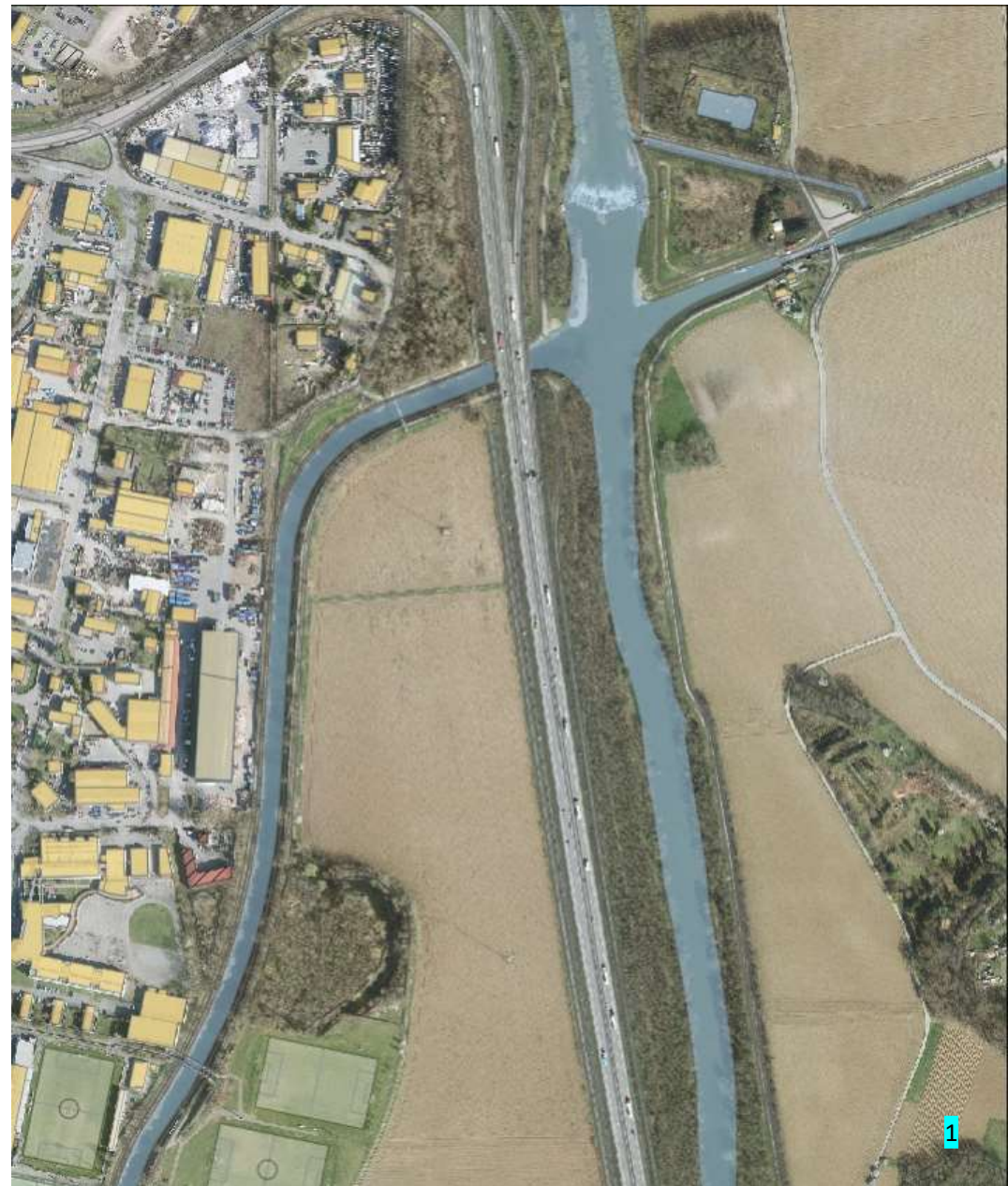


# Projet Confluence : Présentation association CADRes 27/03/2023



*Vue vers la confluence*



# Projet Confluence :

## 1<sup>er</sup> étape 2022 : Etude de Faisabilité

- Objectif du projet : relier l'est de Colmar (A ou B) et la voie verte existante ( C )
- Objectif de l'étude : analyser les contraintes et comparer les différentes variantes

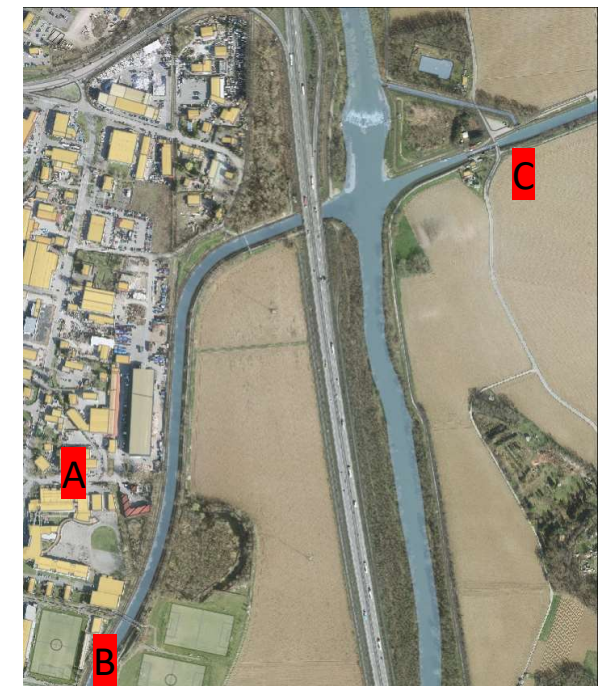
*B : Passerelle du stadium  
(photo Artélia)*



*A : Rue du Prunier  
(photo Artélia)*

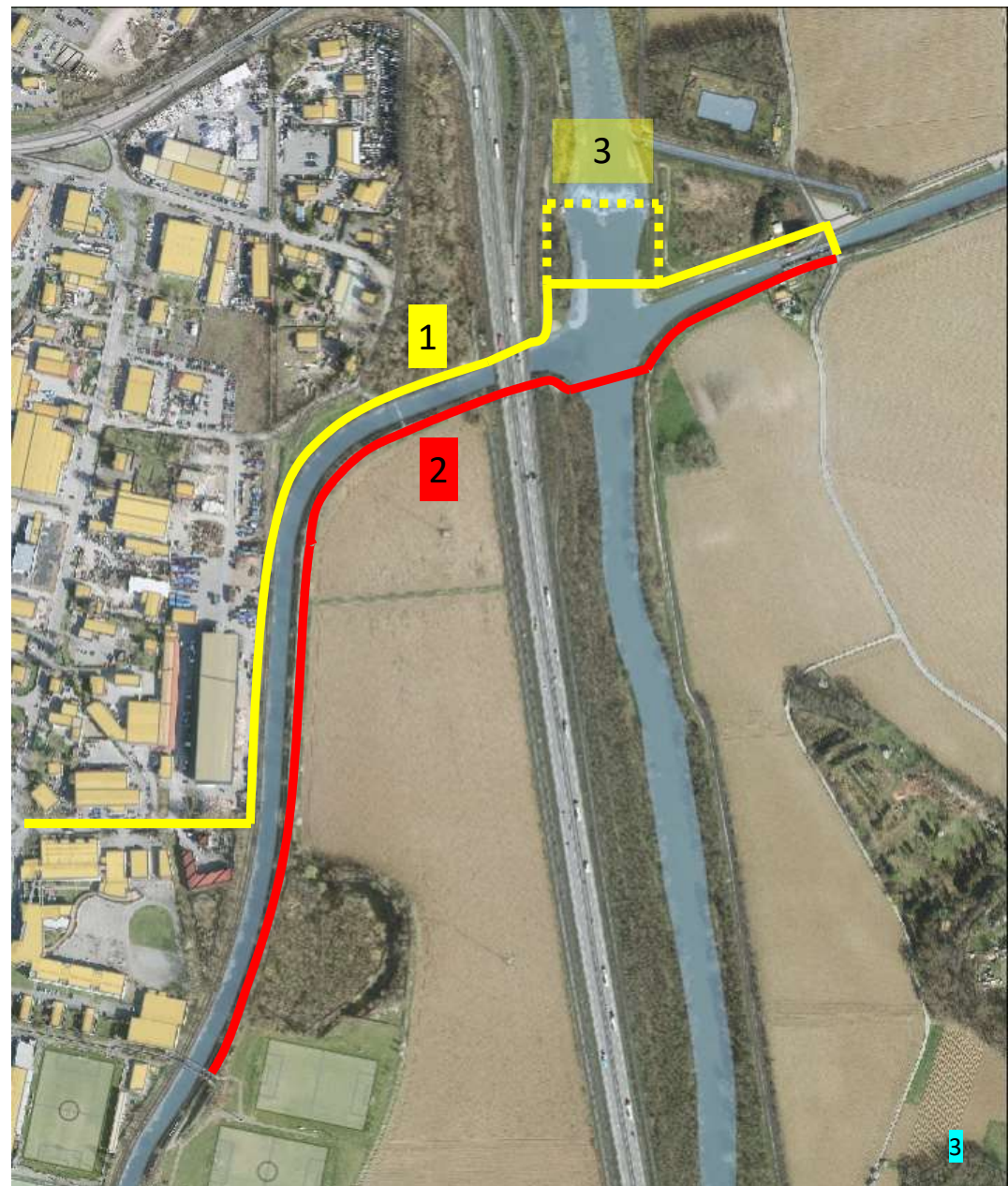


*C : Voie verte existante  
(photo Artélia)*



## ❖ Le point de départ

- 1 bureau d'étude choisi en décembre 2021 : Artélia
- Une réunion de lancement sur place : le 02/02/2022
- 3 tracés à étudier :
  - Tracé 1 : rive gauche du canal
  - Tracé 2: rive droite du canal
  - Tracé 3 : variante du tracé 1, passant sur l'ouvrage VNF existant



Ancienne voie ferrée  
(photo Artélia)



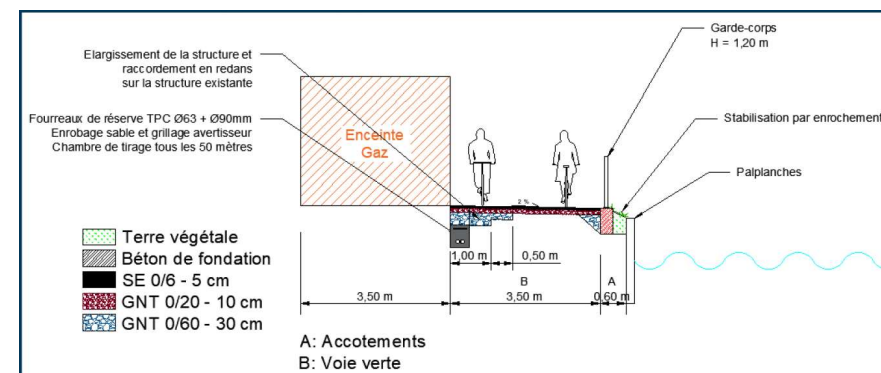
## ❖ Analyse des enjeux, contraintes par tronçons...

- Domanialité, réseaux, contraintes environnementales, contraintes administratives,...
- Analyse des tracés : situation existante (largeurs, état ...)
- propositions d'aménagement par tronçons
- Analyse spécifique du franchissement de l'III



Rampe d'accès passerelle stadium

(Artélia)

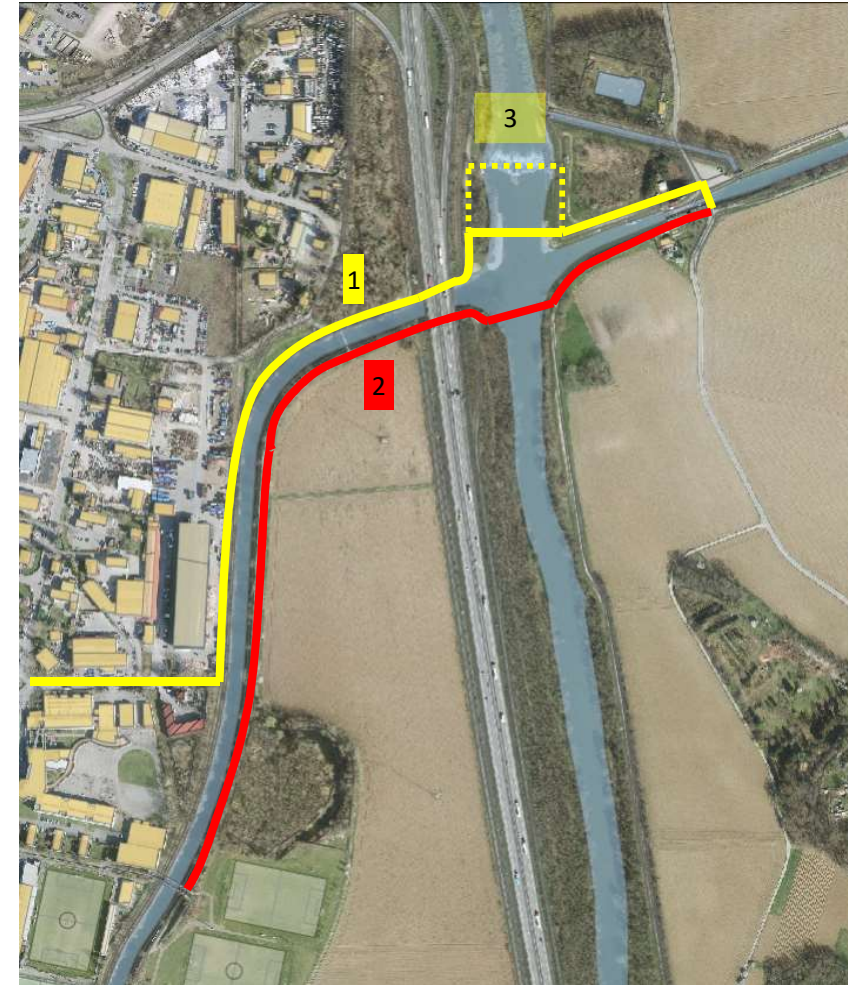


Proposition d'aménagement  
Rapport Artélia

Figure 107 : Tracé 1 - Tronçon 5.1 (amont) - Proposition d'aménagement

## ❖ Réunions réalisées

- Services techniques Ville de Colmar
- VNF :
  - Propriétaire principal des terrains des tracés
  - selon les tracés, des contraintes à prendre en compte
    - Travaux de maintenance du Canal, base d'engins flottants
    - Accès au canal de dérivation
- RHA
  - Enjeux de piles dans le lit mineur, de digues, d'inondation, hauteur mini sous pont à respecter (tirant d'air)
- DDT68 : rencontrée le 1<sup>er</sup> décembre 2022
  - Dossier loi sur l'eau à anticiper

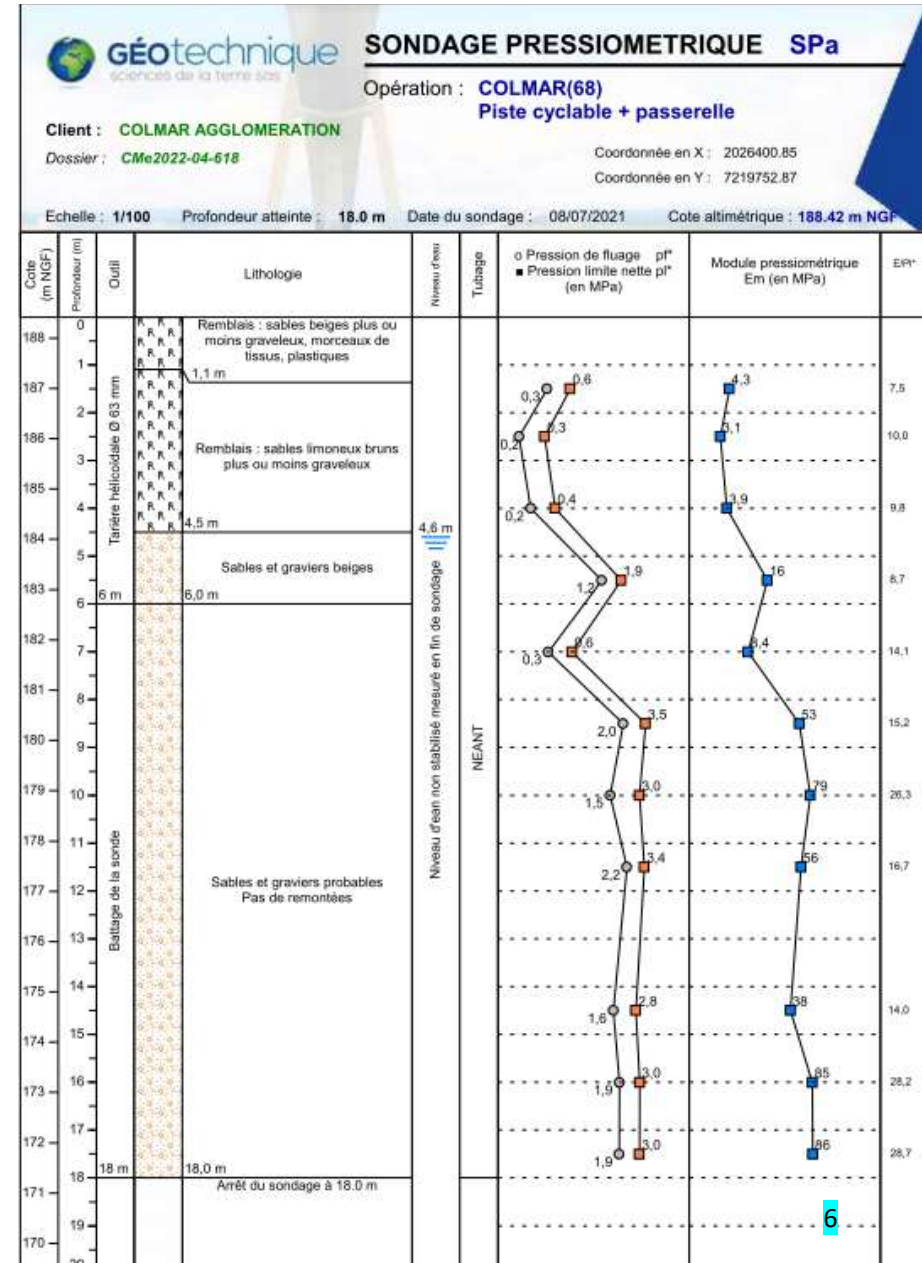


# ❖ Les études complémentaires

- Topo et bathymétrie : avril 2022
- Géotechnique (niveau AVP) : juin à octobre 2022

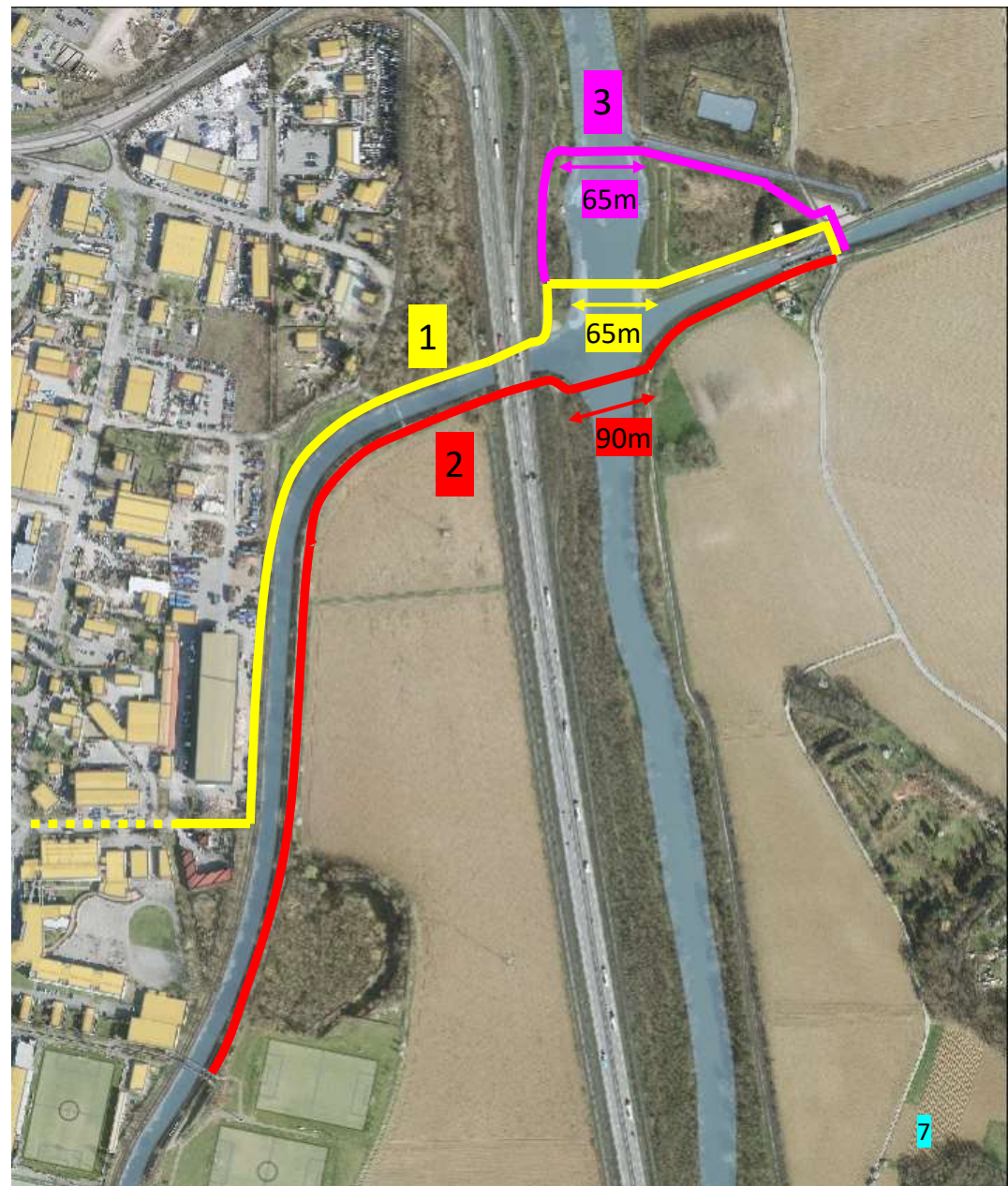


Levés topo



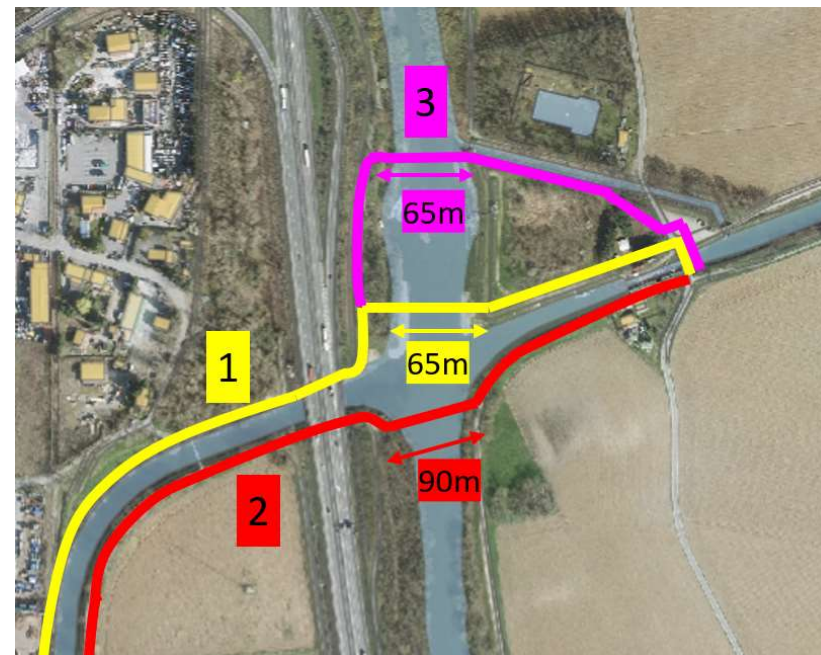
## ❖ Des variantes revues et corrigées

- Lit mineur :
  - Tracé 1 : une portée qui monte à 65m au lieu de 50m estimés en première approche
  - Tracé 2 : pas de pile, une portée de 90m
- Inondabilité :
  - tracé 3 : légèrement remanié, à l'aval du barrage VNF



# Franchissement de l'III

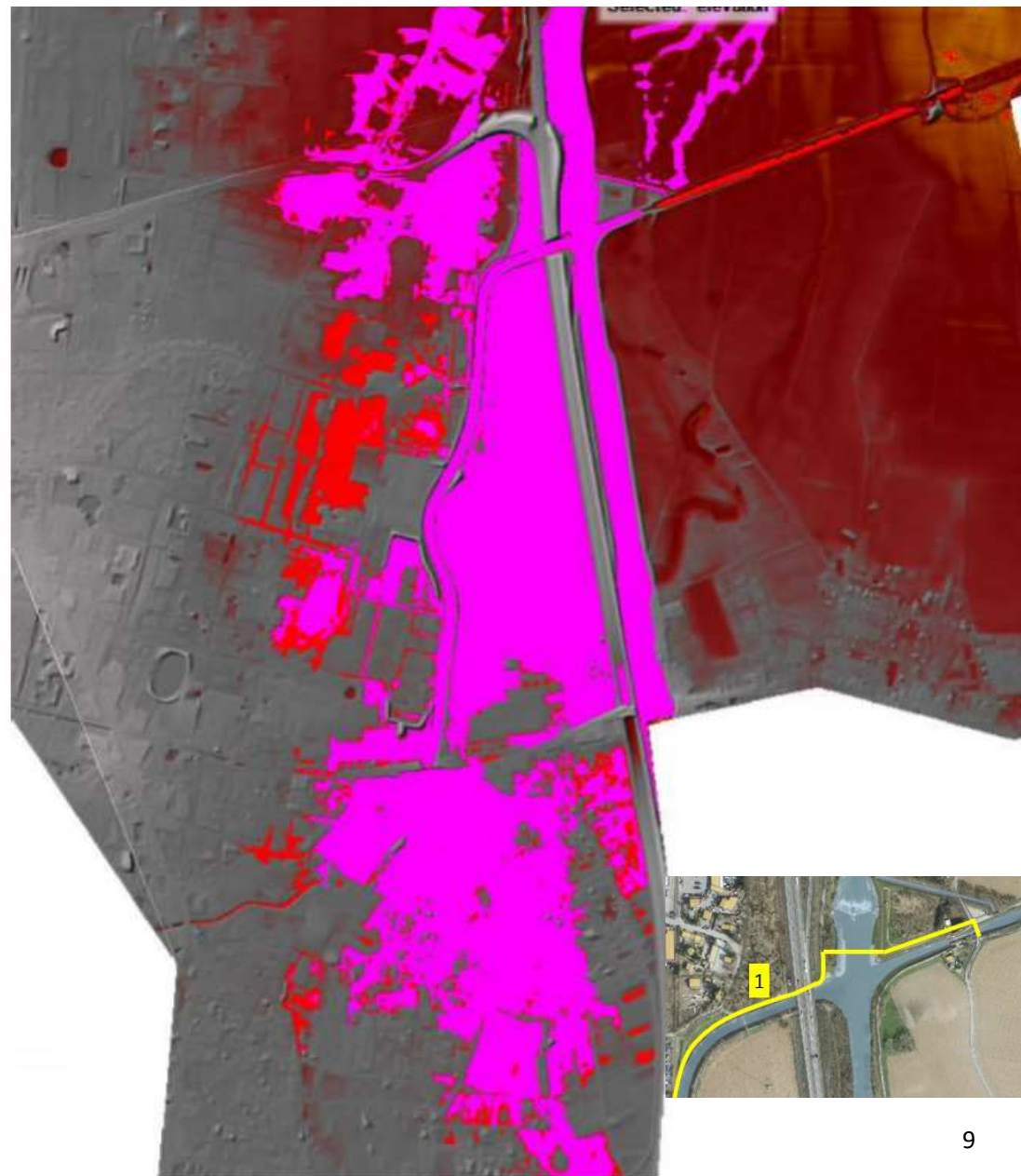
- 3 tracés potentiels pour le franchissement de l'III
  - Tracé 1 = 65 m
  - Tracé 2 = 90 m
  - Tracé 3 = 65 m
- Possibilité de réduire la portée à environ 50 m sur le tracé 1 mais solutions écartées pour des raisons d'inondabilité du secteur
- Franchissement de l'III sur des portées comprises entre 65 m et 90 m
- Absence de pile dans le lit mineur du cours d'eau
- Tirant d'air complémentaire de 1 m par rapport à la cote de crue Q100
- Distance complète du franchissement de l'ordre de 125 m avec prise en compte des raccords sur TN



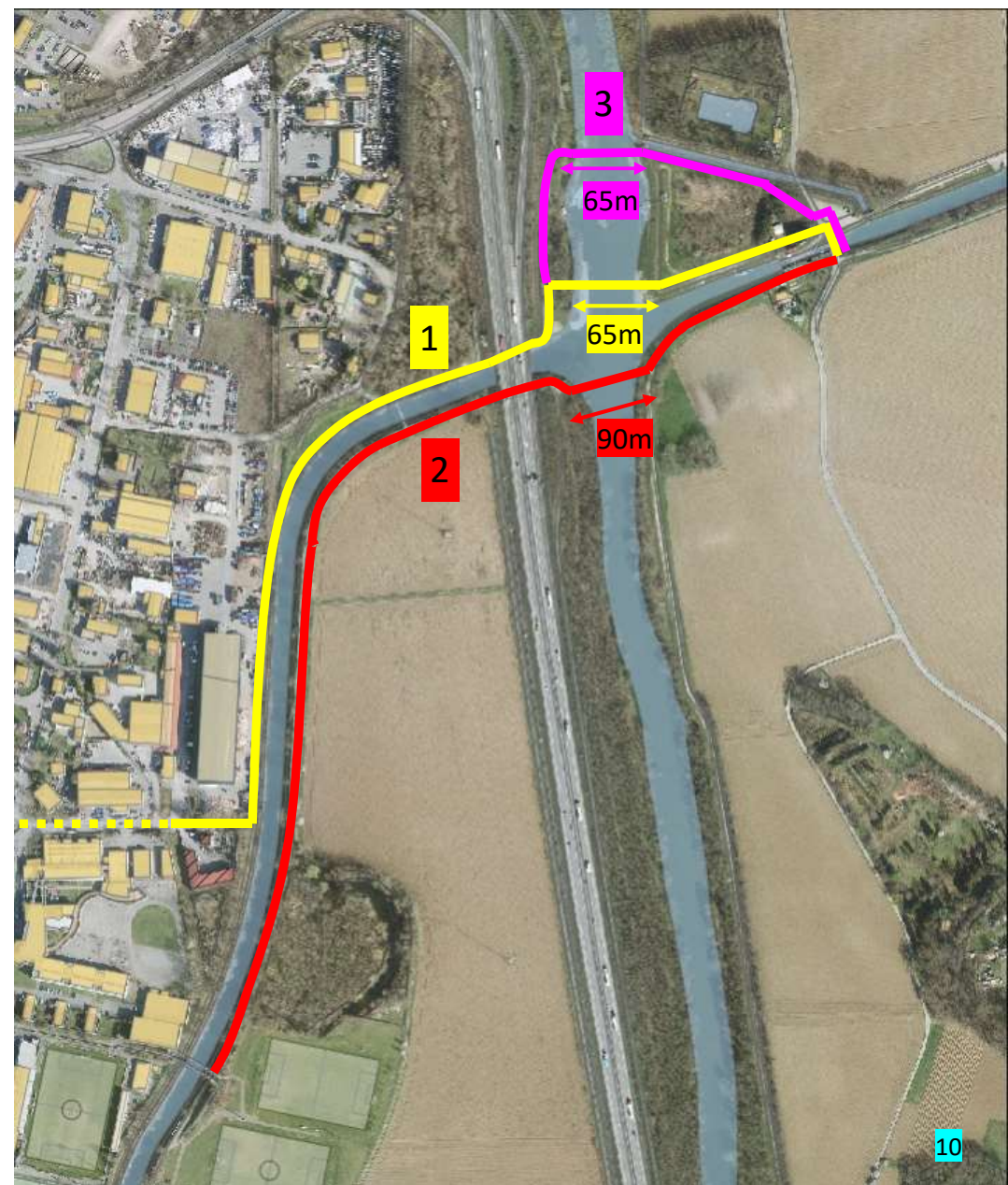


## L'hydraulique : un enjeu fort

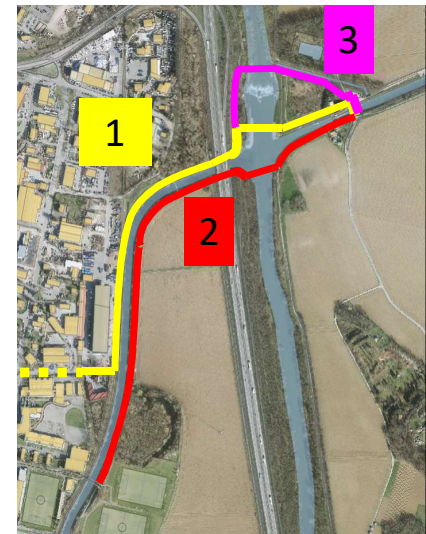
- Prise en compte d'une cote Q100 +1m,
- Risberme considérée comme faisant partie du lit mineur du cours d'eau  
→ toute pile entraîne un risque de colmatage par des embâcles et une aggravation du risque inondation
- Des piles en dehors du lit mineur ainsi déterminé par RHA  
→ abandon de la solution avec portée de 50m
- Modélisation Q100 avec passerelle en aval de confluence :
  - En rose : situation actuelle,
  - En rouge : l'augmentation du champ d'inondation avec passerelle (augmentation de 6 cm de la ligne d'eau)



# Projet Confluence : Comparaison des différentes variantes



# Tracé 1



- Avantages de ce tracé :

- Aménagement de 3,50m de large et accessibilité PMR sur l'ensemble du tracé
- Bonnes perspectives d'évolution (nord et sud).
- Moins d'interférences avec le réseaux de digues
- Emprise chantier favorable pour les travaux de franchissement de l'III

- Inconvénients de ce tracé :

- Tracé sur l'ancienne voie ferrée à maintenir
- Problématique lié à l'inondabilité (étude RHA)
- Accès à la piste cyclable le long du canal par la rue de la Birg
- Echange avec VNF nécessaire pour l'aménagement de leur site et exploitation future

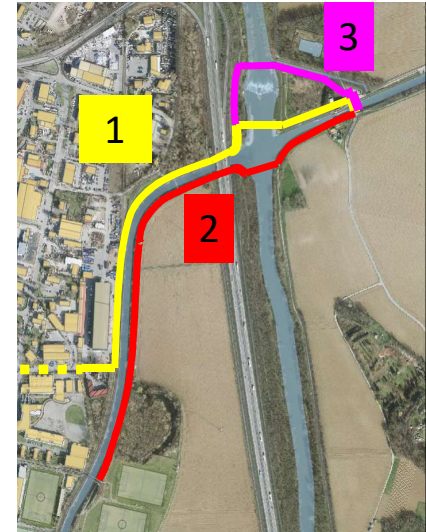
## Tracé 2

- Avantages de ce tracé :

- Tracé globalement plus direct et plus homogène

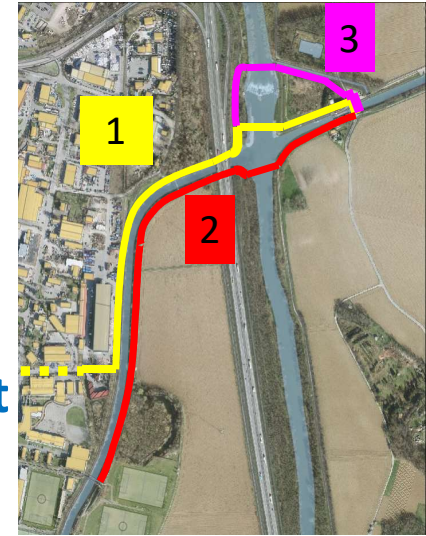
- Inconvénients de ce tracé :

- Franchissement de l'Ill plus imposant (estimé à 90m de portée)
- Difficulté pour les travaux de passerelle lié à l'emprise chantier
- Difficulté de proposer un itinéraire au norme (avec passerelle stadium)
- Passerelle du Stadium difficilement aménageable
- système d'endiguement nécessitant des travaux de confortement à moyens termes
- Peu voire pas de perspective d'évolution du tracé



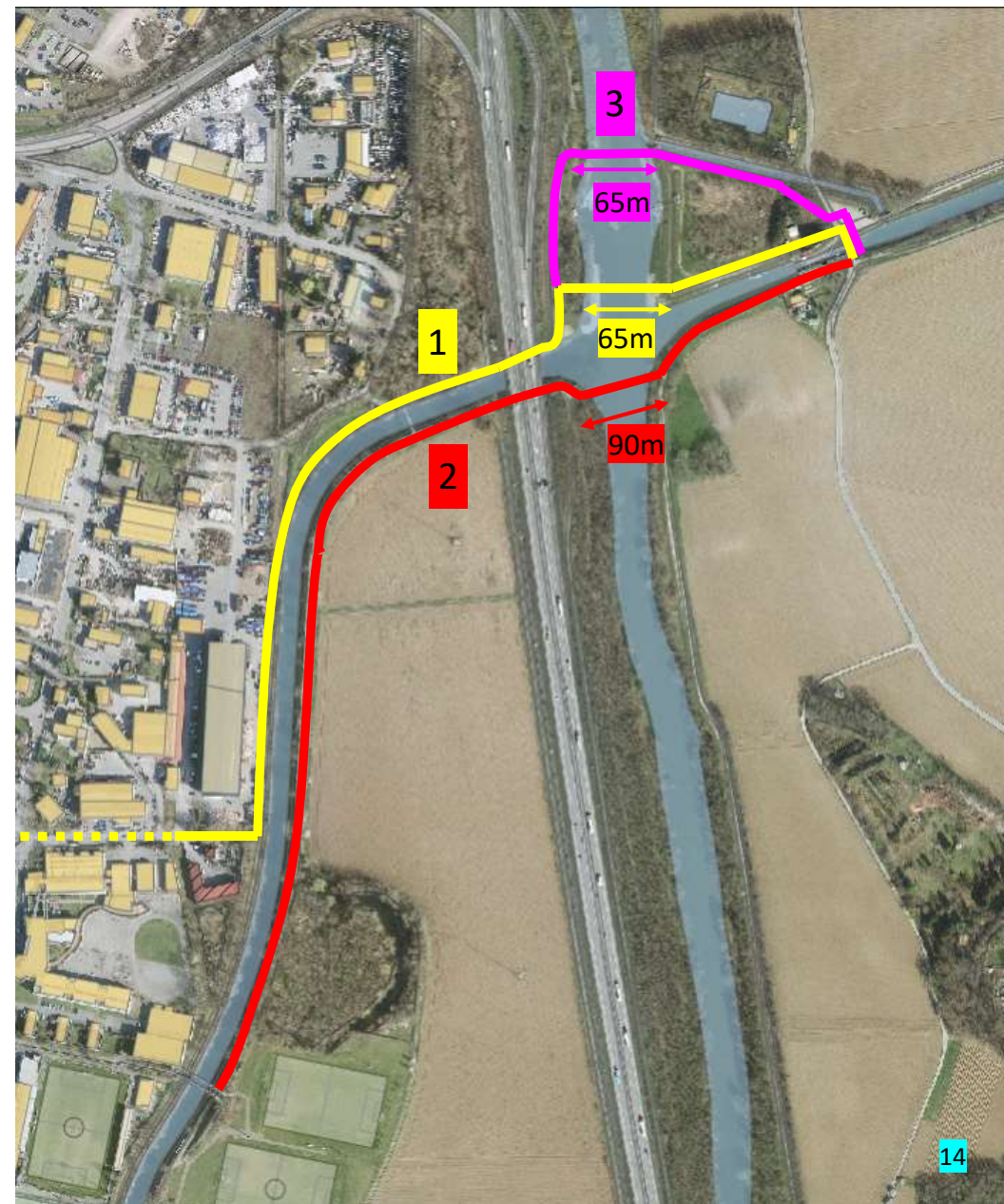
# Tracé 3

- Avantages de ce tracé :
  - Idem tracé 1
  - Perspectives complémentaires au-delà du tracé via la zone actuellement inexploitée rue de la Birg
  - Moins de problématique liée à l'inondabilité (étude RHA)
  - Moins d'interférence avec VNF pour l'exploitation ultérieure
- Inconvénients de ce tracé :
  - Tracé sur l'ancienne voie ferrée à maintenir
  - Accès à la piste cyclable le long du canal par la rue de la Birg



# Décisions

- Choix du tracé 3
  - Prise en compte enjeux hydrauliques
  - Moins d'interférences avec VNF
  - Aménagements globaux possibles pour le cyclotouriste et en lien avec le canal Rhône au Rhin



## Et la suite ?

- Rappel : Validation du projet par délibération le 8/11/22 (schéma directeur des pistes cyclables intercommunales 2020-2026)
- Lancement de la suite des études MOEU Marché type AOO publié le 20/03.
  - Mise à niveau AVP
    - Compléments géotechniques et topo
  - Etudes niveau PRO

