



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

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

**Déclaration de projet pour l'aménagement
de la Voie de Liaison Intercommunale
Ouest (VLIO) - section sud à Eckbolsheim,
Wolfisheim, Holtzheim et Lingolsheim**

Rapport n° CP/2015/178

Service gestionnaire :

Service grands projets d'infrastructures

Résumé :

En application des dispositions de l'article L126-1 du Code de l'Environnement, le Département est appelé, par la présente délibération valant déclaration de projet, à se prononcer sur l'intérêt général du projet VLIO-Voie de Liaison Intercommunale Ouest, section sud, et à prendre acte de l'avis favorable sans réserve du commissaire enquêteur.

I – PREAMBULE

Par délibération du 17 juin 2013, la commission permanente du Conseil Général a autorisé 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 documents d'urbanisme 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 et de demander autorisation au Préfet au titre de la loi sur l'eau pour la réalisation des travaux hydrauliques du projet VLIO-section Sud.

Il convient en effet de rappeler que si la VLIO constitue bien un programme d'ensemble, 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 a été motivé par l'objectif de sécuriser juridiquement la procédure dans la mesure où la traversée du captage d'eau potable d'Oberhausbergen n'était pas entièrement résolue. La VLIO section nord fera donc ultérieurement l'objet d'une autre procédure de DUP.

L'enquête publique pour la section sud a quant à elle été organisée du 15 septembre 2014 au 17 octobre 2014 en application de l'arrêté préfectoral du 25 juillet 2014 et a porté sur :

- l'utilité publique de l'opération VLIO-section Sud,
- la mise en compatibilité des documents d'urbanisme des communes concernées (Holtzheim, Lingolsheim, Wolfisheim et Eckbolsheim),
- l'autorisation de réalisation des aménagements hydrauliques.

A l'issue de cette enquête, le Préfet, en date du 29 avril 2015, a transmis au maître d'ouvrage le rapport et les conclusions motivées du commissaire-enquêteur, en lui demandant de délibérer sur la déclaration de projet préalable à l'arrêté de déclaration d'utilité publique.

II – RESULTATS DE L'ENQUETE PUBLIQUE

Durant l'enquête, 74 observations ont été portées aux registres, 78 mails, 8 formulaires au format informatique et 18 courriers ont été adressés au commissaire enquêteur qui les a transmis au maître d'ouvrage pour éléments de réponse.

Dans son mémoire en réponse, le Département a répondu à toutes les observations et remarques formulées qui portaient aussi bien sur des points techniques du dossier (études de trafic, assainissement, protections phoniques, mesures environnementales,...), que sur son phasage ou son articulation avec les projets urbains ou de transports collectifs de l'Eurométropole ou encore sur les évolutions institutionnelles en cours.

A l'issue de l'enquête, le commissaire-enquêteur a émis un avis favorable sans réserve au projet de VLIO section sud, mais assorti de deux (2) recommandations :

- que le projet soit réalisé dans sa totalité VLIO sud et VLIO nord le plus rapidement possible;
- qu'il soit procédé à des mesures de bruits rayonnés en situation réelle, après mise en service, en informant les habitants riverains concernés.

III – DECLARATION DE PROJET

La loi Démocratie de Proximité n°2002-276 du 27 février 2002 fait obligation à l'organe délibérant de la collectivité territoriale responsable d'un projet de se prononcer, par une déclaration de projet, sur l'intérêt général de l'opération lorsque ce projet a fait l'objet d'une enquête publique.

Conformément à l'article L11-1-1 du Code de l'Expropriation et à l'article L126-1 du Code de l'Environnement, la commission permanente doit donc prononcer une déclaration de projet confirmant que les objectifs de cette opération justifient le caractère d'intérêt général du projet.

Cette déclaration de projet doit ainsi mentionner :

- l'objet de l'opération tel qu'il figure dans le dossier soumis à l'enquête,
- les motifs et considérations qui justifient le caractère d'intérêt général,
- le cas échéant, la nature et les motifs des principales modifications qui, sans en altérer l'économie générale, sont apportées au projet au vu des résultats de l'enquête publique.

Conformément aux termes de la loi du 27 février 2002, la délibération de la commission permanente tiendra lieu de déclaration de projet.

III.1 – Objet de l'opération tel qu'il figure dans le dossier soumis à l'enquête

III.1.1 - Rappel du contexte et de l'objet de l'opération

La décision du Conseil Général de réaliser le projet de Voie de Liaison Intercommunale Ouest (VLIO) 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 telles qu'elles sont prévues dans les différents 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 l'Eurométropole, 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 réaliser le Grand Contournement 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.

III.1.2 - Objectifs et enjeux

- 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 l'Eurométropole, 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 l'Eurométropole.
- **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 l'Eurométropole.
- 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.

III.1.3 - Description du projet

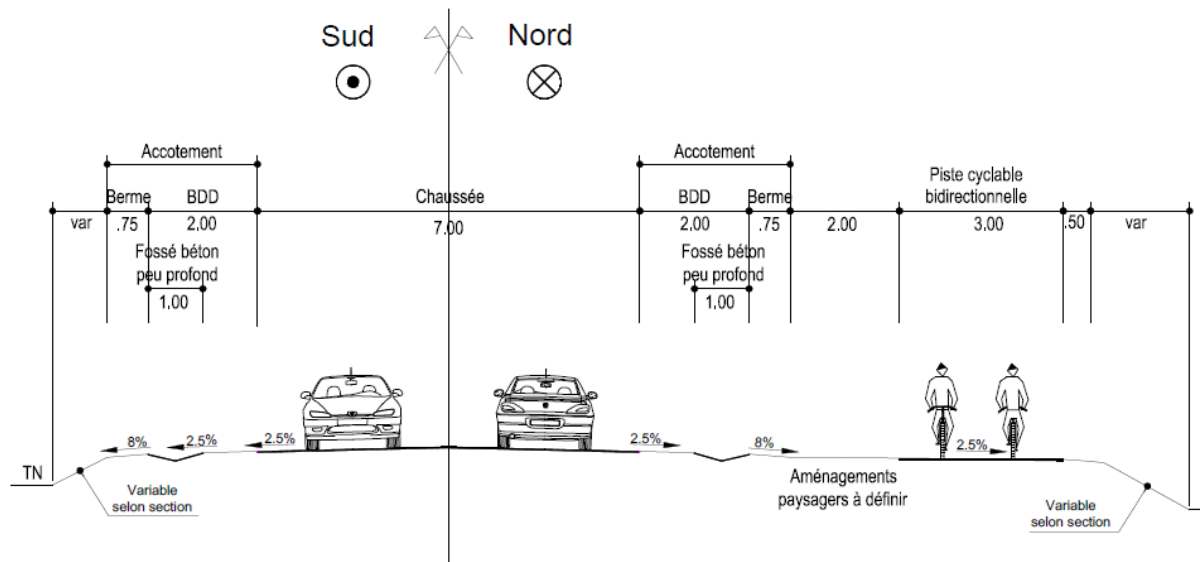
1) Caractéristiques géométriques principales

- 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 dont 7,2 km pour la section sud.
- Vitesse de référence :
 - En secteur non urbanisé : 70 km/h
 - 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 :
 - En section interurbaine (du Sud jusqu'au franchissement du Muhlbach) : 2 voies de 3,5m bordées d'accotements de 2,75m.

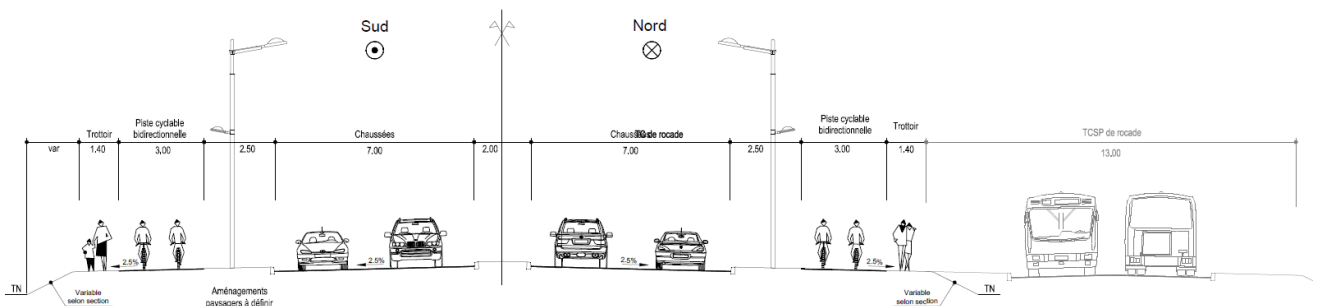
Pour la branche est reliant Lingolsheim et la branche réempruntant la RD63 au sud de la Bruche, une piste bidirectionnelle est également aménagée d'un côté de la VLIO. Cette piste se poursuit jusqu'au nord du projet.



- 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 l'Eurométropole) 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, seul le mouvement de l'A351 Ouest vers la route de Wasselonne est assuré par la bretelle plus en amont réalisée dans le cadre du projet de contournement d'Oberschaeffolsheim et Wolfisheim.

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.

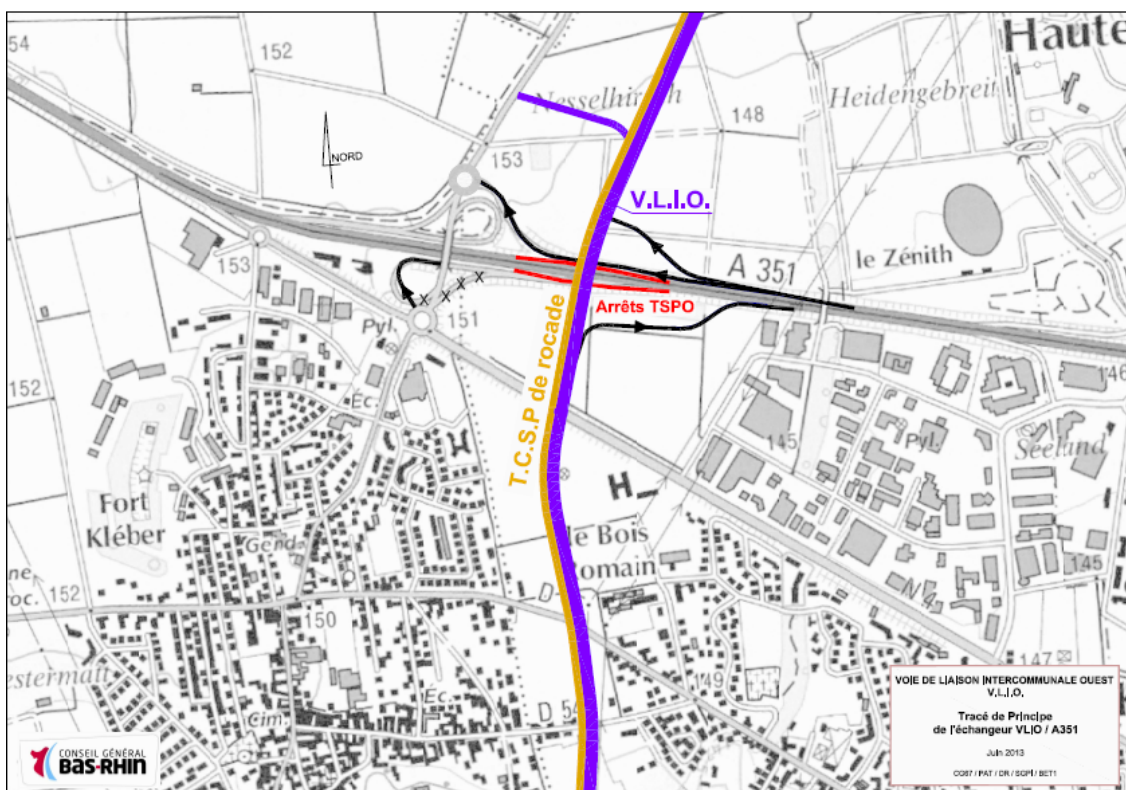


Schéma de principe de l'échangeur VLIO/A351

➤ 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, TSP0) 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 TSP0 (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 l'Eurométropole, 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 l'Eurométropole étudie actuellement et sur lesquelles elle a engagé une concertation. Ce TCSP sera aménagé en partie latérale de la VLIO.

Si la VLIO et les différents transports collectifs, notamment le projet de TCSP de rocade, sont bien complémentaires (les carrefours sur la VLIO permettant par exemple de mieux organiser le rabattement vers les parkings-relais accompagnant ces TCSP), ils peuvent toutefois se concevoir et fonctionner indépendamment l'un de l'autre, leur réalisation n'étant pas conditionnée par l'un ou l'autre.

➤ 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.

Côté ouest pour assurer la continuité de l'itinéraire piéton entre le sud et le nord de l'A351.

➤ 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, contrairement aux voies actuelles comme par exemple la rue de Oberhausbergen à Eckbolsheim.

➤ Cheminements agricoles

Tous les cheminements agricoles seront rétablis. Par ailleurs, le projet s'appuie au maximum sur les chemins existants. Un travail a été effectué avec les représentants de la chambre d'agriculture et des associations foncières concernant les accès et cheminements agricoles.

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 constituerait pas une modification de nature à justifier un dimensionnement ou des caractéristiques géométriques différentes de l'infrastructure que le GCO se réalise ou non.

Depuis, l'Etat a revu sa position et a relancé la procédure de mise en concession du GCO et a confirmé sa volonté de réaliser cette autoroute.

Il convient d'ailleurs de souligner que l'étude d'impact du projet (notamment les effets sur l'air et le bruit) a été effectuée sur la base du trafic le plus important et donc le plus défavorable en termes d'impacts.

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 heures. 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 l'Eurométropole 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 l'Eurométropole. 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 impactées par le projet seront compensés par des mesures de réhabilitation de zones humides existantes (suppression d'espèces invasives).

III.1.4 – Acquisitions foncières – Aménagements fonciers

Quatre communes sont territorialement concernées par le projet de la section sud (Holtzheim, Lingolsheim, Eckbolsheim et Wolfisheim).

Les acquisitions foncières nécessaires correspondantes représentent 24 ha.

(Pour mémoire, les acquisitions foncières nécessaires à la réalisation du programme VLIO dans son ensemble représentent 46 ha sur dix communes).

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).

III.1.5 - Conditions d'exploitation de la voie

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 l'Eurométropole de Strasbourg pour définir précisément ces voies.

III.1.6 - 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.

Conformément à la procédure prévue à l'article L123-16 du Code de l'Urbanisme, les Plans Locaux d'Urbanisme ou Plans d'Occupation des Sols des communes de Lingolsheim, Holtzheim, Eckbolsheim et Wolfisheim font l'objet d'une mise en compatibilité.

III.1.7 – Coût et financement du projet

Le coût total de la VLIO s'élève à 62 M€ HT (valeur juin 2013) dont 46 M€ HT pour la section Sud.

A noter que pour la section Sud, 5,6 M€ HT sont consacrés aux mesures d'environnement.

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

III.1.8 - Echancier prévisionnel

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

- Déclaration d'utilité publique de l'opération : été 2015
- Etudes projet - enquête parcellaire : 2016-2017
- Acquisitions foncières et aménagements fonciers: 2017-2018
- Travaux : à partir de 2017

III.2 – Motifs et considérations qui justifient le caractère d'intérêt général

III.2.1 - Situation actuelle

Le réseau routier :

Le réseau routier de l'ouest strasbourgeois se caractérise par l'existence de plusieurs longues voies de desserte radiale, et seulement deux voiries de desserte nord-sud (RD63 et RD445)

Les routes départementales constituent l'épine dorsale structurante de nombreuses communes et notamment de Wolfisheim, Eckbolsheim, Holtzheim et Lingolsheim.

Actuellement, pratiquement toutes les routes départementales de ce secteur sont saturées et connaissent des dysfonctionnements ce qui, d'une part, induit d'importantes difficultés de circulation pour les habitants de ces communes et, d'autre part, en plein cœur des villages, porte fortement atteinte à la qualité de vie des populations riveraines.

Le réseau routier doit donc évoluer pour faire face à cette situation très dégradée.

Le réseau de transports en commun :

Sur les cinq lignes de tramway qui rayonnent autour du centre de l'agglomération, trois desservent le secteur ouest :

- la ligne A : Hautepierre Maillon – Illkirch Lixenbuhl,
- la ligne B : Lingolsheim Tiergaertel – Hoenheim Gare,
- la ligne D : Rotonde – Aristide Briand.

Le réseau bus de la CTS compte quant à lui 29 lignes : des lignes structurantes, des lignes rabattues ou en contact avec le tramway, des lignes de rocade, et des lignes à destination des communes les plus éloignées du territoire de l'Eurométropole. Dans le secteur d'étude, toutes les communes sont desservies. La plupart des lignes ont un tracé en partie radial, mais les lignes 50 et 70 sont concentriques.

Les lignes 50, 70, 17, 13 et 22 ne desservent que des quartiers et des communes périphériques.

Dans le cadre de son Schéma Directeur des Transports Collectifs 2010-2025, la CUS avait fait le constat de la nécessité d'un développement de son réseau structurant : extension du réseau de tramway vers Poteries/Zénith/Oberhausbergen avec P+R en interface avec la VLIO, desserte de Cronembourg/Espace Européen de l'Entreprise, desserte du corridor ouest de l'agglomération Koenigshoffen/Eckbolsheim/Wolfisheim, Bus à Haut Niveau de Service (BHNS) de rocade le long de la VLIO...

Dans ce contexte, le réseau routier doit également permettre d'optimiser les rabattements des usagers de la route vers les pôles d'échange multimodaux et parkings-relais des transports collectifs.

Les cheminements piétons et cycles :

Le réseau cyclable qui fait partie du plus grand réseau cycliste de France, est bien développé également sur ce secteur, que ce soit sous l'action du Département au travers de son Plan Vélo ou de l'Eurométropole via son Schéma Directeur Deux Roues. Ainsi, des pistes cyclables structurantes existent le long de la RD222, de la RD63, du chemin des Forts ou encore la voie verte le long du Canal de la Bruche qui constitue même un tronçon d'un itinéraire franco-allemand jalonné entre Molsheim, Strasbourg, Kehl et Offenbourg.

L'objectif est à présent surtout de compléter ce réseau pour en assurer la continuité et le maillage à l'échelle communautaire.

Concernant les cheminements piétons, les déplacements de courte distance (moins d'un kilomètre) constituent une "réserve de potentiel" pour la marche à pied, puisqu'une part encore importante des habitants utilise la voiture pour des déplacements qui pourraient s'effectuer à pied.

Les enjeux identifiés pour développer l'usage de la marche à pied sont :

- d'améliorer la cohabitation piéton-vélo sur les aménagements mixtes de manière à garantir à chacun une circulation apaisée,
- de réduire les coupures physiques par la création d'ouvrages de franchissement.

Cette problématique est à présent intégrée de manière systématique dans les projets d'extensions urbaines ou situés dans le périmètre de l'Eurométropole

Les trafics et la sécurité :

Sur l'ensemble des communes de l'ouest strasbourgeois, des problèmes de saturation du réseau routier se produisent quotidiennement aux heures de pointe. Le trafic local intercommunal génère une situation de plus en plus difficile au cœur des communes : les axes traversant les communes, comme par exemple les RD45 et RD445 à Eckbolsheim ou les RD45 et RD63 à Wolfisheim, se retrouvent souvent saturés aux heures de pointe du matin ou du soir, rendant la traversée de ces villes laborieuse. Sur ces axes, les trafics moyens varient entre 10 000 et 16 000 véhicules/jour.

Au niveau de l'échangeur avec l'A351, les bretelles de sortie de l'autoroute depuis Strasbourg vers la RD63 et d'entrée vers Strasbourg sont également saturées respectivement à l'heure de pointe du soir et à l'heure de pointe du matin.

Cette situation génère des problèmes de sécurité pour les riverains des communes traversées mais également dans les secteurs hors agglomération, notamment sur les RD63 et RD445 où plusieurs accidents mortels ont eu lieu ces dernières années.

Les enjeux en matière de déplacements et d'aménagement du territoire :

Cette situation de saturation de nombreux axes routiers structurants dans l'ouest strasbourgeois et les perspectives d'extension et de densification de l'aire urbaine prévues dans les documents d'urbanisme ont conduit les collectivités à envisager la réalisation de la VLIO dont les enjeux sur ce territoire sont de :

- Permettre à la voirie départementale existante de retrouver un fonctionnement correct et contribuer à réduire les nuisances, notamment au niveau des traversées des communes, tout en dissuadant les usagers d'utiliser la VLIO comme un axe de transit ;
- Répondre aux besoins croissants de mobilité interne à l'Eurométropole, en assurant des liaisons inter-quartiers et intercommunales fortes ;
- Favoriser l'intégration des modes doux pour les déplacements courts en cohérence avec sa vocation de desserte inter-quartiers et intercommunale et assurer une desserte « tous modes » homogène de ce territoire ;
- Assurer l'intermodalité des déplacements, en favorisant les échanges avec les transports collectifs périphériques prévus par l'Eurométropole ou autre Autorité Organisatrice de Transports (AOT), en préservant l'opportunité d'adosser un transport collectif de rocade et en facilitant l'accès aux différents parkings-relais en projet, tout en anticipant le déploiement du TSPO ;
- Participer à la structuration du développement de l'urbanisation à l'ouest de l'agglomération en accompagnant les grands projets d'évolution du territoire ;
- Rationaliser l'utilisation du foncier.

Ces enjeux intègrent bien évidemment également les différents enjeux d'environnement (eau, espaces naturels, espaces agricoles) qui caractérisent le site traversé en cherchant à minimiser l'impact sur les milieux traversés.

III.2.2 - Fonctions à assurer par le projet dans le domaine du réseau routier

Maillon manquant d'un réseau de voiries locales saturées, le projet de Voie de Liaison Intercommunale Ouest (VLIO) s'inscrit dans une démarche globale de renforcement du système de transport multimodal, au service de la qualité de vie et du développement de l'Ouest strasbourgeois. Elle pourra ainsi contribuer à la mise en œuvre d'un maillage du réseau principal qui structurera le développement urbain de ce territoire.

Ainsi, la VLIO section sud permettra d'améliorer les liaisons entre les communes de la première couronne Ouest de l'Eurométropole tout en réduisant la charge du trafic intercommunal actuellement supportée par les communes de Holtzheim, Wolfisheim et Eckbolsheim.

Sa conception est calibrée pour les besoins locaux et s'adapte au contexte urbain (voie traitée sous forme de boulevard urbain) ou rural (caractéristiques de route « rase-campagne »).

La VLIO assurera une desserte de proximité à l'échelle intercommunale à contrario du Grand Contournement de Strasbourg qui a vocation à drainer le trafic de grand transit et à lui faire contourner l'agglomération strasbourgeoise.

La VLIO section sud permettra donc de fluidifier le trafic et de décharger les voiries départementales situées au sud de l'A351. En déviant une partie du trafic du cœur des villages, elle rend possible la réappropriation et la valorisation de l'espace public pour des usages plus urbains, et la réalisation de projets en vue de rendre la route plus adaptée aux besoins des habitants, des cyclistes et des piétons, tout en améliorant la disponibilité d'usage des transports collectifs déjà en place et de ceux programmés par l'Eurométropole (extension de ligne de tramway, Bus à Haut Niveau de Service de Rodeau, ...).

Par ailleurs, les caractéristiques de la VLIO (carrefours à feux en zone urbaine, giratoires en rase-campagne) sont de nature à éviter qu'elle supporte le trafic de transit à longue distance, qui doit rester la vocation des autoroutes actuelles A35, A351 et le futur GCO.

III.2.3 – Conséquences positives en matière d'environnement

La VLIO dans son ensemble se veut la solution la plus respectueuse de l'environnement, grâce à la prise en compte dans sa conception même des enjeux environnementaux.

Cela est encore plus marqué pour la VLIO section sud, du fait des milieux qu'elle traverse et dont les zones aux plus forts enjeux environnementaux ont ainsi pu être évitées.

L'étude d'impact réalisée pour ce projet et qui a été approuvée par l'autorité environnementale de l'Etat, a mis en évidence cette prise en compte de l'environnement et toutes les mesures prises successivement pour éviter, réduire et compenser les impacts du projet.

Ainsi le soulagement de trafic qu'elle apporte dans les communes, outre l'impact positif en matière de sécurité, induit également une amélioration de la qualité de vie des habitants et une réduction des nuisances qu'ils subissent actuellement (bruit, air) du fait du trafic et des dysfonctionnements constatés (engorgements aux heures de pointes notamment). La diminution de trafic sur certains axes, comme la RD63 à Wolfisheim ou les RD45 et 445 à Eckbolsheim par exemple, pourra être très conséquente (jusqu'à -50% voire -70 %).

La construction de protections phoniques pour les habitations d'Eckbolsheim les plus proches du tracé et les protections de façades éventuelles (pour des habitations isolées au droit de certains carrefours par exemple), participera également à la protection des riverains actuels ou futurs.

Cette amélioration de la qualité de vie sera par ailleurs amplifiée par les aménagements que les communes auront la possibilité d'envisager du fait de cette diminution du trafic.

Vis-à-vis des modes doux, des aménagements cyclables complètent et renforcent le réseau cyclable et de larges cheminements piétons sont prévus dans les secteurs destinés à être urbanisés.

En matière de gestion de l'eau, outre le respect de la transparence hydraulique de l'infrastructure dans la zone inondable de la Bruche, la mise en place d'un réseau d'assainissement avec collecte des eaux de ruissellement dans des ouvrages étanches, leur traitement et leur rejet à débit limité dans le milieu naturel, constitue une amélioration importante dans la mesure où aucun dispositif de traitement n'existe actuellement.

Enfin, il convient de souligner les mesures prises par le maître d'ouvrage en matière d'environnement, comme la réalisation de nombreux passages à petite faune, la création d'un complexe de mares pour le crapaud vert, la réalisation de plantations d'alignement...

III.3 – Nature et motifs des principales modifications qui sont apportées au projet au vu des résultats de l'enquête publique

Le commissaire-enquêteur a émis un avis favorable au projet de VLIO section sud, assorti de deux recommandations :

- que le projet soit réalisé dans sa totalité VLIO sud et VLIO nord le plus rapidement possible;
- qu'il soit procédé à des mesures de bruits rayonnés en situation réelle, après mise en service, en informant les habitants riverains concernés.

Proposition du maître d'ouvrage

Au vu de ces recommandations, il n'y a pas lieu de modifier les principales caractéristiques du projet soumis à l'enquête.

Par ailleurs, le Département s'engage à répondre favorablement aux demandes du commissaire-enquêteur dans le sens où elles lui semblent relever d'une optimisation du projet et d'une réponse améliorée aux attentes des habitants et acteurs économiques locaux :

- la réalisation du programme VLIO dans sa totalité, sections sud et nord, a toujours été la volonté réaffirmée du Département et il a toujours tout mis en œuvre en ce sens
- des mesures de bruit seront effectuées après mise en service de la nouvelle infrastructure pour s'assurer que les niveaux sonores réels sont bien inférieurs ou égaux à ceux estimés dans le cadre des études. Si tel n'était pas le cas, des mesures seront bien évidemment prises pour respecter la réglementation en vigueur.

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

- . *Vu le code de l'environnement et notamment les articles L123-1 et L126-1;*
- . *Vu le code de l'expropriation et notamment les articles L121-1 et suivants;*
- . *Vu la délibération du 17 juin 2013 de la commission permanente autorisant le président du conseil général à demander au Préfet de soumettre l'opération VLIO-section sud à l'enquête publique;*
- . *Vu l'arrêté préfectoral du 25 juillet 2014 portant sur la déclaration d'utilité publique, la mise en compatibilité des documents d'urbanisme des communes de Holtzheim, Lingolsheim, Eckbolsheim et Wolfisheim et à l'autorisation de réalisation des aménagements hydrauliques;*
- . *Vu le procès-verbal du 28 octobre 2013 de la réunion du 22 octobre 2013 d'examen conjoint de la mise en compatibilité des Plans Locaux d'Urbanisme des communes de Holtzheim et Eckbolsheim et des Plans d'Occupation des Sols de Lingolsheim et Wolfisheim;*
- . *Vu l'étude d'impact;*
- . *Vu l'avis de l'autorité administrative de l'Etat compétente en matière d'environnement en date du 25 octobre 2013;*
- . *Vu l'enquête publique qui s'est déroulée du 15 septembre au 17 octobre 2014 et qui a porté sur la déclaration d'utilité publique, la mise en compatibilité des documents d'urbanisme des communes de Holtzheim, Lingolsheim, Eckbolsheim et Wolfisheim et à l'autorisation de réalisation des aménagements hydrauliques;*
- . *Vu le rapport et les conclusions motivées du commissaire-enquêteur;*

La commission permanente du Conseil Départemental, statuant par délégation et sur proposition de son président :

- prend acte de l'avis favorable sans réserve de Monsieur le commissaire-enquêteur sur la déclaration d'utilité publique, sur la mise en compatibilité des documents d'urbanisme des communes de Holtzheim, Lingolsheim, Eckbolsheim et Wolfisheim et au titre des articles L211-1 et suivants du code de l'environnement et au titre des articles L214-1 et suivants du code de l'environnement;

- décide de donner suite aux recommandations du commissaire-enquêteur :

- . que le programme VLIO soit réalisé dans sa totalité (opération VLIO sud et opération VLIO nord) le plus rapidement possible;
- . qu'il soit procédé à des mesures de bruits rayonnés en situation réelle, après mise en service, en informant les habitants riverains concernés.

- approuve et déclare d'intérêt général le projet de VLIO-section sud pour les motifs et considérations suivants :

- . elle s'inscrit dans une démarche globale de renforcement du système de transport multimodal, au service de la qualité de vie et du développement de l'ouest strasbourgeois. Elle pourra ainsi contribuer à la mise en œuvre d'un maillage du réseau principal qui structurera le développement urbain de ce territoire.
- . elle permettra d'améliorer les liaisons entre les communes de la première couronne ouest de l'Eurométropole tout en réduisant le volume de trafic intercommunal actuellement supporté par les communes de Holtzheim, Wolfisheim et Eckbolsheim;
- . elle rend possible, en déviant une partie du trafic du cœur des villages, la réappropriation et la valorisation de l'espace public pour des usages plus urbains, et la réalisation de projets en vue de rendre la route plus adaptée aux besoins des habitants, des cyclistes et des piétons, tout en améliorant la disponibilité d'usage des transports collectifs déjà en place et de ceux programmés par l'Eurométropole (extension de ligne de tramway, Bus à Haut Niveau de Service de Rode, ...);
- . elle induit une amélioration de la qualité de vie des habitants et une réduction des nuisances qu'ils subissent actuellement (bruit, air) du fait du trafic et des dysfonctionnements constatés (engorgements aux heures de pointes notamment);
- . sa conception est calibrée pour les besoins locaux et s'adapte au contexte urbain (voie traitée sous forme de boulevard urbain) ou rural (caractéristiques de route « rase-campagne »);
- . vis-à-vis des modes doux, les nombreux aménagements cyclables prévus dans le projet viendront compléter et renforcer le réseau cyclable et de larges cheminements piétons sont également prévus dans les secteurs destinés à être urbanisés.
- . le tracé retenu se veut le plus respectueux de l'environnement, grâce à la prise en compte dans sa conception même des enjeux environnementaux et aux mesures prises successivement pour éviter et réduire les impacts et, au final, compenser les impacts résiduels du projet (comme la réalisation de nombreux passages à petite faune, la création d'un complexe de mares pour le crapaud vert, la réalisation de plantations d'alignement,...)
- . en matière de gestion de l'eau, la transparence hydraulique de l'infrastructure dans la zone inondable de la Bruche est assurée notamment par deux grands viaducs, et la mise en place d'un réseau d'assainissement avec collecte des eaux de ruissellement dans des ouvrages étanches, leur traitement et leur rejet à débit limité dans le milieu naturel, permet de respecter les milieux naturels, voire constitue même une amélioration importante sur les routes départementales réaménagées et pour lesquelles aucun dispositif de traitement n'existe actuellement.

- autorise sur ces bases son président à demander à Monsieur le Préfet de la Région Alsace, Préfet du Bas-Rhin de déclarer d'utilité publique les acquisitions foncières et travaux nécessaires à la réalisation de la VLIO - section sud, d'approuver la mise en compatibilité des documents d'urbanisme des communes de Holtzheim, Lingolsheim, Eckbolsheim et Wolfisheim, et d'autoriser la réalisation des aménagements hydrauliques de ce projet.

Strasbourg, le 18/06/15

Le Président,

A handwritten signature in blue ink, appearing to be 'F. Bierry', with a long horizontal stroke extending to the right.

Frédéric BIERRY