



Commission des projets routiers

1221 - Voirie départementale - Modernisation du réseau routier

Liaison entre la RD 1420 et la RD 392 à DORLISHEIM - MUTZIG Approbation des caractéristiques du projet, création d'un accès sur route express et autorisation au titre de la loi sur l'eau

Rapport n° CP/2014/559

Service gestionnaire :

Service grands projets d'infrastructures

Résumé :

Le présent rapport a pour objet :

- de proposer à la validation les principales caractéristiques techniques du projet de liaison entre la RD1420 et la RD392 à DORLISHEIM-MUTZIG 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 cette opération à enquête publique dans le but d'autoriser la création d'un accès sur une route express ;
- d'autoriser le Président du Conseil Général à demander au Préfet du Bas-Rhin de soumettre cette opération à enquête publique au titre de la loi sur l'eau et d'autoriser la réalisation des travaux hydrauliques du projet.

I. Contexte du projet

L'accès à la vallée de la Bruche repose essentiellement sur deux axes majeurs que sont les RD1420 et 392.

Bien que parallèles, ces deux axes ont des fonctions différentes : la RD1420 est dédiée aux déplacements de moyenne distance alors que la RD392 assure la desserte fine des villages. La RD1420 (Route express de la vallée de la Bruche - REVB) est une route à 2 voies, classée « route express » sur la section de 21 km entre la fin de l'autoroute A352 à Dorlisheim et l'échangeur Nord de Schirmeck.

Cette ancienne route nationale (RN420) réalisée il y a une quarantaine d'années par le Département, a été transférée en 2006 dans le réseau départemental de 1ère catégorie. C'est une route « à phasage transversal » avec une géométrie de type autoroutier et un profil en travers permettant une mise à 2 x 2 voies ultérieure.

C'est ainsi que certains points d'échange ont été aménagés sous forme d'échangeurs dénivelés, avec des ponts dimensionnés pour un éventuel doublement ultérieur de la chaussée. Cependant, d'autres points d'échange ont quant à eux été aménagés sous forme de carrefours giratoires.

En raison notamment des vitesses élevées pratiquées, de l'importance du trafic et de la géométrie très confortable de l'itinéraire, l'accidentologie sur la REVB a toujours été très préoccupante et ce, depuis sa mise en service.

Afin d'offrir une meilleure capacité à cet axe très chargé (près de 10 000 véh/jour près de Schirmeck et près de 20 000 véh/jour près de Dorlisheim) et de permettre des dépassements dans de bonnes conditions de sécurité, l'Etat avait réalisé 2 créneaux de dépassement à 2 x 2 voies, l'un au niveau de Gresswiller et l'autre au niveau d'Urmatt.

Si l'aménagement des créneaux de dépassement a certes sécurisé les sections directement concernées par le doublement, cela n'a pas permis d'augmenter de manière significative

le niveau global de sécurité de l'axe, ni de diminuer les vitesses sur le reste de l'itinéraire, notamment sur le tronçon situé entre la sortie de l'A352 à Dorlisheim et l'échangeur de Mutzig.

Sur ce secteur d'étude, les RD1420 et 392 sont reliées entre elles par deux routes : la RD500 à l'est et la RD217 à l'ouest. Les communes de Dorlisheim et Mutzig sont donc essentiellement desservies par la RD392 qui les traverse.

Le trafic dans Dorlisheim est important et les encombrements au carrefour entre les RD500, 422 et 392 (giratoire dit « de la Colonne ») sont quotidiens. Les communes ont demandé de nombreuses reprises l'amélioration de l'accès à Mutzig et Dorlisheim par un nouvel accès sur la RD1420 qui permettrait de desservir directement le secteur compris entre les deux communes, d'alléger le trafic dans la traversée des agglomérations et de délester le trafic dans le carrefour de la Colonne à Dorlisheim.

Le Conseil Général du Bas-Rhin a décidé d'inscrire cette liaison dans le Schéma Routier Départemental 2008-2020 validé en décembre 2007 et d'engager la réalisation de cette opération.

II. Objectifs de l'aménagement

Le projet de liaison entre les RD1420 et RD392 à Dorlisheim et Mutzig, avec création d'un carrefour giratoire sur la RD1420, répond à plusieurs objectifs :

- **Sécurisation de la RD1420** : Mettre en place un aménagement qui permettra de diminuer les vitesses pratiquées sur l'itinéraire et notamment sur le secteur d'étude, créer un aménagement répondant aux règles de sécurité en vigueur et pouvant évoluer dans les années à venir, en fonction des besoins (maintenir la possibilité d'un passage ultérieur à 2 x 2 voies).
- **Création d'un créneau** court de dépassement sur 500ml pour permettre le dépassement afin d'éviter les comportements non adaptés de certains usagers.
- **Marquer physiquement la fin de l'autoroute** : Pour préparer une éventuelle évolution de la RD1420 en 2 x 2 voies entre l'autoroute et le présent projet, l'approche du giratoire sera aménagée à 2 x 2 voies sur 500 ml.
- **Contribuer à la diminution du trafic** dans les traverses des communes, améliorer l'accès aux secteurs ouest de Dorlisheim et est de Mutzig, et diminuer la saturation du carrefour de la Colonne entre Dorlisheim et Molsheim.

III. Réunions et décisions antérieures

De nombreuses réunions avec les conseillers généraux et les maires des communes concernées ont été organisées. La chambre d'agriculture et les représentants des agriculteurs ont également été associés à l'élaboration du projet. Ces différentes réunions ont permis d'améliorer le projet notamment pour en diminuer les emprises et mieux intégrer les contraintes des exploitants agricoles en matière d'accès.

Le projet a fait l'objet d'une saisine de l'autorité environnementale dans le cadre de la procédure au "cas-par-cas" concernant la nécessité de réaliser une étude d'impact.

Par courrier du 28 août 2013, l'Autorité Environnementale a exonéré ce projet d'étude d'impact. De ce fait le projet ne fera pas l'objet d'une enquête publique au titre du code de l'environnement.

IV. Synthèse des études d'Avant-Projet Sommaire

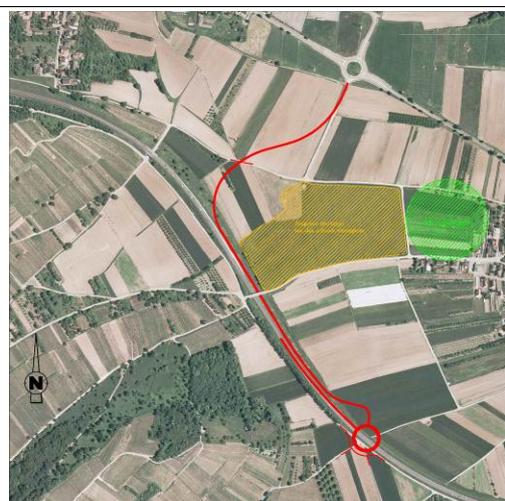
Différentes solutions d'aménagement permettent de répondre aux objectifs fixés. L'aménagement du nouvel accès sur la RD1420 pour desservir les communes de Dorlisheim et Mutzig, pouvait être envisagé sous différentes formes : tourne-à-gauche, échangeur dénivelé ou carrefour giratoire.

La solution de carrefour tourne-à-gauche n'a pas été retenue en raison du classement en route express de la RD1420, et surtout de l'accidentologie grave relevée sur les carrefours de ce type sur cette même route, qui avait nécessité leur modification en giratoires.

La solution d'échangeur dénivelé a été écartée afin de ne pas conférer à la RD1420 un caractère de "voie rapide" qui induirait des vitesses inadaptées.

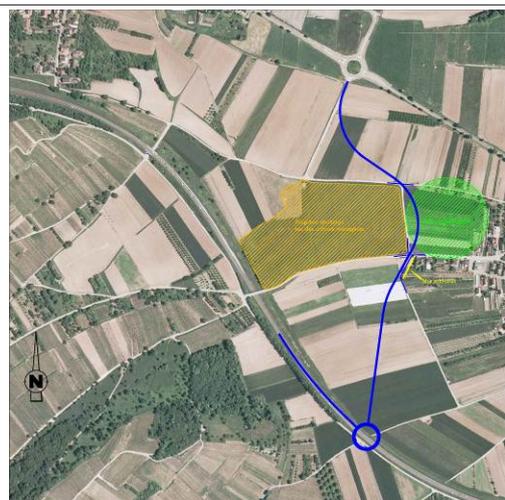
Seule la solution de carrefour giratoire est apparue comme pertinente pour ce nouvel accès en sécurisant les échanges et en permettant de réduire la vitesse sur un secteur où les vitesses sont actuellement élevées, sans nuire pour autant à la fluidité sur l'axe.

Variantes étudiées



Variante 1.

Cette variante consiste à créer le carrefour giratoire avant les premiers reliefs des Vosges. La bretelle de liaison serait construite sur la plate-forme initialement réservée au doublement de la RD1420 et contournerait par l'ouest l'ancienne décharge pour rejoindre la RD392 au niveau de l'actuel carrefour giratoire sur la RD392.



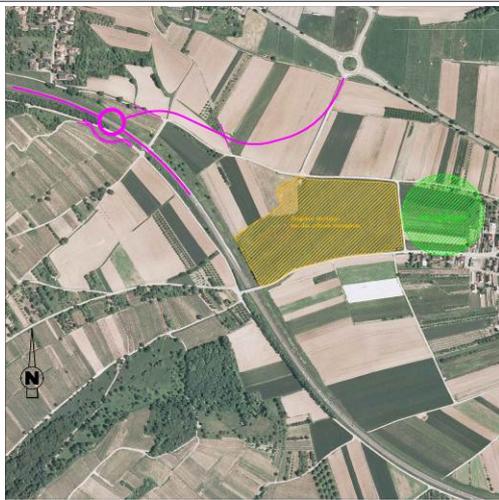
Variante 2

Cette variante consiste à créer le carrefour sur la RD1420 avant les premiers reliefs des Vosges et à raccorder la bretelle sur le carrefour giratoire sur la RD392 en contournant par l'est l'ancienne décharge.



Variante 3

Cette variante propose de construire le carrefour giratoire sur la RD1420 dans une zone d'équilibre déblais-remblais entre les deux passages agricoles qui franchissent la RD1420 et d'aménager la bretelle à l'ouest de la décharge pour se raccorder directement sur le carrefour de la RD392. Cette solution minimise les emprises en reprenant celles d'un chemin agricole.



Variante 4

Cette variante envisage la construction du carrefour sur la RD1420 dans une zone de remblai et la construction de la bretelle au travers des parcelles agricoles pour se raccorder sur le carrefour existant sur la RD392. L'implantation du carrefour dans une courbe ne garantissant pas des conditions de sécurité et de visibilité suffisantes, cette solution a été écartée.

Comparaison des variantes

La comparaison des trois variantes a été effectuée selon trois grands critères :

- Critères techniques

Les variantes 1 et 2 présentent une longueur importante qui nécessitera des travaux conséquents. La variante 1, avec la bretelle qui longe la RD1420, n'est pas optimale du point de vue de la sécurité, avec notamment des risques d'éblouissement et supprime toute possibilité de mise à 2x2 voies ultérieure de cette section.

La variante 3, du fait de la configuration du terrain naturel, est celle qui nécessite le moins de terrassements et d'emprise.

- Critères socio-économiques

Du point de vue socio-économique les 3 variantes présentent les mêmes avantages.

- Critères environnementaux

La variante 1 est pénalisée par le fait qu'elle réutilise le délaissé de la RD1420 qui abrite une faune et une flore importantes.

La variante 2 passe très près des habitations de Dorlisheim et génère des nuisances sonores nécessitant la mise en place de protections phoniques.

La variante 3 minimise les impacts sur la faune et la flore.

Par ailleurs, l'impact sur le milieu agricole est minimisé avec la variante 3 alors que les deux autres variantes coupent les parcelles en biais ce qui conduirait vraisemblablement à un aménagement foncier.

L'analyse selon ces différents critères fait ressortir que **la variante 3** est la plus favorable notamment vis-à-vis des contraintes économiques et environnementales. C'est donc cette variante qui est proposée par le Maître d'ouvrage.

Trafics

La liaison permet une importante diminution de trafic sur la RD392 à l'entrée ouest de Mutzig (baisse de 30 à 40%) et à l'entrée est de Dorlisheim (diminution du trafic de moitié). Déchargée d'une part de trafic de transit depuis Mutzig, l'entrée ouest de Dorlisheim subit également une baisse de trafic. Par contre, le trafic sur l'entrée est de Mutzig évolue peu, car le report de trafic sur la liaison, depuis Dorlisheim ou depuis la ZA "Atrium", est compensé par un report sur la liaison d'une partie du trafic venant de Mutzig et empruntant actuellement l'échangeur nord.

Principales caractéristiques techniques du projet

- Diamètre du carrefour giratoire : 28m
- Largeur de l'anneau : 8m
- Diamètre de l'îlot central infranchissable : 13m
- Largeur franchissable : 2m

Le créneau de dépassement

La longueur totale du créneau de dépassement est d'environ 500 m dont 350 m de dépassement effectif. L'extrémité du créneau de dépassement a été conçue conformément aux règles de l'art.

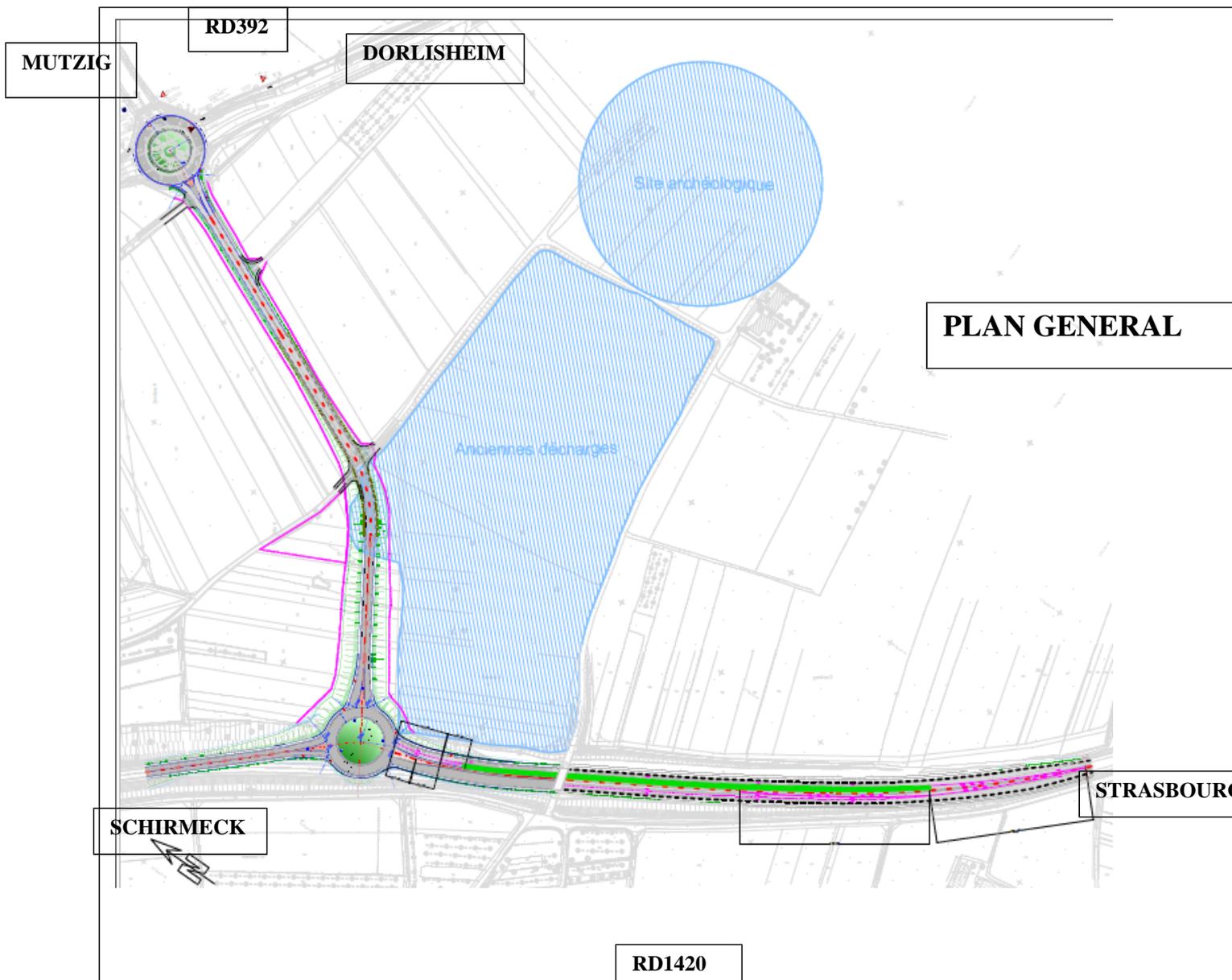
Le tracé en plan

L'axe de la route existante est conservé sur la majorité du projet. Dans le but de minimiser les acquisitions foncières, par dérogation aux spécifications de l'ARP (Aménagement des Routes Principales – SETR) qui préconise une approche par un alignement droit de 150m, l'approche en venant de Strasbourg s'effectuera par une courbe de 364 m de rayon. La longueur de la liaison entre la RD 1420 et la RD 392 est de 500m.

L'assainissement

La collecte des eaux de ruissellement de la plate-forme routière sera assurée par des cunettes en béton longeant la RD1420 de part et d'autre. Les eaux seront dirigées vers des bassins de décantation avant rejet, à débit contrôlé, dans le milieu naturel, de la manière suivante :

- pour la bretelle entre le carrefour avec la RD1420 et celui avec le chemin agricole, et pour le giratoire et la bretelle Schirmeck de la RD1420, les eaux sont orientées vers un bassin situé le long de la bretelle, le rejet se faisant ensuite dans un ruisseau rejoignant la Bruche;
- pour la bretelle entre le carrefour avec le chemin agricole et la RD392, les eaux sont acheminées par des fossés stockeurs équipés de débourbeurs jusqu'au point de rejet dans le ruisseau rejoignant la Bruche;
- pour la bretelle Dorlisheim de la RD1420 les eaux rejoignent un bassin de rétention avant rejet dans un bassin d'infiltration situé le long de la RD1420. Ces principes et caractéristiques font l'objet d'un dossier de "porté à connaissance" auprès des services de la Direction Départementale des Territoires en charge de la police de l'eau.



V. Domanialité

La liaison permettant de relier deux routes départementales, sera classée dans la voirie départementale. Elle acceptera tout type de véhicule, mais la vitesse de circulation y sera limitée à 70Km/h en raison des nombreux véhicules agricoles susceptibles de l'emprunter. Une signalisation sera mise en place pour indiquer que cette voie donne accès à une route express sur laquelle la circulation est réglementée.

VI. Autorisation de créer un accès sur une route express

Le projet s'inscrit dans une des catégories d'opérations assujetties à l'enquête publique instituée par le Code de la Voirie Routière, notamment l'article L151-1 relatif aux enquêtes publiques préalables à l'autorisation de création de nouveaux points d'accès à une voie express.

Les modalités de cette enquête sont précisées par l'article R151-5 du même code qui indique que l'enquête sera réalisée suivant les formes indiquées par le Code de l'Expropriation pour

cause d'utilité publique, notamment l'article R11-3 décrivant le contenu du dossier et les articles R11-4 et suivants précisant la procédure d'enquête.

Le projet sera donc soumis à cette procédure et la décision de création de l'accès à la route express sera prise par arrêté préfectoral après enquête publique et avis des communes intéressées.

VII. Appréciation sommaire des dépenses et financement

L'estimation du coût de l'opération est la suivante :

- Travaux :		2 200 000 €HT
dont :		
Terrassements	670 000 €HT	
Assainissement	855 000 €HT	
Chaussées	500 000 €HT	
Equipements	135 000 €HT	
- Frais d'études :		90 000 €HT
- Foncier :		30 000 €HT
Montant total estimé arrondi à :		2 320 000 €HT
	Soit	2 784 000 € TTC

Le projet sera financé intégralement par le Département du Bas-Rhin.

Afin de faciliter les acquisitions foncières, la commune de Dorlisheim a accepté de se charger des démarches et prestations induites (frais d'arpentage). Elle fera l'avance des frais correspondants dont le remboursement s'effectuera par le biais d'une convention à établir.

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 de liaison entre la RD1420 et la RD392 à Dorlisheim-Mutzig telles qu'elles découlent des études d'avant-projet ;
- autorise son président à demander au Préfet du Bas-Rhin de soumettre cette opération à enquête publique dans le but d'autoriser la création d'un accès sur une route express, et à enquête publique au titre de la loi sur l'eau.

Strasbourg, le 19/08/14

Le Président,



Guy-Dominique KENNEL