

Service instructeur
Service Prospectif et Aménagement

N° CP-2010-11-5-2

Service consulté

**AVIS DU CONSEIL GENERAL RELATIF AUX CONCLUSIONS DE L'ETUDE DU «
SCHEMA DE MODERNISATION DU RESEAU ROUTIER STRUCTURANT :
SECTEUR D'INTERFACE ENTRE LE SCOT DE LA REGION MULHOUSIENNE ET
LE SCOT RHIN-VIGNOBLE-GRAND BALLON »**

Résumé : *Ce rapport a pour objet de porter à la connaissance des syndicats mixtes en charge de l'élaboration des SCOT de la Région Mulhousienne et Rhin Vignoble Grand Ballon l'avis du Conseil Général sur leur projet de barreaux routiers A35 RD 430 au vu des conclusions de l'étude dénommée « Schéma de modernisation du réseau routier structurant : secteur d'interface entre le SCOT de la Région Mulhousienne et le SCOT Rhin-Vignoble-Grand Ballon ».*

Cet avis sera transmis aux syndicats mixtes concernés en annexes de la version finale de l'étude.

Le Conseil Général du Haut-Rhin a réalisé, sous le pilotage du Service Prospectif et Aménagement et de la Direction des Routes et Transports et en partenariat avec l'ADAUHR, une étude dénommée « Schéma de modernisation du réseau routier structurant : secteur d'interface entre le SCOT de la Région Mulhousienne et le SCOT Rhin-Vignoble-Grand Ballon ».

En application de l'article L.122-7 du Code de l'Urbanisme, les personnes publiques associées, telles que le Département, peuvent demander à être consultées à leur demande lors de la phase d'élaboration des SCOT.

Dans ce cadre, le Conseil Général souhaite porter à la connaissance du Syndicat Mixte en charge de l'élaboration du SCOT RHIN VIGNOBLE GRAND BALLON, mais également pour information au syndicat mixte du SCOT de la Région Mulhousienne, son avis au regard des conclusions de l'étude réalisée.

Je vous prie de bien vouloir en délibérer.


Charles BUTTNER

AVIS DU CONSEIL GENERAL RELATIF AUX CONCLUSIONS DE L'ETUDE DU « SCHEMA DE MODERNISATION DU RESEAU ROUTIER STRUCTURANT : SECTEUR D'INTERFACE ENTRE LE SCOT DE LA REGION MULHOUSIENNE ET LE SCOT RHIN-VIGNOBLE-GRAND BALLON »

A l'occasion de la concertation menée dans le cadre de l'élaboration du SCOT de la Région Mulhousienne et du SCOT Rhin-Vignoble-Grand-Ballon, il est apparu que deux projets structurants d'infrastructures qui visaient à relier l'A35 et la RD 430 pourraient se concurrencer :

- l'un à l'initiative du SCOT Rhin-Vignoble-Grand-Ballon, prévoit la réalisation d'un nouveau maillon contournant UNGERSHEIM par le Sud et ENSISHEIM par le Nord pour consolider la liaison Est-Ouest GUEBWILLER-FESSENHEIM,
- l'autre à l'initiative du SCOT de la Région Mulhousienne, projette la construction d'un barreau au Nord de WITTENHEIM, complété par une voie Nord-Sud perpendiculaire pour rejoindre la RD55 en longeant les parties agglomérées de KINGERSHEIM et WITTENHEIM à l'Est.

Ces projets, qualifiés de structurants en termes d'aménagement du territoire dans les documents de planification, visent à assurer une meilleure desserte des zones d'activités et une réduction du trafic notamment de poids lourds dans les zones urbanisées.

Toutefois, si un besoin de connexion entre l'A35 et la RD 430 est exprimé dans ce secteur, la question de l'opportunité de deux nouvelles liaisons à quelques kilomètres seulement de distance se pose.

Les représentants des SCOT concernés ont par conséquent décidé d'engager une étude complémentaire dont la maîtrise d'ouvrage a été confiée au Conseil Général du Haut-Rhin. Il s'agit d'une étude d'aide à la décision pour évaluer l'opportunité et la faisabilité de l'amélioration du réseau routier structurant, situé à l'interface des deux SCOT, notamment la réalisation des deux connexions entre l'A35 et la RD 430.

La finalité première de la mission consiste à apporter des contenus pouvant être utilisés dans le cadre, selon le cas, de l'élaboration ou de la révision des SCOT concernés. Il s'agit plus particulièrement de déterminer si ces projets routiers, tels qu'ils sont identifiés en tant qu'enjeux de développement, sont complémentaires, indépendants ou concurrents dans l'espace d'investigation, ou encore si on peut les combiner, et de déterminer quel est leur impact structurant à l'échelle départementale.

Les principaux résultats de cette étude sont les suivants :

Aucune des options analysées n'apporte de réponse à la totalité des questions soulevées. Il n'est également pas possible d'affirmer le caractère concurrentiel ou complémentaires de ces deux barreaux entre eux.

Le projet de barreau nord du SCOT de la Région Mulhousienne s'avère difficilement réalisable au vu des contraintes et protections environnementales (consécutives à la traversée de la forêt de protection et de la zone inondable) et des coûts de réalisation induits. Une réalisation partielle de ce barreau n'a pas d'effet bénéfique sur la circulation des grands axes (pas de diminution notable de trafic sur la RD 430).

Le barreau perpendiculaire de Wittenheim (SCOT de la Région Mulhousienne) n'a d'effet que localement en soulageant le trafic sur la D 20 à l'intérieur de la commune, sans pour autant

concurrer de façon avérée un équipement de transport en commun passant sur la RD20 en agglomération (les destinations de ces différents flux étant différentes).

Le barreau du Scot Rhin Vignoble Grand Ballon n'a pas d'effet structurant majeur au niveau de l'agglomération mulhousienne et n'améliore pas de façon avérée les relations entre le Florival et les zones d'activité du Nord Est de l'agglomération mulhousienne (ZA d'intérêt départementale, Sausheim, ...). Il diminue la fréquentation sur le barreau de Rouffach.

Toutefois, la réalisation totale de ce barreau a un intérêt structurant pour la circulation est-ouest de ce territoire, notamment depuis le Florival et le Bassin Potassique vers l'A35. De plus, la réalisation, même partielle, de ce barreau au niveau d'Ensisheim est une infrastructure efficace pour la desserte des zones d'activités locales. Enfin, il concourt à améliorer à terme la structuration Est Ouest de l'ensemble du territoire.

Concernant le trafic des poids lourds, une évolution au fil de l'eau montre une hausse de la proportion des poids lourds dans la circulation sur la RD 201 (Battenheim, Baldersheim, Sausheim), ainsi que sur la RD4 bis et la RD 2 (Ensisheim Ungersheim), et une hausse significative sur la RD430 entre le Kaligone et l'A35).

Les axes les plus fréquentés par les poids lourds sont les axes principaux (RD 430, A35 RD83, RD4 et RD2bis)

La réalisation des deux barreaux n'apporte pas de solutions significatives aux problèmes liés à la circulation des poids lourds dans les villages localisés sur la RD 201.

En revanche, le barreau du SCOT Rhin Vignoble Grand Ballon permet d'éviter les trafics poids lourds importants sur Ensisheim et Ungersheim, ceux-ci étant en grande partie générés par les zones d'activité locales.

En dehors des axes précités, le trafic poids lourds dans le nord de l'agglomération mulhousienne est généré par la desserte locale (entreprises et travaux) et peut difficilement être dévié. Aucune modification structurante du réseau routier départemental ne serait en mesure d'apporter une réponse significative à ce problème.

Ces deux barreaux n'apportent pas non plus d'amélioration aux problèmes de densification de la circulation sur la RD 430 à l'entrée de l'agglomération mulhousienne (aux carrefours du Kaligone et du Château d'eau) et à la connexion avec l'A35.

S'agissant des enjeux départementaux, il ressort de cette étude que le projet de barreau du SCOT Rhin Vignoble Grand Ballon semble plus facilement réalisable et à moindre coût.