



Annexe 1 :

Détail de la Raison Impérative d'Intérêt Public Majeur

I. Contexte du projet

Le projet est situé sur les bans de Lorentzen, Mackwiller, Thal-Drulingen, Rimsdorf et Diemeringen et en partie sur Berg et Rexingen, au sein du territoire de l'Alsace Bossue. En rejoignant la RD8 au niveau de la RD919 à Lorentzen, la nouvelle liaison RD18 améliore notablement l'accès au réseau autoroutier depuis le Pays de Bitche.

L'Alsace Bossue et le Pays de Bitche ont en commun une faible densité démographique qui entraîne une forte dispersion de la population et des emplois dans de petits villages. Situés entre les polarités intermédiaires de Saverne et Sarreguemines, ces territoires ont développé des logiques économiques locales internes qui reposent sur un équilibre fragile entre la population, l'emploi local, et l'accès aux services et aux commerces.

Aujourd'hui, les réseaux de transports collectifs sont quasiment inexistantes et les solutions alternatives à la voiture ne sont pas adaptées aux besoins. Le réseau routier assure un maillage minimal, via des voies étroites, sinueuses et accidentogènes. Les secteurs industriels et artisanaux, importants pourvoyeurs d'emplois, montrent des fragilités du fait des difficultés d'accès. L'activité métallurgique est la première impactée du fait des difficultés rencontrées pour l'acheminement des convois exceptionnels. Si l'offre d'emploi est fragilisée, c'est alors toute la trame sociale et économique du territoire qui se trouve menacée.

Au-delà de l'intérêt économique et territorial du projet, son intérêt en matière de sécurité publique est évident, à double titre : en installant un maillage structurant du territoire, le projet permet d'une part d'orienter la circulation sur un itinéraire sécurisé, et d'autre part d'améliorer de manière significative l'accès indispensable aux services de santé pour la population.

En résumé :

- L'Alsace Bossue est un territoire à caractère rural et dépendant d'influences extérieures, notamment en matière de commerces et services, nécessitant un réseau de communication efficace. Le dynamisme du territoire et son tissu industriel, autrefois très florissants, sont aujourd'hui pénalisés par le manque d'accessibilité ;
- Ce territoire, à la population peu densément répartie, est très peu desservi par les réseaux de transport en commun. La configuration du réseau routier induit des temps de déplacement longs (problématiques pour les interventions de secours) et surtout s'avère dangereuse localement et inadaptée aux besoins du territoire ;
- L'activité métallurgique engendre des traversées dangereuses d'agglomérations et d'un passage à niveau par les convois exceptionnels associés à cette activité. Cette situation interdit également aux communes la réalisation d'aménagements de sécurité indispensables ;
- Le projet impacte un territoire large et son bénéfice est également attendu dans le Pays de Bitche : c'est pourquoi le Département de la Moselle s'est engagé à participer financièrement à l'opération, à hauteur de 2,125M€ HT.

La création de la liaison RD18 : A4-Lorentzen-Bitche répond à ces problématiques qui constituent la Raison Impérative d'Intérêt Public Majeur de cette demande pour des motifs de sécurité publique et d'intérêts économiques et sociaux.

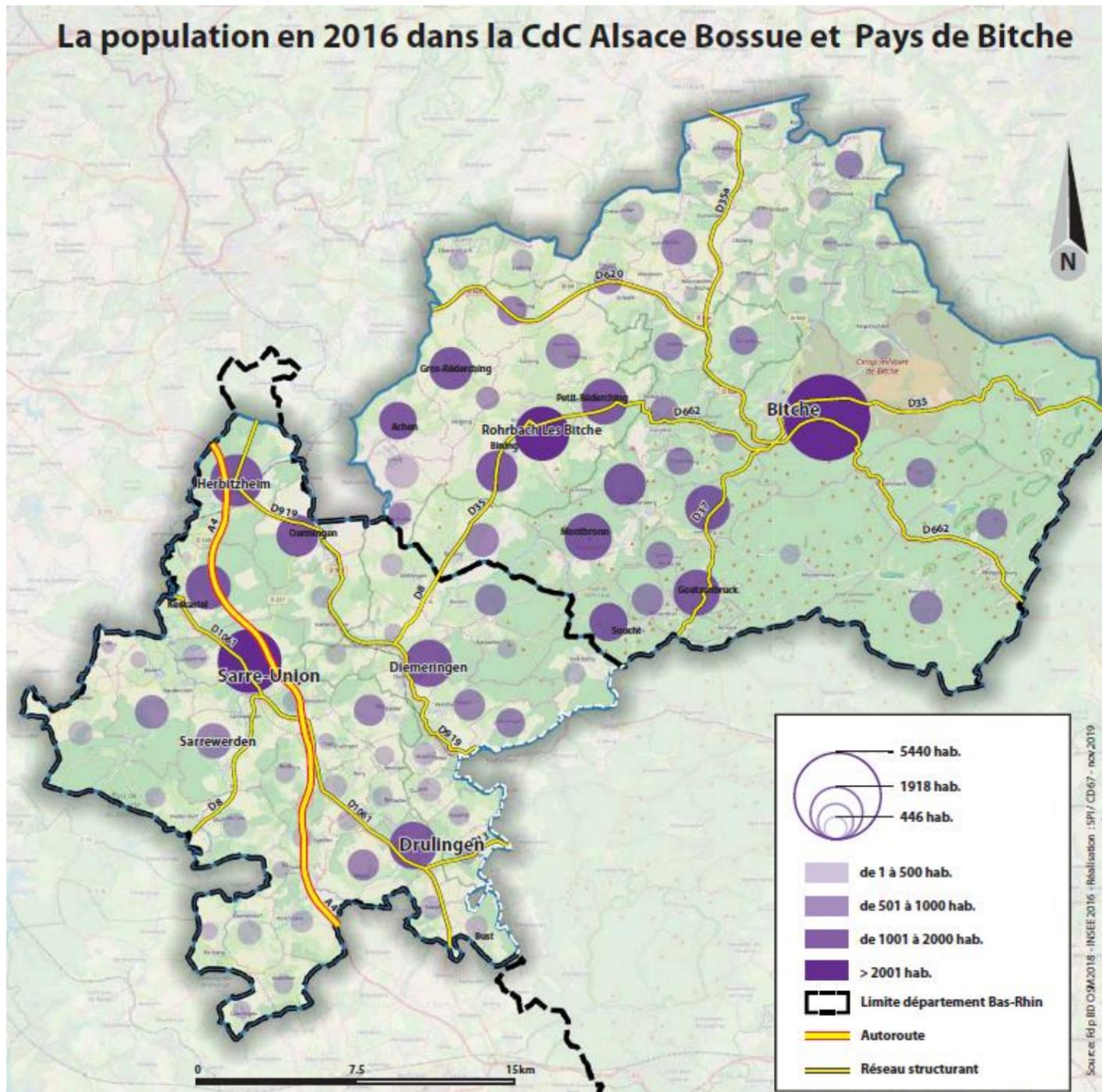
I.A. Entre l'Alsace Bossue et le Pays de Bitche, un espace rural enclavé

Malgré la proximité des grands équipements de transport (autoroute A4 et LGV Est), le territoire est enclavé et ne peut pas tirer profit de sa position géographique avantageuse du point de vue régional et européen. Les entreprises industrielles et artisanales locales sont pénalisées par des dessertes inadaptées à leurs enjeux et contraintes. Ainsi, à plus ou moins long terme, c'est l'attractivité économique et démographique du territoire de l'Alsace Bossue et du Pays de Bitche qui se trouve menacée.

Ces deux territoires ont en commun une faible densité démographique qui entraîne une forte dispersion de la population et des emplois dans de petits villages. Situés entre les polarités intermédiaires de Saverne et Sarreguemines, ces territoires ont développé des logiques économiques locales internes qui reposent sur un équilibre fragile entre la population, l'emploi local et l'accès aux services et aux commerces.

I.A.1. Population, équipements et dynamiques territoriales

Les noyaux de populations constituent une trame peu dense, disséminée sur un vaste territoire au relief vallonné. En Alsace Bossue, la majorité des villages ont moins de 500 habitants et s'articulent autour de Sarre-Union et des pôles de proximité de Diemeringen et Drulingen. En matière de densité, cela se traduit par une densité un tiers plus faible que la moyenne nationale (65,4 hab/km² contre 104,6 - INSEE 2016).



Trame villageoise et population (INSEE, 2016)

Dans ce contexte rural, **la dynamique démographique est fragile** : les populations des communautés de communes d'Alsace Bossue et du Pays de Bitche sont sensiblement les mêmes depuis près de 50 ans, avec des hausses respectives de 116 habitants et 181 habitants entre 1968 et 2016. À titre de comparaison, le Pays de Saverne a accueilli 2 175 habitants sur la même période, 7 056 pour la communauté de communes de Hanau / La Petite Pierre (INSEE 2016). Sur la dernière période intercensitaire, la population de l'Alsace Bossue a même diminué et est passée de 16 307 habitants en 2011 à 15 695 habitants en 2016 soit une baisse de 3,75%.

De plus, cette population est vieillissante, en raison notamment d'un solde migratoire négatif qui s'explique de deux façons : les plus jeunes quittent le territoire pour étudier et ne reviennent pas¹, et le territoire est trop éloigné des grandes polarités régionales (Strasbourg ou Metz) pour bénéficier d'un effet de desserrement. Cette tendance, bien marquée en Alsace Bossue, est encore plus visible dans le Pays de Bitche².

Si dans son ensemble le Schéma de Cohérence Territoriale (SCoT) du Pays de Saverne, Plaine et Plateau présente un taux d'actifs occupés de 67%, supérieur à celui observé dans l'ensemble du Bas-Rhin, celui de l'Alsace Bossue est en retrait, avec 65%. Cela s'explique par un chômage légèrement plus élevé (9%), une proportion d'inactifs (10%) sensiblement supérieure et un nombre de retraités / pré-retraités plus important et reflète la part importante des plus de 60 ans dans la population.

En lien avec sa trame villageoise poreuse, la communauté de communes de l'Alsace Bossue dispose de la **plus faible densité en équipements** au sein du SCoT du Pays de Saverne, Plaine et Plateau, avec 305 équipements pour 10 000 habitants. Cette même densité est inférieure encore dans le Pays de Bitche, plus spécialement sur le secteur de Rohrbach-Lès-Bitche (figure 2).

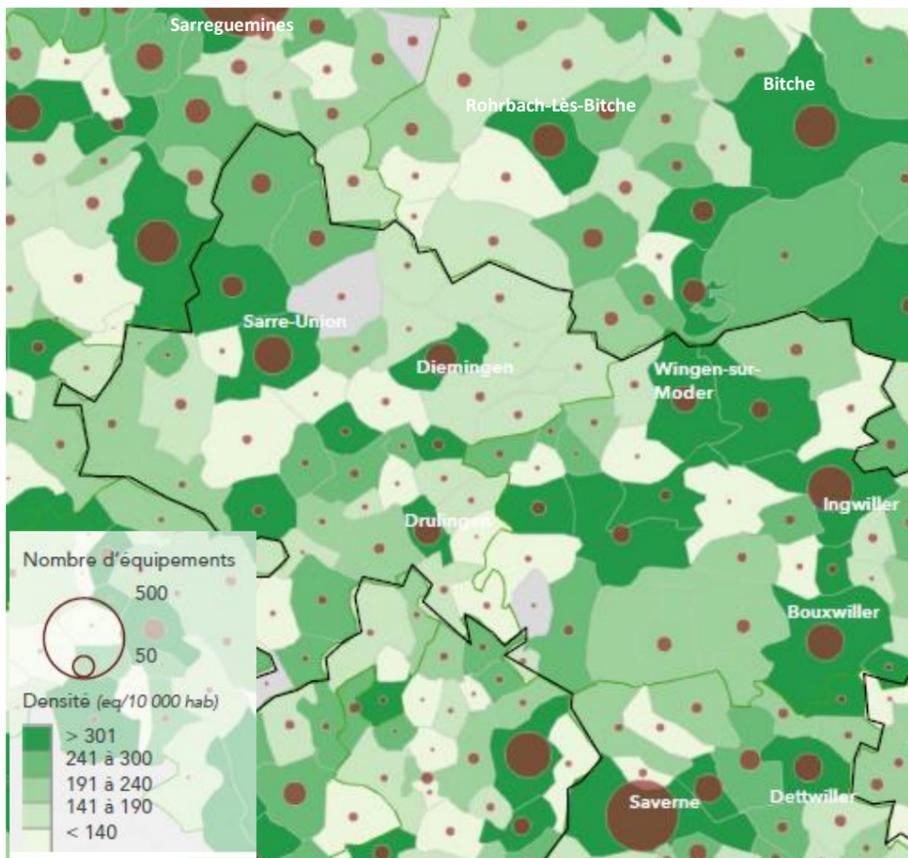
Ces moyennes cachent toutefois des disparités :

- Les communes rurales disposent d'une très faible densité d'équipements,
- Sarre-Union, Diemeringen et Rohrbach-Lès-Bitche apparaissent clairement comme les polarités de proximité importantes,
- Saverne et Sarreguemines se positionnent à une échelle supérieure en termes d'offres de services.

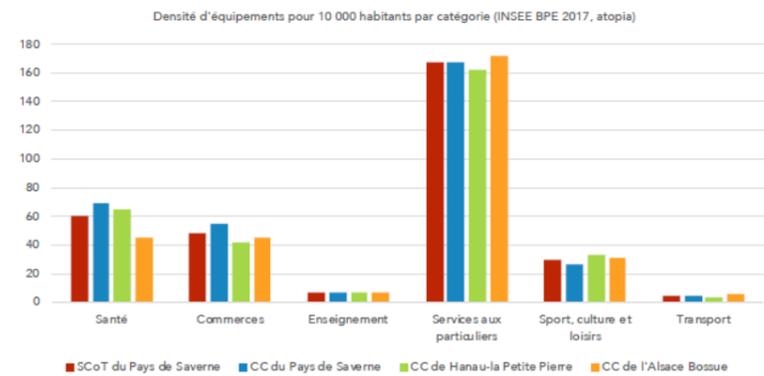
L'Alsace Bossue tient une position singulière au sein de l'ancienne région Alsace où seulement 3% des personnes vivent hors influence urbaine. Le taux de personnes vivant dans un espace périurbain est également faible avec 10% (3 638 personnes) contre 35% en Alsace.

¹ Schéma alsacien d'amélioration et d'accessibilité des services publics (2018), page 136

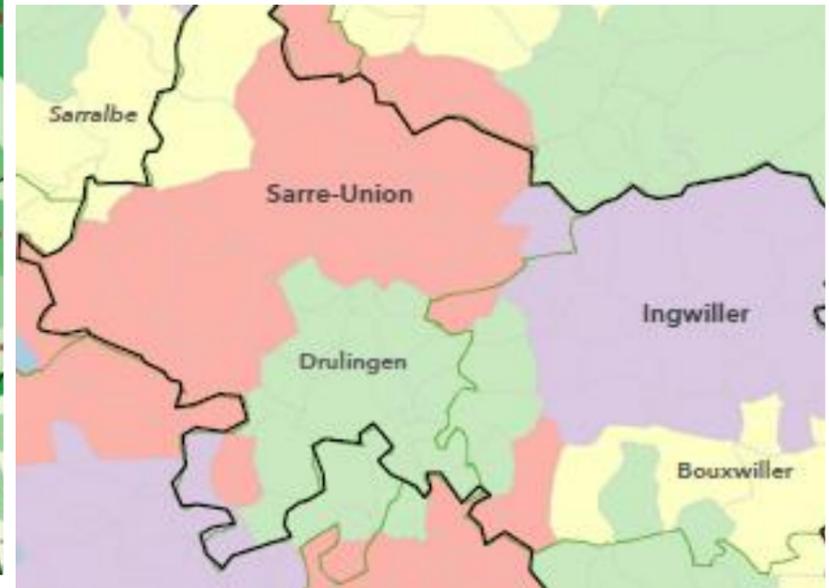
² SCoT de l'Arrondissement de Sarreguemines (2017), *Évaluation à mi-parcours* (2017)



Nombre et densité d'équipements pour 10 000 habitants par commune en 2017 (France Découverte, INSEE, atopia, extrait du diagnostic territorial du SCoT du Pays de Saverne, Plaine et Plateau – octobre 2019)



Densité d'équipements pour 10 000 habitants par catégorie en 2017 (INSEE BPE 2017, atopia, extrait du diagnostic territorial du SCoT du Pays de Saverne, Plaine et Plateau – octobre 2019)



Bassins de vie en 2012 (France Découverte, INSEE, atopia, extrait du diagnostic territorial du SCoT du Pays de Saverne, Plaine et Plateau – octobre 2019)

Selon les chiffres de l'INSEE, le seuil national qualifiant les populations les plus éloignées du panier de la vie courante depuis leur domicile est de 7 minutes³. Dans les bassins de vie de Sarre-Union et Drulingen, un habitant sur quatre est même au-delà de ce seuil. Cette faible densité d'équipements s'exprime tout particulièrement dans le domaine de la santé, avec seulement 42 équipements pour 10 000 habitants (figure ci-dessus en haut à droite). Le territoire est ainsi considéré en désertification progressive sur le plan médical⁴. À contrario, le territoire bénéficie d'un nombre important d'équipements relevant des services aux particuliers (figure ci-dessus à gauche).

Pour ce qui concerne les commerces de proximité, le territoire est inégalement doté, avec une dispersion de l'offre dans les différents villages. **Une commune sur cinq ne possède aucun équipement de proximité (école, boulangerie, ...)**. Seules les villes de Sarre-Union d'un côté et Bitche de l'autre disposent d'une gamme complète en matière d'équipements commerciaux.

En matière de santé, le territoire est doté des services de proximité indispensables, à travers notamment le centre de santé de Diemeringen. Le territoire se trouve néanmoins **éloigné des services d'urgence** situés à Saverne, Sarreguemines, Sarrebourg ou Bitche.

Il en va de même pour l'accès aux maternités permettant la prise en charge des urgences : il faut alors se rendre à Haguenau ou Forbach pour les maternités de niveau 2b, ou à Strasbourg-Hautepierre pour la maternité de niveau 3.

L'organisation des équipements, commerces et services compose des bassins de vie correspondant « au plus petit territoire d'analyse sur lequel les habitants ont accès aux équipements de la vie courante, sans compter l'emploi ». La figure ci-dessus en bas à droite représente les bassins de vie du territoire et fait apparaître sa multipolarisation et des contours cohérents avec la réalité de la vie locale. On constate alors que celui de Sarre-Union rayonne sur un périmètre large et s'étend jusqu'en Moselle vers le bassin de Sarreguemines.

À retenir

- **Un territoire fragile sur le plan démographique :**
 - Le nombre d'habitants stagne,
 - La population est vieillissante,
- **Un territoire fragile sur le plan des équipements et des commerces :**
 - Leur nombre est faible et ils sont dispersés sur le territoire,
 - Leur activité dépend d'un volume de clientèle limité et d'une population vieillissante,
 - Ils génèrent des emplois locaux non délocalisables.
- **Un territoire fragile sur le plan de l'accès aux soins :**
 - Les services d'urgence sont peu accessibles, spécialement les services de maternité de niveau 2b ou 3.

³ Schéma alsacien d'amélioration et d'accessibilité des services publics (2018), page 111

⁴ Schéma alsacien d'amélioration et d'accessibilité des services publics (2018), page 188

Le tissu économique d'Alsace Bossue est marqué par une empreinte industrielle forte, qui s'appuie sur un nombre important d'entreprises familiales locales, installées depuis les années 1920 puis développées dans les années 1950-60.

Malgré le basculement progressif du territoire du SCoT du Pays de Saverne Plaine et Plateau depuis les années 1970 de la sphère productive vers la sphère présentielle, **l'économie de l'Alsace Bossue reste très liée au monde industriel, grand pourvoyeur d'emplois à l'échelle locale.**

L'évolution récente met en évidence l'impact pour l'Alsace Bossue des pertes d'emplois à l'échelle du SCoT :

- Le secteur de l'industrie perd 630 emplois sur le SCOT entre 2010 et 2015 : **78% de ces emplois ont été perdus en Alsace Bossue** ;
- Si à l'échelle du SCoT, les pertes d'emplois ont pu être compensées en partie par les créations d'emplois dans le secteur de l'administration publique, l'enseignement, la santé et l'action sociale, le ratio est clairement défavorable en Alsace Bossue :
 - 2,6 emplois perdus pour 1 créé dans l'administration pour le SCOT ;
 - **7,8 emplois perdus pour 1 créé dans l'administration pour l'Alsace Bossue.**

Aujourd'hui, le déclin des emplois industriels peut s'expliquer à deux échelles :

- D'une part, par des délocalisations dans un contexte d'économie mondialisée ;
- D'autre part, par la proximité avec la Moselle, la fiscalité y étant plus attractive que dans le Bas-Rhin via des aides régionales dans le cadre de la reconversion du bassin houiller.

Dans les deux cas, l'accessibilité du territoire joue un rôle déterminant en matière de compétitivité et de développement.

Le territoire est très dépendant de son activité industrielle, qui représente près de 12,3% (INSEE 2017) des établissements en Alsace Bossue et 38,1% (INSEE 2015) des emplois contre 6% des établissements dans le reste du Bas-Rhin et 13,9% en moyenne nationale.⁵

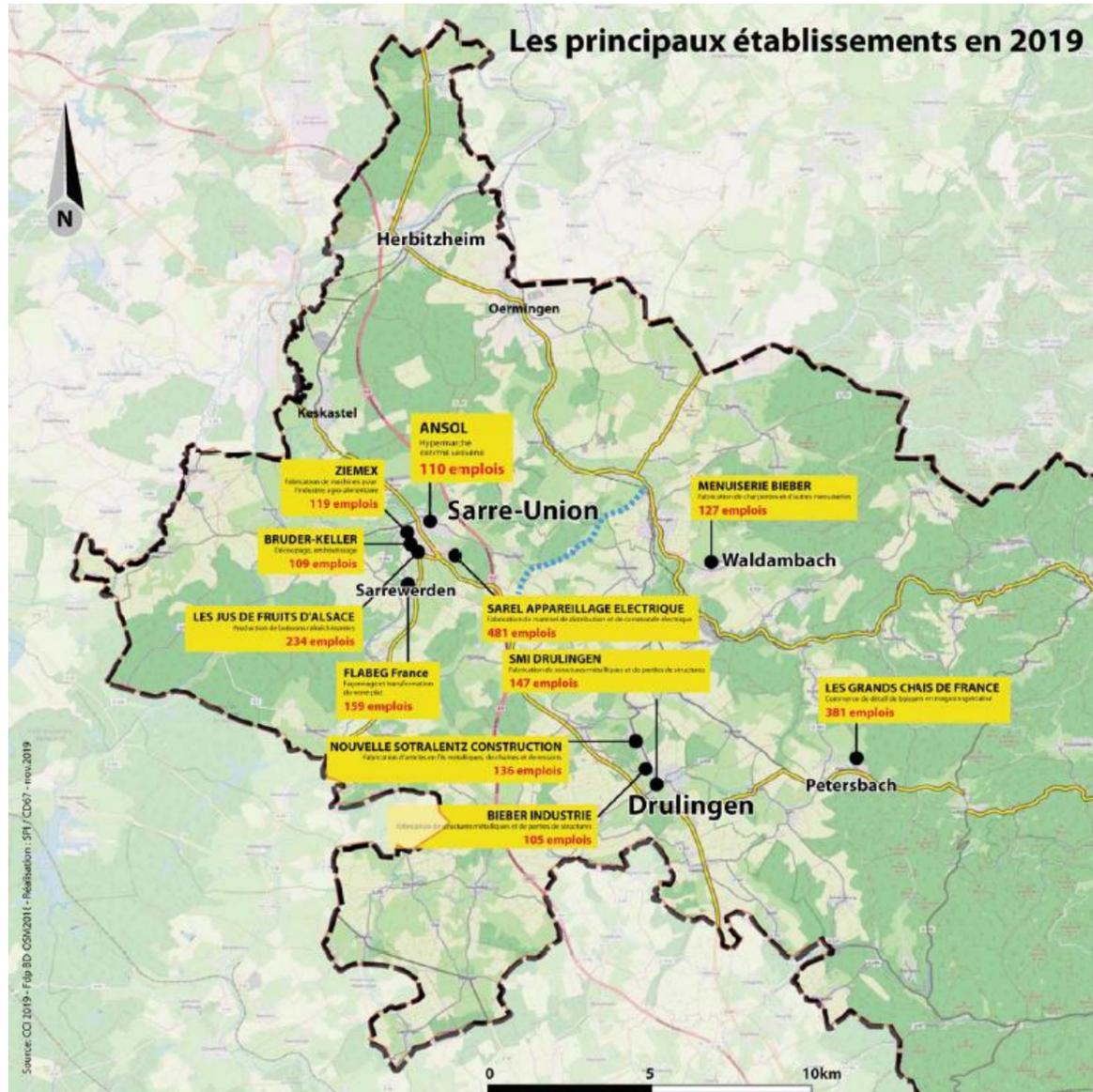
Le tissu industriel est diversifié et touche à de nombreuses filières :

- La chaudronnerie : Sotralentz et Bieber à Drulingen, Zimex et Brueder Keller à Sarre-Union ;
- La fabrication des pièces non métalliques (caoutchouc, plastique, produits minéraux) : activité « emballage » de Sotralentz, cristallerie Laliq à Wingen-sur-Moder, Flabeg à Sarre-Union ;
- L'agro-alimentaire : Jus de Fruits d'Alsace à Rimsdorf et Les Grands Chais de France à Petersbach ;
- Les équipements électriques : Sarel à Sarre-Union ;
- La menuiserie extérieure : Bieber PVC à Diemeringen et Bieber Bois à Waldhambach.

Evolution de l'emploi par secteurs d'activités entre 2010 et 2015, en points et en valeur absolue (INSEE 2015, atopia, extrait du diagnostic territorial du SCoT du Pays de Saverne, Plaine et Plateau – octobre 2019)

	Agriculture	Industrie	Construction	Commerce & Transports	Adm publique, Enseigt, Santé, Act sociale
SCoT du Pays de Saverne Plaine et Plateau	- 96 emplois - 0,24 pts	- 630 emplois - 1,38 pts	- 327 emplois - 0,83 pts	- 93 emplois - 0,49 pts	+ 441 emplois + 1,97 pts
CC de Hanau-la Petite Pierre	+ 85 emplois + 1,06 pts	+ 92 emplois + 1,21 pts	- 114 emplois - 1,37 pts	- 211 emplois - 2,49 pts	+ 124 emplois + 1,60 pts
CC de l'Alsace Bossue	- 83 emplois - 0,72 pts	- 494 emplois - 3,87 pts	- 11 emplois + 0,64 pts	- 80 emplois + 1,22 pts	+ 86 emplois + 2,72 pts
CC du Pays de Saverne	- 98 emplois - 0,62 pts	- 228 emplois - 1,31 pts	- 202 emplois - 1,27 pts	+ 198 emplois + 1,52 pts	+231 emplois + 1,68 pts

⁵ INSEE 2015, atopia, extrait du diagnostic territorial du SCoT du Pays de Saverne, Plaine et Plateau – octobre 2019



Bien peu de défaillances d'entreprises sur le territoire sont enregistrées, **certain établissements et leurs salariés ont néanmoins été mis en difficulté ces dernières années**. Ainsi, le groupe Sotralentz, malgré des carnets de commandes pleins, a été placé en redressement judiciaire en septembre 2016. Toutes les filiales ont pu trouver un acquéreur, signe de la qualité de la marque et de l'intérêt économique qu'elle suscite. Néanmoins, cette alerte révèle les principales fragilités de ces grandes entreprises :

- Contraintes sur les gabarits des convois exceptionnels : impossibilité de répondre à certains appels d'offres internationaux, ... ;
- Surcoût sur les approvisionnements et les expéditions : implantation sur des sites non desservis par le train ou l'A4, éloignement des pôles économiques, ... ;
- Difficultés de recrutement et d'accessibilité pour les salariés et les clients.

Au-delà de sa seule importance en termes d'emplois, le socle industriel est un moteur indispensable au bon fonctionnement de l'économie locale et à la vitalité des petites et moyennes entreprises artisanales. La communauté de communes d'Alsace Bossue se démarque par son activité artisanale dynamique, notamment dans les secteurs du bâtiment et de la production. On compte environ **150 établissements qui emploient près de 1 200 actifs**. Ces entreprises rayonnent sur les secteurs limitrophes, davantage vers la Moselle ou l'Allemagne que vers le reste du Département. En effet, les entreprises et les artisans tirent peu profit de la proximité de l'autoroute du fait de leur difficulté à y accéder par le réseau existant.

Comme pour la population, le nombre d'actifs et les emplois décroissent sur le territoire de l'Alsace Bossue : ils étaient 16 307 actifs en 2011, ils ne sont plus que 15 695 en 2016. On comptait 8 847 emplois en 2011, contre 8 364 en 2016⁶. Le territoire est ainsi grandement dépendant de l'extérieur en matière d'emplois, même s'il présente des pôles d'emplois importants dans un tel contexte rural : Sarre-Union, Drulingen et Diemeringen dans le Bas-Rhin, Bitche et à Rohrbach-Lès-Bitche en Moselle.

À retenir

- **Un territoire au tissu économique fragile :**
 - Des pertes d'emplois importantes dans le secteur industriel ;
 - Une imbrication forte des activités industrielles et artisanales ;
 - Un territoire très dépendant de l'emploi extérieur.
- **Des difficultés économiques directement liées aux problèmes d'accessibilité :**
 - Un éloignement des polarités régionales ;
 - Des difficultés d'accès aux réseaux structurants ;
 - Le développement de certaines activités est limité par les possibilités d'acheminements des convois exceptionnels.

⁶ INSEE 2016, extrait du diagnostic territorial du SCoT du Pays de Saverne, Plaine et Plateau – octobre 2019)

I.B. L'accessibilité du territoire : des dessertes peu efficaces et dangereuses

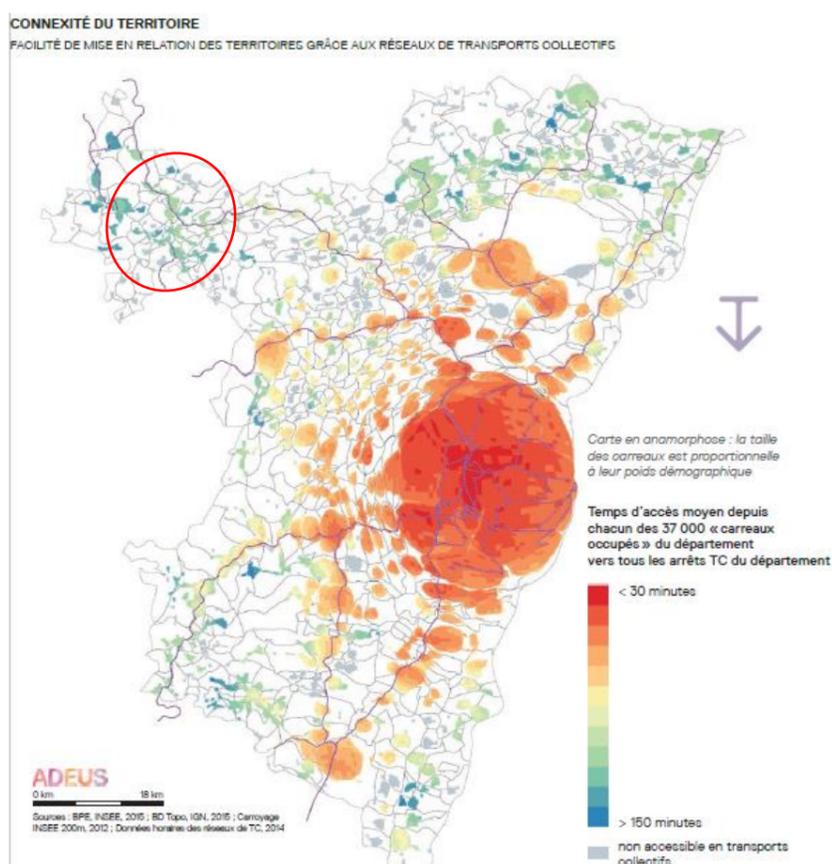
À l'échelle régionale, l'Alsace Bossue est bien placée sur le plan géographique. Le col de Saverne représente la porte d'entrée historique de la plaine rhénane depuis Paris et concentre les infrastructures de transports structurantes : l'autoroute A4 qui relie Paris à Strasbourg via Reims et Metz et la LGV Est-Européenne, inaugurée en 2016 et qui constitue un maillon de la Magistrale Européenne. Cette position sur les réseaux de transport lui permet une accessibilité certes efficace à grande échelle mais ne doit pas masquer son éloignement relatif des métropoles régionales et des centralités locales.

Ainsi, à l'échelle locale, le réseau de transport collectif ne vise à répondre qu'au public scolaire. Bien que complètement dépendant de la voiture individuelle, le territoire ne dispose toutefois pas d'un maillage minimal pour le réseau routier structurant et doit se contenter d'un réseau de routes de faible, voire très faible gabarit. Ainsi, l'accès à Sarre-Union ou à Bitche, principaux pôles de services locaux, reste compliqué.

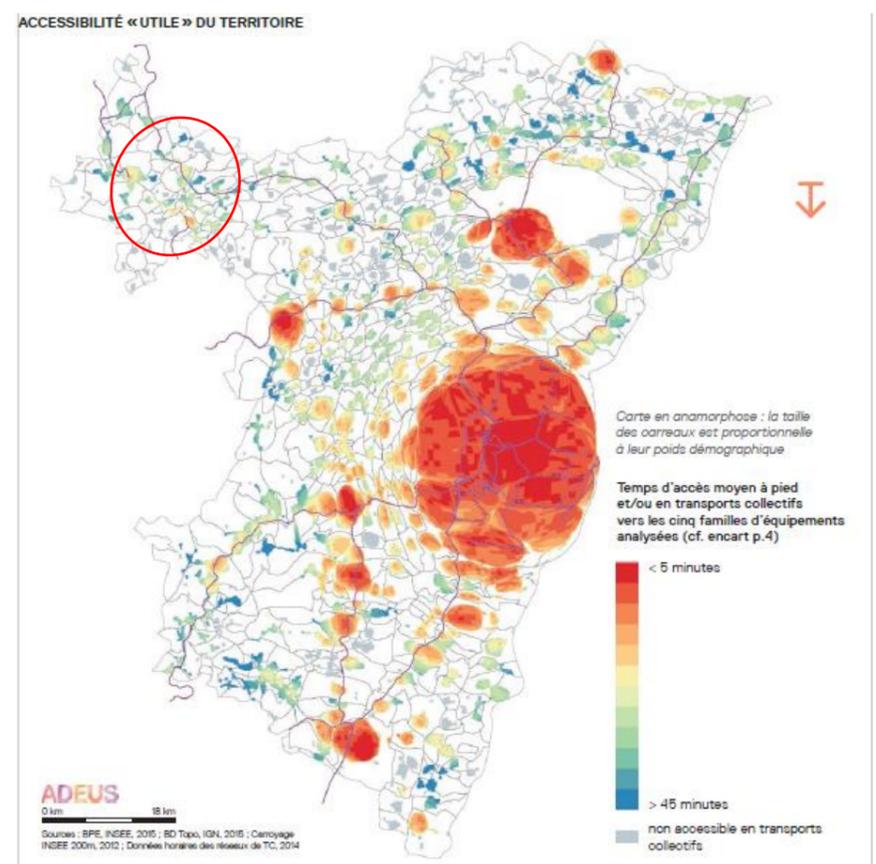
I.B.1. La mobilité du territoire

L'Alsace Bossue se caractérise par une très forte motorisation de ses ménages, très dépendants de la voiture individuelle pour leurs déplacements : 98,5% des ménages disposent d'une voiture et 73,8% possèdent 2 voitures ou plus⁷. Les communes du territoire disposent de peu de services, d'équipements et d'emplois, limitant de fait la capacité des habitants à se déplacer à pied ou à vélo.

L'ADEUS a porté en 2018 une réflexion sur la desserte des bassins de vie, en lien avec les besoins des habitants⁸, qui met en évidence la difficulté de mise en relation du territoire de l'Alsace Bossue en transports collectifs.



Connexité du territoire (ADEUS, Note 268 : Desserte des bassins de vie : réinterroger l'accessibilité des territoires au regard des besoins des habitants, décembre 2018)



Accessibilité utile au territoire (ADEUS, Note 268 : Desserte des bassins de vie : réinterroger l'accessibilité des territoires au regard des besoins des habitants, décembre 2018)

Dans ce territoire peu dense, les transports collectifs assurent une desserte minimale, très orientée vers les publics scolaires. La liaison ferroviaire Sarrebruck – Sarreguemines – Strasbourg a été rénovée en 2019 et dessert la gare Diemeringen. La fréquentation de cette gare est en progression, passant de 101 000 voyageurs en 2016 à 110 000 voyageurs en 2017 (figure 8). **La gare de Diemeringen dispose d'un parking d'une soixantaine de places, très fréquenté.** On trouve une desserte en car entre Diemeringen et Sarre-Union, sans arrêt intermédiaire, en 20 minutes.

Une liaison routière relie Sarre-Union à Saverne, sur des horaires conçus pour répondre aux publics scolaires. L'arrêt le plus proche du projet se situe à Berg, desservi par 9 allers-retours par jour. Le temps de trajet est de 7 minutes pour se rendre à Sarre Union et 40 minutes pour se rendre à Saverne situé à seulement 35 km.

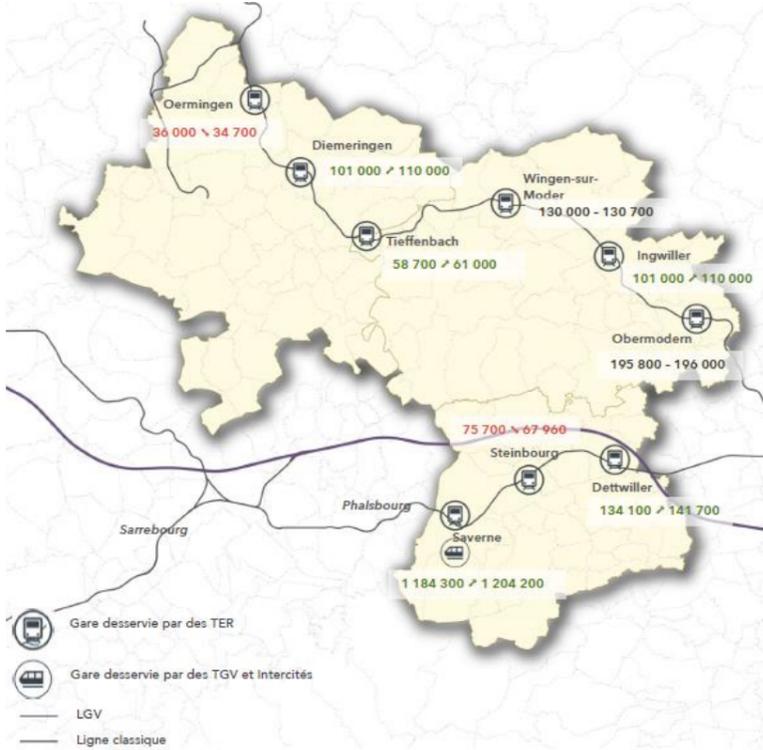
Si ces dessertes permettent de relier entre elles les principales polarités, **elles ne permettent pas de s'affranchir de la voiture individuelle** qui reste le seul mode de transport compatible avec les contraintes de l'Alsace Bossue (distances, relief, maillage des emplois, des commerces et des services, ...).



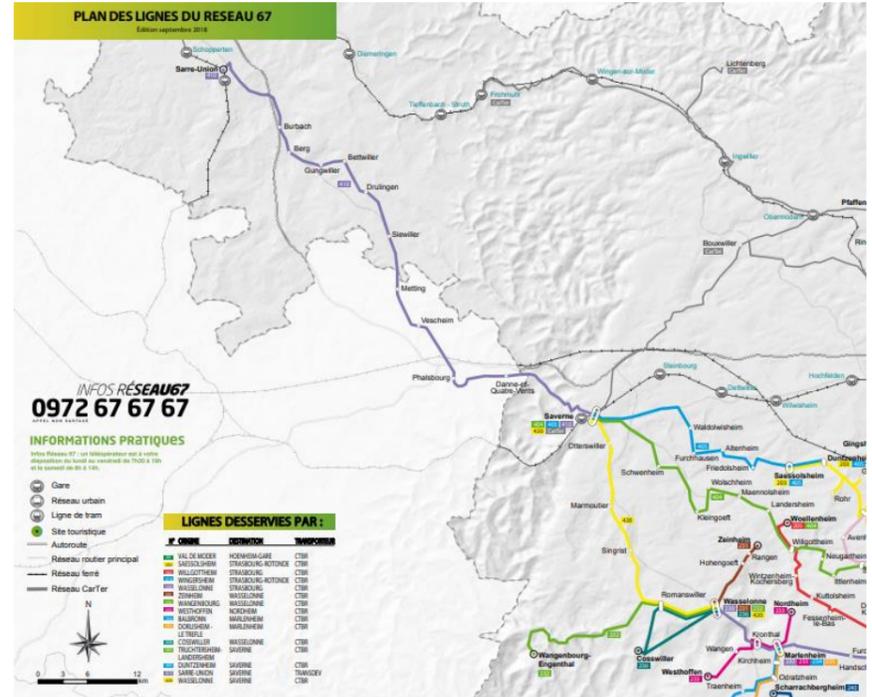
Gare de Diemeringen, Google Street View 2013

⁷ Diagnostic territorial du SCoT du Pays de Saverne, Plaine et Plateau – octobre 2019.

⁸ Agence de Développement et d'Urbanisme de l'Agglomération Strasbourgeoise (2018) : *Desserte des bassins de vie : réinterroger l'accessibilité des territoires au regard des besoins des habitants.*



Réseaux ferrés, gares en activité sur le territoire et leur fréquentation entre 2016 et 2017 (IGN BD TOPO, atopia, extrait du diagnostic territorial du SCoT du Pays de Saverne, Plaine et Plateau – octobre 2019)



Plan des lignes du Réseau 67 / FLUO Grand Est (Région Grand Est, 2019)

À retenir

- **Un territoire enclavé sous l'angle de la mobilité :**
 - Des transports en commun orientés vers les grands déplacements, au détriment de la mobilité quotidienne ;
 - Une très forte motorisation des ménages et une large surreprésentation de la voiture dans les déplacements, liées à l'absence d'alternative ;
- **Le rôle essentiel de la gare de Diemeringen, comme pôle d'intermodalité local pour toute l'Alsace Bossue.**

I.B.2. L'accessibilité routière : un maillage structurant à compléter

Le Département classe son réseau routier en trois catégories : les grands itinéraires (1^{ère} catégorie) et les itinéraires structurants (2^{ème} catégorie) constituent le réseau principal alors que les voies de dessertes (3^{ème} catégorie) constituent le réseau ordinaire.

En plus de l'autoroute A4 entre Strasbourg et Paris, exploitée par la SANEF et accessible via l'échangeur de Sarre-Union, l'Alsace Bossue est traversée par deux itinéraires structurants « parallèles » :

- La RD1061 (ex RN61), itinéraire structurant de 2^{ème} catégorie, transférée au Département du Bas-Rhin en 2006, relie Phalsbourg à l'Allemagne en passant par Sarre-Union ;
- La RD919, itinéraire structurant de 2^{ème} catégorie, traverse tout le Nord du Bas-Rhin depuis Haguenau jusqu'à Sarreguemines.

Plus au Nord, on trouve également la RD1062 (ex RN62), itinéraire structurant de 2^{ème} catégorie, transférée au Département du Bas-Rhin en 2006, qui relie Haguenau à Bitche (la route porte le numéro RD662 en Moselle).

On constate ainsi qu'à l'échelle de l'Alsace Bossue, **il n'existe aucun maillage du réseau routier via le réseau structurant**. Les itinéraires structurants ne sont reliés entre eux que par des voies de dessertes locales. Ces routes sont étroites (4 à 6 mètres de chaussée), souvent sinueuses et traversent le centre des villages. Hors agglomération, on trouve très peu de dispositifs de sécurité routière. Le secteur, du fait notamment de son relief vallonné est souvent soumis aux intempéries : verglas, bouillard, neige et pluie, formation de congères, etc.



Réseaux routiers structurants (Atopia, extrait du diagnostic territorial du SCoT du Pays de Saverne, Plaine et Plateau – octobre 2019)

I.B.2.a) Les itinéraires actuels entre l'autoroute A4 et Lorentzen

Aujourd'hui, la liaison entre l'autoroute A4 et le bassin de vie Diemeringen/Lorentzen puis le pays de Bitche (Moselle) est assurée par trois itinéraires :

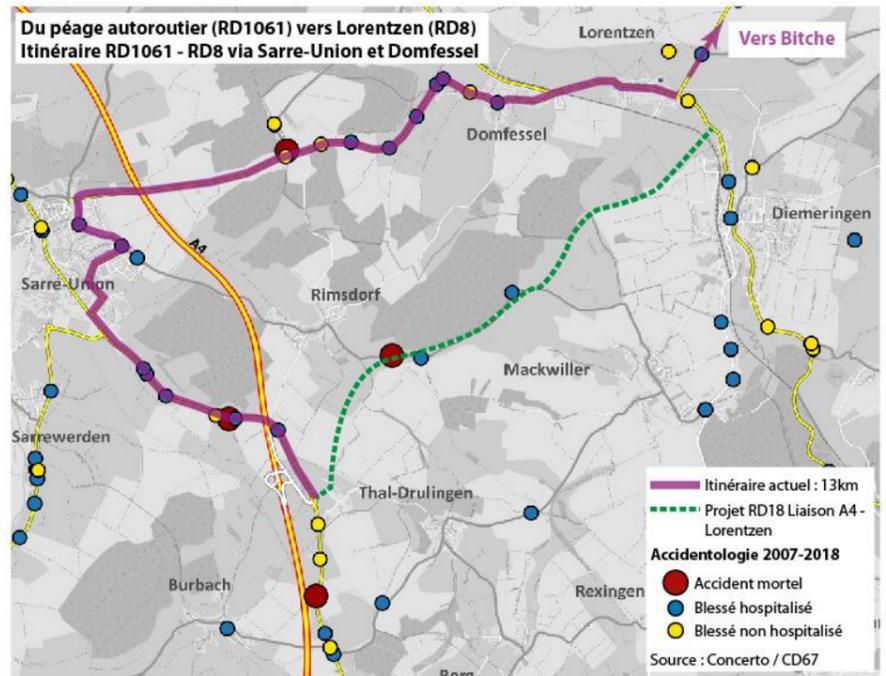
1) RD1061 / RD8 (13km)

Cet itinéraire emprunte la RD1061 jusqu'à Sarre-Union, traverse l'agglomération jusqu'à la RD8, traverse Domfessel puis rejoint la RD919 et Lorentzen. Ce trajet est long de 13 km.

La première section jusqu'à Sarre-Union via la RD1061 repose sur un itinéraire adapté, avec des accotements sécurisés et traité en priorité par le service de viabilité hivernale. La deuxième section sur la RD8 est plus étroite (6,5 m à Lorentzen), avec un service de viabilité hivernal allégé.

Cet itinéraire comporte différents secteurs accidentogènes, tant dans la traversée des agglomérations que sur les sections en rase campagne. La traversée de Sarre-Union est rendue particulièrement problématique par la présence de nombreux piétons, d'accès riverains, de carrefours avec le réseau communal.

La présence d'un passage à niveau en sortie de carrefour giratoire à Domfessel est également une préoccupation du point de vue de la sécurité. À Lorentzen, le centre de la commune est fréquenté par de nombreux piétons à proximité du Centre d'initiation à la nature et à l'environnement local.



Itinéraire actuel via les RD1061 et RD8

Illustrations de l'itinéraire depuis la sortie d'autoroute jusqu'à la RD919 à Domfessel :



Passage sous l'autoroute A4 (CD67-MRI 2015)



RD1061 à Sarre-Union (CD-MRI 2015)



RD92 à Sarre-Union (Google Street View (GSV) 2018)



RD8 entre Sarre-Union et Domfessel, GSV 2011



RD8 entre Sarre-Union et Domfessel (GSV 2011)



RD8 entre Sarre-Union et Domfessel (GSV 2011)



RD8 à l'entrée de Domfessel (GSV 2016)



RD8 dans la traversée de Domfessel (GSV 2016)



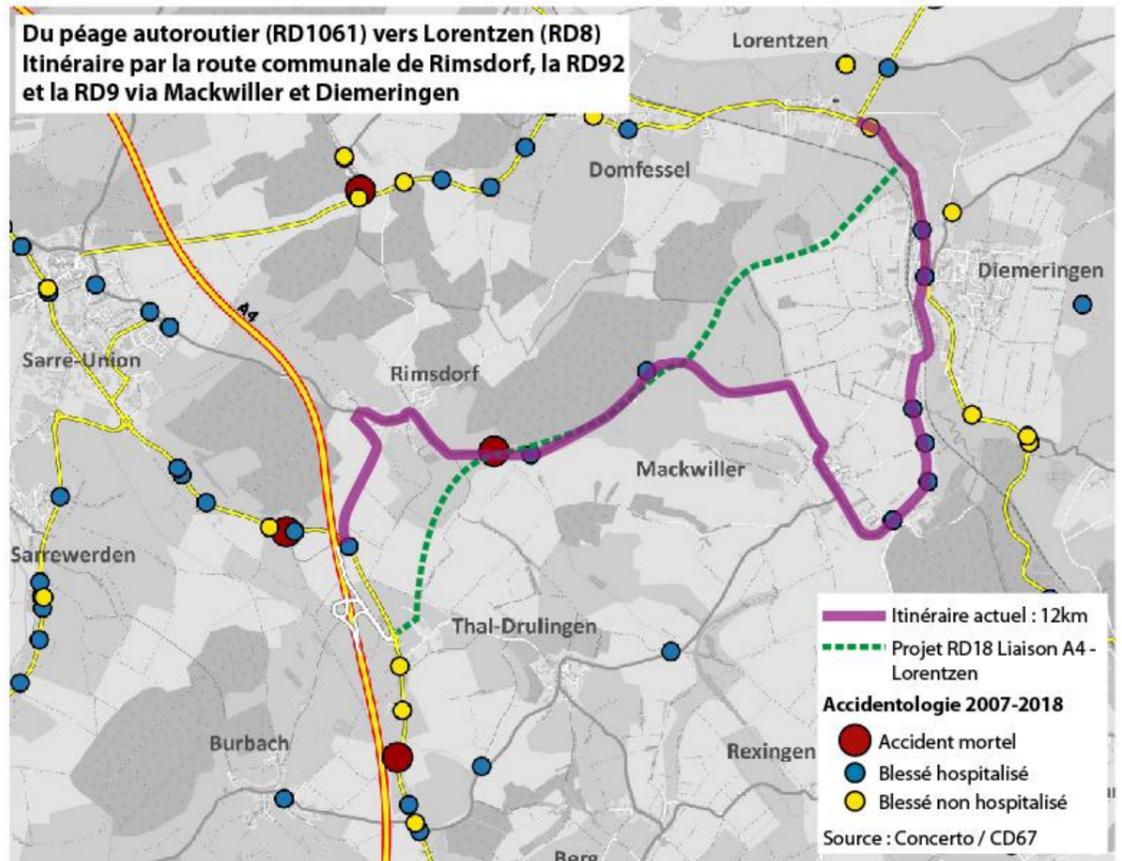
Passage à niveau de Domfessel (CD67-MRI 2015)

2) RD92 / RD9 (12 km)

Cet itinéraire emprunte la route communale de Rimsdorf depuis la RD1061 puis les RD92 et RD9 en traversant Rimsdorf, Mackwiller et Diemeringen.

Les conditions de sécurité sur cet itinéraire sont particulièrement mauvaises : largeur de chaussée inférieure à 5 mètres, absence d'accotement, courbes à 90° sans visibilité, pentes supérieures à 7%. La viabilité hivernale y est allégée.

Les vitesses de circulation sur la RD92 sont réduites, ce qui n'a pas empêché un accident mortel en 2007 et deux accidents avec blessés graves entre Rimsdorf et Mackwiller en 2008 et 2017. De nombreux accidents graves se sont produits sur la portion de la RD9 entre Mackwiller et Diemeringen et les services du Département ont recensé plusieurs accidents matériels qui ne sont pas comptabilisés dans les statistiques officielles. Ils révèlent néanmoins la faible praticabilité de l'itinéraire.



Illustrations de l'itinéraire depuis la sortie d'autoroute jusqu'à la RD919 à Diemeringen :

Itinéraire actuel via les RD92 et RD9



Carrefour RD1061 / route communale vers Rimsdorf (GSV 2016)



Route communale à l'entrée de Rimsdorf (GSV 2016)



RD92 dans la traversée de Rimsdorf (GSV 2013)



RD92 sortie de Rimsdorf (GSV 2013)



RD92 entre Rimsdorf et Mackwiller (CD67-MRI 2015)



RD92 entre Rimsdorf et Mackwiller (CD67-MRI 2015)



RD92 dans la traversée de Mackwiller (GSV 2016)



RD92 dans la traversée de Mackwiller (GSV 2016)



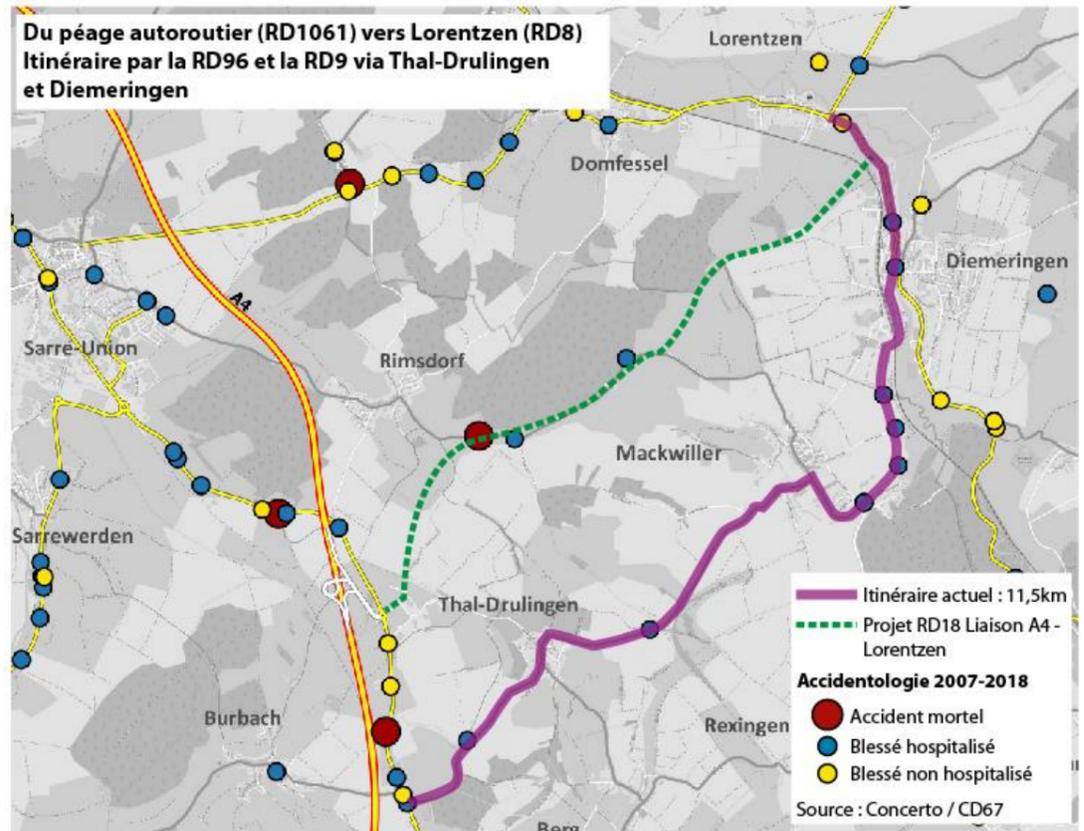
RD9 entre Mackwiller et Diemeringen (GSV 2011)

3) RD96 / RD9 (11,5 km)

Cet itinéraire traverse Thal-Drulingen, Mackwiller et Diemeringen en empruntant les RD96 et RD9 sur 11,5 km. La viabilité hivernale est allégée sur les deux départementales. Les différents tronçons empruntés sont étroites (moins de 5 m) et sans accotements sécurisés.

Cet itinéraire comporte des secteurs accidentogènes du fait des nombreux virages à faible visibilité et les traversées de trois agglomérations.

Si la RD96 se caractérise par des vitesses réduites qui limitent un peu le risque, de nombreux accidents se sont produits sur la D9 entre Mackwiller et Diemeringen.



Illustrations de l'itinéraire depuis la RD1061 jusqu'à la RD9 à Mackwiller :



Carrefour RD1061 / RD96 (GSV 2012)



RD96 entre la RD1061 et Thal-Drulingen (GSV 2012)



RD96 entre la RD1061 et Thal-Drulingen (GSV 2012)



RD96 sortie d'agglomération à Thal- Drulingen (GSV 2012)



RD96 à Thal-Drulingen (GSV 2012)



RD96 à Thal-Drulingen (CD67-MRI 2015)



RD96 à Thal-Drulingen (GSV 2012)



RD96 entre Thal-Drulingen et Mackwiller (GSV 2012)



RD96 entre Thal-Drulingen et Mackwiller (GSV 2012)

Ces trois itinéraires sont inadaptés à une desserte d'urgence du territoire. Pour rejoindre l'A4 puis les principaux services hospitaliers, un véhicule du SDIS partant du centre d'incendie et de secours de Diemeringen doit traverser au moins trois agglomérations sur des voies sinueuses et souvent étroites, rendues d'autant plus dangereuses lorsque les vitesses sont élevées.

Compte tenu de la configuration du projet, le gain de temps est estimé entre huit et dix minutes par rapport aux itinéraires actuels. Sur chaque itinéraire, cela correspond à une réduction du temps de trajet variant entre 53% et 60%.

C'est notamment ces raisons qui ont conduit le Service Départemental d'Incendie et de Secours (SDIS) à s'implanter le long de la future RD18, au niveau du giratoire proche de l'emprise de la route, au Nord du projet.

I.B.2.b) Les itinéraires actuels entre Bitche et l'autoroute A4

Le Pays de Bitche est aujourd'hui accessible depuis le réseau autoroutier via deux itinéraires principaux :

- Une première solution longue de 41 km consiste à se diriger vers l'ouest sur la RD662, traverser Sarreguemines et rejoindre l'autoroute A4 au niveau de l'échangeur 42. Le trajet est estimé entre 40 et 50 minutes, selon les difficultés liées à la traversée de Sarreguemines.
- Une deuxième solution, plus courte (environ 35 km) et potentiellement plus rapide consiste à se diriger vers le Sud et l'Alsace Bossue, pour rejoindre Lorentzen puis emprunter les itinéraires décrits précédemment jusqu'à l'échangeur 43 de l'autoroute A4. Le trajet total est alors de 40 minutes et comprend la traversée de plusieurs communes.

La création de la RD18 entre l'autoroute A4 et la RD919 à Lorentzen permettrait d'améliorer le temps de parcours de près de 25%, ce qui constitue un gain considérable pour ce territoire enclavé.

À retenir

- **Le maillage du territoire par un réseau structurant est incomplet :**
 - **Il n'y a pas de route structurante permettant de relier le réseau Est / Ouest (A4, RD1061, RD919) ;**
 - **Les routes existantes sont sinueuses, peu larges, souvent sans accotement et traversent plusieurs communes ;**
 - **Elles sont accidentogènes et leur configuration est inadaptée à la desserte d'urgence du territoire.**
- **Le Pays de Bitche est particulièrement enclavé et rejoindre le réseau autoroutier est complexe, que ce soit par la Moselle ou le Bas-Rhin.**

1.B.3. Les convois exceptionnels

L'Alsace Bossue accueille plusieurs entreprises emblématiques dont l'expédition de la production nécessite la mise en œuvre de convois exceptionnels de 3^{ème} catégorie, sans restriction de gabarit : longueur supérieure à 25 m, largeur supérieure à 4 m et poids supérieur à 72 tonnes.

La possibilité d'exporter ces productions avec le moins de contraintes possible contribue intrinsèquement à la compétitivité des entreprises. Cela concerne notamment l'activité de chaudronnerie à Drulingen, qui fabrique des tunneliers de gabarits exceptionnels et les exporte vers le monde entier après leur chargement au port de Lauterbourg sur le Rhin.

Le principal itinéraire de convois exceptionnels traverse aujourd'hui 19 communes entre la Bas-Rhin et la Moselle. Sur le territoire du projet, les convois exceptionnels doivent rejoindre Bitche via deux itinéraires inadaptés au transport de pièces exceptionnelles :

- Le premier itinéraire est adapté pour des gabarits larges mais limité à 4,85 m en hauteur par l'ouvrage d'art RD1061 sous l'autoroute A4.
- Le second itinéraire n'est pas limité en hauteur mais présente des contraintes fortes en matière de gabarit dans la traversée de plusieurs agglomérations (Drulingen, Diemeringen, Sarre-Union, Domfessel et Lorentzen).

Le passage répété de ces convois, environ 50 par an, engendre sur ces itinéraires des manœuvres perturbant la circulation et générant des risques matériels importants pour les façades des habitats. Outre les interdictions de stationnement dans les communes et les fermetures de voies, les points de passage complexes et les perturbations engendrées par le passage d'un convoi exceptionnel sont divers et nombreux sur le territoire :

- À Diemeringen,
 - Traversée du centre de la commune et franchissement du carrefour de l'église ;
 - Franchissement de l'ouvrage d'art sur la voie ferrée : cet ouvrage ne supportant les tonnages supérieurs à 100 tonnes et le convoi exceptionnel doit alors être tiré par un treuil ;
- À Domfessel, le franchissement du passage à niveau à proximité du carrefour entre les RD8 et 919 pose des problèmes de sécurité et d'organisation sur cet axe plus fréquenté ;
- Sur la RD9 entre Mackwiller et Diemeringen, des plateaux surélevés ont été aménagés pour réduire la vitesse : ils génèrent des points délicats à franchir pour les convois qui ont une garde au sol faible et restent souvent accrochés.

La nécessité de préserver le passage des convois exceptionnels empêche les communes de réaliser les aménagements indispensables à la sécurité des piétons et des cyclistes.



Traversée du centre-ville à Diemeringen (source CD67/MRI/SPI – 2009)



Carrefour de l'église à Diemeringen (source CD67/MRI/SPI – 2009)



Traversée de l'ouvrage SNCF à Diemeringen (source CD67/MRI/SPI – 2009)



Carrefour avec la RD8 à Sarre-Union (source CD67/MRI/SPI – 2012)



Rue Principale à Lorentzen (source CD67/MRI/SPI – 2012)



Traversée du centre-ville de Drulingen (source CD67/MRI/SPI – 2013)

À retenir

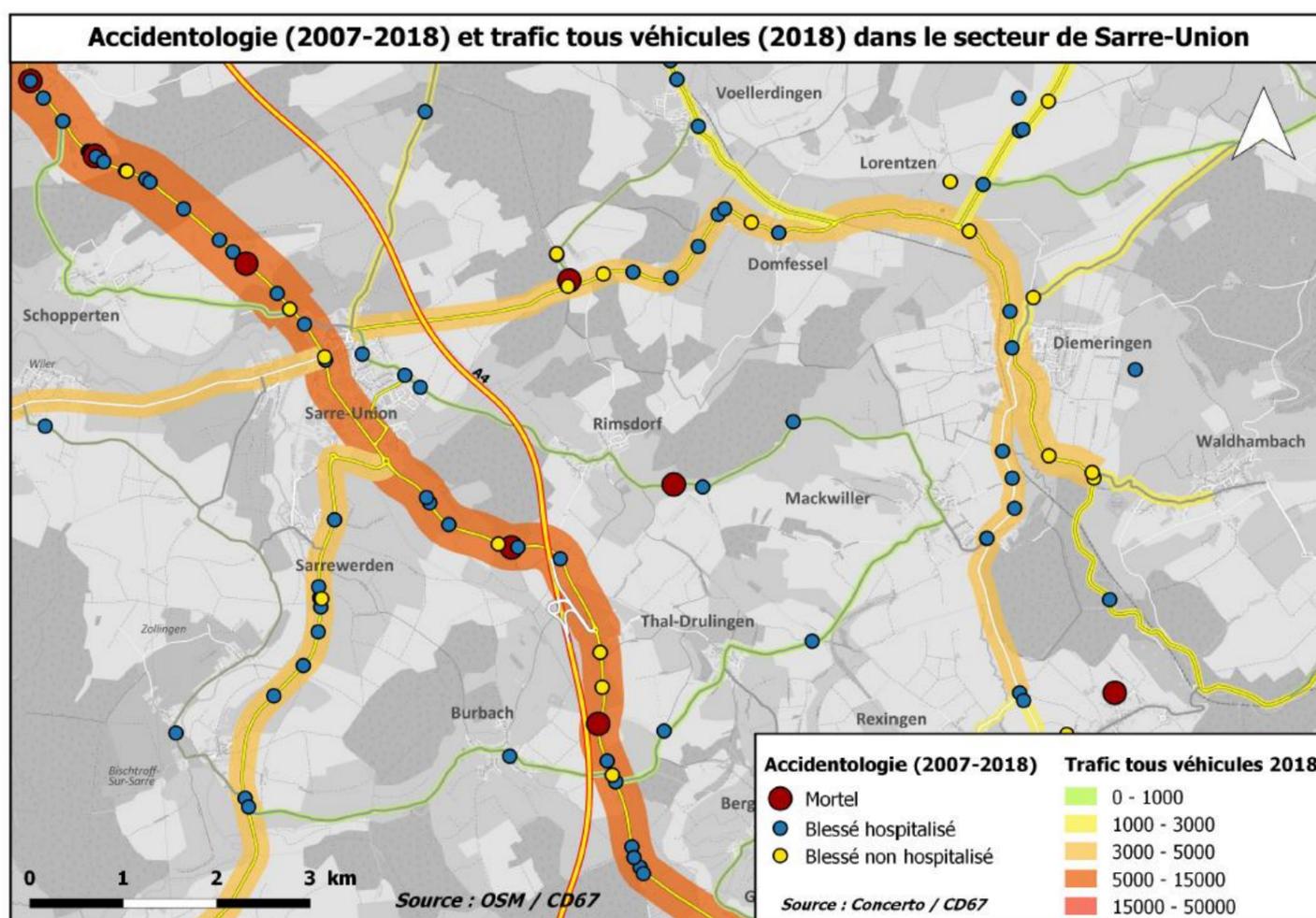
- **L'amélioration des conditions de circulation des convois exceptionnels est indispensable pour assurer la compétitivité et la pérennité de l'industrie locale ;**
- **Les contraintes liées au passage des convois exceptionnels sont nombreuses et pèsent sur l'aménagement des communes du territoire.**

Trois secteurs à proximité du périmètre du projet apparaissent comme particulièrement accidentogènes :

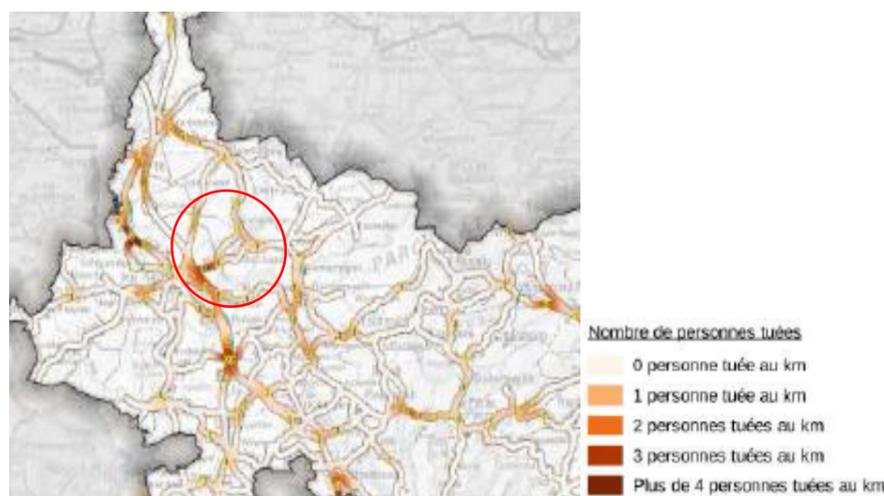
- La RD1061 : ancienne route nationale bidirectionnelle où les possibilités de dépasser sont réduites et les vitesses pratiquées élevées. Les accidents y sont particulièrement nombreux et souvent graves. Sur 4,5 km entre le carrefour avec la RD96 et celui avec la RD8 à l'entrée de Sarre-Union, sont déplorés depuis 2010 :
 - Deux accidents mortels : en 2012 à Berg et en 2015 à Rimsdorf ;
 - Huit accidents occasionnant des blessés hospitalisés : trois à Burbach en 2010, 2014 et 2015, trois à Rimsdorf en 2014, 2017 et 2018, et deux à Sarre-Union en 2015 et 2018 ;
 - Et de très nombreux accidents occasionnant des blessés légers ou des dégâts matériels.
- La RD8, sur 2,8 km entre le carrefour de la RD638 et le centre de Domfessel, sont déplorés :
 - Un accident mortel en septembre 2018 au carrefour de la RD638 ;
 - Six accidents occasionnant des blessés graves entre mai 2014 et décembre 2018, dont un dans la traversée de Domfessel ;
 - Plusieurs accidents occasionnant des blessés légers et des dégâts matériels.
- La RD9, sur 2,3 km depuis le carrefour avec la RD92 à la sortie de Mackwiller jusqu'à Diemeringen, sont déplorés :
 - Quatre accidents occasionnant des blessés graves entre février 2011 et juin 2016 ;
 - Plusieurs accidents avec blessés légers et surtout de très nombreuses sorties de route occasionnant des dégâts matériels, notamment en lien avec des virages serrés où la vitesse est pourtant limitée à 30 km/h.

Il est difficile de replacer les statistiques de l'accidentologie locale dans une perspective globale permettant des comparaisons à l'échelle départementale ou nationale. Les différents tronçons impactés représentent une petite vingtaine de kilomètres de routes départementales. Néanmoins, et sachant que la mortalité rapportée au trafic (en milliards de km parcourus par les véhicules) s'établit à 5,4 en 2018 pour la France métropolitaine, on peut estimer à 21,2 tués par milliard de km effectués sur les RD1061, RD8, RD9 et RD92, soit près de quatre fois plus.

En tout état de cause, les statistiques de l'accidentologie apparaissent comme préoccupantes, surtout lorsque mises en perspective avec les trafics peu élevés observés sur ces routes départementales. Aussi, depuis 1990, ont été recensés 91 accidents sur les RD impactées par le projet, impliquant huit tués, 46 blessés graves et 83 blessés légers.



Accidentologie (2007 – 2018) et trafics tous véhicules (2018) sur le périmètre du projet (source : Département du Bas-Rhin)



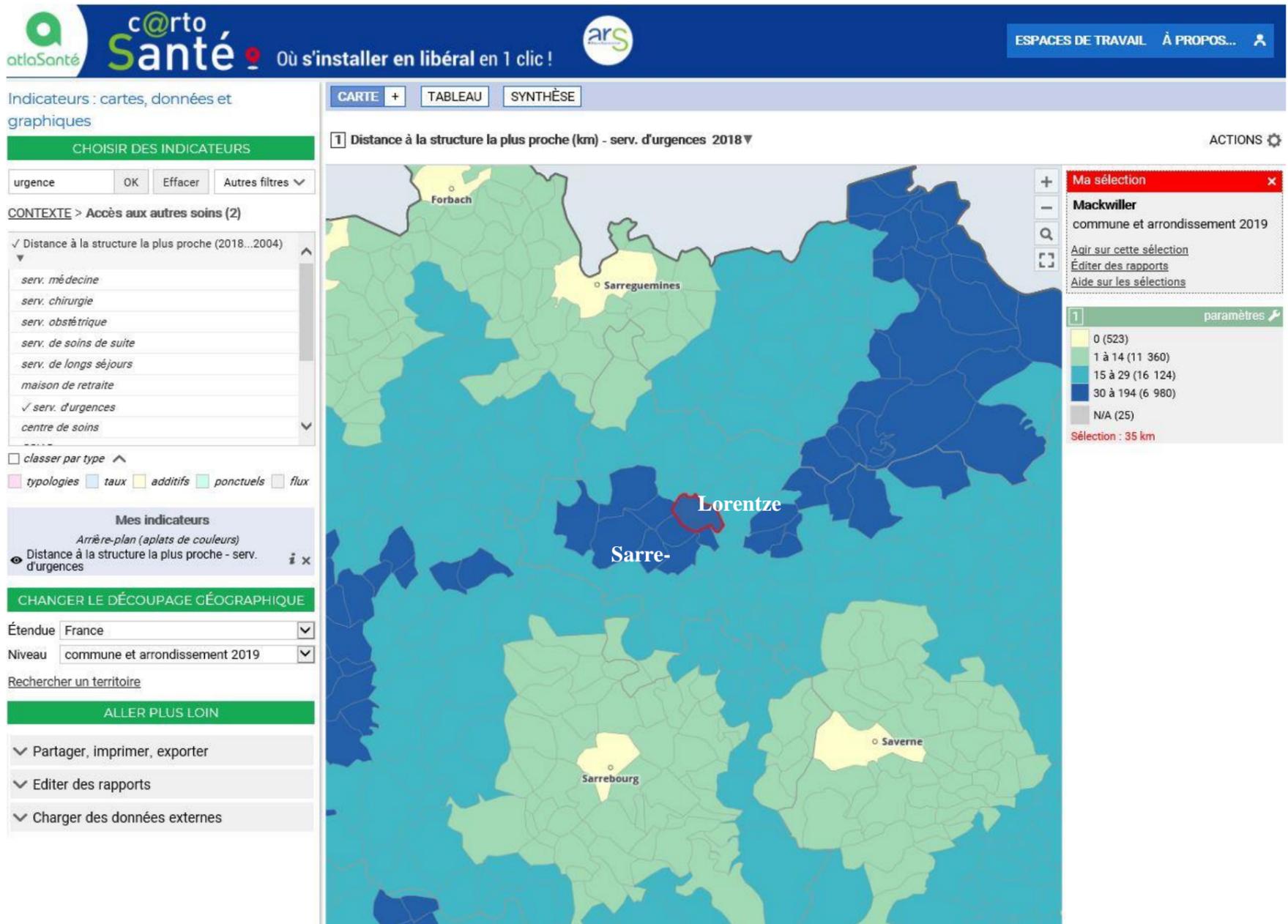
Mortalité routière dans le Bas-Rhin 1995 – 2016 (Préfecture du Bas-Rhin, Document général d'orientations 2018-2022, 2018)

Au point 1.a.1, il est signalé que le territoire est doté des services de proximité indispensables, à travers notamment le centre de santé de Diemeringen, mais que le territoire se trouve **éloigné des services d'urgence** situés à Saverne, Sarreguemines, Sarrebourg ou Bitche (service privé). La figure ci-dessous illustre cette situation.

Il en va de même pour l'accès aux maternités permettant la prise en charge des urgences : il faut alors se rendre à Haguenau ou à Forbach pour les maternités de niveau 2b, ou à Strasbourg-Hautepierre pour la maternité de niveau 3.

On estime que la desserte d'urgence du territoire pourrait gagner en efficacité entre 53% pour la desserte via la RD8 à Sarre-Union, 56% via la RD96 à Thal-Drulingen et 60% via la RD92 à Mackwiller et Rimsdorf. **Les huit à dix minutes gagnées sur ces itinéraires deviennent particulièrement significatives dans un contexte de prise en charge des victimes.**

L'implantation du SDIS à proximité immédiate de la future RD18 lui permettra une meilleure efficacité dans sa couverture du territoire.



Distance à la structure d'urgence la plus proche (AtlaSante.fr, 2019)

À retenir

- **La mortalité rapportée au trafic (en milliards de km parcourus par les véhicules) est quatre fois plus élevée sur le périmètre d'étude que la moyenne nationale ;**
- **Depuis 1990 :**
 - **Huit personnes tuées ;**
 - **46 blessés graves ;**
 - **83 blessés légers ;**
- **Le territoire est éloigné des services d'urgence, ce qui nuit à la prise en charge des victimes.**

II. Raison impérative d'intérêt public majeur

II.A. Le projet a pour intérêt premier la sécurité publique et la santé de la population

Le projet permettra de délester les communes situées le long des routes départementales du secteur d'une partie du trafic qui les traverse : la RD8 (Domfessel et Lorentzen), la RD92 (Rimsdorf), la RD96 (Thal-Drulingen, Mackwiller) et à une autre échelle Diemeringen et Sarre-Union. À ce titre, il rendra possible des aménagements de sécurité sur tous ces itinéraires, *a fortiori* dans les communes traversées.

Le projet permettra de délester des routes départementales inadaptées aux trafics supportés et par endroit particulièrement accidentogènes, au profit d'un itinéraire structurant et adapté.

De plus, par rapport à la situation existante, la sécurité sera améliorée de même que les conditions de déplacement sur le secteur. À ce titre, il convient de rappeler que le réseau routier secondaire est devenu peu à peu inadapté aux conditions actuelles de déplacement et aux exigences de sécurité, dans un territoire où les conditions hivernales de déplacement sont parfois très délicates.

Le projet, en améliorant l'accès aux services de santé pour la population, notamment en matière d'urgence contribue à améliorer la sécurité de la population. En créant des conditions d'accessibilité optimales au Service Départemental d'Incendie et de Secours (SDIS) implanté en 2012 à Diemeringen dans la perspective de la réalisation du projet (proche du giratoire directement connecté au Nord avec la future emprise), il améliore de manière significative la capacité d'action du service en matière de protection des personnes et de secours d'urgence aux victimes.

II.B. Le projet présente un intérêt économique et social majeur pour le territoire

Le projet permet une amélioration indéniable de l'accessibilité des ménages aux équipements, commerces et services. Le renforcement de cette accessibilité est indispensable au maintien de l'attractivité du territoire. Il s'inscrit dans une logique de complémentarité des modes de transports en favorisant l'accès à la gare de Diemeringen et en permettant l'aménagement des centres villageois au profit des mobilités douces.

Le projet est vital pour les entreprises du territoire en facilitant la circulation des approvisionnements et des expéditions, et permettre, pour certaines, d'accéder aux marchés internationaux. En améliorant la desserte, la compétitivité des entreprises est améliorée en limitant les surcoûts liés aux trajets. Des grandes et moyennes entreprises en bonne santé économique contribuent au dynamisme du tissu artisanal, indispensable dans ce milieu rural. Enfin, améliorer l'accès aux entreprises permet de faciliter les recrutements et contribue à la dynamique économique et sociale du territoire.

Le projet est également stratégique pour les entreprises métallurgiques d'Alsace Bossue qui exportent dans le monde entier et génèrent des convois exceptionnels, sans restriction de gabarit. Cette industrie est entièrement tributaire des possibilités de transporter des pièces indivisibles de grande taille et voit aujourd'hui son activité contrainte par les conditions d'acheminement de ses convois exceptionnels.

II.C. Le projet est intégré à une politique locale de service public

Le projet s'inscrit dans le « Schéma alsacien d'amélioration de l'accessibilité des services au public » (SAAASP) prévu par la loi du 7 août 2015 portant nouvelle organisation territoriale de la République (dite loi NOTRe).

Le projet d'aménagement de la RD18 s'inscrit au sein de deux axes stratégiques définis par le SAAASP pour l'Alsace :

- L'axe A : Conforter le maillage de services et d'équipements.
Cela passe par toutes les actions permettant d'assurer la pérennité des services à la population et les développer dans les zones sensibles. En cela, le projet participe à l'attractivité du territoire et contribue de ce fait à son dynamisme. De plus, le temps et la facilité d'accès constituent la première des sept dimensions permettant de définir la qualité de l'accès aux services publics.
- L'axe C : Développer des territoires connectés et attractifs.
Le SAAASP souhaite encourager le développement d'aménagements dédiés aux modes actifs, notamment dans les milieux ruraux, pour favoriser les déplacements courts, au cœur des villages pour accéder aux équipements, commerces et services. Le projet rendra possible l'aménagement des cœurs de village au profit des piétons et des cyclistes.

Dans le SAAASP, l'Alsace Bossue est identifiée comme une zone à déficit d'accessibilité des services.

Le projet routier est inscrit au Plan Territoires Connectés et Attractifs adopté par le Conseil Départemental du Bas-Rhin le 19 juin 2017.

Le projet routier est inscrit au SCoT de l'Alsace Bossue, et sera inscrit au document révisé SCoT du Pays de Saverne, Plaine et Plateau.

II.D. Le projet est vecteur d'emplois sur le long terme, il est porteur d'un bénéfice global pour la société sur le long terme

Le projet vise à désenclaver le territoire pour lui donner des perspectives de développement sur le long terme.

En améliorant de manière importante son accessibilité, la RD18 confortera Diemeringen dans son rôle de bourg-centre et de pôle multimodal en lien avec la desserte de Strasbourg et de Sarreguemines permise par le rail. Elle permettra de favoriser, sur le long terme, des pratiques de mobilité plus durable sur tout le territoire.

À l'échelle de l'emploi, la RD18 améliorera considérablement l'accès à la plateforme départementale d'activités de Thal-Drulingen, stratégiquement implantée à proximité de l'autoroute A4, de Sarre-Union, de Diemeringen et de Bitche. Les potentialités d'implantations d'entreprises et de créations d'emplois sont importantes sur ce site qui compte aujourd'hui 53ha disponibles sur une emprise totale de 60 ha.

L'amélioration de l'accessibilité concernera également la zone industrielle Tiergarten à Diemeringen où 13 ha sont disponibles.

Le projet ouvrira également des perspectives nouvelles aux entreprises actuellement implantées sur le territoire en sécurisant leurs carnets de commandes par l'accès à des marchés plus importants, notamment sur le marché international.