

Rapport du Président

Commission permanente du
lundi 31 mai 2021
N° CP-2021-6-14-7

14^{ème} Commission

Commission Agglomération de Mulhouse

Service instructeur

Pôle mobilité grands équipements

Service consulté

Direction des Affaires Juridiques

Direction de l'Immobilier

Direction des Finances

DÉPLACEMENT DE LA RD 52 A HOMBOURG DANS LE CADRE DE L'EXTENSION DE LA Z.I. MULHOUSE-RHIN SUD SITUÉE DANS LA ZONE INDUSTRIALO-PORTUAIRE AVANT-PROJET ET AVENANT N° 1 À LA CONVENTION DE TRANSFERT TEMPORAIRE DE MAÎTRISE D'OUVRAGE ET DE FINANCEMENT

Résumé : Le présent rapport a pour objet d'approuver les études d'avant-projet et d'entériner en conséquence l'avenant n° 1 à la convention n° 77/2020 de transfert temporaire de maîtrise d'ouvrage et de financement pour la réalisation de la déviation de la RD 52 dans le cadre de l'extension de la Z.I. Mulhouse-Rhin Sud située dans la zone industrialo-portuaire (phase 1), signée avec Mulhouse Alsace Agglomération, le Syndicat Mixte Ouvert pour la Gestion des Ports du Sud-Alsace et la Commune de HOMBORG, qui prend acte du programme des travaux, avec la création de deux giratoires permettant le rétablissement de la RD 52 ainsi que le raccordement au nouvel accès à la Société GLASTRÖSCH, sans incidence sur l'enveloppe prévisionnelle initialement prévue.

I – PREAMBULE

Par convention n° 77/2020 signée le 30 décembre 2020 avec Mulhouse Alsace Agglomération (M2A), le Syndicat Mixte Ouvert pour la Gestion des Ports du Sud-Alsace (SMO) et la Commune de HOMBORG, le Département du Haut-Rhin, succédé par la Collectivité Européenne d'Alsace (CeA) à compter du 1^{er} janvier 2021, a confié la maîtrise d'ouvrage pour la réalisation du projet de déplacement de la RD 52, classée Route à Grande

Circulation (RGC) à M2A, dans le cadre de l'extension de la Z.I. Mulhouse Rhin-Sud située dans la zone industrialo-portuaire (phase 1).

En vertu de l'article L. 1111-10 du Code général des collectivités territoriales, la CeA, en sa qualité de maître d'ouvrage d'une opération d'investissement sur la voirie départementale, a décidé de prendre à sa charge le montant de la participation minimale au financement de ce projet, fixée à 20% du montant total du financement apporté par toutes les personnes publiques à ce projet.

Le financement des travaux de la phase 1, dont le montant total est estimé à 2 400 000 € HT soit 2 880 000€ TTC, est respectivement réparti entre la CeA (20%), M2A (35%), le SMO (35%) et la Commune de HOMBORG (10%), conformément à l'enveloppe financière prévisionnelle jointe à l'annexe 3 de la convention susvisée.

II - ETUDES D'AVANT-PROJET

A l'issue de premières études d'avant-projet, M2A n'a pas souhaité retenir la solution d'aménagement prévue par la convention précitée (objet de la phase 1 mentionnée par cette convention), consistant à créer une déviation de la RD52 se raccordant sur le carrefour giratoire existant de desserte du site industriel de la Société GLASTRÖSCH et comportant la création d'un nouveau carrefour giratoire destiné à desservir la future extension de la Société GLASTRÖSCH.

Sur la base de nouvelles études d'avant-projet, M2A propose une nouvelle solution dont le principe est sensiblement le même que celui de la précédente solution, mais avec la création supplémentaire d'un second carrefour giratoire intermédiaire, sur lequel pourra directement se raccorder une future nouvelle déviation de la RD52. Ce nouveau déplacement de la RD52 sera nécessaire, à un horizon non encore fixé, pour permettre le contournement et la desserte de la future Zone d'Activités de HOMBORG-PETIT-LANDAU dans le cadre d'un développement ultérieur (objet de la future phase 2 mentionnée par cette convention).

Les principales caractéristiques des ouvrages de la nouvelle solution proposée par M2A dans le dossier des études d'avant-projet sont les suivantes :

- Principales caractéristiques géométriques de la route :

Les ouvrages techniques de références et recommandations pris en compte pour la conception de cet aménagement, sont les suivants:

- Les recommandations techniques pour l'Aménagement des Routes Principales (**ARP**) édité par le SETRA, d'Août 1994;
- Le guide d'Aménagement des Carrefours Interurbains (**ACI**) édité par le SETRA, de décembre 1998;
- Le guide pour le Traitement des Obstacles Latéraux (**TOL**) édité par le SETRA, édition 2002 ;
- Le guide Conception des routes et autoroutes (**CRA**) – Révision des règles sur la visibilité et sur les rayons en angle saillant du profil en long édité par le CEREMA en octobre 2018 ;
- Le règlement de la voirie départementale pris suite à délibération du Conseil Départemental du Haut-Rhin du 03 février 2017.

La RD52 possède actuellement, sur le tronçon concerné par la déviation projetée et de part et d'autre, les caractéristiques d'une route interurbaine avec une limitation de vitesse de 80 km/h (avec certaines zones où cette limitation est abaissée à 70 km/h).

Le trafic est de 2098 véhicules en moyenne journalière annuelle en 2020 dont 199 poids-lourds.

La RD52 est classée Route à Grand Circulation et constitue un itinéraire de passage de transports exceptionnels jusqu'à 120 tonnes.

Les ouvrages techniques de références et recommandations techniques précitées conduisent à proposer le choix d'aménagement de cette déviation en route interurbaine de type « R80 ».

M2A a proposé, pour des raisons d'optimisation des emprises destinées au développement de la zone industrialo-portuaire, un tracé entre le carrefour giratoire existant desservant le site GLASTRÖSCH et le carrefour giratoire intermédiaire créé, avec des caractéristiques similaires à celles d'une route interurbaine de type « R60 », avec une limitation de vitesse à 70 km/h. Compte-tenu de l'inter-distance assez faible (environ 400 mètres) entre ces deux carrefours pour une telle route et n'étant pas de nature à inciter à des accélérations menant les véhicules à des vitesses supérieures à 70 km/h, cette proposition apparaît recevable.

Le profil en travers de la chaussée bidirectionnelle est constitué de :

- Deux bandes de roulement de 3,00 mètres de largeur chacune,
- Des bandes dérasées de gauche, de part et d'autre, de 1,50 mètres de largeur,
- De bernes, de part et d'autre, de 1,00 mètre de largeur,
- De talus de déblais avec une pente de 3/1.

Le carrefour giratoire existant assurant la desserte actuelle du site industriel GLASTRÖSCH n'est pas modifié, hormis le raccordement à ce carrefour de la nouvelle branche pour la déviation de la RD52.

Les carrefours giratoires créés, intermédiaire et de desserte du site de GLASTRÖSCH, doivent respecter les préconisations du guide d'aménagement des carrefours interurbains (ACI) édité par le SETRA, de décembre 1998. Ils devront être dotés d'espaces franchissables limités à la seule fonction du passage des convois exceptionnels de 150 tonnes maximum.

Aucun accès sur le nouveau tracé n'est prévu en dehors des embranchements eux-mêmes prévus sur les carrefours giratoires. Toutes les parcelles attenantes seront desservies par le réseau des chemins existants et, si nécessaire, par de nouveaux chemins qui ne seront pas inclus au domaine public départemental.

La vue en plan et un profil en travers type, en section courante, de l'avant-projet du tracé proposé sont joints en pièces annexes au présent rapport.

Ces plans devront encore complétés et précisés au stade des études de projet, notamment par les profils en long, le cahier des profils en travers et les dégagements de visibilité aussi bien dans les plans horizontaux que verticaux.

- Hypothèses pour le dimensionnement de l'ouvrage :

L'ouvrage doit être entièrement conçu et construit de manière à ce que sa solidité soit assurée pendant 20 années consécutives à compter de sa mise en service pour supporter des trafics :

- de 200 poids-lourds par jour en moyenne journalière annuelle, trafic cumulé dans les deux sens de circulation, avec une croissance géométrique de 2% par année.
- d'un convoi exceptionnel de 16 essieux ou de 17 essieux (les deux cas devant être pris en compte) et d'une charge totale de 150 tonnes, par jour, en moyenne

journalière annuelle, et utilisant l'intégralité des deux voies de circulation ainsi que des espaces franchissables qui leurs sont spécifiquement destinés.

- Ouvrages d'art :

M2A prévoit un ouvrage pour une traversée de la route par son réseau de chaleur. Cet ouvrage fera l'objet d'une permission de voirie et restera la propriété de M2A.

- Protection de l'environnement :

M2A s'est engagée auprès de l'autorité environnementale à mettre en œuvre des mesures d'évitement, réduction et compensation pour limiter autant que possible les impacts négatifs du projet sur l'environnement, voire améliorer la situation existante sur certains volets. Ces mesures sont détaillées en annexe jointe au présent rapport. Parmi les principales mesures peuvent être citées :

- Le déplacement de la flore patrimoniale impactée (gesse hérissée) et son habitat.
- La restauration d'une prairie de fauche.
- La revégétalisation d'une partie de l'ancien tracé sous forme de boisements.
- Des mesures temporelles techniques et organisationnelles adaptées en phase chantier.

M2A a prévu de se charger de la mise à jour du dossier dans le cadre de la procédure d'examen au cas par cas prévue par le Code de l'Environnement.

Selon les consultations menées et communiquées par m2A, les autorités compétentes n'ont pas estimé nécessaire un dispositif de recueil et de traitement des eaux avant leur rejet dans le milieu naturel. M2A a prévu de présenter le dossier de déclaration au titre de la loi sur l'eau au stade des études de projet.

- Equipements de la route :

Aucun éclairage n'est prévu et aucun équipement particulier, hormis les dispositifs de signalisation directionnelle et de police réglementaires.

- Réseaux divers :

Les réseaux impactés par le projet devront être déplacés, adaptés ou installés par leur gestionnaire dans le respect des dispositions du règlement de la voirie départementale pris suite à délibération du Conseil Départemental du Haut-Rhin du 3 février 2017.

M2A s'est engagé conformément à la convention de transfert temporaire de maîtrise d'ouvrage et de financement de réaliser le dévoiement d'un réseau enterré de télécommunications à haut débit de la société Haut-Rhin Télécom, qui longe l'actuelle RD 52 et qui sera installé le long du nouveau tronçon, afin de garantir la continuité du réseau.

- Emprises :

La totalité de l'ouvrage nécessaire à la continuité de la RD52 et de ses équipements sera intégrée au domaine public routier départemental à la remise de l'ouvrage à la CeA.

La zone de sécurité et les zones de dégagement de la visibilité, telles que définies dans les ouvrages techniques de références et recommandations cités au point « Principales caractéristiques géométriques de la route », ainsi que les dépendances

de la route, seront intégrées au domaine public routier départemental à la remise de l'ouvrage à la CeA.

M2A n'a pas produit d'estimation détaillée du coût prévisionnel des travaux mais a estimé que le coût de l'opération à l'issue des études d'avant-projet restait dans l'enveloppe financière prévisionnelle de 2 880 000€ TTC fixée par la convention de transfert temporaire de maîtrise d'ouvrage et de financement précitée.

Les observations émises par la Direction des Routes, des Infrastructures et des Mobilités de la Collectivité européenne d'Alsace sur ces études d'avant-projet, dans le tableau annexé au présent rapport devront être également prises en compte par les études de projet.

III – AVENANT N° 1 A LA CONVENTION DE TRANSFERT TEMPORAIRE DE MAITRISE D'OUVRAGE ET DE FINANCEMENT N° 77/2020

En application de l'article 4.4 de cette convention, les études d'avant-projet définitif sont soumises à l'approbation de la Commission Permanente de la CeA ; elles font l'objet du présent rapport.

Comme exposé dans la partie I, les études d'avant-projet ont démontré l'opportunité d'une variante d'aménagement au projet du tracé initial qui permet de ne pas supprimer dans l'immédiat l'actuel giratoire, construit en 2008 et d'adapter le tracé par la construction d'environ 1,3 km de chaussée nouvelle permettant de contourner l'extension envisagée du site industriel de la Société GLASTRÖSCH et d'assurer la continuité de RD 52, voie de liaison Nord-Sud classée RGC.

Le présent avenant n° 1 à la convention du 30 décembre 2020 a donc pour objet d'apporter des précisions au programme de l'opération de la phase n° 1 relative à l'extension de la Z.I Mulhouse-Rhin Sud sur le ban de HOMBURG et de PETIT-LANDAU et portant sur la déviation de la RD 52 à partir du giratoire existant, à savoir, la création de deux nouveaux carrefours giratoires (au lieu d'un seul initialement prévu) :

- L'un qui permettra de desservir la future extension de la Société GLASTRÖSCH telle que prévue dans le projet initial (objet de la phase 1),
- Et l'autre, qui assurera le contournement et la desserte de la future Zone d'Activités de HOMBURG-PETIT-LANDAU dans le cadre d'un développement ultérieur (objet de la future phase 2 qui fera l'objet, le cas échéant, d'une convention distincte et d'une étude préalable financière et d'aménagement permettant à moyen ou plus long terme le lancement de cette dernière).

Il est à noter que l'enveloppe financière prévisionnelle de l'opération de la phase 1 prévue dans la convention d'origine, est maintenue dans le cadre de la présente variante d'aménagement et jointe à l'annexe 3 au présent avenant qui demeure inchangé.

Les précisions apportées dans le présent avenant complètent ainsi les dispositions des articles 1, 2 et 3 de la convention d'origine, au regard de l'évolution du programme évoqué ci-avant, sans qu'aucun des principes et des modalités convenues entre les parties ne soit remis en cause, tant d'un point de vue de l'estimation et de la répartition des participations financières, que de la propriété et de la gestion ultérieure des ouvrages.

Les annexes 1-*Vue en plan schématique du projet*, 1bis-*Plan des emprises foncières*, 2-*Programme de l'opération* et 2bis-*Planning prévisionnel de l'opération*, sont mises à jour et jointes au présent avenant.

Au vu de ce qui précède, je vous propose :

- D'approuver les études d'avant-projet, telles que figurant en annexes au présent rapport, et ce faisant, les principales caractéristiques des ouvrages afférents à la réalisation du projet de déplacement de la RD 52, classée Route à Grande Circulation, dans le cadre de l'extension de la Z.I. Mulhouse Rhin-Sud située dans la zone industrialo-portuaire (phase 1), qui constituent des éléments de base à respecter par les études de projet ;
- D'approuver les termes de l'avenant n° 1 et ses annexes, joints au présent rapport, à la convention de transfert temporaire de maîtrise d'ouvrage et de financement n° 77/2020 signée le 30 décembre 2020, avec Mulhouse Alsace Agglomération, le Syndicat Mixte Ouvert pour la Gestion des Ports du Sud-Alsace et la Commune de HOMBORG, dans le cadre de l'extension de la Z.I. Mulhouse Rhin Sud située dans la zone industrialo-portuaire ;
- De m'autoriser à signer cet avenant et le cas échéant, à procéder aux modifications mineures qui s'avèreraient nécessaires.

Les crédits nécessaires à cette opération sont prévus dans le cadre du budget primitif 2021 sur l'opération P069O003, chapitre 23 – nature 2315 – fonction 843.

Je vous prie de bien vouloir en délibérer.

Le Président



Frédéric BIERRY