



**Commission de l'attractivité, du développement  
du département et des relations institutionnelles**

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

**Voie de Liaison Intercommunale  
Ouest (VLIO) - Section Nord  
de la RD 63 au Sud d'Oberhausbergen  
au giratoire de l'Europe à Schiltigheim**

**Rapport n° CP/2016/511**

**Service gestionnaire :**

M220 - Service des projets d'infrastructures

**Résumé :**

Le présent rapport propose à la Commission Permanente de décider d'approuver les principales caractéristiques du projet de VLIO - section nord telles qu'elles découlent des études d'Avant-Projet Sommaire, à autoriser son Président à demander à Monsieur le Préfet du Bas-Rhin de présenter le projet, d'une part, à l'enquête publique de Déclaration d'Utilité Publique, de mise en compatibilité des Plans Locaux d'Urbanisme des communes de Eckbolsheim, Strasbourg, Oberhausbergen, Mittelhausbergen, Niederhausbergen, Bischheim et Schiltigheim et, d'autre part, à l'enquête publique préalable à l'autorisation au titre de la loi sur l'eau.

**I – Préambule**

La décision du Département du Bas-Rhin de réaliser le projet de voie de liaison intercommunale Ouest (V.L.I.O.) repose sur le constat de l'évolution prévisible des besoins en déplacements sur le secteur ouest de l'agglomération, déjà fortement saturé sur certains tronçons et qui le sera encore plus à l'avenir, notamment du fait des perspectives d'extension et de densification de l'aire urbaine prévues dans les documents d'urbanisme.

La VLIO qui s'étire de Holtzheim à Schiltigheim, constitue un programme d'ensemble qui se décompose en deux phases fonctionnelles :

- la VLIO Section Sud de Holtzheim à la RD63 au nord de l'A351 ;
- la VLIO Section Nord de la RD63 au Sud de Oberhausbergen au giratoire de l'Europe à Schiltigheim.

Les études d'avant-projet relatives à ce programme ont été menées sur la base de la décision du Conseil Général du 25 juin 2007 (délib. n° CG/2007/39), qui a validé les éléments de programme suivants :

- Fonctionnalité : La VLIO est un maillon essentiel du système de déplacement multimodal de l'ouest de l'agglomération inscrit dans le Plan de Déplacements Urbains et le SCOTERS ;
- Fonction de la voie : La VLIO a pour vocation de relier des quartiers et des communes, et n'a pas vocation à supporter le transit à longue distance ;
- Typologie de la voie : En section courante, la VLIO sera une route ordinaire à 2 voies limitée à 70 km/h en-dehors des agglomérations et un boulevard urbain limité à 50 km/h dans les zones urbanisées ;

- Echanges avec la voirie locale : Tous les carrefours seront aménagés à niveau (feux ou giratoires), sauf exception justifiée par des considérations de capacité ;
- Intermodalité : La VLIO sera interconnectée avec les différents axes de transports en commun en site propre radiaux (tram, TSPO) afin de favoriser le report modal pour l'accès au centre-ville ;
- Modes doux : La VLIO intégrera la circulation des piétons, des cyclistes et des personnes à mobilité réduite (obligation d'accessibilité) ;
- Transport en Commun en Site Propre de rocade à l'ouest de l'agglomération : La conception de la VLIO prendra en compte le principe d'un Transport en Commun en Site Propre (TCSP) de rocade inscrit dans le SCOTERS qui sera réalisé à moyen terme ou long terme par l'Eurométropole de Strasbourg, collectivité compétente en la matière à l'intérieur du Périmètre de Transport Urbain (PTU), le long de la VLIO ;
- Parking-relais : La VLIO facilitera l'accès aux différents parkings-relais projetés par l'EMS ;
- Intégration paysagère et architecturale : La VLIO fera l'objet d'un traitement paysager soigné, en relation avec les séquences de territoires traversés ;
- Tracé : La VLIO sera étudiée dans les limites du fuseau présenté lors de la concertation ;
- Contraintes réglementaires : La VLIO prendra en compte les différents éléments d'environnement (eau, espaces naturels, espaces agricoles) qui caractérisent le site traversé et cherchera à minimiser l'impact sur les milieux traversés ;
- Développement urbain et économique : La VLIO, notamment dans les sections de boulevard urbain, sera conçue en relation étroite avec les projets de développement portés par l'Eurométropole de Strasbourg ;
- Foncier : Le projet de VLIO sera conçu de façon à rationaliser l'utilisation du foncier ;
- Phasage des travaux : La VLIO fait l'objet d'un programme d'ensemble (conception globale entre Holtzheim et Schiltigheim), et d'une réalisation en 2 phases fonctionnelles, dont la première priorité concernera la section sud entre Holtzheim et la RD63 à Oberhausbergen ;
- Coût d'objectif : Le coût prévisionnel de l'ensemble de la VLIO (Nord et Sud), sur la base des éléments de programme ci-dessus, se situerait dans une fourchette de 50 à 60 M€ HT (valeur 2006).

Par arrêté préfectoral du 16 octobre 2015, Monsieur le Préfet du Bas-Rhin a déclaré d'utilité publique les acquisitions et travaux nécessaires à la réalisation de la VLIO - section Sud.

La deuxième opération, VLIO – section Nord, de la RD63 au Sud de Oberhausbergen au giratoire de l'Europe à Schiltigheim, est maintenant prête à être présentée à l'enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique.

Le présent rapport propose à la Commission Permanente de décider d'approuver les principales caractéristiques du projet de VLIO – section nord telles qu'elles découlent des études d'avant-projet sommaire et à autoriser le Président du Conseil Départemental du Bas-Rhin à solliciter Monsieur le Préfet du Bas-Rhin afin de présenter le projet aux enquêtes publiques de DUP et d'autorisation environnementale unique.

Ce projet concerne les Communes d'Eckbolsheim, Strasbourg, Oberhausbergen, Mittelhausbergen, Niederhausbergen, Bischheim et Schiltigheim.

## II - Rappel du contexte et de l'objet de l'opération

Le projet de VLIO se présente comme une infrastructure plurimodale, dans une logique d'adaptation au contexte urbain définie dans le Schéma de Cohérence Territoriale de la Région de Strasbourg (SCOTERS).

C'est pourquoi, à la demande de l'Eurométropole, la VLIO est conçue en grande partie sous forme d'un boulevard urbain, dans le respect du développement de tous les modes de déplacement, qui permet de concilier voies routières et développement des transports collectifs, ces solutions étant complémentaires.

En déchargeant les communes d'une partie du trafic qui les traverse, la VLIO rendra plus efficace la desserte des cœurs de villages et des quartiers par les transports en commun. Elle est également destinée à devenir le support de transports collectifs périphériques à l'initiative de l'Eurométropole strasbourgeoise, compétente en la matière à l'intérieur du Périmètre de Transports Urbains (PTU). Ce projet intègre aussi des liaisons cyclables et piétonnes, en cohérence avec sa vocation de maillage et de desserte inter-quartiers et intercommunale.

## III - Description du projet

### III.1 - Caractéristiques géométriques principales de la VLIO - Section Nord

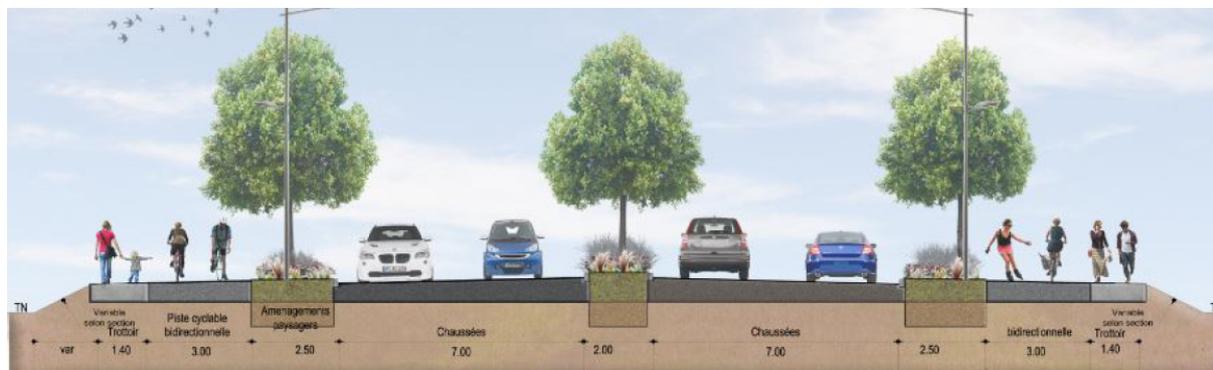
- Tracé (voir annexe) : Le tracé du projet s'appuie essentiellement sur les espaces laissés libres par l'urbanisation, qui s'est organisée autour des emplacements réservés, inscrits de longue date dans les documents d'urbanisme locaux, laissant de fait peu de marge de manœuvre dans les secteurs à vocation urbaine. Hors zones urbaines, il résulte de la recherche d'un tracé de moindre impact environnemental.

- Longueur : 4,5 km

- Profil en travers / Vitesse de référence :

o En section urbaine : boulevard urbain limité à 50 km/h

- Entre le carrefour avec la VLIO sud et la RD41, avec un profil à 2 x 2 voies de circulation (compte tenu de la densité du trafic et de la gestion des carrefours à feux), séparées par un terre-plein central végétalisé ;



- Entre la RD41 et la RD31, avec un profil à 2 x 1 voies de 3,5m bordées d'accotements de 2,75m.



o En secteur interurbain (du carrefour avec la RD31 au giratoire de l'Europe): route ordinaire à 2 voies limitée à 70 km/h



- Profil en long : il suit au mieux le terrain naturel.

A terme, un transport collectif en site propre (TCSP de rocade prévu au Schéma directeur de transports collectifs 2025 de l'EMS) longera la VLIO pour assurer la desserte des zones urbaines adjacentes.

### III.2 Echanges – Communications

- Carrefours

Tous les carrefours sont plans : carrefour à feux, en « T » ou carrefour giratoire (existant).

Tous les carrefours situés en zone urbaine sont gérés par des feux pour garantir des conditions de traversée optimales pour les modes doux. Lorsque la traversée excède 12m, des îlots refuges sont aménagés pour les piétons.

- Intermodalité

La VLIO sera interconnectée avec les différents axes de Transports en Commun en Site Propre qu'ils soient de rocade (TCSP de rocade) ou radiaux (Tram, TSPO) afin de favoriser le report modal pour l'accès au centre-ville de Strasbourg.

Le principe d'un Transport en Commun en Site Propre (TCSP) de rocade prévu à moyen terme par l'EMS, qui est inscrit dans le SCOTERS et dans le Schéma Directeur de Transports Collectifs 2025 adopté par la CUS en juin 2010, est intégré dans les différentes ZAC (Portes

de la Bruche, Porte Ouest, Lisières d'Oberhausbergen) que l'EMS envisage d'aménager. Ce TCSP de rocade sera aménagé en partie latérale de la VLIO.

Les différents carrefours sur la VLIO permettront d'organiser le rabattement vers les parkings-relais accompagnant ces TCSP.

#### - Itinéraires cyclables

Dans les sections urbaines ou vouées à être urbanisées, des pistes bidirectionnelles sont prévues de chaque côté de la VLIO

Une piste bidirectionnelle est prévue d'un seul côté de la VLIO sur les sections en rase campagne.

Toutes ces pistes sont connectées aux pistes ou bandes cyclables existantes (celles longeant la RD63, la RD41, la rue de la Victoire, la RD120, du carrefour de l'Europe,...) permettant d'assurer un véritable maillage sur tout le secteur.

#### - Piétons

Sur toutes les sections urbaines, des trottoirs de 1,40m de largeur sont aménagés de chaque côté de la VLIO et les traversées sont gérées aux carrefours à feux. Lorsque la traversée des voies excède 12m, des îlots refuges sont aménagés pour les piétons.

En zone périurbaine, des cheminements piétons sont également prévus d'un seul côté.

Ainsi, les aménagements prévus offrent une véritable continuité piétonne tout le long de la VLIO. Ces espaces piétons seront entièrement accessibles aux Personnes à Mobilité Réduite (PMR).

#### - Convois exceptionnels

La VLIO est dimensionnée pour supporter les convois exceptionnels de catégorie 3. Elle permettra ainsi de faire transiter ces convois sur un itinéraire aux caractéristiques plus adaptées que l'itinéraire actuel.

#### - Cheminements agricoles

Tous les cheminements agricoles seront rétablis. Par ailleurs, le projet s'appuie au maximum sur les chemins existants. Un travail sera effectué avec les représentants de la chambre d'agriculture et des associations foncières pour aménager les accès permettant d'assurer la sécurité tant des usagers que des exploitants agricoles.

### **III.3 - Trafics**

Selon les tronçons, et en tenant compte notamment des hypothèses d'urbanisation du secteur, la VLIO nord supportera :

- à l'horizon 2020 (mise en service), un trafic de l'ordre de 10 000 véhicules/jour,
- à l'horizon 2030 (soit 10 ans après la mise en service envisagée), un trafic de l'ordre de 9 000 véhicules/jour.

Les tronçons les plus chargés sont situés en milieu urbain (au sud de la RD31) où la route sera traitée sous forme de boulevard urbain.

Les simulations de trafic réalisées montrent que la VLIO a bien un effet global de délestage des traversées des différentes communes de l'ouest strasbourgeois, en comparaison avec

une situation sans la VLIO, la baisse la plus importante étant logiquement attendue sur la RD63 (de l'ordre de 15 à 30 %) dans la traversée de Oberhausbergen et Mittelhausbergen.

### **III.4 - Principes d'assainissement**

Le système d'assainissement mis en place consiste en un réseau étanche de collecte par canalisation de toutes les eaux pluviales de la partie nord et un dispositif de traitement, avant rejet dans le bassin existant de l'Espace Européen de l'Entreprise.

La surface totale imperméabilisée est d'environ 7 ha et le débit de rejet fixé par le gestionnaire du bassin est de 50 l/s.

### **III.5 - Eaux souterraines**

La VLIO nord traverse les périmètres de protection rapprochée et éloignée du captage de Oberhausbergen, qui assure 15 % de l'alimentation en eau potable de l'Eurométropole, le reste étant assuré par la station du Polygone (82%) , celles de Lingolsheim et de Strasbourg-Robertsau (3%).

Dans le cadre de son Schéma Directeur d'Alimentation en Eau Potable (SDAEP), l'Eurométropole a engagé la réalisation d'un nouveau captage à Plobsheim qui permettra de sécuriser l'alimentation en eau potable de l'agglomération strasbourgeoise et de pallier une situation de pollution d'un des captages de l'agglomération (dont celui de Oberhausbergen) et de maintenir l'alimentation en eau potable à un niveau satisfaisant.

La traversée du champ de captage de Oberhausbergen étant une zone sensible, des dispositions particulières viennent compléter les mesures déjà prises sur l'ensemble du projet pour la protection des eaux souterraines :

- mise en place d'accotements et de fossés étanches,
- plateforme rendue étanche par différentes couches de matériaux bitumineux,
- mise en place d'une géomembrane imperméable en polyéthylène haute densité (PEHD) sous la totalité de la plateforme,
- mise en œuvre d'une PST (Partie Supérieure des Terrassements) traitée, donc étanche, sous la géomembrane, assurant la pérennité à long terme de l'étanchéité des terrains sous la géomembrane,
- mise en place de regards et collecteurs drainants tous les 25 m afin de faciliter l'entretien en cas d'accident polluant.

### **III.6 - Impact sur les milieux naturels et mesures compensatoires**

La VLIO section nord ne traverse aucun espace protégé réglementairement ou site Natura 2000, aucune ZNIEFF, aucun autre zonage d'inventaire. Elle n'est pas non plus concernée par un élément de la Trame Verte et Bleue définie au Schéma Régional de Cohérence Ecologique.

Aucune zone humide n'a été identifiée sur le secteur d'étude et aucune espèce floristique remarquable n'a été identifiée.

Les seuls enjeux identifiés en matière d'environnement concernent des jardins boisés au lieu-dit Blessig à Oberhausbergen, l'alignement d'arbres le long de la RD120, et à proximité du giratoire de l'Europe sur des petites surfaces d'intérêt fort pour les reptiles.

Par ailleurs le projet n'est pas situé dans une zone de protection stricte du Grand Hamster et aucun site de reproduction ou aire de repos n'est directement impacté.

Le projet a été optimisé pour minimiser les impacts sur ces différents milieux et au final les impacts résiduels sont très limités.

Des mesures sont envisagées notamment au niveau du lieu-dit Blessig qu'il est proposé de valoriser et traiter sous forme de parc paysager avec conservation des arbres existants et plantations complémentaires, haies,... Cet espace, en accord avec la Commune, pourrait également être aménagé avec des murets, une aire de jeux pour enfants, ...et devenir un espace récréatif et de repos.

Outre ce parc, l'accompagnement végétal sur l'ensemble du tracé sera d'ailleurs très présent pour une bonne intégration paysagère du projet : le profil végétal de la VLIO accompagnée de trottoirs, de pistes cyclables et d'alignements d'arbres, les plantations confortant les liaisons est-ouest,...permettront à la voirie de s'insérer dans le paysage actuel en cohérence avec les projets d'aménagements urbains existants ou à venir.

Enfin, il importe de préciser que pour l'ensemble du projet, le calendrier des travaux sera adapté aux périodes les plus favorables pour la faune et le chantier sera suivi par un écologue pour garantir la bonne prise en compte de la biodiversité pendant cette phase.

### **III.7 - Protections acoustiques**

Deux maisons sont concernées par un dépassement des seuils réglementaires admissibles. Ces maisons sont situées au droit du carrefour de la VLIO avec la RD41 à Oberhausbergen.

Des protections acoustiques à la source, sous forme d'écrans acoustiques, ne sont pas envisageables en raison de la proximité du carrefour. C'est pourquoi la solution d'isolation de façade a été privilégiée.

## **IV - Acquisitions foncières – Aménagements fonciers**

Sept communes sont territorialement concernées par le projet de VLIO – section nord : Eckbolsheim, Oberhausbergen, Strasbourg, Mittelhausbergen, Niederhausbergen, Bischheim et Schiltigheim.

Les acquisitions foncières nécessaires à la réalisation de cette section représentent 14 ha dont 6 ha de terres agricoles.

S'agissant d'un ouvrage linéaire susceptible de compromettre la structure des exploitations agricoles, l'obligation est faite au maître de l'ouvrage de remédier aux dommages causés en participant financièrement aux éventuels aménagements fonciers qui peuvent être demandés par les commissions communales.

## **V - Conditions d'exploitation de la voie**

Compte tenu du transfert, au 1<sup>er</sup> janvier 2017, des routes départementales situées dans le périmètre de l'Eurométropole strasbourgeoise (EMS), la maîtrise d'ouvrage de l'opération sera de fait transférée à l'EMS. La nouvelle voie sera donc classée dans le domaine public communautaire et exploitée par les services de l'EMS.

## **VI - Compatibilité du projet avec les documents d'urbanisme**

La VLIO est inscrite au Schéma de Cohérence Territoriale de la Région de Strasbourg qui souligne notamment son intérêt pour accompagner le développement des transports collectifs et permettre la régulation des flux routiers.

L'opération est compatible avec le PLU intercommunal dont l'approbation devrait intervenir fin 2016/début 2017.

A ce jour, le projet n'est toutefois pas compatible avec les Plans Locaux d'Urbanisme ou Plans d'Occupation des Sols actuellement en vigueur sur les communes d'Eckbolsheim, Oberhausbergen, Mittelhausbergen, Niederhausbergen, Strasbourg, Bischheim et Schiltigheim. Une mise en compatibilité de ces documents d'urbanisme est donc prévue conformément à l'article L123-16 du Code de l'Urbanisme.

## **VII - Coût et financement du projet**

Le coût total de la VLIO section nord s'élève à 16 M€ HT (valeur juin 2013).

A noter que près de 5 M€ HT sont prévus pour le financement des mesures d'environnement.

Son financement est actuellement assuré par le Département (2/3) et l'Eurométropole (1/3).

Dans le cadre du transfert du projet à l'EMS au 1<sup>er</sup> janvier 2017, les modalités de financement de ce projet seront modifiées. La participation du Département à la réalisation de cette opération interviendra alors dans le cadre d'une dotation annuelle à prévoir dans la convention de transfert de compétences Département / EMS qui sera soumise prochainement à l'approbation du Conseil Départemental.

## **VIII - Echancier prévisionnel**

Les principales étapes de l'opération VLIO section Nord sont les suivantes :

- Déclaration d'utilité publique de l'opération : fin 2017
- Etudes projet - enquête parcellaire : 2018
- Acquisitions foncières et aménagements fonciers: 2018-2019
- Travaux : à partir de 2019

Le 6 octobre 2016, la Commission de l'attractivité, du développement du département et des relations institutionnelles a émis un avis favorable au présent projet de rapport concernant sur la VLIO Section Nord.

Je vous demande de bien vouloir adopter le projet de délibération suivant :

*La Commission Permanente du Conseil Départemental, statuant par délégation et sur proposition de son président, approuve les principales caractéristiques techniques du projet de Voie de Liaison Intercommunale Ouest (VLIO) - Section Nord, telles qu'elles découlent des études d'avant-projet.*

*Elle autorise son président :*

- à demander à M. le Préfet du Bas-Rhin de soumettre l'opération VLIO - Section Nord à l'enquête d'utilité publique et de mise en compatibilité des POS des Communes concernées (Eckbolsheim, Strasbourg, Oberhausbergen, Mittelhausbergen, Niederhausbergen, Bischheim et Schiltigheim ), à l'enquête parcellaire puis, le cas échéant, à recourir à l'expropriation pour acquérir les terrains, ainsi qu'à procéder à toutes les formalités successives ;*
- à demander à M. le Préfet l'autorisation au titre de la loi sur l'eau pour la réalisation des travaux hydrauliques du projet de VLIO - Section Nord.*

Strasbourg, le 26/10/16

Le Président,



Frédéric BIERRY