



Commission des projets routiers

1221 - Voirie départementale - Modernisation du réseau routier

RD 1083 - Aménagement à FEGERSSHEIM, ICHTRATZHEIM et LIPSHEIM - Validation des caractéristiques principales du projet et engagement de la procédure de déclaration d'utilité publique

Rapport n° CP/2012/118

Service gestionnaire :

Service grands projets d'infrastructures

Résumé :

La commission permanente du Conseil Général, dans sa séance du 12 avril 2010, a approuvé le bilan de la concertation prévue à l'article L300-2 du code de l'urbanisme et validé les éléments de programme à retenir pour les études d'avant-projet pour l'aménagement de la RD1083 à Fegersheim, Lipsheim et Ichtratzheim.

Le présent rapport a pour objet :

- de proposer à la validation les principales caractéristiques techniques du projet telles qu'elles découlent des études d'avant-projet;
- d'autoriser le Président du Conseil Général à demander au Préfet du Bas-Rhin de soumettre l'opération à l'enquête d'utilité publique et de mise en compatibilité du POS de Fegersheim, à l'enquête parcellaire puis, le cas échéant, de l'autoriser à recourir à l'expropriation pour acquérir les terrains, ainsi qu'à réaliser toutes les formalités successives;
- de demander autorisation au Préfet au titre de la loi sur l'eau pour la réalisation des travaux hydrauliques du projet.

I. CONTEXTE ET OBJECTIFS DE L'OPERATION

La RN83 qui reliait Lyon à Strasbourg a été longtemps l'axe principal de liaison Nord-Sud de l'Alsace et le trafic, notamment poids lourds y a toujours été important. La construction des autoroutes A36 et A35, l'interdiction faite aux poids lourds de circuler la nuit et récemment la mise en service du raccordement de la Voie Rapide du Piémont des Vosges (A35) sur l'A352 ont déjà considérablement réduit le rôle de voie de transit international pour cet axe. La future mise en service de la Rocade Sud (2^{ème} phase), la restriction de circulation de jour pour les poids lourds en transit et la mise en œuvre de la "taxe poids lourds", lui enlèveront définitivement ce statut d'axe de transit au profit d'une fonction de desserte départementale du bassin sud de Strasbourg (secteur Erstein – Benfeld très dynamique), conformément au Schéma Routier Départemental 2008-2020 adopté en décembre 2007 par le Conseil Général.

L'importance du trafic (40 000 véhicules/jour en 2010 dont 13% de poids lourds) a toujours créé des conditions de circulation difficiles notamment dans la traverse des agglomérations de Fegersheim, Lipsheim et Ichtratzheim-faubourg, où l'on constate actuellement des remontées de file de l'ordre de 2 à 3 km à l'heure de pointe du matin au sud (carrefour de la RD221 à Lipsheim) et d'environ 600 m au nord à l'heure de pointe du soir (carrefour Cajofé et RD221 à Lipsheim). Ces bouchons sont à l'origine de nuisances importantes en matière de bruit, pollution et de problèmes de sécurité notamment dans la partie urbanisée.

La RN83 au niveau des communes de Fegersheim, de Lipsheim et d'Ichtratzheim a fait l'objet d'études menées par l'Etat depuis de nombreuses années. Cependant les projets successifs basés sur une voie aux caractéristiques autoroutières n'ont jamais recueilli l'adhésion de la population et des élus locaux, et ces études sont donc restées sans suite.

Transférée au Conseil Général en 2006, dans le cadre de la décentralisation, sous la dénomination RD1083, elle a fait l'objet d'études préliminaires, basées sur de nouveaux objectifs définis en concertation avec la Région Alsace, la Communauté Urbaine de Strasbourg et les communes concernées :

- Réduire les nuisances actuelles ;
- Sécuriser et améliorer les accès riverains et les échanges entre communes ;
- Assurer la régulation du trafic ;
- Réduire la coupure urbaine entre Fegersheim et Lipsheim ;
- Favoriser l'interaction entre le parti routier et l'aménagement urbain ;
- Développer l'intermodalité ;
- Assurer la circulation des transports exceptionnels.

Ainsi le parti d'aménagement retenu pour la RD1083 entre l'échangeur d'Ichtratzheim au Sud, et l'échangeur avec la Rocade Sud de Strasbourg (RN353) au Nord, se présente maintenant sous la forme d'un boulevard urbain, avec une tranchée couverte pour la dénivellation du carrefour avec la RD221, des voies latérales réservées pour les bus et des pistes cyclables et trottoirs pour les modes doux.

Il offrira de nouvelles possibilités d'accès aux zones d'urbanisation actuelles ou futures et permettra d'améliorer la gestion des flux d'échange de part et d'autre de la RD1083.

Cette opération est par ailleurs inscrite comme opération prioritaire dans le Schéma Routier Départemental 2008-2020 approuvé le 10 décembre 2007 par le Conseil Général.

II. RAPPEL DES DECISIONS ANTERIEURES

- La phase de concertation a été menée en 2009 et début 2010. Par délibération du 12 avril 2010, la commission permanente du Conseil Général du Bas-Rhin a approuvé le bilan de cette concertation et validé les éléments de programme nécessaires aux études d'avant-projet :

. **Fonctionnalité** : la RD1083 a pour vocation d'assurer les liaisons locales de moyenne distance depuis le Sud du Département, le transit régional, national et international circulant quant à lui préférentiellement sur l'autoroute A35 – Voie rapide du Piémont des Vosges.

Au niveau d'Ichtratzheim, Fegersheim et Lipsheim, la RD1083 doit assurer la desserte des communes proches via les RD621 et 221, ainsi que permettre l'accès aux commerces et entreprises situées dans la zone économique de Fegersheim.

. **Tracé** : la RD1083 fera l'objet d'un aménagement sur place.

. **Typologie de la voie** : à partir d'Ichtratzheim-faubourg, la RD1083 évoluera à terme vers un boulevard urbain, qui est défini comme une voie urbaine majeure à fort trafic où coexistent les différents modes de déplacements (automobile, transports en commun, piétons, cyclistes,...). Les carrefours y sont aménagés préférentiellement à niveau.

La vitesse y sera limitée à 50 km/h dans les zones urbanisées et à 70km/h dans le secteur à urbaniser et dans la zone d'activité et commerciale. Hors agglomération, la vitesse sera progressivement amenée de 110 km/h à 50km/h depuis l'échangeur d'Ichtratzheim jusqu'au carrefour d'entrée à Ichtratzheim-faubourg.

. **Solutions étudiées** : trois solutions ont été mises à l'étude. Deux solutions étaient à niveau, l'une avec les transports collectifs en position centrale, l'autre avec des contre-allées ; une troisième proposait, à la demande des élus locaux et du public, une tranchée couverte au niveau du carrefour avec la RD221 couplée à la solution avec les contre-allées.

Cette dernière solution, bien que plus onéreuse, est celle qui répond le mieux aux objectifs fixés au projet et présente de nombreux avantages en termes de sécurité pour les riverains et de diminution des nuisances. A ce titre, elle constitue la solution que le Département a proposé d'approfondir et de présenter ensuite à l'enquête d'utilité publique.

. **Echanges avec la voirie locale** : les nouveaux carrefours d'Ichtratzheim-faubourg et de Lilly, ainsi que le carrefour Cajofé seront aménagés à feux et à niveau.

Le carrefour avec la RD221 sera quant à lui aménagé avec un carrefour à niveau pour les échanges entre Fegersheim et Lipsheim couplé à une tranchée couverte pour le passage du trafic sur la RD1083.

. **Plurimodalité** : une réorganisation des carrefours et des aménagements de cheminements piétons et cyclistes seront réalisés pour améliorer l'accès aux zones commerciales et d'activités ainsi qu'à la gare de Fegersheim – Lipsheim. Des voies latérales seront également prévues et rendront possible à terme, si cela s'avère pertinent, la réalisation de voies spécifiques aux transports collectifs pour l'accès aux zones urbanisées actuelles et futures et de la gare.

. **Intégration paysagère et architecturale** : la RD1083 fera l'objet d'un traitement paysager soigné, en relation avec les séquences de territoires traversés. Une attention particulière sera notamment portée aux dispositifs antibruit.

. **Développement urbain et économique** : la RD1083 sera conçue en relation avec les projets de développement urbain programmés par la CUS.

. **Phasage des travaux** : la RD1083 fera l'objet d'une réalisation en deux temps :

- Phase 1 sur la période 2010 - 2014, réalisation des deux nouveaux carrefours (Ichtratzheim Faubourg et Lilly), du carrefour Cajofé et mise en place des protections acoustiques ;
- Phase 2 au-delà de 2014, aménagement de la tranchée couverte, du carrefour avec la RD221 et du boulevard urbain sur l'ensemble du périmètre.

. **Coût d'objectif** : l'estimation prévisionnelle du réaménagement de la RD1083 sur la base des études préliminaires, s'élève à environ 40 M€ HT (valeur 2010).

- Le plan de financement (déduction faite de la part attendue de la Région Alsace de 20% du coût HT de l'opération) a été acté dans le Contrat de Territoire de l'Agglomération Strasbourgeoise (CTAS) 2009-2014 signé par le Conseil Général et la CUS en avril 2010.

III. PARTI D'AMENAGEMENT ET COMPARAISON DES SCENARIOS ETUDIES

En réponse aux objectifs fixés au projet et aux éléments de programme issus de la concertation, le parti d'aménagement retenu consiste à réaménager la RD1083 en un boulevard urbain à 2x2 voies auquel s'ajoutent :

- la création de carrefours de régulation aux entrées nord et sud du secteur (à Ichtratzheim-faubourg, et au droit de la rue du colonel Lilly), permettant un écoulement plus fluide de la circulation dans la partie urbaine et une optimisation du fonctionnement des carrefours actuels ;
- la refonte des carrefours existants pour améliorer leur fonctionnement et augmenter leur capacité ;
- la mise en place de protections phoniques,
- l'aménagement d'une tranchée couverte sous le carrefour de la RD221 afin d'une part de recréer un lien entre les deux zones urbaines de Fegersheim et Lipsheim (le carrefour de surface assurant une meilleure distribution de la circulation locale), et d'autre part d'être plus efficace vis à vis de la réduction des nuisances, notamment acoustiques.
- la création de voies latérales permettant des dessertes sécurisées des zones urbaines contiguës à la RD1083,
- la possibilité de création de carrefours intermédiaires ultérieurs,
- la mise en place d'aménagements spécifiques pour les transports en commun et les modes doux,
- le maintien d'une largeur de voie permettant le passage des convois exceptionnels.

Le trafic sur la zone d'étude est important, et le restera toujours, au vu du dynamisme économique et urbain du secteur et du territoire. Cependant, la mise en place de carrefours de régulation, au sud et au nord de la zone d'étude, permettra de retenir les véhicules en dehors de la zone urbanisée où la circulation sera alors apaisée et les nuisances réduites. Ces carrefours constitueront également de nouveaux accès aux zones industrielles et commerciales existantes ou futures.

Dans le présent projet, ce concept de boulevard urbain a été décliné en deux scénarios d'aménagement :

- scénario n°1 : le « boulevard urbain avec bus en site propre » consiste à aménager une plateforme routière avec les transports en commun sur une voie centrale encadrée par la RD1083.
- scénario n°2 : le « boulevard urbain avec voies latérales » consiste à aménager une plateforme routière centrale avec des voies latérales encadrant la RD1083. Ce dernier scénario a fait l'objet d'une sous-variante issue de la concertation concernant l'aménagement de la tranchée couverte au droit du carrefour de la RD221.

L'analyse comparative des scénarios a mis en évidence **que le scénario n°2 complété, boulevard urbain avec voie latérale et tranchée couverte**, répondait le mieux aux objectifs du projet, essentiellement pour les raisons suivantes :

- le regroupement du trafic de transit et de passage au milieu de l'infrastructure permet de concentrer les sources de nuisances au centre de la plateforme et d'avoir les espaces les plus calmes aux abords des zones urbanisées ;
- la gestion des accès par des voies latérales assure une meilleure desserte des secteurs d'activité, et la sécurisation des trafics d'échanges s'en trouve également améliorée ;
- la meilleure prise en compte des modes doux par la réalisation de cheminements spécifiques et des transports en commun par la réservation d'une voie dédiée sur les voies latérales.

Bien qu'engendrant un surcoût non négligeable, le passage de la RD1083 sous la RD221 permet de rompre la coupure existante entre les deux agglomérations par un aménagement en surface qualitatif, intégrant un carrefour à feux pour les échanges locaux, des cheminements piétonniers et cyclables de qualité dans un environnement déconnecté de la RD1083.

IV. CARACTERISTIQUES PRINCIPALES DE LA SOLUTION PROPOSEE

IV-1. Caractéristiques géométriques principales

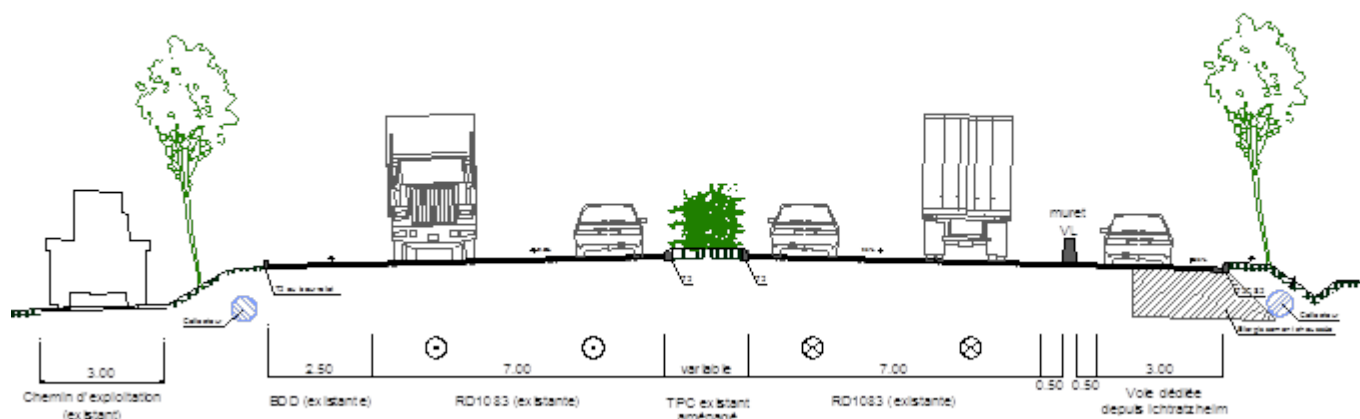
Le tracé s'appuie et réutilise au maximum la RD1083 actuelle (voir annexe) mais présente des caractéristiques différentes adaptées aux sections concernées.

Section : Echangeur d'Ichtratzheim / carrefour d'Ichtratzheim-faubourg

Sur cette section, l'aménagement doit permettre d'assurer une transition sécurisée et progressive entre la section en rase campagne où la RD1083 a des caractéristiques de voie rapide, et la section urbaine.

Le tracé actuel et le profil en long de la RD1083 sont conservés, mais pour faire comprendre aux usagers qu'ils doivent adapter leur comportement à l'approche de la zone urbaine, le profil en travers de la route est adapté par :

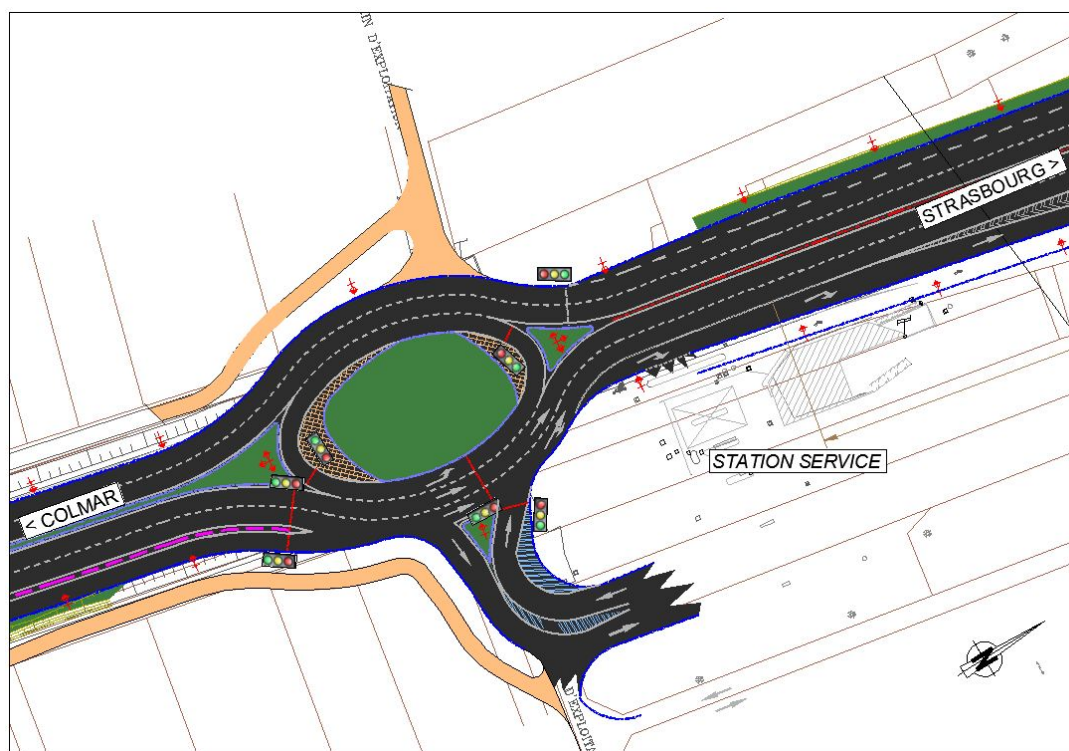
- l'aménagement du terre-plein central,
- la création d'une troisième voie vers Strasbourg créée par affectation depuis l'échangeur,
- la mise en place de bordures et collecteurs de part et d'autre de la plateforme pour recueillir les eaux routières (prise en compte du périmètre de protection éloigné de deux captages d'eau potable),
- des aménagements paysagers de part et d'autre de la plateforme routière.



Une voie dédiée aux usagers venant d'Ichtratzheim leur permet de s'insérer directement au niveau du carrefour de régulation.

Carrefour d'Ichtratzheim-faubourg

Ce carrefour constitue la porte d'entrée Sud de la Communauté Urbaine de Strasbourg.



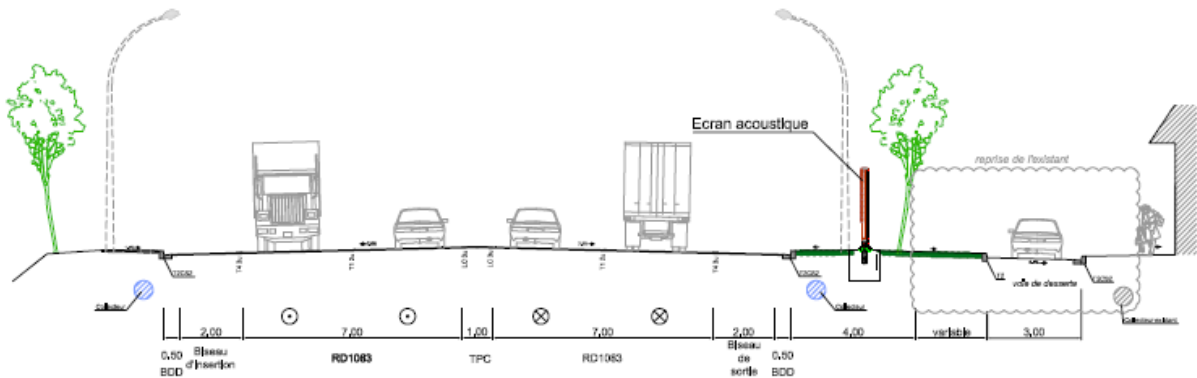
Aménagé par exemple sous la forme d'un carrefour à feux à sens giratoire, son rôle principal est de réguler le trafic qui entre dans la section urbaine et donc de retenir le trafic « excédentaire » à l'extérieur de la zone urbanisée. Il permet par ailleurs l'accès aux secteurs d'activité futurs qui se développeront de part et d'autre de la RD1083 et en particulier à la nouvelle station-service à l'Est .

Section : carrefour d'Ichtratzheim-faubourg / carrefour avec RD221

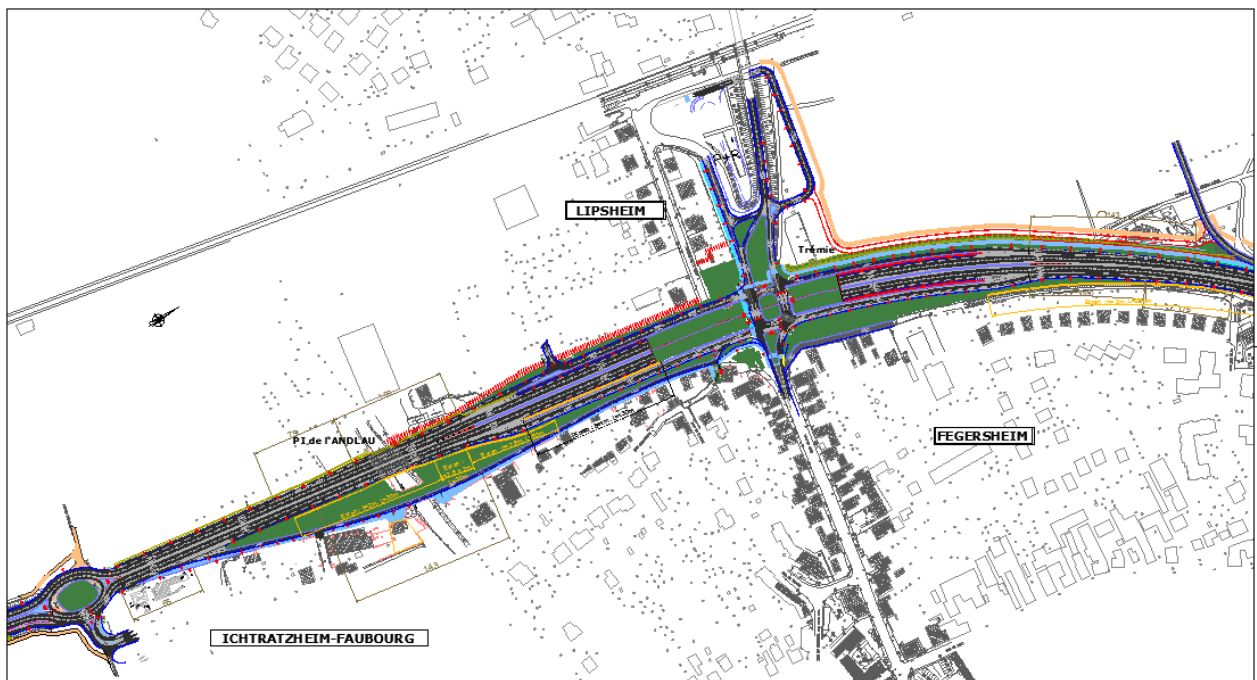
Elle correspond à la traversée des zones urbaines d'Ichtratzheim Faubourg, de Lipsheim et de Fegersheim, où l'aménagement doit permettre de réduire les nuisances pour les riverains et d'affirmer le caractère urbain et la liaison entre les deux agglomérations.

Le projet consiste à décaler la RD1083 vers l'Ouest (de 15m maximum) et de franchir le carrefour avec la RD221 par l'intermédiaire d'une tranchée couverte. Ce décalage entraîne également la construction d'un nouveau pont de franchissement de l'Andlau.

*Adaptation RD1083 pour passage trémie (décalage à l'ouest)
 Maintien partiel de l'existant pour desserte locale*

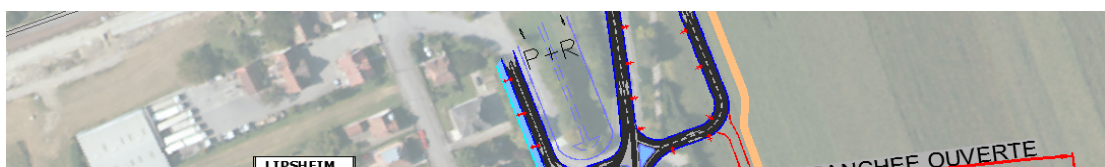


La desserte des habitations et commerces situés à l'Est de la RD1083 est assurée par l'actuelle RD, l'accès à cette voie s'effectuant depuis le sud par un accès direct, à sens unique, juste après le carrefour d'Ichtratzheim-faubourg. Cette voie de desserte se raccorde à la bretelle d'accès à Fegersheim au niveau du carrefour de la RD221.

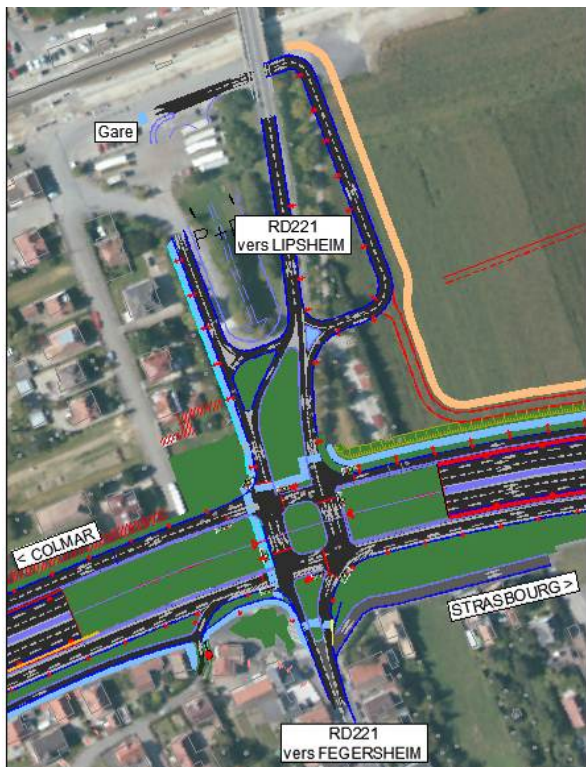


La bretelle sud-ouest en direction de Sélestat assurera également la desserte du quartier de la Niedermatt à Lipsheim.

La tranchée couverte



Carrefour RD1083 / RD221



Aménagé sur la tranchée couverte, il permet de rétablir la liaison entre Lipsheim et Fegersheim, notamment pour les modes doux vers le pôle multimodal de la gare, actuellement interrompue par la RD1083. Il intègre également la reconfiguration et l'amélioration du fonctionnement du carrefour d'accès à la gare.

Ce type de carrefour à feux, d'un fonctionnement simple, permet de gérer de forts trafics d'échange tout en favorisant l'intégration des modes doux et les transports en commun. La réappropriation de l'espace entre les deux agglomérations s'effectue par le biais d'aménagements paysagers forts. L'accès à la gare est entièrement revu et les mouvements de tourne-à-gauche sont supprimés. Pour accéder au pôle multimodal en venant de Fegersheim, une nouvelle bretelle sera créée au nord de la RD221 et se raccordera au parking relais le long de la voie ferrée. Cette voie servira également d'accès vers Lipsheim à partir de la gare.

Protection acoustique

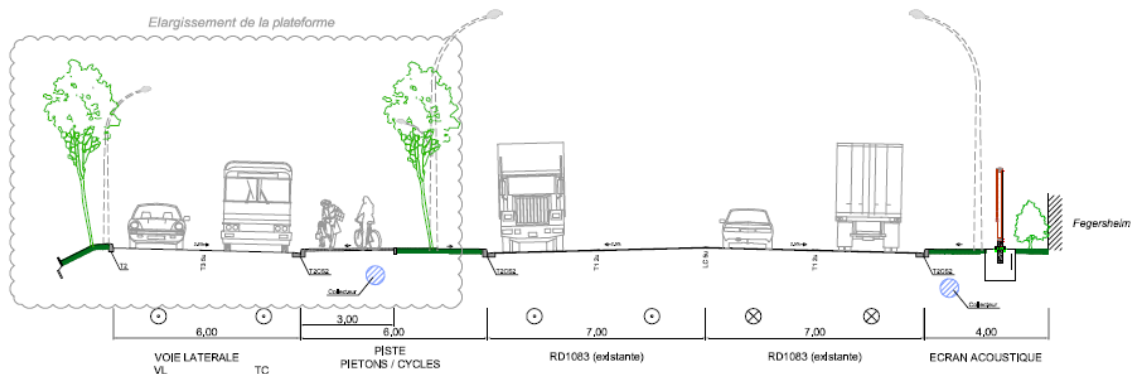
Les zones habitées côté Fegersheim seront protégées par la mise en place d'écrans acoustiques de 2 à 3 m de hauteur et sur environ 1 200 m. Les parois des trémies d'accès à la tranchée couverte seront également revêtues d'un parement absorbant.

Section : carrefour RD221 / carrefour Cajofé

Zone de transition entre l'environnement "urbain" de la séquence précédente et la zone industrielle de Fegersheim plus au nord, l'aménagement vise à y améliorer les conditions de circulation pour les transports collectifs, les cyclistes et les piétons mais également de permettre la desserte, à terme, du secteur Ouest qui sera aménagé sur les communes de Lipsheim et de Fegersheim.

Le tracé en plan et le profil en long de la RD1083 existante sont conservés, mais son profil en travers est repris à partir des limites de propriétés de Fegersheim (côté Est) :

- mise en place d'écrans de protection acoustique
- réutilisation de la plateforme existante pour l'aménagement d'un boulevard urbain.



Carrefour Cajofé

Porte d'entrée sud de la zone d'activités commerciale et industrielle de Fegersheim, sa configuration "à feux avec îlot central" permet une meilleure lisibilité des échanges et surtout une meilleure gestion des flux entre la RD1083, la rue de Lyon vers Fegersheim, et les rues de l'Artisanat et des Platanes. Des voies dédiées aux transports en commun et des systèmes de détection avancés leur assurent un franchissement prioritaire et aisé du carrefour.



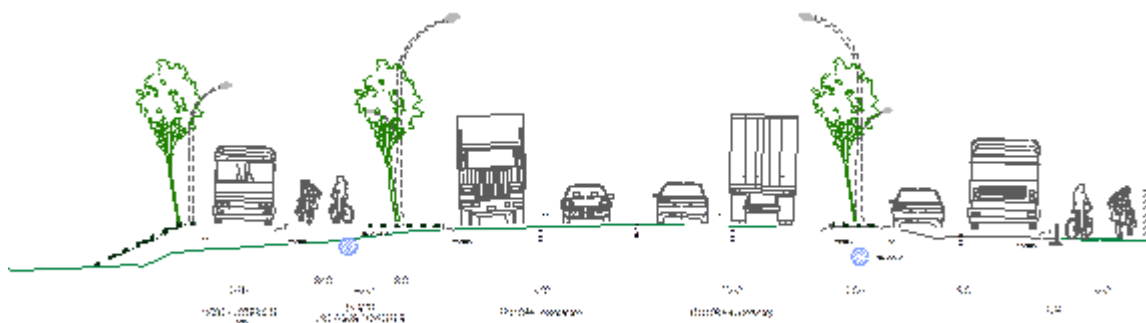
Le carrefour est "ceinturé" par un cheminement piétons-cyclistes d'une largeur de 3m qui permet les échanges entre les contre-allées, les rues de l'Artisanat et des Platanes ainsi qu'avec la rue de Lyon.

Section : Carrefour Cajofé / carrefour Lilly

Les deux sens de circulation de la RD1083 sont regroupés sur une même chaussée à 2x2 voies et les zones d'activité sont desservies par des contre-allées séparées de la voie principale par un terre-plein planté.

Ces contre-allées, accessibles depuis les carrefours d'extrémités (Cajofé et Lilly) comprennent 2 voies de circulation sur leur première moitié (1 voie tous véhicules (TV) et 1 voie Transports en commun).

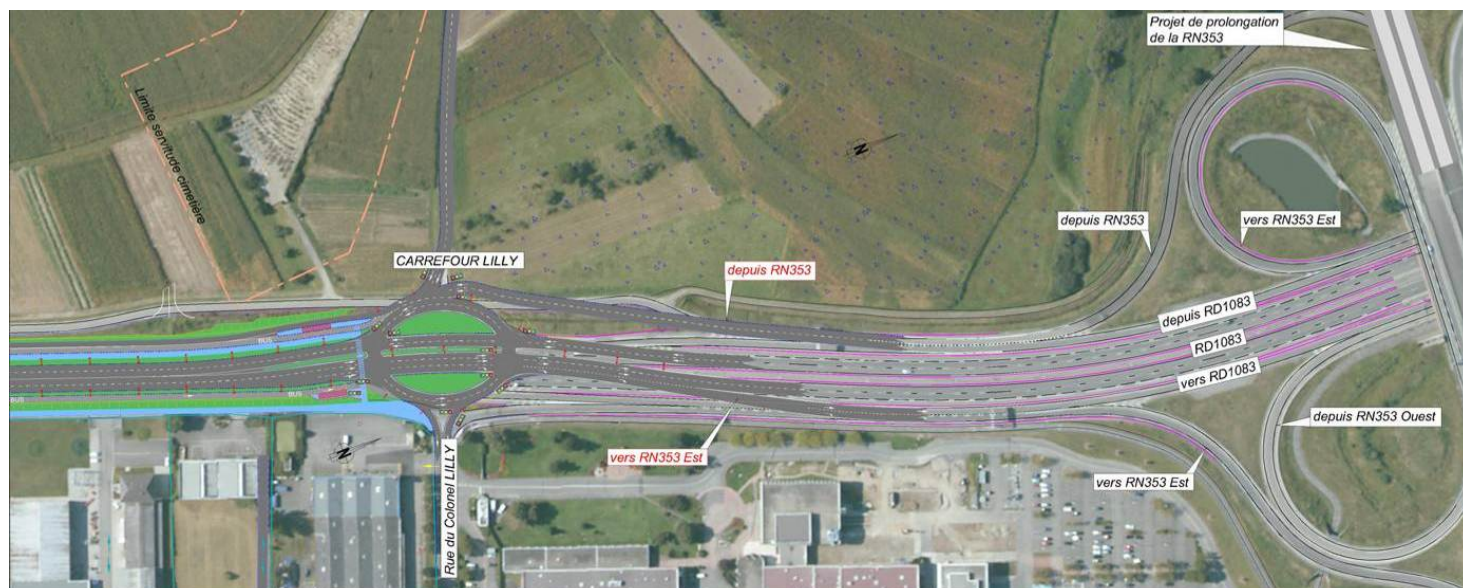
Profil sur 1^{ère} moitié



La seconde moitié n'est accessible qu'aux transports en commun, les autres véhicules empruntant des voies transversales permettant de rejoindre, côté Est, la rue de l'Industrie et côté Ouest le giratoire existant sur la rue de l'Artisanat.

Zone de raccordement à la RD1083 Nord et à la RN353

Le raccordement à la RD1083 Nord et aux bretelles d'entrée et de sortie de la rocade Sud de Strasbourg (RN353) s'effectue au niveau du carrefour « Lilly » dont la faisabilité a été soumise à la validation des services de l'Etat car il conduit à une modification des bretelles de l'échangeur avec la RN353.



Vue en plan de l'aménagement

Carrefour Lilly

Il marque l'extrémité Nord du réaménagement de la RD1083 et le passage entre le boulevard urbain et la RD1083 de type voie rapide. La gestion par feux tricolores lui permet d'assurer son rôle de régulation du trafic en entrée nord de la zone d'étude.

Imaginé sous forme de carrefour giratoire percé à feux, il est configuré de la manière suivante :

- la RD1083 traverse le carrefour suivant un axe Nord – Sud
- les contre-allées unidirectionnelles Est et Ouest sont raccordées à l'anneau
- la rue du colonel Lilly bidirectionnelle se raccorde à l'anneau sur le bord Est
- la collectrice unidirectionnelle provenant de la rocade Sud de Strasbourg se raccorde au carrefour sur le côté Ouest
- la future voie de desserte des extensions Ouest se raccorde sur l'anneau sur le côté Ouest

Les cheminements piétons-cycles sont projetés sur le côté Sud du carrefour en liaison avec les arrêts de Bus. Les cheminements projetés sont raccordés aux cheminements existants au Nord Est.

Les bus circulent sur les contre-allées Est et Ouest et les arrêts de bus sont implantés à proximité immédiate du carrefour. Ils sont prioritaires vis-à-vis des feux.

La configuration définitive de ce carrefour ne pourra cependant être validée par les services de l'Etat qu'à l'issue des études de projet.

IV-2. Trafics

Les perspectives d'évolution des trafics et les simulations effectuées montrent que le trafic restera toujours important sur la RD1083.

Si une diminution du trafic de transit sur la RD1083 peut être attendue du fait :

- de la mise en service de projets routiers et autoroutiers (raccordement de la Rociade Sud à l'A35, Grand Contournement Ouest),

- du renforcement des mesures de restrictions de circulation des poids lourds sur la RD1083 qui seront interdits de jour après mise en service VRPV, RN353 et aires de repos sur A35,
 - de la mise en place de la taxe Poids Lourds,
- une hausse du trafic encore plus importante est prévisible du fait du développement urbain et des activités industrielles et commerciales telles qu'elles sont identifiées dans les documents d'urbanisme et de développement.

Ainsi, à l'horizon 2020, sur la base d'hypothèses d'urbanisation limitées de 10 à 20 ha de zone d'activité sur le secteur ouest de Fegersheim, le trafic prévisible sur la RD1083 sur son tronçon nord le plus chargé s'élève à environ 43 000 véhicules/jour, ce qui constitue la limite de saturation pour un axe de ce type.

L'important développement urbain et industriel prévu à terme par la CUS dans ce secteur nécessitera certainement des accès complémentaires à ceux prévus sur la RD1083 qui seront à étudier dans le cadre des projets urbains lorsque ceux-ci seront mieux définis.

IV-3. Vitesses de police

La vitesse sur la RD1083 sera a priori limitée à 70 km/h en section courante entre les deux carrefours de régulation.

Les vitesses sur les bretelles, voies de desserte et contre-allées seront quant à elles limitées à 50 km/h voire 30 km/h localement et pourront être adaptées en fonction de la progression de l'urbanisation.

IV-4. Convois exceptionnels

Compte tenu de l'enjeu économique lié aux transports exceptionnels (seul axe permettant depuis le sud, l'accès au port autonome de Strasbourg pour ce type de convois), le projet a été dimensionné pour permettre le passage des convois exceptionnels de 3^{ème} catégorie, c'est-à-dire les plus lourds et les plus volumineux.

Ces convois pourront transiter sans encombre au sein de la zone aménagée excepté au niveau de la tranchée couverte où le gabarit est limité à 4,75m.

Les convois hors gabarit circulant vers Strasbourg, emprunteront alors les bretelles Est dont les largeurs ont été portées à 7 m à cette fin.

Ceux circulant en direction du Sud généralement plus petits pourront utiliser les bretelles Ouest.

IV-5. Principes d'assainissement

Toutes les eaux de chaussées seront collectées par l'intermédiaire d'un réseau étanche et constitué de bordures, caniveaux et avaloirs en rive de chaussées ou accotement et acheminées par des collecteurs jusqu'aux bassins de rétention avant leur rejet dans le seul exutoire naturel du secteur, l'Andlau.

Les bassins de rétention seront enterrés et mis en place au plus près de l'infrastructure ou sous les contre-allées, et équipés de pompes de relevage.

N° BASSIN	SURFACE COLLECTEE	EXUTOIRE	DEBIT FUITE	DE
N°1 – Proche Andlau	Echangeur d'Ichtratzheim / OA Andlau	L'Andlau	19 L/s	
N°2 – Gare de Lipsheim	OA Andlau – accès trémie Nord	L'Andlau	32 L/s	
N°3 – Carrefour Cajofé	Accès trémie Nord – carrefour Cajofé	L'Andlau	21 L/s	
N°4 – ZI Fegersheim	Carrefour Cajofé – carrefour Lilly	L'Andlau	22 L/s	

IV-6. Eclairage

La politique générale du Conseil Général est de ne pas éclairer ses infrastructures sauf en des points spécifiques où peuvent se poser des questions de sécurité.

Toutefois, il est prêt à participer financièrement à la mise en place d'un l'éclairage public si les communes traversées délibèrent pour prendre en charge son fonctionnement et son entretien.

Le Conseil Général prendra alors en charge la mise en place des matériels, les études et la conformité des raccordements au réseau.

IV-7. Prise en compte de l'environnement

Les études d'environnement montrent que le projet aura très peu d'impact sur l'environnement naturel alors qu'il apportera des améliorations sensibles au milieu humain.

- Protection de la ressource en eau

Les dispositifs d'assainissement proposés (collecte par un réseau étanche et bassins de rétention) permettent d'assurer une protection satisfaisante des eaux souterraines et superficielles.

- Espèces protégées

La faune et la flore sont concentrées essentiellement en limite nord de la zone d'études, au niveau de la future rocade Sud, mais aucune espèce protégée n'a été identifiée dans les emprises du projet.

Bien que le projet se situe dans des terrains classés comme favorables au hamster, celui n'est pas présent sur la zone d'étude.

- Habitats biologiques

L'impact sur les habitats biologiques est faible (3 ha au total) et porte principalement sur des espaces artificialisés et des terres agricoles cultivées intensivement.

Des mesures compensatoires seront mises en œuvre :

- plantation de haies en compensation de 0,26 ha de haies détruites qui auront surtout une utilité en matière d'amélioration paysagère et écologique des espaces agricoles intensifs ;
- replantation et entretien d'un verger de hautes tiges de variétés traditionnelles en compensation de la destruction de 0,46 ha de prairies mésophiles naturelles sous vergers.

- Corridors biologiques

La RD1083 actuelle, comme la voie ferrée, coupe deux corridors écologiques : ceux de l'Ehn et de l'Andlau, identifiés comme des axes prioritaires à restaurer. Cependant le projet n'est concerné que par celui de l'Andlau, pour lequel il est proposé, afin de réduire la rupture écologique au droit du franchissement de cette rivière :

- de renforcer la ripisylve en rive droite de l'Andlau,
- de réaliser une banquette de 1,5 m en rive Sud sous le nouvel ouvrage de franchissement,
- d'aménager un passage en encorbellement de 1,5m de largeur pour la petite faune sous l'ouvrage existant.

Par ailleurs, la conservation des dimensions actuelles du lit de l'Andlau et la préservation du fond du lit de la rivière (aucune pile de pont implantée dans le lit), permettront de ne pas rompre la continuité du cours d'eau.

- Acoustique

Des écrans acoustiques seront mis en place afin de diminuer les niveaux sonores en façades des habitations. La mise en place de parements absorbants sur les parois de la trémie permettra de diminuer encore les niveaux sonores et de réduire la hauteur des écrans.

- Coût des mesures environnementales

Les principales mesures de réduction, de compensation et d'accompagnement environnementales sont estimées à 4,85 M€ HT.

Mesures	Coût total HT
Barrières petite faune et banquette	2 000 €
Plantation de haies arbustives	11 000 €
Plantation d'un verger (1 ha)	6 000 €
Restauration de la ripisylve	31 000 €
4 bassins de rétention et réseaux associés	2 900 000 €
Ecrans acoustiques + revêtement absorbant (trémie)	1 900 000 €
TOTAL	4 850 000 €

V. ACQUISITIONS FONCIERES

Le réaménagement de la RD 1083 nécessitera l'acquisition d'environ 9 ha de terrain (5 ha sur Fegersheim, 3 ha sur Lipsheim et 1 ha sur Ichtratzheim) et de cinq bâtiments situés en bordure ouest de la départementale : un magasin d'antiquités, un bâtiment des gens du voyage, une habitation abandonnée, la station-service SHELL située en bordure Ouest de la départementale, en rive gauche de l'Andlau, et la station-service TOTAL située au Nord du carrefour de la gare.

VI. CLASSEMENT - DECLASSEMENT

Les voiries créées ou modifiées seront classées ultérieurement, en fonction de leur rôle, dans les différents domaines des collectivités correspondantes. Des propositions ont déjà fait l'objet d'accords de principe avec les collectivités concernées et seront formalisées au niveau du projet.

VII. COMPATIBILITE AVEC LES DOCUMENTS D'URBANISME

Le projet est compatible avec le Schéma de Cohérence Territoriale de la Région de Strasbourg (SCOTERS) approuvé en juin 2006.

Les Plans Locaux d'Urbanisme (PLU) de Lipsheim et Ichtratzheim permettent également la réalisation du projet, et seul le POS le Fegersheim nécessite une mise en compatibilité avec le projet.

VIII. ESTIMATION ET FINANCEMENT

Le coût de l'opération est évalué à environ 40M€ HT soit 48 M€ TTC (valeur juin 2011).

Dans le contrat de territoire de l'agglomération strasbourgeoise (CTAS), la CUS et le Département se sont entendus sur un plan de financement qui tient compte d'une éventuelle évolution des maîtrises d'ouvrage à partir de 2014. La répartition et la programmation financières retenues, déduction faite d'une éventuelle participation attendue de la Région (20%), sont les suivantes :

- Phase 1 (10 M€ HT) : période 2009-2014
 - Maîtrise d'ouvrage : CG67
 - Plan de financement : 2/3 CG67 + 1/3 CUS
- Phase 2 (30 M€ HT): au-delà de 2014
 - Plan de financement : 2/3 Maître d'Ouvrage + 1/3 partenaire Co-financier

IX. ECHEANCIER PREVISIONNEL

Les principales étapes à venir pour ce projet sont les suivantes :

- Transmission dossiers DUP + DLE au Préfet : février 2012
- Enquête publique DUP + DLE : septembre 2012
- Arrêté DUP + DLE : début 2013
- Etudes projet + acquisitions foncières : 2013
- Travaux :
 - 1^{ère} phase : à partir de fin 2013 (selon disponibilités foncières)
 - réalisation des carrefours de régulation (Lilly et Ichtratzheim-faubourg)
 - réaménagement du carrefour Cajofé
 - réalisation du mur anti-bruit entre carrefour RD221 et Cajofé

- 2ème phase : à partir de 2015
 - réalisation de la tranchée couverte et des trémies
 - réalisation des carrefours RD221 et de la gare
 - aménagement du boulevard urbain sur l'ensemble du projet.

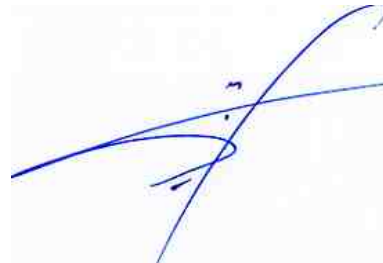
Je vous demande de bien vouloir adopter le projet de délibération suivant :

La commission permanente du Conseil Général, statuant par délégation et sur proposition de son président :

- *valide les principales caractéristiques techniques du projet d'aménagement de la RD1083 à Fegersheim, Lipsheim et Ichtratzheim telles qu'elles découlent des études d'avant-projet;*
- *autorise son Président à demander au Préfet du Bas-Rhin de soumettre cette opération à l'enquête d'utilité publique et de mise en compatibilité du POS de Fegersheim, à l'enquête parcellaire puis, le cas échéant, de l'autoriser à recourir à l'expropriation pour acquérir les terrains, ainsi qu'à réaliser toutes les formalités successives;*
- *autorise son Président à demander au Préfet l'autorisation au titre de la loi sur l'eau pour la réalisation des travaux hydrauliques du projet.*

Strasbourg, le 23/01/12

Le Président,



Guy-Dominique KENNEL