

**Rapport du Président**

Commission Permanente du  
vendredi 21 mars 2014

**Service instructeur**  
Direction Adjointe Projets Routiers

N°

**Service consulté**  
Direction des Affaires Juridiques  
Direction des Finances  
Direction de la Commande Publique

**HUNINGUE / BALE  
VOIE VERTE SUR LES BERGES DU RHIN**

Résumé : Le présent rapport a pour objet l'approbation de l'avant-projet de l'itinéraire cyclable le long du Rhin entre BALE et HUNINGUE estimé, hors génie civil, à un montant de 1,5 M€ TTC.

**I) PREAMBULE :**

Le Département du Haut-Rhin projette la réalisation d'un itinéraire cyclable reliant le port Saint-Jean à BALE et la passerelle des Trois-Pays à HUNINGUE.

Cet itinéraire inscrit au schéma départemental des itinéraires cyclables permettra d'assurer une continuité cyclable entre la SUISSE, l'ALLEMAGNE et la FRANCE et de combler ainsi un maillon manquant de l'Euro-véloroute n° 13 (dénommée « Véloroute Rhin ») et de l'Euro-véloroute n° 6 « Nantes – Budapest ».

Par délibération en date du 23 juin 2011, le Conseil Général a approuvé le programme de l'opération et l'estimation de l'enveloppe financière prévisionnelle de l'opération au montant de 3 132 000 € HT.

Par délibération en date du 12 avril 2013, la Commission Permanente a approuvé le dossier d'études préliminaires.

## II) **ETUDES D'AVANT-PROJET :**

Le dossier d'avant-projet est déposé sur le bureau de votre Assemblée.

### 1) Etude technique :

#### a) Décomposition du projet :

De la frontière franco-suisse jusqu'à la passerelle des trois pays, quatre tronçons ont été identifiés, constituant des séquences paysagères distinctes (cf. plan de situation joint) :

- tronçon n° 1 : pied de talus en broussaille à 5 m en contrebas de la STEIH (Société pour le Traitement des Eaux Industrielles Huningue) ;
- tronçon n° 2 : l'actuelle voie verte qui emprunte le quai de la brigade du Languedoc ;
- tronçon n° 3 : le quai du Rhin aménagé en voie de desserte locale ;
- tronçon n° 4 : le quai de la République aménagé en voie de desserte locale.

#### b) Les propositions d'aménagement :

- tronçon n° 1 : une voie verte se situant sur l'ancienne plateforme de la STEIH, un échange de terrain est actuellement en cours entre le Département et la société NOVARTIS afin que l'emprise nécessaire soit sur domaine public ;
- tronçon n° 2 : une voie verte jouxtant l'entreprise BASF, la création de murs de soutènement et de murs de protection est nécessaire sur une partie de ce linéaire ;
- tronçon n° 3 : réaménagement du quai du Rhin en zone de rencontre (vitesse à 20 km/h) et un sens unique de circulation pour les voitures ;
- tronçon n° 4 : réaménagement du quai de la République en zone de rencontre sur la section dont les emprises sont limitées puis création d'une voie verte.

### 2) Tronçon n°1 – Suisse / limite société BASF :

#### a) Caractéristiques techniques :

Les principes généraux d'aménagement sont les suivants :

- voie verte de 3 m minimum de large ;
- des aménagements paysagers sur une emprise de l'ordre de 1,75 m, côté Rhin, afin de recréer un ripisylve, conformément aux préconisations de la Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement (DREAL) ;
- un accotement de 75 cm, côté Ouest, permettant l'implantation d'un éclairage public.

Ceci représente au total une plateforme moyenne de 5,5 m de largeur.

#### b) Equipements :

Le projet prévoit la création d'une aire de repos à l'extrémité Sud en limite avec la Suisse, dont les caractéristiques architecturales seront identiques à celles du projet suisse, afin d'obtenir une meilleure lisibilité de la coopération transfrontalière dans le cadre de cette opération. Toutefois, compte tenu des types de matériaux utilisés par le canton de BALE, la négociation a permis d'obtenir une prise en charge de ces produits par nos partenaires suisses (Canton de BALE ville et NOVARTIS).

c) Pollution des sols :

Dans le cadre des travaux de dépollution de la STEIH, deux poches de lindane ont été détectées sur les berges du Rhin sur domaine VNF. Des discussions sont actuellement en cours pour définir le porteur de ces travaux et leur prise en charge, sachant que le Département n'est pas un acteur de cette opération de dépollution.

3) Tronçon n°2 – Section BASF :

a) Caractéristiques techniques :

Ce tronçon se décompose en deux sections, la première se situe à l'arrière de BASF sur des emprises limitées et la seconde entre BASF et le Quai du Rhin.

Les principes généraux d'aménagement sont les suivants :

- voie verte de 3 m reposant sur une structure en remblai délimitée par des murs de soutènement coté fleuve, sur la première section ;
- côté Rhin, un accotement d'environ 30 cm pour permettre la pose d'un garde-corps sur la section n° 1, sur la deuxième partie la largeur de l'espace côté Rhin est comprise entre 0,5 et 7 m ;
- côté BASF, en limite de propriété, création de mur de protection.

Une attention particulière a été portée à l'intégration paysagère de ce mur compte tenu de la labellisation IBA de ce projet. Elle s'effectuera par le biais d'une végétalisation verticale sur la base du treillage métallique déstructurée composé de câbles implantés de manière oblique et revêtus d'une couverture végétale variée.

b) Mur de soutènement :

Le type de mur préconisé par le maître d'œuvre est un mur en L préfabriqué (dispositif le moins onéreux). Toutefois le choix du dispositif de soutènement sera fait à la suite des investigations réseaux complémentaires programmées courant du 1<sup>er</sup> trimestre 2014 et des études géotechniques spécifiques.

Cette solution permet d'optimiser les coûts et de les réduire de manière significative, projet estimé à 2,8 M€ TTC contre 3 M€ TTC en phase études préliminaires.

Les estimations réalisées en phase études préliminaires prévoyaient la création d'un mur de soutènement coté BASF et non coté Rhin. Cette solution nécessite des reprises en sous œuvre des bâtiments existants expliquant le surcoût de cette proposition.

Concernant la solution proposée en phase avant-projet, une concertation avec les services de la DREAL aura lieu d'ici la fin du 1<sup>er</sup> trimestre 2014 afin d'obtenir leur avis sur le remblaiement des berges à la cote préconisée par leur service pour le remblaiement de la STEIH (tronçon n°1).

c) Mur de protection :

L'entreprise chimique BASF est un des sites SEVESO à seuil haut. L'arrêté préfectoral n° 2009-299-9 du 26 octobre 2009 a prescrit l'élaboration d'un PPRT (Plan de Prévention des Risques Technologiques) pour cet établissement.

La société CLARIANT Production France ne rentre plus dans le cadre des sites SEVESO à seuil haut, car le site a cessé son activité.

Concernant le site de BASF, le périmètre du PPRT a été approuvé et permet le passage de l'itinéraire cyclable à la suite de nombreuses discussions avec les services de l'Etat.

Cette nouvelle voie cyclable est toutefois réalisable sous réserve, d'une part de la mise en place de systèmes d'alertes en concertation avec BASF et de la modification de leur plan de prévention des risques incendies, et, d'autre part, de la construction d'ouvrages spécifiques protégeant les cyclistes contre les risques restants (effets thermiques).

Le linéaire du mur est actuellement de 30 m environ afin de sécuriser la voie cyclable. Toutefois, cette infrastructure pourrait être inutile si les activités de BASF devaient être modifiées avec la suppression de la production de trichlorure de phosphore.

4) Tronçon n° 3 – Quai du Rhin :

Ce tronçon, situé entre le chemin de halage non aménagé et le canal déclassé du Rhône au Rhin, sera aménagé de la manière suivante :

- une zone de rencontre (20 km/h) composée d'une voie en sens unique réservée aux véhicules motorisés et aux cycles ainsi que d'un couloir en contre sens à usage cyclable et piéton,
- des séquences de plantations permettront une intégration paysagère du projet.

Cet aménagement a été conçu en concertation avec la ville de HUNINGUE et a obtenu son accord.

5) Tronçon n° 4 – Quai de la République :

Ce tronçon, situé entre le canal déclassé et la passerelle des Trois Pays, se décompose en deux sections :

- la section n° 1 entre le canal et la rue de la Nation comprend la création d'une zone de rencontre (20 km/h) limitée aux véhicules motorisés des riverains ;
- la section n°2 entre la rue de la Nation et la fin du projet comprend une voirie classique limitée à 30 km/h et la création d'une voie verte, côté Rhin ;
- des séquences de plantations permettront une intégration paysagère du projet.

Tout comme le tronçon n° 3, cette partie du projet a fait l'objet d'une concertation et a obtenu l'accord de la ville de HUNINGUE.

### **III) POINT PARTICULIER :**

Une demande auprès des services de Voies Navigables de France a été faite afin d'établir une convention de superposition d'affectation pour les tronçons 1 et 2.

L'état des lieux a été effectué par VNF et un compte rendu nous a été envoyé. Toutefois, afin de nous prémunir de futures obligations, nous avons fait part de nos réserves sur l'état des berges et précisé que la convention ne portera que sur les emprises de la future voie verte ainsi que de ces dépendances (espaces verts et ouvrage de génie civil) hors berges et talus.

La convention pourra être établie dès que VNF aura mis fin à la concession existante avec la Chambre de Commerce et d'Industrie.

#### **IV) POURSUITE DE L'OPERATION**

Pour bénéficier des fonds européens auxquels l'opération est éligible, il est nécessaire de réaliser des travaux en 2014. Pour tenir compte des autres paramètres (incertitudes sur le tronçon n° 2, cohérence à assurer dans les aménagements en terme de mobilier et d'éclairage public), il est envisagé de lancer la consultation de l'ensemble des lots voirie et espaces verts sous la forme :

- a. tranche ferme : tronçon 3,
- b. tranche conditionnelle 1 : tronçon 4,
- c. tranche conditionnelle 2 : tronçon 1,
- d. tranche conditionnelle 3 : tronçon 2 (BASF),

en vue de réaliser en 2014, les tronçons 3 et 4.

Le montant des travaux de voirie et espaces verts sont respectivement estimés à 1 350 000 € TTC et 150 000 € TTC, soit un total de 1 500 000 € TTC.

Le lot voirie ne comprend que les couches de surfaces et les aménagements de voirie. Il ne sera donc pas affecté par d'éventuelles modifications au niveau du tronçon n° 2.

#### **V) ENVELOPPE FINANCIERE PREVISIONNELLE :**

L'enveloppe financière prévisionnelle de l'opération s'établit à 2,8 M€ TTC et se décompose de la manière suivante :

- études : 0,16 M€ TTC (marché de maîtrise d'œuvre, coordination sécurité et protection de la santé des travailleurs, géomètre, contrôles extérieurs) ;
- travaux : 2,6 M€ TTC ;
- frais de déplacement de réseaux : 0,04 M€ TTC.

Ces montants ont été établis sur la base d'une solution en remblai sur le tronçon n° 2. Toutefois ces chiffres ne seront définitifs qu'à la suite de l'accord de la DREAL ainsi que des vérifications techniques complémentaires (investigations réseaux et études géotechniques).

#### **VI) MODALITES DE FINANCEMENT :**

Le canton de BÂLE, représentant de la Confédération Helvétique dans ce projet, participera à hauteur de 0,4 M€.

Un dossier de subvention a été présenté à la Commission Européenne au titre du FEDER. La participation européenne devrait être de 0,65 M€ répartie sur les années 2014 et 2015, sachant que l'ensemble des factures éligibles devront être mandatées, certifiées et envoyées à la Région avant le 30 juin 2015 (fin du programme INTERREG en cours), conformément aux clauses de la convention en cours de signature.

Les autres partenaires du projet sont la Communauté de Communes des Trois Frontières et la ville de HUNINGUE, qui participeraient selon les modalités suivantes :

- CC3F : 20 % des coûts sur les tronçons 1, 2, 3 hors éclairage public ;
- HUNINGUE : 90 % du tronçon 4 et éclairage public sur l'ensemble de l'opération.

Les fonds européen et suisse seront répartis au niveau des partenaires en fonction du coût des tranches de travaux.

Le solde restant à la charge du Département devrait se situer aux environs de 1,4 M€ dont 0,5 M€ de TVA.

Les modalités de ces derniers co-financements seront arrêtées dans le cadre d'une convention qui sera présentée à la validation de la Commission Permanente.

**VII) CONCLUSION :**

Je propose à votre Assemblée de bien vouloir :

- approuver, dans le cadre de l'opération d'aménagement d'un itinéraire cyclable sur les berges du Rhin à HUNINGUE comprenant 4 tronçons (tels que figurant sur le plan de situation joint en annexe 1) et reliant le port Saint-Jean à BALE et la passerelle des Trois-Pays à HUNINGUE, les études d'avant-projet des tronçons 3 et 4 de cet itinéraire, ainsi que les études d'avant-projet relatives à la partie voirie et espaces verts des tronçons 1 et 2, pour un montant prévisionnel estimé à 1,5 M€ TTC. Les dépenses seront imputées au programme A171 du budget départemental.

Je vous prie de bien vouloir en délibérer.

A handwritten signature in black ink, consisting of a large, stylized 'C' followed by 'B' and 'T' with a long horizontal stroke extending to the right.

Charles BUTTNER

