

Direction de l'Immobilier
et des Moyens Généraux

Strasbourg, le 12 avril 2023

RENOVATION THERMIQUE DU COLLEGE LOUIS ARBOGAST A MUTZIG



Contexte du projet

Le collège de Mutzig est constitué d'un ensemble de bâtiments, représentant une surface de 7 216 m² SHON, construits en 1971. Il a fait l'objet d'une restructuration lourde en 2002.

Il est constitué partiellement d'un bardage en façade sur cour et sur le bâtiment administratif ainsi qu'un isolant de faible épaisseur dont l'état de dégradation est avancé.

Système de chauffage avant travaux : Chaufferie gaz

Système de chauffage après travaux : Chaufferie gaz

Programme de l'opération

L'opération concerne l'ensemble des bâtiments hormis celui des logements (uniquement une optimisation de la ventilation).

Soit 6 bâtiments au total :

- Bâtiment A Administration
- Bâtiment B Externat
- Bâtiment C Hall+Foyer
- Bâtiment D Restauration scolaire
- Bâtiment E Atelier
- Bâtiment L Logement de fonction

Collectivité européenne d'Alsace

Hôtel du Département
Place du Quartier Blanc 67964 STRASBOURG Cedex 9

Hôtel du Département
100 Avenue d'Alsace 68000 COLMAR

03 69 49 39 29 | www.alsace.eu

Les principales actions à mener seront :

- Remplacement des menuiseries extérieures
- Mise en place d'une isolation extérieure
- Mise en place d'un bardage côté cour
- Réfection des étanchéités

Procédure administrative :

Marchés publics, déclaration préalable et demande d'autorisation de travaux

Coût du projet

La décomposition du coût global de l'opération arrêtée en phase Avant-projet est la suivante :

TRAVAUX	1 451 200,00 € HT
PRESTATIONS INTELLECTUELLES	81 600,00 € HT
TOTAL	1 532 800,00 € HT
	soit 1 839 360,00 € TTC

Performance énergétique

Impacts attendus :

- réaliser des économies d'énergie
- limiter l'empreinte carbone du projet

Gain de performance avant et après travaux

Consommation énergétique :

Economies d'énergie relatif à l'élément de bâti façades : 440 000 kwh/an
Réduction avant/après travaux : 55%

Emission de Gaz à effet de serre (GES):

Réduction avant/après travaux : 43 T CO2

Planning

Etudes d'avant-projet : Mai 2022 – Juillet 2022

Constitution des dossiers de consultation : Septembre 2022 – Février 2023

Permis de construire et autorisations : Janvier 2023

Consultation des entreprises : Mars - avril 2023

Travaux de rénovation thermique : Juillet 2023 – Septembre 2024

PLAN DE FINANCEMENT PRÉVISIONNEL DU PROJET

Précision : montants **H.T.**

IMPORTANT : Les postes de dépenses à détailler ci-dessous doivent correspondre aux thématiques retenues.

DÉPENSES (1)	MONTANT	RESSOURCES	MONTANT	%
Travaux	1 451 200	Aides publiques :		
Démolition		Union européenne (2)		
VRD		État - Dotation de soutien à l'investissement public 2020		
Mobilier		État - DETR		
Prestations intellectuelles et divers	81 600	État - FNADT (2)		
		État – Fonds Verts	1 226 000	79,98 %
		Collectivités territoriales :		
		- Région		
		- Département		
		- Groupement de communes (EPCI, PETR...)		
		- Autres : établissement public, aides publiques indirectes (2)		
		Sous-total Aides publiques	1 226 000	79,98 %
		Auto-financement :		
		- Fonds propres	306 800	20,02 %
		- Emprunts (2)		
		Autres (2)		
		sous-total	306 800	20,02 %
TOTAL	1 532 800	TOTAL :	1 532 800	100,00 %

(1) Recettes générées par l'investissement à déduire s'il y a lieu

(2) A préciser

Attention : les travaux en régie ne sont pas éligibles

Le service instructeur vérifiera l'existence des cofinancements publics présentés dans le cadre de l'opération tout au long de la réalisation de celle-ci.

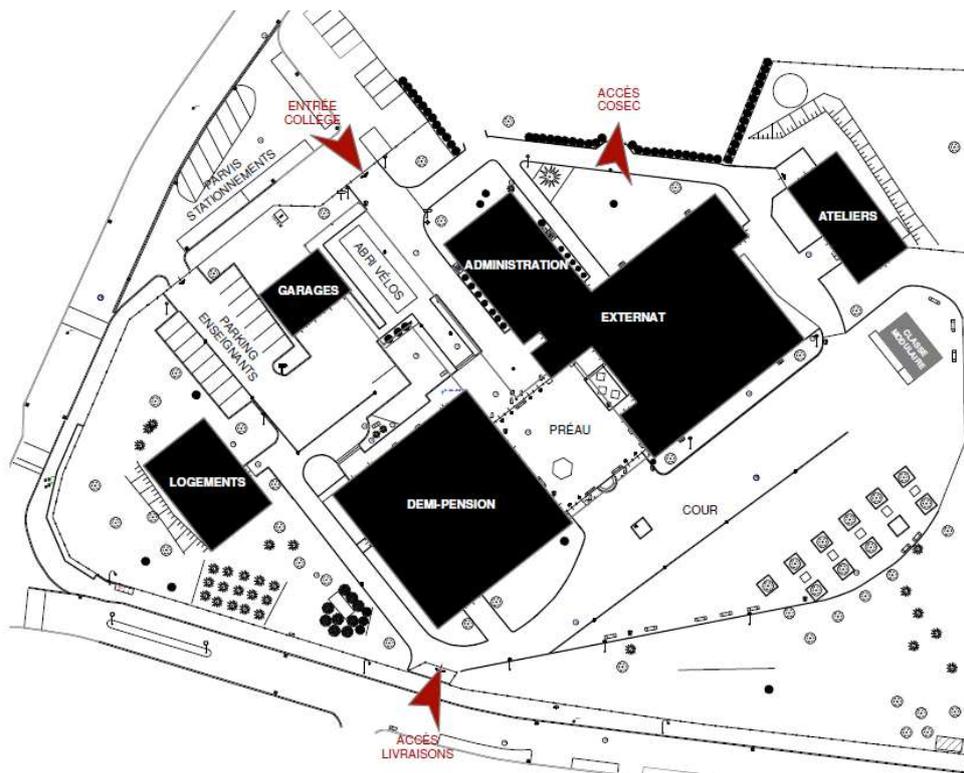
Direction de l'Immobilier
et des Moyens Généraux

Strasbourg, le 18 avril 2023

EXTENSION/RESTRUCTURATION DU COLLEGE « des Châteaux » à CHÂTENOIS

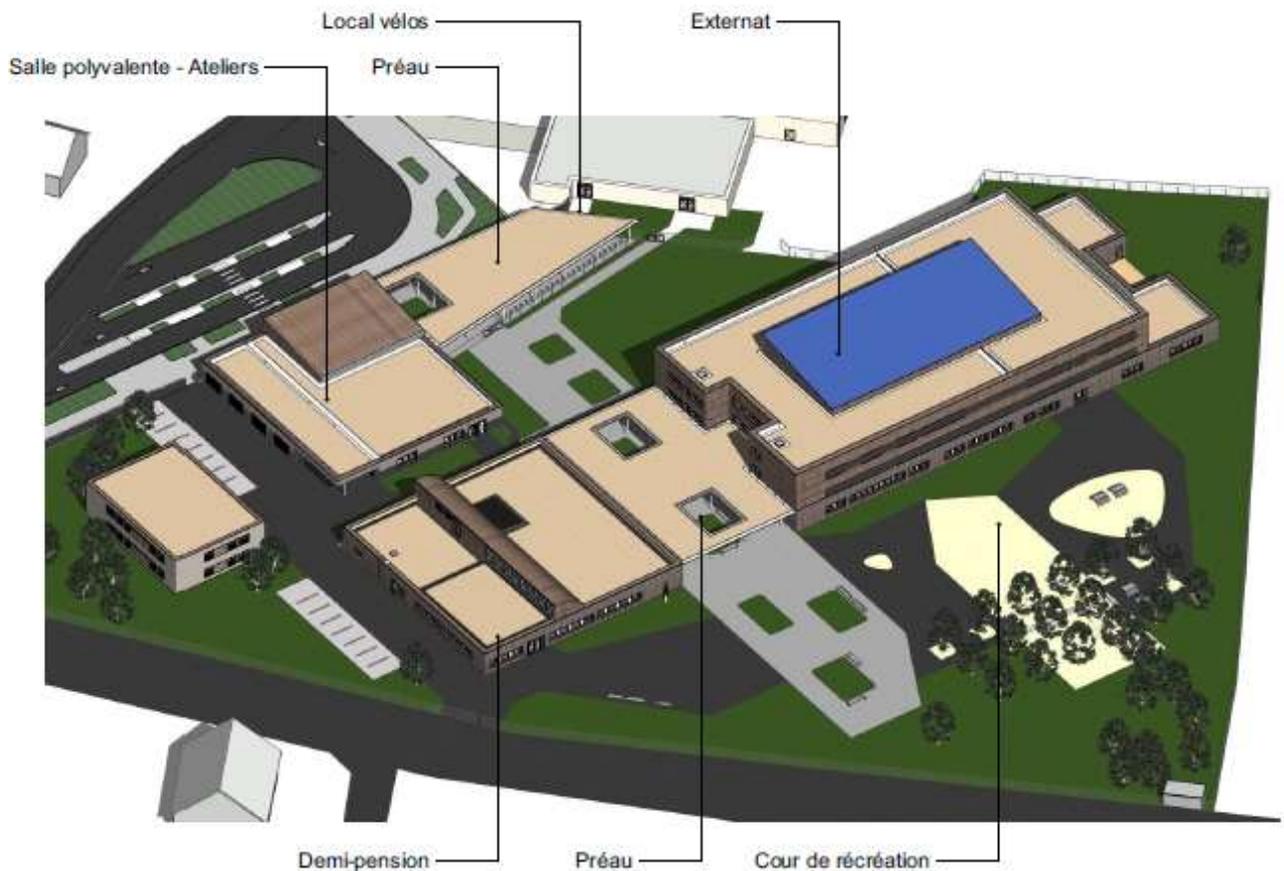


Plan masse situation actuelle



- 2018/2019: 511 élèves
- Externat construit en 1974
- Demi-pension rénovée en 2000
- Rénovation thermique des logements en 2015

Plan masse état projeté



La Collectivité Européenne d'Alsace s'est engagée dans une démarche concertée avec ses partenaires, dont notamment l'Education Nationale, pour adapter sa politique en faveur des collèges aux enjeux actuels et créer les meilleures conditions de réussite pour chaque collégien.

Favoriser la réussite éducative, c'est d'abord assumer pleinement les responsabilités de la collectivité sur la qualité du bâti scolaire en offrant aux élèves et aux équipes pédagogiques un environnement attractif et agréable.

Le Programme Pluriannuel d'Investissement (PPI) des bâtiments départementaux, adopté par le Conseil Départemental du Bas-Rhin en séance plénière le 25 juin 2018 (délibération n° CD/2018/022), constitue un engagement fort de la Collectivité européenne d'Alsace pour construire l'avenir des jeunes alsaciens. Il prévoit de mener, dans certains collèges publics du Bas-Rhin, des projets de restructuration durable, répondant aux différentes réglementations en vigueur (ADAP, sécurité-incendie, ERP...) et aux attentes fonctionnelles des usagers, tout en proposant des locaux performants sur le plan énergétique, sobres, faciles d'entretien et aux coûts d'exploitation optimisés.

Contexte du projet

Le projet doit permettre d'assurer la rénovation thermique des bâtiments du site et de remédier à l'ensemble des dysfonctionnements du collège.

En effet, ses bâtiments sont vétustes et énergivores, il souffre de problèmes fonctionnels (surfaces des salles de classe non-conformes au référentiel, éclatement des pôles, problèmes de flux, absence de locaux scolaires, d'une salle polyvalente et de vestiaires EPS). Le site n'est plus aux normes réglementaires de sécurité-incendie et d'accessibilité et les aménagements extérieurs (préau non étanche, problème d'accès au bloc sanitaire) ne permettent pas un fonctionnement optimal.

Le projet doit permettre d'offrir des locaux performants sur le plan énergétique (objectif d'atteindre un niveau passif), des espaces scolaires conformes au référentiel académique et de restructurer l'ensemble du site du collège de manière à répondre aux différentes réglementations en vigueur (ADAP, sécurité incendie, etc.)

Les espaces concernés par le projet sont :

- l'actuel bâtiment administration (démolition)
- le bâtiment externat qui regroupe l'ensemble des espaces d'enseignement et d'accompagnement à l'enseignement et l'atelier des agents
- le restaurant scolaire qui sera partiellement restructuré (enveloppe thermique)
- les espaces extérieurs qui seront améliorés

Le bâtiment des logements de fonction ne fait pas partie de l'opération et la salle de classe modulaire actuellement dans la cour sera déposée.

Programme de l'opération d'extension/restructuration du collège

Le projet de d'extension/restructuration comprend les travaux suivants :

- rénovation thermique de l'ensemble des bâtiments hors logements et demi-pension (objectif d'atteindre un niveau passif)
- construction d'une extension pour permettre de répondre au référentiel d'un collège de capacité 500 élèves ;
- restructuration lourde du bâtiment externat ;

- démolition des actuels bâtiments administration et ateliers (l'administration intégrera le bâtiment externat et l'atelier la salle polyvalente) ;
- construction d'une salle polyvalente et de vestiaires EPS ;
- mise aux normes complète du collège : accessibilité PMR et sécurité incendie ;
- bâtiment demi-pension : traitement des problèmes d'inétanchéité en toiture ;
- aménagements extérieurs (reconstruction du préau, reprise du bloc sanitaire élèves) ;
- création d'un îlot de fraîcheur ;
- suppression de la classe modulaire.

La dimension environnementale fait partie intégrante de ce projet, avec l'objectif d'atteindre le **niveau de performance Batiment Passif** sur l'ensemble du site.

Décomposition du coût global de l'opération arrêtée au stade études APD

TRAVAUX (valeur octobre 2019)	7 739 060 € HT
PRESTATIONS INTELLECTUELLES (valeur octobre 2019) (Etudes de conception, diagnostics, prestations intellectuelles)	1 137 880 € HT
AUTRES (Mobilier, provisions pour révisions des prix, aléas et imprévus, taux de tolérance du contrat de maîtrise d'œuvre, publications, assurances, branchements aux réseaux des concessionnaires, ...)	3 373 060 € HT
TOTAL GENERAL HT	12 250 000 € HT
TOTAL GENERAL TTC	14 700 000 € TTC

Les travaux de renovation énergétique représentent environ 40% du budget global de l'opération, soit 4 900 000 €HT.

Planning de l'opération

Septembre 2020 : notification du marché de maîtrise d'œuvre

Octobre 2020 – février 2023 : diagnostic / avant-projet sommaire / avant-projet définitif

Décembre 2022 : accord sur permis de construire

Mars – août 2023 : mission PRO/DCE

Septembre 2023 – Janvier 2024 : consultation des entreprises

1^{er} trimestre 2024 : démarrage des travaux (livraison 2028)

Situation juridique du collège et fiche collège

L'emprise du collège « des Châteaux » à Chatenois, appartient aujourd'hui à la Collectivité Européenne d'Alsace.

L'emprise du collège représente une superficie d'environ 13 924 m², issue de la parcelle cadastrée suivante :

La **propriété foncière** du collège des Châteaux connaît les références et surfaces cadastrales suivantes :

- ✓ Section : 19
- ✓ Parcelle : 584
- ✓ Surface parcellaire : 13 924 m²



PLAN DE FINANCEMENT PRÉVISIONNEL DU PROJET

Précision : montants **H.T.**

IMPORTANT : Les postes de dépenses à détailler ci-dessous doivent correspondre aux thématiques retenues.

DÉPENSES (1)	MONTANT	RESSOURCES	MONTANT	%
Travaux	7 739 060	Aides publiques :		
Prestations intellectuelles	1 137 880	Union européenne (2)		
Autres	3 373 060	État - Dotation de soutien à l'investissement public 2020		
		État - DETR		
		État - FNADT (2)		
dont rénovation énergétique		État – Fonds Verts	3 920 000	32,00 %
:		Collectivités territoriales :		
		- Région		
		- Département		
		- Groupement de communes (EPCI, PETR...)		
		- Autres : établissement public, aides publiques indirectes (2)		
		Sous-total Aides publiques	3 920 000	32,00 %
		Auto-financement :		
		- Fonds propres	8 330 000	68,00 %
		- Emprunts (2)		
		Autres (2)		
		sous-total	8 330 000	68,00 %
TOTAL	12 250 000	TOTAL :	12 250 000	100,00 %

(1) Recettes générées par l'investissement à déduire s'il y a lieu

(2) A préciser

Attention : les travaux en régie ne sont pas éligibles

Le service instructeur vérifiera l'existence des cofinancements publics présentés dans le cadre de l'opération tout au long de la réalisation de celle-ci.

Direction de l'Immobilier
et des Moyens Généraux

Strasbourg, le 17 avril 2023

EXTENSION/RESTRUCTURATION DU COLLEGE « Simone VEIL » à HERRLISHEIM



La Collectivité Européenne d'Alsace s'est engagée dans une démarche concertée avec ses partenaires, dont notamment l'Education Nationale, pour adapter sa politique en faveur des collèges aux enjeux actuels et créer les meilleures conditions de réussite pour chaque collégien.

Favoriser la réussite éducative, c'est d'abord assumer pleinement les responsabilités de la collectivité sur la qualité du bâti scolaire en offrant aux élèves et aux équipes pédagogiques un environnement attractif et agréable.

Le Programme Pluriannuel d'Investissement (PPI) des bâtiments, constitue un engagement fort de la Collectivité européenne d'Alsace pour construire l'avenir des jeunes alsaciens. Il prévoit de mener, dans certains collèges publics, des projets de restructuration durable, répondant aux différentes réglementations en vigueur (ADAP, sécurité-incendie, ERP...) et aux attentes fonctionnelles des usagers, tout en proposant des locaux performants sur le plan énergétique, sobres, faciles d'entretien et aux coûts d'exploitation optimisés.

Contexte du projet

Le projet doit permettre de remédier à l'ensemble des dysfonctionnements du site.

Les bâtiments sont vétustes et énergivores. Le site n'est plus aux normes règlementaires de sécurité-incendie et d'accessibilité, il souffre de problèmes fonctionnels (surfaces des salles de classe non-conformes au référentiel, problèmes de flux, absence de certains locaux scolaires, cuisine non-conforme), et les aménagements extérieurs (préau, abris vélo) ne permettent pas un fonctionnement optimal.

Le projet consiste à restructurer l'ensemble du site du collège de manière à proposer des locaux performants sur le plan énergétique, répondre aux différentes réglementations en vigueur (ADAP, sécurité incendie, etc.) et offrir des espaces scolaires conformes au référentiel académique.

Le périmètre de l'opération concerne principalement les bâtiments A et B qui regroupent l'essentiel des espaces d'enseignement, d'accompagnement à l'enseignement et de l'administration. Le restaurant scolaire sera entièrement restructuré et conservera une cuisine de production. Les espaces extérieurs seront améliorés. Le bâtiment des logements ainsi que les ateliers des agents ne sont pas concernés par le projet de restructuration.

Programme de l'opération d'extension/restructuration du collège

Le projet d'extension/restructuration comprend les travaux suivants :

- rénovation thermique de l'ensemble des bâtiments (objectif d'atteindre un niveau BBC) ;
- intégration de panneaux photovoltaïques ;
- création d'un îlot de fraîcheur.
- restructuration lourde du bâtiment A intégrant la construction d'un nouveau restaurant scolaire et l'administration ;
- restructuration lourde du bâtiment B externat et construction d'une extension ;
- mise aux normes complète du collège : accessibilité PMR et sécurité incendie ; établissement scolaire conforme au référentiel de capacité d'accueil de 300 élèves
- aménagements extérieurs (construction d'un préau et d'un garage à vélos, aménagement d'un parvis d'entrée sécurisé) ;

La dimension environnementale fait partie intégrante de ce projet, avec des objectifs de performance énergétiques conformes à la réglementation en vigueur.

Décomposition du coût global de l'opération arrêtée au stade études APD

TRAVAUX (valeur janvier 2020)	7 157 000 € HT
PRESTATIONS INTELLECTUELLES (valeur janvier 2020) (Etudes de conception, diagnostics, prestations intellectuelles)	910 000 € HT
DIVERS (valeur janvier 2020) (Mobilier, provisions pour révisions des prix, aléas et imprévus, taux de tolérance du contrat de maîtrise d'œuvre, publications, assurances, branchements aux réseaux des concessionnaires, ...)	2 743 000 € HT
TOTAL GENERAL HT	10 810 000 € HT
TOTAL GENERAL TTC	12 970 000 € TTC

Les dépenses relatives à la rénovation énergétique correspondent à environ 19% du budget global de l'opération, soit 2 054 000 € HT.

Planning de l'opération

Juin 2020 : notification du marché de maîtrise d'œuvre

Juillet 2020 – février 2023 : diagnostic / avant-projet sommaire / avant-projet définitif

Décembre 2022 : accord sur permis de construire

Mars – août 2023 : mission PRO/DCE

Septembre 2023 – Janvier 2024 : consultation des entreprises

1^{er} trimestre 2024 : démarrage des travaux (livraison 2027)

Situation juridique du collège et fiche collège

L'emprise du collège « Simone Veil », appartient aujourd'hui à la Collectivité Européenne d'Alsace.

L'emprise du collège représente une superficie d'environ 20 882 m², issue des parcelles cadastrées suivantes :



Le site est situé sur plusieurs parcelles dont la surface globale est de 20 882 m².

Références de la parcelle	Surface	Occupation
000 23 375	973 m ²	Logements du collège
000 23 426	18 622 m ²	Bâtiments A et B, ateliers
000 23 377	1 289 m ²	Parking bus scolaire

PLAN DE FINANCEMENT PRÉVISIONNEL DU PROJET

Précision : montants **H.T.**

IMPORTANT : Les postes de dépenses à détailler ci-dessous doivent correspondre aux thématiques retenues.

DÉPENSES (1)	MONTANT	RESSOURCES	MONTANT	%
Travaux	7 157 000	Aides publiques :		
Prestations intellectuelles	910 000	Union européenne (2)		
Divers	2 743 000	État - Dotation de soutien à l'investissement public 2020		
		État - DETR		
		État - FNADT (2)		
dont opération de rénovation énergétique : 2 054 000 € HT		État – Fonds Verts	1 643 200	15,20 %
		Collectivités territoriales :		
		- Région		
		- Département		
		- Groupement de communes (EPCI, PETR...)		
		- Autres : établissement public, aides publiques indirectes (2)		
		Sous-total Aides publiques	1 643 200	15,20 %
		Auto-financement :		
		- Fonds propres	9 166 800	84,80 %
		- Emprunts (2)		
		Autres (2)		
		sous-total	9 166 800	84,80 %
TOTAL	10 810 000	TOTAL :	10 810 000	100,00 %

(1) Recettes générées par l'investissement à déduire s'il y a lieu

(2) A préciser

Attention : les travaux en régie ne sont pas éligibles

Le service instructeur vérifiera l'existence des cofinancements publics présentés dans le cadre de l'opération tout au long de la réalisation de celle-ci.

Colmar, le 20 avril 2023

RENOVATION DU GYMNASÉ **AU COLLEGE THEODORE MONOD D'OTTMARSHEIM**

Contexte du projet

Le gymnase du collège Theodore Monod d'Ottmarsheim a été construit en 1967. Il n'a pas fait l'objet de rénovation depuis la dernière opération de 2000 consistant à une mise à niveau sommaire des vestiaires. Aujourd'hui les ouvrages d'étanchéités sont usés et présentent de nombreuses infiltrations. Les menuiseries extérieures en PVC et en polycarbonate sont vétustes et présentent, elles aussi, d'importants défauts d'étanchéité (AEV). L'équipement sportif ne dispose pas de ventilation mécanique et le système de chauffage au gaz de ville est sommaire et vétuste.

L'opération porte ainsi sur l'amélioration de l'enveloppe extérieure, la mise à niveau des installations techniques ainsi que la rénovation des différents locaux.

La surface de toiture du bâtiment est également propice à l'installation de panneaux photovoltaïques sur ce site.

L'objectif de la Collectivité européenne d'Alsace est de procéder à la réfection de l'étanchéité et des menuiseries extérieures, complétée de la mise en œuvre d'une isolation complète de l'enveloppe. La rénovation des locaux permettra également la mise en œuvre d'un système de ventilation et de chauffage afin d'améliorer les performances énergétiques du bâtiment. Enfin, il s'agit de s'inscrire dans la transition énergétique par le biais d'installation de panneaux photovoltaïques.

Programme de l'opération

Réfection à neuf de l'isolation thermique et du complexe d'étanchéité de toitures terrasses sur les trois volumes composant le gymnase, à savoir la salle de sport, les locaux vestiaires et les locaux annexes. (921 m²)

Isolation thermique améliorée des façades sur un développé d'environ 1 028 m² comprenant les menuiseries extérieures, à rupture de ponts thermiques en aluminium avec les éléments de protection solaire afin de réguler l'apport thermique et le flux lumineux.

Collectivité européenne d'Alsace

Hôtel du Département
Place du Quartier Blanc 67964 STRASBOURG Cedex 9

Hôtel du Département
100 Avenue d'Alsace 68000 COLMAR

03 69 49 39 29 | www.alsace.eu

Installation de panneaux photovoltaïques en toiture pour une production en autoconsommation et injection de l'éventuel surplus dans le réseau public sur une surface de toiture disponible de 588 à 700 m².

Le remplacement des installations de chauffage et de production d'eau chaude sanitaire et l'installation d'une ventilation double-flux pour l'ensemble des locaux.

La restructuration des locaux et des vestiaires/douches comprenant la mise à niveau des parachèvements et le remplacement des équipements électriques et sanitaires afin de réduire les consommations d'eau et d'électricité.

Coût du projet

La décomposition du coût global de l'opération arrêtée à ce stade est la suivante :

<i>TRAVAUX DE RENOVATION DE L'ENVELOPPE</i>	<i>410 000 € HT</i>
<i>CHAUFFERIE ET VENTILATION</i>	<i>200 000 € HT</i>
<i>PANNEAUX PHOTOVOLTAIQUES</i>	<i>70 000 € HT</i>
<i>RENOVATION LOCAUX</i>	<i>580 000 € HT</i>
<i>PRESTATIONS INTELLECTUELLES</i>	<i>150 000 € HT</i>
<i>ALEAS, REVISIONS, IMPREVUS</i>	<i>200 000 € HT</i>
<u>TOTAL GENERAL HT</u>	<u>1 610 000 € HT</u>
<u>TOTAL GENERAL TTC</u>	<u>1 932 000 € TTC</u>

Les travaux de rénovation énergétique représentent environ 54 % du budget de l'opération, soit 869 000 €HT.

Performance énergétique

Impacts attendus :

- Réaliser des économies d'énergie grâce au renforcement de l'isolation et à l'optimisation des équipements techniques.
- Pérenniser le bâti et les installations en vue de limiter l'impact carbone global du site.
- Réduire la consommation d'électricité en provenance du réseau, en produisant et auto consommant une part significative de l'énergie électrique directement sur le site, avec injection du surplus sur le réseau.
- Concrétiser l'engagement de la Collectivité européenne d'Alsace dans la transition énergétique.
- Contribuer au développement de filières locales dans le domaine du photovoltaïque et plus généralement du bâtiment.
- Produire localement une électricité d'origine renouvelable.
- Baisser les émissions de gaz à effet de serre liées à la production et au transport de l'électricité.

Gain de performance avant et après travaux

Consommation énergétique :

Consommations actuelles : 205 000 kWh/an

Objectif : 46 050 kWh/an

Economies d'énergie relative à l'isolation et au remplacement de la chaudière et des équipements électriques : 158 950 kWh/an

Réduction avant/après travaux : 77 %

L'étude est actuellement en phase DIA/APS. Ces valeurs seront confirmées en phase APD après l'étude d'approvisionnement en énergie et la simulation thermique dynamique.

Emission de Gaz à effet de serre (GES):

Ces valeurs seront données en phase APD.

Planning

Mars 2023 à Janvier 2024 :

Etudes par la maîtrise d'œuvre mandataire, dépôt du Permis de Construire

Rédaction des pièces marchés.

Février 2024 :

Consultations des entreprises

Mai 2024 à Septembre 2025 :

Exécution de l'ensemble des travaux sur le clos et couvert, les équipements techniques comprenant notamment les panneaux photovoltaïques et la rénovation intérieure des locaux.

PLAN DE FINANCEMENT PRÉVISIONNEL DU PROJET

Précision : montants **H.T.**

IMPORTANT : Les postes de dépenses à détailler ci-dessous doivent correspondre aux thématiques retenues.

DÉPENSES (1)	MONTANT	RESSOURCES	MONTANT	%
Travaux de rénovation enveloppe	410 000	Aides publiques :		
Chaufferie et ventilation	200 000	Union européenne (2)		
Panneaux photovoltaïque	70 000	État - Dotation de soutien à l'investissement public 2020		
Rénovation locaux	580 000	État - DETR		
Prestations intellectuelles	150 000	État - FNADT (2)		
Aléas, révisions, imprévus	200 000	État - Fonds Verts	695 000	43,17 %
		Collectivités territoriales :		
		- Région		
dont opération de rénovation énergétique :		- Département		
869 000 € HT		- Groupement de communes (EPCI, PETR...)		
		- Autres : établissement public, aides publiques indirectes (2)		
		Sous-total Aides publiques	695 000	43,17 %
		Auto-financement :		
		- Fonds propres	915 000	56,83 %
		- Emprunts (2)		
		Autres (2)		
		sous-total	915 000	56,83 %
TOTAL	1 610 000	TOTAL :	1 610 000	100,00 %

(1) Recettes générées par l'investissement à déduire s'il y a lieu

(2) A préciser

Attention : les travaux en régie ne sont pas éligibles

Le service instructeur vérifiera l'existence des cofinancements publics présentés dans le cadre de l'opération tout au long de la réalisation de celle-ci.

Colmar/Strasbourg, le 21 avril 2023

RENOVATION DE L'ANCIEN BATIMENT DU COLLEGE WOLF MULHOUSE



Contexte du projet

Le collège Wolf de Mulhouse a été construit en 1902. Son bâtiment historique a été complété dans les années 1990 par une première extension et en 2012 par une seconde extension, exclusivement dédiée à l'administration de l'établissement. Le bâtiment historique n'a été concerné, durant ces opérations successives, uniquement par des mises en conformités. Aujourd'hui les équipements de chauffage sont vétustes, tout comme les parachevements intérieurs. Le bâtiment ne dispose pas de ventilation mécanique.

L'opération porte également sur une nouvelle extension afin d'accueillir les sanitaires élèves.

L'objectif principal de la Collectivité européenne d'Alsace, au-delà d'une nouvelle mise en conformité au titre de l'accessibilité et de la sécurité incendie, est de procéder au remplacement des chaudières tout en optimisant la distribution et la régulation. Il s'agit également de mettre en œuvre une ventilation double flux et de profiter de la rénovation des parachevements pour mettre en œuvre une isolation par l'intérieur, l'établissement étant en secteur sauvegardé.

Collectivité européenne d'Alsace

Hôtel du Département
Place du Quartier Blanc 67964 STRASBOURG Cedex 9

Hôtel du Département
100 Avenue d'Alsace 68000 COLMAR

03 69 49 39 29 | www.alsace.eu

Programme de l'opération

Améliorations- fonctionnelles et techniques de l'ancien bâtiment afin de mettre en œuvre une isolation thermique par l'intérieur, de nouveaux équipements de distribution de chauffages, un réseau de ventilation double-flux et la mise en niveau des luminaires actuellement en sources fluorescentes.

La redistribution des locaux vise à optimiser des surfaces dans cet établissement de centre urbain. Ces travaux impactent 1704 m².

Les équipements de production de chauffage, actuellement des chaudières au gaz, seront remplacés ainsi que la régulation de l'établissement (puissance actuelle de 590 kW).

La construction du bloc sanitaires élèves (bâtiment neuf), le remplacement du SSI et le ravalement de façades historiques complètent l'opération, sans impact sur le bilan globale énergétique.

Coût du projet

La décomposition du coût global de l'opération arrêtée à ce stade est la suivante :

<i>NOUVEAU BLOC SANITAIRES (INDEPENDANT DE LA RENO.)</i>	<i>373 200 € HT</i>
<i>RAVALEMENT DES FACADES</i>	<i>135 628 € HT</i>
<i>RENOVATION INTERIEURE AVEC ISOLATION</i>	<i>925 473 € HT</i>
<i>MISE A NIVEAU CHAUFFAGE ET VENTILATION</i>	<i>870 000 € HT</i>
<i>MISE A NIVEAU SSI</i>	<i>102 000 € HT</i>
<i>PRESTATIONS INTELLECTUELLES</i>	<i>220 000 € HT</i>
<i>RESTATIONS INTELLECTUELLES+DIVERS</i>	<i>340 000 € HT</i>

(Maîtrise d'œuvre, aléas et imprévus, provisions pour revisions prix)

<u>TOTAL GENERAL HT</u>	<u>2 966 301 € HT</u>
<u>TOTAL GENERAL TTC</u>	<u>3 559 561 € TTC</u>

Les travaux de rénovation énergétique représentent environ 55% du montant global de l'opération, à savoir 1 631 000 € HT.

Performance énergétique

Impacts attendus :

- Réaliser des économies d'énergie grâce au renforcement de l'isolation et à l'optimisation des équipements techniques.
- Pérenniser le bâti et les installations en vue de limiter l'impact carbone global du site.

Gain de performance avant et après travaux

Consommation énergétique :

L'étude est actuellement phase DIA/APS. Les valeurs seront renseignées en phase APD après l'étude d'approvisionnement en énergie et la simulation thermique dynamique.

Emission de Gaz à effet de serre (GES):

Ces valeurs seront données en phase APD.

Planning

De Février à Décembre 2023 :

Etudes par la maîtrise d'œuvre mandataire, dépôt du Permis de Construire
Rédaction des pièces marchés.

Janvier 2024 :

Consultations des entreprises

Avril 2024 à Septembre 2025 :

Exécution de l'ensemble des travaux sur le clos et couvert, les équipements techniques comprenant notamment les panneaux photovoltaïques et la rénovation intérieure des locaux.

PLAN DE FINANCEMENT PRÉVISIONNEL DU PROJET

Précision : montants **H.T.**

IMPORTANT : Les postes de dépenses à détailler ci-dessous doivent correspondre aux thématiques retenues.

DÉPENSES (1)	MONTANT	RESSOURCES	MONTANT	%
Travaux	2 406 301	Aides publiques :		
Prestations intellectuelles	220 000	Union européenne (2)		
Aléas et révisions	340 000	État - Dotation de soutien à l'investissement public 2020		
		État - DETR		
		État - FNADT (2)		
dont coût de rénovation thermique : 1 631 000 €HT		État – Fonds Verts	1 304 800	43,99 %
		Collectivités territoriales :		
		- Région		
		- Département		
		- Groupement de communes (EPCI, PETR...)		
		- Autres : établissement public, aides publiques indirectes (2)		
		Sous-total Aides publiques	1 304 800	43,99 %
		Auto-financement :		
		- Fonds propres	1 661 501	56,01 %
		- Emprunts (2)		
		Autres (2)		
		sous-total	1 661 501	56,01 %
TOTAL	2 966 301	TOTAL :	2 966 301	100,00 %

(1) Recettes générées par l'investissement à déduire s'il y a lieu

(2) A préciser

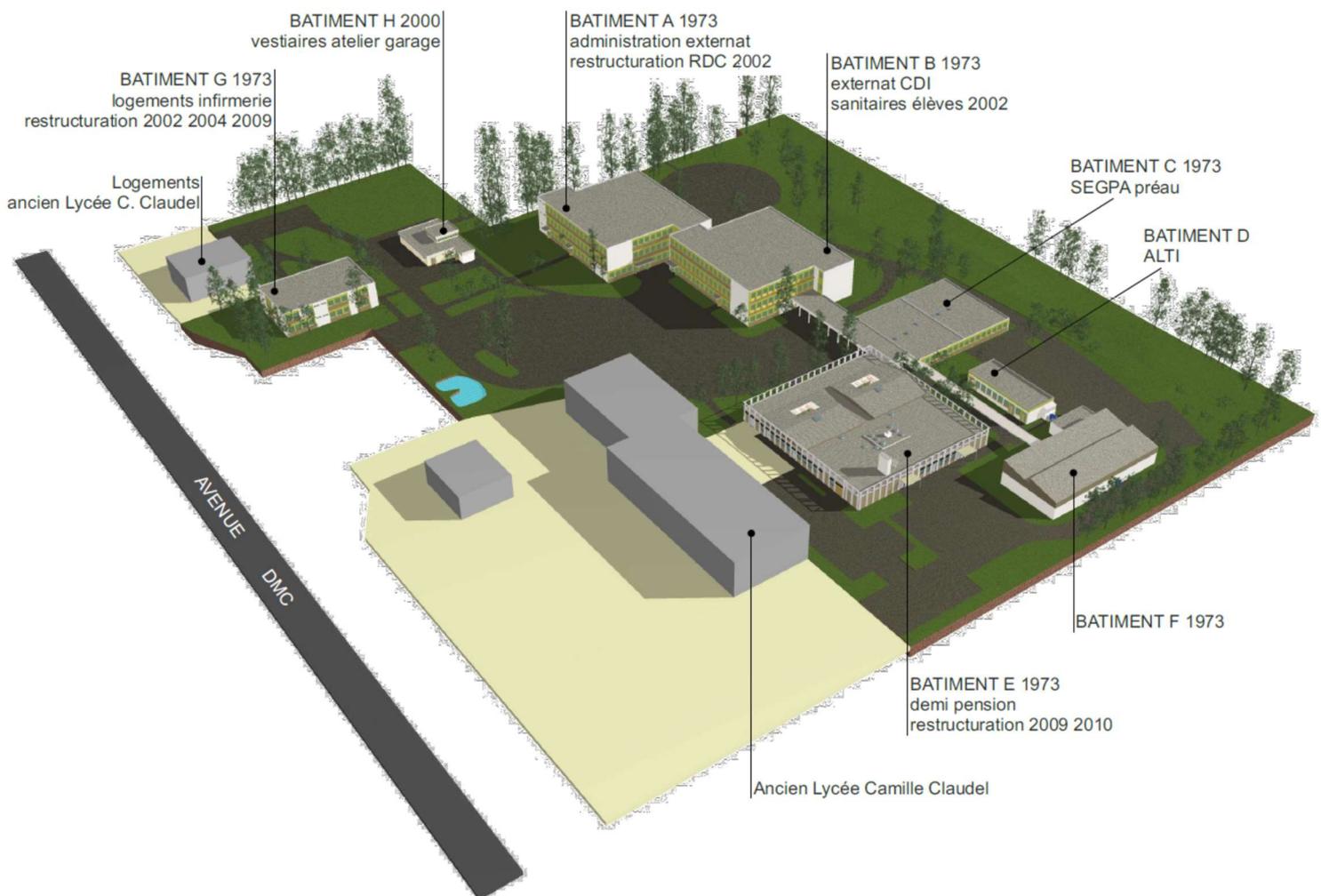
Attention : les travaux en régie ne sont pas éligibles

Le service instructeur vérifiera l'existence des cofinancements publics présentés dans le cadre de l'opération tout au long de la réalisation de celle-ci.

Direction de l'Immobilier
et des Moyens Généraux

Colmar, le 20 avril 2022

RECONSTRUCTION DU COLLEGE FRANCOIS VILLON A MULHOUSE



La Collectivité européenne d'Alsace s'est engagée dans une démarche concertée avec ses partenaires, dont notamment l'Education Nationale, pour adapter sa politique en faveur des collèges aux enjeux actuels et créer les meilleures conditions de réussite pour chaque collégien.

Favoriser la réussite éducative, c'est d'abord assumer pleinement les responsabilités de la Collectivité sur la qualité du bâti scolaire en offrant aux élèves et aux équipes pédagogiques un environnement attractif et agréable.

La Collectivité européenne d'Alsace s'est ainsi dotée de son nouveau Programme Pluriannuel de Modernisation Immobilière des Collèges dont les travaux sont prévus de s'échelonner sur la période 2022-2030.

Contexte du projet

Le collège François VILLON jouit d'une situation géographique particulière, situé au Nord-Ouest de l'agglomération Mulhousienne, dans le quartier nommé Brustlein, quartier d'habitat principalement ouvrier et peu densément peuplé.

Le collège est classé en zone de Réseau d'Education Prioritaire Renforcé REP+.

Il est composé de huit bâtiments disséminés sur le site. Les constructions les plus anciennes datent des années 70 et présentent à ce jour des désordres structurels avérés.

Les principaux dysfonctionnements identifiés pour ce collège sont:

- vétusté générale des bâtiments qui n'ont pas été restructurés depuis la construction de l'établissement ;
- bâtiments très énergivores du fait de l'absence d'isolation thermique et de ventilation mécanique dans les bâtiments ;
- accessibilité PMR inexistante;
- fonctionnalité générale des espaces non satisfaisante, qui ne répond plus aux exigences pédagogiques actuelles.

Suite à différents diagnostics, étude de différents scénarii de faisabilité, la Collectivité a décidé de s'orienter vers un projet de déconstruction et reconstruction de l'ensemble des bâtiments conforme à la Réglementation Energétique 2020. Seul le bâtiment demi-pension, restructuré en 2010 sera conservé en l'état et sera à intégrer au futur aménagement du site.

Par ailleurs, la concertation avec la Ville de Mulhouse a abouti à élargir le projet :

- A la reconstruction, sous maîtrise d'ouvrage Ville de Mulhouse, du gymnase Euronef à proximité immédiate
- Aux espaces paysagers environnants également sous maîtrise d'ouvrage Ville de Mulhouse, selon leur plan guide de reconversion du site DMC

Programme de l'opération de déconstruction / reconstruction du collège

La capacité du collège restera inchangée à 800 élèves, SEGPA, ULIS et UPE2A compris.

La composition du futur établissement a été définie de la manière suivante:

- Locaux d'enseignements:
 - 24 salles banalisées,
 - 6 salles banalisées et 3 ateliers dédiés à la SEGPA,
 - 2 salles banalisées dédiées à l'ULIS
 - 5 salles de sciences,
 - 3 salles de technologie,
 - 3 salles dédiées aux arts,
 - 2 salles informatiques.

- Locaux annexes : CDI, vie scolaire, sanitaires élèves, médecine scolaire, administration, salle polyvalente, locaux enseignants.
- Locaux techniques: sanitaires élèves, locaux agents, locaux de propreté, locaux de stockage, ascenseurs;
- Logements de fonction: 4F4, 4 garages VL;
- Espaces extérieurs: cours de récréation, préau, local casiers, parkings voitures et cycles, clôtures, accès.
- Demi-pension : Conservée en l'état (restructurée en 2010)

Soit un total de 7 500 m².

Montant global de l'opération

Travaux	16 895 688 € HT
Prestations intellectuelles (maîtrise d'œuvre, bureau de contrôle, SPS, études de sols ...)	1 964 919 € HT
Mobiliers, transfert Claudel, frais divers ...	655 000 € HT
Provision pour aléas (2% du montant travaux)	337 913 € HT
Provision pour taux de tolérance contractuels (2% en phase étude et 2% en phase travaux du montant travaux)	675 827 € HT
Provision pour actualisation/révision des prix Enveloppe pour actualisation et révisions des prix, de septembre 2022 jusqu'à la fin de l'opération (4%/an)	1 055 980 € HT
Assurances et publications	365 435 € HT

Total général : 21 951 500 € HT soit 26 341 800 € TTC, valeur fin opération.

Démarche environnementale

Les performances énergétiques, environnementales et sanitaires des bâtiments neufs devront répondre à des objectifs :

- d'économies d'énergie
- de limitation de l'empreinte carbone
- de recours à des matériaux issus de ressources renouvelables
- d'incorporation de matériaux issus du recyclage
- de recours aux énergies renouvelables
- d'amélioration de la qualité de l'air intérieur

L'ambition du Département est de réaliser un bâtiment d'enseignement particulièrement performant, qui sera conforme à la dernière réglementation thermique et environnementale RE 2020.

Le projet comporte un volet « bilan énergétique » qui vise à atteindre l'énergie positive et un volet « analyse du cycle de vie » qui permet d'estimer les émissions de gaz à effet de serre du projet.

Le bâtiment à énergie positive réduit la consommation d'énergie non renouvelable, intègre des systèmes de régulation fiables et performants et renforce le recours aux énergies renouvelables.

Le bâtiment à faible empreinte carbone réduit les émissions de gaz à effet de serre sur l'ensemble du cycle de vie et demande un effort bas-carbone sur la construction et l'exploitation du bâtiment.

Planning de l'opération

Octobre 2021 – mars 2022 : consultation de maîtrise d'œuvre

Mai 2022 – Avril 2023 : diagnostic/avant-projet sommaire/avant-projet définitif

Juin 2023 : dépôt du permis de construire

Juillet 2023 : démarrage des travaux de déconstruction

Septembre 2025 : livraison phase 1 - externat et SEGPA

Septembre 2026 : livraison phase 2 - atelier agents et logements

Situation juridique du collège et fiche signalétique

La Collectivité européenne d'Alsace assume l'ensemble des droits et devoirs du propriétaire dans le cadre du transfert de compétences formalisé par procès-verbal, signé en date du 1^{er} septembre 1985 avec la Ville de MULHOUSE.

L'emprise du collège représente actuellement une superficie d'environ 287 ares, issue de la parcelle aujourd'hui cadastrée section HD n° 164.

La nouvelle emprise du projet collège /gymnase sera d'environ 262 ares.

PLAN DE FINANCEMENT PRÉVISIONNEL DU PROJET

Précision : montants **H.T.**

IMPORTANT : Les postes de dépenses à détailler ci-dessous doivent correspondre aux thématiques retenues.

DÉPENSES (1)	MONTANT	RESSOURCES	MONTANT	%
Travaux	16 895 700	Aides publiques :		
Prestations intellectuelles	1 964 900	Union européenne (2)		
Mobiliers, frais divers	655 800	État - Dotation de soutien à l'investissement public 2020		
Assurances et publications	365 400	État - DETR		
Aléas	337 900	État - FNADT (2)		
Taux de tolérance	675 800	État – DSID 2023	4 600 000	20,96 %
Actualisations et révisions	1 056 000	Collectivités territoriales :		
		- Région		
		- Département		
		- Groupement de communes (EPCI, PETR...)		
		- Autres : établissement public, aides publiques indirectes (2)		
		Sous-total Aides publiques	4 600 000	20,96 %
		Auto-financement :		
		- Fonds propres	17 351 500	79,04 %
		- Emprunts (2)		
		Autres (2)		
		sous-total	17 351 500	79,04 %
TOTAL	21 951 500	TOTAL :	21 951 500	100,00 %

(1) Recettes générées par l'investissement à déduire s'il y a lieu

(2) A préciser

Attention : les travaux en régie ne sont pas éligibles

Le service instructeur vérifiera l'existence des cofinancements publics présentés dans le cadre de l'opération tout au long de la réalisation de celle-ci.

COMMUNE DE CHATENOIS
RD 1059/RN 59
Création d'une aire de covoiturage

PROJET

Notice de présentation



1. Objet et caractéristiques les plus importantes du projet

1.1. Objet

La présente notice a pour objet de décrire le projet d'aménagement d'une aire de covoiturage de véhicules légers au carrefour entre la RN 59 et la RD 1059, dans l'emprise publique dans laquelle s'inscrivent les deux voies routières précitées. Les places de parking pourront être intégralement couvertes par des ombrières photovoltaïques.



La RN59 a été aménagée à 2 x 2 voies dans son emprise existante entre l'A35 et son intersection avec la RD1059.

Ce tracé sera prolongé par une route à 2 x 1 voie devant constituer le contournement de Châtenois, autorisé par l'arrêté ministériel de Déclaration d'Utilité Publique du 10 octobre 2012.

L'aire de stationnement, d'une capacité de 174 places, sera accessible directement depuis la RD 1059 :

- ➔ L'accès est situé à 30 mètres environ après la sortie du giratoire et est mutualisé avec le débouché du chemin situé dans le domaine public et servant à la desserte agricole.
- ➔ La sortie de la zone de stationnement se fera sur la RD 1059, au même endroit, en direction de Sélestat uniquement. Un demi-tour au giratoire situé à 400 mètres environ, au carrefour d'accès au Parc d'Activités Intercommunal du Giessen, permet de revenir vers la RN 59.

1.2. Principales raisons pour lesquelles, notamment, du point de vue de l'environnement, le projet a été retenu

Le projet se situe sur un terrain déjà anthropisé (cf photos ci-dessous) comportant des anciennes voiries en enrobés, en partie issues du délaissé de la RN59 et d'une zone de stockage de glissières béton.



Ce terrain a également servi au stockage de matériaux et déblais pour le chantier de la déviation.



1.3. Motifs et considérations qui justifient le caractère d'intérêt général du projet

La voiture individuelle reste le mode de transport prédominant dans les territoires périurbains et ruraux.

La dernière enquête mobilité réalisée en 2019 dans le Bas-Rhin par l'Agence de Développement et d'Urbanisme de l'Agglomération Strasbourgeoise (ADEUS) dénombrait près de 310 000 déplacements par jour sur le SCOT de Sélestat, en hausse de 25% en 10 ans, avec une part écrasante de la voiture utilisée dans près de 60% des déplacements.

Bien que le territoire dispose d'une bonne offre ferroviaire vers Strasbourg ou Colmar, la voiture reste privilégiée pour les trajets du quotidien en raison de sa flexibilité, de sa rapidité et de son confort.

Néanmoins, les pouvoirs publics et les employeurs s'efforcent depuis plusieurs années à trouver des solutions pour développer un usage partagé de la voiture. Réduire le budget « transport » des ménages, lutter contre le réchauffement climatique, améliorer le bien-être des salariés, réduire le coût du stationnement pour les entreprises sont autant d'arguments en faveur du covoiturage.

Le succès de l'application Blablacar au début des années 2010 a été un détonateur à l'origine du boom de la pratique. Mais Blablacar reste une solution pour le covoiturage longue distance et les marges de progrès les plus importantes sont sur le court-voiturage, essentiellement domicile-travail et études.

Précurseur, le Conseil Départemental du Bas-Rhin s'est doté, en 2013, d'un schéma départemental de covoiturage afin d'encourager une pratique locale en plein développement à cette époque.

En quelques années, le territoire est passé d'une dizaine d'aires de covoiturage officielles à un maillage actuel de l'ordre de 90 aires et de plus de 1 200 places réservées en 2021 dans le Bas-Rhin.

Le maillage s'est considérablement étoffé avec l'aménagement d'aires structurantes de grande capacité, aux abords des axes autoroutiers (A35, A4), et complété par un maillage d'aires secondaires sur des parkings existants (parkings de supermarchés ou appartenant à des communes) à l'aide d'une signalisation adaptée.

Le SCOT de Sélestat dispose actuellement de 10 aires de covoiturage pour plus de 110 places réservées au covoiturage. Cependant, aucune aire structurante à forte capacité n'a encore pu être aménagée aux abords de l'A35, ce qui occasionne régulièrement du stationnement anarchique voire sauvage sur l'aire de Châtenois et ses abords. Les comptages effectués régulièrement sur place montrent une sur-occupation par rapport à la capacité du parking.

Aire de covoiturage, actuelle, située non loin de l'échangeur n°17, entre A35 et RN59, sur la commune de Châtenois.

Ce parking, d'une capacité de 25 véhicules légers, connaît un fort taux d'occupation en permanence, voire une saturation avec du stationnement anarchique en périphérie.



Les besoins en matière d'aires de covoiturage sont constants, notamment sous l'effet de l'augmentation des prix du carburant qui amène les automobilistes à trouver des alternatives moins coûteuses, dont le covoiturage, mais aussi sous l'effet de la hausse du trafic routier lié à la mise en place du contournement du Châtenois et des politiques en matière d'amélioration de la qualité de l'air et de la santé publique.

Les Zones à Faibles Emissions (ZFE) instaurées dans l'Eurométropole de Strasbourg depuis le 1er janvier 2022 et à horizon 2025 sur le territoire de Mulhouse Alsace Agglomération nécessitent de repenser nos déplacements avec des modes de transport plus écologiques et une massification du recours aux modes alternatifs, qu'il s'agisse des transports collectifs ferroviaires ou urbains, du vélo ou du covoiturage.

Les territoires périphériques comme le SCOT de Sélestat vont être particulièrement impactés par ces mesures dans les prochaines années, notamment par les ménages et professionnels n'ayant pas de véhicule compatible avec la vignette Crit'Air 0 ou Crit'Air 1. Ces derniers devront stationner en périphérie et emprunter un mode de transport alternatif pour accéder aux métropoles.

Ces évolutions vont imposer la mise en place de mesure d'accompagnement comme un réseau express métropolitain en déploiement sur l'Eurométropole de Strasbourg et, en complément, des systèmes d'intermodalité et de rabattement efficaces, avec des parkings-relais et des aires de covoiturage à forte capacité, densifiées sur le territoire et connectées au réseau de bus urbain ou de car interurbain (plateforme intermodale).

En complément des aires de covoiturage, les territoires et les entreprises proposent des solutions pour mettre en relation les conducteurs et passagers intéressés, soit par des applications numériques facilitant le covoiturage domicile-travail, soit par des animations en entreprise ou encore par des systèmes d'auto-stop organisé ou de lignes de covoiturage. Le gouvernement a également instauré le forfait mobilité durable en 2020 qui autorise les employeurs à indemniser les trajets de covoiturage domicile-travail pour leurs salariés.

La mise en place de lignes de covoiturage est à l'étude par la Collectivité européenne d'Alsace. Pensées comme des lignes de bus classiques, elles permettent à un conducteur de prendre en charge des passagers à des arrêts identifiés et en instantané, sans mise en relation préalable. Ces systèmes prometteurs fonctionnent déjà en Alsace, dans le Pays du Sundgau et dans la Vallée de Kaysersberg. L'étude menée par la CeA identifie plusieurs axes à fort potentiel, particulièrement dans le Nord Alsace et autour de l'Eurométropole Strasbourg. Un déploiement en Alsace Centrale n'est pour l'instant pas privilégié mais un potentiel existe depuis les vallées vers Sélestat.

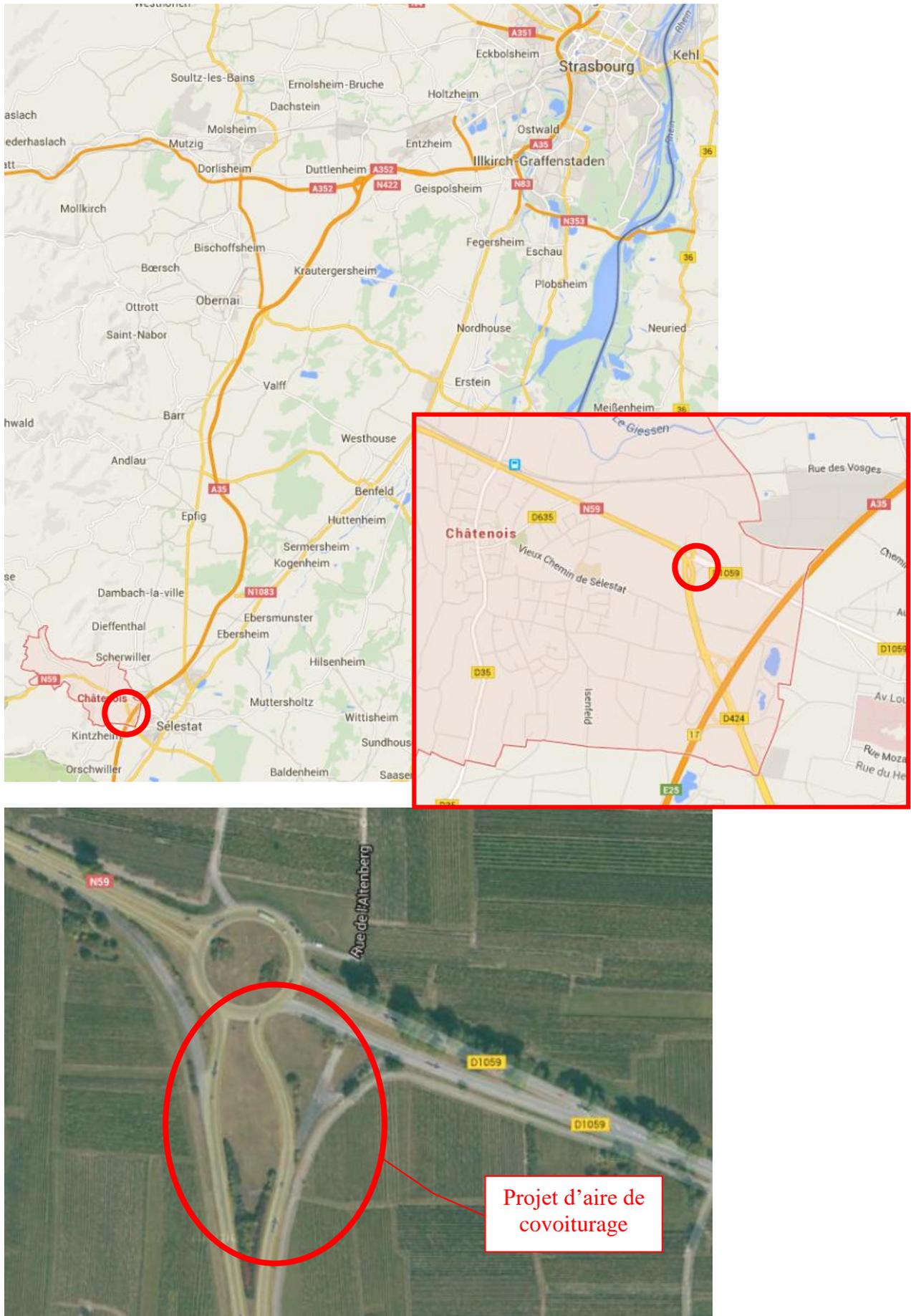
1.4. Eléments financiers – Estimation des travaux

Aménagement du parking + voirie	320 000 € HT
Arrêt de bus	25 000 € HT
Aménagement - Plantations	30 000 € HT
Signalisation - Marquage	15 000 € HT
<u>Equipements :</u>	
➤ Abri à vélo sécurisé	40 000 € HT
➤ Abri piétons x 2	8 000 € HT
➤ Portique x 2	3 000 € HT
➤ Eclairage public (option solaire)	30 000 € HT
➤ Borne de distribution d'énergie	9 000 € HT
Ombrières avec panneaux photovoltaïques	1 400 000 € HT
Total aménagement	1 900 000 € HT

1.5. Calendrier prévisionnel

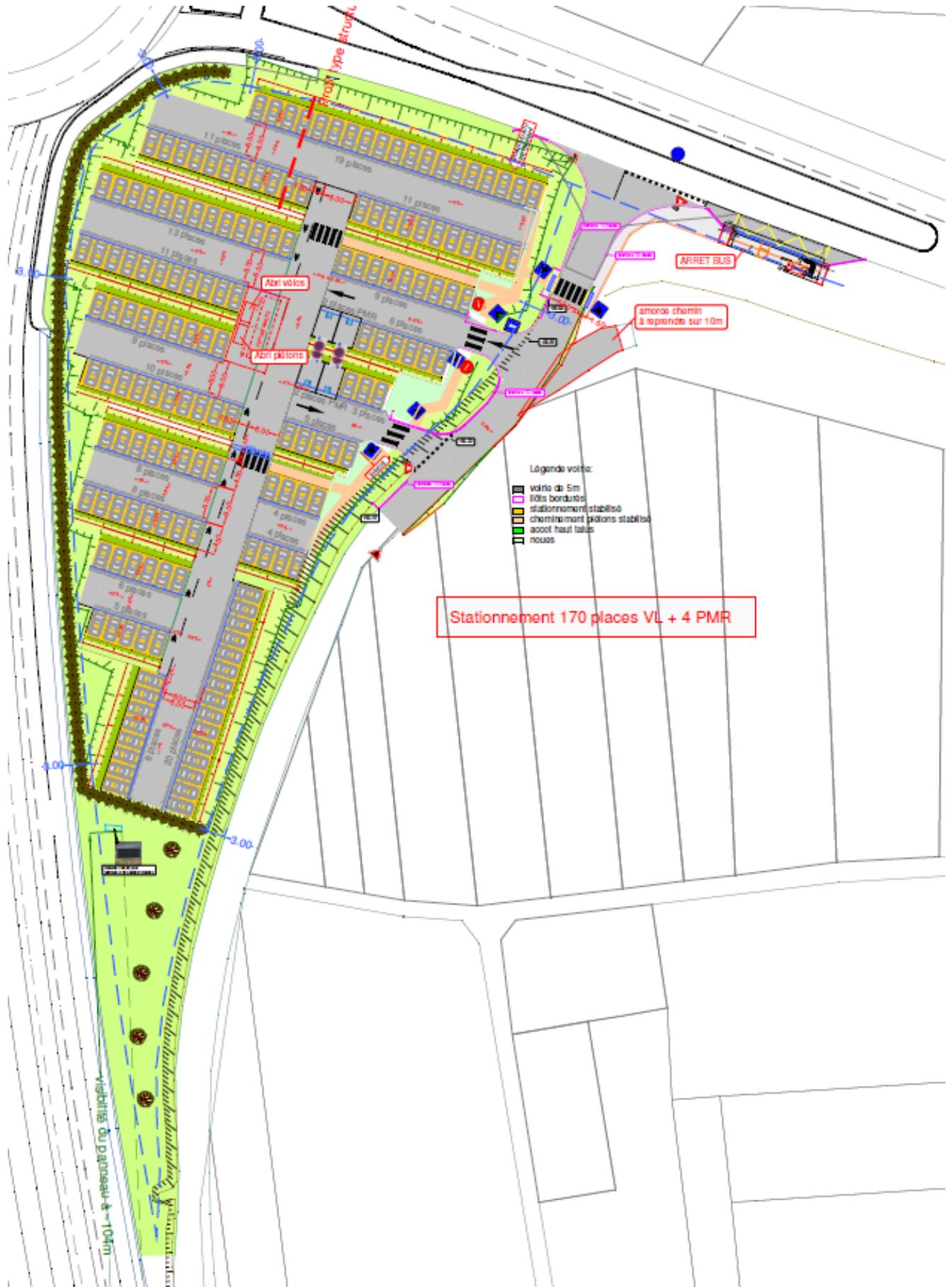
Etudes	en cours jusqu'à décembre 2023
Rédaction du DCE	janvier -février 2024
Consultation des entreprises –attribution	mars-avril 2024
Travaux	mai – octobre 2024.

2. Le plan de situation



3. Description du projet

3.1 Plan masse



3.2. Géométrie

Le parking est situé en recul de 3,00 m des chaussées existantes (RN59 et RD1059)

La voie d'accès à l'aire de covoiturage est mutualisée avec le débouché du chemin de desserte agricole, perpendiculaire à la RD1059. Elle fera l'objet d'un régime de priorité afin de sécuriser les échanges.

Un arrêt de bus, implanté le long de la RD 1059 complétera la fonction multimodale de cette aire.

Dimensions :

Largeur de la chaussée (gris) : 5,00 m

Surface de chaussée interne : 2 858 m²

Dimension d'une place de stationnement : 2,50 m x 5,00 m

Largeur du cheminement piétons (orange) : 2,00m

Nombre de places : 170 places pour véhicules légers + 4 places pour personnes à mobilité réduite

PM : Le nombre de places de stationnement PMR est fixé à 2 % du nombre total de places prévues pour le public (...) arrondi à l'unité supérieure (Cf. Arrêté du 20 avril 2017), soit 4 places.

3.3. Matériaux

La bande de roulement de la voie de desserte sera en enrobés, sur une largeur de 5 m augmentée de 50 cm de part et d'autre, pour éviter les ornières liées à la giration.

La zone de stationnement sera réalisée en matériau perméable pour permettre l'infiltration des eaux pluviales.

Le cheminement piétons sera également réalisé en matériau perméable, mais de couleur différente, afin de le distinguer de la zone de stationnement.

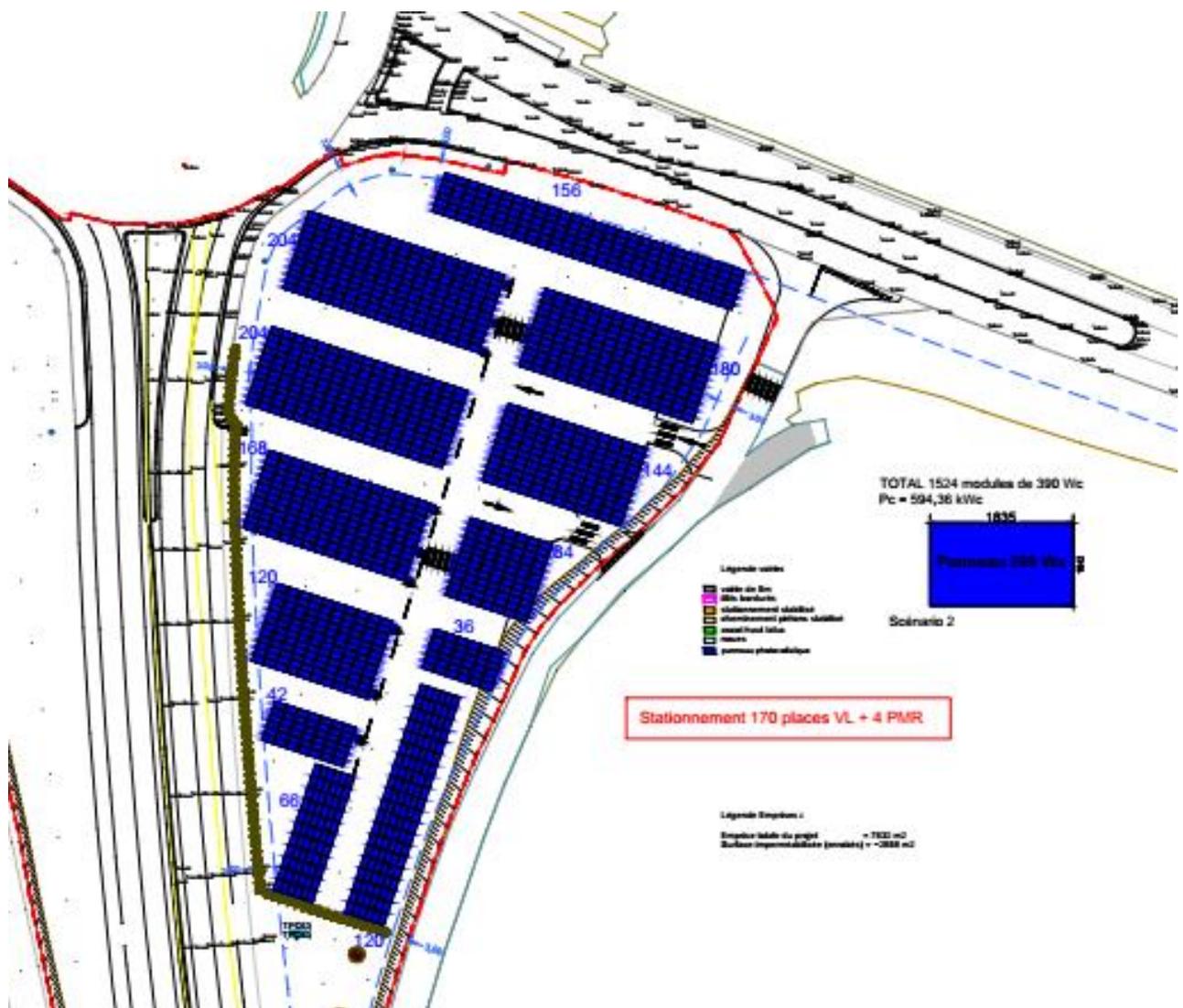
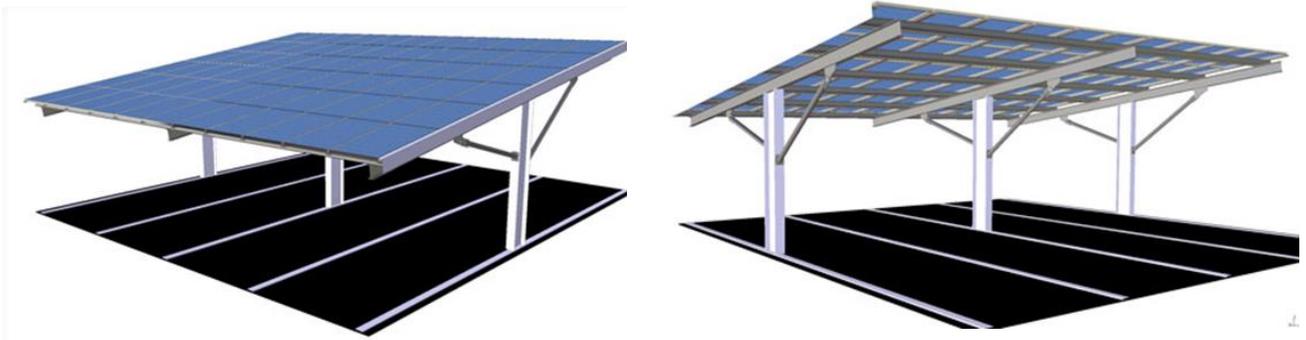
3.4. Ombrières photovoltaïques

L'ensemble des places de stationnement, soit 2 175 m², sera recouvert d'ombrières photovoltaïques permettant la production d'énergie solaire, sur ce parking disposant d'un gisement intéressant du fait de sa situation en milieu ouvert et exposé favorablement. De plus, cette couverture limitera l'effet de points réfléchissants, ce qui favorise l'intégration du parking dans le site.

Le projet prévoit des ombrières orientées à 20° Sud et d'autres à 70° Ouest, d'où un potentiel photovoltaïque de près de 600 kWc.

La mise en place d'ombrières photovoltaïques permet désormais de se mettre en conformité avec l'**Article 40 de la loi n°2023-175 du 10 mars 2023 relative à l'accélération de la production d'énergies renouvelables**.

En effet, Les parcs de stationnement extérieurs dont la superficie est supérieure à 1500m² doivent s'équiper d'ombrières intégrant un procédé de production d'énergies renouvelables sur la totalité de leur partie supérieure assurant l'ombrage, sur au moins la moitié de la superficie des parcs.



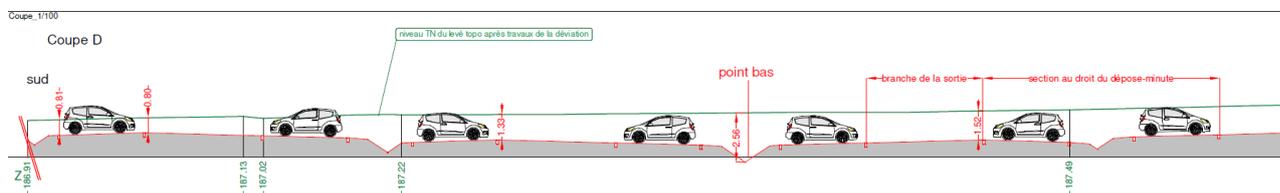
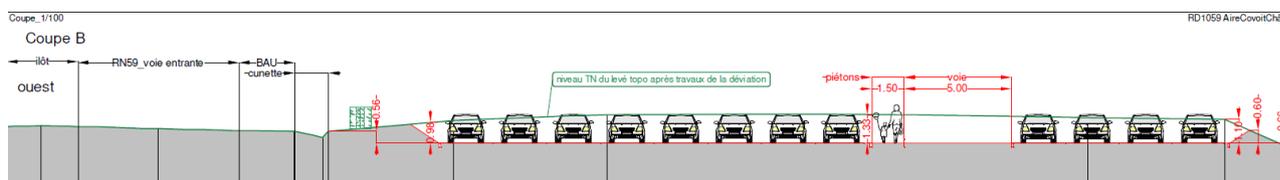
3.5. Gestion des eaux pluviales :

Les eaux pluviales seront infiltrées au droit des places de stationnement mais également dans les noues, après collecte à l'égout des ombrières.

3.6. Insertion paysagère :

Afin d'en limiter l'impact visuel et la gêne occasionnée par les phares des véhicules en cours de stationnement, la plate-forme actuelle sera abaissée d'un mètre à 1,50 mètres environ par rapport au terrain naturel actuel et les abords du parking seront végétalisés.

L'aire sera plantée d'une haie de charmille ou équivalent sur tout le pourtour pour séparer le parking des routes mais également pour créer un écran visant à limiter la gêne occasionnée par les phares des véhicules.



Sur l'espace situé au sud, des arbres d'essences adaptées au contexte local (tilleul, érable, ...) viendront créer un écran qui limitera l'impact visuel depuis l'échangeur A35/RN59.

4. Enjeux environnementaux

4.1. Description du site

Le projet se situe sur un terrain déjà anthropisé, issu d'un délaissé routier, suite au nouveau tracé de la déviation de Châtenois, et d'un délaissé plus ancien ayant servi ensuite au stockage de glissières en béton armé.

Le terrain a également servi au stockage de matériaux et déblais pour le chantier de la déviation de Châtenois (2019-2020). Une partie des matériaux de déblai, égalisés sur place, seront évacués pour être réutilisés sur la tranche à venir du chantier de déviation de Châtenois.

4.2. Incidences

L'emprise du projet est située en zone AOC viticole, mais n'est pas exploitée, conformément à la description de l'usage du terrain faite ci-dessus. De manière générale, le projet n'impacte pas les surfaces agricoles, ni la forêt.

Il est également sans incidences pour :

- Natura 2000 dont l'emprise est distante de plus de 2,9 km du site FR4201803 Val de Villé et Ried de la Schernetz, situé sur les bans de Scherwiller et Dieffenthal, et de plus de 2,9 km du site FR4212813 Ried de Colmar à Sélestat, sur le ban de Sélestat ;
- La ZNIEFF de type 1 « Ried centre », qui est distante de 2 km ;
- Les corridors écologiques nationaux et régionaux, distants de 750 m à 1 km.

Il n'impacte pas de zone humide, ni de réserve naturelle, ni de forêt de protection et n'est pas soumise à un arrêté de protection du biotope.

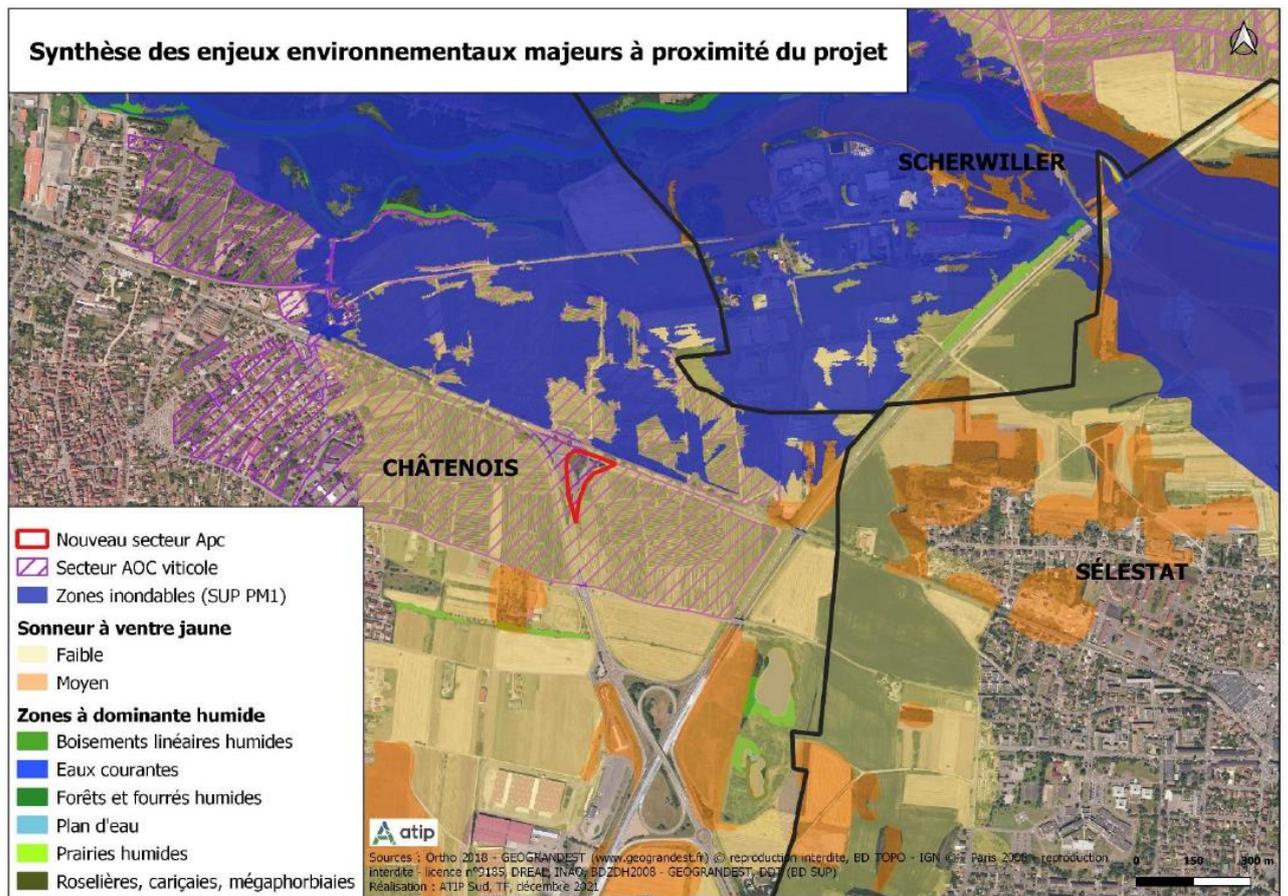
Elle s'inscrit dans une zone d'habitat à faible enjeu pour le crapaud sonneur à ventre jaune. Toutes les précautions seront prises lors des travaux pour éviter la colonisation des ornières (comblement des ornières en fin de journée, pose de filets le cas échéant)

Par ailleurs, le projet est situé sur une zone couverte par le Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement (PPBE État) du Bas-Rhin, publié par arrêté préfectoral le 28 juin 2019.

Les trafics ne seront ni plus élevés, ni plus faibles dans cette zone, déjà située au carrefour d'axes routiers importants. Pour ces raisons, le bruit n'évoluera pas du fait du projet, ni les rejets dans l'air, ni les émissions lumineuses liées aux phares des voitures essentiellement.

L'enjeu du projet est de participer à la réduction des trafics et des rejets à l'échelle globale en favorisant le covoiturage.

4.3. Synthèse



PLAN DE FINANCEMENT PRÉVISIONNEL DU PROJET

Précision : montants **H.T.**

IMPORTANT : Les postes de dépenses à détailler ci-dessous doivent correspondre aux thématiques retenues.

DÉPENSES (1)	MONTANT	RESSOURCES	MONTANT	%
Aménagement du parking + voirie	320 000	Aides publiques :		
Arrêt de bus	25 000	Union européenne (2)		
Aménagement - Plantations	30 000	État - Dotation de soutien à l'investissement public		
Signalisation - Marquage	15 000	État - DETR		
Equipements :		État - FNADT (2)		
Ø Abri à vélo sécurisé	40 000	État – Fonds Verts	950 000	50,00 %
Ø Abri piétons x 2	8 000	Collectivités territoriales :		
Ø Portique x 2	3 000	- Région		
Ø Eclairage public (option solaire)	30 000	- Département		
Ø Borne de distribution d'énergie	9 000	- Groupement de communes (EPCI, PETR...)		
Ombrières avec panneaux photovoltaïques	1 420 000	- Autres : établissement public, aides publiques indirectes (2)		
		Sous-total Aides publiques	950 000	50,00 %
		Auto-financement :		
		- Fonds propres	950 000	50,00 %
		- Emprunts (2)		
		Autres (2)		
		sous-total	950 000	50,00 %
TOTAL	1 900 000	TOTAL :	1 900 000	100,00 %

(1) Recettes générées par l'investissement à déduire s'il y a lieu

(2) A préciser

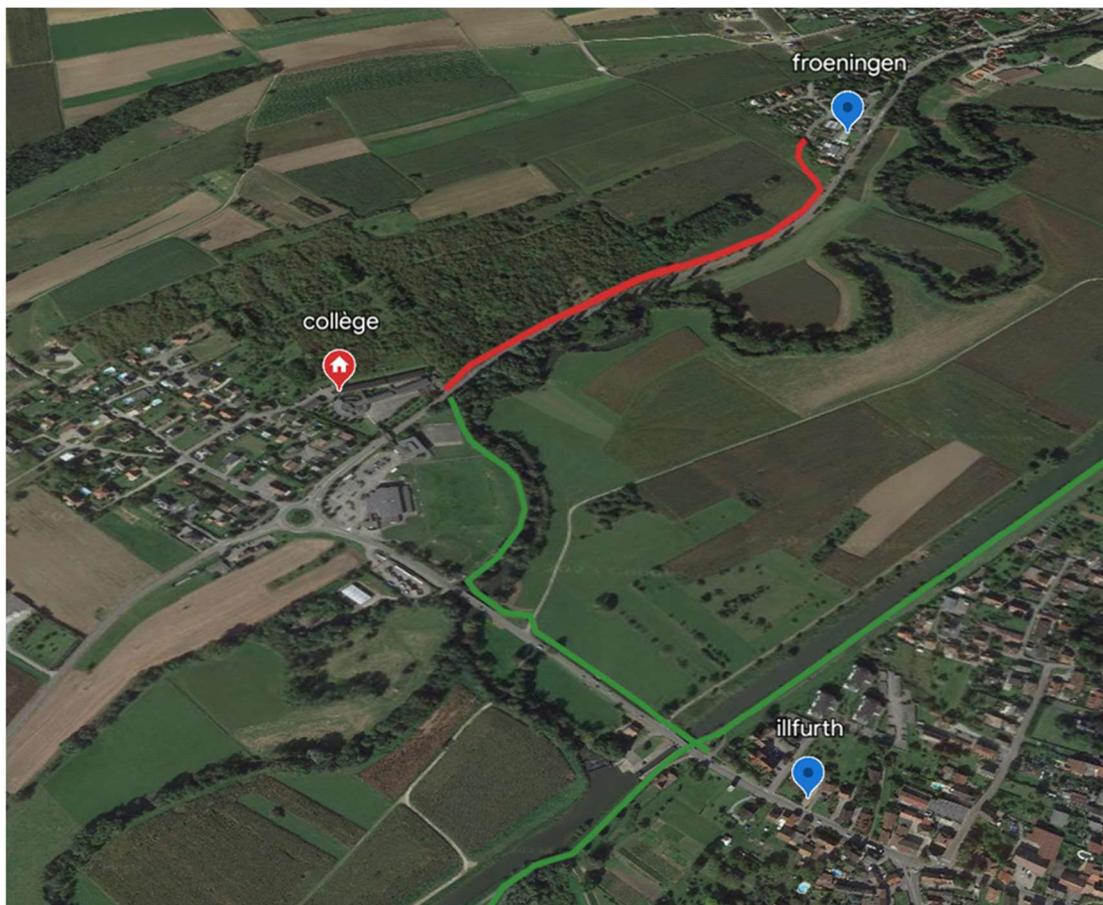
Attention : les travaux en régie ne sont pas éligibles

Le service instructeur vérifiera l'existence des cofinancements publics présentés dans le cadre de l'opération tout au long de la réalisation de celle-ci.

DGA Environnement
Direction des Routes, des Infrastructures et des Mobilités

LIAISON CYCLABLE ILLFURTH – FROENINGEN

Sécurisation de la desserte du
collège d'ILLFURTH pour les
modes doux



1 Contexte du projet

L'objet de l'opération est de créer un itinéraire cyclable sécurisé entre le collège d'ILLFURTH et le centre-ville de la commune de FROENINGEN. Actuellement, un cheminement piéton «sauvage» s'effectue le long de la RD18.5.

Définition du projet : Le but du projet est d'offrir aux collégiens et aux citoyens, un itinéraire cyclable sécurisé permettant de lier le collège d'ILLFURTH à la commune de FROENINGEN, les communes possédant divers associations et organisations sportives, le projet permettrait également de les raccorder par un itinéraire sécurisé.

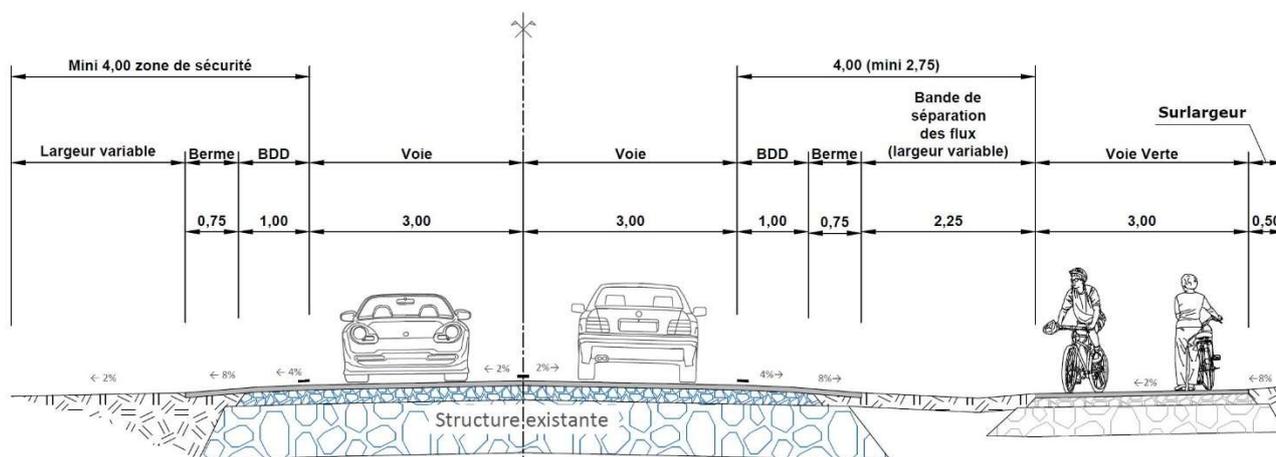
2 Programme de l'opération

L'itinéraire cyclable projetée consiste à créer une voie verte entre Illfurth et Froeningen sur environ 1 300 mètres en parallèle à la RD 18.5. L'opération s'accompagne d'une modification de l'accès au collège : entrée supplémentaire sécurisée avec local avec vélo.

Une partie de de la voie verte sera située en agglomération. Une connexion avec la VV35 « la thermale » existante sera également réalisée.

La voie verte a une largeur minimum de 3,00 mètres et sera séparée au maximum de 4,00 mètres par rapport à la RD 18.5.

Profil en travers type hors agglo



3 Coût du projet

Au stade des études d'avant-projet, le coût estimé pour cette opération est de 1 000 000 € HT décomposé de la manière suivante :

ETUDES :	109 900 € HT
(yc acquisitions foncières, diagnostic environnemental, géotechnique, topographie, etc...)	
TRAVAUX :	365 000 € HT
(yc plantations compensatoires)	
TOTAL	474 900 € HT
Soit	569 880 € TTC

4 Calendrier prévisionnel de l'opération

Dates prévisionnelles	
Notification de la première dépense (étude ou travaux)	2 ^e semestre 2023
Conduite des procédures administratives	2023-2024
Notification du premier marché de travaux	1 ^{er} semestre 2024
Début des travaux	Juillet 2024
Mise en service	Septembre 2024

PLAN DE FINANCEMENT PRÉVISIONNEL DU PROJET

Les postes de dépenses liés aux travaux sont à détailler dans le tableau ci-après

DEPENSES	MONTANT HT	%	RESSOURCES	Montant HT	%
Acquisitions immobilières			AIDES PUBLIQUES (1) :		
Parcelles agricoles et boisées	10 000,00 €	2,11 %	- Union européenne	0,00 €	0,00 %
TRAVAUX (détailler les différents postes)			- ÉTAT : dotation de soutien à l'investissement local (DSIL)	379 920,00 €	80,00 %
Défrichement, abattage d'arbres	14 400,00 €	3,03 %	- ÉTAT : dotation d'équipement des territoires ruraux (DETR)	0,00 €	0,00 %
Création de la piste cyclable	347 000,00 €	73,07 %	- ÉTAT autre (préciser) :	0,00 €	0,00 %
Raccordements à l'existant : piste cyclable et voiries communales	27 500,00 €	5,79 %	- Région	0,00 €	0,00 %
Signalisation horizontale et verticale, panneaux de communications	9 000,00 €	1,90 %	- Département	0,00 €	0,00 %
Plantation d'arbres et de haies	18 000,00 €	3,79 %	- Groupement de communes:	0,00 €	0,00 %
Géomètre, géotechnique	5 000,00 €	1,05 %	- Autres communes:	0,00 €	0,00 %
Diagnostic environnemental	40 000,00 €	8,42 %	- Établissements publics (Caisse des Dépôts par ex.)	0,00 €	0,00 %
Contrôles qualité	4 000,00 €	0,84 %	- Aides publiques indirectes	0,00 €	0,00 %
		0,00 %	Autres	0,00 €	0,00 %
		0,00 %	SOUS-TOTAL AIDES PUBLIQUES	379 920,00 €	80,00 %
		0,00 %	Autofinancement		
		0,00 %	Fonds propres	94 980,00 €	20,00 %
		0,00 %	Emprunts (2)	0,00 €	0,00 %
		0,00 %	Crédit-bail	0,00 €	0,00 %
		0,00 %	Autres - aides privées (CAF par ex.) (2)	0,00 €	0,00 %
A DÉDUIRE (s'il y a lieu)			SOUS-TOTAL AUTOFINANCEMENT	94 980,00 €	20,00 %
Recettes nettes générées par l'investissement	0,00 €		TOTAL RESSOURCES	474 900,00 €	100,00 %
TOTAL DÉPENSES	474 900,00 €	100,00 %			

(1) À énumérer : ministères, nom des collectivités et établissements publics dont organismes consulaires...

(2) À détailler

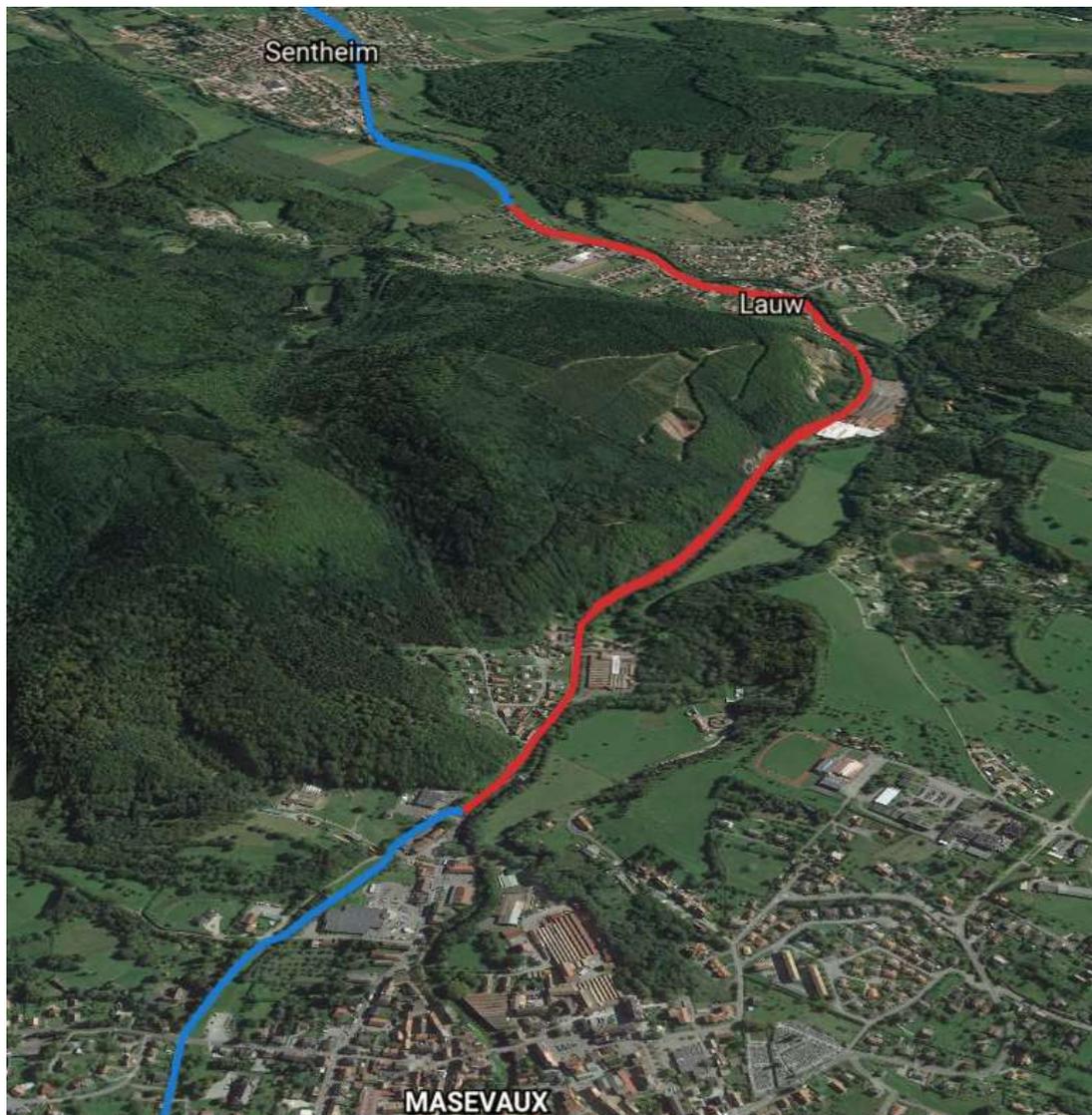
Date et signature

**Le Directeur des Routes,
des Infrastructures et des Mobilités**

Alain CORNIER

DGA Environnement
Direction des Routes, des Infrastructures et des Mobilités

V.V. 23 CONTINUITÉ CYCLABLE ENTRE LAUW ET MASEVAUX



1 Contexte du projet

Actuellement, la liaison cyclable entre les communes de Lauw et de Masevaux est assurée par de simples bandes cyclables accolées le long de la RD 466.

Avec un trafic journalier de 8 728 véhicules par jour dont 306 poids lourds et un tracé favorisant la vitesse, ces bandes cyclables ne permettent plus à une partie des cyclistes de se sentir en sécurité.

Afin d'offrir une continuité sécurisée pour les cyclistes, le projet consiste à créer une voie verte séparée de la RD entre Lauw et Masevaux.

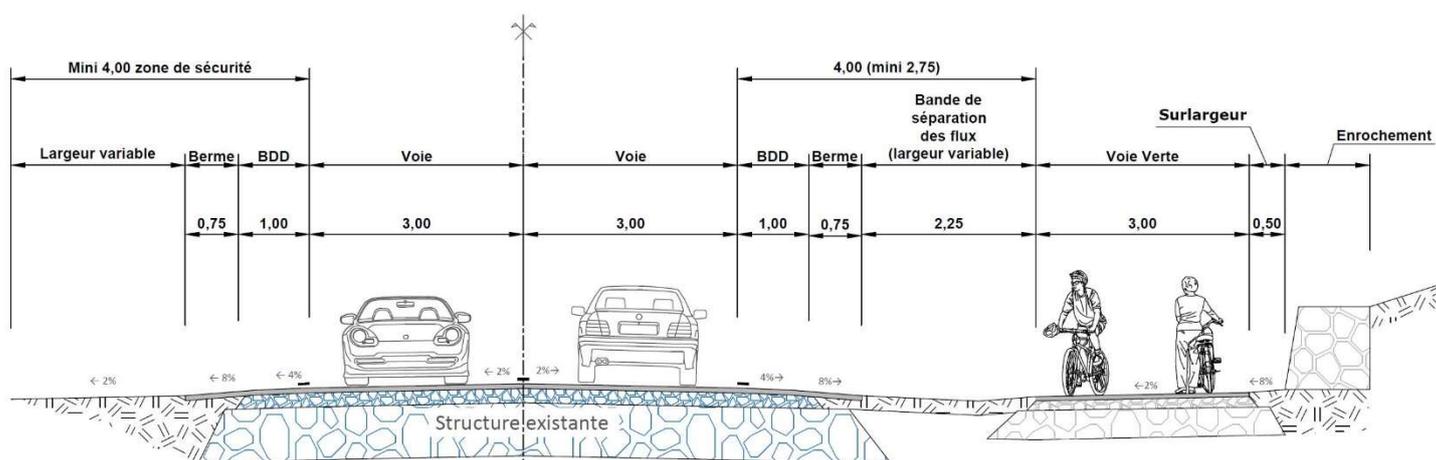
2 Programme de l'opération

L'itinéraire cyclable projetée consiste à créer une voie verte entre Lauw et Masevaux sur environ 1 300 mètres parallèle à la RD 466 au Nord. L'opération s'accompagne d'une réduction des caractéristiques de la RD 466 (largeur de la chaussée et de l'accotement).

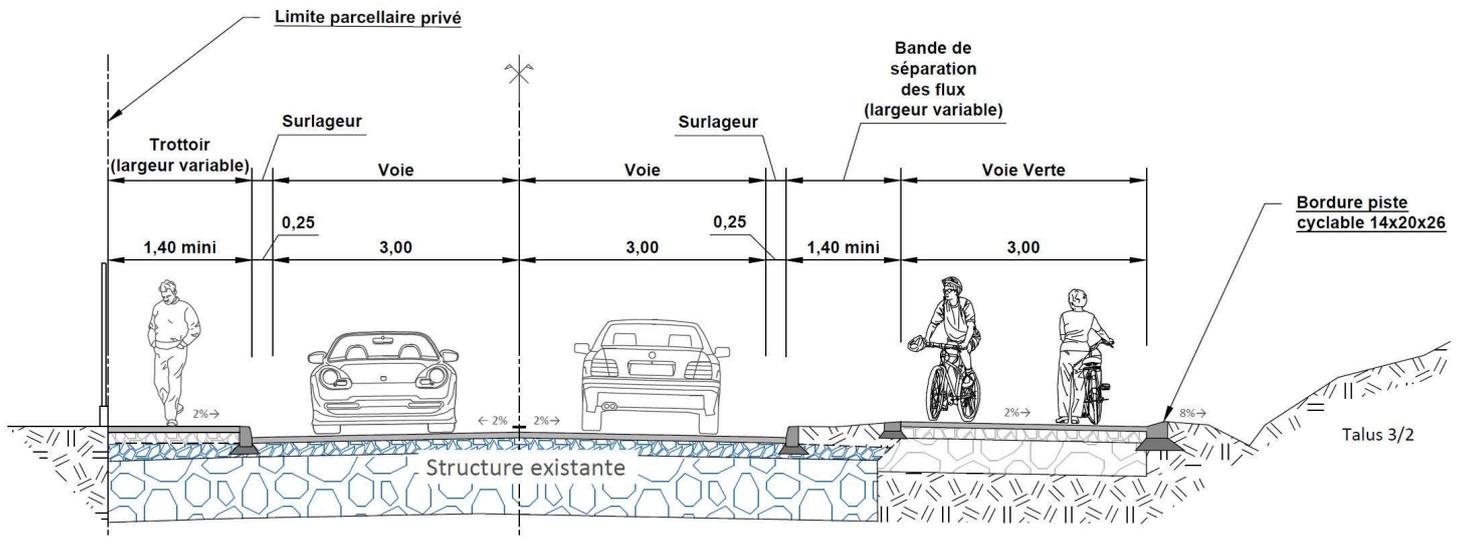
Une partie de de la voie verte sera classée après travaux en agglomération.

La voie verte a une largeur minimum de 3,00 mètres et sera séparée au maximum de 4,00 mètres par rapport à la RD 466.

Profil en travers type hors agglo



Profil en travers type en agglo (après travaux)



3 Coût du projet

Au stade des études d'avant-projet, le coût estimé pour cette opération est de 1 000 000 € HT décomposé de la manière suivante :

ETUDES :	35 000 € HT
TRAVAUX :	965 000 € HT
TOTAL	1 000 000 € HT
Soit	1 200 000 € TTC

4 Calendrier prévisionnel de l'opération

Le calendrier prévisionnel est le suivant :

Etudes AVP	septembre 2023
Etudes PRO - DCE	décembre 2023
Passation des marchés de travaux	début 2024
Démarrage des travaux	printemps 2024

PLAN DE FINANCEMENT PRÉVISIONNEL DU PROJET
CONTINUITÉ CYCLABLE ENTRE LAUW ET MASEVAUX
 Les postes de dépenses liés aux travaux sont à détailler dans le tableau ci-après

DEPENSES	MONTANT HT	%	RESSOURCES	Montant HT	%
Acquisitions immobilières		0,00 %	AIDES PUBLIQUES (1) :		
			- Union européenne		0,00 %
TRAVAUX (détailler les différents postes)					
A - PRIX GÉNÉRAUX	35 860,00 €				
B - LIBÉRATION DES EMPRISES et TRAVAUX PRÉPARATOIRES	18 700,00 €				
C - TERRASSEMENTS - CHAUSSEES	470 680,00 €				
D - BORDURES - ASSAINISSEMENT	255 800,00 €				
E - TRAVAUX DIVERS	174 250,00 €				
F- SIGNALISATION	10 000,00 €				
G- CONTROLES - ETUDE	35 000,00 €				
		0,00 %	- ÉTAT : dotation de soutien à l'investissement local (DSIL)	600 000,00 €	60,00 %
		0,00 %	- ÉTAT : dotation d'équipement des territoires ruraux (DETR)		0,00 %
		0,00 %	- ÉTAT autre (préciser) :		0,00 %
		0,00 %	- Région		0,00 %
		0,00 %	- Département		0,00 %
		0,00 %	- Groupement de communes (Com Com Vallée de la Doller et du Soultzbach)	100 000,00 €	10,00 %
		0,00 %	- Autres communes (LAUW et MASEVAUX)	100 000,00 €	10,00 %
		0,00 %	- Établissements publics (Caisse des Dépôts par ex.)		0,00 %
		0,00 %	- Aides publiques indirectes		0,00 %
		0,00 %	Autres		0,00 %
		0,00 %	SOUS-TOTAL AIDES PUBLIQUES	800 000,00 €	80,00 %
		0,00 %	Autofinancement		
		0,00 %	Fonds propres	200 000,00 €	20,00 %
		0,00 %	Emprunts (2)		0,00 %
		0,00 %	Crédit-bail		0,00 %
A DÉDUIRE (s'il y a lieu)			Autres - aides privées (CAF par ex.) (2)		0,00 %
Recettes nettes générées par l'investissement			SOUS-TOTAL AUTOFINANCEMENT	200 000,00 €	20,00 %
TOTAL DÉPENSES	1 000 290,00 €	0,00 %	TOTAL RESSOURCES	1 000 000,00 €	100,00 %

TOTAL HT ARRONDI 1 000 000,00 € 100,00 %

(1) À énumérer : ministères, nom des collectivités et établissements publics dont organismes consulaires...

(2) À détailler

Date et signature



DIRECTION DES ROUTES, DES
INFRASTRUCTURES ET DE LA
MOBILITE

Maître d'ouvrage :

**COLLECTIVITE EUROPEENNE
D'ALSACE**

AST 059
RD83/RD426 : Aménagement échangeur d'Erstein
Sécurisation itinéraire modes actifs à ERSTEIN

Notice de présentation

Vérifié et présenté par le Chef
du Bureau d'Etude,

Strasbourg, le 17/04/2023

Le Chef du BET1
Pôle Travaux Neufs Nord
DRIM
Emmanuel BELOT

Emmanuel BELOT

Accepté par le directeur du
Pôle Travaux Neuf Nord

Strasbourg, le 17/04/2023

Alain HOUSSEMENNE



Maître d'œuvre :

Pôle Travaux Neufs Nord – 1 Place du Quartier Blanc – 67000 STRASBOURG

☎ 03 88 76 67 67

Sommaire

<u>1</u>	<u>DESCRIPTION SOMMAIRE DU PROJET</u>	<u>4</u>
a)	Type de projet	4
b)	Intitulé du projet.....	4
c)	Description sommaire du projet.....	4
<u>2</u>	<u>PLANS DE SITUATION</u>	<u>4</u>
a)	Présentation de la politique cyclable dans laquelle s'inscrit le projet	4
b)	Plan de localisation du projet dans le schéma cyclable	9
c)	Plan du tracé du projet dans les aménagement cyclables existants.....	9
d)	Plan de localisation des principaux générateur de flux de mobilité desservi par le projet	10
<u>3</u>	<u>INTERET DU PROJET</u>	<u>12</u>
a)	Utilité de l'itinéraire.....	12
b)	Caractéristiques générales de l'aménagement	15
c)	Analyse des alternatives et de leurs inconvénients	16
d)	Conditions d'exploitation et d'entretien des aménagements.....	17
e)	Estimation des impacts attendus et plan de suivi de la fréquentation	19
f)	Le cas échéant, présentation de l'évaluation, qualitative ou quantitative, dans le cas d'une périnisation d'une piste cyclable de transition.	21
<u>4</u>	<u>ACTIONS DE VALORISATION ET COMMUNICATION</u>	<u>21</u>
<u>5</u>	<u>PLAN DE FINANCEMENT PREVISIONNEL</u>	<u>24</u>
<u>6</u>	<u>CALENDRIER DETAILLE DE L'OPERATION</u>	<u>24</u>
<u>7</u>	<u>DESCRIPTION DETAILLEE DU PROJET</u>	<u>25</u>
8.1.	<i>Projet type discontinuité hors ouvrages d'art.....</i>	25
8.2.	<i>Ponts, passerelles, estacades.....</i>	25

a)	Description de l'ouvrage.....	25
b)	Dossier de plans.....	25
c)	Raccordements aux aménagements cyclables existants	27
8.3.	<i>Tunnels</i>	27
a)	Description de l'ouvrage.....	27
b)	Dossier de plans.....	28
8.4.	<i>Itinéraires cyclables sécurisés</i>	29
a)	Plan général	29
b)	Niveau d'avancement des études : études préliminaires validés a minima	32
c)	Présentation des aménagements cyclables du projet	33
d)	Présentation par section homogène comprenant des données de trafic (uvp/j), un plan d'ensemble, et a minima un profil en travers ainsi que le ou les plans de traitement des intersections comprenant la signalisation	33
e)	Présentation des traitements des points de raccord avec les aménagements existants, notamment en début et fin d'itinéraire	34
f)	Nature des revêtements.....	35
g)	Equipements de confort	35
h)	Situation actuelle et situation cible au regard du foncier	35
i)	Liste des autorisation nécessaires et/ou obtenues pour répondre aux contraintes liées à l'environnement	36

8 TOUTES PIECES ANNEXES JUGEES UTILES36

1 DESCRIPTION SOMMAIRE DU PROJET

a) Type de projet

Le projet présenté dans ce dossier est un projet de sécurisation d'un itinéraire modes actifs.

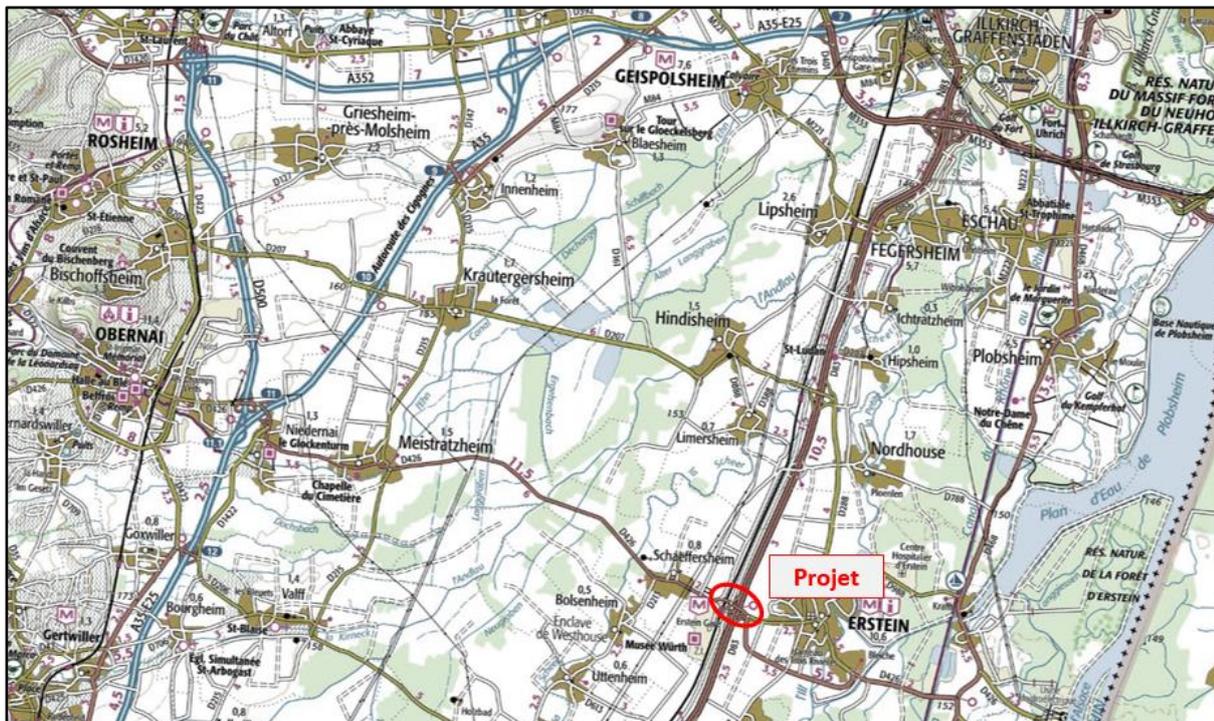
Il s'agit d'une voie verte et de bandes cyclable permettant de desservir la ville d'Erstein à la Gare SNCF d'Erstein. La voie verte présente des largeurs variant de 1,70 m à 3,0 m. Cet itinéraire traverse deux voiries à fort trafic (> 10 000 véh/j dans les deux sens).

b) Intitulé du projet

L'opération concerne la sécurisation par mise en site propre d'un itinéraire modes actifs entre la Gare SNCF et l'avenue de la Gare d'Erstein.

c) Description sommaire du projet

Le projet se situe au sud est du département du Bas-Rhin. Il est localisé à l'ouest de la ville d'Erstein.



Le projet concerne la sécurisation de l'itinéraire mode actif entre la ville d'Erstein et la Gare SNCF. L'aménagement permettra aux usagers de se rendre en toute sécurité du centre de la ville à la gare. Cette dernière a été ciblée "gare de rabattement" dans le cadre de la mise en place du Réseau Express Métropolitain Européen (REME).

2 PLANS DE SITUATION

a) Présentation de la politique cyclable dans laquelle s'inscrit le projet

Au début des années 1990, le Département du Bas-Rhin a souhaité mettre en œuvre une politique encourageant l'usage du vélo sur son territoire.

Cette volonté a permis d'aboutir à l'adoption du premier « Plan Vélo » en 1992, qui avait pour ambition de définir les objectifs et les modalités de mise en œuvre d'un ensemble cohérent de parcours cyclables à l'échelle du Département du Bas-Rhin.

Ce programme, qui prévoyait aussi bien la réalisation d'un réseau départemental que des soutiens financiers à des initiatives locales, devait notamment permettre de développer le cyclotourisme et de présenter la bicyclette comme une véritable alternative à la voiture, en permettant notamment d'améliorer la sécurité des usagers faisant le choix de ce mode de déplacement.

Dans le cadre d'un point d'étape réalisé en 1997, l'Assemblée départementale a souhaité renforcer le dispositif initial en le complétant de plusieurs mesures spécifiques, démontrant ainsi tout à la fois son intérêt et son engagement pour une politique cyclable volontariste et modèle.

Puis, en 2010, le Département du Bas-Rhin a décidé d'adopter le « Plan vélo 2020 » pour actualiser la politique cyclable départementale adoptée en 1992 et y intégrer tout à la fois :

- Les évolutions intervenues dans sa politique routière ;
- Les évolutions intervenues dans le cadre de sa politique de contractualisation territoriale ;
- Les évolutions intervenues sur divers aspects réglementaires depuis la création de son premier plan vélo.

L'adoption de ce nouveau programme a aussi permis d'adjoindre un volet tourisme à ce nouveau plan.

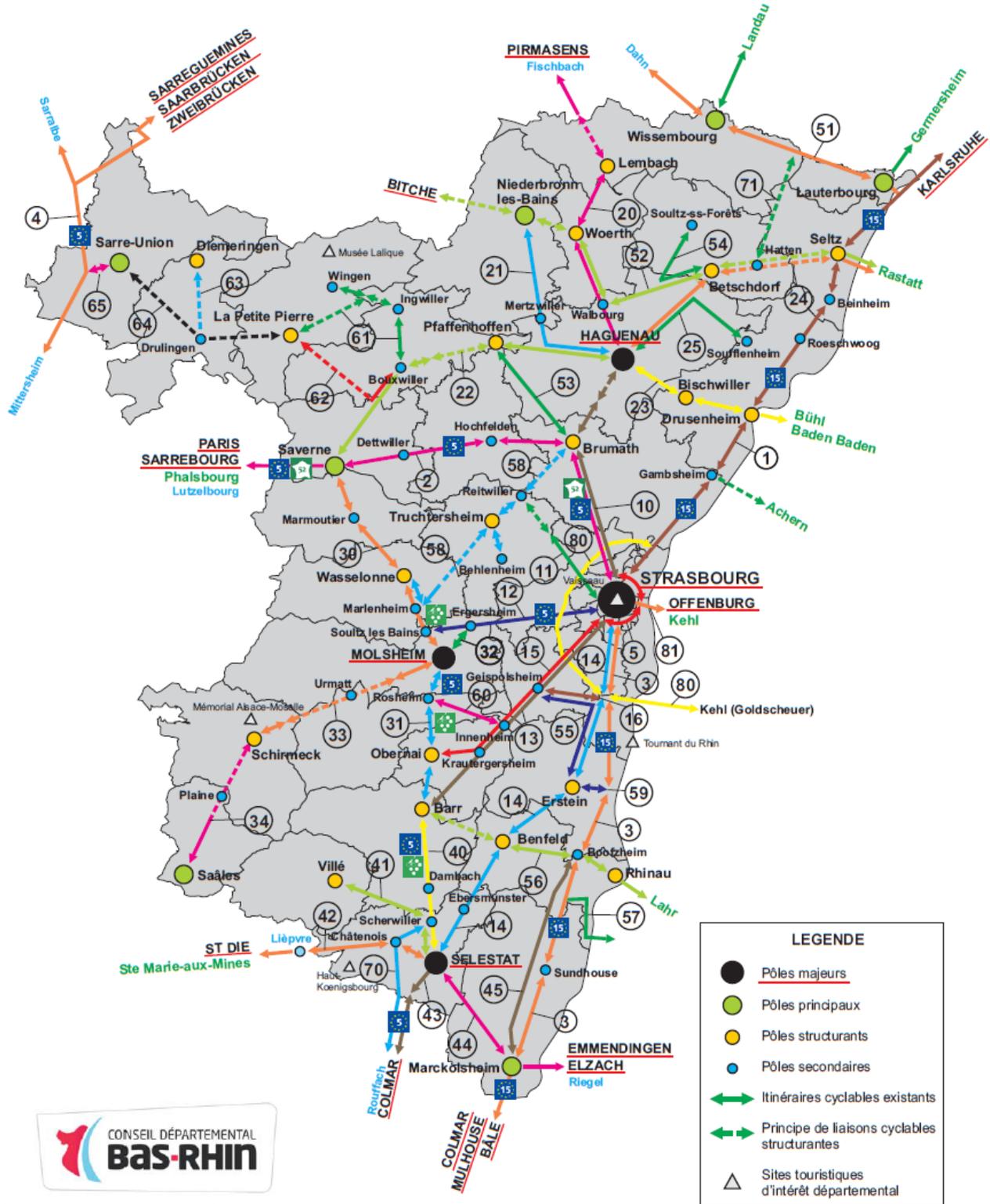


On relève aujourd'hui sur le territoire de la collectivité européenne d'Alsace, 2500km d'itinéraire cyclable.

Ce réseau est représenté dans son ensemble sur le schéma synoptique ci-dessous :

Plan Vélo 2020

Itinéraires cyclables structurants du Bas-Rhin
Nommage des itinéraires et hiérarchisation des pôles



Service Entretien des Routes Départementales

2015-03-05_PV2020-carte IC structurants-nommés-V6

1. Grandes liaisons cyclables départementales

Secteur de Strasbourg

- 10. Strasbourg-Haguenau
- 11. Strasbourg-Kochersberg
- 5 12. Canal de la Bruche
- 13. Strasbourg-Barr
- 14. Strasbourg-Sélestat
- 15. Strasbourg-Obernai
- 16. Geispolsheim-Tournant du Rhin

Secteur de Haguenau

- 20. Haguenau-Woerth-Lembach
- 21. Haguenau-Niederbronn les Bains
- 22. Haguenau-Saverne
- 23. Haguenau-Drusenheim
- 24. Haguenau-Seltz
- 25. Haguenau-Soufflenheim

Secteur de Molsheim

- 30. Molsheim-Saverne
- 5 31. Molsheim-Barr
- 32. Molsheim-Ergersheim
- 33. Molsheim-Schirmeck
- 34. Schirmeck-Saâles

Secteur de Sélestat

- 5 40. Sélestat-Barr
- 41. Sélestat-Villé
- 42. Sélestat-Ste Marie aux Mines
- 5 43. Sélestat-Colmar
- 44. Sélestat-Marckolsheim
- 45. Marckolsheim-Boofzheim

Secteur Ouest

- 61. La Petite Pierre-Wingen-Bouxwiller
- 62. La Petite Pierre-Bouxwiller
- 63. Drulingen-Diemeringen-(Voellerdingen)
- 64. Sarre-Union-Drulingen-la Petite Pierre
- 65. Sarre-Union-Canal des Houillères de la Sarre

Autres secteurs

- 51. Vallée de la Lauter
- 52. Niederbronn-Woerth-Seltz
- 53. Brumath-Pfaffenhoffen
- 54. Betschdorf-Soultz-sous-Forêts
- 55. Erstein-Geispolsheim
- 56. Rhinau-Barr
- 57. Ile du Rhin de Diebolsheim
- 58. Wasselonne-Brumath
- 59. Liaison Erstein-Gare-Canal du Rhône au Rhin
- 60. Innenheim-Rosheim
- 5 70. Scherwiller-Châtenois-Colmar
- 71. Hatten-Vallée de la Lauter
- 80. Circuit des Forts
- 81. Strasbourg-Offenbourg

2. EuroVelo & SN3V

- 15 1. Strasbourg-Lauterbourg (EV15)
- 5 2. Canal de la Marne au Rhin (EV5 + V52)
- 15 3. Canal du Rhône au Rhin (EV15)
- 5 4. Canal des Houillères de la Sarre (EV5)
- 5 15 5. Liaison inter-canaux (EV5 + EV15)

3. Itinéraire touristique "Alsace à vélo"

- 5 Véloroute du Vignoble (Thann-Marlenheim)

L'Assemblée Départementale du Bas-Rhin, lors de sa Réunion Trimestrielle du 19 juin 2017, a confirmé sa volonté d'améliorer la circulation au droit de l'échangeur d'Erstein, en programmant l'aménagement de l'échangeur dans le cadre de son « Plan Territoires Connectés et Attractifs 2017-2021 ».



Plan vélo 2030, en cours de validation.



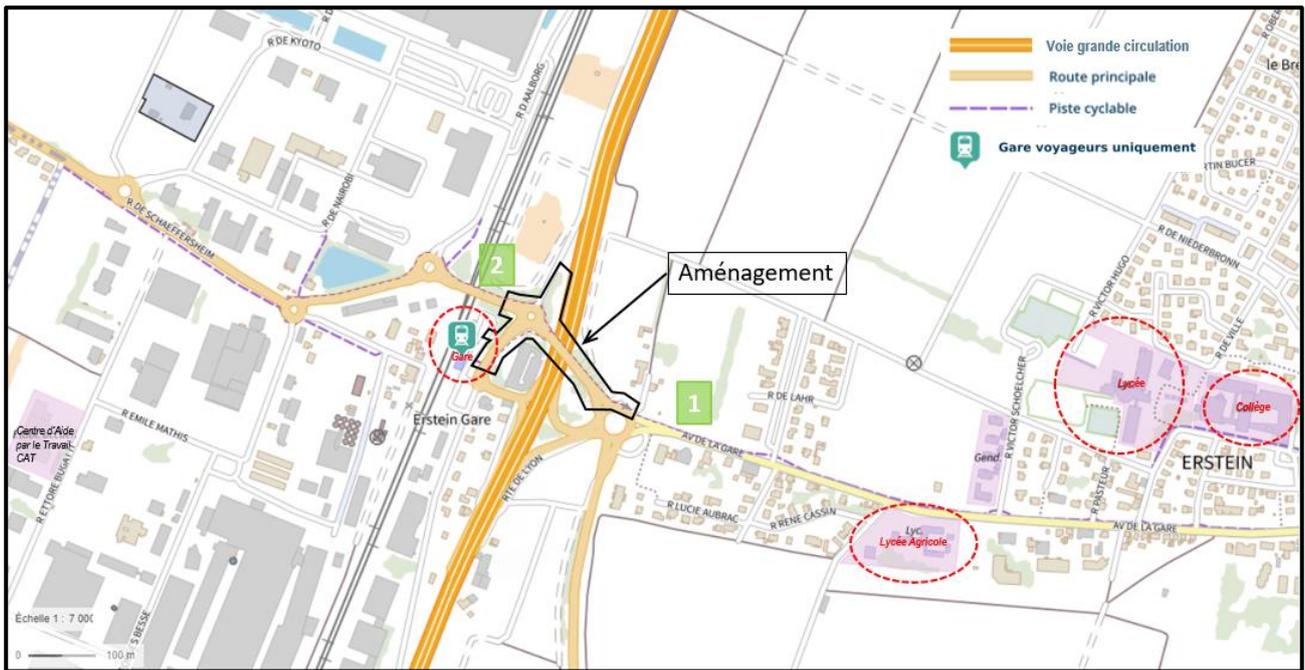
b) Plan de localisation du projet dans le schéma cyclable

La section à sécuriser se trouve sur la commune d'Erstein, au droit de l'échangeur, à l'intersection entre les RD83 (2x2 voies) et RD426 qui sont des routes de liaisons principales.

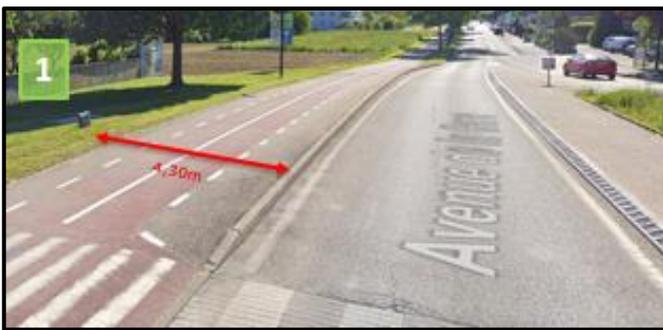


c) Plan du tracé du projet dans les aménagement cyclables existants

L'itinéraire est déjà existant, mais ce dernier varie de 1,70m à 3,0m de large. Ce dernier traverse deux axes routier important, la RD426 (15200véh./j tous sens) et la place de la gare entre les deux parkings (10400véh./j tous sens).

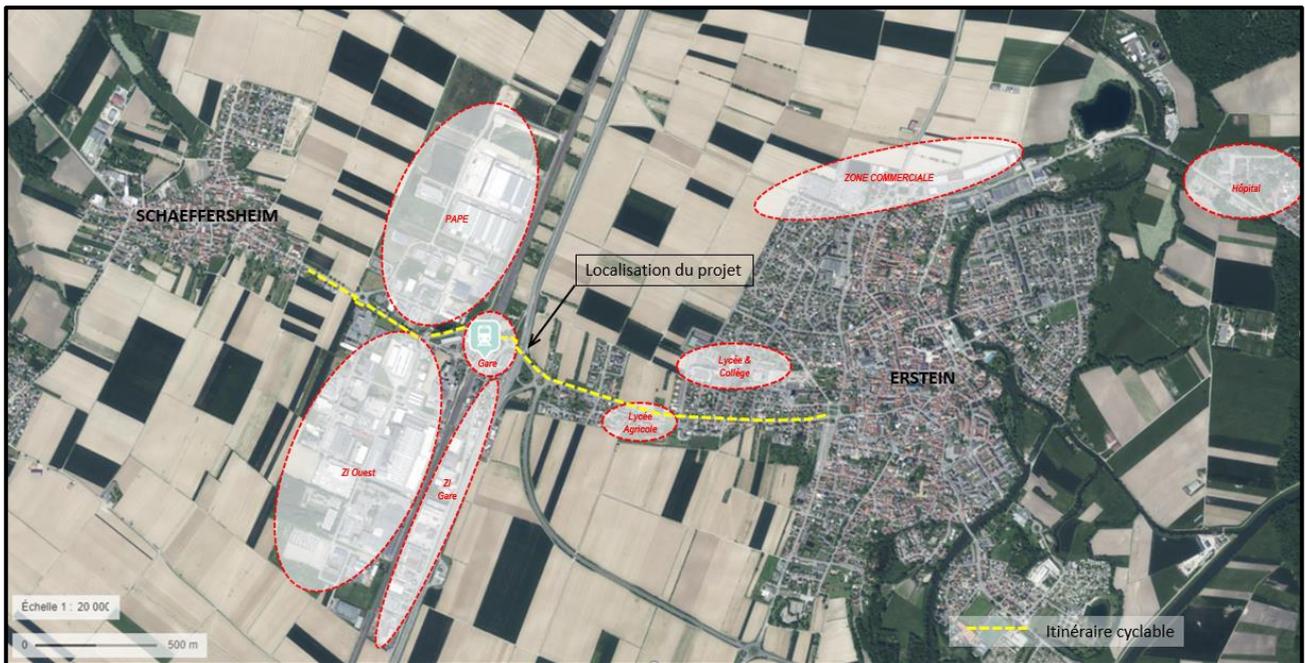


La sécurisation de l'itinéraire se raccorderait sur la piste cyclable à l'Est sur la voie verte à l'Ouest.



d) Plan de localisation des principaux générateur de flux de mobilité desservi par le projet

La localisation des générateurs de flux de mobilité pouvant être impactés par le projet dans le cadre de déplacements est représentée sur la carte ci-dessous.



Les générateurs de flux sont les communes de SCHAEFFERSHEIM et d'ERSTEIN, avec plus spécialement les zones d'activités, lycées, collège et la gare situés sur la ville d'Erstein.

De nombreux commerces, services et zones d'activités sont présents sur le parcours ou à proximité de l'itinéraire cyclable.

L'offre touristique est également présente :

- Centre nautique, cinéma et musées;
- Restaurants, hôtels, gîtes, camping;
- Présence de monuments historiques (Ancienne maison de tanneur, Banc reposoir du Roi de Rome);
- Etc ...

De nombreux itinéraires cyclables sont présents à proximité de l'aménagement.



3 INTERET DU PROJET

a) Utilité de l'itinéraire

La ville d'Erstein se trouve à une dizaine de kilomètre au sud de l'Eurométropole de Strasbourg. Cette dernière à mis en œuvre du Zone à Faible Emission (ZFE) sur la totalité de sont territoire. A cela, s'ajoute la mise en place de Réseau Express Métropolitain Européen (REME), le gare d'Erstein est ciblée "gare de rabattement" afin que les usagers se rendant sur l'Eurométropole de Strasbourg privilégie le train.

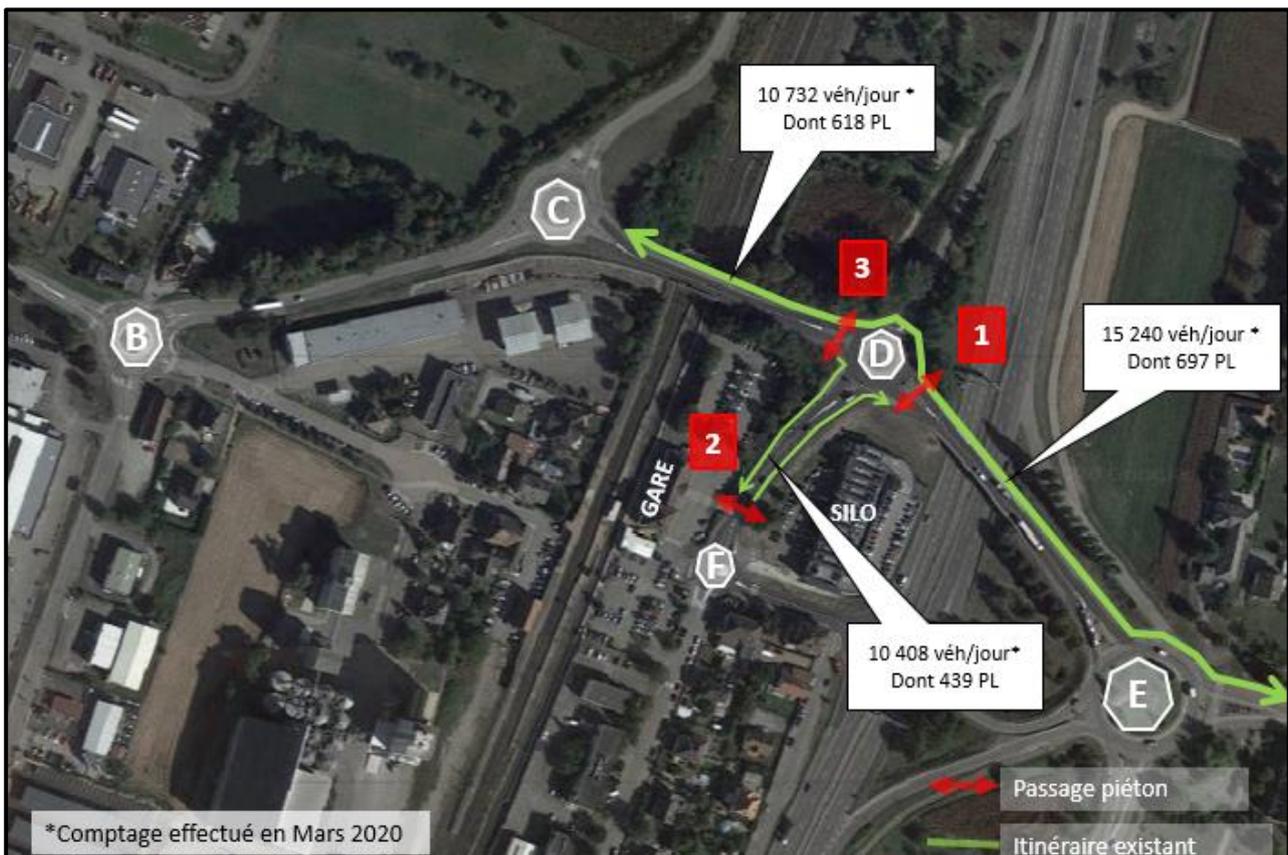
L'itinéraire mode actif est déjà présent et a été réalisé dans les emprises existante et permet de desservir la gare.

Les aménagements réalisés pour les déplacements des modes actifs entre Erstein et la gare, ne répondent pas aux normes en vigueur et fonctionne actuellement **en mode dégradé**.

La largeur de la voie verte au droit de l'ouvrage d'art existant est de 1,70m, ce qui est insuffisant pour le croisement de piétons et de cyclistes.



De plus, le cheminement se fait en traversant deux axes, dont la circulation est importante aux heures de pointes.

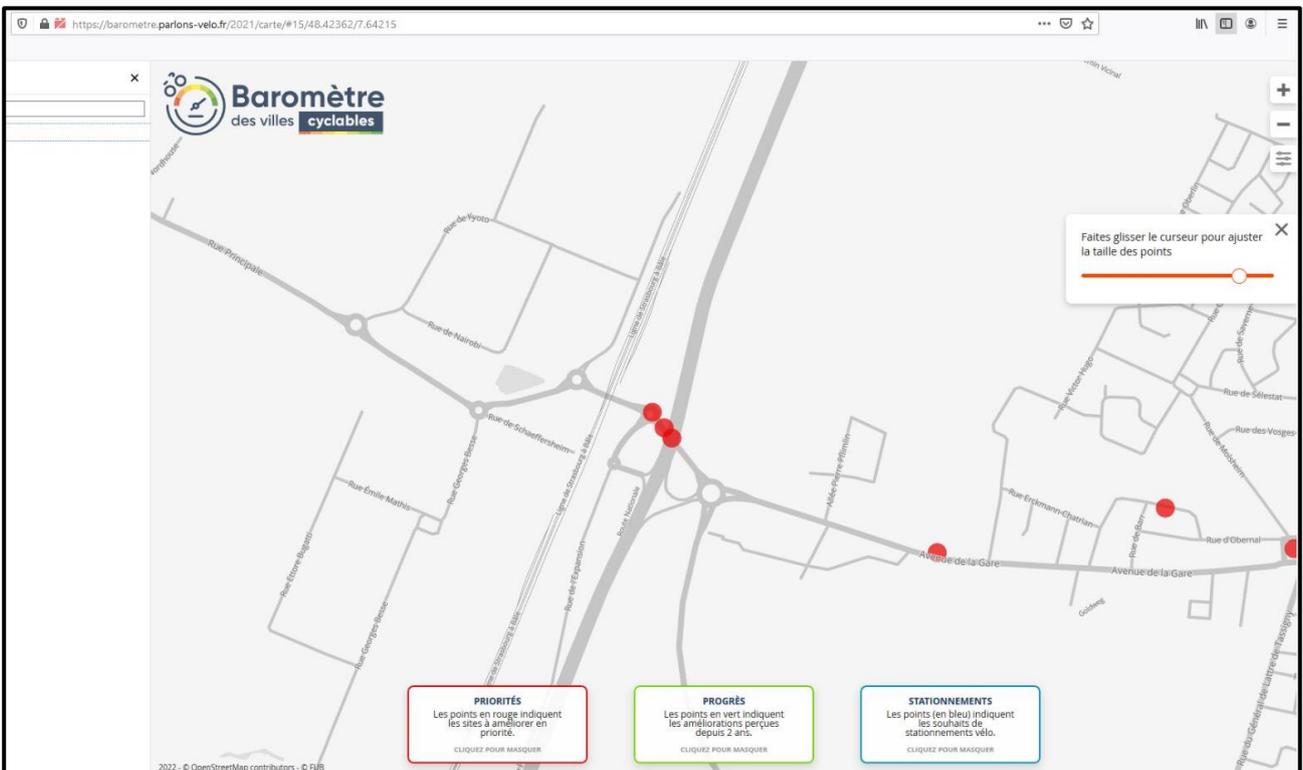




En sécurisant ce cheminement, en le réalisant en site propre, l'ensemble de l'itinéraire sera adapté à tout les modes actifs.

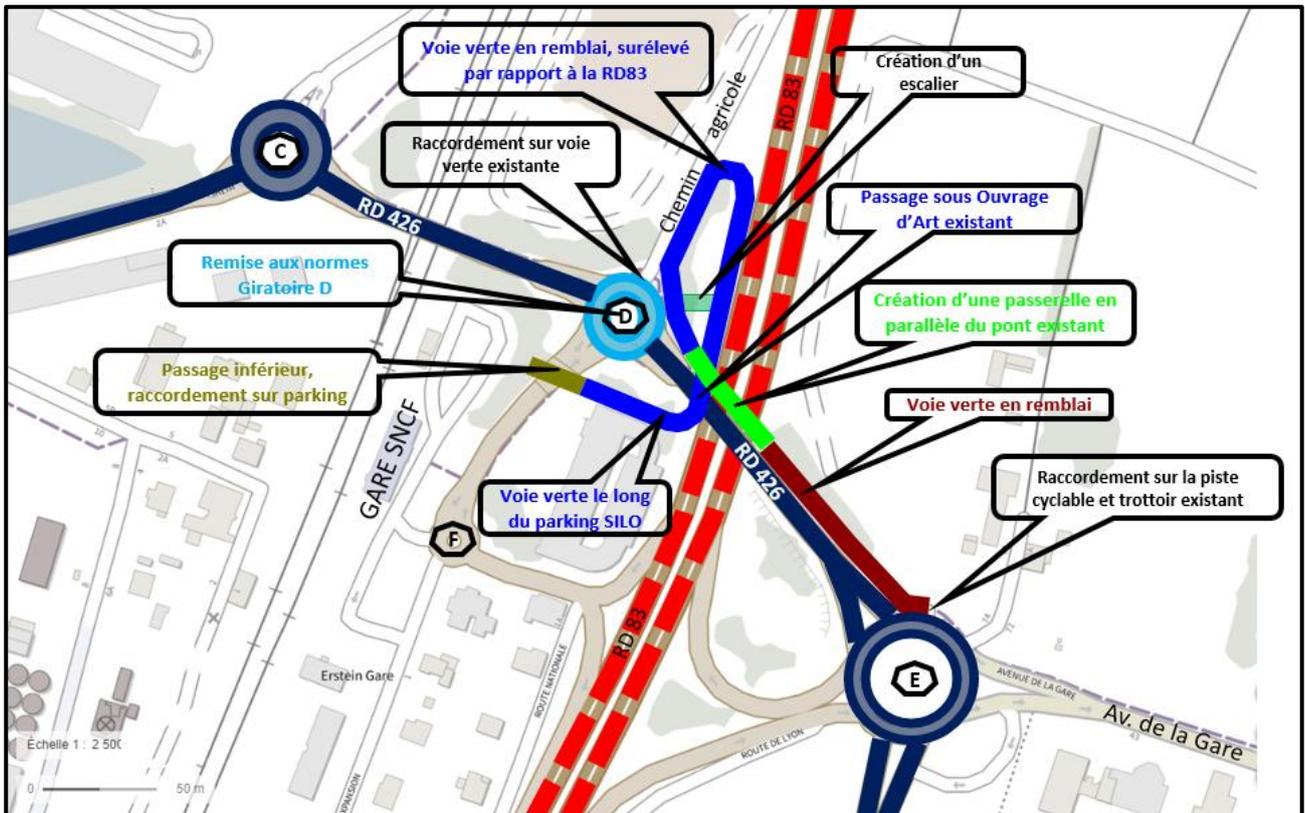
Ce sont essentiellement les usagers venant ou allant à Erstein depuis la gare qui seront privilégiés. Deux lycées se trouvent à moins 1,3 km de la gare.

De plus, sur le site des baromètres des villes cyclables, l'aménagement se trouve au droit de 3 sites à améliorer en priorité.



b) Caractéristiques générales de l'aménagement

- Caractéristiques principales du projet :



Le tracé de l'itinéraire sera en parallèle des voiries existantes, il longe les RD426 et RD83. Le linéaire de cet aménagement est de 395 ml, il se raccordera à l'Est sur la piste cyclable avenue de la Gare et à l'Ouest sur la voie verte.

Section	Longueur	Largeur utile	Surface	A réaliser
En remblai dans le talus	100 m	4,00m	400 m ²	Revêtu en enrobés
La passerelle	65 m	4,00m	260 m ²	Revêtu en enrobés
En remblai long de la RD83 et du parking SILO	190 m	4,00m	760 m ²	Revêtu en enrobés
Passage inférieur	40 m	4,00m	160 m ²	Revêtu en enrobés
TOTAL	395 ml	-	1 580 m ²	-

Largeur de chaussée (BBSG) = 4,00 m

- Le choix de l'aménagement de la voie verte :

Les caractéristique du site sont les suivantes :

- la voirie est limité à 50km/h ;
- le trafic est supérieur à 10000 véh./j tous sens ;

- le réseau cyclable est un axe principal (entre les communes d'Erstein et Schaeffersheim et la gare SNCF) , le nombre de cycliste est estimé à moins de 300 cyclistes/j, les cyclistes circulant à vitesse réduite à cause des traversées routières et de l'étroitesse du cheminement (au minimum 1,70m);
- l'itinéraire se situe en limite d'agglomération (en dehors de zone d'habitats) ;
- la voie verte n'est pas aux normes (largeur, pente, traversée routière) : les cycliste peuvent se sentir en insécurité ;
- cette dernière est aussi emprunté par les piétons (adolescents se rendant à l'un des deux lycées existant sur l'avenue de la gare).

Le projet présenté s'inscrit dans un site contraint situé au bord d'échangeur existant franchissant une route à grande circulation. Nous avons privilégié la mise en sécurité des modes actifs en projetant un itinéraire en site propre séparé du réseau routier. L'aménagement sera une voie verte de 4,0m de large avec une pente en long de l'itinéraire inférieur à 4% qui permet un confort de déplacement de tous les usagers. Ce projet permettra de supporter un trafic jusqu'à 1600 piétons/cycles par jour.

- Structure :

Couche de surface :	BBSG 0/10	6 cm
Corps de chaussée :	GNT3 0/20	25 cm
Couche de forme :	GNT1 0/63	30 cm

Hauteur totale de la structure : **61 cm**

La couche de roulement sera entièrement réfectionnée au droit des raccordement avec l'existant.

- Signalisation :

Le jalonnement existant de la signalisation directionnelle (type Dv) sera modifié en conséquence. Certains registres pourront être réutilisé sur le nouvel itinéraire cyclable.



c) Analyse des alternatives et de leurs inconvénients

Au vue de l'espace contraint du site, franchissement de la RD83 et respect de la norme handicap (pente en <4%). L'aménagement d'autre variante aurait ralongé l'itinéraire de manière conséquente.

- Variante étudiée : scinder l'accès à la Gare et aux zones d'activités et à la commune de Schaeffersheim

Cette variante avait pour but de scinder les itinéraires en deux, l'itinéraire existant (en mode dégradé) aurait été maintenu pour desservir les zones d'activités à l'ouest des voies ferrées et la commune de Schaeffersheim. Actuellement le trafic est pour ces deux destinations est réduite.

Un itinéraire en site propre aurait été créé au sud de l'échangeur existant, avec la mise en place de passages inférieurs et d'une passerelle.

Le linéaire étant contraint, la pente en long de l'itinéraire n'aurait pas pu respecter la norme PMR.



⇒ La solution proposée est celle qui optimise l'itinéraire existant en étant en site propre (linéaire 100m plus long).

d) Conditions d'exploitation et d'entretien des aménagements

L'aménagement étant une voie verte, les ouvrages devront être accessibles aux PMR.

Le dimensionnement des ouvrages est réalisé pour supporter un véhicule de service (Norme EN 1991-2). Il permettra d'assurer un balayage et la viabilité hivernal par des véhicules motorisé adapté au itinéraire cyclable.

Une convention est conclue entre la CeA et la ville d'Erstein, définissant les conditions d'aménagement, d'entretien et de gestion ultérieure de l'ouvrage réalisé. Sauf cas particulier, la répartition habituelle des interventions (selon le type d'aménagement) est alors conforme aux principes présentés dans le tableau ci-dessous :

TYPE D'AMÉNAGEMENT	ENTRETIEN LOURD - revêtement - équipements (barrières, signalisation)	ENTRETIEN COURANT - fauchage - balayage - plantations
PARCOURS CYCLABLES À LONGUES DISTANCE (financés à 100% par le CG 67) > Anciennes voies ferrées > Canaux > Routes forestières > Chemins ruraux	 Département Département Département Communes ou EPCI (+subvention du Département)	 Département Département + navigation («surentretien») ONF dans le cadre d'une convention pluriannuelle Communes ou EPCI
PISTES ET BANDES CYCLABLES «utilitaires» le long des RD principales	Département	Département (centres techniques territoriaux)
CIRCUITS LOCAUX	Communes ou EPCI	Communes ou EPCI

Dans le cas du projet objet de la présente demande de subvention, l'entretien de l'itinéraire sera à la charge de la commune de ERSTEIN. Une convention d'entretien sera mise en place entre la Collectivité européenne d'Alsace et la commune d'Erstein.



Une estimation du coût de l'entretien et de l'exploitation de cette section s'élève à environ 5 000 € TTC annuel.

Cette estimation prend en compte :

- Fauchage
- Balayage
- Elagage et broyage (emprise)
- Valorisation temps passé par agent (patrouille et autres)
- Entretien éclairage public
- Petits travaux d'entretien (signalisation, nids de poules, etc.)

Le jalonnement de l'itinéraire cyclable (IC 59) structurant sera mis en place et entretenu par la Collectivité, dans un souci de pérennité et de cohérence des indications indispensables à un bon guidage des usagers.

Le Département du Bas-Rhin puis la Collectivité européenne d'Alsace a mis en place depuis 1998, un « patrouillage » qui sillonne régulièrement l'ensemble du réseau cyclable structurant afin de relever les

interventions d'entretien à effectuer et de procéder le cas échéant aux réparations urgentes éventuelles (signalisation).

Dans le cas d'une section d'itinéraire dépendant d'un gestionnaire autre que la Collectivité, celui-ci est informé des désordres constatés afin qu'il puisse prendre les mesures appropriées.

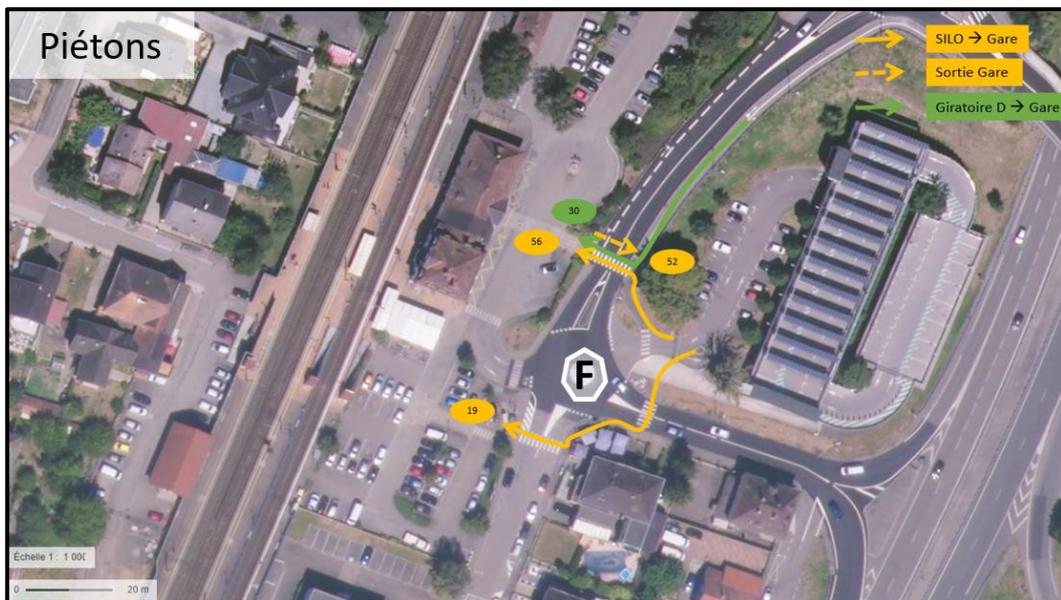
e) Estimation des impacts attendus et plan de suivi de la fréquentation

- Compteur vélo et fréquentation à proximité du projet

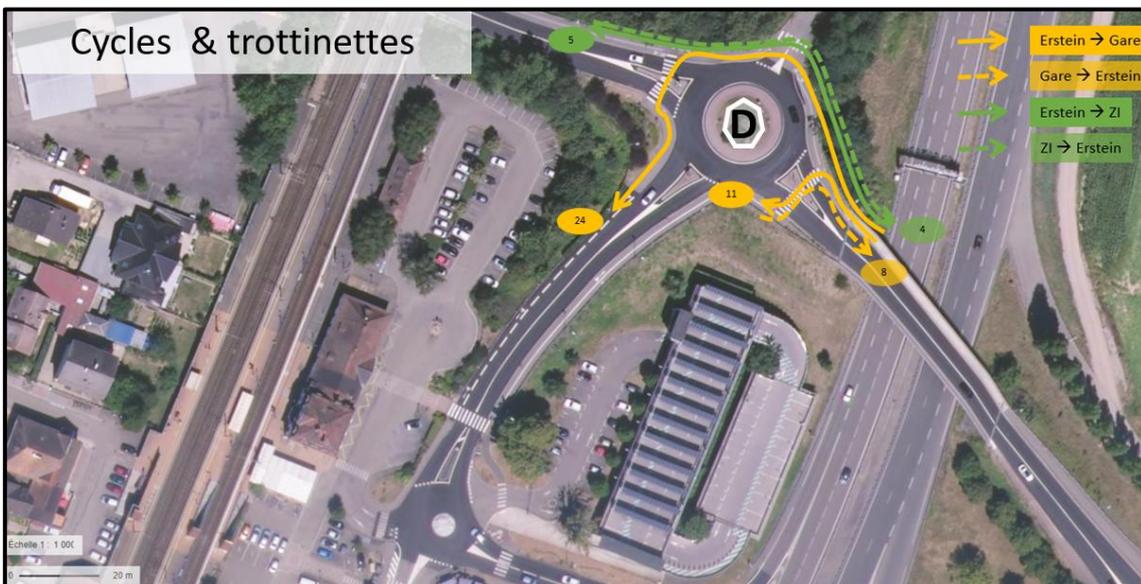
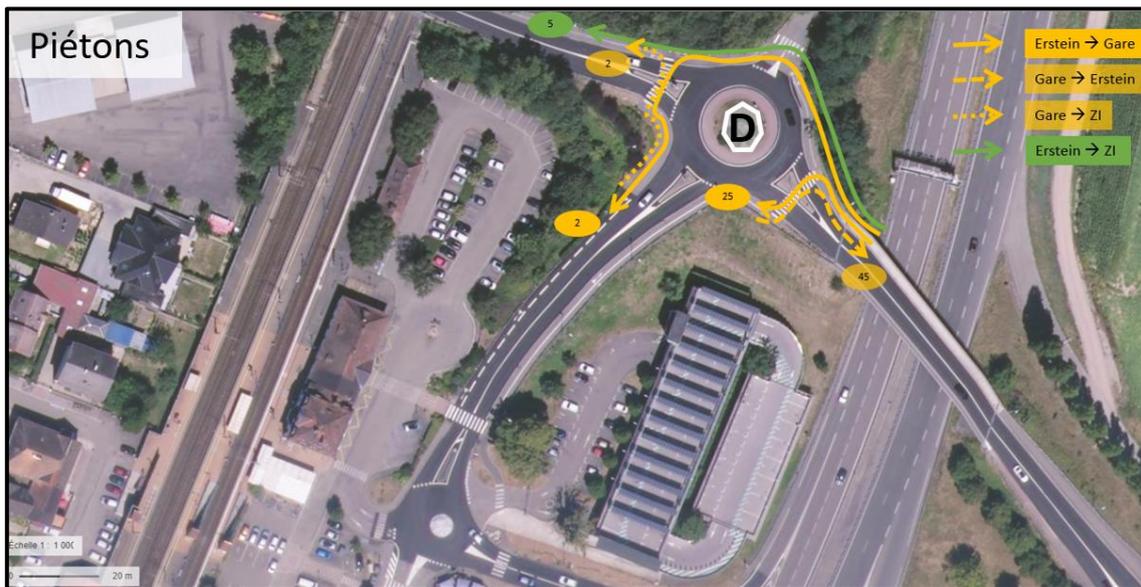
Un comptage interne a été réalisé le 19/10/2021 entre 7h et 8h du matin.

Au droit du giratoire F, afin de connaître les flux venant et se rendant à la Gare, et au droit du giratoire D pour connaître les flux allant/venant depuis Schaeffersheim/ Erstein et la Gare.

- GIRATOIRE F :



- GIRATOIRE D



En complément de ces mesures, il va être installé un compteur automatique, courant été 2023, au début de la voie verte (à la fin de l'Avenue de la Gare).

Ce compteur, permettra de voir l'évolution avant et après les travaux.

Ce dispositif permettra de s'assurer que l'itinéraire est correctement fléché et repéré par les différents usagers.

Ce suivi pourra être réalisé :

- Par simple observation des agents d'exploitation du secteur (il ne devra plus y avoir de traversée piétonne ou cycliste au droit du giratoire D et E);
- Par comptage des trafics circulant sur l'aménagement;
- Par enquête auprès des usagers de la voie verte;
- Taux de remplissage du parking et arceaux vélo au droit de la gare.

- Fréquentation estimée et impacts attendus

Avec la mise en sécurité de l'itinéraire existant, le flux des modes actifs pourrait s'accroître dans les années à venir. En effet, avec la mise en place de la ZFE sur l'Eurométropole de Strasbourg et la mise en place du REME. L'accès vers Strasbourg sera plus rapide par le réseau ferroviaire. Les usagers se rendant à la gare, risquent de privilégier les modes actifs.

- Référencement de la cartographie

La base de données du système d'information routier de la collectivité sera mise à jour dès la mise en service du nouvel itinéraire.

Les cartes édités par "Alsace à vélo" seront également mise à jour lors des prochaines éditions.

f) Le cas échéant, présentation de l'évaluation, qualitative ou quantitative, dans le cas d'une pérennisation d'une piste cyclable de transition.

Néant

4 ACTIONS DE VALORISATION ET COMMUNICATION

- Communication générale

Le collectif Alsace à vélo* et Alsace Destination Tourisme (ADT) ont conçu une cartographie de l'offre cyclo à l'échelle du Haut-Rhin et du Bas-Rhin, baptisée " Alsace à vélo ".

Cette carte « Alsace à vélo » est disponible en quatre langues, à savoir le français, l'anglais, l'allemand et le néerlandais.

Elle est diffusée gratuitement par les offices de tourisme, les hôteliers et les restaurateurs ainsi que les acteurs du secteur de la petite reine.

Elle est également téléchargeable sur les sites alsaceavelo.fr, alsace-destination-tourisme.com ou encore sur le site tourisme-alsace.com.



- ♦ **Collectif Alsace à vélo = partenaires institutionnels dans le cadre d'une convention associant l'État (Directe Grand Est), la région Grand Est, la Collectivité européenne d'Alsace (issue des départements du Haut-Rhin et du Bas-Rhin), l'Eurométropole de Strasbourg, la communauté d'agglomération de Colmar, Mulhouse Alsace Agglomération, l'Agence d'Attractivité de l'Alsace, ainsi qu'Alsace Destination Tourisme.**

- Sites internet

➤ L'ensemble des itinéraires cyclables de la Collectivité européenne d'Alsace est également consultable sur le site www.alsaceavelo.fr.

Le site alsaceavelo.fr est décliné en allemand, en anglais et en néerlandais.

Créé en 2013, c'est un outil de communication qui vise à faciliter la préparation des séjours et des excursions en amont, ainsi qu'à se repérer sur le terrain.



Enrichi en permanence, le site propose l'affichage des itinéraires en fonction de leur type (EuroVelo, boucles locales, boucles régionales, itinéraires transfrontaliers...), ainsi que tous les points d'intérêts et services : lieux de visites, d'hébergements et de restauration, loueurs et réparateurs de vélo etc.

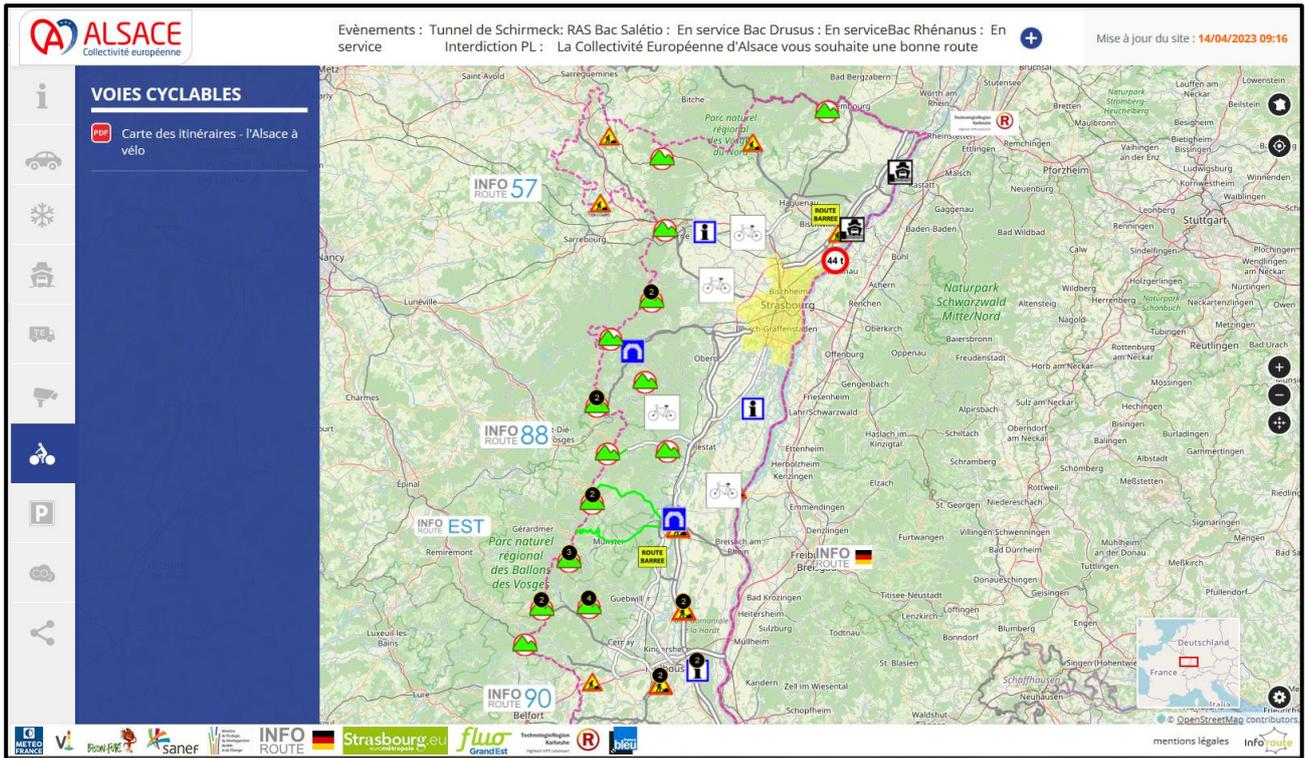
Le site permet des recherches précises et des couplages d'informations, comme la recherche d'un itinéraire particulier, et s'avère très pratique pour cibler exactement les renseignements dont le cyclotouriste a besoin.



Une mise à jour importante du site est programmé pour le mois de Juin 2023.

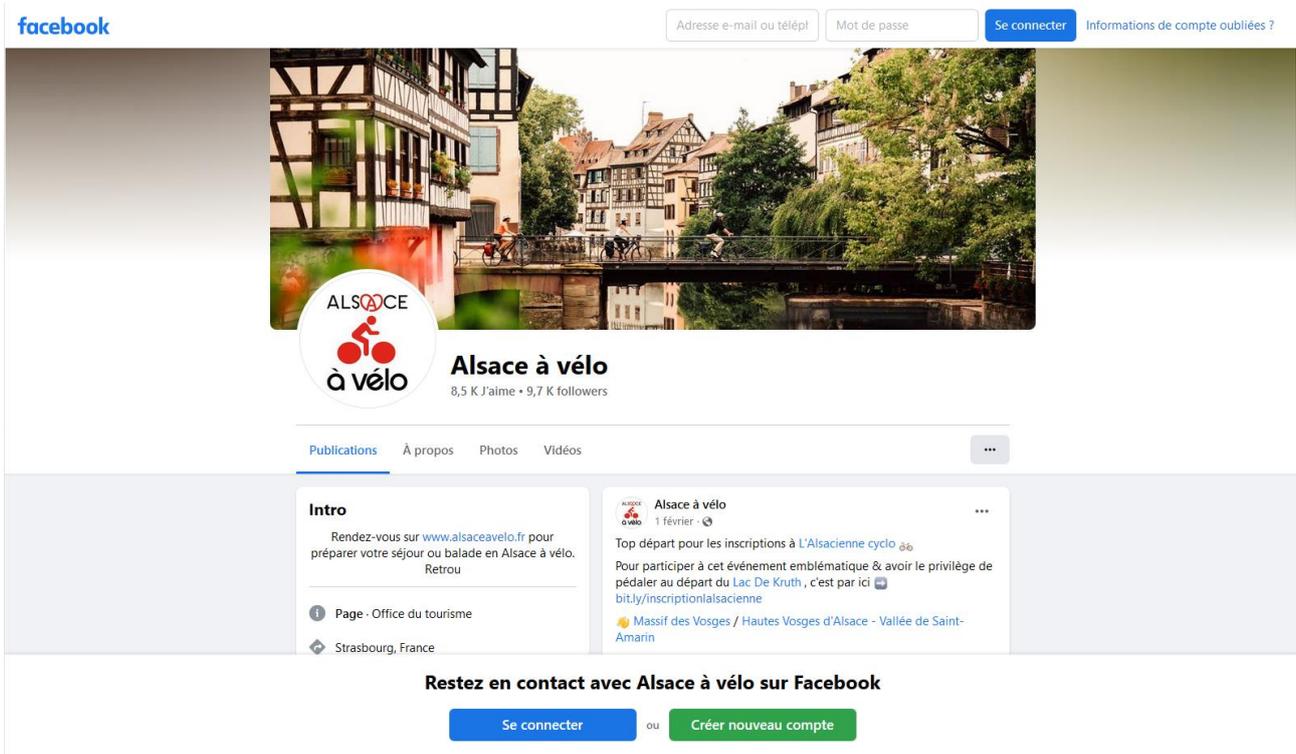
➤ Le site internet inforoute.alsace.eu permet d'accéder facilement à l'information routière de la collectivité européenne d'Alsace et notamment aux chantiers en cours et aux perturbations sur le réseau cyclable.

Il permet aussi de télécharger la carte générale des itinéraires cyclables.



- Réseaux sociaux

Le collectif « Alsace à vélo » dispose également d'une page Facebook éponyme et d'une page Instagram alsace_a_vélo.



5 PLAN DE FINANCEMENT PREVISIONNEL

Nota : tous les coûts seront fournis hors taxe

Cofinanceurs	Projet (coût total)
CeA (56%)	2 688 000 €
Bloc local (14%) (comprenant les communes et Communauté de communes du secteur)	672 000 €
État-DSID (30%)	1 440 000 € (montant de subvention attendu)
Total	4 800 000 €

6 CALENDRIER DETAILLE DE L'OPERATION

Calendrier prévisionnel des études et démarches administratives :

- 10/2019 : commencement des études de l'échangeur ;
- 01/2020 à 09/2022 : études préliminaires
- 06/2020 : relevé topographique de la zone d'étude;
- Du 12/2020 au 12/2022 : diagnostic environnemental ;
- Du 04/2022 à 06/2022 : études géotechniques;
- 09/2022 : Validation études préliminaires par les élus (CeA et bloc local);
- 21/04/2023 : dossier de demande de subvention FMA ;
- 06/2023 : notice AVP (avant-projet) ouvrage d'art, passage inférieur et système de soutènement
- 08/2023 : notice PRO (projet)
- 09/2023 : conduite des procédures administratives : appel d'offre travaux ;
- 12/2023 : notification du premier marché de travaux.

Calendrier prévisionnel des travaux :

- 12/2023 : Travaux d'élagage et de préparation du chantier
- 02/2024 : Piquetage et implantation ;
- 04/2024 : Travaux de terrassement et nivellement ;
- 04/2024 à 09/2024 : Travaux pour la mise en œuvre des ouvrages de soutènement, remblaiement;
- 02/2024 à 10/2024 : Travaux de passerelle pour le franchissement de la route grande circulation (RD83);
- 07/2024 à 08/2024 : Travaux pour la réalisation passage inférieur;

- 03/2025 : Equipements (signalisation verticale et marquage routier) + élément de sécurité (garde corps) + aménagement paysager ;
- 06/2025 : Finitions et mise en service de l'aménagement.

7 DESCRIPTION DETAILLEE DU PROJET

8.1. Projet type discontinuité hors ouvrages d'art

Néant

8.2. Ponts, passerelles, estacades

a) Description de l'ouvrage

L'avant projet du dimensionnement de la passerelle sera finalisé au plus tard en juin 2023. Le dimensionnement de la passerelle respectera les normes eurocodes.

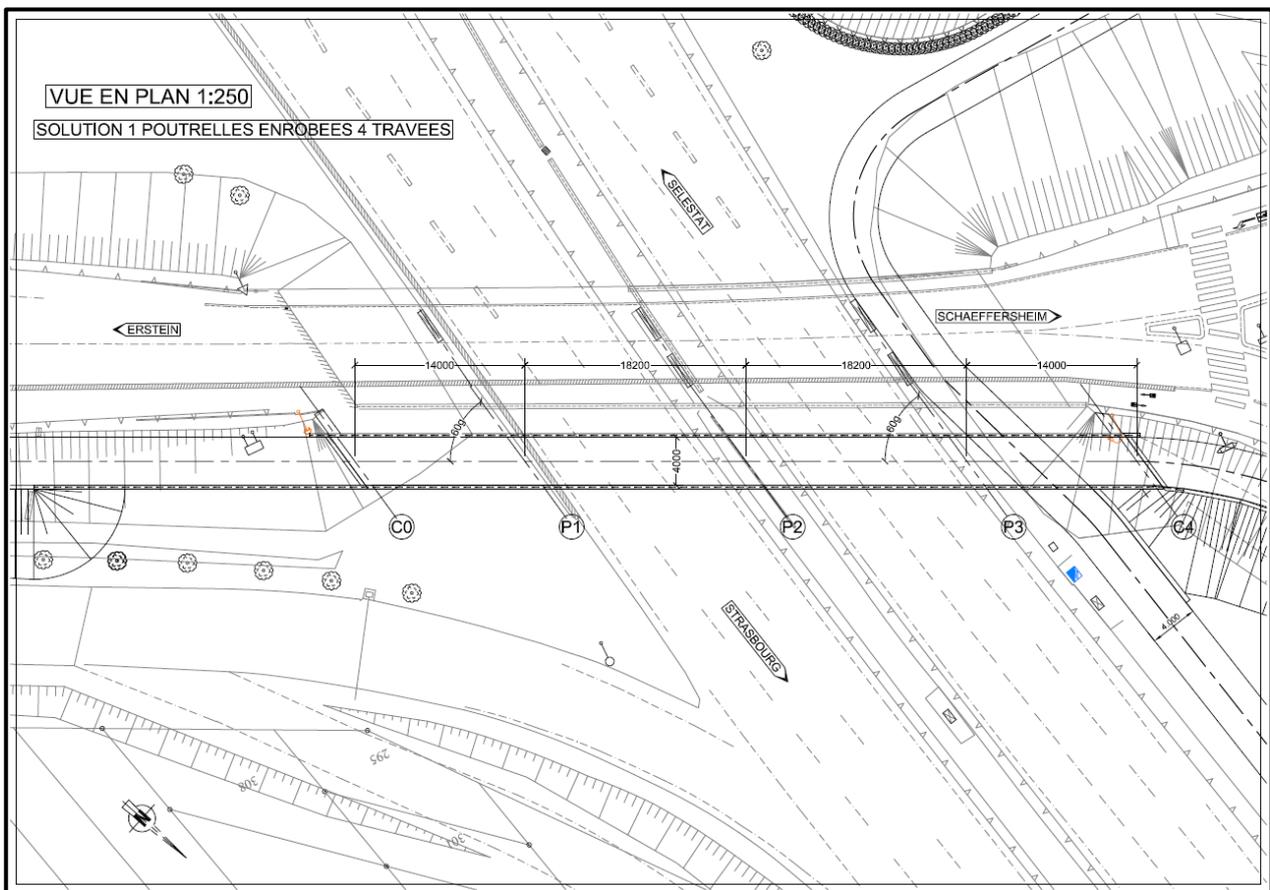
La proposition d'aménagement n'est pas encore arrêté, deux solutions sont étudiées pour l'instant :

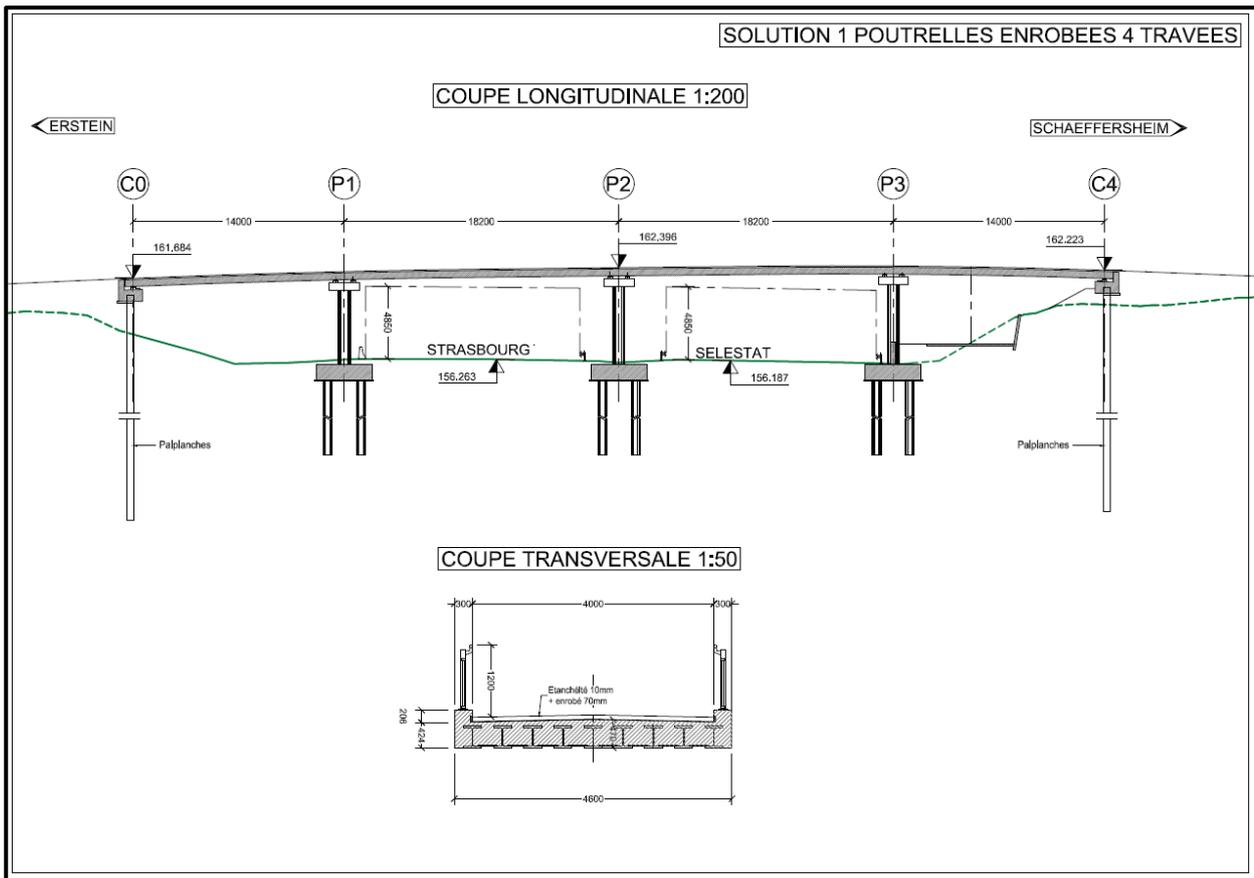
- Passerelle de 4 travées réalisée en poutrelles enrobées, avec 3 piles et 2 culées;
- Passerelle de 2 travées réalisée en structure acier, avec 1 pile centrale et 2 culées;

L'ouvrage sera dimensionné pour pouvoir permettre la circulation d'un véhicule de service, afin d'assurer l'entretien, le déneigement et le balayage.

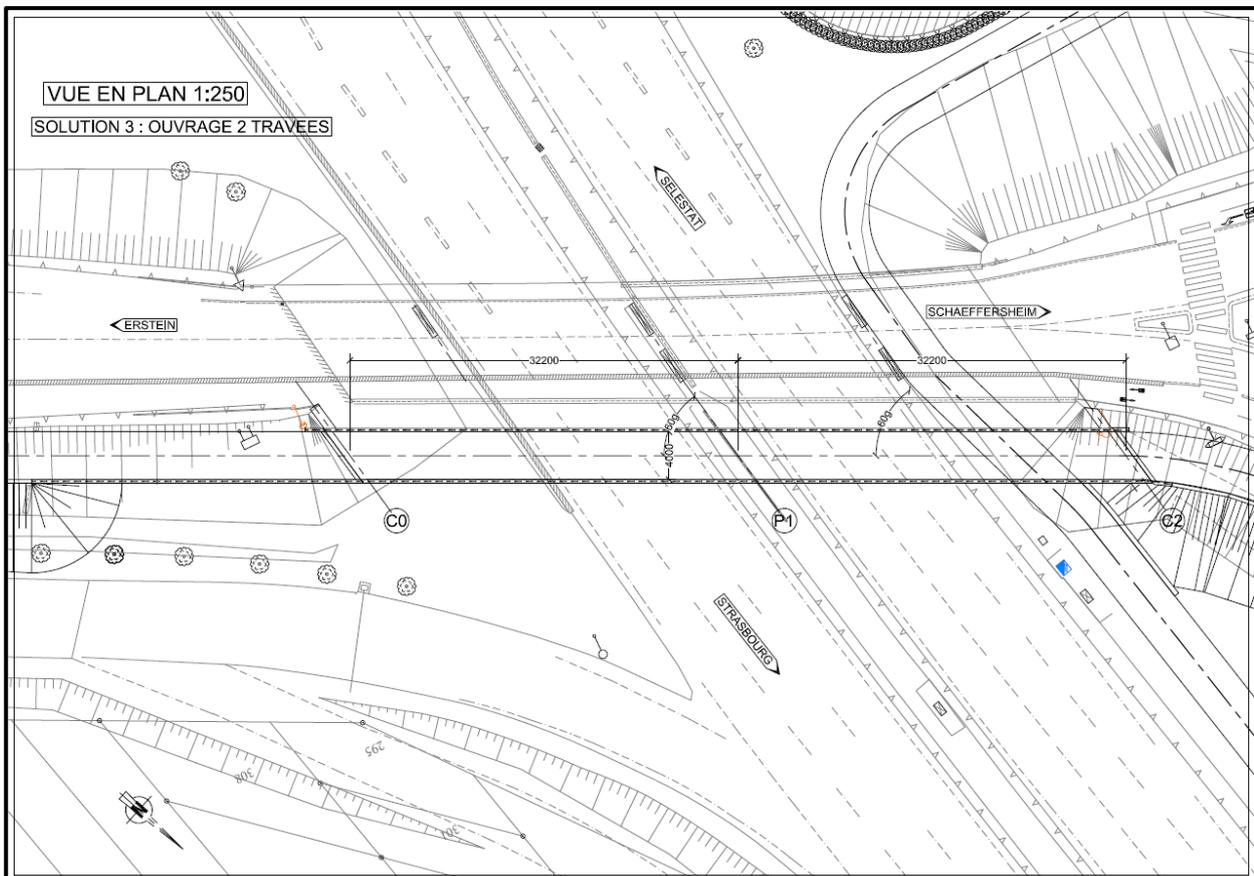
b) Dossier de plans

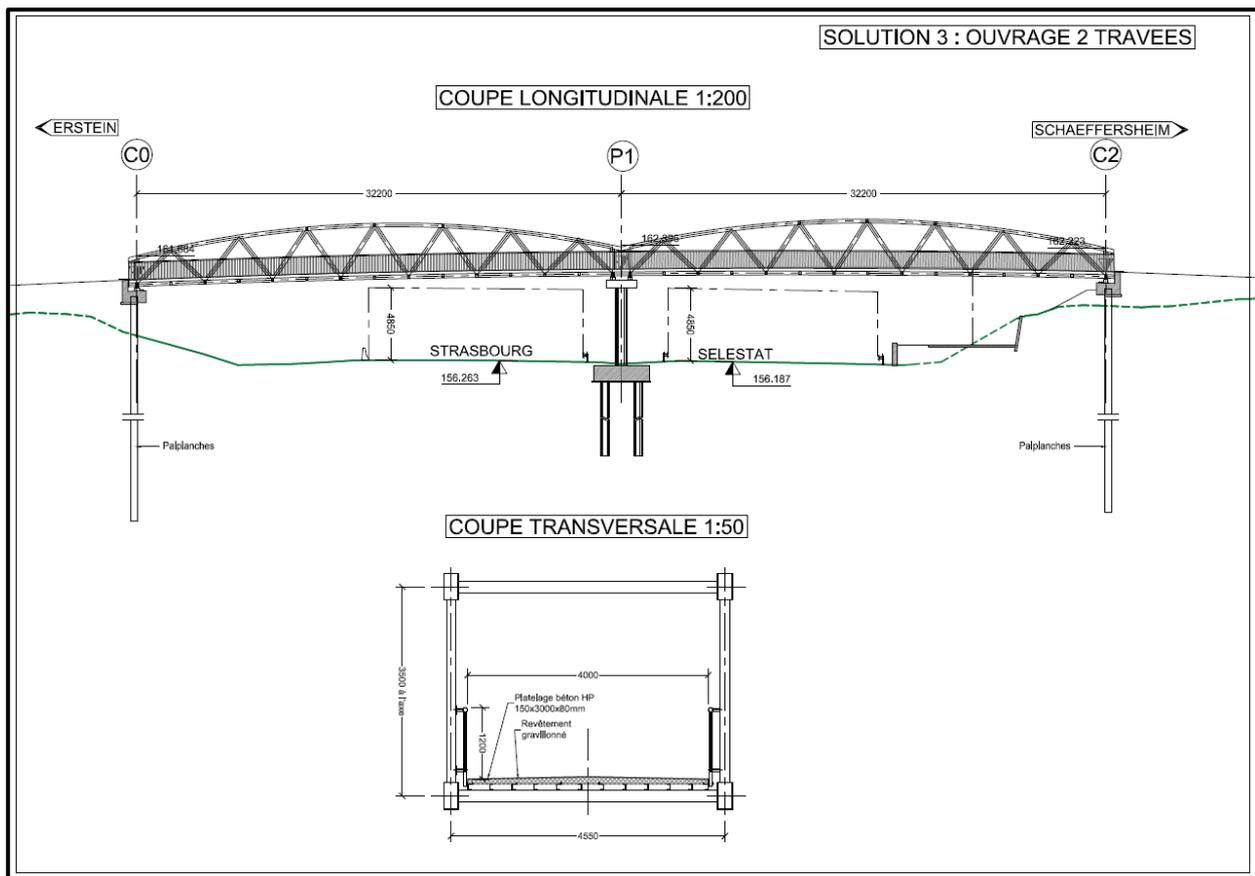
- Proposition passerelle 4 travées :





- Proposition passerelle 2 travées :





c) Raccordements aux aménagements cyclables existants

L'aménagement se raccordera sur la voie verte existante à l'ouest sur la RD426, et à l'est sur la piste cyclable existante avenue de la gare.

8.3. Tunnels

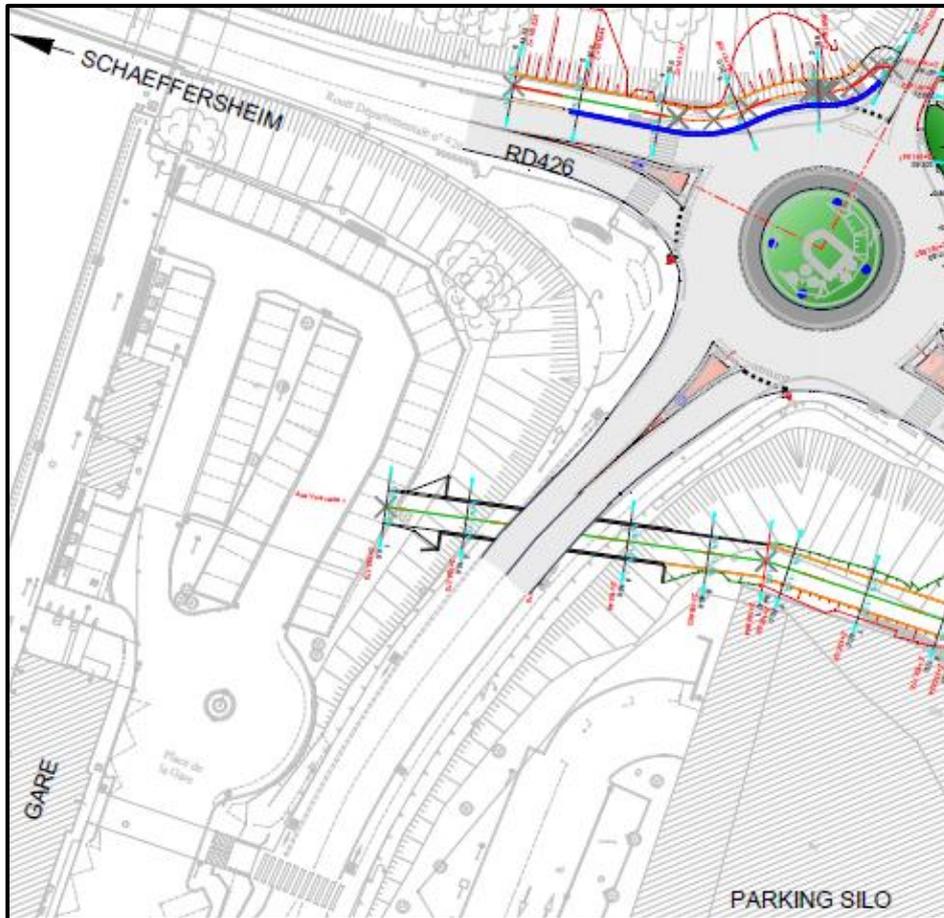
a) Description de l'ouvrage

Un passage inférieur en éléments préfabriqués sera créé pour permettre le passage entre le parking Silo et le parking au droit de la gare.

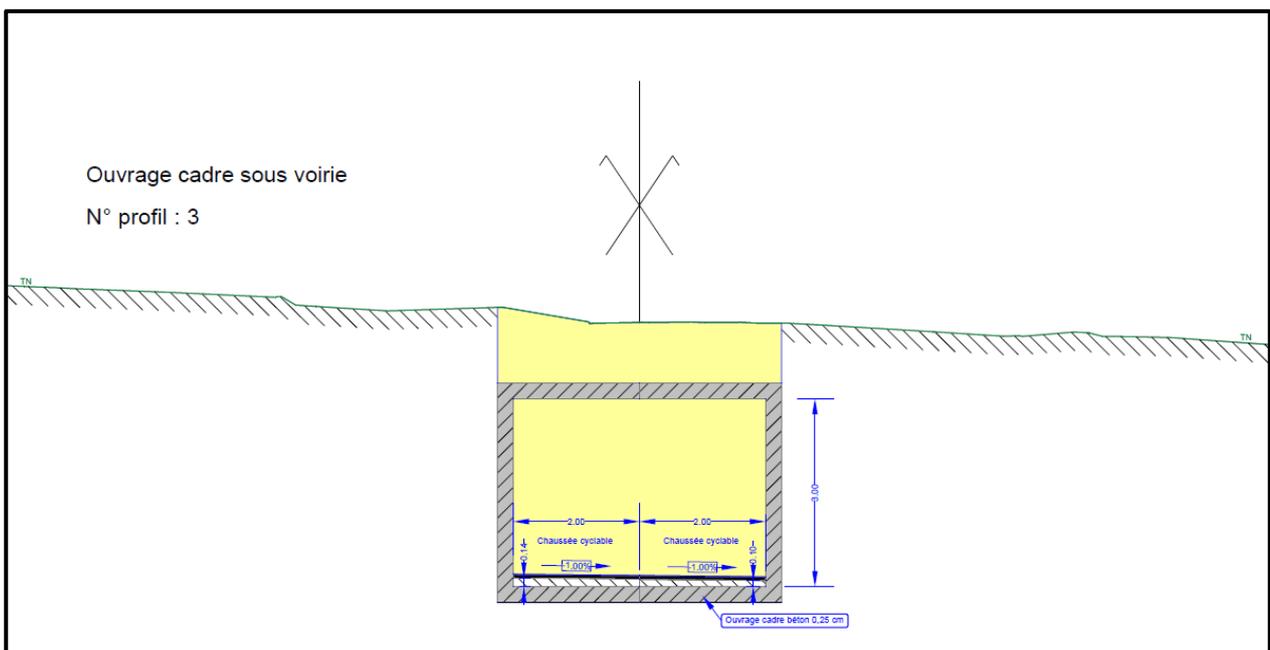
Ce passage permettra de supprimer le passage piéton au droit de la gare et ainsi de sécuriser la traversée.

b) Dossier de plans

- Vue en plan



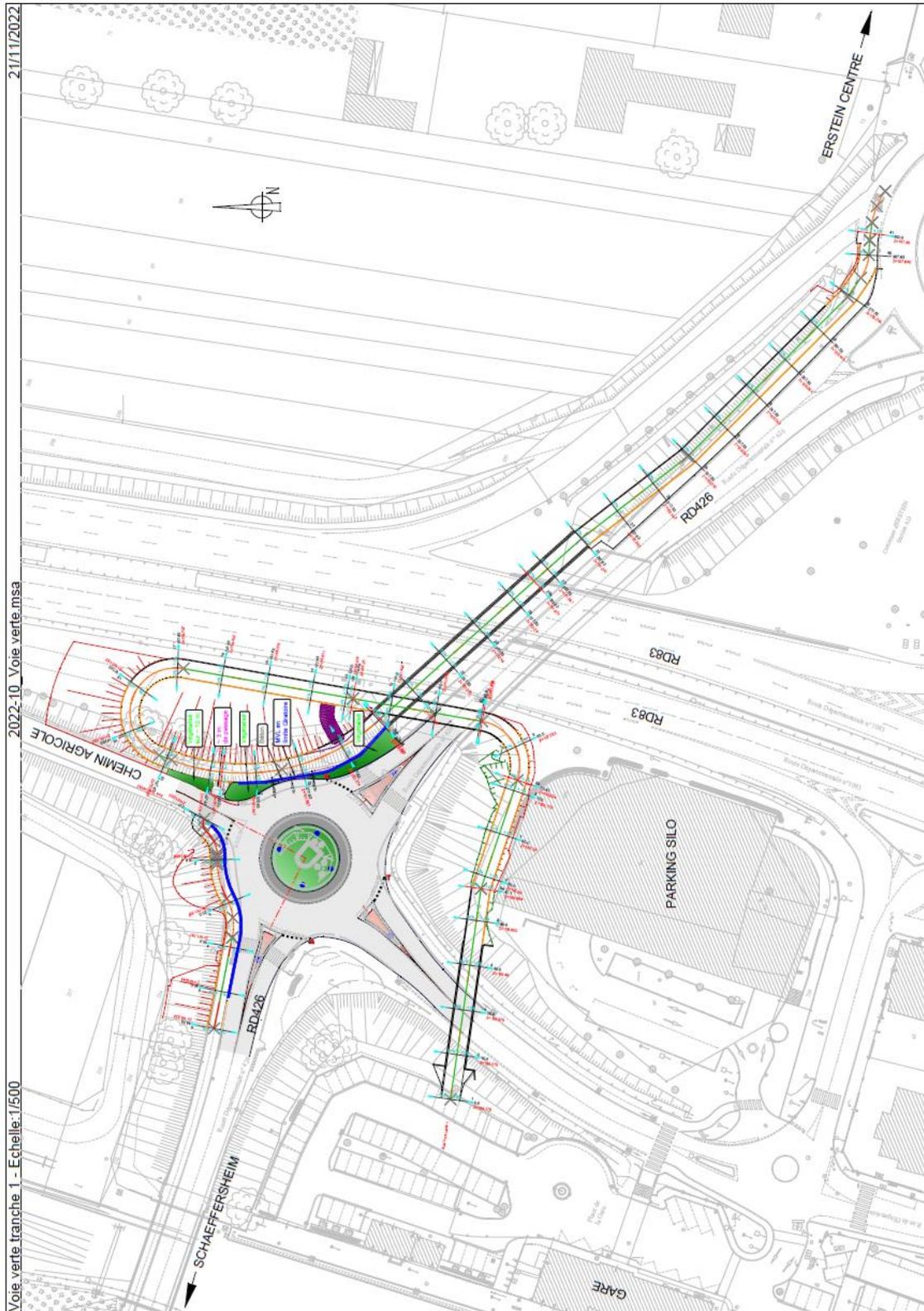
- Coupe étude préliminaire



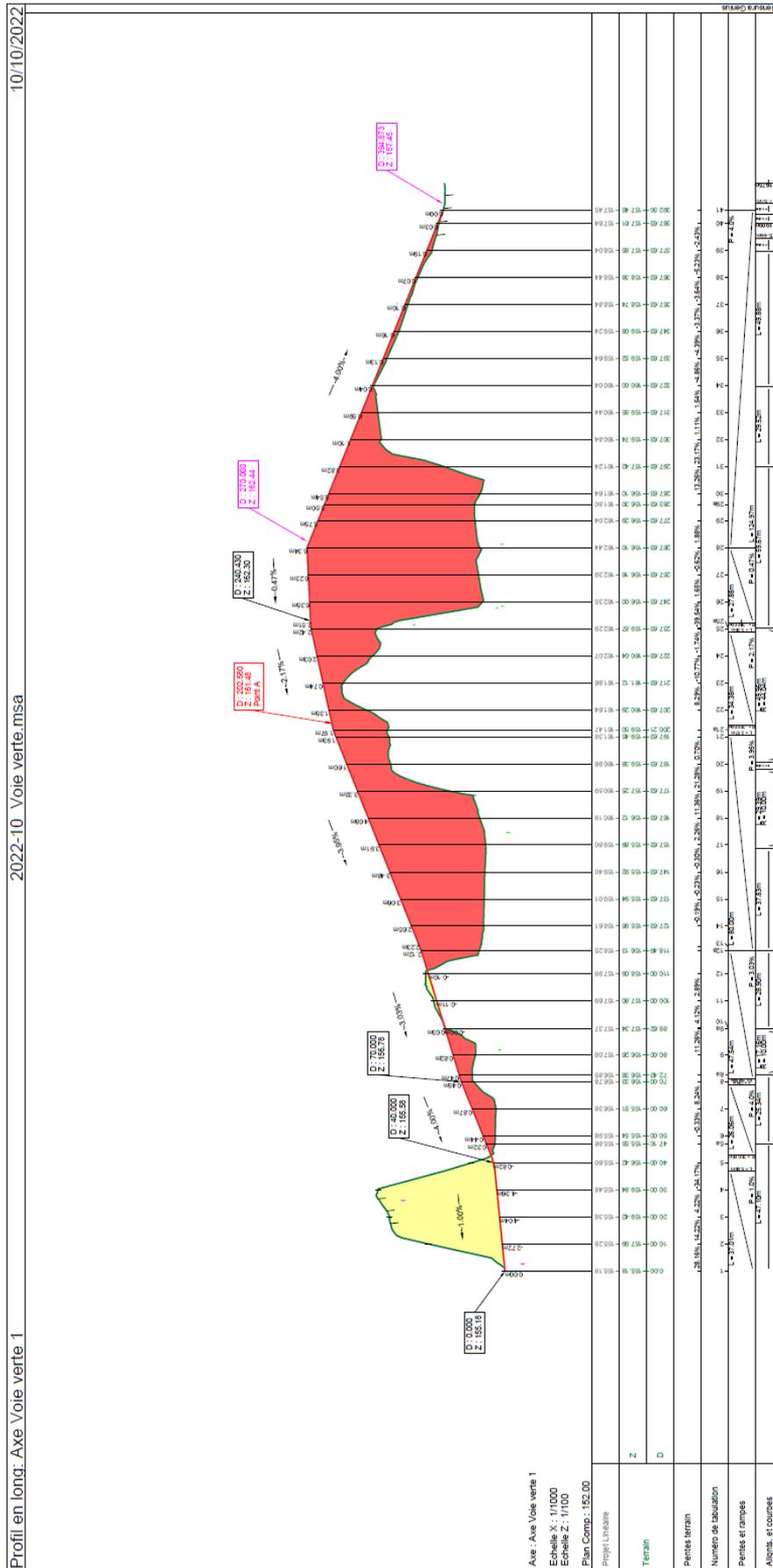
8.4. Itinéraires cyclables sécurisés

a) Plan général

o Vue en plan



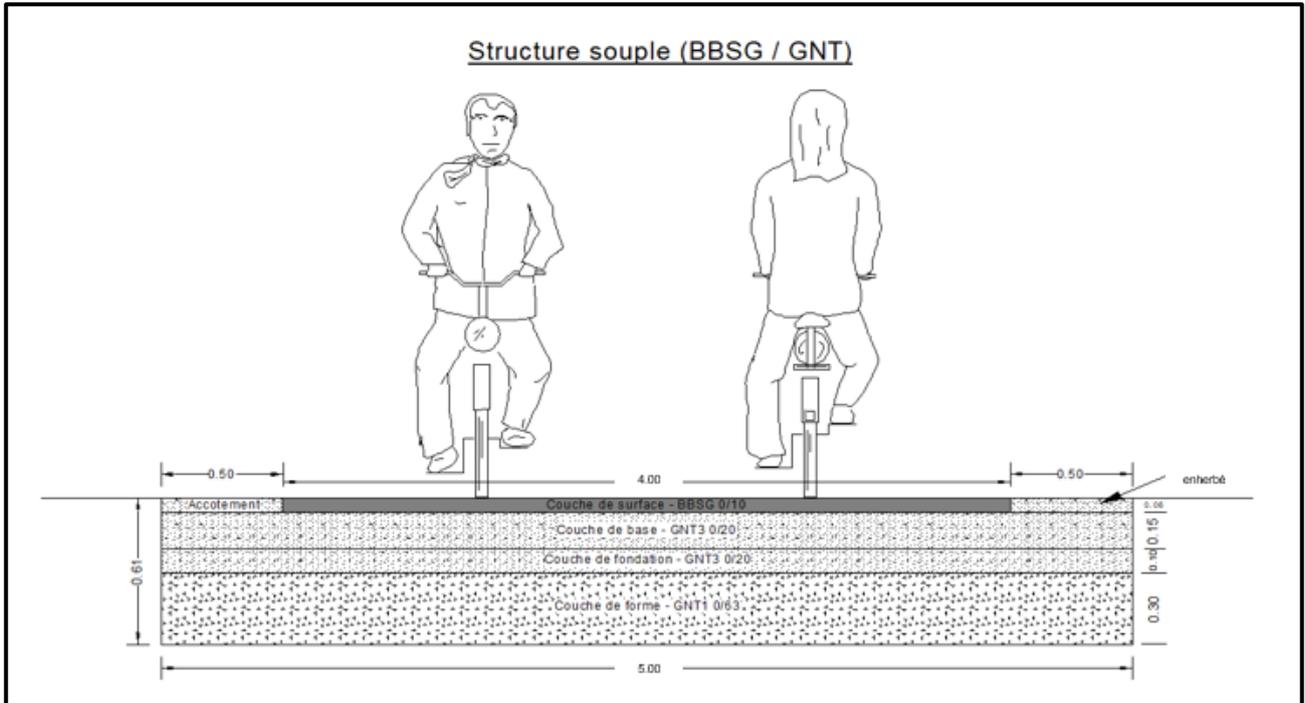
○ Profil en long de la voie verte



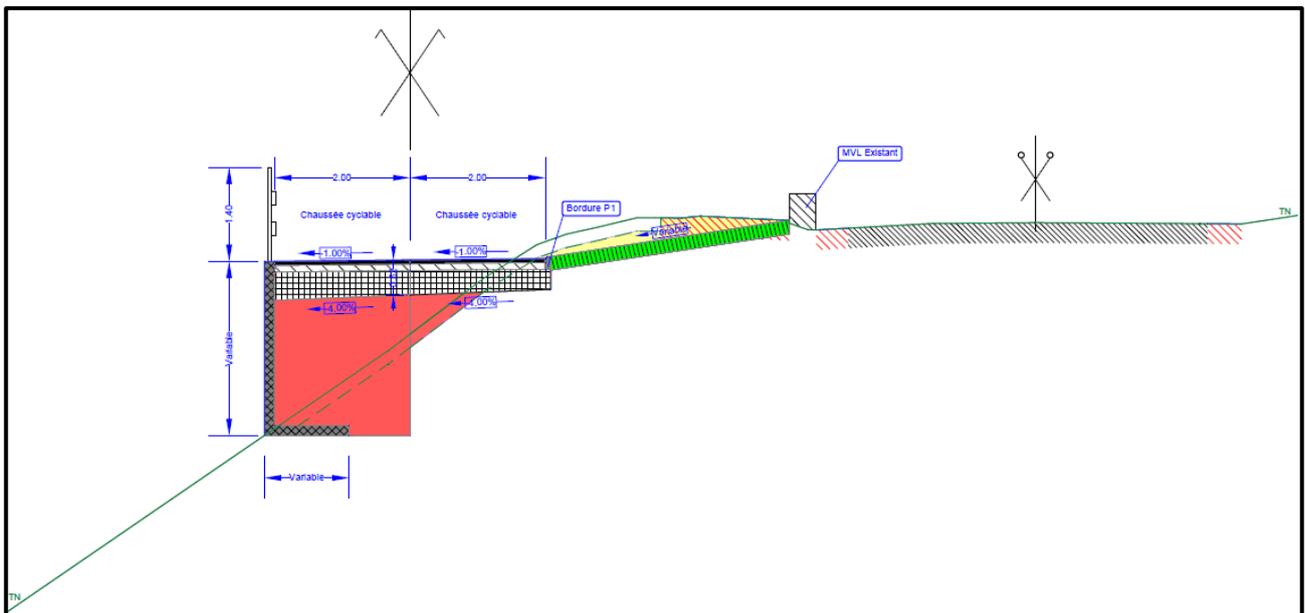
- Profil en travers type :

Largeur de voie (BBSG) = 4.00m

Accotements (enherbé) = 0.50m



- Profil en travers au droit de la RD426

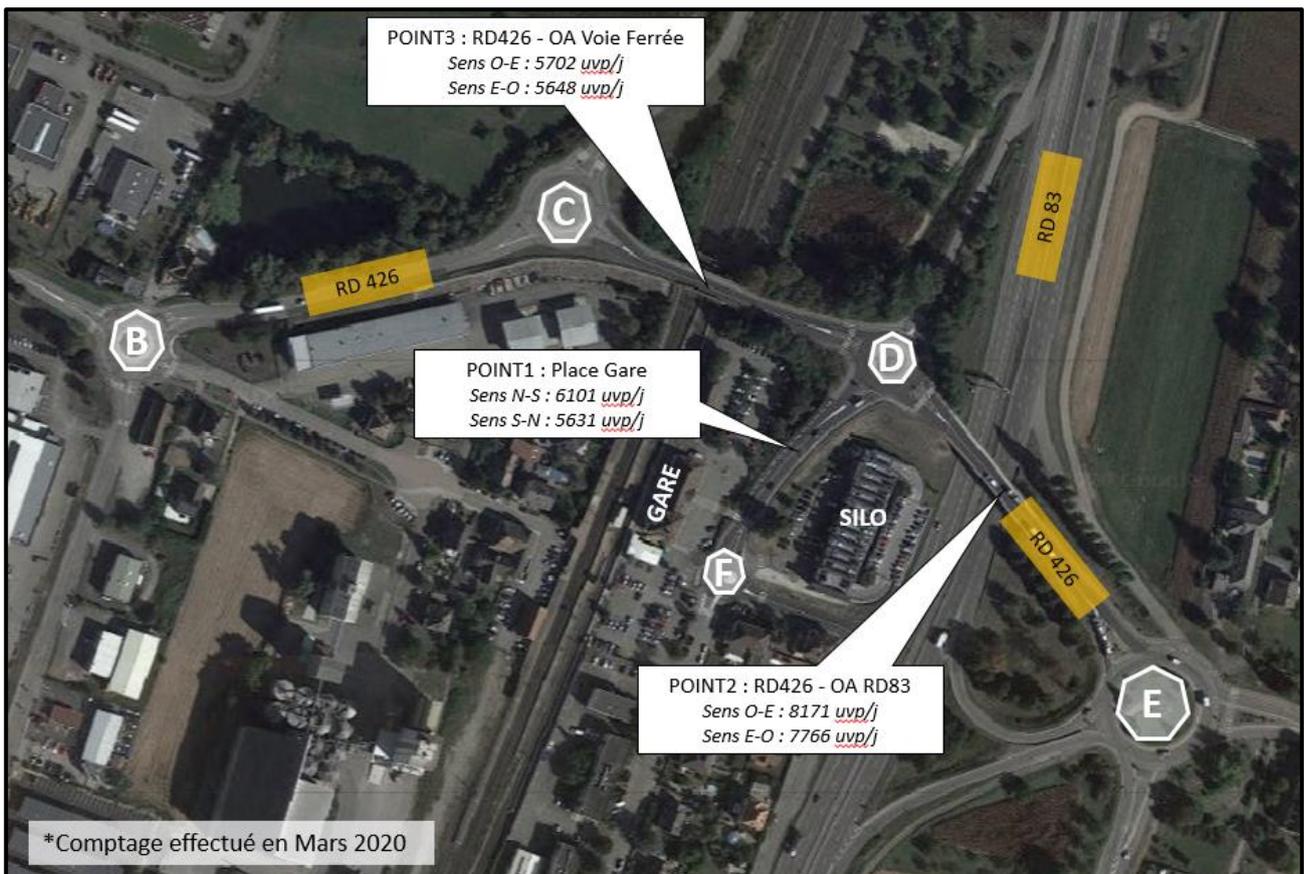


c) Présentation des aménagements cyclables du projet

L'aménagement de l'itinéraire modes actifs consiste en la création en site propre d'une voie verte. Cette dernière devra respecter les normes pour les personnes à mobilité réduite. La pente en long de la voie n'excèdera pas 4%. La largeur sera de 4m permettant le croisement des différents modes.

Le giratoire (D) existant sera remis aux normes lors de l'aménagement de l'itinéraire. En effet, l'anneau de circulation de ce dernier avait été réduit pour la mise en œuvre de l'ancien itinéraire.

d) Présentation par section homogène comprenant des données de trafic (uvp/j), un plan d'ensemble, et a minima un profil en travers ainsi que le ou les plans de traitement des intersections comprenant la signalisation



- Point 1 au droit de la place de la gare :

Dans le sens nord-sud : 6101 uvp/j

Dans le sens sud-nord : 5631 uvp/j

- Point 2 au droit RD426 - OA sur RD83 :

Dans le sens ouest – est : 8171 uvp/j

Dans le sens est-ouest : 7766 uvp/j

- Point 3 au droit RD426 - OA sur voies ferrées :

Dans le sens ouest – est : 5702 uvp/j

Dans le sens est-ouest : 5648 uvp/j

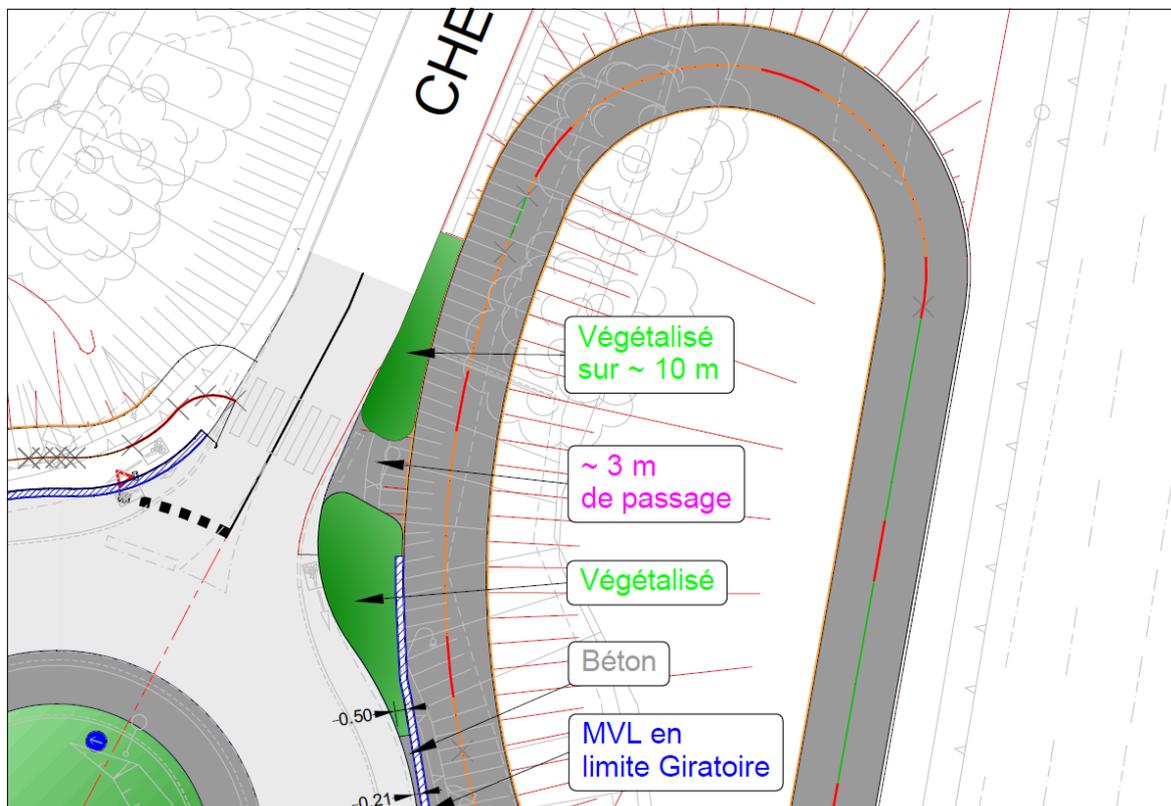
L'aménagement en site propre, à pour but de supprimer toutes les intersections avec les voiries existantes.

e) Présentation des traitements des points de raccord avec les aménagements existants, notamment en début et fin d'itinéraire

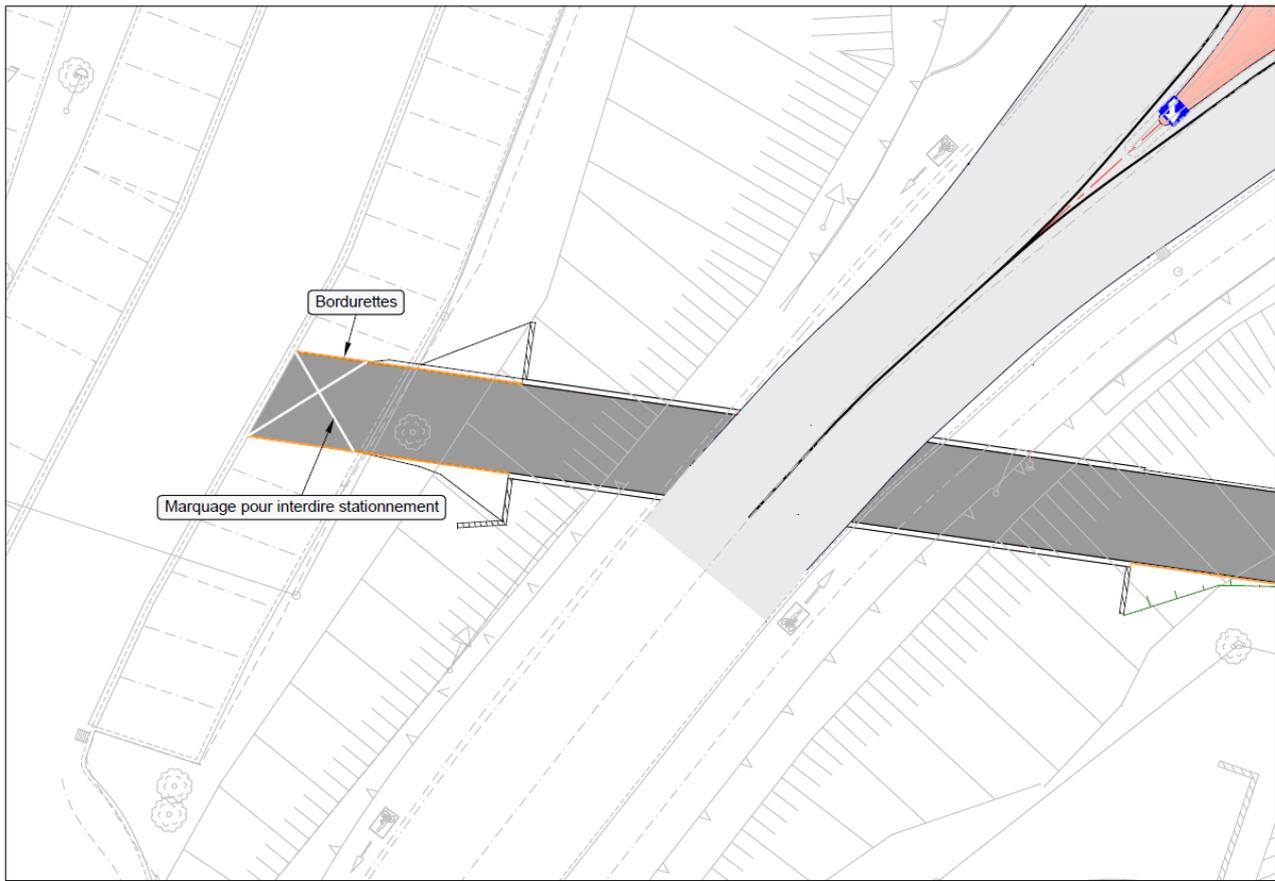
- Raccordement à l'est (avenue de la gare)



- Raccordement à l'ouest (au droit du giratoire D)



○ Raccordement sur le parking SNCF



f) Nature des revêtements

Le revêtement mis en œuvre sur l'ensemble de l'aménagement sera un enrobé (BBSG). Il permettra le déplacement des personnes à mobilité réduite.

g) Equipements de confort

La voie verte étant principalement en remblai, cette dernière se trouvera soit surélevée, soit abaissée par rapport aux voiries existantes. Afin que les usagers se sentent en sécurité, les éléments suivants seront mis en œuvre :

- MVL (Muret Véhicule Léger) au droit du giratoire, pour inciter les usagers à rester sur l'itinéraire créé.
- Gare de corps de 1,20m de hauteur, sur la passerelle et au droit de la voie en remblai. Le modèle n'est pas encore défini.

h) Situation actuelle et situation cible au regard du foncier

L'aménagement projeté se trouve en totalité sur des emprises publiques. En effet, le tracé se trouve dans les accotements des RD83 et RD426.

i) Liste des autorisation nécessaires et/ou obtenues pour répondre aux contraintes liées à l'environnement

Un diagnostic environnemental a été réalisé dans l'emprise de l'aménagement modes actifs. Aucun taxon n'a été répertorié dans la zone étudié.

8 TOUTES PIÈCES ANNEXES JUGÉES UTILES

Néant.

PLAN DE FINANCEMENT PRÉVISIONNEL DU PROJET

Précision : montants **H.T.**

IMPORTANT : Les postes de dépenses à détailler ci-dessous doivent correspondre aux thématiques retenues.

DÉPENSES (1)	MONTANT	RESSOURCES	MONTANT	%
Terrassement, système d'infiltration in situ, structure et chaussée	670 000	Aides publiques :		
couche de roulement au droit des raccordements sur existant	90 000	Union européenne (2)		
Pose d'un éclairage le long de l'itinéraire	250 000	État - Dotation de soutien à l'investissement public		
Création d'une passerelle, d'un passage inférieur et de systèmes de soutènement	3 180 000	État - DETR		
l'aménagement se raccorde sur voie verte, piste cyclable existant ou parking	20 000	État - FNADT (2)		
Comprend les coût des équipements (barrières, gardes corps) et de la	345 000	État – DSID	1 440 000	30,00 %
Aménagement paysager	245 000	Collectivités territoriales :		
		- Région		
		- Département		
		- Groupement de communes (EPCI, PETR...)		
		- Autres : établissement public, aides publiques indirectes (2)		
		Sous-total Aides publiques	1 440 000	30,00 %
		Auto-financement :		
		- Fonds propres	2 688 000	56,00 %
		- Emprunts (2)		
		Autres (2) : Collectivités bloc local	672 000	14,00 %
		sous-total	3 360 000	70,00 %
TOTAL	4 800 000	TOTAL :	4 800 000	100,00 %

(1) Recettes générées par l'investissement à déduire s'il y a lieu

(2) A préciser

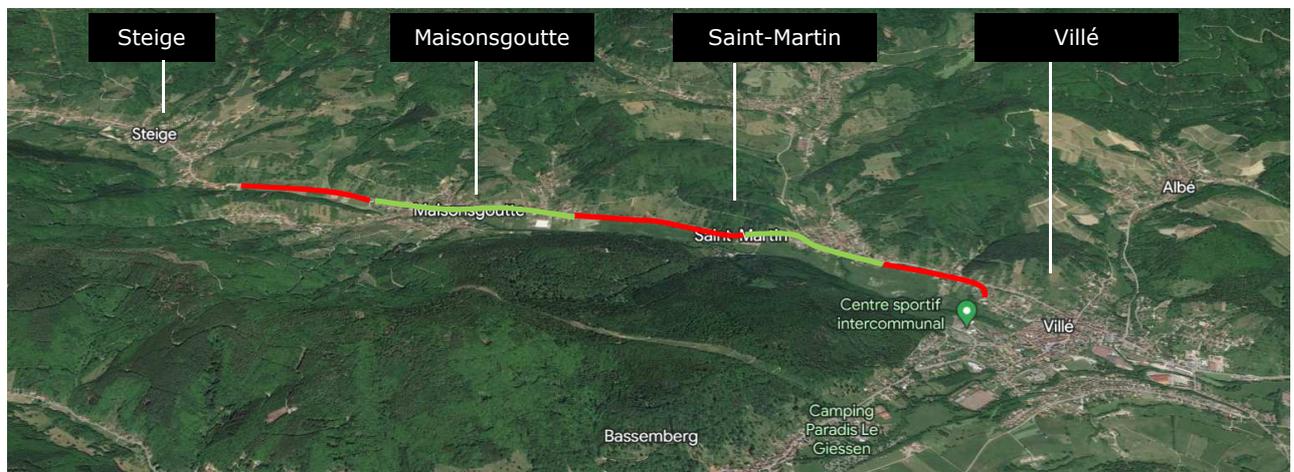
Attention : les travaux en régie ne sont pas éligibles

Le service instructeur vérifiera l'existence des cofinancements publics présentés dans le cadre de l'opération tout au long de la réalisation de celle-ci.

**DGA Environnement
Direction des Routes, des Infrastructures
et des Mobilités
Pôle Territoires
Service Routier de Sélestat
Bureau d'études**

Notice Projet

Aménagement d'un itinéraire cyclable Entre Steige et Villé



Maître d'œuvre :

Collectivité Européenne d'Alsace - Service Routier de Sélestat – Bureau d'études

Route d'Orschwiller – B.P. 20204 - 67604 SELESTAT ☎ 03 69 06 72 20

Table des matières

1. CONTEXTE.....	3
2. PROGRAMME DE L'OPERATION	4
3. ESTIMATION DU COÛT DU PROJET.....	6
4. FINANCEMENT	6
5. CALENDRIER PREVISIONNEL	6

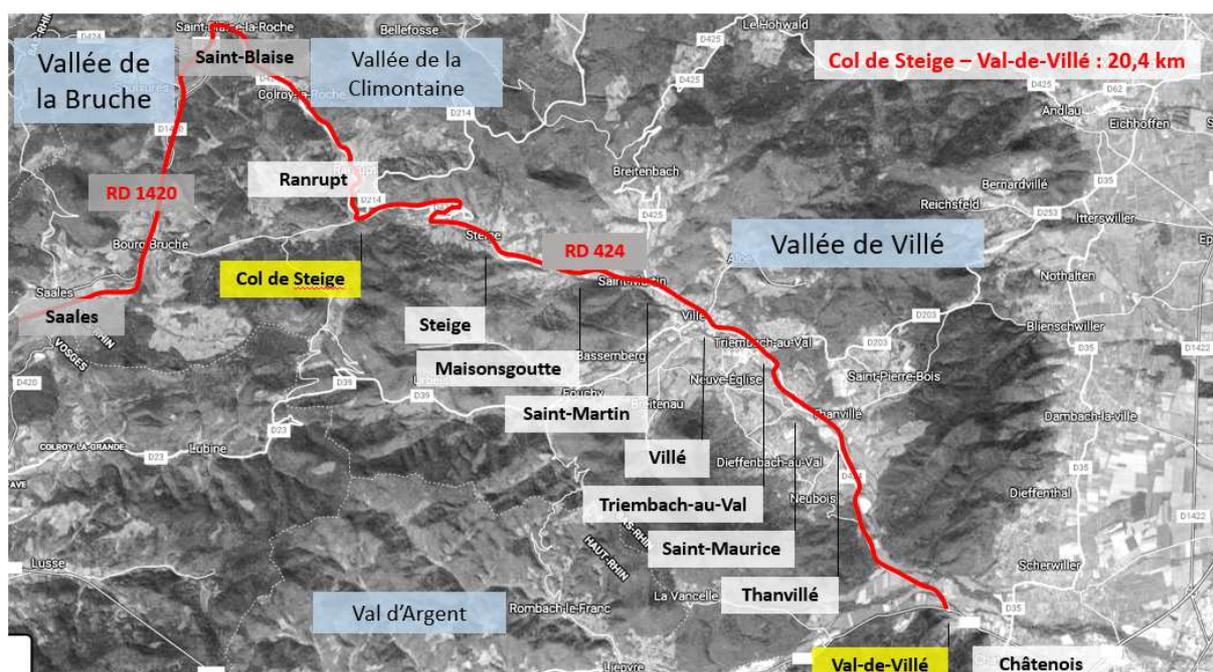
1. CONTEXTE

Actuellement, il n'existe pas de liaison cyclable entre Steige et Villé.

Les trafics varient entre 5 980 véhicules par jour dont 160 poids lourds en sortie de Villé et 1 260 véhicules par jour dont 60 poids lourds en entrée de Steige.

Afin d'offrir une continuité sécurisée pour les cyclistes, le projet consiste à créer une voie verte séparée de la RD entre Villé et Steige.

L'objet de la présente notice projet concerne la section entre Steige et Villé. Cette section fait partie de l'itinéraire global entre le col de Steige et Val-de-Villé.



Le linéaire sur la RD424 entre Val de Villé et Steige est de 15 km.

L'itinéraire cyclable structurant entre le Val de Villé et Steige a été inscrit au plan vélo 2030. Ce projet a été classé en priorité 1 par les élus du canton lors de l'exercice de priorisation du Plan Pluriannuel d'Investissement Routes. Il s'inscrit également dans le schéma directeur local.

En accord avec la Communauté de Communes de la Vallée de Villé, le tronçon entre Steige et Villé a été priorisé.

La priorisation et l'ordre chronologique de l'aménagement est le suivant :

- 1ère priorité : Steige – Villé (où il n'existe aucun aménagement cyclable)
- 2ème priorité : Villé – Thanvillé (où il existe en partie des bandes cyclables)
- 3ème priorité : Thanvillé – Val-de-Villé (où une alternative par la route du sel existe).

2. PROGRAMME DE L'OPERATION

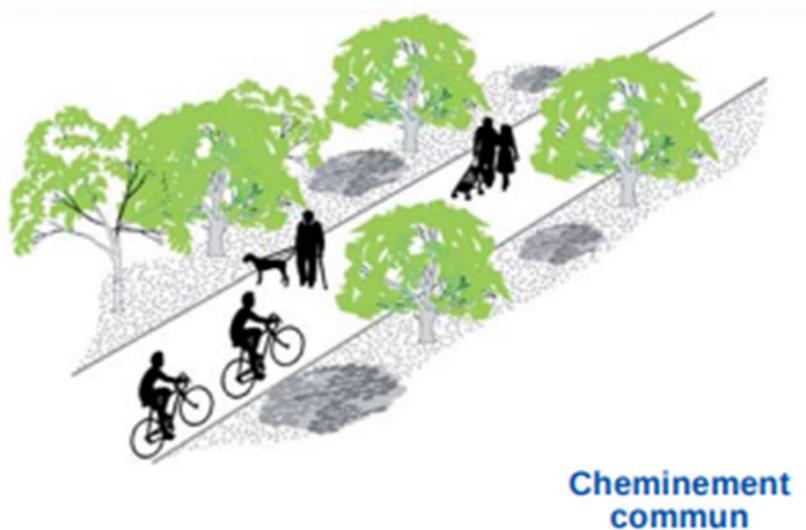
Le projet d'itinéraire cyclable prévoit :

- Hors agglomération : l'aménagement d'une voie verte en site propre implantée en contrebas de la RD 424 côté sud,
- En agglomération : l'aménagement des insertions et connexions sécurisées aux réseaux routiers communaux existants.

Aménagement	Longueur totale à aménager (m)	Longueur à aménager en agglomération (m)	Longueur totale (m)
Steige – Maisongoutte	700	95	795
Maisongoutte – Saint-Martin	1 100	80	1180
Saint-Martin - Villé	620	230	850
TOTAL	2 420	405	2825

Le statut envisagé pour l'itinéraire est de type voie verte correspondant à une route exclusivement réservée à la circulation des véhicules non motorisés, des piétons et des cavaliers.

La circulation serait donc autorisée de droit pour les cyclistes, sans limitation de vitesse et pour les piétons, en tous sens.



Source : CETE de l'EST

Sur terrain plat et en alignement droit, la largeur minimum d'une voie verte est de 3,00 m.

En cas de faible fréquentation et sur de courtes distances allant de 5 à 20 m, un rétrécissement à 2,50 m reste acceptable

Pour assurer l'accessibilité aux exploitants agricoles, les sections entre Steige et Maisongoutte et entre Maisongoutte et Saint-Martin seront traités comme des chemins partagés.



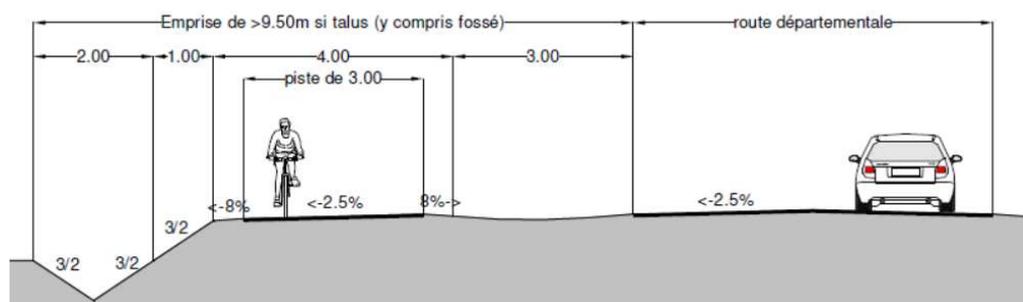
Les types d'aménagement proposés pour chaque des sections hors agglomération et en agglomération sont les suivants :

<u>HORS AGGLOMERATION</u> avec V85 = 70/80 km/h	Trafic VL	Type d'aménagement proposé pour un trafic VL<750 cyclistes par jour
Steige – Maisongoutte	1 260	Chemin en site propre partagé (exploitation agricole)
Maisongoutte – Saint-Martin	3 600	
Saint-Martin - Villé	5 980	Voie verte

<u>EN AGGLOMERATION</u>	Trafic VL	Type d'aménagement proposé pour un trafic VL<750 cyclistes par jour	
		avec V85 = 50 km/h	avec V85 = 30 km/h
Steige	1 260	Trafic mixte – intégré dans le flux routier	
Maisongoutte	1 260 et 3 600	Bande cyclable Ou Chaussée à Voie Centrale Banalisée	Trafic mixte – intégré dans le flux routier
Saint-Martin	3 600 et 5 980	Voie verte en bordure de chaussée et voies communales	
Villé	7 700		

Profil en travers type

La largeur revêtue de l'aménagement cyclable est de 3,00 m.



3. ESTIMATION DU COÛT DU PROJET

	Euros HT	Euros TTC
Acquisitions foncières	240 000	288 000
Etudes	50 000	60 000
Travaux	910 000	1 092 000
TOTAUX	1 200 000	1 440 000

4. FINANCEMENT

	Part financière	Euros TTC
Communauté de Communes de la Vallée de Villé	20 %	288 000
Collectivité Européenne d'Alsace	80 %	1 152 000
	100 %	1 440 000

5. CALENDRIER PREVISIONNEL

2023-2024 – Etudes et procédures environnementales

2024-2025 – Aménagement de la section entre Steige et Maisongoutte,

2025-2026 – Aménagement des sections entre Maisongoutte et Saint-Martin et entre Saint-Martin et Villé.

PLAN DE FINANCEMENT PRÉVISIONNEL DU PROJET

Précision : montants **H.T.**

IMPORTANT : Les postes de dépenses à détailler ci-dessous doivent correspondre aux thématiques retenues.

DÉPENSES (1)	MONTANT	RESSOURCES	MONTANT	%
Aménagement de l'itinéraire cyclable	910 000	Aides publiques :		
Etudes externalisées (environnement)	50 000	Union européenne (2)		
Aquisitions foncières	240 000	État - Dotation de soutien à l'investissement public		
		État - DETR		
		État - FNADT (2)		
		État – Fonds Verts		
		État – DSID	360 000	30,00 %
		Collectivités territoriales :		
		- Région		
		- Département		
		Communauté de Communes de la Vallée de Villé (CCVV)	240 000	20,00 %
		- Autres : établissement public, aides publiques indirectes (2)		
		Sous-total Aides publiques	600 000	50,00 %
		Auto-financement :		
		- Fonds propres	600 000	50,00 %
		- Emprunts (2)		
		Autres (2)		
		sous-total	600 000	50,00 %
TOTAL	1 200 000	TOTAL :	1 200 000	100,00 %

(1) Recettes générées par l'investissement à déduire s'il y a lieu

(2) A préciser

Attention : les travaux en régie ne sont pas éligibles

Le service instructeur vérifiera l'existence des cofinancements publics présentés dans le cadre de l'opération tout au long de la réalisation de celle-ci.