



Commission des projets routiers

1221 - Voirie départementale - Modernisation du réseau routier

Voie de liaison intercommunale Ouest (VLIO) - Validation des caractéristiques principales du projet et engagement de la procédure de déclaration d'utilité publique

Rapport n° CP/2013/519

Service gestionnaire :

Service grands projets d'infrastructures

Résumé :

Le Conseil Général du Bas-Rhin, dans sa séance du 25 juin 2007, a approuvé le bilan de la concertation prévue par l'article L 300-2 du code de l'urbanisme et validé les éléments de programme à retenir pour les études d'avant-projet pour la VLIO - section Sud, entre Holtzheim et la RD 63 à Oberhausbergen.

Le présent rapport a pour objet :

- de proposer à la validation les principales caractéristiques techniques du projet de Voie de Liaison Intercommunale Ouest (VLIO) - section Sud, 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 l'opération VLIO - Section Sud à l'enquête d'utilité publique et de mise en compatibilité des POS des communes concernées (Holtzheim, Lingolsheim, Wolfisheim et Eckbolsheim), à l'enquête parcellaire puis, le cas échéant, de l'autoriser à recourir à l'expropriation pour acquérir les terrains, ainsi qu'à réaliser toutes les formalités successives ;
- de demander autorisation au Préfet au titre de la loi sur l'eau pour la réalisation des travaux hydrauliques du projet de VLIO - Section Sud.

I . CONTEXTE ET OBJECTIFS DE L'OPERATION

La décision prise le 28 juin 2004 par le Conseil Général de relancer les études sur 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.

Bien qu'envisagé depuis plusieurs décennies, le projet de VLIO a cependant beaucoup évolué depuis son inscription au Schéma directeur d'aménagement et d'urbanisme de Strasbourg (SDAU) de 1973. Imaginé alors comme une rocade routière à 2x2 voies, il se présente aujourd'hui comme une infrastructure plurimodale, dans une logique d'adaptation au contexte urbain dans le Schéma de Cohérence Territoriale de la Région de Strasbourg (SCOTERS) approuvé le 1^{er} juin 2006.

C'est pourquoi le département du Bas-Rhin, à la demande de la Communauté Urbaine de Strasbourg, conçoit le projet de VLIO 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.

Un boulevard urbain est une voie urbaine majeure à fort trafic où coexistent les différents modes de déplacements (automobile, transports en commun, piétons, cyclistes, ...). Il doit structurer le développement urbain tout en facilitant les liaisons entre les parties éloignées d'une même agglomération, et fait l'objet d'aménagements architecturaux et paysagers forts. Tous les carrefours y sont aménagés à niveau (feux ou giratoires).

En déchargeant les localités existantes 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 plus ou moins long terme à être le support de transports collectifs périphériques à l'initiative de la CUS, compétente en la matière à l'intérieur du Périmètre de Transports Urbains (PTU) et intègre aussi des liaisons cyclables et piétonnes, en cohérence avec sa vocation de maillage et de desserte inter quartiers et intercommunale.

Cette opération est par ailleurs inscrite comme opération prioritaire dans le Schéma Routier Départemental 2008-2020, approuvé le 10 décembre 2007 par le Conseil Général, et a été inscrite au Contrat de Territoire de l'Agglomération Strasbourgeoise (CTAS) 2009-2014 signé conjointement par le Conseil Général et la CUS en avril 2010.

A noter que la décision de l'Etat de ne pas donner suite à la mise en concession du Grand Contournement Ouest de Strasbourg (GCO), projet autoroutier ayant vocation à supporter le trafic de transit supporté actuellement par l'A35, ne remet pas en cause la nécessité de la VLIO qui assurera quant à elle un rôle d'échange et de desserte locale des communes et quartiers de la première couronne ouest strasbourgeoise que ne peut remplir le GCO. Les études ont mis en évidence que sans le GCO, le trafic sur la VLIO augmenterait en section courante de l'ordre de 10% (soit environ 2000 véhicules), ce qui ne modifie en rien le dimensionnement et les caractéristiques de la VLIO.

Ainsi quelle que soit la décision de l'Etat à l'issue de la mission d'expertise du GCO confiée au Conseil général de l'environnement et du développement durable, le projet de VLIO proposé reste pertinent et adapté au trafic qu'il devra supporter.

II . RAPPEL DES DECISIONS ANTERIEURES

- Par délibération du 11 juin 2006, le conseil général a décidé d'engager la concertation préalable au titre de l'article L300-2 du code de l'urbanisme pour le projet de création d'une voie de liaison intercommunale Ouest (VLIO). Cette concertation s'est déroulée en 2006 et 2007 et a porté sur le programme d'ensemble que constitue globalement la VLIO (entre Holtzheim et Schiltigheim).

Cependant, si la VLIO constitue bien un programme d'ensemble (les études étant bien menées sur l'ensemble du tracé) il a été décidé de la réaliser en deux phases fonctionnelles correspondant chacune à une opération :

- une première opération, VLIO - section Sud, de Holtzheim à la RD63 au nord de l'A351, qui répond à des fonctionnalités propres à la desserte du secteur sud et permet d'améliorer le fonctionnement de l'échangeur actuel sur l'A351.
- une deuxième opération, VLIO – section Nord, de la RD63 au Sud d'Oberhausbergen au giratoire de l'Europe à Schiltigheim.

Ce choix dans la conduite du projet est motivé par l'objectif de sécuriser juridiquement la procédure, dans la mesure où la question de la traversée du périmètre de captage d'Oberhausbergen n'est pas entièrement résolue. Toutefois, l'engagement des deux opérations pourrait se faire de manière très rapprochée, l'enquête publique pour le champ de captage de Plobsheim demandée par la CUS devant être engagée prochainement.

- Par délibération du 25 juin 2007, le conseil général a approuvé le bilan de la concertation et validé les éléments de programme nécessaires aux études d'avant-projet :

- Fonctionnalité : La VLIO est un maillon essentiel du système de déplacement multimodal de l'ouest de l'agglomération inscrit dans le PDU et le SCOTERS
- Fonction de la voie : La VLIO a pour vocation de relier des quartiers et des communes, et ne doit pas 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 de rocade inscrit dans le SCOTERS qui sera réalisé à moyen terme ou long terme par la CUS, compétente en la matière à l'intérieur du PTU, le long de la VLIO.
- P+R : La VLIO facilitera l'accès aux différents parkings-relais projetés par la CUS.
- 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 est 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 la CUS.
- 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 la VLIO, sur la base des éléments de programme ci-dessus, se situerait dans une fourchette de 50 à 60 M€ HT valeur 2006.

Cette même délibération a approuvé le protocole d'accord entre le département du Bas-Rhin et la communauté urbaine de Strasbourg établi en vue d'assurer la cohérence de leurs actions et de leur complémentarité sur ce secteur de l'agglomération, dans le respect de leurs compétences respectives. Ce souci commun de développement harmonieux et coordonné de ce secteur stratégique pour l'agglomération, répond en cela aux prescriptions de l'article L110 du code de l'urbanisme qui édicte l'impératif « *d'aménager le cadre de vie, d'assurer sans discrimination aux populations résidentes et futures des conditions d'habitat, d'emploi, de services et de transports répondant à la diversité de ses besoins et de ses ressources, de gérer le sol de façon économe, d'assurer la protection des milieux naturels et des paysages ainsi que la sécurité et la salubrité publiques et de promouvoir l'équilibre entre les populations résidant dans les zones urbaines et rurales et de rationaliser la demande de déplacements, les collectivités publiques harmonisent, dans le respect réciproque de leur autonomie, leurs prévisions et leurs décisions d'utilisation de l'espace* ».

Ce protocole d'accord a été signé le 5 mars 2008 ;

III . VARIANTES ETUDIÉES ET CHOIX DE LA SOLUTION RETENUE

Différents fuseaux de tracés ont été présentés et retenus à l'issue de la concertation qui a confirmé un parti d'aménagement consistant à intercaler une nouvelle voirie multimodale entre les communes de 1^{ère} et 2^{ème} couronne afin précisément de pouvoir accompagner et structurer le développement urbain.

Au sud, les tracés s'inscrivant dans les anciens emplacements réservés aux POS des différentes communes (traversée directe de la plaine de Holtzheim et de la vallée de la Bruche) ont été rapidement écartés en raison de leurs impacts environnementaux et hydrauliques jugés trop importants. La recherche d'un tracé de moindre impact a donc conduit à réutiliser au maximum l'emprise de la RD63 actuelle entre Holtzheim et Wolfisheim et à positionner la branche Est de Lingolsheim, le plus au sud possible pour s'éloigner au maximum de la zone écologiquement sensible de la Bruche.

Les principales variantes de tracés étudiées se sont ensuite concentrées essentiellement dans la vallée de la Bruche. Trois variantes ont ainsi été étudiées :

- la variante 1 : le tracé réutilise au maximum l'emprise de la RD63 actuelle (sur 950m), franchit la Bruche environ 50m en amont de l'ouvrage existant et rejoint la RD545 entre Wolfisheim et Eckbolsheim après avoir franchi le canal de la Bruche et trois fois le Muhlbach.
- la variante 2 : le tracé réutilise l'emprise de la RD63 actuelle sur un linéaire un peu plus faible pour permettre un franchissement de la Bruche environ 50 m en aval de l'ouvrage existant ce qui permet de réduire le linéaire en zone inondable, de s'éloigner du périmètre potentiel du futur captage de Wolfisheim et de traverser le canal de la Bruche avec un ouvrage beaucoup moins biais, mais se rapproche de deux maisons d'habitations
- la variante 3 : le tracé qui prend son origine au carrefour avec la branche vers Lingolsheim, franchit la Bruche environ 500m en aval de l'ouvrage existant et vise *a priori* à s'éloigner des habitations concernées par la variante 2 et du périmètre potentiel du futur captage de Wolfisheim et permet de franchir la Bruche et le canal par un ouvrage droit et une seule fois le Muhlbach.

Du point de vue fonctionnel, les trois variantes répondent globalement de manière similaire aux objectifs du projet, même si la variante 2 présente un linéaire légèrement inférieur (environ 200m).

Au regard des critères techniques et financiers, la variante 3 permet de réduire le nombre d'ouvrages d'art, mais dans un secteur où la dynamique du champ d'inondation est plus forte ce qui conduit à des ouvrages plus longs. Ainsi les trois variantes sont globalement équivalentes vis-à-vis de ces critères.

Pour ce qui concerne l'analyse environnementale :

- Hydrogéologie : la variante 3 permet de s'éloigner au maximum du captage de Wolfisheim et peut sembler plus favorable. Cependant les dispositifs d'assainissement étanches mis en place pour les variantes 1 et 2, permettent de réduire les impacts et apportent, par rapport à la situation actuelle, une bien meilleure maîtrise des risques de pollution.
- Zones inondables : le linéaire de voie en zone inondable étant inférieur de 150m pour la variante 2, le volume soustrait au champ d'expansion des crues de la Bruche est réduit sensiblement et les volumes de compensation à mettre en œuvre sont moindres. Cependant, le tracé étant situé en aval de la RD63 existante, comme pour la variante 3, il conduit à des ouvrages d'art plus longs pour éviter les modifications des écoulements des crues. La variante 1 est celle qui présente le meilleur compromis.
- Milieu naturel : la variante 1 est celle qui impacte le moins les habitats phytosociologiques et la flore. Concernant la faune, les variantes 1 et 3 sont les moins impactantes pour les milieux d'enjeu très fort. Au global, la variante 1 apparaît comme celle qui impacte le moins le milieu naturel.
- Milieu humain : en termes d'exposition au bruit, la variante 2 est la plus préjudiciable compte tenu notamment de la proximité des habitations en rive droite de la Bruche.
- Paysage et loisirs : la variante 3 coupe la vallée de la Bruche en son milieu et crée une nouvelle coupure dans un espace naturel récréatif. Elle s'avère de ce point de vue très défavorable.

Au final, la variante 1 constitue celle qui présente le tracé de moindre impact, notamment du point de vue environnemental.

Au niveau de l'échangeur avec l'A351, différentes configurations ont été examinées pour s'assurer de la faisabilité de cet échangeur par rapport aux normes autoroutières très strictes de l'Instruction sur les Conditions Techniques d'Aménagement des Voies Rapides Urbaines (ICTAVRU) applicables à cette autoroute et obtenir un accord de principe de la part du Ministère de l'Écologie du Développement Durable, des Transports et du Logement, concernant l'aménagement de cet échangeur. Cet accord ministériel a été obtenu le 2 août 2012. Toutefois, la configuration définitive de l'échangeur ne pouvant quant à elle obtenir l'accord définitif du Ministère que sur la base des études de projet détaillé, il a seulement été fixé une emprise maximale compatible avec la configuration d'échangeur la plus pertinente à ce stade des études. Bien évidemment, le maître d'ouvrage se réserve la possibilité, en lien avec les services de l'Etat, dans le cadre des études de projet détaillé, d'optimiser la configuration de cet échangeur.

Section Nord

Le tracé relatif à la section Nord a été examiné au stade des esquisses d'avant-projet mais nécessite encore des discussions avec les services de la Communauté Urbaine de Strasbourg et avec les communes. Les concertations qui viennent d'être engagées par la CUS notamment au niveau de la ZAC des lisières d'Ober où différentes variantes de

tracé sont encore discutées pour la VLIO, permettront de faire des choix dans les variantes d'aménagement urbain et d'affiner le tracé de la VLIO sur le secteur nord.

IV . CARACTERISTIQUES PRINCIPALES DE LA SOLUTION PROPOSEE

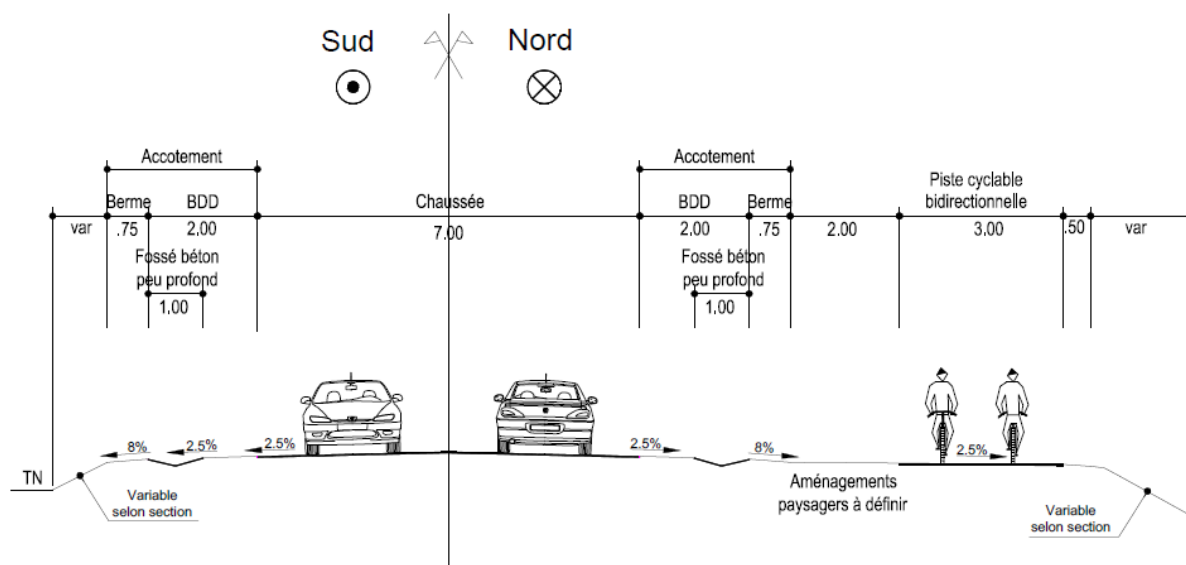
1) Caractéristiques géométriques principales

- Tracé (voir annexe) : Le tracé de la VLIO 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 : 11,5 km
- Vitesse de référence :
 - o En secteur non urbanisé : 70 km/h
 - o En secteur urbanisé : 50 km/h
- Profil en long : Hors zone inondable, le profil en long de la section courante est déterminé pour suivre au mieux le terrain naturel, à l'exception de l'approche des ouvrages d'art où la VLIO est en remblai.

Dans le champ d'inondation de la Bruche, le profil en long a été déterminé afin que la VLIO ne soit inondable que pour les crues de retour 30 ans ou plus. Entre la Bruche et le franchissement du Muhlbach, la VLIO est au-dessus du niveau de crue centennale.

- Profil en travers :
 - o En section interurbaine (du Sud jusqu'au franchissement du Muhlbach) : 2 voies de 3,5m bordées d'accotements de 2,75m.

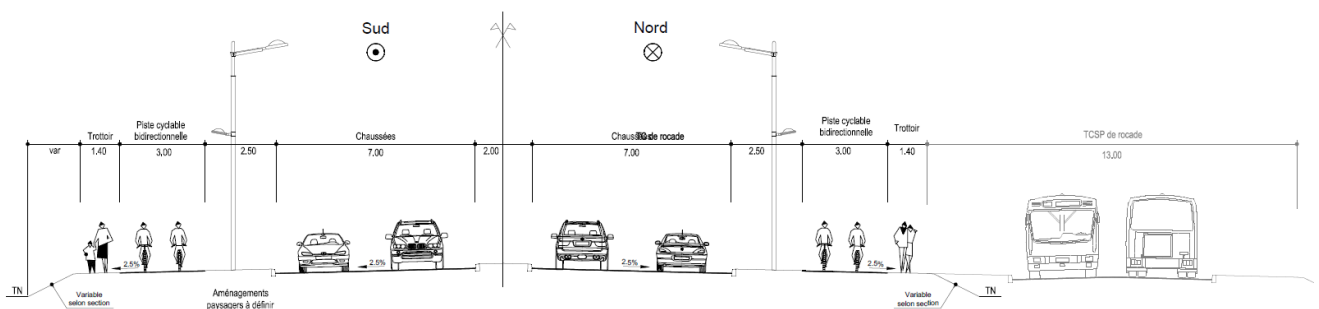
Pour la branche est reliant Lingolsheim et la branche réempruntant la RD63 au sud de la Bruche, une piste bidirectionnelle est également aménagée d'un côté de la VLIO. Cette piste se poursuit jusqu'au nord du projet.



- En section urbaine, profil de type boulevard urbain à 2 x 2 voies de circulation, séparées par un terre-plein central de 2m de largeur végétalisé, compte tenu de la densité du trafic et de la gestion des carrefours à feux.

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

Dans ces sections urbaines, des pistes bidirectionnelles et des trottoirs sont aménagés de chaque côté de la VLIO. Ce profil en travers est réduit au niveau du franchissement de l'A351 où les pistes et les trottoirs sont supprimés et rétablis en dehors de l'échangeur.



2) Echanges – Communications

➤ Carrefours

Tous les carrefours sont à niveau de type carrefours à feux ou carrefours giratoires. Seuls les échanges avec l'autoroute A351 sont effectués au moyen d'un échangeur dénivelé.

Au total, neuf carrefours sont retenus sur la section Sud de la VLIO, tous gérés au moyen de carrefours plans à feux en zone urbaine garantissant des conditions de traversée optimales pour les modes doux. Lorsque la traversée excède 12m, des îlots refuges sont aménagés pour les piétons.

➤ Echangeur

L'échangeur VLIO/A351 conserve globalement le principe de fonctionnement de l'échangeur existant. Il s'agit d'un échangeur quasi complet, seule la fonctionnalité de l'A351 Ouest vers la route de Wasselonne sera éventuellement assurée par la bretelle mise en place dans le cadre du projet de contournement d'Oberschaeffolsheim et Wolfisheim en cours de réalisation.

Le principe retenu est de multiplier les possibilités d'échanges avec l'A351 et la voirie locale (VLIO, RD63), le pont actuel de franchissement de l'A351 étant quant à lui conservé.

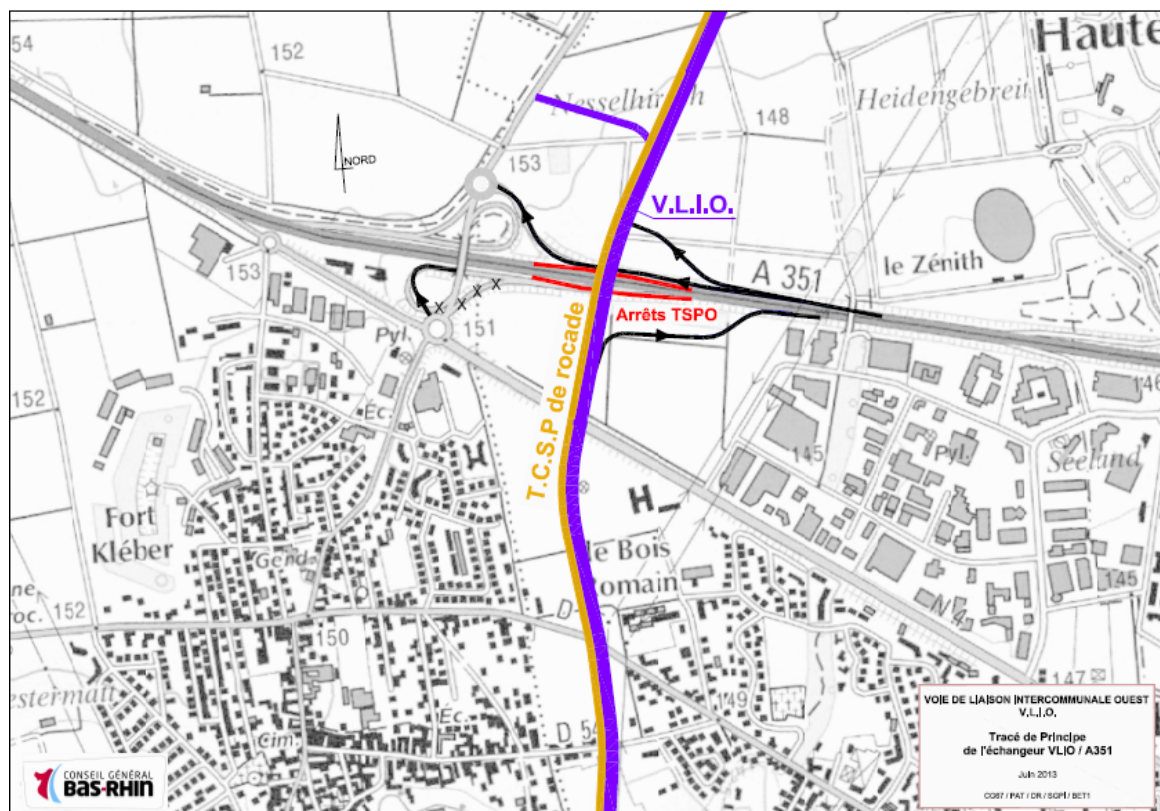


Schéma de principe de l'échangeur VLIO/A351

➤ 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.

Sur la section Sud, cette intermodalité est prise en compte au niveau de la conception de l'échangeur avec l'A351 qui intègre la possibilité d'aménager des voies spécifiques le long de l'A351 pour le passage du TSPO (études préalables en cours par la DREAL).

Le principe d'un Transport en Commun en Site Propre (TCSP) de rocade prévu à moyen terme par la CUS, 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 (des portes de la Bruche, Porte Ouest) que la CUS étudie actuellement et sur lesquelles elle a engagé une concertation. Ce TCSP sera aménagé en partie latérale de la VLIO.

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

➤ Itinéraires cyclables

Une piste bidirectionnelle est prévue d'un seul côté de la VLIO sur les sections en rase campagne, à l'exception de la branche sud reliant le giratoire existant entre la RD222 et la RD400 qui ne possède pas d'aménagement spécifique pour les cycles (les cyclistes pouvant passer par la ZA de l'Abattoir).

Dans les sections urbaines de la VLIO, entre le franchissement du Muhlbach et le raccordement à la RD63 à Oberhausbergen, des pistes bidirectionnelles sont prévues de chaque côté de la VLIO. Une interruption de ces pistes est faite au niveau du franchissement de l'A351 : à partir du carrefour avec la RN4, les cycles sont redirigés vers la piste longeant la RD63 qu'ils empruntent jusqu'au carrefour avec la VLIO au sud de Oberhausbergen. Sur cette partie d'itinéraire, les cycles pourront aussi être redirigés le long du tracé du Transport en Commun de Rocade (TCR) situé à l'est de la VLIO et bénéficier de ce fait d'un itinéraire plus serein, à l'écart de l'échangeur autoroutier.

➤ 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.

➤ Convois exceptionnels

La VLIO sera dimensionnée pour supporter les convois exceptionnels de catégorie 3. Elle permettra ainsi de faire transiter ces convois sur un itinéraire aux caractéristiques plus adaptées, contrairement aux voies actuelles comme par exemple la rue de Oberhausbergen à Eckbolsheim.

3) Trafics

Selon les tronçons, la VLIO supportera un trafic de l'ordre de 8 000 véhicules/jour (branche vers Lingolsheim) à 25 000 Véhicules/jour (boulevard urbain et échangeur).

Suite à la décision de l'Etat en juin 2012 de ne pas donner suite à la mise en concession du projet de Grand Contournement Ouest (GCO), des craintes pouvaient apparaître concernant un report de trafic sur la VLIO. Les études ont montré qu'en l'absence de GCO, le trafic de la VLIO augmentait de l'ordre de 10%, ce qui ne constitue pas une modification de nature à justifier un dimensionnement ou des caractéristiques géométriques différentes de l'infrastructure que le GCO se réalise ou non.

L'étude d'impact du projet (notamment les effets sur l'air et le bruit) ont été effectués sur la base du trafic le plus important et donc le plus défavorable.

En cas de maintien par l'Etat du GCO ou d'une infrastructure similaire, les trafics sur la VLIO seraient amenés à baisser légèrement.

4) Ouvrages d'art

Cinq ouvrages d'art sont prévus sur l'ensemble du tracé de la VLIO :

- OA1 de la Bruche : 150m d'ouverture et 10m de largeur, permettant d'assurer la transparence hydraulique pour une crue centennale de la Bruche et également de rétablir les corridors écologiques en bordure de la Bruche ;
- OA2 du canal de la Bruche : 130m d'ouverture et 12m de largeur, permettant l'écoulement des crues de la Bruche et de maintenir la continuité des itinéraires doux le long des chemins de halage ;
- OA3 du Muhlbach de 30m d'ouverture et 12m de largeur et OA4 de la boucle du Muhlbach de 70m d'ouverture et 12m de largeur qui permettent d'éviter de modifier le cours d'eau et d'assurer la continuité des corridors écologiques aux abords du Muhlbach.
- OA5 de l'A351 : 70m d'ouverture et 18m de largeur

5) Principes d'assainissement

Le système d'assainissement mis en place consiste en un réseau étanche de collecte par canalisation de toutes les eaux pluviales et un dispositif de traitement, avant rejet dans le milieu naturel, composé d'un décanteur-déshuileur et d'un dispositif complémentaire de type filtre à sable. Cinq stations de relevage sont nécessaires pour rejeter ces eaux dans la Bruche, seul exutoire envisageable au Sud. Le volume total des rejets dans cette rivière s'élève à 50 l/s.

6) Principales mesures envisagées pour la protection de l'environnement

Hormis les adaptations du tracé adoptées pour éviter au maximum les secteurs à enjeux environnementaux du territoire, les mesures envisagées pour l'insertion du projet dans l'environnement concernent les thématiques de l'hydraulique, de la qualité des eaux, de l'acoustique, du foncier et de l'urbanisme réglementaire, des boisements et du milieu naturel.

Hydraulique et qualité des eaux

Les mesures mises en place pour assurer la transparence hydraulique de l'infrastructure sont des ouvrages de franchissement dimensionnés pour que la VLIO soit submersible en crue de période de retour 30 ans au Sud de la Bruche et en crue centennale au Nord.

Des déblais sont prévus au Sud de la Bruche, en limite de la zone inondable, pour compenser les remblais créés dans celle-ci.

Le système de collecte des eaux pluviales est dimensionné pour stocker et vidanger une pluie d'occurrence décennale en 46 h. Les mesures mises en place pour la protection des eaux superficielles consistent en un réseau étanche de collecte de toutes les eaux pluviales et un dispositif de traitement avant rejet dans le milieu naturel.

Hydrogéologie

Dans les périmètres de protection des captages d'eau potable, la mise en place d'une géomembrane sous la plate-forme routière, assurera une sécurité supplémentaire en termes d'étanchéité par rapport à une éventuelle pollution accidentelle, en sus du dispositif de collecte et de traitement des eaux cité ci-dessus.

Cette protection sera mise en œuvre par anticipation dans le secteur du futur captage de Wolfisheim puisque les périmètres réglementaires ne sont pas encore fixés ni déclarés d'utilité publique.

Pour ce qui concerne la VLIO - Section Nord concernée par le captage existant de Oberhausbergen, ces mêmes mesures sont complétées par un dispositif de retenue ou anti-déversement des véhicules. Cependant elles restent encore à définir précisément en lien avec la CUS et les services instructeurs.

Protections acoustiques

Des protections acoustiques à la source, sous forme d'écrans acoustiques de 2,00 m à 3,50 m de hauteur, sont prévues pour tous les tronçons impactant des habitations ou des bureaux au-delà des seuils fixés par la réglementation en vigueur sur le bruit.

- Secteur Wolfisheim-Eckbolsheim : les terrains situés de part et d'autre de la VLIO s'inscrivent dans la future ZAC portes de la Bruche en cours d'étude par la CUS. Les nouvelles constructions devraient constituer, à terme, une urbanisation continue assurant de fait une protection acoustique pour les habitations qui constituent aujourd'hui les deux fronts bâtis. A la mise en service de la VLIO, ces constructions ne seront cependant vraisemblablement pas encore réalisées. C'est pourquoi le projet de VLIO intègre des écrans provisoires démontables permettant de répondre à l'exigence réglementaire de protection des habitations. Ces écrans seront déposés en fonction de la réalisation de la ZAC.
Ce sont ainsi 1700 m d'écrans qui sont prévus sur ce secteur.
- Secteur de Lingolsheim : environ 200 m d'écrans sont prévus au niveau du raccordement de la branche Est de la VLIO à la RD445.

Il convient de préciser qu'au niveau des carrefours, la mise en place d'écrans n'étant pas techniquement possible, les mesures de protection consisteront plutôt en de l'isolation de façade.

Milieu naturel

La mesure principale en faveur de la protection du milieu naturel a résidé dans la démarche même de conception du projet, déclinée en 9 étapes :

- 1_ Etat initial (sur la base d'investigations de terrain sur 5 trimestres) sur l'ensemble du programme VLIO (Sud + Nord)
- 2_ Identification des enjeux faune/flore/habitats
- 3_ Evaluation des fuseaux de tracés envisagés
- 4_ Choix du fuseau de moindre impact (notamment au sud : réutilisation RD63)
- 5_ Conception géométrique du tracé
- 6_ Mesures d'**évitement** d'impact direct)
- 7_ Stabilisation du tracé
- 8_ Mesures de **réduction** d'impact
- 9_ Mesures de **compensation** de l'impact résiduel

Cette méthode, tout en ayant identifié plus de 240 espèces protégées ou patrimoniales dans le périmètre d'étude, a permis de réduire considérablement l'impact du projet :

- Flore : Aucune station de flore protégée n'est directement impactée par le tracé.
- Faune : Sur l'ensemble des espèces concernées, seul un site de reproduction est impacté pour les insectes (Agrion de Mercure), un site de reproduction/ hivernage est impacté pour les reptiles (Lézard des souches) et un impact indirect lié aux rejets d'eaux pluviales dans la Bruche est identifié pour les mollusques (Unio Crassus).

Ainsi les mesures d'atténuation et de compensation proposées s'avèrent relativement limitées pour un projet de cette importance :

| FAUNE | Mesures d'atténuation | Mesures de compensation |
|-----------------------|---|---|
| Petite faune protégée | Passages à petite faune | Création de milieux puis gestion adéquate : Mares, prairies, haies, friches, arbres/arbustes isolés, ouverture et remise en eau d'un fossé, ... Soit entre 4 et 7 ha de mesures compensatoires. |
| Chiroptères | Passages sous ponts adaptés (4m de hauteur et 4 à 6 m de largeur) | |
| Insectes | | |
| Oiseaux | | |
| Amphibiens | Passages à petite faune | |
| Reptiles | Passages à petite faune | |

Par ailleurs, 0,34 ha de zones humides sont impactés par le projet et seront compensés par des mesures de réhabilitation de zones humides existantes (suppression d'espèces invasives).

V – ACQUISITIONS FONCIERES – REAMENAGEMENTS FONCIERS

Dix communes sont territorialement concernées par le projet, dont 4 pour la section Sud (Holtzheim, Lingolsheim, Eckbolsheim et Wolfisheim).

Les acquisitions foncières nécessaires à la réalisation du projet représentent 46 ha, dont 24 ha pour la section Sud et 22 ha pour la section nord.

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 à l'exécution d'opérations d'aménagement foncier si les commissions communales le demandent (art. L123-24 du code rural et de la pêche maritime).

VI – CLASSEMENT – DECLASSEMENT

La nouvelle voie sera classée dans le domaine public départemental.

Différentes routes départementales, soulagées d'une grande partie de leur trafic et dont la fonction aura fondamentalement évolué vers une voirie de stricte desserte locale, seront déclassées du domaine public départemental et classées dans le domaine public communal ou communautaire.

Concernant la VLIO – Section Sud ces voies pourraient être : la RD 63 à Holtzheim, la RD63 dans Wolfisheim, les RD45, RD545, RD445 au Nord de la VLIO et RD745, pour un linéaire de l'ordre de 7km.

Des discussions sont en cours avec la Communauté Urbaine de Strasbourg pour définir précisément ces voies.

Les bretelles de l'échangeur avec l'A351 seront classées dans la voirie autoroutière.

VII – COMPATIBILITE AVEC LES DOCUMENTS D'URBANISME

Le projet est compatible avec le Schéma de Cohérence Territorial de la Région Strasbourgeoise (SCOTERS) approuvé le 1^{er} juin 2006.

Des emplacements réservés ou des tracés d'axes figurent dans les POS/PLU de toutes les communes.

Pour la VLIO – Section Sud, il convient cependant de mettre en compatibilité les POS/PLU de Holtzheim, Lingolsheim, Wolfisheim et Eckbolsheim avec le projet.

VIII - ESTIMATION ET FINANCEMENT

Le montant global du programme VLIO, tel qu'il résulte des études d'avant-projet sommaire, est estimé à 62 M€ HT (valeur mai 2013):

- VLIO – Section Sud : 46 M€ HT
- VLIO – Section Nord : 16 M€ HT

Son financement est assuré par le Département (2/3) et la Communauté Urbaine de Strasbourg (1/3), conformément à l'accord de cofinancement acté par délibération de la CUS en date du 11 juillet 2003.

IX – ECHEANCIER PREVISIONNEL

Les principales étapes à venir pour ce projet sont les suivantes :

- Transmission dossier DUP Sud au Préfet : été 2013
- Enquête publique DUP Sud : fin 2013
- Arrêté DUP Sud + DLE : 2014
- Études projet + acquisitions foncières + aménagements fonciers : 2014/2016
- Travaux : une fois acquises les modalités de réalisation de la VLIO section Nord.

Pour la VLIO – Section Nord, les études d'avant-projet vont se poursuivre en liaison avec la CUS et les communes concernées, notamment pour affiner la coordination des projets de transports collectifs envisagés, les consultations et études engagées par la CUS pour les différentes ZAC de l'Arc Ouest et pour le réaménagement de l'échangeur de Bischheim.

En termes de procédure, la DUP de la section Nord, conditionnée par la réalisation du captage de Plobsheim, pourrait être engagée à l'issue de la DUP de ce captage envisagée aujourd'hui pour le milieu de l'année 2014.

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

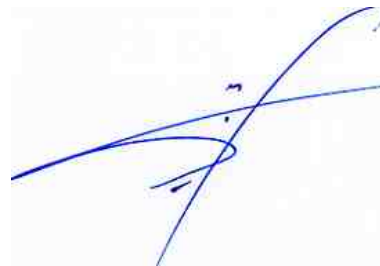
La commission permanente du Conseil Général, statuant par délégation et sur proposition de son Président, valide les principales caractéristiques techniques du projet de Voie de Liaison Intercommunale Ouest (VLIO) - Section Sud, telles qu'elles découlent des études d'avant-projet.

Elle autorise son Président :

- à demander au Préfet du Bas-Rhin de soumettre l'opération VLIO - Section Sud à l'enquête d'utilité publique et de mise en compatibilité des POS des communes concernées (Holtzheim, Lingolsheim, Wolfisheim et Eckbolsheim), 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 au Préfet l'autorisation au titre de la loi sur l'eau pour la réalisation des travaux hydrauliques du projet de VLIO - Section Sud.*

Strasbourg, le 17/06/13

Le Président,



Guy-Dominique KENNEL