



**Commission des équipements
et de l'aménagement durable**

**1221 - Voirie départementale -
Modernisation du réseau routier**

**Suppression du PN20 à Molsheim.
Approbation des caractéristiques
principales du projet et lancement de la
procédure de Déclaration d'Utilité Publique**

Rapport n° CP/2014/470

Service gestionnaire :

Service grands projets d'infrastructures

Résumé :

Le présent rapport a pour objet d'approuver les caractéristiques principales de l'avant-projet sommaire de la suppression du passage à niveau n°20 à Molsheim et d'autoriser le président à demander au préfet de soumettre cette opération à l'enquête publique ayant pour objectif l'utilité publique du projet, ainsi qu'à une enquête parcellaire, puis le cas échéant, à recourir à l'expropriation pour acquérir les terrains ainsi qu'à toutes les formalités successives.

I - Contexte et objet de l'opération

Situé au croisement d'axes routiers principaux (A352, RD1420, RD500 et RD 30) et à un nœud ferroviaire important dans le département (interconnexion de deux lignes ferrées Strasbourg – St Dié et Strasbourg – Barr / Sélestat), MOLSHEIM constitue un pôle urbain important de l'Ouest du Bas-Rhin.

Avec des zones d'activité en pleine expansion, des lieux d'enseignement importants (3 lycées et 2 collèges représentant près de 4 500 scolaires), ce sont chaque jour plus de 22 000 véhicules et de nombreux piétons et cyclistes qui empruntent le passage à niveau n°20 situé à proximité de la gare. Par ailleurs, 86 trains de voyageurs et de fret circulent quotidiennement sur la ligne SNCF au niveau de la gare de Molsheim, concentrés principalement aux heures de pointe et qui nécessitent la fermeture des barrières de sécurité. En termes d'usagers, ces trains génèrent 2 550 montées/descentes de voyageurs dont 800 élèves.

Tous ces besoins en déplacement posent alors le problème de l'accessibilité à la ville, génèrent des conflits d'usage de l'espace et une dégradation du cadre de vie et de l'environnement par les nuisances occasionnées.

Les perspectives d'évolution du secteur, les problèmes potentiels de sécurité au droit du passage à niveau (les trafics routiers et ferroviaires importants, les flux importants de deux-roues et piétons, la configuration des lieux : 4 voies à franchir, carrefours de part et d'autre,...), la réalisation éventuelle du projet de tram-train à plus long terme, ont conduit à envisager la suppression de ce passage à niveau inscrit sur la liste des 50 passages à niveau classés « préoccupants » au niveau national par la SNCF.

L'opération de « suppression du PN 20 » a été inscrite au contrat de plan Etat – Région 2000-2006, pour répondre à deux objectifs principaux : sécurité et fluidité.

Elle fait partie des opérations prioritaires figurant dans la convention-cadre du 27 août 2007 relative à l'amélioration de la sécurité ou à la suppression des passages à niveau dans le Département du Bas-Rhin.

II – Réunions et décisions antérieures

- 2006 : concertation au titre de l'article L.300-2 du code de l'urbanisme en 2006 qui a mis en évidence que :
 - l'utilité de déniveler le passage à niveau n°20 est partagée par la majorité de la population qui a émis un avis.
 - la majorité des personnes qui se sont exprimées, est favorable à un passage inférieur en lieu et place de l'actuel passage à niveau.
- 26 mars 2007 : approbation par le Conseil Général du bilan de la concertation qui a fixé les éléments de programme de l'opération :
 - Dénivellation par un passage inférieur à gabarit réduit à proximité du PN actuel,
 - Séparation des flux de véhicules et des piétons-cyclistes et PMR,
 - Optimiser les branchements sur les routes existantes (giratoire, feux)
 - Permettre le passage des véhicules de secours et de transport scolaire,
 - Veiller à l'intégration du projet dans le paysage urbain,
 - Limiter les risques d'inondation de l'ouvrage,
 - Veiller à la compatibilité du projet de dénivellation avec les projets de déplacements doux (pistes cyclables, cheminement piétons),
 - Favoriser l'accès aux parkings de la gare,
 - Vérifier la cohérence et la synchronisation des signaux entre les intersections situées en amont et en aval du projet,
 - Procéder à des expropriations concertées et dans des conditions acceptables.
- 26 octobre 2007 : signature de la convention de financement de l'opération entre l'Etat, La Région Alsace, le Département du Bas-Rhin et la Ville de Molsheim.
- Décembre 2010 : le comité de pilotage (Département du Bas-Rhin, la Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement, RFF, la SNCF, le Conseil Régional et la Ville de Molsheim) a acté le principe d'une solution de passage inférieur au droit du PN20. L'Etat a décidé de porter sa participation à 50% du montant du projet.
- 28 mai 2013 : avis favorable de la Direction Départementale des Territoires dans le cadre de la procédure au titre de la loi sur l'eau, pour la réalisation des travaux.
- 2 juin 2014 : avis favorable du Conseil Général de l'Environnement et du Développement Durable (CGEDD) sur le dossier « cas par cas » et dispensant l'opération d'une enquête publique au titre du code de l'environnement.

III - Variantes étudiées et choix de la solution retenue

Différentes solutions de dénivellation (pont-route ou pont-rails) ont été examinées : à l'ouest, à l'est et au droit du PN 20.

- Pont-route = circulation routière en passage supérieur

Avantage(s) : passage de tous types de véhicules,

Inconvénient(s) : intégration paysagère difficile (+ 7 m au-dessus des voies : impact visuel, acceptabilité par les riverains,...), rétablissement des flux piétons et cyclistes nécessitant un 2ème ouvrage pour le franchissement des voies ferrées, mauvaise desserte routière de la gare.

- Pont-rails = circulation routière en passage inférieur (avec un gabarit réduit pour des raisons techniques)

Avantage(s) : intégration paysagère facile, possibilité d'un ouvrage unique véhicules / 2 Roues + piétons, avantageux pour les flux piétons et cyclistes et liaison directe avec la gare et les quais, possibilité d'amélioration des qualités des espaces publics (traitement paysager)

Inconvénient(s) : coût élevé

La solution de pont-rails au droit du PN retenue lors du COPIL de décembre 2010 est apparue préférable pour les raisons principales suivantes :

- elle est la plus respectueuse des cheminements naturels ainsi que des habitudes des habitants et des usagers (la RD422 étant l'artère principale de desserte de Molsheim) ;
- Le PN 20 et la gare sont des points stratégiques de passage (« rotule urbaine ») compte tenu de la répartition géographique des lieux d'enseignement et des services offerts par Molsheim ;
- elle permet une bonne prise en compte des différents flux, surtout des piétons, cyclistes et PMR avec notamment la mise aux normes de l'actuel passage inférieur permettant l'accès aux quais et à la gare ;
- elle améliore la sécurité par la séparation des différents modes de déplacement ;
- elle permet le passage des transports scolaires et des véhicules de secours ;
- elle présente les meilleures possibilités d'intégration dans le site ;
- elle offre des perspectives intéressantes de requalification et réhabilitation urbaines du quartier-gare et peut être l'occasion de repenser les conditions de gestion des différents flux en accordant une attention particulière aux modes légers, notamment les flux scolaires piétons et vélos tout en assurant un bon niveau de qualité des itinéraires (facilité d'accès, d'orientation, qualités esthétiques).

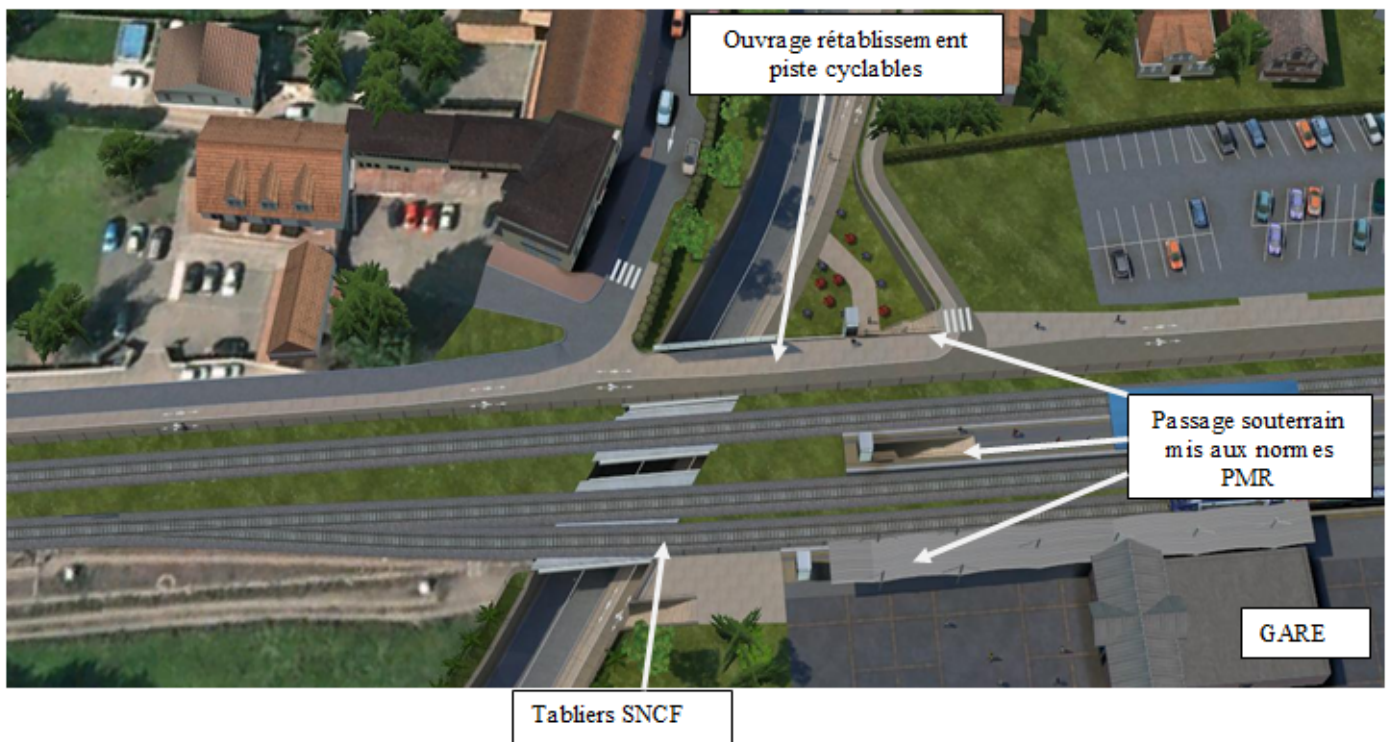
IV – Caractéristiques principales de la solution retenue

Description des aménagements de l'opération

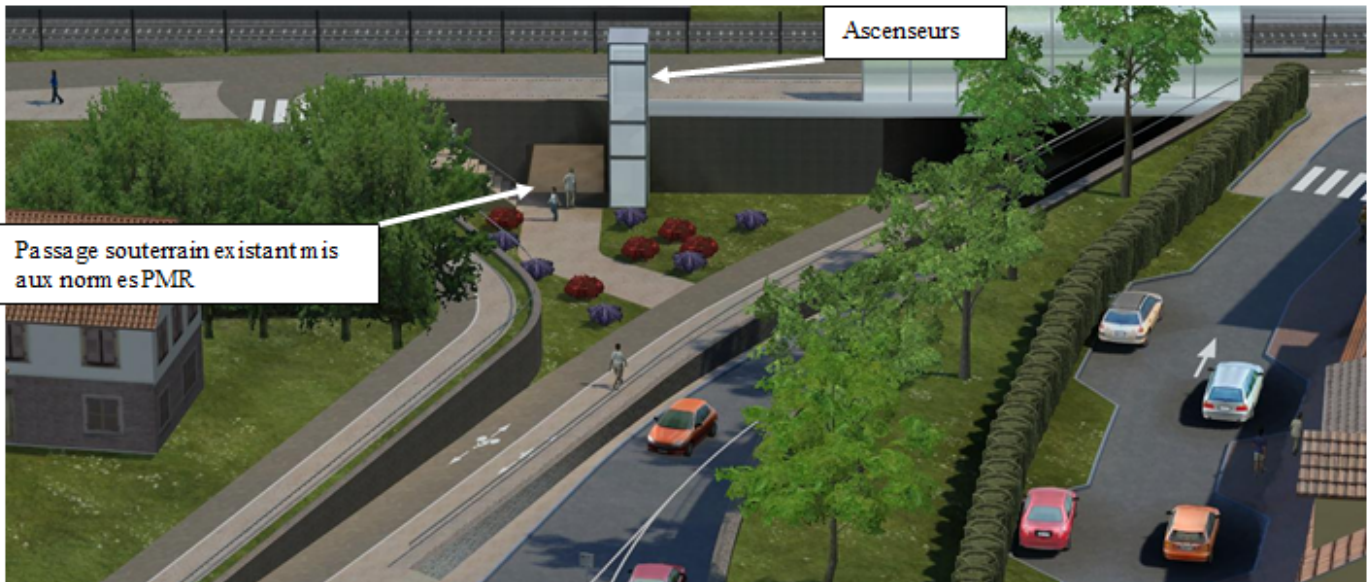
Le tracé prend son origine sud au droit de l'ancienne station-service Elf, rue de la Commanderie. En continuant vers le passage à niveau, le croisement existant entre la rue de la Commanderie et la route Industrielle de la Hardt est supprimé et reconstruit plus à l'Ouest en intégrant un rétablissement pour les riverains impactés par la modification du tracé de la rue de la Commanderie. Ce nouveau carrefour à feux présente une voie de stockage de tourne-à-gauche sur la rue de la Commanderie et sur la route industrielle de la Hardt.



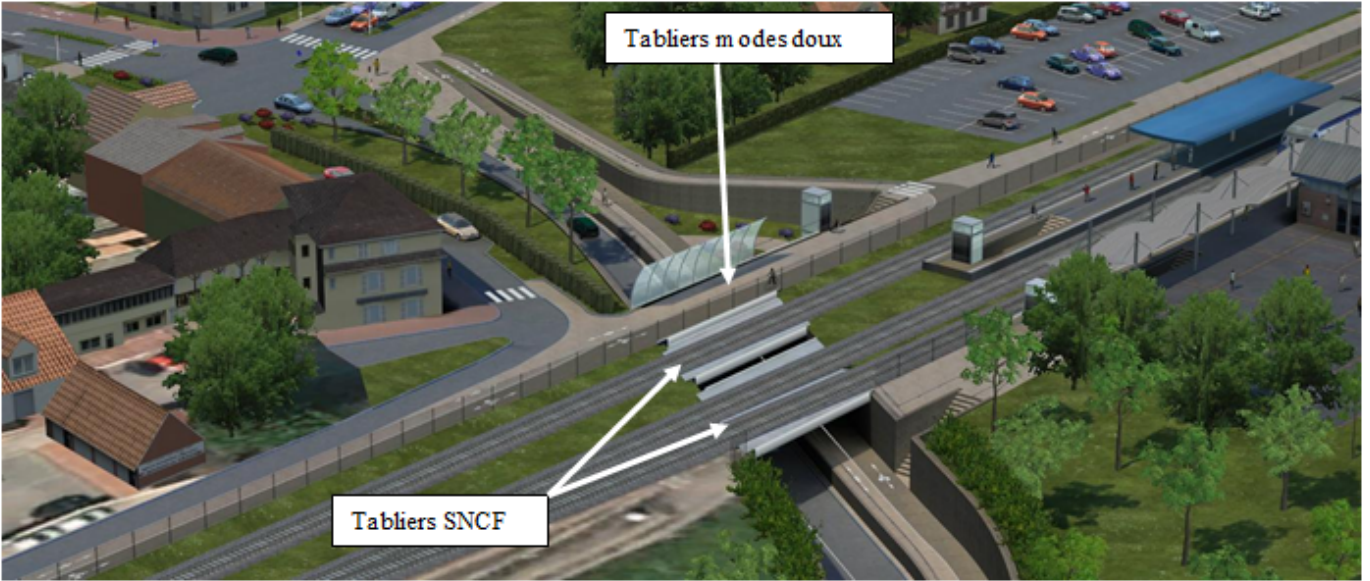
La rampe d'accès au passage inférieur commence au niveau du nouveau croisement (rue de la Commanderie / rue de l'Industrie) pour relier celui-ci à l'ouvrage situé au droit du passage à niveau existant. Cette rampe est d'abord bordée par un talus puis se prolonge en trémie avant le pont-rail, de part et d'autre de celui-ci. Les circulations douces (piétons, PMR et cycles) sont intégrées à la trémie et à l'ouvrage du côté sud du tracé, en surplomb de la partie routière de façon à séparer les flux et à autoriser une pente moins marquée pour les modes doux aux normes PMR (Personnes à Mobilité Réduite).



L'ouvrage dénivelé est relié de plain-pied au passage souterrain existant de la SNCF sous les voies ferrées. Ce passage sera modifié et équipé d'ascenseurs pour permettre aux PMR d'accéder directement à la gare et à ses quais.



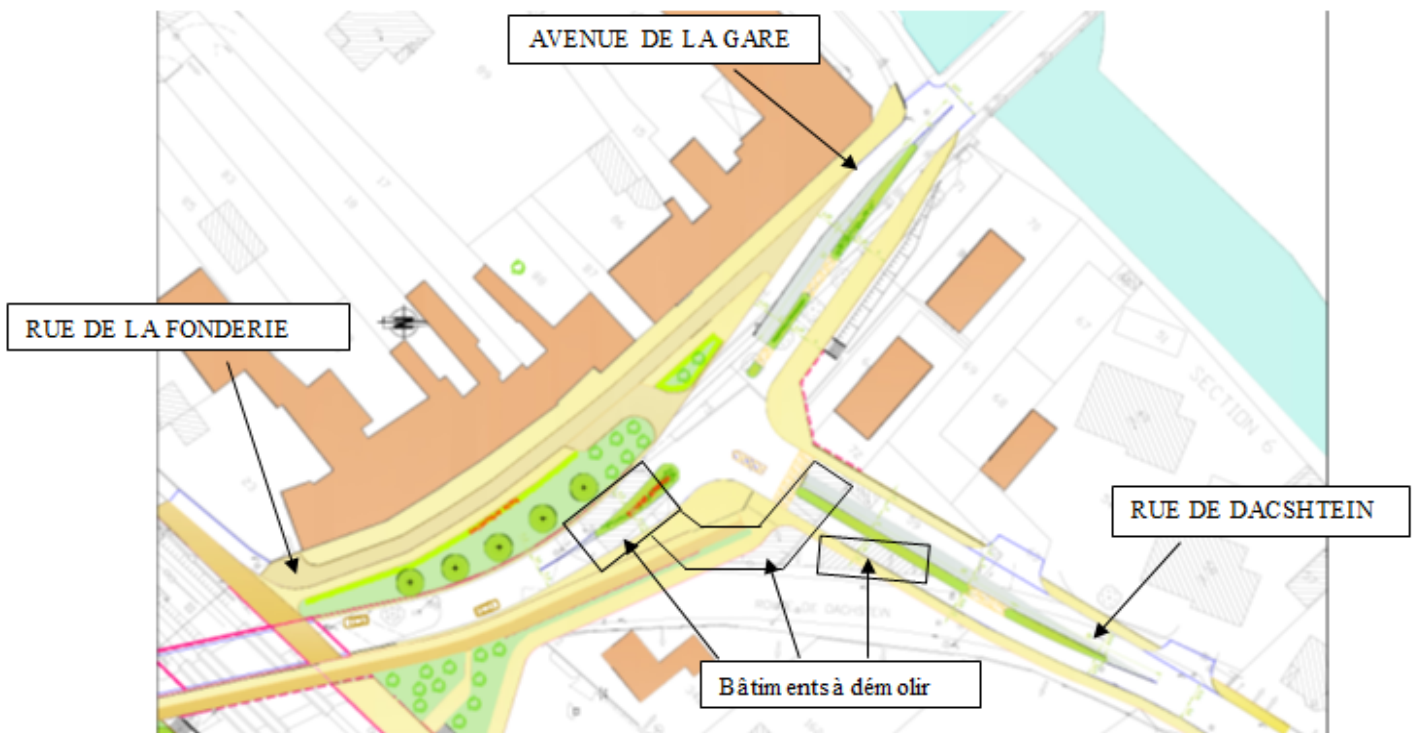
L'ouvrage supportant les voies ferrées se compose de quatre parties. Trois sont dédiées à la circulation des trains et une aux déplacements des modes doux permettant de relier la piste cyclable venant des quartiers Est à celle menant aux lycées et collèges situés à l'Ouest du projet.

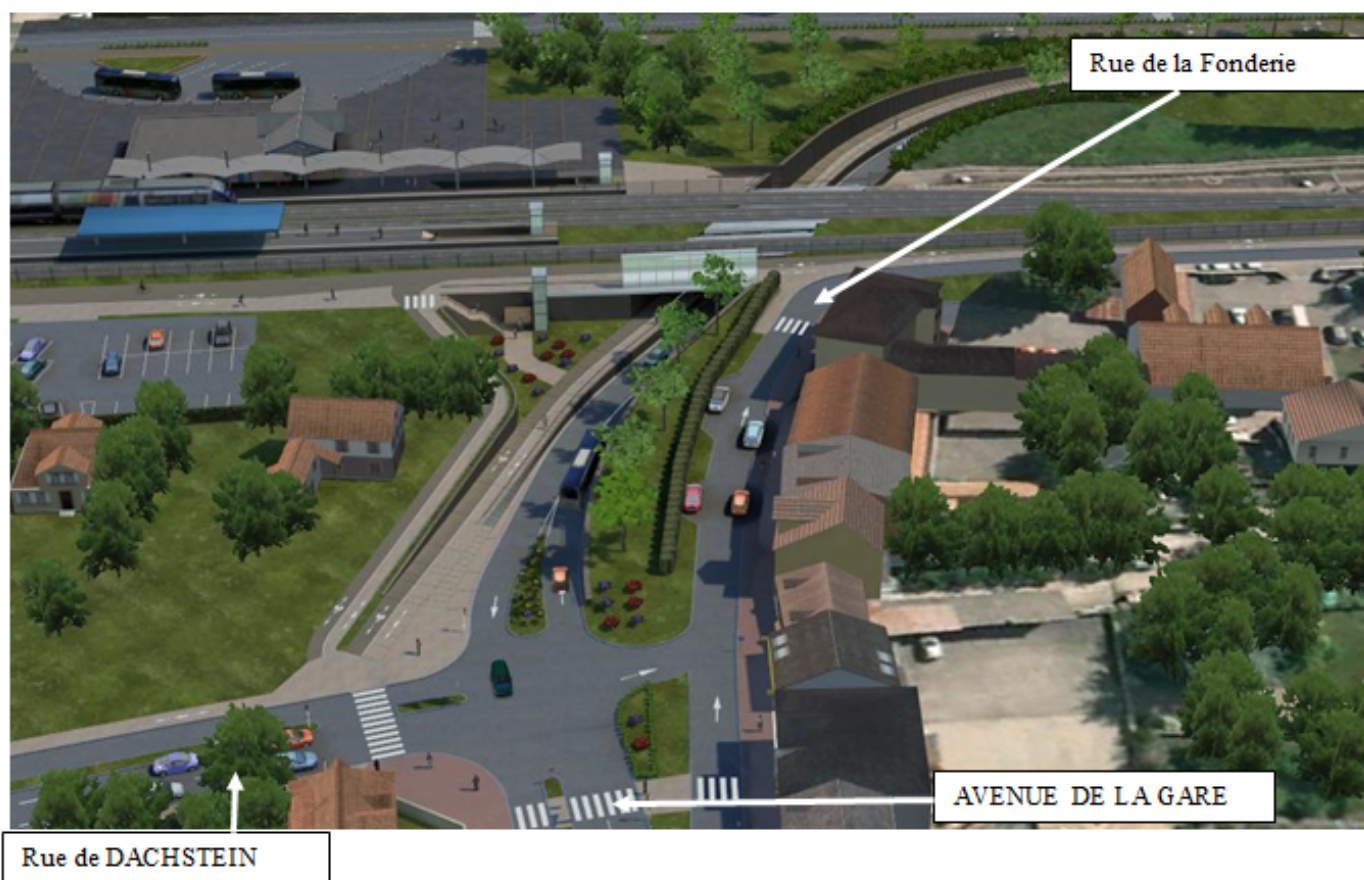


L'accès au parking Nord de la gare se fait depuis la route de Dachstein, au futur croisement avec la liaison inter-quartiers réalisée par la Ville de Molsheim.



Le raccordement Nord du tracé en sortant de la trémie s'effectue par le biais d'un carrefour reliant la route de Dachstein à l'avenue de la Gare. Ce nouveau carrefour à feux se caractérise par la mise en place d'une voie de stockage de tourne-à-gauche sur l'avenue de la Gare. Il optimise au mieux les contraintes foncières, mais nécessite toutefois la démolition de 3 bâtiments et d'une petite annexe de l'un d'entre eux. La partie Sud de l'avenue de la Gare est accessible depuis le nouveau tracé et la rue de la Fonderie passe à sens unique dans le sens Ouest-Est.





Tous les accès existants sont rétablis.

Caractéristiques techniques de l'opération

Profil en travers

Le profil en travers de la chaussée se caractérise par deux voies de circulation de 3,50 m et des trottoirs de part et d'autre de la chaussée de 1,50 m de largeur chacun, sauf dans la trémie où ils prennent la forme de chasse-roues de 0,50 m de largeur.

La structure de chaussée est identique sur l'ensemble du profil avec une largeur de deux fois 3,50 m pour les voies de circulation. La plate-forme totale de 12,00 m de large sera également la même sur tout le profil, excepté au niveau de la trémie où les trottoirs sont réduits. La structure retenue pour la chaussée permettra de toute façon la circulation des véhicules de secours et d'intervention en cas d'accident.

En sortie de trémie, quelques reprises de géométrie sont à apporter aux profils en travers, avec une diminution de la largeur des voies de 3,50 m à 3,25 m associée à un élargissement des voies de tourne-à-gauche et une reprise de la dimension des îlots. La largeur des voies en trémie reste de 3,50 m.

Terrassements

Le réaménagement complet du passage à niveau n°20 à Molsheim nécessite :

- l'extraction de 34 000 m³ de matériaux, dont 27 000 m³ pour la trémie,
- la mise en œuvre de :
 - 400 m³ de matériaux de remblais (provenant des déblais),
 - 5 800 m³ de matériaux pour la couche de forme (provenant aux 2/3 des déblais).

Les matériaux impropres à une réutilisation seront mis en décharge à l'extérieur du chantier ou en modelés sur le site.

Ouvrage d'art

Le franchissement des voies ferrées au droit du PN20 existant est réalisé grâce à la création d'une tranchée couverte permettant de passer sous les voies ferrées, avec séparation des flux routiers et des flux piétons/cycles/PMR. Une connexion avec le passage souterrain de la SNCF sous les voies ferrées est également réalisée.

L'ouvrage se décompose en 3 parties :

- une tranchée couverte d'une longueur de 167 m,
- deux tranchées ouvertes situées de part et d'autre de la tranchée couverte.

Le gabarit routier dans la trémie est réduit : il est de 3,58 m de hauteur, de façon à permettre le passage des véhicules de secours et des bus. Les poids lourds devront emprunter la déviation de Molsheim.

Principe d'assainissement

Le principe de gestion des eaux de ruissellement existant est conservé : il s'agit d'un réseau d'assainissement de type unitaire, équipé de plusieurs déversoirs d'orage, qui rejoint la station d'épuration de Molsheim.

La réalisation d'un passage inférieur dans un cuvelage étanche nécessite une modification du réseau d'assainissement actuel : les eaux pluviales de la trémie sont récupérées au point bas de l'ouvrage et relevées à l'aide d'une pompe de relevage vers le réseau existant route industrielle de la Hardt après rétention dans un bassin enterré avec traitement par voile siphonée.

Le dimensionnement de ce bassin a été réalisé pour des périodes de retour d'insuffisance de 10 et 30 ans et avec un débit de rejet de 5l/s/ha.

Le bassin de stockage/restitution aura au maximum un volume de 107 m³ pour assurer le stockage temporaire des eaux régulées.

Le 28 mai 2013, les services en charge de la police de l'eau ont donné leur accord pour la réalisation des travaux.

Bâtiments à démolir

Le réaménagement du passage à niveau à Molsheim, et plus particulièrement le réaménagement du carrefour Nord (avenue de la Gare / route de Dachstein), nécessite des emprises sur des secteurs bâtis. Ainsi, trois habitations, présentes en bordure de la route de Dachstein, au Nord du carrefour actuel avec l'avenue de la Gare, devront être démolies : il s'agit de trois maisons individuelles de type R+1, ainsi que d'une petite annexe de l'une d'entre elles.

Des négociations avec les propriétaires pour une acquisition à l'amiable sont actuellement en cours.

Si ces négociations ne devaient pas aboutir il faudrait alors avoir recours à la procédure d'expropriation.

Contraintes environnementales

L'analyse du milieu physique, naturel et humain, ainsi que du paysage permet de mettre en évidence les contraintes du secteur du passage à niveau n°20 de Molsheim et d'obtenir la classification suivante :

- Contraintes fortes :

- l'habitat et le contexte urbain caractérisé par un tissu urbain hétérogène et diffus au droit du PN20 : juxtaposition d'habitations (individuel et collectif), d'équipements scolaires, sportifs, industriels et commerciaux,
 - les activités économiques autour du PN20 qui engendrent des déplacements,
 - le trafic ferroviaire important, qui génère plus de 100 fermetures par jour des barrières du PN20, ajoutées au trafic routier élevé sur la RD422, notamment les importants flux de migration pendulaires empruntant le passage à niveau,
 - une zone d'ambiance sonore non modérée correspondant globalement au 1er front de bâti le long des 3 principales rues connectées au PN20 (avenue de la Gare, rue de la Commanderie et route de Dachstein),
 - une nappe située à faible profondeur, vulnérable (aucun horizon imperméable en couverture), exploitée pour l'alimentation en eau potable,
 - le captage A.E.P. d'Altorf 1 situé en bordure de la RD392 et son périmètre de protection éloigné, considérant sa situation en limite du site du PN20.
- Contraintes moyennes :
- la présence de la Bruche aux eaux de qualité globalement conformes aux objectifs depuis 2000,
 - en ce qui concerne la qualité de l'air, le dépassement du seuil de concentration limite et de l'objectif de qualité pour le dioxyde d'azote à proximité de la rue de Commanderie et de l'avenue de la Gare.
- Contraintes faibles :
- la zone inondable de la Bruche concernant une partie de la zone d'étude et s'étendant en limite du site du PN20,
 - la présence de deux monuments historiques protégés : ancienne église des Jésuites et la Grande Croix du cimetière de Molsheim,
 - la présence d'un site SEVESO AS à moins de 600 m du PN20 (MESSIER Services),
 - la ZNIEFF de type II « Ried de la Bruche ».

Le Conseil Général de l'Environnement et du Développement Durable (CGEDD) a été saisi le 28 avril 2014 et a émis un avis favorable au dossier « cas par cas » présenté pour ce projet. Le projet est donc dispensé d'une enquête publique au titre du code de l'environnement

V – Financement

Le coût du projet est estimé à 20 650 000€ HT (valeur juin 2010) :

Périmètre Département	11 691 534€ HT
Aménagements routiers et paysagers (périmètre du département)	4 950 000 € HT
Trémies d'accès (périmètre du département)	6 741 534 € HT
Périmètre RFF	8 958 466€ HT
Pont rail, modification des équipements ferroviaires et ouvrages provisoires (périmètre de RFF)	7 858 466 € HT
Pont rail franchissement PMR (périmètre RFF)	1 100 000 € HT
Total	20 650 000 € HT

Le cofinancement de l'opération est défini selon la clé de répartition suivante :

Tous périmètres confondus	% arrondi
Conseil Général du Bas-Rhin	33 %
Région Alsace	10 %
Etat / RFF	50 %
Ville de Molsheim	7 %
Total	100 %

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 :

- approuve les caractéristiques principales de l'Avant-Projet Sommaire visant à la suppression du PN20 à Molsheim,*
- autorise son président à demander à Monsieur le Préfet du Bas-Rhin d'une part, de soumettre cette opération à l'enquête publique ayant pour objectif l'utilité publique du projet et, d'autre part, de soumettre ce projet à une enquête parcellaire, puis le cas échéant à recourir à l'expropriation pour acquérir les terrains ainsi qu'à toutes les formalités successives.*

Strasbourg, le 23/06/14

Le Président,

A blue ink signature of Guy-Dominique KENNEL, consisting of several fluid, overlapping strokes.

Guy-Dominique KENNEL