

**Rapport du Président**

Commission Permanente du  
jeudi 24 mars 2016

**Service instructeur**

DIRECTION DES ROUTES ET DES TRANSPORTS  
POLE MOBILITE INGENIERIE TRANSPORTS

3<sup>ème</sup> **Commission** - N° CP-2016-3-3-6

**Services consultés**

Direction adjointe de l'Immobilier  
Direction des Finances

**RD 33 - LIAISON ENTRE LA RN 66 ET LA RD 35 À VIEUX-THANN  
BILAN DE LA 1ÈRE PHASE DE CONCERTATION  
ETUDES PRÉLIMINAIRES**

Résumé : Le présent rapport propose :

- d'approuver le bilan de la 1ère phase de concertation au titre de l'article L.300-2 et suivants du Code de l'urbanisme ;
  - d'approuver les études préliminaires et le choix de la variante retenue ;
  - d'approuver le programme amendé de l'opération ;
  - de lancer les études d'avant-projet sur la base de la variante retenue ;
- Les dépenses, estimées à 76 000 € TTC, seront imputées au programme AP111 chapitre 23 - fonction 621 nature 23151 du budget départemental ;
- de fixer l'enveloppe financière prévisionnelle de l'opération au montant estimé de 8 M€ TTC (valeur décembre 2014).

**I - PREAMBULE :**

L'opération porte sur la création d'une nouvelle liaison routière du réseau départemental, assurant une jonction entre la RN 66 et la RD 35.

Cette opération doit permettre :

- de délester la RN 66 de la part de trafic de transit entre CERNAY et la partie Sud de l'agglomération de THANN ;
- d'améliorer la liaison entre CERNAY et GUEWENHEIM ;
- de desservir le Parc d'Activités du Pays de Thann à l'Est de VIEUX-THANN pour le giratoire de la RD 103 ;
- de desservir les zones d'extension d'habitat prévues au S.D.A.U. (Z.A.C. du BLOSEN, quartier Est de VIEUX-THANN, LEIMBACH) pour le giratoire de la RD 35.

Par délibération du 22 juin 2012, le Conseil Général a :

- confirmé le programme de l'opération en approuvant la modification des caractéristiques techniques des ouvrages (largeur de chaussée et d'accotement, éclairage),
- fixé la part de l'enveloppe financière prévisionnelle de l'opération affectée aux travaux au montant de 5,6 M€ TTC (valeur juin 2012),
- décidé de solliciter la participation financière des acteurs locaux.

Sur cette base, une consultation portant sur le choix d'un maître d'œuvre a été lancée et a abouti à la notification au bureau d'études EGIS FRANCE en novembre 2012.

Les prospections environnementales et études préliminaires ont démarré en janvier 2013.

En coordination avec ces études, ce projet doit faire l'objet d'une concertation au titre de l'article L.300-2 du Code de l'Urbanisme.

Dans ce cadre, un avis des communes concernées de VIEUX-THANN, ASPACH-LE-HAUT et LEIMBACH a été demandé sur les modalités de cette concertation au mois de novembre 2013.

Celles-ci, par courriers des 30 décembre 2013, 5 décembre 2013 et 17 janvier 2014, ont rendu un avis favorable.

Un arrêté a donc été pris en date du 27 février 2014 qui fixe les modalités de concertation suivantes :

- Première phase au stade des études préliminaires :
  - 1) information sur le lieu et les dates de concertation par voie d'affichage dans chaque mairie concernée, ainsi que par annonce dans les journaux locaux (Dernières Nouvelles d'Alsace, l'Alsace) ;
  - 2) mise en ligne de documents sur le site Internet du Conseil Général ;
  - 3) exposition des études pendant trois semaines avec registre d'observations à la disposition du public dans chaque mairie concernée ainsi que cinq permanences de trois heures réparties de la manière suivante : une à ASPACH-LE-HAUT, une à LEIMBACH et trois à VIEUX-THANN ;
  - 4) réunion publique de clôture de l'exposition sur les études préliminaires à VIEUX-THANN.

Ces études doivent permettre le choix d'un tracé parmi plusieurs variantes compte tenu de l'ensemble des contraintes physiques, économiques et environnementales de l'aire d'étude.

- Deuxième phase au stade des études d'avant-projet selon les mêmes modalités (1 à 4) que pour la première phase.

Celles-ci doivent permettre de confirmer la faisabilité de la solution retenue, d'en déterminer les principales caractéristiques techniques et d'arrêter le programme de l'opération.

## **II – ETUDES PRELIMINAIRES :**

Les caractéristiques techniques, conformément au programme, étaient les suivantes :

- longueur : 1 700 m environ (sur les communes de LEIMBACH, VIEUX-THANN et ASPACH) ;
- route bidirectionnelle de 7 m de largeur avec accotements revêtus de 1,5 m ;
- raccordement au carrefour giratoire réalisé par l'Etat à l'entrée de VIEUX-THANN ;
- aménagement de deux carrefours giratoires :
  - carrefour giratoire entre les RD 33 et RD 103 : giratoire à 8 branches de 35 m de rayon extérieur (4 branches pour les RD, 3 amorces de branches pour les zones d'activités et 1 pour l'accès à une bergerie),
  - carrefour giratoire entre les RD 33, RD 35 et RD 36 à 5 branches ;
- aménagement de quatre ouvrages hydrauliques (OH) :
  - OH 1 : sur la branche de la RD 35 allant vers RODEREN,
  - OH 2 : sur cette même branche juste avant le giratoire,
  - OH 3 : sur le rétablissement du chemin de Leimbach,
  - OH 4 : en section courante de la RD 33 entre les deux giratoires cités ci-dessus.

Le dossier d'études préliminaires est déposé sur le bureau de votre assemblée et présente notamment les points suivants.

### **Caractéristiques techniques :**

Le profil en travers de la chaussée a été modifié afin de limiter les emprises de la plateforme routière tout en préservant les fonctionnalités de la route en termes de volume et de typologie de trafic.

Pour la section courante, il a donc été pris en compte un gabarit de largeur de voie de 3,25 m, au lieu de 3,50 m, et une bande dérasée de 1,50 m stabilisé dont 0,25 m revêtus au lieu des 1,50 m stabilisés initiaux.

Dans la mesure du possible, les dispositifs d'assainissement seront intégrés dans ces bandes dérasées afin de limiter au maximum la largeur de la plateforme et donc l'impact foncier du projet.

La largeur revêtue de bande dérasée pourra être augmentée selon les contraintes techniques.

### **Carrefour giratoire avec la RD 103 :**

Le programme de l'opération prévoit l'aménagement d'un carrefour giratoire de grand rayon (8 branches) entre la RD 33 et la RD 105 qui doit permettre les accès directs suivants :

- les deux zones du Parc d'activités du Pays de Thann (de part et d'autre de la RD 103),
- la bergerie en exploitation,
- la future zone d'urbanisation entre la liaison et le front urbain actuel de VIEUX-THANN à l'Est de la RD 103.

Le giratoire à grand rayon posait des problèmes de sécurité car il permettait des vitesses élevées et induisait une consommation foncière importante notamment sur les exploitations agricoles, principalement une bergerie.

Sur ce point, le maître d'œuvre a proposé une solution technique, dans la limite du programme de l'opération, à savoir un seul carrefour ovoïde avec l'ensemble des accès.

Mais celle-ci ne permettait pas de répondre complètement aux problématiques de sécurité et de consommation foncière.

En concertation avec les partenaires locaux, une solution avec un premier giratoire de plus petit diamètre à 4 branches sur la RD 33 et un second giratoire, lui aussi de plus petit diamètre, sur la RD 103 permettant l'accès au Parc d'activités, a été étudiée.

Les accès à la bergerie et à la future zone d'urbanisation pourront se faire directement sur la RD 103 compte-tenu du gain foncier induit par ces carrefours plus compacts.

L'augmentation du coût induite par ce nouvel aménagement est minime (environ 2 %).

### **Comparaison des variantes de tracé :**

Trois variantes de tracé ont été comparées. Elles présentent toutes les trois des extrémités identiques à savoir à l'Est le carrefour giratoire existant avec la RD 33 au niveau de l'échangeur avec la RN 66, et à l'Ouest un carrefour giratoire à créer avec la RD 35 et la RD 36 entrée de LEIMBACH.

Elles s'inscrivent dans un fuseau assez restreint dans sa partie centrale au niveau de la RD 103, entre le Parc d'Activités du Pays de Thann au Sud et la bergerie au Nord.

La variante 1, la plus au Nord, passe à proximité du bâtiment de la bergerie et empiète en partie sur les terrains de l'exploitation.

La variante 2, plus au Sud, empiète sur les terrains du Parc d'activités du Pays de Thann et longe les terrains de la bergerie.

Cette seconde variante a un impact moindre sur le milieu naturel et les zones urbaines proches mais est fortement pénalisée par la présence d'un gazoduc situé sur la partie Est de la RD 103.

Afin de conserver les avantages de ce tracé Sud, une troisième variante a été étudiée. Son tracé à l'Ouest de la RD 103 est identique à celui de la variante 2.

Sur la partie Est de la RD 103, le tracé a été redressé afin de longer le gazoduc sans empiéter sur son emprise.

Cette troisième variante se présente comme la solution de moindre impact au terme de l'analyse multicritère.

### **III – DEROULEMENT DE LA 1<sup>ère</sup> PHASE DE CONCERTATION :**

Les dates de l'exposition en mairie et de la réunion publique relatives à la première phase de concertation, portant sur les études préliminaires, ont été publiées dans les éditions locales de l'Alsace du 14 février 2015 et des Dernières Nouvelles d'Alsace du 15 février 2015 et par voie d'affichage dans les mairies de VIEUX-THANN, ASPACH-LE-HAUT et LEIMBACH.

L'exposition des études préliminaires, avec registres d'observations mis à disposition du public, a eu lieu pendant 3 semaines du 16 février au 6 mars 2015 aux heures d'ouverture des mairies de VIEUX-THANN, ASPACH-LE-HAUT et LEIMBACH.

La réunion publique s'est tenue à la salle polyvalente de VIEUX-THANN le 3 mars 2015 à 18 heures.

#### **IV – BILAN PROVISOIRE DE LA CONCERTATION :**

Neuf (9) personnes ont inscrit des remarques dans les registres d'observations.

Trois points principaux sont soulignés :

- Tout d'abord, une majorité des personnes exprime clairement que la variante n° 3 est la plus adaptée notamment car il s'agit de la variante la plus éloignée de la frange urbaine de VIEUX-THANN et que son impact est moindre sur le foncier agricole.
- Ensuite, de nombreuses personnes s'interrogent sur le principe de la mise en œuvre de deux carrefours giratoires sur la RD 103 notamment du point de vue financier, car elles estiment qu'un seul giratoire regroupant l'ensemble des fonctionnalités serait plus économique.

Comme cela est indiqué dans le dossier d'étude, le coût des deux carrefours giratoires est quasi identique à celui d'un giratoire de grande taille. Cette solution permet en outre de restreindre l'impact foncier sur les parcelles agricoles de part et d'autre de la RD 103 en s'inscrivant mieux dans le domaine public routier actuel.

- Enfin l'impact agricole du projet a été évoqué.

Un exploitant a d'ailleurs souligné que sa parcelle était coupée en deux par le projet. Par conséquent il demande :

- si un aménagement foncier est prévu : il appartiendra à la Commission Communale d'Aménagement Foncier de décider de l'opportunité d'un aménagement foncier. Celle-ci sera constituée une fois que le projet aura fait l'objet d'un arrêté préfectoral de Déclaration d'Utilité Publique ;
- que les drainages soient maintenus et réparés en cas de dommages pendant le chantier : l'ensemble des réseaux et drainage endommagés par les travaux seront réparés. A noter que le projet routier se doit d'être transparent hydrauliquement.

Les permanences en mairies ont permis des échanges avec les personnes qui se sont déplacées dans les différentes mairies. Des réponses et explications ont été apportées, et ces personnes ont été invitées à consigner leurs éventuelles remarques dans les registres d'observations.

Une réunion publique s'est tenue le 3 mars 2015 à la salle polyvalente de VIEUX-THANN. Le projet a été présenté (document joint au présent rapport).

Une phase de questions – réponses a suivi. Le compte-rendu est repris ci-dessous :

- *Pourquoi la branche d'accès à la zone d'extension (phases 3 et 4) du Parc d'Activités du Pays de Thann (PAPT) n'est pas tout de suite réalisée ?*

Les phases 3 et 4 seront bien réalisées à une échéance future mais la faisabilité immédiate de ces travaux est remise en cause par l'inscription du terrain en zone inondable. Cette nouvelle contrainte devra être prise en compte pour la réalisation de cette extension par la Communauté de communes.

En tout état de cause, des travaux préparatoires en terme de fondations de chaussée seront effectués au moment des travaux du barreau routier, afin de rendre possible cette branche.

- *Compte-tenu de la largeur des poids-lourds de 2,50 m et 2,80 m avec les rétroviseurs, une largeur de chaussée de 3,25 m n'est pas suffisante pour leur croisement.*

*Pourquoi ne pas avoir retenu un échangeur avec un accès direct de la RN 66 sur le futur barreau ?*

La plateforme routière est composée de deux voies de 3,25 m avec des accotements circulables de 1,75 m. Cette largeur est suffisante pour permettre le croisement simple des véhicules poids-lourds à la vitesse réglementaire.

De nombreuses voies départementales ont des dimensions inférieures et ne posent aucun problème en termes de croisement des poids-lourds.

Concernant l'échangeur avec la RN 66, cet aménagement a été réalisé par l'Etat et a fait l'objet d'études de nombreuses variantes. C'est l'Etat qui a fait le choix de cet aménagement et l'a remis ensuite au Département.

- *Compte-tenu de la sensibilité à l'eau du secteur, notamment par la présence d'une nappe souterraine, cet élément a-t-il été pris en compte dans l'assainissement du projet ?*

Les études préliminaires prennent bien en compte cet aspect. Le système d'assainissement projeté prévoit une étanchéité des dispositifs de collecte (en béton pour la plupart) et le traitement des eaux dans des bassins avant leur rejet dans le milieu naturel (cours d'eau ou infiltration dans le sol) afin de respecter les objectifs réglementaires de qualité des eaux.

D'autre part ce dossier fera l'objet d'une procédure réglementaire d'autorisation au titre de la loi sur l'eau.

- *L'impact acoustique du projet vis-à-vis de la commune de VIEUX-THANN a-t-il été appréhendé ? Des protections acoustiques seront-elles mises en œuvre ?*

La problématique de l'impact acoustique du projet a fait l'objet d'un rapport d'études spécifique. Les résultats montrent que le projet a bien un impact acoustique sur les secteurs d'habitations de VIEUX-THANN tout en restant dans les seuils réglementaires acceptables. A ce jour aucune protection acoustique n'est donc prévue.

Il reste à noter qu'un cordon végétal entre la route et la voie verte (côté VIEUX-THANN, à la demande de la commune lors des phases d'études antérieures entre 2001 et 2005) est prévu et permettra d'avoir un impact positif, mais non réellement mesurable, sur le ressenti acoustique vis-à-vis du projet.

- *Il semble évident que la variante 3 est la plus adaptée. Qui procède au choix et quel est le déroulement de cette décision ?*

L'analyse multicritère menée par le Département et le bureau d'études en charge de la maîtrise d'œuvre de l'opération aboutit à la conclusion que la variante 3 est celle de moindre impact. C'est en ce sens que le projet est présenté à la concertation.

A la clôture de celle-ci, un bilan sera rédigé. Ce sera l'Assemblée départementale dans le cadre d'une délibération qui confirmera le choix de la variante retenue.

- *Un riverain de la RD 103 route d'ASPACH à VIEUX-THANN, s'interroge sur l'augmentation du trafic sur la RD 103, notamment les usagers qui aujourd'hui empruntent la rue des Genêts et le PAPT. En effet, la création d'une liaison directe entre la RN 66 et la RD 103 risque d'accentuer ce phénomène.*

Le barreau routier a pour objectif de délester la RN 66 des usagers se rendant dans la partie Ouest de l'agglomération de THANN, LEIMBACH et dans l'Ouest du département par la RD 35 en direction de RODEREN. Il a aussi pour objectif de faciliter l'accès depuis MULHOUSE à la RD103, route d'Aspach et les quartiers qui l'entourent.

A ce titre, on peut attendre une augmentation du trafic de desserte locale qui se fait actuellement depuis la RN 66 vers ces quartiers. En effet les usagers emprunteront préférentiellement le barreau routier, puis la RD 103 route d'Aspach.

Mais dans un même temps, ce tronçon sera délesté de tout le trafic provenant d'ASPACH-LE-HAUT ou de la RN 66 via la rue des Genêts en direction de l'Ouest de THANN, de LEIMBACH et de RODEREN (Ouest du département).

L'augmentation du trafic sur ce tronçon sera donc limitée et le trafic de transit actuel sera remplacé par un trafic local.

- *Le terril fait l'objet d'une protection en sous-sol (mur de protection jusqu'à l'horizon rocheux), qui rend la zone de fuseau de passage du barreau routier côté Est sensible à l'eau. Cet aspect est-il appréhendé ?*

Cet aspect a bien été pris en compte. Ce secteur est aussi une zone qui a servi de décharge notamment pour des gravats et des matériaux de constructions.

Cela pose des problèmes de compressibilité et donc de tassement de ces sols, qui ont été pris en compte dans l'étude technique et dans le coût estimé à ce jour.

La problématique d'une éventuelle pollution dans cette zone est aussi appréhendée et des sondages auront lieu lors de la prochaine phase d'études afin de confirmer les choix techniques et traiter cette question de manière adaptée.

- *L'emprise du projet fera-t-elle l'objet de fouilles archéologiques ?*

Le secteur traversé est identifié par la Direction Régionale des Affaires Culturelles (DRAC) comme un secteur avec une sensibilité archéologique. L'emprise du futur tracé fera donc l'objet d'un diagnostic qui permettra de conclure à la nécessité ou pas d'effectuer des fouilles archéologiques.

Un tel diagnostic a été réalisé sur l'emprise du Parc d'Activités du Pays de Thann par les services du Pôle d'Archéologie Interdépartemental Rhénan et il n'a pas abouti à des fouilles.

## **V – CHOIX DE LA VARIANTE RETENUE :**

Sur la base de l'analyse multicritère issue des études préliminaire et du bilan de la première phase de concertation, la variante proposée est la variante 3 dont le tracé est annexé au présent rapport.

## **VI – PROGRAMME :**

Le programme de l'opération amendé suite aux études préliminaires est joint au présent rapport.

Il prend en compte les évolutions du projet évoquées dans la partie II du présent rapport.

## **VII – ENVELOPPE FINANCIERE PREVISIONNELLE :**

L'estimation de l'enveloppe financière prévisionnelle, affectée aux travaux pour la variante proposée, s'établit à 5,9 M€ TTC (valeur décembre 2014).

L'estimation du coût prévisionnel de l'opération s'établit donc à 8 M€ TTC (valeur décembre 2014) qui se décompose comme suit :

<b>Opération routière :</b>	
Etudes et contrôles (levés, sondages géotechniques, maîtrise d'œuvre, coordination SPS, reconnaissances archéologiques, contrôle extérieur, contrôle topographique, ...)	1 100 000 €
Travaux (marchés terrassements, assainissement, chaussées, ouvrages d'art et travaux divers)	5 900 000 €
<b>Total opération routière</b>	<b>7 000 000 €</b>
<b>Acquisitions foncières :</b>	
Acquisitions de terrains	<b>1 000 000 €</b>
<b>TOTAL GENERAL</b>	<b>8 000 000 €</b>

Au vu de ce qui précède, je vous propose :

- d'approuver le bilan de la 1<sup>ère</sup> phase de concertation au titre de l'article L.300-2 et suivants du Code de l'urbanisme ;
- d'approuver les études préliminaires et le choix de la variante retenue ;
- d'approuver le programme amendé de l'opération ;
- de lancer les études d'avant-projet sur la base de la variante retenue ; les dépenses, estimées à 76 000 € TTC, seront imputées au programme AP111 chapitre 20 fonction 621 nature 2031 du budget départemental ;
- de fixer l'enveloppe financière prévisionnelle de l'opération au montant estimé de 8 M€ TTC (valeur décembre 2014).

Je vous prie de bien vouloir en délibérer.



Eric STRAUMANN