse significative, en particulier sur la RD 466 vers l'A 36 et les RD 432 et RD 18V vers MULHOUSE. Cette baisse pourra atteindre 50 % dans les traversées de WALHEIM ou FROENINGEN.

Avec le report du trafic sur le nouvel axe, les traversées d'agglomération seront soulagées d'une part importante du trafic de transit, notamment celui des poids lourds. Il sera ainsi plus aisé de circuler dans les centres-villes et d'accéder aux commerces et services.

Certains axes routiers du secteur vont voir leur trafic augmenter. Il s'agit des voies qui permettent le rabattement du trafic sur la liaison au niveau des points d'échange principaux : la RD 419 vers le carrefour Sud de la déviation d'ASPACH, la RD 19 vers la branche Ouest de la liaison ALTKIRCH -MULHOUSE - BURNHAUPT LE BAS.

La modification du projet, en supprimant le lien direct entre la liaison et la RD 8b III traversant DIDENHEIM, reporte la part de trafic qui aurait pu y être induite, sur la Rocade Ouest de Mulhouse.

Le programme d'aménagement tel qu'il est proposé répond aux objectifs fixés par le Département :

- réaliser une infrastructure offrant un bon niveau de service entre le Sundgau et l'agglomération Mulhousienne ou l'A36 : l'opération prévue dans le présent dossier crée des voies nouvelles en rase campagne sans traversée d'agglomération, sans accès riverains et pour lesquelles les échanges sont rationalisés au niveau de carrefours giratoires. Les branches Nord et Ouest de la liaison ALTKIRCH - MULHOUSE - BURNHAUPT permettent de rejoindre respectivement l'agglomération mulhousienne au niveau du contournement ouest de Mulhouse et l'A 36 à l'échangeur de BURNHAUPT LE BAS ;
- améliorer les conditions de vie dans les communes déviées en captant une part importante du trafic de transit, notamment celui des poids lourds : ce projet va créer une infrastructure offrant un bon niveau de service pour les usagers en transit, permettant donc le report du trafic depuis les itinéraires actuels qui incluent de nombreuses traversées d'agglomérations vers la nouvelle voie en rase campagne. Ainsi, le projet va permettre de délester le trafic de transit des routes actuelles. La diminution du trafic dans les traversées réduira les nuisances (bruit et pollution atmosphérique) subies par les riverains de ces traversées d'agglomérations ;
- améliorer la sécurité routière sur le réseau routier structurant et dans les traversées d'agglomérations : en captant une part du trafic, l'infrastructure projetée contribuera à améliorer la sécurité dans les traversées d'agglomération qui sont déviées, en limitant les conflits d'usage des voies entre le trafic de transit et le trafic local. D'autre part, sur l'ensemble du parcours, l'infrastructure nouvelle conforme aux règles de l'art actuelles, sera plus sécuritaire que les routes existantes.

La modification du raccordement à la Rocade Ouest de Mulhouse maintient cette adéquation du projet aux objectifs, voire la renforce sur les deux derniers points, en maintenant le trafic de transit en dehors de l'agglomération de DIDENHEIM.

5) CONCLUSION

En conclusion, je propose à votre Commission permanente, de bien vouloir :

- prendre acte de l'avis favorable des commissaires-enquêteurs ;
- déclarer d'intérêt général le projet de réalisation de la Liaison ALTKIRCH – MULHOUSE – BURNHAUPT-LE-BAS, cette déclaration étant motivée par les données figurant dans la Déclaration de Projet et ses annexes jointes au présent rapport.

Je vous prie de bien vouloir en délibérer.

La Présidente



Brigitte KLINKERT

Brigitte KLINKERT