



Commission des projets routiers

1221 - Voirie départementale - Modernisation du réseau routier

Déclaration de projet pour l'aménagement de la RD 1083 à FEGERSHEIM, ICHTRATZHEIM et LIPSHEIM

Rapport n° CP/2013/264

Service gestionnaire :

Service grands projets d'infrastructures

Résumé :

En application des dispositions de l'article L126-1 du Code de l'Environnement, le Département est appelé, par la présente délibération valant déclaration de projet, à se prononcer sur l'intérêt général du projet d'aménagement de la RD 1083 à Fegersheim, Lipsheim et Ichtratzheim, et à prendre acte de l'avis favorable sans réserve du commissaire enquêteur.

I – PREAMBULE

Par délibération du 6 février 2012, la commission permanente du Conseil Général a autorisé son président à demander au Préfet du Bas-Rhin de soumettre le projet d'aménagement de la RD1083 à Fegersheim, Lipsheim et Ichtratzheim à l'enquête d'utilité publique. Cette enquête a été organisée du 31 octobre 2012 au 1^{er} décembre 2012 en application de l'arrêté préfectoral du 3 octobre 2012 et a porté sur:

- l'utilité publique du projet de l'aménagement de la RD1083,
- la mise en compatibilité du plan d'occupation des sols de la commune de Fegersheim

A l'issue de cette enquête, le Préfet, en date du 15 février 2013, a transmis au maître d'ouvrage le rapport et les conclusions motivées du commissaire-enquêteur au maître d'ouvrage, en lui demandant de délibérer sur la déclaration de projet préalable à l'arrêté de déclaration d'utilité publique.

II – RESULTATS DE L'ENQUETE PUBLIQUE

Durant l'enquête, 13 observations ont été portées aux registres et 35 courriers ont été adressés au commissaire enquêteur qui les a transmis au maître d'ouvrage pour éléments de réponse. Suite au mémoire en réponse du Département, le commissaire-enquêteur a émis un avis favorable au projet d'aménagement de la RD1083, sans réserve, mais assorti de six (6) recommandations :

- que les rencontres avec les acteurs économiques évoqués dans le mémoire en réponse soient effectivement organisées afin de donner des réponses satisfaisantes aux inquiétudes engendrées par la réalisation de cet aménagement ;
- examiner la possibilité d'aller plus loin dans l'aide financière et compensatoire avec les acteurs économiques impactés par le projet et évoqués dans le mémoire en réponse ;
- accompagner, avec la commune de Lipsheim, M. Rienhart (propriétaire d'un chalet impacté par les travaux) dans ses démarches et procédures administratives de réinstallation ;
- que des relevés réalisés pendant et après les travaux, relevés qui sont par ailleurs prévus par les textes, puissent être consultés par les riverains de la RD 1083 ;

- qu'un complément d'information soit apporté sur la voie dédiée aux habitants d'Ichtratzheim à partie de l'échangeur (cette voie étant bien prévue dans l'aménagement, mais, semblerait-il, mal comprise par les habitants)
- qu'une concertation entre le maître d'ouvrage et les habitants d'ICHTRATZHEIM faubourg puisse se faire et que soit retenue la mise à double sens de cette desserte sur toute sa longueur jusqu'à la rue de l'Andlau.

III – DECLARATION DE PROJET

La loi Démocratie de Proximité n°2002-276 du 27 février 2002 fait obligation à l'organe délibérant de la collectivité territoriale responsable d'un projet de se prononcer, par une déclaration de projet, sur l'intérêt général de l'opération lorsque ce projet a fait l'objet d'une enquête publique.

Conformément à l'article L11-1-1 du Code de l'Expropriation et à l'article L126-1 du Code de l'Environnement, la Commission permanente doit donc prononcer une déclaration de projet confirmant que les objectifs de cette opération justifient le caractère d'intérêt général du projet.

Cette déclaration de projet doit ainsi mentionner :

- l'objet de l'opération tel qu'il figure dans le dossier soumis à l'enquête,
- les motifs et considérations qui justifient le caractère d'intérêt général,
- le cas échéant, la nature et les motifs des principales modifications qui, sans en altérer l'économie générale, sont apportées au projet au vu des résultats de l'enquête publique.

Conformément aux termes de la loi du 27 février 2002, la délibération de la Commission tiendra lieu de déclaration de projet.

III.1 – Objet de l'opération tel qu'il figure dans le dossier soumis à l'enquête

III.1.1 - Rappel du contexte et de l'objet de l'opération

Le Sud du département du Bas Rhin est drainé par trois axes majeurs de circulation : l'A35, la RD468 et la RD1083 qui ont des fonctions différentes :

- l'A35 a pour vocation d'absorber le trafic de transit et le trafic issu des routes desservant les communes du piémont des Vosges et de l'Ouest du département,
- la RD468 assure la desserte des communes bordant le Rhin entre Marckolsheim et Strasbourg,
- la RD1083 permet l'accès à Strasbourg des agglomérations comprises entre Sélestat et Strasbourg situées dans la partie centrale du département et remplit à ce titre un rôle de desserte locale structurante.

Ce réseau de voirie se raccorde à l'A35 (axe principal de desserte de Strasbourg) et sur les quelques grandes voies communautaires dont les capacités sont nettement inférieures aux trafics qu'il faudrait écouler pendant les heures de pointe (2 heures le matin et 2 heures le soir).

Le Schéma routier départemental 2008-2020 élaboré en concertation avec les élus locaux et les associations, a assigné à la RD1083 sa vocation de **voie structurante destinée à la desserte locale du sud du Bas-Rhin**. De grande liaison nord-sud interdépartementale, la RD1083 est ainsi devenue un axe de desserte locale, avec une vocation économique forte puisque sur son parcours, elle dessert des sites industriels importants, tant en termes d'emplois que de transport de marchandises.

C'est pourquoi le Schéma Routier Départemental prévoit notamment l'aménagement de la RD1083 avec un profil en travers à 2x2 voies et dans la traversées des communes de

Kogenheim-Benfeld et de Fegersheim-Lipsheim Ichtratzheim, un traitement sous forme d'un boulevard urbain.

Ce schéma offre une réponse adaptée au contexte actuel, tout en permettant des évolutions à très long terme.

Du fait de son implantation, de ses caractéristiques très routières et de l'absence de continuité de la RN353 (Rocade sud), elle est actuellement utilisée comme accès alternatif au Sud de Strasbourg et sert aussi d'itinéraire de substitution à l'A5 en Allemagne.

Ainsi la RD1083 supporte, en approche de Strasbourg au niveau de la traversée des communes de Fegersheim, Lipsheim et Ichtratzheim, un trafic d'environ 40 000 véh/j dont 13% de PL, mêlant à la fois trafic de transit, trafic de desserte des communes du sud du département et trafic de desserte locale et d'échange des trois communes concernées et des zones d'activités commerciales et industrielles.

Cette situation crée des conditions de circulation difficiles, des problèmes de sécurité et des nuisances auxquels le projet tente de répondre.

Le projet d'aménagement de la RD1083 à Fegersheim, Lipsheim et Ichtratzheim est inscrit dans le groupe prioritaire du Schéma Routier Départemental approuvé le 10 décembre 2007.

III.1.2 - Objectifs et enjeux

Les objectifs du projet ont été redéfinis sur la base des différents documents de planification (Schéma de Cohérence Territoriale, Plans Locaux d'Urbanisme, Plan d'Occupation des Sols Plan de Déplacements Urbains) et en concertation avec les élus du département du Bas-Rhin, de la Communauté Urbaine de Strasbourg, de la Région Alsace et des communes de Fegersheim, d'Ichtratzheim et de Lipsheim.

Les objectifs et principes d'aménagements peuvent être résumés ainsi :

<u>Objectifs</u>	<u>Principes d'aménagement</u>
→ Sécurité des échanges → Régulation du trafic	✓ Refonte des carrefours existants ✓ Création de carrefours de régulation en entrée du secteur
→ Réduction des nuisances → Amélioration des échanges entre communes	✓ Mise en place de protection phonique ✓ Aménagement d'un boulevard urbain ou d'une tranchée couverte
→ Développement urbain à terme du secteur → Amélioration de l'offre plurimodale	✓ Permettre la création de carrefours intermédiaires ✓ Mise en place d'aménagement pour les transports collectifs et doux
→ Circulation des transports exceptionnels	✓ Ne pas réduire la largeur des voies

A cela s'ajoutent les enjeux suivants :

- Améliorer l'accessibilité : pour rendre possible le développement urbain et économique de l'entrée Sud de Strasbourg, à Fegersheim, Lipsheim et Ichtratzheim.
- Améliorer l'offre de transport pour tous : pour faciliter l'accès à la gare, permettre l'implantation d'un bus express, favoriser et sécuriser la circulation des vélos et des piétons.
- Limiter l'impact environnemental en choisissant d'aménager la RD1083 sur place, plutôt que de chercher à dévier l'itinéraire.

III.1.3 - Description du projet

Description du tracé

Les aménagements retenus suite aux études préalables, à la concertation et à l'analyse multicritère, ont pour origine le diffuseur d'Ichtratzheim au Sud et pour extrémité le nouveau carrefour Lilly, au Nord, à proximité de l'échangeur avec la rocade Sud.

Les aménagement concernent une longueur de 3.7 km et touchent les territoires communaux d'Ichtratzheim, Fegersheim et Lipsheim.

Plus de 80% du linéaire consiste en un aménagement sur place de la RD1083 existante.

- **Séquence 1 : L'approche** (*Echangeur d'Ichtratzheim / Entrée Sud d'Ichtratzheim-faubourg*)

Il s'agit d'aménager la RD1083 afin d'assurer une transition sécurisée et progressive entre la section rase campagne et le nouveau carrefour d'Ichtratzheim-faubourg qui marque la porte d'entrée dans la Communauté Urbaine de Strasbourg.

Les travaux consiste à :

- aménager le terre-plein central par une réduction progressive de la largeur ;
 - créer une troisième voie vers Strasbourg à partir de l'échangeur, affectée aux usagers venant d'Ichtratzheim, afin de faciliter l'accès et leur insertion sur la RD1083 ;
 - mettre en place des bordures et collecteurs de part et d'autre de la plateforme pour recueillir les eaux routières ;
 - réaliser des aménagements paysagers de part et d'autre de la plateforme routière ;
 - déplacer le chemin d'exploitation vers l'est.
- **Carrefour d'Ichtratzheim-faubourg** (*Nouveau carrefour de régulation*)
Ce carrefour à sens giratoire à 3 branches, fait office de porte d'entrée dans l'agglomération et sa gestion par feux tricolores permet une régulation du trafic en entrée de zone d'étude.
Les îlots centraux seront enherbés et plantés, les îlots séparateurs minéralisés et le carrefour éclairé.
L'aménagement est évolutif, des connexions supplémentaires pouvant être ajoutées à l'est comme à l'ouest.
La priorité sera donnée au flux de la RD1083 qui pourra être arrêté lorsque la présence de véhicules sera détectée par des boucles sur une des branches secondaires.
- **Séquence 2 : L'agglomération** (*Entrée Sud d'Ichtratzheim-faubourg / carrefour de la gare avec RD221*)

Les aménagements consistent à franchir la RD221 par l'intermédiaire d'une tranchée couverte.

La RD1083 présente un profil en travers à 2x2 voies avec séparation des sens de circulation par une glissière béton. Des bretelles d'entrée et de sortie sont aménagées de part et d'autre de la tranchée pour les échanges avec Lipsheim et Fegersheim.

La bretelle sud-ouest sera à double sens pour permettre les échanges entre la RD1083, le carrefour avec la RD221 et avec le futur quartier de la Niedermatt sur le ban communal de Lipsheim.

La bretelle sud-est sera également à double sens entre le carrefour avec la RD221 et le pont sur l'Andlau. Une aire de retournement sera aménagée.

Une voie de desserte unidirectionnelle accessible depuis le carrefour d'Ichtratzheim-faubourg permet les accès au premier rang d'habitations de Fegersheim.

Enfin, un écran acoustique longe la RD1083 sur le côté est assurant une protection des zones habitées de Fegersheim. Côté ouest, les zones bâties sont plus éloignées et la tranchée couverte, avec ses murs revêtus de panneaux acoustiques, assure la protection acoustique.

La vitesse sur la RD1083 sera limitée à 70 km/h, à 50 km/h sur les bretelles et à 30 km/h sur les voies de desserte.

- La tranchée couverte

La tranchée couverte permet de rétablir la liaison entre les agglomérations de Lipsheim et de Fegersheim, autrefois interrompue par le barreau qu'était la RD1083. Elle se compose de deux tranchées ouvertes et d'une tranchée couverte supportant le carrefour de la gare.

Les murs des tranchées sont revêtus de parements acoustiques.

- Le carrefour de la gare

Sur la traverse supérieure de la tranchée couverte, les aménagements consistent en la réalisation d'un carrefour à feux avec îlot central permettant les échanges entre les bretelles de la RD1083, la RD221 vers Lipsheim ainsi que vers Fegersheim.

A cela s'ajoutent les traversées sécurisées pour les liaisons cycles/piétons et des aménagements paysagers.

L'aménagement est complété par une refonte des accès au pôle multimodal de la gare. Les mouvements de tourne-à-gauche sont supprimés et remplacés par des tourne-à droite. Une nouvelle voie construite au nord de la RD221 permettra l'accès à la gare en venant de Fegersheim et à Lipsheim en venant de la gare

- **Séquence 3 : La transition** (*Carrefour de la gare / carrefour Cajofé*)

Cette séquence de transition est aménagée suivant un profil en travers à 2x2 voies, complété côté est (Fegersheim) par une protection acoustique de type écran et côté ouest par une voie latérale unidirectionnelle permettant à terme la desserte de l'ensemble du secteur ouest qui sera aménagée sur les communes de Fegersheim et de Lipsheim.

La vitesse sera limitée à 70 km/h.

La circulation des piétons et des cyclistes est assurée de part et d'autre de la route par des trottoirs et des pistes cyclable bidirectionnelles

- Le carrefour Cajofé

Au croisement de nombreuses voiries, le carrefour Cajofé constitue la porte d'entrée de la zone d'activités de Fegersheim.

La configuration projetée permet d'assurer une gestion du trafic optimale pour les flux routiers, les transports en commun et les modes doux.

Le carrefour Cajofé comporte deux parties :

- une partie principale, de type carrefour à feux avec îlot central, permettant les échanges RD1083 / rue de l'Artisanat à l'Ouest / rue des Platanes à l'Est,
- une partie secondaire, de type carrefour à feux en Y, permettant les échanges RD1083 et rue de Lyon vers Fegersheim.
- l'accès à la RD1083 en venant de la rue de Lyon se fera par une voie dédiée.

Des arrêts de bus sont implantés de part et d'autre du carrefour principal.

- **Séquence 4 : La zone d'activités** (*Carrefour Cajofé / diffuseur avec la rocade Sud*)

L'aménagement de la plateforme routière prévoit un regroupement des sens de circulation de la RD1083 sur une même chaussée à 2x2 voies encadrée par des voies latérales permettant la desserte de la zone d'activités.

Ces voies latérales sont accessibles depuis les carrefours d'extrémités (Cajofé et Lilly).

- La voie latérale Est
Elle comprend 2 voies de circulation sur la première moitié (1 voie tous véhicules et 1 voie Transports en commun). La seconde moitié n'est quant à elle accessible qu'aux transports en commun, les autres véhicules empruntant des voies transversales aménagées permettant de rejoindre, côté est, la rue de l'Industrie.
Enfin, les accès aux commerces et entreprises depuis la rue du commerce sont neutralisés sur toute la partie où la voie latérale est dédiée aux transports en commun. A l'exception d'une entreprise, les commerces et entreprises ont, ou auront, un accès sur la rue de l'Industrie.

La voie latérale Ouest

A la différence de la voie latérale est, cette voie est bidirectionnelle. Elle permet, depuis le carrefour Lilly et depuis le carrefour giratoire existant sur la rue de l'Artisanat, de rejoindre la zone d'activités mais aussi le cimetière juif.

Quant aux transports en commun, ils circulent sur une voie dédiée entre le carrefour Lilly et le carrefour Cajofé.

La circulation des piétons et des cyclistes est assurée de part et d'autre de la route par des trottoirs et des pistes cyclables bidirectionnelles

- Le carrefour Lilly
Le carrefour Lilly marque l'extrémité nord du projet et le raccordement à la RD1083 de type voie rapide.
Ce carrefour giratoire percé à feux est configuré de la manière suivante :
 - la RD1083 traverse le carrefour suivant un axe Nord – Sud
 - les voies latérales 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
 Le carrefour permet la connexion d'une voie d'accès aux extensions de la zone d'activités à l'ouest.
Des arrêts de bus sont implantés à proximité immédiate du carrefour et permettent de desservir les l'entreprises des zones d'activités Est et Ouest.
Les cheminements piétons cycles sont projetés sur le côté Sud du carrefour en liaison avec les arrêts de Bus.

Profils en travers

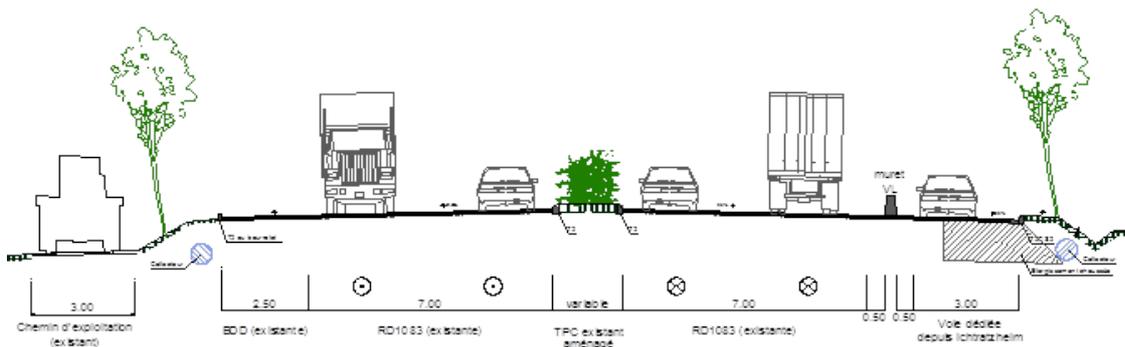
Quelle que soit la séquence, la RD1083 est aménagée suivant une chaussée à 2x2 voies soit 2x7m de largeur avec des bordures de part et d'autre.

Un terre-plein central (TPC) de largeur variable n'est mis en place qu'au droit de la tranchée couverte.

▣ **Séquence 1 : L'approche** (*Echangeur d'Ichtratzheim / Entrée Sud d'Ichtratzheim-faubourg*)

Le profil en travers de la plateforme existant est adapté pour marquer la transition vers la zone urbaine : enlèvement des glissières centrales, mise en place de bordures, aménagements paysagers,...

De plus, une voie spécifique du sud vers le nord est aménagée côté est pour les usagers en provenance d'Ichtratzheim. Cette voie, séparée physiquement de la RD1083, se raccorde au carrefour d'Ichtratzheim-faubourg.

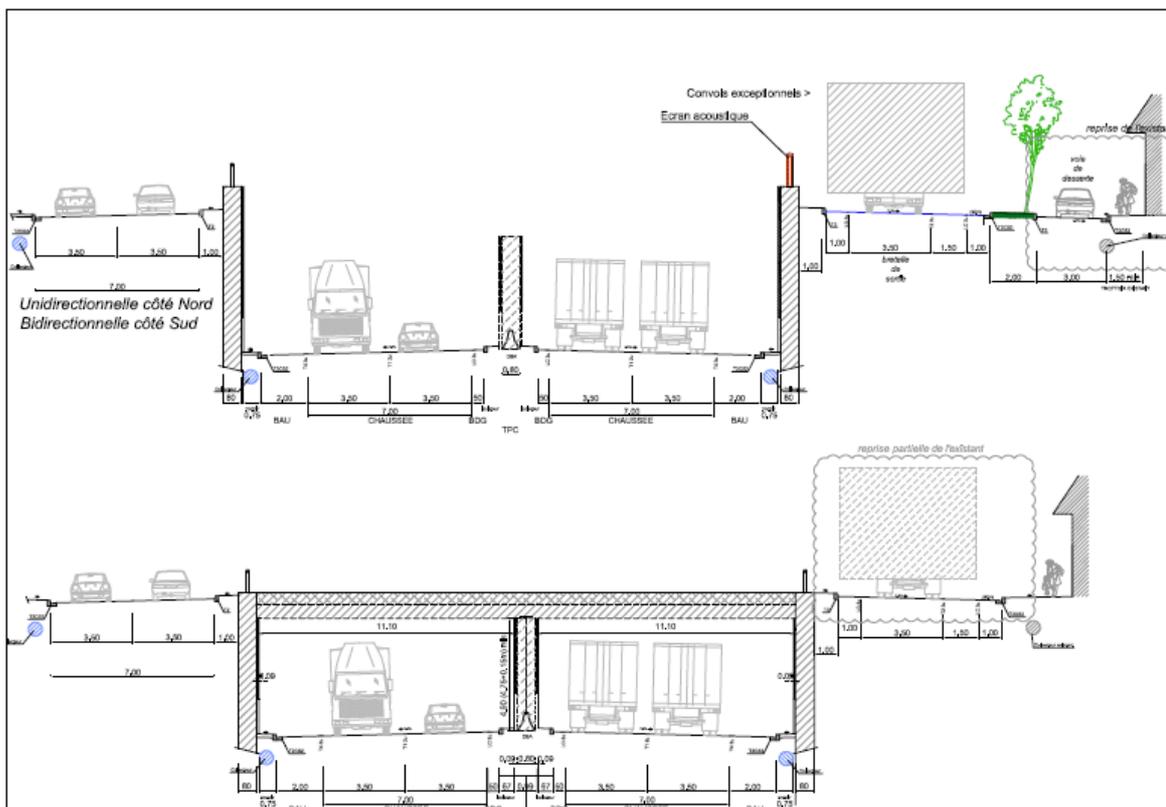


La transformation du profil en travers s'accompagne d'une réduction progressive de la vitesse autorisée de 110km/h à 50Km/h.

▣ **Séquence 2 : L'agglomération** (Entrée sud d'Ichtratzheim-faubourg / carrefour de la gare RD1083 / RD221)

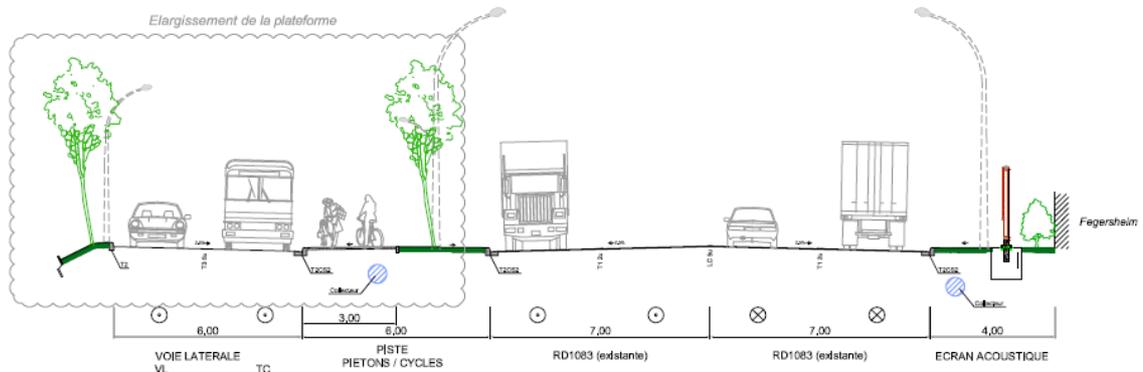
Elle comprend notamment la tranchée couverte où le profil en travers de la RD1083 correspond à un profil en travers type pour ce genre d'ouvrage (trottoir de service, bandes dérasées, ...).

De part et d'autre de l'ouvrage, des bretelles d'entrée et de sortie sont aménagées. Les bretelles côté Ouest ont une sur largeur de 3.29 pour permettre le passage des convois exceptionnels. La bretelle sud-ouest (accès à la RD1083 Sud depuis la RD221) est quant à elle à double sens pour permettre l'accès au carrefour de la gare depuis le quartier de la Niedermatt qui sera aménagé sur la commune de Lipsheim. La RD1083 existante est conservée et requalifiée en voie de desserte de 3.50m de large. Dans sa partie entre le carrefour avec la RD221 et l'actuel pont sur l'Andlau elle sera à double sens pour permettre la desserte des habitations situées le long de la route actuelle.



▣ **Séquence 3 : La transition** (Carrefour de la gare / carrefour Cajofé)

Entre le carrefour de la gare et le carrefour Cajofé, le profil de l'aménagement comprend, côté Fegersheim, une protection acoustique de type écran et, côté opposé, une voie latérale et une piste piétons/cycles, séparée du boulevard par une bande végétale.



▣ **Séquence 4 : La zone d'activités** (Carrefour Cajofé / diffuseur avec la rocade Sud)

Dans la traversée de la zone d'activité, la RD1083 est bordée de part et d'autre par des voies latérales (à sens unique côté Est) dont une voie dédiée aux transports en commun, séparées du boulevard par des bandes végétales comportant ou non des pistes piétons cycles.

Les voies dédiées aux transports en commun se raccordent aux deux carrefours d'extrémité contrairement aux voies tous véhicules qui sont raccordées aux voiries principales existantes dans les zones d'activités Est et Ouest.



Points d'échanges et rétablissements

Les différents carrefours plans créés ou réaménagés seront tous gérés par feux tricolores afin de :

- permettre d'assurer la régulation du trafic, notamment pour les deux carrefours d'extrémité d'Ichtratzheim-faubourg au sud et Lilly au Nord ;

- les adapter au boulevard urbain avec voies latérales et d'améliorer leur fonctionnement.

□ **Carrefour d'Ichtratzheim-faubourg**

Carrefour à feux à sens giratoire à 3 branches, il fait office de porte d'entrée dans l'agglomération et permet la régulation des trafics en entrée sud de la zone d'étude. De plus, il permet l'accès aux usagers en provenance d'Ichtratzheim sur la RD1083 et a été dimensionné pour permettre la desserte, à terme, des projets d'urbanisation envisagés (station service, zone d'activité,...).

□ **Carrefour de la gare**

Ce carrefour est entièrement réaménagé au-dessus de la tranchée couverte, sous forme de carrefour à feux avec îlot central qui permettra les échanges entre la RD221 côté Fegersheim, la RD221 côté Lipsheim et les bretelles d'entrée et de sortie de la RD1083. Le carrefour d'accès au pôle multimodal de la gare de Fegersheim-Lipsheim, sera entièrement modifié et n'autorisera plus les mouvements de cisaillement. Tous les accès s'effectueront donc par des « tourne-à-droite » et l'accès à la gare sera notamment assurée par une voie au nord de la RD221 passant sous le pont de franchissement de la voie ferrée.

□ **Carrefour Cajofé**

Composé actuellement d'un point d'échange principal entre la RD1083, la rue des Platanes et la rue de l'Artisanat et d'un point d'échange secondaire entre la RD1083 et la rue de Lyon, le carrefour Cajofé est réaménagé en un carrefour à feux avec îlot central, mais avec suppression du mouvement rue de Lyon vers la RD1083 sud. Des voies dédiées aux transports en commun sont prévues sur la RD1083 mais aussi en liaison avec la rue de Lyon.

□ **Carrefour Lilly**

Implanté sur la RD1083 en face de la rue du Colonel Lilly, ce carrefour a un rôle de régulation des trafics en entrée nord de la zone d'étude et offre un nouveau point d'accès aux zones d'activités est et ouest de Fegersheim.

Aménagé à 5 branches, il gère à la fois le trafic principal de la RD1083, les échanges avec les voies latérales et les échanges avec le diffuseur RD1083 / rocade Sud de Strasbourg.

Ce carrefour étant lié à la modification de l'échangeur de RN353, sa configuration définitive fera l'objet d'un accord du Ministère de l'Ecologie, du Développement Durable, du Transport et du Logement.

Ouvrages d'art

Le projet comprend deux ouvrages d'art :

- l'ouvrage de franchissement de la rivière Andlau
- l'ouvrage d'art non courant qu'est la trémie au droit du carrefour de la gare.

□ **L'ouvrage de l'Andlau**

La RD1083 franchit la rivière Andlau par l'intermédiaire d'un nouvel ouvrage parallèle à l'ouvrage existant.

L'ouvrage existant est maintenu pour permettre le rétablissement de la voie de desserte aux habitations du premier rideau d'habitations de Fegersheim.

Le nouvel ouvrage présente :

- une portée de 20.55m avec un tablier en poutrelles enrobées et hourdis,
- une largeur droite d'environ 25m,
- un tablier supporté par des culées mur de front,
- un écran acoustique d'une hauteur de 2.00m sur le côté Est.

De plus, une banquette de 1.50m est aménagée sur une berge Sud de la rivière pour rétablir un passage pour la petite faune.

L'aménagement de cette banquette permet de recréer un corridor le long de l'Andlau en prévoyant toutefois l'aménagement d'un passage petite faune en encorbellement le long de la culée Sud de l'ouvrage existant.

□ **La tranchée couverte**

La RD1083 aménagée passe sous le carrefour de la gare par l'intermédiaire d'une tranchée couverte.

L'ouvrage se décompose en 3 parties :

- une tranchée couverte d'une longueur de 171 m,
- deux tranchées ouvertes, de part et d'autre de la tranchée couverte, d'une longueur de 142m au Nord et de 121.50 m au Sud.

Le gabarit dans la trémie est de 4.75m + 0.15m de sécurité.

La largeur entre le nu des piédroits par sens de circulation est de 11.10m.

III.1.4 - Principes de conservation de l'espace agricole

Les prélèvements agricoles se limitent au strict besoin de l'emprise nécessaire à l'aménagement de la RD1083.

III.1.5 – Transports et déplacements

Les cheminements agricoles

Toutes les liaisons agricoles seront rétablies et les échanges seront à niveau.

Les itinéraires cyclables

Le projet prévoit la réalisation de pistes cyclables tout au long du tracé, en lien avec les itinéraires existants et notamment les véloparcs situés rue de Lyon à Fegersheim et à la gare de Lipsheim.

Les transports en commun

L'offre Transports en Communs sera renforcée par la réalisation de voies dédiées. Des arrêts de bus seront aménagés à proximité des carrefours aménagés.

Les convois exceptionnels

Axe principal de circulation des transports exceptionnels entre notamment les sites de construction du secteur de Belfort et le port autonome de Strasbourg, la RD1083 supporte le passage de convois exceptionnels de plus de 500 tonnes. Le projet prend en compte cet enjeu économique important puisqu'il permettra la circulation de ce type de convoi d'une part par la construction d'un nouvel ouvrage de franchissement de l'Andlau et d'autre part par des largeurs de voies et des dégagements latéraux de gabarit autorisant les colis de 8m de large.

Le passage de la trémie où le gabarit est limité à 4.75m s'effectuera par les bretelles est spécialement dimensionnées pour recevoir ces véhicules. .

III.1.6 - Conditions d'exploitation de la voie

La RD1083, après aménagement, restera classée dans le domaine départemental.

Les voies latérales et accès secondaires seront classés dans le domaine de la Communauté Urbaine de Strasbourg (CUS).

L'exploitation et l'entretien de la RD1083 seront assurés par le Département du Bas-Rhin comme actuellement.

Les voies latérales et accès secondaires seront entretenues par la CUS.

L'accès à la RD1083 sera ouvert à toutes les catégories d'utilisateurs.

La gestion des feux tricolores sera a priori assurée par la CUS (SIRAC)

III.1.7 - Compatibilité du projet avec les documents d'urbanisme

Territorialement, les communes de Fegersheim, Lipsheim et Ichtratzheim sont concernées par le projet.

Conformément à la procédure prévue à l'article L123-16 du Code de l'Urbanisme, seul le Plan d'Occupation des Sols de Fegersheim fait l'objet d'une procédure de mise en compatibilité.

III.1.8 - Appréciation sommaire des dépenses

Aux conditions économiques de juin 2011, l'aménagement de la RD1083 est estimé à 39,1 millions d'euros Hors Taxes, soit 48,2 millions d'euros Toutes Taxes Comprises.

Au titre du Contrat Territorial de l'Agglomération Strasbourgeoise, le Conseil Général et la Communauté Urbaine de Strasbourg ont convenu la répartition du financement suivante :

- Période contractuelle du CTAS 2009-2014 : réalisation de trois carrefours et mise en place des murs anti-bruit.
La maîtrise d'ouvrage est assurée par le Département du Bas-Rhin. Les travaux sont estimés à 10M€ HT et le plan de financement prévoit, déduction faite de la participation de la Région, 2/3 des dépenses pour le Département et 1/3 pour la CUS
- Au-delà de 2014, les travaux seront réalisés pour la mise en place d'une tranchée couverte et d'un boulevard urbain.
Le plan de financement reste le même (2/3 pour le maître d'ouvrage et 1/3 pour le partenaire co-financier). Le coût des travaux pour cette phase est estimé à 30 M€ HT

La région Alsace devrait participer au financement des travaux à hauteur de 20% avec un maximum de 20M€. Au-delà de 2012, le coût des actualisations des prix serait à la charge du Maître d'Ouvrage.

III.1.9 - Echancier prévisionnel

Les principales étapes de l'opération sont les suivantes :

- Déclaration d'utilité publique de l'opération : mai- juin 2013
- Etudes projet - enquête parcellaire : 2013 - 2014
- Acquisitions foncières : 2013-2014
- Travaux : 2014 - 2018.

III.2 – Motifs et considérations qui justifient le caractère d'intérêt général

III.2.1 - Situation actuelle

Le réseau routier :

La RD 1083 est l'un des principaux axes routiers nord-sud du Bas-Rhin entre Strasbourg et Sélestat. Au niveau de la zone d'étude, elle traverse deux types de secteurs :

- un secteur agricole au sud (commune d'Ichtratzheim), où la RD 1083 est une voie rapide à 2 x 2 voies séparées par un terre-plein central sur laquelle la vitesse est limitée à 110 km/h ;
- le secteur urbanisé Fegersheim/Lipsheim et la zone industrielle de Fegersheim, où la RD1083 est réduite à 2 x 1 voie mais continue de fonctionner comme une 2 x 2 voies compte tenu de sa largeur. Les limitations de vitesse varient entre 50 et 90 km/h.

Sur la zone d'étude, la RD 1083 se caractérise par un faible nombre de points d'échanges avec le réseau routier local (uniquement 2 carrefours : avec la RD 221 et les rues Artisanat/ Industrie/Lyon), favorisant ainsi le trafic de transit.

La desserte locale est très pénalisée et le fonctionnement actuel des carrefours de la RD1083 sont à l'origine de mauvaises conditions d'accessibilité au secteur, notamment à la zone industrielle et commerciale de Fegersheim et à la gare de Fegersheim-Lipsheim.

Le réseau de transports en commun :

La zone d'étude est traversée par une seule ligne ferroviaire à 3 voies (ligne Bâle-Strasbourg) empruntée par le transport régional d'Alsace (TER), desservant la gare commune à Fegersheim et à Lipsheim située à l'Ouest de la RD 1083 sur la commune de Lipsheim.

Deux lignes de bus urbain de la Compagnie des Transports Strasbourgeois (CTS) desservent également la zone d'étude (lignes 65 et 66). La fréquentation quotidienne de ces deux lignes s'élève à environ 750 à 800 montées et descentes par jour en moyenne, mais elle reste très faible au niveau de la gare.

La desserte de la zone d'étude par les bus urbains présente donc des lacunes, particulièrement au niveau de la zone industrielle et commerciale de Fegersheim.

Les cheminements piétons et cycles :

La zone d'étude est globalement mal desservie par les pistes cyclables : seules deux liaisons cyclables existent sur ce secteur et sont très peu empruntées. Le manque de liaisons cyclables se faisant particulièrement sentir au niveau de la desserte de la gare de Fegersheim-Lipsheim.

De même, les traversées piétonnes de la RD 1083 sont très limitées : la seule traversée se situe au droit du carrefour avec la RD 221.

Le manque de liaisons cyclables et piétonnes de la zone d'étude se traduit par une mauvaise accessibilité et desserte du secteur, ce qui renforce le phénomène de coupure urbaine.

Les trafics et la sécurité :

La RD1083 supporte un trafic moyen journalier annuel d'environ 40 200 véhicules (comptages 2009) au niveau de Fegersheim, dont environ 13% de poids lourds. Plus de la moitié du trafic sur la RD 1083 est un trafic de transit, avec une majorité de flux en direction de Strasbourg (notamment les flux pendulaires).

Les trafics denses sur la RD 1083 génèrent des perturbations aux heures de pointe, avec des remontées de files importantes au droit des deux carrefours à feux, ce qui dégrade l'accessibilité au secteur. Actuellement, la RD 1083 a ainsi globalement atteint ses limites de capacité.

La ligne ferroviaire Strasbourg-Bâle traversant la zone d'étude présente une fréquence de desserte relativement bonne, avec 15 allers-retours par jour (1 train toutes les 30 mn en heures de pointe). La gare de Fegersheim-Lipsheim est ainsi fréquentée à 95% par des voyageurs quotidiens (360 montées et descentes par jour en 2006). L'accessibilité multimodale de la gare est néanmoins actuellement insuffisante du fait des difficultés de rabattement des voyageurs vers la gare.

La section de la RD 1083 étudiée est accidentogène, en raison du trafic dense associé au fonctionnement des carrefours à feux et à la vitesse non adaptée. La grande majorité des accidents sur la RD 1083 est de type collision par l'arrière ou collisions multiples (64% des accidents recensés) qui se produisent principalement au niveau du carrefour « Cajofé » et du carrefour avec la rue de Lyon (80% des accidents).

Les enjeux en matière de déplacements :

Le secteur d'étude présente plusieurs dysfonctionnements :

- l'engorgement important de la RD1083 aux heures de pointe,
- la faiblesse du nombre de points d'échanges entre la RD1083 et le réseau local,
- les difficultés de rabattement vers la gare,
- le faible développement et/ou la mauvaise qualité des modes alternatifs à la voiture particulière.

L'accessibilité et la desserte du secteur représentent un enjeu majeur pour son urbanisation. Les différents projets envisagés à court et moyen termes sur le secteur vont déjà permettre deux types de report du trafic de la RD1083 :

- report spatial : le développement du réseau routier va permettre de délester la RD1083 du trafic de transit.
- report modal de la voiture particulière vers les autres modes de transport.

L'aménagement du territoire et les documents d'urbanisme

Les terrains situés le long de la section étudiée de la RD 1083 sont essentiellement classés en zone naturelle ou agricole (NC, Ab) en dehors des traversées de villages qui sont globalement classées en zones urbanisées ou à urbaniser (UA, UB, UBf, UX, IINAx, IAU3, IIAU, IIAUx, IAU2,).

10 emplacements réservés sur les communes de Fegersheim et de Lipsheim, se situent le long de la RD 1083 ou à proximité immédiate.

Une mise en compatibilité des documents d'urbanisme est nécessaire pour la commune de Fegersheim (incompatibilité avec les zones IINAx et NC pour Fegersheim et emprises du projet sur plusieurs emplacements réservés).

La croissance démographique du secteur se traduit par une forte extension de l'urbanisation, particulièrement sur les communes de Lipsheim et de Fegersheim.

Le long de la RD 1083, l'habitat, surtout pavillonnaire, se développe essentiellement à l'Est de la départementale. La RD1083 constitue une fracture au sein de cette zone urbanisée et représente une source de nuisances quotidiennes pour les habitations riveraines de la RD.

Le SCOTERS définit pour le site de Fegersheim-Lipsheim le développement d'une plateforme d'activité logistique qui pourrait ainsi devenir un pôle logistique innovant en termes de multimodalité des transports. Et ceci d'autant plus que le SCOTERS prévoit de développer les activités à l'échelle de « petits sites » sur chaque commune (2 sites à Lipsheim, 1 site à Fegersheim).

II.2.2 - Fonctions à assurer par le projet dans le domaine du réseau routier

L'aménagement de la configuration de la route actuelle en boulevard urbain marque le passage d'une voie rapide de rase campagne avec des vitesses élevées (90-110 km/h) à une voie urbaine avec des vitesses limitées (50-70 km/h).

La création de carrefours supplémentaires améliore l'accessibilité des différents secteurs urbanisés et répartit mieux les trafics d'échanges.

Les carrefours de régulation permettent de contrôler le trafic entrant, au nord et au sud, dans la zone d'études afin de ne pas saturer les carrefours et ainsi fluidifier la circulation dans l'aire d'étude. Cette meilleure maîtrise des flux permettra notamment de diminuer les accidents engendrés par les ralentissements brusques.

La construction de la tranchée couverte permet de réduire très fortement le trafic au niveau du carrefour et ainsi d'améliorer le fonctionnement du carrefour et surtout de sécuriser les échanges pour les modes actifs entre la commune de Fegersheim et le pôle multimodal à la gare de Fegersheim-Lipsheim.

La construction de voies réservées aux transports en commun permet de garantir les temps de parcours et de rétablir des arrêts de bus aujourd'hui disparus (Lilly, carrefour "Cajofé"). Ainsi au total quatre (4) arrêts desserviront la zone commerciale et artisanale améliorant très nettement l'offre multimodale.

Les nuisances sonores seront diminuées d'une part avec la limitation des vitesses à 50 ou 70 km/h et surtout par la pose de murs anti-bruit. Dans la tranchée couverte, les parois seront recouvertes de revêtements absorbants pour éviter la réflexion du bruit.

La retenue du trafic étant réalisée à l'extérieur des zones urbanisées, la pollution de l'air dans la zone urbanisée sera diminuée et les riverains seront moins soumis aux gaz d'échappement des véhicules bloqués dans les bouchons.

II.2.3 – Conséquences positives en matière d’environnement

L'apaisement du trafic et la diminution des vitesses dans le secteur d'étude entraîneront une diminution des nuisances sonores et de la pollution de l'air.

La construction de protections phoniques (et les protections de façades éventuelles pour les habitations des étages supérieurs de certains collectifs) participera également à la protection des riverains.

La création d'un réseau d'assainissement avec collecte des eaux pluviales dans des ouvrages étanches et traitement avec limitation des débits de rejets dans le milieu naturel, constitue une amélioration importante dans la mesure où aucun traitement n'existe à l'heure actuelle.

III.3 – Nature et motifs des principales modifications qui sont apportées au projet au vu des résultats de l'enquête publique

Le commissaire enquêteur a émis un avis favorable, assorti de 6 recommandations:

- que les rencontres avec les acteurs économiques évoqués dans le mémoire en réponse soient effectivement organisées afin de donner des réponses satisfaisantes aux inquiétudes engendrées par la réalisation de cet aménagement ;
- examiner la possibilité d'aller plus loin dans l'aide financière et compensatoire avec les acteurs économiques impactés par le projet et évoqués dans le mémoire en réponse ;
- accompagner, avec la commune de Lipsheim, M. Rienhart (propriétaire d'un chalet impacté par les travaux) dans ses démarches et procédures administratives de réinstallation ;
- que des relevés réalisés pendant et après les travaux, relevés qui sont par ailleurs prévus par les textes, puissent être consultés par les riverains de la RD 1083 ;
- qu'un complément d'information soit apporté sur la voie dédiée aux habitants d'Ichtratzheim à partie de l'échangeur (cette voie étant bien prévue dans l'aménagement, mais, semblerait-il mal comprise par les habitants)
- qu'une concertation entre le maître d'ouvrage et les habitants d'ICHTRATZHEIM faubourg puisse se faire et que soit retenue la mise à double sens cette desserte sur toute sa longueur jusqu'à la rue de l'Andlau.

Proposition du maître d'ouvrage

- Poursuivre la concertation avec les acteurs économiques

La recommandation émise par le commissaire enquêteur concerne la réalisation de rencontres avec les acteurs économiques impactés par le projet afin de leur donner des réponses satisfaisante aux inquiétudes engendrées par l'aménagement.

Comme cela a déjà été fait au stade de l'avant-projet, le maître d'ouvrage a bien prévu d'organiser des rencontres avec les entreprises et commerces impactés par le projet afin d'aborder les problèmes d'accès et de desserte y compris pendant les travaux, de déplacement des personnels,...afin d'optimiser le projet pour qu'il réponde au mieux aux attentes de tous les acteurs.

- Participer au frais occasionnés par les travaux, pour l'adaptation des aménagements dans les entreprises

Pour certains acteurs économiques de la zone industrielle et commerciale, le projet engendra des modifications d'accès, voire leur suppression.

La suppression d'accès concernant la société TECHNITOIT a déjà fait l'objet de discussions avec l'entreprise concernée et des engagements ont été pris pour participer à l'aménagement d'un nouvel accès.

Pour les autres entreprises, seules des modifications d'accès ou des adaptations de circulation à l'intérieur de l'entreprise seront nécessaires. Cependant les modifications à apporter peuvent être plus ou moins importantes. C'est pourquoi, en fonction de l'incidence du projet et des travaux à engager par les entreprises ou commerçants, le maître d'ouvrage

pourra tenir compte du contexte économique actuel et participer financièrement à ces travaux.

- Accompagner M. Rienhart (propriétaire d'un chalet impacté par les travaux) dans ses démarches et procédures administratives de réinstallation

Le Service des Opérations Foncières du Conseil Général, appuyé par les services de la commune de Lipsheim, mettra en place la stratégie d'acquisition foncière la plus adaptée pour essayer de répondre aux attentes de ce propriétaire. Les démarches correspondantes seront engagées suffisamment tôt pour permettre le déplacement ou la reconstruction des habitations impactées par le projet.

- Contrôler l'efficacité des protections phoniques

En matière de protections phoniques, il est important de rappeler que le maître d'ouvrage a une obligation de résultat. Des mesures seront ainsi réalisées avant et après les travaux afin de contrôler l'efficacité des protections et de s'assurer que les seuils réglementaires sont bien respectés. Dans le cas contraire, le maître d'ouvrage sera tenu d'engager des travaux complémentaires pour se mettre en conformité avec la réglementation.

Bien évidemment ces résultats seront tenus à la disposition des habitants concernés.

- Information sur la voie dédiée aux habitants d'Ichtratzheim à partir de l'échangeur

La réalisation de cette bretelle fait bien partie de l'aménagement de la section 1 du projet et sera réalisée dans la première phase des travaux. Elle sera accompagnée d'une modification de l'échangeur d'Ichtratzheim pour que seuls les habitants d'Ichtratzheim utilisent cette voie. Bien que des explications aient déjà été apportées à la commune pour cet aménagement, les services techniques du Département se rapprocheront de la commune pour voir comment apporter des compléments d'information aux habitants d'Ichtratzheim.

- Etudier la faisabilité de la mise en double sens de la rue de Lyon jusqu'à Ichtratzheim-Faubourg

L'ouvrage actuel de franchissement de l'Andlau n'étant pas démoli, le prolongement du double sens de la rue de Lyon pourrait être envisagé avec la création d'une place de retournement. Cet aménagement sera examiné dans le cadre du projet détaillé.

Synthèse des propositions du maître d'ouvrage par rapport aux observations formulées par le commissaire enquêteur:

Le commissaire enquêteur ayant émis un avis favorable sans réserve, il n'y a pas lieu de modifier les principales caractéristiques du projet soumis à l'enquête.

Le Département s'engage néanmoins à suivre l'ensemble des recommandations formulées par le commissaire-enquêteur dans le sens où elles lui semblent relever d'une optimisation du projet et d'une réponse améliorée aux attentes des habitants et acteurs économiques locaux.

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

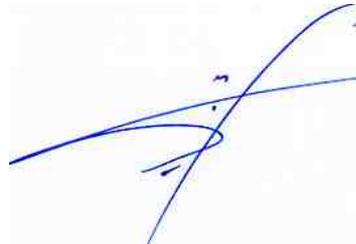
La commission permanente du Conseil Général, statuant par délégation et sur proposition de son Président :

- *prend acte de l'avis favorable sans réserve du commissaire-enquêteur ;*
- *donne suite aux recommandations formulées par le commissaire-enquêteur ;*

- approuve et déclare d'intérêt général le projet d'aménagement de la RD 1083 à Fegersheim, Lipsheim et Ichtratzheim au titre de l'article 126-1 du Code de l'Environnement, aux motifs d'intérêt général développés ci-dessus.

Strasbourg, le 25/03/13

Le Président,

A handwritten signature in blue ink, consisting of several fluid, overlapping strokes that form a stylized representation of the name Guy-Dominique Kennel.

Guy-Dominique KENNEL