

CARACTERISTIQUES PRINCIPALES DU PROJET

I - Contexte et objectifs 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), MOLSHHEIM constitue un pôle urbain important de l'Ouest du Bas-Rhin.

La ville de Molsheim est également le lieu de rencontre d'axes cyclables desservant la vallée de la Mossig, la vallée de la Bruche et le piémont des Vosges via la Véloroute du vignoble correspondant à l'itinéraire cyclable européen "VIA ROMEA FRANCIGENA-EV5" reliant Londres à Brindisi. Ces pistes cyclables se croisent au droit du passage à niveau N°20.

Avec des zones d'activité en pleine expansion, des lieux d'enseignement importants (2 lycées et 3 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.

Les objectifs fixés au projet sont ainsi :

- Réduction des nuisances actuelles (bruit, vibration, pollution de l'air,
- Fluidification des échanges et du trafic, en particulier aux heures de pointe,
- Amélioration des déplacements dans le secteur de la gare et de ses accès,
- Amélioration de la sécurité et du confort des différents usagers (automobilistes, piétons, cyclistes et PMR)
- Amélioration du cheminement des piétons, PMR, cycles du secteur,
- Amélioration du paysage urbain

L'opération de « suppression du PN 20 » a été inscrite au Contrat de Plan Etat – Région 2000-2006 et 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 - 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-rail 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).

III – 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.

Le feu se caractérise par la mise en place d'un 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 ainsi que le barreau manquant de l'EV5 vélo-route du vignoble composante de l'itinéraire européen "Via Romea Francigena".

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. La vélo-route EV5 longera cette voie d'accès et se raccordera à la piste existante Molsheim-Marlenheim.

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 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 3,50m à 3,25m 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.

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 et la mise en œuvre de 400 m³ de matériaux de remblais (provenant des déblais) et de 5 800 m³ de matériaux pour la couche de forme (provenant aux 2/3 des déblais).

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 quant à eux 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 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 acquisitions 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 dépendance.

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 Eglise 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 et a dispensé le projet d'une enquête publique au titre du code de l'environnement.



Carrefour avec la rue de l'industrie



Vue générale du projet



Rampe mode doux



Vue côté ville



Tabliers SNCF et modes doux



Accès parking ville et piste cyclable EV5



Bâtiments à démolir



Vue générale côté ville