PIECES JOINTES n° 7

Lettre n°6

arbres

Association Ried Bruche pour le Respect de l'Environnement près de Strasbourg
Internet : arbres.asso.fr e-mail : contact@arbres.asso.fr

Oberschaeffolsheim, 16 octobre 2014.

Monsieur Philippe VANDENBORRE
Commissaire Enquêteur
Mairie de Wolfisheim
19 rue du Moulin
67 202 WOLFISHEIM

Conc : Voie de Liaison Intercommunale Ouest
Enquête publique sur le projet de VLIO-

Monsieur le commissaire enquêteur,

L'association ARBRES a pour vocation principale la protection du Ried de la Bruche. Nous sommes donc très vigilants sur la partie du projet qui passe dans les zones humides (PERI).

Concernant les projets routiers nous sommes réticents à toute nouvelle infrastructure à l'exception des contournements de village permettant réellement de soulager le trafic interne à l'exemple du COW (Contournement Ober-Wolfi) ; ce qui est le cas pour le présent projet.

Dans notre approche sur les déplacements urbains, la question est de savoir comment passer du ***« tout voiture individuelle »*** (qui est actuellement encore à peu près vivable en dehors des heures de pointe) au ***« système mixte transport en commun-voiture individuelle ».*** Nous préconisons un fort développement des transports en communs sur notre secteur, avec création de plates formes multimodales, en cohérence avec le PDU de la CUS à l'horizon 2025.

Cette nouvelle version de la VLIO sud est en nette progression par rapport au projet antérieur: impact minimisé sur les zones humides, bonne réutilisation de la route départementale n°63, aménagement en boulevard urbain, vitesse limitée....

Par contre nous restons opposés à la mise œuvre de la branche Est venant de Lingolsheim.

Quelle sera encore la place de l'agriculture périurbaine si souvent louée par nos élus (orientations de la CUS pour promouvoir une agriculture biologique et raccourcir les circuits d'accès des produits aux marchés locaux) ?

Cette VLIO, trop routière avec des transports en commun hypothétiques, risque fort d'être totalement saturée aux heures de pointe, peu après sa mise en service.

Trafic local / Trafic de transit

Selon le dossier présenté à cette enquête, *«La mise en service de l'ensemble de la VLIO à l'horizon 2020 devrait permettre un soulagement important de l'ensemble des traversées de communes et des radiales»*.
Nous craignons néanmoins une augmentation du trafic des véhicules en provenance du sud :

- La nouvelle branche Est de Lingolsheim (8000 véhicules/j en 2020)
- L'entreprise de fret camions implantée en ZAC Joffre à Holtzheim (les camions de cette entreprise sont actuellement interdits sur la D63 par l'arrêté municipal de Wolfisheim, arrêté qui s'applique également à tous les autres camions de la zone
- Cette zone agro-alimentaire amenée à se développer rapidement sur env. 2 ha supplémentaires, dès que la VLIO sera opérationnelle.
- La future Rocade Sud reliant le Pont Pflimlin à l'aéroport.

L'étude présentée se base sur des prévisions sans GCO. Si l'état décidait de mettre en place le GCO ce serait 14000 véhicules /jour supplémentaires qui arriveraient sur l'échangeur de l'A351 qui serait immédiatement saturé.

Transports en commun / Inter-modalité./développement urbain

Encourager le transport en commun et l'inter-modalité est une priorité: alors il faut plutôt choisir les variantes 4 et 7 plus attractives sur le choix de l'échangeur, avec un accès direct au parking P+R depuis la VLIO ou la RN4, à la place de la solution choisie N°1 certes moins chère mais moins adaptée à l'inter-modalité.

Force est de constater que l'ouest de la CUS est trop faiblement équipée en transports en commun ; et que le seul apport positif de ce projet est la possibilité de création de plates-formes multimodales.

Où sera situé est le terminus du TRAM venant de Koenigshoffen par l'ex- RN4 : le long de la VLIO coté Eckbolsheim ou va-t-il croiser la VLIO pour se rapprocher du centre de Wolfisheim ?

Nous pensons qu'il faudrait créer 2 plates formes: une vers l'arrivée du COW avec accès au TRAM et aux BUS du réseau 67 et une autre plate forme vers la VLIO/A351 avec accès au TSPO, au TRAM.

Les lignes urbaines de la SNCF sont sous-utilisées par les habitants du secteur VLIO. Nous pensons qu'il faudrait développer des NAVETTES, depuis les plateformes citées ci-dessus, permettant aux usagers d'aller vers les gares proches d'Entzheim et/ou Lingolsheim. Ceci aurait de plus l'avantage de soulager l'A351 .

Sans attendre la mis en place de cette VLIO il faut d'ores et déjà augmenter le cadencement et le nombre d'arrêts des lignes du réseau 67.

Nous saluons la création des pistes cyclables qui nous permettrons enfin de nous rendre en toute sécurité à Holtzheim. Nous rappelons que ces pistes ont pour vocation d'offrir un itinéraire de rabattement vers les plateformes modales et qu'elles devront pour cela être en cohérence avec l'existant, voire être complétées par des tronçons sécurisés vers le centre les villages. Sur ce point l'étude est peu précise.
Nous notons également que la VLIO, outre sa fonction primordiale de réduire l'impact de la circulation dans le cœur des villages (argument que nous acceptons volontiers) reste un préalable à une urbanisation importante de la zone Ouest de l'agglomération et à une augmentation des activités de commerce résidentiel.

Eaux superficielles et souterraines

Des zones riches et fragiles du Ried de la Bruche sont atteintes par ce projet:
La branche Est reliant Lingolsheim au nord de Holtzheim sera construite dans une zone inondable : l'élévation de la nouvelle route verra un remblaiement dans cet espace naturel situé dans le PERI de la Bruche. Le risque lié à la création de remblai n'est jamais minime en zone inondable, car au remblai s'additionne l'imperméabilisation des milieux occupés et l'aménagement des abords des 3 ouvrages d'art, au-dessus de la Bruche, du Canal et du Muhlbach.
L'étude d'impact en identifie clairement les possibles conséquences.
La mesure compensatoire de ce remblai est la création d'une zone de déblai sur une surface de 2 ha environ.
Selon les documents d'enquête publique (Partie VI 5,3,3):*« Il est à noter que la zone de déblais de compensation sera aménagée de manière à être restituable aux* agriculteurs conformément aux échanges avec la *Chambre d'Agriculture. »*
Nous aimerions connaitre la nature de ces échanges et savoir ce que deviendra cette zone de compensation en termes d'agriculture. L'aménagement foncier prévoit-il de préserver cette zone-tampon et de quelle manière?
Il s'agit pour nous d'une zone à fort potentiel environnemental, qui pourrait par exemple servir de prairie à fauches tardives, ou de cultures intéressantes pour la reconquête de territoire pour le Grand Hamster. La maïsiculture serait en ce sens le pire des usages fait pour ces terrains.
Le maraichage est une autre alternative au maïs car elle permet en outre le développement du commerce de proximité.

Aménagement foncier, agricole et forestier

D'après l'étude, seule la branche Est du projet VLIO est concernée par cet aménagement foncier, agricole et forestier. On peut lire également que:
«Les enjeux liées à un éventuel réaménagement foncier lié à la VLIO sont relativement faibles puisque le seul secteur potentiellement concerné est dépourvu d'enjeu écologique significatif »

L'ensemble du projet détruira une surface de 0,44 ha de zones humides dont les mesures de compensation proposées sont :

- la création de mares et de prairies sur une superficie de 0,88 ha
- des mesures de lutte biologique sur des sites de saulaies à saules blanc et saulaies à aulnes sur 3,37 ha
- la destruction de renouée du japon sur 0,02 ha.

Nous contestons ceci comme les autres associations de la nature, s'agissant tout de même d'une zone inondable : sa destruction doit donner lieu à des mesures compensatoires clairement définies.
Nous souhaitons être consultés et informés lors des AFAF au travers des PQPN.

La fragmentation des espaces

L'implantation de divers passages petite faune (PPF) ainsi que les buses d'évacuation des eaux de crues vers le Sud à tous les 100 mètres permet effectivement de pallier aux effets néfastes de la fragmentation des espaces.
Le PPF au rond-point N°2 semble trop long comme passage sécurisé pour la petite faune : il faudrait revoir son aménagement à proximité avec une longueur minimum

Faune et Flore

Arbres suit les recommandations d'Alsace-Nature

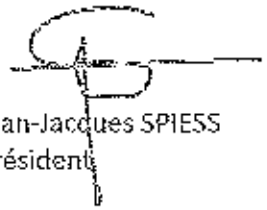
Autres pollutions en phase d'exploitation

Nous saluons tous les moyens techniques (décanteurs, déshuileurs...) pour assurer l'évacuation des eaux usées, notamment au sud du canal, afin de minimiser l'impact de pollution dans les eaux souterraines ou s'écoulant en surface.

CONCLUSION

En conclusion nous pensons que ce projet est nettement meilleur que le projet 2006.
Nous restons cependant opposés à la construction de la branche EST
Ce projet est certes utile à court terme, en ce sens qu'il soulage fortement le trafic à l'intérieur du village de Wolfisheim, mais il ne résout pas la saturation de la circulation aux heures de pointes.
Pour cela il faut s'occuper plus sérieusement des Transport en commun, afin de sortir progressivement du « tout voiture individuelle ».

Vous remerciant de bien vouloir prendre en compte nos observations et espérant que des réponses seront apportées à nos questionnements, nous vous prions de croire, Monsieur le Commissaire Enquêteur, en l'assurance de notre considération distinguée.

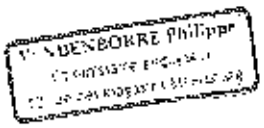


Jean-Jacques SPIESS
Président

PIECES JOINTES n° 7

Lettre n°7

Eckbolsheim le 8 / 10 /2014



lettre n°4
le - 11/10
remise
Eckbolsheim -

La - V L I O - pour quand ? Dans trois ans ou faut 'il encore attendre dix ans ? Pour pallier la saturation du trafic local

Notre maire d'Eckbolsheim a déjà anticipé en mettant la rue d'Oberhausbergen en sens unique et laisser aux automobilistes la voie la plus rapide pour rejoindre l'autoroute en passant par les lotissements sans respecter la vitesse et les habitants avec en plus le bruit et la pollution !

Nous avons acheté nos maisons et appartements dans un lotissement et non le long d'une route principale !

Nous demandons depuis deux ans rue de la Chênaie une signalisation de vitesse, un marquage au sol – zone 30 – sans suite il n'y a jamais eu de contrôle de vitesse !

Les mots du maire « je suis et resterai le maire de tous les habitants avec la ferme intention d'être à l'écoute de chacun, de vouloir préserver l'esprit de notre village au cœur d'une agglomération en mouvement, Je suis pour l'apaisement de la circulation dans les quartiers pour gagner en calme et en sécurité » et de souligner avec fierté le bilan de M. DUPONT)

Toute la CUS est engorgée du matin au soir, en l'absence de la - V L I O - et de la - G C O – Strasbourg va continuer à se dégrader.

Metz Michel 26 rue de la Chênaie Eckbolsheim

PIECES JOINTES n° 7

Lettre n°8

Le vendredi 10/10/14

Association WPA (Wolfisheim, un projet pour l'avenir)
21 rue des jardins 67202 WOLFISHEIM
Tél : 06 67 79 97 63
Mail : hilaire.dominique@gmail.com

lettre n° 8

reçue le

VANDENBORRE Philippe
Commissaire enquêteur
10 rue des magasins Strasbourg

A Monsieur le Commissaire Enquêteur.

L'association WPA (Wolfisheim, un projet pour l'avenir) a réuni ses adhérents le jeudi 9 octobre pour débattre de l'utilité publique du projet de VLIO.

WPA se déclare favorable à la réalisation de la VLIO sous les réserves et observations ci après.

1ère réserve: la VLIO, qui comporte un tronçon traité en boulevard urbain, doit être interdite à la circulation des poids lourds (>3,5t) n'ayant pas pour origine ou destination une des communes traversées. La RD63 (rue du Moulin, rue des Seigneurs, rue d'Oberhausbergen) doit rester interdite aux PL sauf desserte de Wolfisheim.

2ème réserve: des merlons antibruit provisoires constitués par les produits de décapage et les déblais du chantier sont prévus à l'est du tracé pour protéger la zone urbaine d'Eckbolsheim; WPA réclame que la totalité des produits de décapage et des déblais des 7,2 km du chantier soient utilisés pour constituer des merlons antibruit (provisoires ou non) à proximité des secteurs habités de Wolfisheim, notamment pour protéger le quartier Horizon (au nord de la RD45) et les secteurs situés ente les RD45 et RD545 et au sud de la RD545.

1ère observation: le dossier ne présente pas clairement les échanges de circulation entre la A351 et la VLIO, ni la compatibilité avec les projets de transport en commun de la CUS et du Conseil Général.

2ème observation:

- le flux de circulation en provenance de la RD1004 (en venant d'Ittenheim) voulant rejoindre la VLIO va augmenter le trafic actuellement très chargé sur la route de Paris (devant le SDIS), le rond point MacDo (ex RN4-RD63) et le carrefour 8 :VLIO et l'ex RN4 (route de Wasselonne). De ce fait WPA demande des garanties afin d'éviter les embouteillages qui en résulteraient.

- Il est nécessaire d'envisager la création d'une station commune aux projets de TSPO (Transport en Site Propre de l'Ouest Wasselonne-Strasbourg)) et de TCR (Transport en Commun de Rocade), les lignes de bus existantes 204 et 209 et le prolongement futur tram D vers Wolfisheim des Poteries près du carrefour VLIO-exRN4, desservie par les pistes cyclables et des trottoirs.
- de même, il est indispensable de créer un parking relais de dissuasion facilement accessible de la VLIO et de l'A351 au droit de cette station
- il est impératif de fixer le tracé du TCR dans l'emprise de la VLIO et non à l'écart de celle-ci.
- il est indispensable d'envisager la poursuite éventuelle du prolongement du tram D à la fois vers le rond point MacDo et vers le centre du village au Boeuf Rouge
- Le rétrécissement de la VLIO de 2x2 voies en 2x1 voies après le carrefour n°6 en direction de Holtzheim va obligatoirement occasionner des embouteillages aux heures de pointes. Il convient selon nous de prévenir ce risque.

3ème observation: si la section sud de la VLIO est réalisée en plusieurs tranches, nous demandons à ce que la partie entre la RD45 et la A351 soit réalisée prioritairement afin d'éviter que le trafic venant d'Eckbolsheim vers l'autoroute ne transite pas par le quartier Horizon ou la rue d'Oberhausbergen de Wolfisheim.

4ème observation:

-les maisons situées en bordure de la Bruche au sud du village (au niveau de l'ouvrage OA1) seront encore un peu plus séparées du village par la VLIO et son fort trafic: est il possible que la piste cyclable soit aménagée aussi comme chemin piéton via le carrefour n°5 afin d'en faciliter leur accès?
- La piste cyclable du chemin des Forts coupe la VLIO branche sud se dirigeant vers Lingolsheim à 100 m environ du rond point n°3. Pourquoi ne pas la brancher directement sur le rond point pour en sécuriser la traversée?

Dominique HILAIRE
Président de l'association WPA
(Wolfisheim, un projet pour l'avenir)

PIECES JOINTES n° 7

Lettre n°9

A.I.D.E. Eckbolsheim et Wolfisheim
Association des Intéressés par la Défense de l'Environnement
50, rue des Jardins - 67202 Wolfisheim
☎ 03 69 26 29 85 - 06 63 36 15 49

Le 8 octobre 2014

LAR Lettre n° 9 Ec

règne fa

M. Le Commissaire Enquêteur
Philippe VANDENBORRE
10, rue des Magasins
67000 STRASBOURG

L.R. avec A.R.

OBJET : DUP de la VLIO du 15/9/2014 au 17/10/2014

Monsieur Le Commissaire Enquêteur,

Nous venons de prendre connaissance de la 2ième demande de DUP concernant la Déclaration d'Utilité Publique de la Voie de Liaison Intercommunale Ouest (VLIO). Notre association existe depuis 1990 et nous représentions près de 450 personnes qui se sont mobilisées contre cette VLIO en 2004 sur Eckbolsheim et Wolfisheim.

Les communes touchées par une circulation intense ont naturellement demandé un contournement de leurs communes pour éviter les nuisances engendrées par cette circulation. Sauf erreur de notre part ils n'ont pas demandé un petit contournement de Strasbourg ni une route à très grande circulation (estimé à plus de 24 000 véhicules) et qu'on appelle aujourd'hui « boulevard urbain ».

En ce qui concerne Eckbolsheim et Wolfisheim une petite déviation des routes départementales RD 63 (environ 7 à 8000 véhicules par jour) et RD 445 (supérieur à 10 000 véhicules par jour) se rejoignant entre Eckbolsheim et Wolfisheim aurait largement fait l'affaire pour soulager l'intérieur des communes et permettre une bonne circulation du transit routier tout en permettant l'urbanisation de la petite zone non urbanisée entre Eckbolsheim et Wolfisheim. Une grande partie de la circulation sur la RD445 veut rejoindre Strasbourg par l'A351 et non se rendre dans le nord de l'agglomération.

Le projet VLIO tel qu'il est soutenu par la CUS et Le Conseil Général du Bas-Rhin comporte plusieurs inconvénients et pose beaucoup de problèmes.

1 - Le tracé

Le dernier tracé présenté aux communes (empruntant la RD 663 entre Wolfisheim et Oberhausbergen) contournerait la future zone à urbaniser entre Wolfisheim, Oberhausbergen, Hautepierre et Eckbolsheim. Ce tracé ne passerai pas dans la future zone urbaine et ne délesterai pas cette future zone d'habitations.

Par conséquent cette VLIO deviendrai un véritable contournement de Strasbourg en relation avec la rocade sud dont la D.U.P. a été effectuée en 2004. Cette rocade de 2x2 voies relie la route arrivant à Geispolsheim et venant du pont Pflimlin à l'autoroute qui mène à l'aéroport et au rond point de Holtzheim. Cela engendrerait un transit important de camions venant ou allant en Allemagne (de

3000 à 5000 camions) qui se sentant bloqué sur l'A35 prendraient la VLIO en espérant gagner du temps. Dans les documents présentés on parle déjà de rocade ouest donc de bretelle d'autoroute donc d'autoroute.

Le Plan de Déplacement Urbain (PDU) prévoit un déclassement de l'A35 et une réduction de la circulation sur cette autoroute de 30%. La tentation de faire passer ces 30% sur la VLIO sera importante surtout si les capacités et nombres de voies le permettent. La VLIO ne doit se faire qu'avec un GCO (grand contournement ouest) qui permettrait de prendre en charge une très grande partie des poids lourds. L'analyse des opposants au CGO indiquant que 7 à 10% prendraient le CGO oublie de préciser que ces 10% représentent près de 20 000 véhicules et que la majorité serait des poids lourds.

Nous rappelons que la D.U.P. de cette VLIO a déjà été annulé en 2004 et le tracé aurait du disparaître des Plan d'Occupation des Sols (POS-PLU) de nos communes ce qui n'a pas été le cas. Pour passer en force, nos élus présentent une VLIO avec 2 D.U.P. (partie Sud et peut-être partie Nord ?) ce qui est contraire, sauf erreur de notre part, à la loi.

Nous ne savons toujours pas, par ou passe le tracé nord, et si cela sera un petit contournement de Strasbourg ou si cela sera une vraie voie de liaison inter quartier. La dimension extravagante du projet nous incite au scepticisme et à la plus grande prudence. Le projet doit être présenté en entier à la population et non tronqué.

Pour ces motifs notre association demande le retrait pur et simple de cette D.U.P. Notre association restera dans l'attente d'un tracé complet.

2 - Le Coût.

Le coût estimé pour la partie sud du tracé entre le rond point de Holtzheim et l'A355 entre Eckbolsheim et Wolfisheim a été estimé dans un premier temps à 64 millions d'euros et présenté aujourd'hui à 46 millions d'euros pour environ 6 km de route. Nous ne comprenons pas cette réduction de 64 à 46 millions d'euros sauf à comprendre que le pont initial passant sur le Mühlbach a été remplacé par 2 ou 3 buses. Soit près de 9 millions par km soit le double de la mise en place d'un km de TRAM en zone non urbaine. C'est une gabegie monstrueuse.
De plus le tracé non connu de la partie Nord n'a pas encore été chiffré car aucun plan définitif n'a été montré aux communes concernées.

Cette VLIO deviendra une des routes les plus chères de France.

Notre association demande une ré-étude pour un projet moins gigantesque et moins coûteux.

3- Les transports en commun

Un transport en commun n'est jamais rentable mais il n'est utile que s'il passe dans des zones très habitées, ce qui ne sera pas le cas entre Eckbolsheim et Wolfisheim. En effet la distance séparant ces 2 communes va de 200 à 400 mètres.

L'emprise de la VLIO de 50 mètres sera consacrée à une route de 2x2 voies (future autoroute ?) plus une 2x1 voies en site propre pour les transports doux, plus une voie pour la piste cyclable. C'est très rare de voir une piste cyclable à coté d'une rocade. Généralement ce n'est pas très convivial.

Pourquoi un tel projet pour une zone si petite ? Dans les projets présentés auparavant, le bus à haut niveau de service passait par Eckbolsheim et ne longeait pas la VLIO. Nous ne pensons pas aujourd'hui qu'il y aura un bus entre Eckbolsheim et Wolfisheim car il n'y aura pas assez d'usagers surtout pour relier le Mühlbach à la bretelle A351 dans la D.U.P. présentée.

Le projet VLIO présente une route qui sera la plus large et la plus chère de la Communauté Urbaine de Strasbourg et des environs. Pourquoi un si grand projet alors que la mode est de restreindre les routes dans toutes les agglomérations pour améliorer le bien-être des riverains.

La VLIO, dans sa partie nord (?) devrai contourner zone d'activité E puissance 3 de Schiltigheim-Bischheim. Nous rappelons que le BHNS passe au milieu de cette zone et non sur la VLIO. Même cette voie qui est un boulevard urbain a été réduite pour passer de 2x2 voies à 2x1 voie avec, au milieu, le BHNS en site propre. Pourquoi prévoir 2x1 voies pour des modes de déplacements doux sur la VLIO alors que le bus n'y passera pas. Ne refaisons pas les erreurs du passé !

Notre association demande donc que le projet soit revu à des dimensions raisonnables en une 2x2 voies uniques qui pourraient, s'il a lieu, supporter le passage d'un bus. Une route de 2x2 voies ne devrait être réalisée que dans les zones à densité urbaine importante de part et d'autre de cette route. Une piste cyclable en site propre de 2,5m à double sens de circulation pourrait longer cette VLIO. Cette réduction dans une limite raisonnable pourrait ainsi réduire l'impact très négatif de la VLIO.

4 - L'environnement

Le transport routier génère des nuisances de toutes natures. L'engagement des services de l'état dans la voie du grenelle de l'environnement n'est pas compatible avec ce petit contournement de Strasbourg passant près des zones habitées et créant des gaz a effet de serre permettant le réchauffement climatique. Une préférence naturelle devrait être donnée aux transports en commun. Nous rappelons que le budget du projet VLIO partie sud permettrait de créer près de 9 km de tram.

Les vents prédominants venant de l'ouest ramènent ces pollutions sur les quartiers de nos villages, d'Eckbolsheim, de Hautepierre, et de Koenigshoffen et mettent en péril la santé publique.

3-1 La Bruche et le Mühlbach

La RD 63 est submersible et permettait aux crues décennales et centennales de s'étendre et de minimiser les dangers potentiels du coté de la Bruche et du coté du Mühlbach. La VLIO ne permettra plus à l'eau de s'écouler rapidement en s'étendant. Rappelons que toutes les grandes catastrophes en France sont dues à des crues rapides et à des barrages naturels qui se sont formés rapidement. Les ponts sont autant d'obstacles naturels à l'écoulement des eaux.

En cas de crue de la Bruche, pour éviter que certains quartiers de Holtzheim et de Strasbourg ne soient sous l'eau, on augmentera le débit du canal de la Bruche. Cela entraînera une augmentation des niveaux des Mühlbachs car la gestion des batardeaux du canal n'est pas prévue. Sur Wolfisheim cela entraînera des débordements du Mühlbach. La VLIO pour une partie de son parcours ne permettrait plus à l'eau de s'étendre dans la zone des pâturages sud et est de Wolfisheim car elle ferait barrage naturel. Cela représente un grand danger pour tous les riverains du Mühlbach.

D'ici 20 à 30 ans, le climat prévu en Alsace sera celui de la région PACA actuellement. On ne précise pas si le nombre d'alertes orange ou rouge pour pluies et inondations serait également en hausse. Ne créons pas des situations que nous ne pourrons plus maîtriser.

Notre association demande donc que la VLIO soit entièrement submersible sur la partie RD 63 et dans la zone naturelle du Mühlbach. Si cela n'est pas possible nous demandons à ce que le nombre de buses, avec des seuils en béton, soit largement augmenté et nous demandons également la prise en charge de la gestion du batardeau sur le canal de la Bruche en améliorant le système actuel (qui n'est qu'un ouvrage en planches superposées) par un système automatique.

3-2 Le bruit

Les études effectuées ainsi que la mise en place de protection prévue contre le bruit dans certaine partie habitée montre déjà les nuisances sonores prévues de la VLIO. Nous pensons que l'estimation du bruit n'a été effectuée qu'avec une circulation de véhicules légers et non avec une circulation importante de poids lourds (voir point2).
Une protection n'est envisagée que sur le côté est d'Eckbolsheim.
La zone verte du Mühlbach fonctionne comme une caisse de résonnance, chaque bruit se répercute rapidement et de grandes nuisances sonores sont à craindre pour tous les habitants de Wolfisheim.

Notre association demande à ce que tous les riverains à l'est et au sud de Wolfisheim soient protégés. Cette protection pourrait être, par exemple, un merlon en terre végétale entre Eckbolsheim et Wolfisheim, (il y aura assez de terre végétale lors du creusement et décapage de la VLIO) et un mur antibruit pour les parties surélevées et ponts ou on ne pourra installer de merlon.

3-3 Les puits de captage

La D.U.P. de 2004 a été annulé, il nous semble, pour un motif de passage près du périmètre rapproché du puits de captage d'eau d'Oberhausbergen. C'est en grande partie pour cela que la D.U.P. de la VLIO ne prévoit que la partie sud pour éviter une seconde annulation et cela permettra de choisir par la suite un autre itinéraire.

La CUS avait prévu la mise en place d'un puits de captage sur la commune de Wolfisheim en 2004-2005 qui aurait du fournir près de 10% de l'eau de Strasbourg. Cette construction a été différée en attente de la construction de la VLIO. En effet le tracé longeant le périmètre rapproché aurait été incompatible avec un puits de captage si proche.

3-4 Zones vertes.

Cette VLIO passe dans la coulée verte d'agglomération du Mühlbach et de la Bruche prévue depuis de longue année par la CUS. Ces zones auraient dû être protégés mais ne l'ont pas été car il fallait un contournement de Strasbourg. Le modèle économique l'a emporté sur le volet écologique.

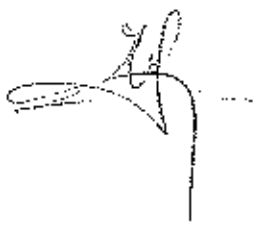
5 – La méthode

Elle est pour le moins contestable et contraire à la loi. On n'effectue pas la réalisation d'un si grand projet en faisant des petites DUP successives pour éviter les petits tracas. C'est pour cela que notre association demande impérativement l'annulation pure et simple de cette D.U.P. en attente de la D.U.P. complète.

Malgré cette demande, nous vous serions gré d'analyser et de prendre en compte tous les autres points cités ci-dessus.

Nous restons naturellement à votre disposition pour tous renseignements complémentaires.
Dans cette attente, nous vous prions d'agréer, Monsieur Le Commissaire, nos plus cordiales salutations.

Pour l'association.



PIECES JOINTES n° 7

Lettre n°10

Le Président

lettre n° 10
remise en
le 17/10/2014.

VANDENBORRE Philippe
Commissaire enquêteur
10 rue des Magasins Strasbourg

Strasbourg, le 17 OCT. 2014

Monsieur,

Par la présente, nous souhaitons vous faire part de la position de la Communauté urbaine de Strasbourg sur le projet d'infrastructure multimodale de la Voie de liaison intercommunale Ouest (V.L.I.O.) dont la section Sud est actuellement soumise à l'enquête publique.

En préambule, nous voudrions rappeler qu'en matière de transports et de déplacements, le caractère « durable » d'un projet ne saurait s'analyser de manière isolée. La VLIO fait partie intégrante du schéma multimodal d'infrastructures figurant au Schéma de cohérence territoriale de la région urbaine de Strasbourg (S.C.O.T.E.R.S.) ainsi qu'au Plan de déplacements urbains (P.D.U.) dont les orientations fondamentales prévoient :

- de compléter le maillage du réseau de voiries principales en construisant des artères de contournement ;
- de promouvoir l'usage des transports collectifs pour les trajets radiaux d'accès au centre ville élargi de l'agglomération et de développer les liaisons de « périphérie à périphérie » ;
- de faciliter l'intermodalité.

C'est donc sur la base de cette approche multimodale des déplacements que la Communauté urbaine a collaboré avec le Département du Bas-Rhin permettant ainsi de faire évoluer le « projet initial» d'une VLIO routière vers celui d'une infrastructure multimodale et support d'urbanisation.
En effet, de cet objectif initial et unique de contournement routier, le projet VLIO a ainsi évolué pour répondre à de multiples objectifs primordiaux pour le développement urbain et économique de l'agglomération et plus particulièrement sur l'Ouest de son territoire, à savoir :

- réduire le trafic automobile à l'intérieur des communes concernées ;
- améliorer la sécurité et la qualité de vie au sein de ces communes ;
- faciliter les échanges de périphérie à périphérie, notamment en transports collectifs (lignes de « rocade »), entre « SCHILTIGHEIM Ouest et HOLTZHEIM » ;
- relier efficacement entre eux -en voiture et par des transports collectifs performants- les pôles de développement économique existants ou projetés sur « l'Arc Ouest » de l'agglomération : l'Espace européen de l'entreprise (E3) et le Campus Ouest (CNRS) au Nord-Ouest, la « Porte Ouest » sur le secteur ECKBOLSHEIM-Nord / OBERHAUSBERGEN et la zone aéroportuaire (ENTZHEIM – HOLTZHEIM) au Sud-Ouest ;

Ville et Communauté urbaine
1 parc de l'Etoile
67076 Strasbourg Cedex - France
Téléphone : +33 (0)3 88 60 90 90
Courriel : courrier@strasbourg.eu
Site internet : www.strasbourg.eu

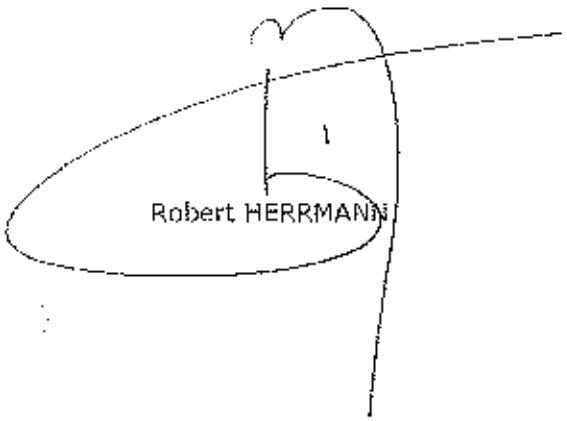
- favoriser l'usage des transports collectifs et l'intermodalité par la création de pôles d'échanges multimodaux, notamment à l'intersection de la VLIO et de l'A351 ;
- favoriser la complémentarité et faciliter les échanges entre le réseau de transports collectifs urbain et le réseau inter urbain, notamment avec le futur « Transport collectif en site propre Ouest » du Département ;
- favoriser les circulations des modes actifs en maillant le réseau existant ;
- structurer l'urbanisation future du secteur « Ouest » dans une perspective de développement durable.

La VLIO constituera donc la « dorsale » d'un territoire amené à se développer sur plusieurs années et pour lequel le fonctionnement et l'articulation avec le reste de l'agglomération sont primordiaux et doivent être anticipés. Ainsi, la réalisation d'un site propre pour les transports collectifs urbains sur une partie de la VLIO a été prise en compte dans les études et le futur échangeur avec l'autoroute A351 sera dimensionné pour l'accueillir.

Pour ces raisons, la Communauté urbaine est favorable à la réalisation de ce projet d'infrastructure multimodale qui s'inscrit pleinement dans une démarche de développement durable et qu'elle soutient financièrement à hauteur de 1/3 du montant global.

Nous espérons, par cette contribution, avoir apporté les éléments utiles, de notre point de vue, à la compréhension des effets positifs de cette infrastructure qui nous paraît indispensable pour un aménagement cohérent et durable du territoire de la Communauté urbaine de Strasbourg.

Nous vous prions d'agréer, Monsieur, l'expression de nos sentiments les meilleures.



MAIRIE D'ECKBOLSHEIM
A L'ATTENTION DE MONSIEUR LE COMMISSAIRE
ENQUETEUR DU PROJET DE LA VLIO
9 RUE DU GENERAL LECLERC
67201 ECKBOLSHEIM

Votre contact : Eric FONTENET - DMT - Déplacements - Tél. - 0368986390 - VSR_1409
Référence : 14-D01821

PIECES JOINTES n° 7

Lettre n°11

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE
DÉPARTEMENT DU BAS-RHIN

Courrier reçu le
09 OCT. 2014
Mairie de Holtzheim

COMMUNE D'ENTZHEIM
55 route de Strasbourg - 67960 ENTZHEIM
Tél. 03 88 68 83 90 - Fax 03 88 68 96 36
E-mail : mairie@entzheim.fr

Entzheim, le 7 octobre 2014

Lettre n° 11
remise au commissaire enquêteur le 17/10

VANDENBORRE Philippe
Commissaire enquêteur
10 rue des magasins Strasbourg

Commission d'Enquête
Enquête Publique VLIO Sud

Objet : enquête publique VLIO Sud

Par la présente, je vous fais part de mes observations dans le cadre de l'enquête publique relative à la section Sud de la Voie de Liaison Intercommunale Ouest qui se déroule du 15 septembre au 17 octobre 2014.

Le tracé de la VLIO prévoit le débouché de sa branche Sud sur le giratoire situé à Holtzheim au carrefour des RD400 et RD222. Une importante proportion du trafic sera ensuite absorbée vers le Sud par la RD400 en 2x2 voies jusqu'à l'échangeur avec l'autoroute A35.

Le dossier d'enquête publique, qui tient compte de la remise en cause du projet de Grand Contournement Ouest qui a été relancé depuis, indique que « Les études ont par ailleurs mis en évidence que sans le GCO, le trafic sur la VLIO n'augmenterait que de 10% ». Ce chiffre, qui n'est déjà pas négligeable, est certainement sous-évalué. En effet, aujourd'hui déjà, en cas de saturation de l'autoroute A35, nous subissons un important trafic de transit. La réalisation de la VLIO va constituer un appel supplémentaire pour la circulation Sud-Nord entre l'échangeur de Duppigheim et l'entrée de la VLIO qui se situe au Nord de notre ban communal.

Le passage par notre commune pour rejoindre la RD400 à partir de l'échangeur de Duppigheim constitue le raccourci parfait pour éviter les encombrements de l'A35 et accéder à cette contournante Sud-Nord que va constituer la VLIO. Le dossier d'enquête publique n'évalue pas le complément de circulation ainsi engendré à sa juste mesure ni l'importance des nuisances que nous allons subir dans cette configuration sans alternative de grand contournement.

Je ne peux donc pas accepter la réalisation de cet équipement sans l'alternative de contournement que constituent le GCO et la liaison VRPV-aéroport qui est stratégique pour de nombreuses raisons.

Cette position est détaillée dans la motion ci-jointe adoptée par le Conseil Municipal d'Entzheim lors de sa séance du 17 juillet 2012 et qui reste toujours d'actualité.

En l'état, je suis donc fermement opposé à la réalisation de cette infrastructure.

Jean HUSSMANN
Maire

Courrier reçu le
09 OCT. 2012
Mairie de Hœnheim

Département
du BAS-RHIN

Arrondissement de

STRASBOURG-CAMPAGNE

Nombre des conseillers élus :
19

Conseillers en fonctions :
19

Conseillers présents :
17

Etaient absents :
2 dont 2 avec pouvoir

COMMUNE D'ENTZHEIM

Extrait du procès-verbal

des délibérations du Conseil Municipal

Séance du 17 juillet 2012
Sous la Présidence de Monsieur Jean HUMANN, Maire

8°- Motion relative à l'abandon du Grand Contournement Ouest et à la desserte routière de l'aéroport

M. Le Maire propose au Conseil Municipal d'adopter la motion suivante :

1) Les conséquences de l'abandon du GCO

La suppression du projet de Grand Contournement Ouest entraîne une situation nouvelle. L'abandon de cet aménagement remet en cause l'équilibre qui était proposé dans le Plan de Déplacements Urbains de la Communauté Urbaine de Strasbourg que le Conseil Municipal d'Entzheim avait approuvé à l'unanimité en date du 21 mars 2012.

Cet équilibre prévoyait l'aménagement du GCO, de la VLIO (Voie de Liaison Intercommunale Ouest) et la restructuration de l'autoroute A35 en boulevard urbain. Ces 3 éléments forment dans ce contexte un ensemble indissociable.

L'aménagement Nord-Sud de la VLIO, sans le GCO, deviendra pour les usagers l'unique alternative à l'A35 pour le contournement de Strasbourg. Bien que certaines études tentent de démontrer le contraire, l'expérience montre que les automobilistes exploitent toutes les issues possibles et imaginables pour atteindre leur but.

Ce principe du vase communiquant qui s'applique aux flux de circulation, Entzheim le vit tous les jours. Lorsque l'autoroute A35 est bloquée, les automobilistes traversent Entzheim pour échapper aux bouchons. Dans ces conditions, la traversée du village restera la solution la plus évidente pour rejoindre la route départementale 400 puis la future VLIO.

Pour la commune d'Entzheim, la VLIO sans le GCO c'est donc encore plus de pollution sonore et de dégradation de la qualité de l'air qui, au niveau de l'A35 et de la RD400 sont déjà très élevées.

L'argumentaire écologiste en faveur de la non-réalisation du GCO est simpliste et naïf. La biodiversité et le hamster se porteraient sans doute mieux avec des mesures compensatoires bien ciblées qu'avec un désert de maïs sans GCO.

Pour ces motifs, le Conseil Municipal d'Entzheim déplore l'abandon du GCO et demande la réalisation de cette infrastructure routière.

2) L'alternative minimale souhaitée : la liaison VRPV – aéroport

Plusieurs documents d'orientation prévoyaient initialement une liaison entre le GCO au niveau du Parc d'Activités de la Plaine de la Bruche de Duppigheim et la route départementale 221 qui dessert l'aéroport de Strasbourg-Entzheim. Cet aménagement routier figure d'ailleurs dans une 1ère version du contrat de territoire de l'agglomération strasbourgeoise signé au début de l'année 2010 par le Conseil Général du Bas-Rhin, la CUS et les communes sous la dénomination « RD221 Liaison Molsheim--GCO--Aéroport ».

L'aménagement d'une liaison routière directe entre la Voie Rapide du Piémont des Vosges et l'aéroport reste toutefois réalisable sans le GCO, et ce depuis l'amorce prévue sur l'échangeur VRPV/A35 créé au Sud de Duppigheim. Cette amorce devenue inutile trouvera alors toute sa justification dans la réalisation de cette liaison.

La création de cette voie permettrait de desservir directement l'aéroport de Strasbourg-Entzheim depuis l'Ouest et de mettre fin au « cul-de-sac » que constitue ce secteur situé aux confins des communes d'Entzheim, de Holtzheim et de Hangenbieten.

Le maintien de ce programme, qui permet de rallier la Voie de Liaison Intercommunale Ouest par la RD221 conditionne le soutien du Conseil Municipal d'Entzheim au projet de VLIO.

Pour ces motifs, le Conseil Municipal d'Entzheim demande l'aménagement de la liaison routière entre l'échangeur VRPV / A35 et la RD221 au niveau du quartier de l'aéroport de Strasbourg-Entzheim.

OUI l'exposé de M. Le Maire,

Après en avoir délibéré, le Conseil Municipal

ADOPTE A L'UNANIMITÉ la présente motion relative à l'abandon du Grand Contournement Ouest et à la desserte routière de l'aéroport

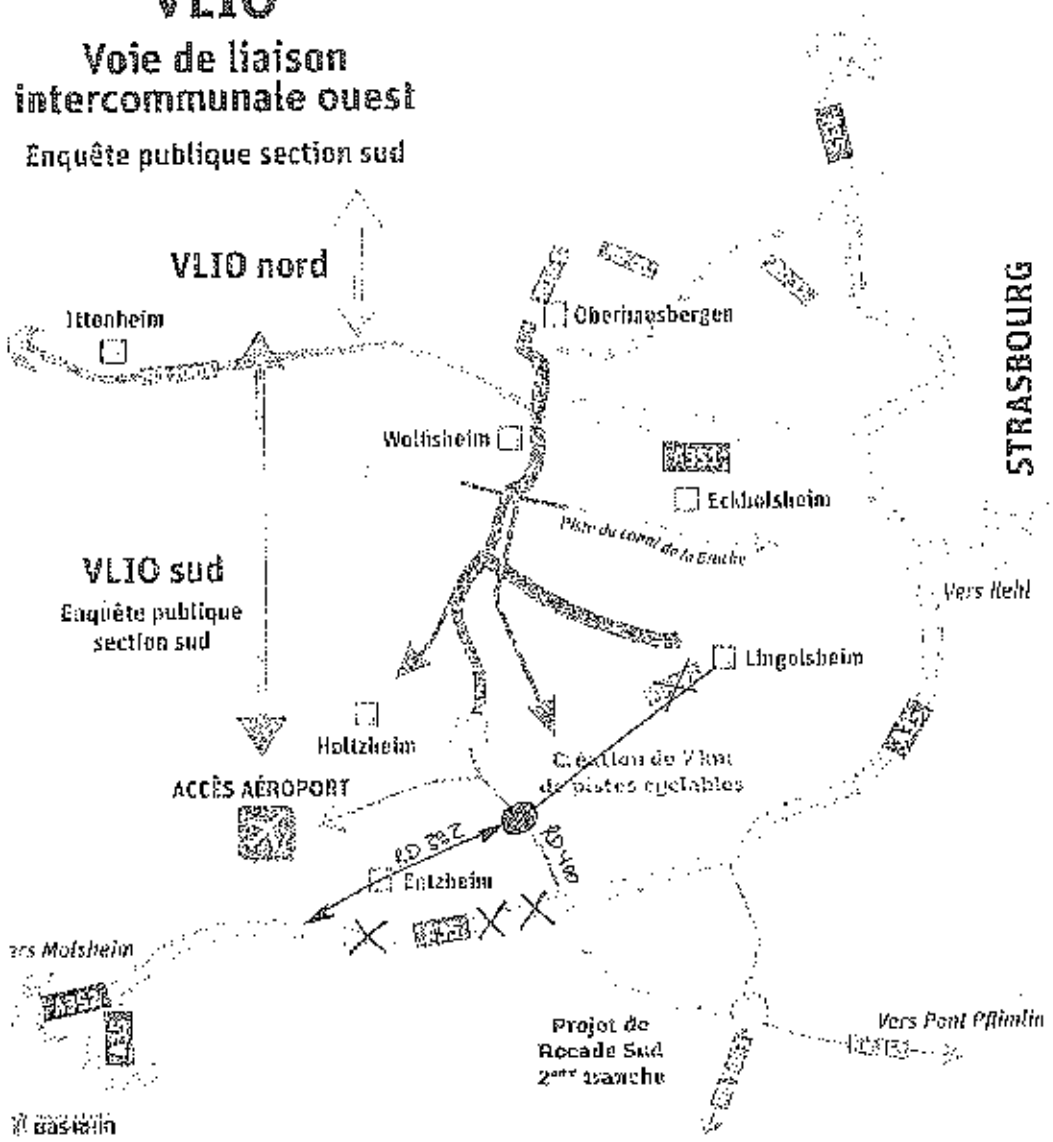
Le Maire
Jean HUMANN

13 OCT. 2014
Mairie de Hollaheim

VLIO

Voie de liaison intercommunale ouest

Enquête publique section sud



PIECES JOINTES n° 7

Lettre n°12

BUFO

ASSOCIATION POUR L'ÉTUDE ET LA PROTECTION DES AMPHIBIENS ET REPTILES D'ALSACE
Siège social : Musée d'histoire naturelle et d'ethnographie, 11 rue de Turenne, 68000 COLMAR

Lettre n°12

remise au Commissaire Enquêteur

VANDENBORRE Philippe
Commissaire enquêteur
10 rue des magasins Strasbourg

10/10/14

Monsieur le Commissaire enquêteur
Mairie d'Eckbolsheim
9 Rue du Général Leclerc
67201 Eckbolsheim

Strasbourg le 14 octobre 2014

Réf : 15-2014-FG
Objet : Enquête publique VLIO

Monsieur le Commissaire enquêteur,

L'association BUFO a pour rôle l'étude et la protection des amphibiens et reptiles d'Alsace. À ce titre, nous avons pris connaissance du dossier de l'enquête publique concernant la VLIO. L'étude d'impact confirme la présence du Crapaud vert (*Bufo viridis*) dans la zone d'étude et identifie par conséquent un impact potentiel pour cet amphibien. Cette espèce protégée[1], rare[2] et menacée représente un fort enjeu patrimonial et bénéficie d'un plan national d'actions décliné au niveau régional.

Le Crapaud vert est une espèce à caractère pionnier qui peut effectuer d'importants déplacements (2km) et ainsi coloniser très rapidement les zones humides nouvellement créées comme les flaques et ornières d'un chantier. Dans ce cas, il existe un fort risque de destruction des adultes, des œufs et des larves. Cet impact potentiel a d'ailleurs été identifié dans l'étude d'impact et des mesures d'évitement sont proposées comme la mise en place de filets de protection. Les mesures décrites dans le dossier indiquent que *"seront posés des filets de protection délimitant le chantier et le giratoire situé à proximité de la gravière de Holtzheim au lieu-dit Stuelmatt (longueur de 1500m)"*. Or la longueur totale du projet routier VLIO sud est de 7 km, il serait donc nécessaire de mettre en place des filets sur l'ensemble du chantier.

Néanmoins, d'après notre expérience, ce dispositif à lui seul reste peu fiable en termes d'efficacité car les filets sont très souvent détériorés par les engins de chantier. Ainsi il est important de compléter ce dispositif par une surveillance accrue du chantier par un écologue. Les mesures d'accompagnement pendant la phase de chantier prévoient : *" Un passage régulier d'un écologue pendant les travaux"*. Nous souhaiterions que ce suivi soit réalisé au minimum deux fois par semaine pendant la période de reproduction de l'espèce (mars-juin). En complément, il est possible de renforcer les pistes de chantier afin d'éviter la création d'ornières en eau.

Lors de la création d'infrastructures de transport il existe un risque important de fragmentation des populations. L'étude d'impact a identifié des ruptures de connectivités sur les populations de Crapaud vert et de Crapaud calamite. Des mesures de réduction sont proposées comme la mise en place de passages à petite faune appropriés pour les amphibiens (fossés collecteurs et tunnels rectangulaires). Néanmoins il est indiqué que *"la solution technique reste à préciser"*. Or ce dispositif doit être étudié minutieusement pour être efficace. Ainsi, il est primordial que les barrières de guidage mesurent au minimum 40 cm de hauteur avec un rebord sur les parties supérieures. Un rebord inférieur doit également être prévu afin de limiter le développement de la végétation et faciliter le déplacement de la petite faune. La distance entre les tunnels doit être comprise entre 50 et 100 mètres. Enfin le dimensionnement des tunnels doit tenir compte de "l'effet tunnel", plus le tunnel est long plus la section devra être large.

1 : Article 2 de l'arrêté ministériel du 19 novembre 2007 fixant la liste des amphibiens et reptiles protégés sur l'ensemble du territoire et les modalités de leur protection.
2 : Liste rouge régionale : en danger

Par la suite, un suivi de la migration des amphibiens doit être réalisés à l'aide de piège photographique pour tester l'efficacité du dispositif. Un entretien annuel des passages à petite faune doit également être effectué avant le printemps. Enfin une analyse génétique pourra éventuellement être mise en place dans dix ans afin d'évaluer l'impact sur la fragmentation des populations.

Les bassins de rétention sont des zones de reproduction très attractives pour le Crapaud vert. Mais ce type de milieu en bordure de route constitue bien souvent un piège mortel. En effet, si les parois sont trop lisses et abrupies les amphibiens ne peuvent ressortir du bassin. Par ailleurs, la présence de métaux lourds et d'hydrocarbures peut impacter de manière importante le développement des œufs et des têtards. Dans le but d'empêcher l'accès aux amphibiens, une mesure décrite dans l'étude d'impact indique que *"les bassins de collecte des eaux pluviales qui seront disposés le long de la route devront être isolés grâce à des grillages à mailles fines"*. Cependant ce dispositif est insuffisant car les amphibiens accèdent aux bassins grâce aux tunnels d'arrivée d'eau. Il est donc nécessaire de compenser cet impact par la création de zones humides favorables à l'espèce à proximité des bassins. Ces aménagements permettront aux crapauds de se reproduire dans une eau moins polluée et déconnectée du système des eaux pluviales de la route.

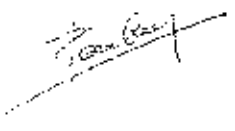
Afin d'obtenir davantage de précisions sur les aménagement énumérés ci-dessus, nous vous invitons à vous référer au "Guide de prise en compte d'espèces animales faisant l'objet d'un Plan régional d'actions dans les projets d'aménagements en Alsace" disponible sur le site Internet de la DREAL (http://www.alsace.developpement-durable.gouv.fr/guide-de-prise-en-compte-d-especes-a1920.html).

Dans le cadre des mesures compensatoires, la création de complexes de mares telles que décrites au § 4.4.4 est une mesure très favorable au Crapaud vert. La description des caractéristiques des mares nous semble adéquate pour accueillir la reproduction de l'espèce : pente douce, variations de profondeurs, imperméabilisation au moyen d'argile, zone refuge. La période d'intervention proposée *" entre octobre et février "* et *" avant le début des travaux"* est également compatible avec la période d'activité de l'espèce. La gestion et l'entretien de ces mares peuvent être en effet confiés au conservatoire des sites alsaciens (CEN Alsace) et l'objectif de conservation d'une espèce à caractère pionnier devra être spécifié. Un suivi des espèces devra également être mise en place afin de vérifier la colonisation des mares par les amphibiens.

Enfin le dossier de l'étude d'impact concerne uniquement la partie sud du projet or il est également important de prendre en compte les impacts cumulés liés à l'aménagement de plusieurs infrastructures. De ce fait, nous souhaiterions pouvoir prendre connaissance des aménagements prévus au nord de l'A35 afin d'obtenir une analyse globale des impacts et mesures mises en place sur l'ensemble de la zone d'étude.

En espérant que vous prendrez en compte nos propositions dans l'avis que vous rendrez, nous nous tenons à votre disposition pour tout renseignement complémentaire et nous vous prions d'agréer, Monsieur le Commissaire enquêteur, l'expression de nos sentiments les meilleurs.

Jean Barbery
Président de l'association BUFO



copie à :
- Mme Charline Boissard (DREAL Alsace)
- Alsace Nature

Siège administratif : 8 rue Adèle Riton 67000 STRASBOURG ☎: 03.88.22.11.76 ✉: bufo@9online.fr

PIECES JOINTES n° 7

Lettre n°13

Marcel PFISTER
EXPERT JUDICIAIRE HONORAIRE
PRES LA COUR D'APPEL DE COLMAR

12, RUE DE WOLFISHEIM
67201 ECKBOLSHEIM
☎ 03 88 78 16 66

Lettre n°13

remise au Commissaire Enq le 17/10/2014

ECKBOLSHEIM, LE 13 octobre 2014

GRANDEMANGE Philippe
Commissaire enquêteur
10 rue des Magasins Strasbourg

Monsieur le Commissaire Enquêteur
Du dossier d'Enquête préalable à la
Déclaration d'Utilité Publique
Concernant la Voie de Liaison
Intercommunale Ouest (VLIO)

Ordonnée selon arrêté préfectoral du
25/7/2014 pour la période du 15/9/2014
au 17/10/2014

Objet : Enquête Publique et mise en comptabilité des documents d'urbanisme d'Eckbolsheim, Holtzheim, Lingolsheim et Wolfisheim, à l'autorisation d'aménagements hydrauliques en vue des acquisitions et travaux nécessaires à la réalisation de la Voie de Liaison Intercommunale Ouest.

Monsieur le Commissaire-Enquêteur,

Après avoir pris connaissance du dossier d'enquête préalable pour la VLIO, permettez-moi de vous soumettre mes observations en vous priant de les consigner dans le dossier précité et de les transmettre aux organismes concernés.

Le dossier en annexe comportant 8 pages expose la problématique de la VLIO en tenant compte de certains éléments dont le dossier d'enquête préalable ne fait pas état.

Annexée à la présente une contre-proposition à la VLIO : la VIP- COW

Je vous prie d'accepter, Monsieur le Commissaire-Enquêteur, l'expression de mes respectueux sentiments.

Marcel Pfister

V.L.I.O
(Voie de liaison intercommunale Ouest)

1 Historique:
Ce projet de route à caractéristiques autoroutières, 2x2 voies, a fait son apparition en 1968.
Il a été incorporé au SDAU de 1973 sous la dénomination « Voie importante » avec une emprise de 50 mètres qui est toujours d'actualité.

Cette étude a été faite avec des plans topographiques réalisés en 1954 par M. Jean DELMET, géomètre-expert à OBERSEEBACH et mise à jour en 1969.

Cette voie s'étalait au travers de zones agricoles et non urbanisées.

Aujourd'hui ce tracé traverse un tissu urbain dense et constitue une contrainte inéluctable pour environ 2500 riverains.

D'importantes contestations à ce projet sont apparues dès 1970, suivies par de nombreuses objections lors de la publication du POS d'Eckbolsheim en 1978.

Par sa séance du 4 mai 1979 le Conseil Municipal d'Eckbolsheim a exprimé le vœu de la suppression de ce projet.

Simultanément les municipalités de ITTENHEIM, WOLFISHEIM, BISCHEIM, OBERHAUSBERGEN et MITTELHAUSBERGEN se sont prononcées contre le projet V.L.I.O. et ont agrée le contre-projet V.L.I.O.-bis devenu V.I.P.(voie intercommunale périphérique).

ACHENHEIM s'est associée à l'opposition de ces communes sans être concernée et a approuvé le contre-projet considérant que la V.L.I.O. apporte des nuisances très importantes à tous sans contre-valeur perceptible.

2 Les dénominations successives:
Au fil des années, cette voie toujours en projet a eu une succession de dénominations comme suit :

- Voie importante
- Voie rapide destinée à la liaison entre les autoroutes 835 et A34
- Voie de liaison Nord-Sud
- 2e rocade Ouest
- VLIO
- RD 400
- à nouveau VLIO
- VLIO Sud
- VLIO Nord

Les communes concernées sont bien reliées entre elles par des routes, il leur manque des contournements pour supprimer l'important trafic de transit.

3 La vocation:

La VLIO est présentée pour soulager le trafic dans les communes concernées, ce qui ne correspond pas à la réalité.

En fait, la VLIO apporte un supplément de trafic et ses 15 croisements dont 9 avec feux et ronds-points du tracé SUD bloquent la circulation dans les agglomérations.

4 Les réunions de concertation:

Des réunions dites de concertation et autres ont eu lieu depuis 1997.
Lors de ces réunions officielles, l'unique projet VLIO a été présenté sans autre alternative.
Les avis négatifs ou les contre-propositions n'ont jamais été pris en considération.

5 L'enquête publique: année 2000

Une enquête publique s'est déroulée du 23 octobre au 1er décembre 2000.

Le rapport de la Commission d'enquête comporte 81 pages et l'avis motivé est sur 31 pages.

Dans l'analyse quantitative, il est dit »le public a manifestement témoigné pour cette enquête un intérêt inhabituel ».

Ce même rapport précise « qu'il s'est avéré nécessaire d'ouvrir 11 registres d'enquête avec 96 feuillets chacun pour Oberhausbergen et Eckbolsheim ce qui est exceptionnel à comparer les 6 ou 7 feuillets des registres habituels. »

En page 29 de ce rapport il est dit » la commission dénombre au total 331 observations, suggestions ou contre-propositions différentes ».

Après étude des documents il a été constaté que 1 835 annotations de particuliers et 23 expressions d'associations dont chacune est comptée pour une voix, ont été inscrites contre le projet VLIO tandis que seules 8 voix étaient pour.

6 La circulation actuelle:

Le trafic pendulaire Ouest-Est et retour de 8 routes départementales en étoile vers Strasbourg ou l'Allemagne se concentre sur Oberschaeffolsheim, Wolfisheim, Eckbolsheim et les 3 Hausbergen, la VLIO ne peut réduire ce trafic qui traverse les communes.

7 Origines du trafic:

Les villages dans un périmètre de 20 km autour de Strasbourg ont au moins doublé leur population entre deux décennies. Des fermes ont été transformées en habitations collectives, des terres agricoles sont devenues des lotissements.

La prédominance agricole à l'Ouest de Strasbourg offre peu de travail aux riverains de ces communes « dortoirs », mari et femme ont souvent leurs emplois à des endroits et à des horaires différents, le tram n'existe plus et ainsi se crée du trafic.

8 Les avis des experts et des administrations:

L'enquête publique du 21 février 2000 au 22 mars 2000 a été fortement contestée par des particuliers et des associations mais aussi par des administrations.

Suite aux requêtes de 3 associations, de 5 particuliers et de la commune d'Oberhausbergen avec son Maire, le Tribunal Administratif de Strasbourg selon jugement du 16 mai 2003 a annulé l'arrêté du 29 novembre 2001 du Préfet du Bas-Rhin ayant déclaré la VLIO d'utilité publique.

Ce jugement n'a fait l'objet d'aucun d'appel, sa décision est exécutoire, il précise : »La Voie de Liaison Intercommunale Ouest de Strasbourg(VLIO) ne pourra être construite tant que le forage d'eau potable d'Oberhausbergen ne sera pas abandonné et les périmètres de protection supprimés. »

Ce même projet VLIO avec sa déclaration d'utilité publique annulée a été relancé par le Conseil Général du Bas-Rhin avec comme partenaire la Communauté Urbaine de Strasbourg.

Le projet a été présenté avec des croquis et des données en grande partie inexploitables, le tracé VLIO reste identique à l'exception de quelques détails modifiés.

La DDASS (Direction Départementale des Affaires Sanitaires et Sociales) a remis à la Préfecture et aux autorités départementales une étude sur 22 pages et 7 plans qui expose son opposition formelle au passage de la VLIO dans les zones de captage des eaux d'Oberhausbergen et de Wolfisheim, le tout basé sur un grand nombre de données techniques, sur l'avis de l'hydrogéologue agrée, désigné par arrêté préfectoral du 3.2.2000 et sur consultation du Conseil Supérieur d'Hygiène Publique de France (C.S.H.P.F).

Ce même rapport parle du nouveau captage de PLOBSHEIM mais les débits en augmentation continue et la grande vulnérabilité qui plane sur le captage du Polygone et sur certains autres ne permettent pas de supprimer le captage d'OBERHAUSBERGEN qui produit 20% d'eau au réseau actuel et il est dit : **»son maintien est capital et son remplacement ne peut être envisagé ».**

Concernant la géomembrane, ce rapport dit : « **la pérennité de la géomembrane sur 20 ou 30 ans n'est pas garantie** » et l'hydrogéologue agrée a spécifié : » **le contrôle de l'efficacité de la géomembrane avec le temps paraît aléatoire** » et plus loin il est dit « **la mise en place de capteurs sous la géomembrane pour vérifier son étanchéité est inutile et inefficace.**

Sur demande de la C.U.S une étude a été réalisée par le **bureau ANTEA** qui dit en page 26/46 du rapport : « **compte-tenu de l'intérêt vital pour la collectivité de ces ouvrages, aucun risque supplémentaire de nature à compromettre la qualité de la nappe alluviale ne peut être accepté.**

Le **Bureau ANTEA** propose en plus des dispositifs de sécurisation de la voie routière D63 jusqu'à HOLTZHEIM en vue de la protection des deux captages futurs de WOLFISHEIM dont

la capacité prévue pour chacun est de 500m3/h soit à terme 2000m3/h pour les deux.
Il est plus facile de modifier un projet sur papier que de transférer une station de captage d'eau avec toutes ses dispositions et annexes pour alimenter 400 000 personnes.

9 La VIP comme alternative:

Le contre-projet à la VLIO, dénommé VIP (Voie Intercommunale Périphérique) ne traverse aucune zone habitée et de ce fait n'apporte aucune nuisance ni gêne tout au long de son tracé entre le pont Pflimmlin, l'aéroport d'Entzheim , Holtzheim, les 3 Hausbergen, le Pont de Bischheim et l'autoroute A4.
La VIP collecte et répartit le trafic pendulaire de 8 routes à l'extérieur des villages concernés (D222, D63, D45, RN4, D228, D41, D166, D31).
Des parkings-relais style DUC D'Alsace peuvent être installés à proximité de ces croisements faisant simultanément office de terminaux des lignes Bus ou Tram qui continueraient à assurer les liaisons entre Strasbourg et sa périphérie.

D'autre part ces parkings serviraient de lieu d'arrêt dans le cadre de covoiturage.

Le tracé VIP est éloigné et sans aucune influence sur la zone de captage des eaux à OBERHAUSBERGEN et sur celle projetée à WOLFISHEIM.

10 COW et VIP:

Le contournement Obershaeffolsheim-Wolfisheim (COW) a été approuvé par les autorités et il est en service depuis 2013.
Le tracé de cette voie et celui de la VIP s'additionnent pour dévier le trafic à l'extérieur des communes de l'Ouest de Strasbourg.
Selon des documents techniques émis le 20.09.2000 par le Conseil Général, pièces A-36 et F-244, le trafic dans Eckbolsheim alors chiffré entre 14 000 et 20 000 véhicules par jour serait réduit à une moyenne de 4 000 véhicules par jour grâce à la VIP.
Seuls les véhicules desservant les habitants, les entreprises ou les administrations circuleraient dans les communes concernées évitant ainsi tout transit par d'autres communes.
Le trafic de transit serait anéanti autorisant ainsi les transports collectifs et les riverains à circuler plus aisément en aller-retour vers les commerces, écoles, lieux de

divertissement tout en respirant un air moins pollué et avec beaucoup moins de bruit.

Il manque au COW une centaine de mètres pour effectuer la liaison avec la nouvelle entrée de la briqueterie Wienenberger à Achenheim qui est prévue et que cette société s'est engagée à financer.
Ainsi les camions de cette briqueterie ne traverseront plus Achenheim ce qui est actuellement gênant pour un nombre de ses habitants.

En réalisant cette petite jonction jusqu'à la zone industrielle de Holtzheim, la VIP-COW relierait la RN4 rue de Wasselonne à Eckbolsheim jusqu'au Pont du Rhin/Pflimmlin.

11 Les nuisances:
La VLIO expose plus de 2 500 personnes à de fortes nuisances sonores et olfactives.
Les aménagements anti-bruit promis et non chiffrés et dont l'efficacité et l'esthétique sont à confirmer n'ont plus lieu d'être avec la VIP.
Les surfaces à l'intérieur des agglomérations qui seraient englouties par la VLIO pourraient ainsi être attribuées à des espaces verts, aires de jeux, parkings ou diverses constructions.

12 Les dépenses:
Selon divers documents, la VLIO demande un investissement total estimé à 62 millions d'Euros auxquels s'ajoutent des postes non chiffrés :
+ nouveau puits de captage avec ses drains, chacun pour environ 30 mètres de profondeur
+ réalisation et modification d'une importante partie des conduites du réseau d'eau potable de la CUS
+ réalisation d'une grande quantité de dispositifs anti-bruit, la liste n'étant pas exhaustive.

A titre d'information, selon les documents officiels, la zone d'emprunt du forage d'Oberhausbergen est d'une largeur de 3 km avec 400 m de drains sur une profondeur d'environ 30 m.

Les dépenses nécessaires pour la réalisation de la VIP sont estimées à 27 millions d'Euros, le COW qui a coûté environ 6 millions d'Euros serait à déduire (puisque déjà existant), ce qui nous donne une dépense totale de 21 millions à prévoir.

Nous avons donc ainsi fait une grosse économie : le financement à réaliser passe de 62 millions d'Euros pour la VLIO à. 21 millions d'Euros pour la VIP.
En période de crise, l'argument n'est pas inintéressant.

13 Conclusions:

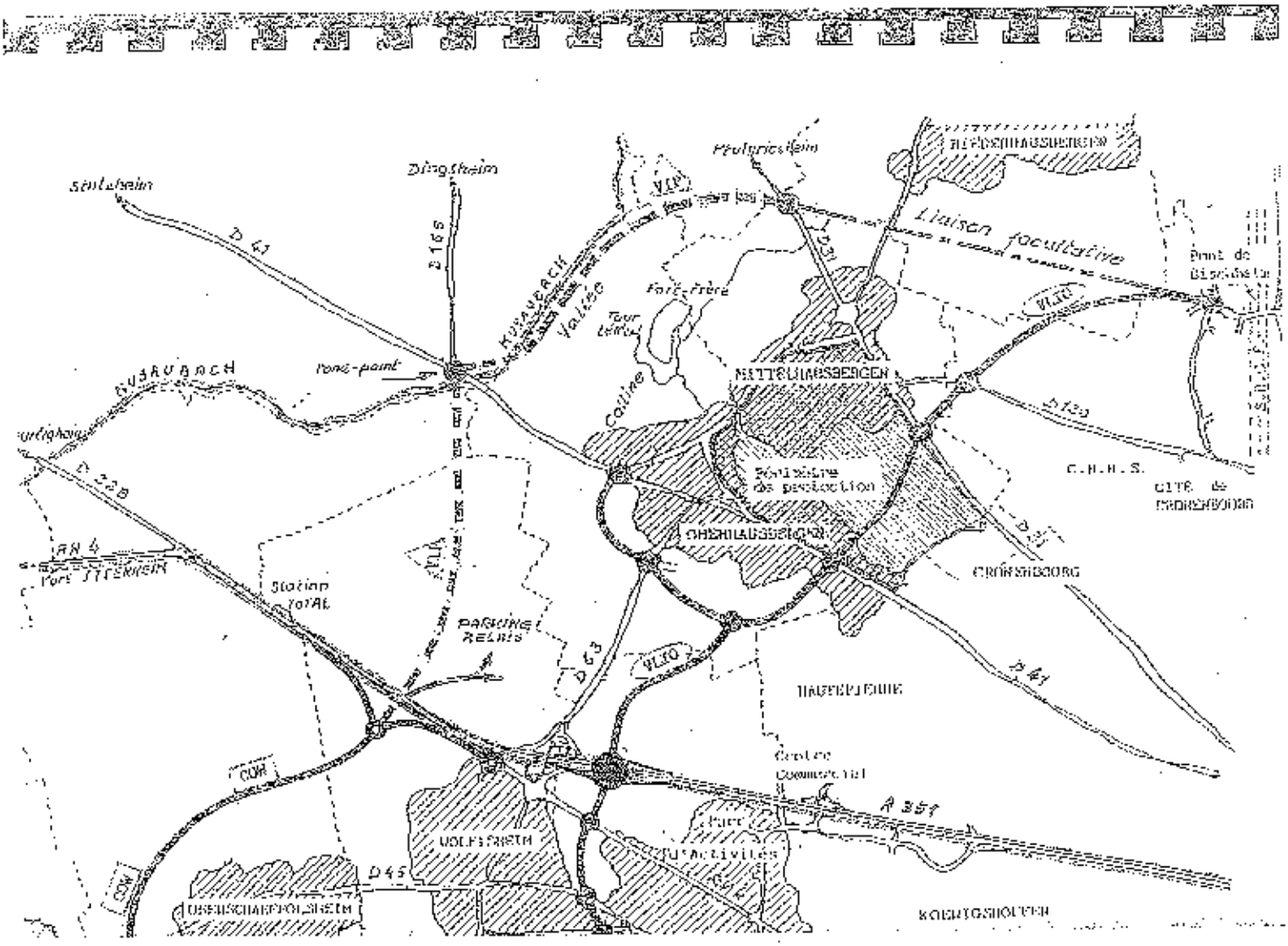
Au nom des communes qui bénéficieraient d'une urbanisation véritablement durable et respectueuse de l'environnement, au nom des finances publiques dont le budget serait considérablement allégé, au nom d'une partie de la population qui ne serait plus concernée par les nuisances de la VLIO, je sollicite auprès des responsables de ce projet la réalisation au-moins d'une étude en alternative adaptée aux situations actuelles avec des données crédibles.
Je sollicite aussi une analyse comparative basée sur des valeurs techniques et sérieuses entre les projets VLIO et VIP-COW.

En dépit des centaines de courriers et des milliers de documents que j'ai communiqués aux différents responsables ainsi qu'aux services concernés, je n'ai jamais obtenu que quelques réponses qui ne traitaient pas le sujet en profondeur.

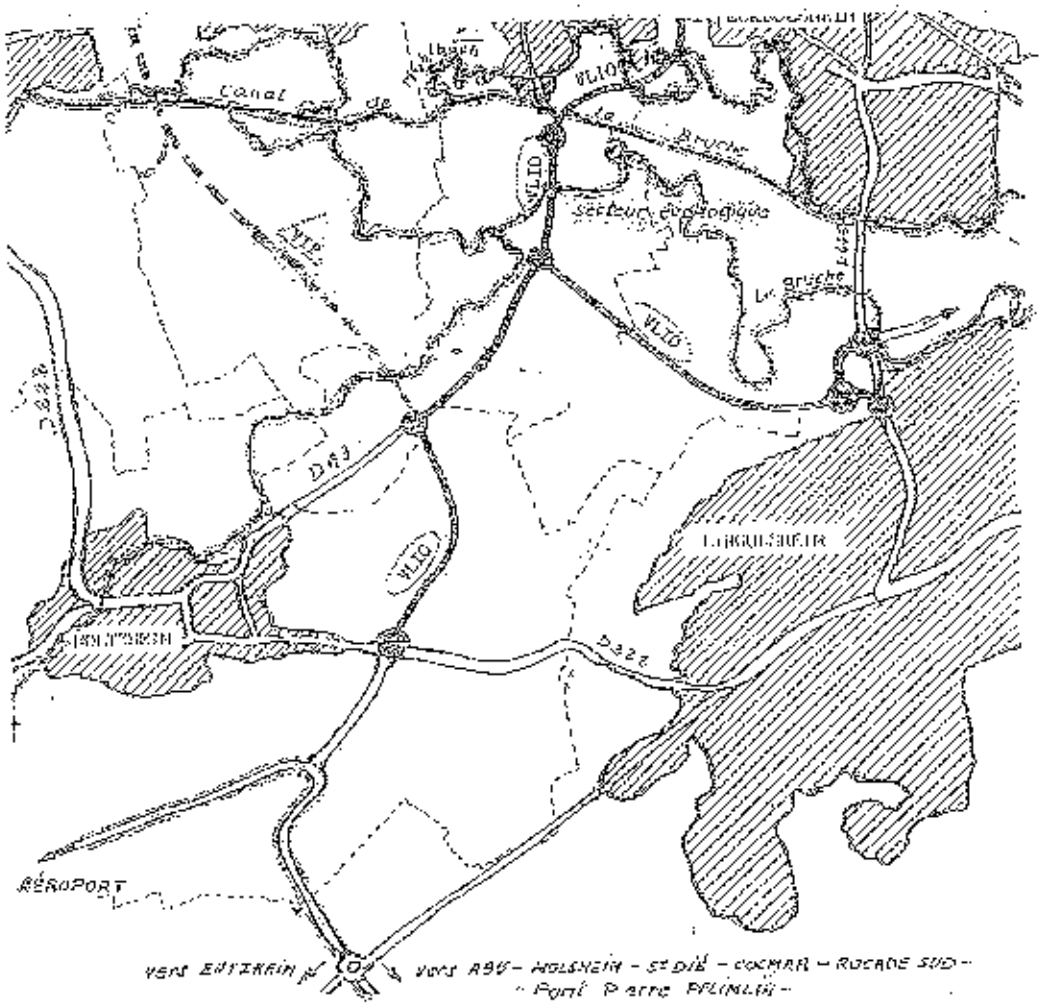
Fait à Eckbolsheim, le 13 octobre 2014

Marcel Pfister
Expert judiciaire honoraire

P.J. : 1 plan CUS Ouest avec tracés VLIO, VIP, COW



Dingsheim
D 41
D 165
Liaison facultative
Fort-Frère
Tour Lentul
Vallée
Colline
MITTELHAUSBERGEN
Périmètre de protection
OBERHAUSBERGEN
GRÜNENBOURG
C.H.H.S.
CITÉ de GRÜNENBOURG
D 31
D 120
D 228
RN 4
Station TOTAL
PARKING RELAIS
D 63
D 41
Centre Commercial
R 351
Parc d'Activités
WOLFISHEIM
D 45
KOENIGSHOFFEN



VLIO VLIO

VOIE DE LIAISON INTER-COMMUNALE OUEST

VIP VIP

VOIE INTER-COMMUNALE PERIPHERIQUE

COW COW

CONTOURNEMENT
OBERSCHAEFFOLSHEIM WOLFISHEIM

PIECES JOINTES n° 7

Lettre n°14

CCI STRASBOURG
ET BAS-RHIN

lettre n° 14
remise au Commissaire
enquêteur

VANDENBORRE Philippe
Commissaire enquêteur
10 rue des magasins Strasbourg

Monsieur Philippe VANDENBORRE
Commissaire enquêteur
Enquête publique Voie de Liaison
Intercommunale Ouest (VLIO)
MAIRIE D'ECKBOLSHEIM
9 Rue du Général Leclerc
67 201 ECKBOLSHEIM

Strasbourg, le 14 octobre 2014

Objet : Enquête publique Voie de Liaison Intercommunale Ouest (VLIO) Sud

Monsieur le Commissaire enquêteur,

La Chambre de Commerce et d'Industrie de Strasbourg et du Bas-Rhin [CCI] a pris connaissance du dossier d'enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique, à la mise en compatibilité des documents d'urbanisme d'Eckbolsheim, Lingolsheim et Wolfisheim et à l'autorisation de réalisation des aménagements hydrauliques lié au dossier de VLIO Sud.

La CCI partage les éléments présentés dans le dossier d'enquête publique qui rappellent l'importance du projet.

L'analyse du dossier nous amène à insister sur les points suivants :

- La VLIO s'inscrit dans le cadre d'un système de transport cohérent et multimodal à l'échelle de l'agglomération, au même titre que le GCO et l'A35. Ces trois infrastructures sont hiérarchisées selon des fonctions distinctes (desserte, transit...), contribuant chacune à la gestion des flux et à l'efficacité de ce système global. La VLIO constitue également un support du développement des transports en commun et des modes alternatifs, qui constituent un pilier pour ce système multimodal de transport. Ainsi, c'est bien l'ensemble de ces composantes en interaction qui permettra un développement économique dynamique et pérenne pour le territoire du Bas-Rhin et l'agglomération strasbourgeoise.

  A ce titre, la Chambre de Commerce et d'Industrie de Strasbourg et du Bas-Rhin invite le maître d'ouvrage à rappeler la confirmation par l'Etat du GCO.

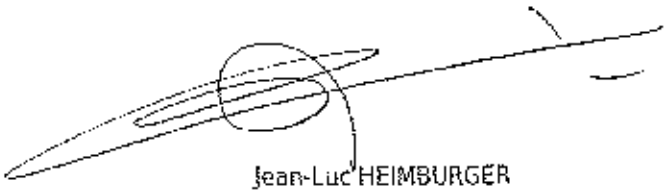
- La VLIO desservira la Zone d'Aménagement Concerté [ZAC] « Porte Ouest » consacrée, dans le cadre du Schéma Directeur Ouest, à l'accueil d'activités économiques. La réalisation de cette infrastructure permettra, d'autant plus qu'elle est préalable à l'urbanisation, d'assurer aux entreprises qui s'implanteront sur ce secteur une accessibilité, une visibilité et donc une attractivité performante.

- Enfin, le projet de VLIO prend opportunément en compte la situation de raréfaction des ressources publiques et des enjeux d'économie du foncier dans la mesure où il utilise des infrastructures existantes (RD 63) sur une partie de son tracé.

10 Place Gutenberg - BP 70012 - 67081 Strasbourg Cedex - France
T. + 33 (0)3 88 75 25 25 - www.strasbourg.cci.fr

Eu égard à ces éléments, la Chambre de Commerce et d'Industrie de Strasbourg et du Bas-Rhin vous demande d'émettre un avis favorable sans réserve au projet de VLIO Sud, en souhaitant que la procédure d'obtention de la DUP liée à la section Nord soit engagée très rapidement.

En vous remerciant par avance de toute l'attention que vous porterez à nos observations, je vous prie d'agréer, Monsieur le Commissaire enquêteur, mes salutations distinguées.



Jean-Luc HEIMBURGER
Président

PIECES JOINTES n° 7

Lettre n°15

Lettre n° 15 remise au commissaire enquêteur

VANDENBORRE Philippe
Commissaire enquêteur
18 rue des magasins Strasbourg

SOCIÉTÉ ALSACIENNE D'ENTOMOLOGIE

Monsieur Le commissaire enquêteur,

Le 16 octobre 2014

Objet : VLIO enquête publique signalement d'espèces protégées d'insectes.

Monsieur le Commissaire enquêteur,

Dans le cadre de l'enquête publique actuellement en cours à propos de la VLIO, nous tenions à vous signaler la présence d'espèces protégées d'insectes dont la présence a été dûment enregistrée sur ou à proximité immédiate du tracé prévisionnel de cette route.

Il s'agit d'une part de localisations supplémentaires de l'Agrion de Mercure (*Coenagrion mercuriale*) sur un des fossés en eau de la commune d'Eckbolsheim. Plusieurs individus ont été observés dans ce milieu de vie favorable.

Par ailleurs, une femelle du Cuivré des marais (*Lycaena dispar*) y a été observée pondant ses œufs sur les plants d'oseille sa plante-hôte. La recherche d'œufs sur les feuilles de cette plante a permis de noter plus d'une dizaine d'œufs. Cette espèce avait été recherchée par les bureaux d'études mais il est mentionné dans les rapports que n'ayant pas été vue elle était donc absence de l'ensemble du tracé de la VLIO. Ces faits démontrent donc le contraire.

Ces deux espèces sont protégées au niveau national et européen.

Ces relevés effectués le 17 et 19 juin 2013 sont documentés par des photographies numériques, des relevés GPS. Une synthèse détaillée et plus précise de ces observations sera prochainement transmises à la DREAL.

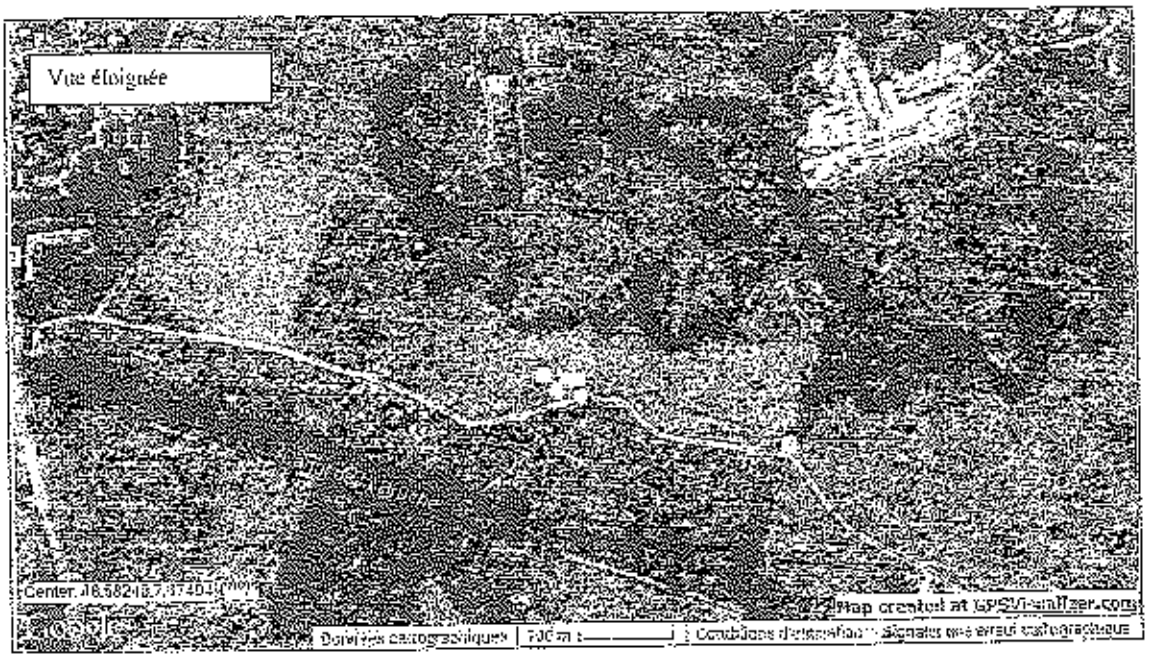
Nous pouvons nous réjouir de la présence de ces espèces qui témoignent encore d'une importante biodiversité qu'il convient évidemment de protéger. Il conviendra donc de prendre des mesures d'évitement pour préserver ses habitats naturels et au pire prendre des mesures compensatoires adéquates et supplémentaires conséquentes.

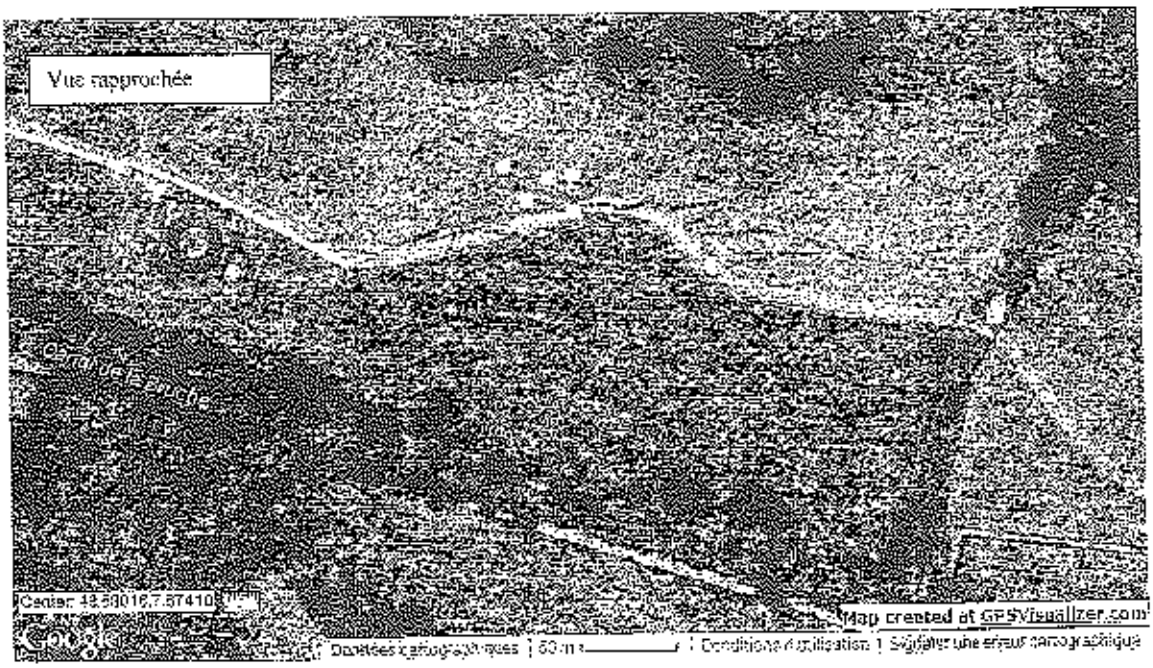
Veuillez agréer, Monsieur le Commissaire, mes salutations respectueuses.

Le Président
Christophe BRUA

Correspondance à adresser au président : 7 rue d'Adelshoffen 67300 SCHILTIGHEIM
Siège : **Musée Zoologique de Strasbourg**, 29 bd de la Victoire 67000 Strasbourg
www.societe-alsacienne-entomologie.fr saemus@gmail.com
Association pour l'étude et la protection des insectes et des autres animaux invertébrés et leurs milieux.
régie par les articles 21 à 79 du Code Civil local.

Carte de localisation des observations d'espèces protégées d'insectes WOLFISHEIM et ECKBOLSHEIM





Légende :

Points oranges (au centre) : Cuivré des marais : imago et œufs sur plante-hôte

Points bleus (à droite) : Agrions de Mercure

Lignes rouges : parcours de prospection effectué 19 juin 2013

Correspondance à adresser au président : 7 rue d'Adelshoffen 67300 SCHILTIGHEIM

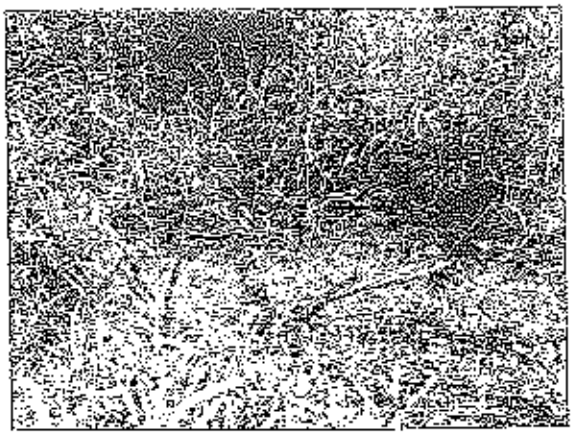
Siège : Musée Zoologique de Strasbourg, 29 bd de la Victoire 67000 Strasbourg

www.societe-alsacienne-entomologie.fr saemzs@gmail.com

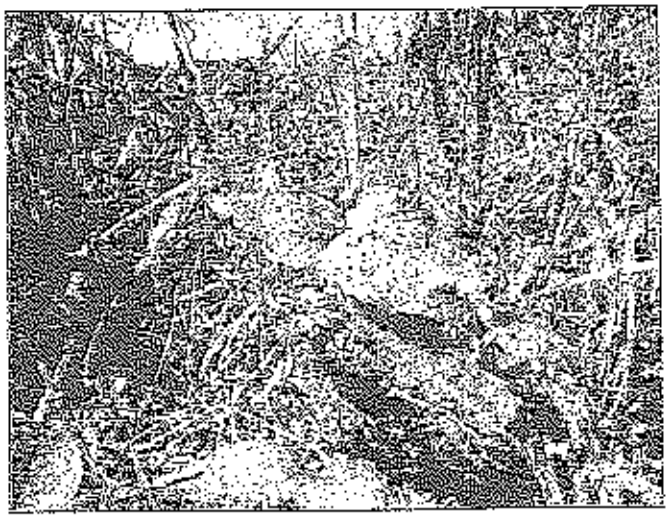
Association pour l'étude et la protection des insectes et des autres animaux invertébrés et leurs milieux, régie par les articles 21 à 79 du Code Civil local.

Présence de L'Agrion de Mercure

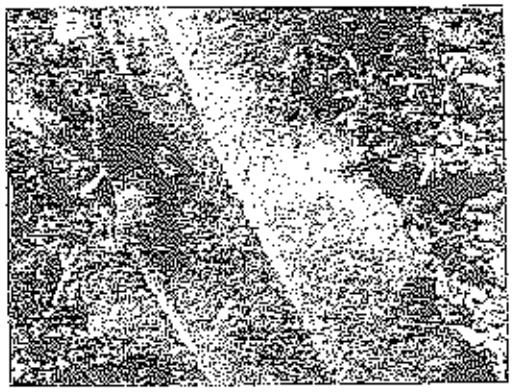
Observation de plusieurs individus dans un fossé en eau à la végétation caractéristique



Cuivré des marais - Preuve de reproduction sur le site

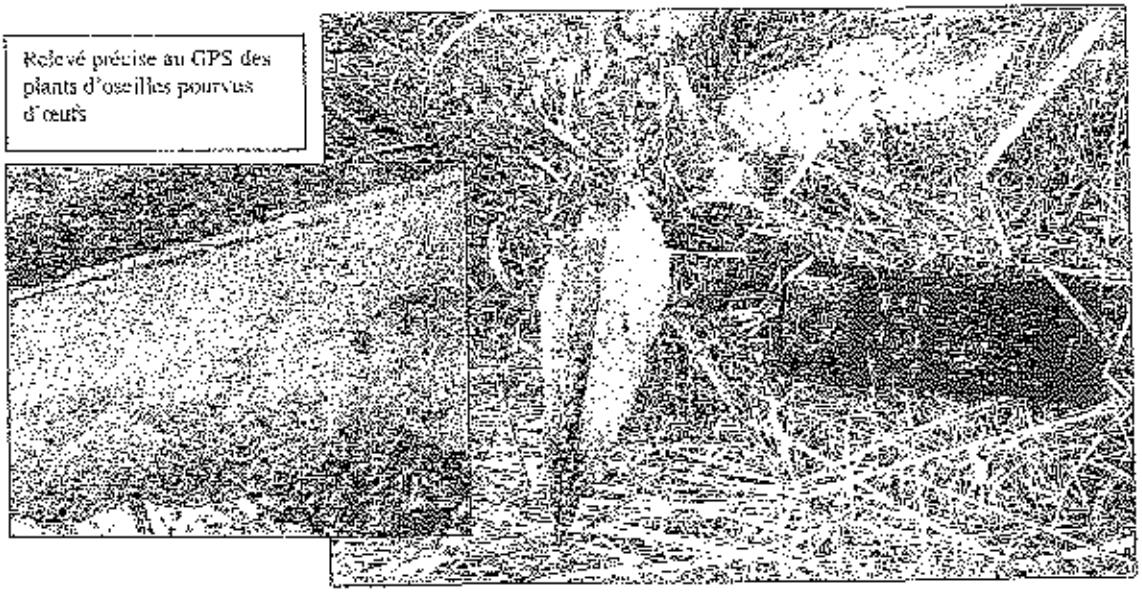


Femelle en train de pondre sur la plante hôte (oseille)



Œufs typiques de cette espèce

Relevé précise au GPS des plants d'oseilles pourvus d'œufs

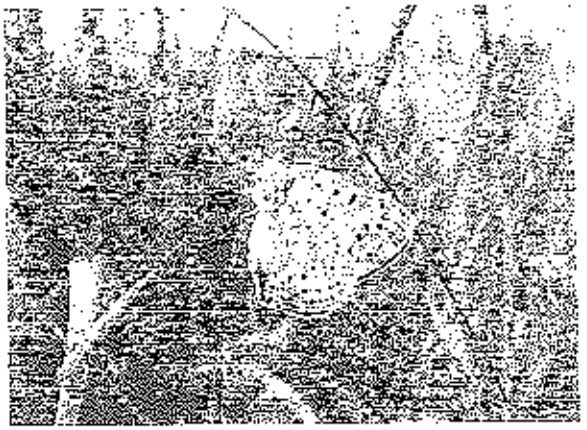


Lycaena dispar (Haworth, 1802)

Le Cuivré des marais

Synonyme : *Thersamolycaena dispar*. (Haworth, 1802)

Annexes II et IV de la Directive Habitats



Papillon en taille réelle.
Longueur de l'aile antérieure : 13 à 20 millimètres.

Identification

Éléments caractérisant l'adulte.

- *Dessous des ailes postérieures* bleu à gris-bleu avec une large bande orange près du bord.
- Ces caractères sont communs au mâle et à la femelle.

Femelle.

- *Dessus des ailes antérieures* orange cuivré avec plusieurs taches sombres.
- *Dessus des ailes postérieures* brun avec une large bande orange.

Oseille sauvage (*Rumex* sp.).

Plante hôte dont les chenilles se nourrissent.

Mâle.

- *Dessus des ailes antérieures* orange cuivré avec une seule tache sombre.
- *Dessus des ailes postérieures* orange cuivré.

Œuf.

Facile à identifier : gris très clair avec 5 à 7 sillons disposés en étoile. Diamètre : 0,6 millimètre. S'observe isolément ou par petits groupes sur les feuilles des oseilles sauvages.

Chrysalide.

Elle est brun-jaune avec des lignes et des séries de points gris. On la trouve suspendue la tête en bas par quelques fils de soie à la base des tiges ou dans les feuilles sèches de la plante hôte.

Chenille.

Verte et difficile à repérer, elle vire au brun juste avant la nymphose.

Papillons adultes - Chenille : x 1,5

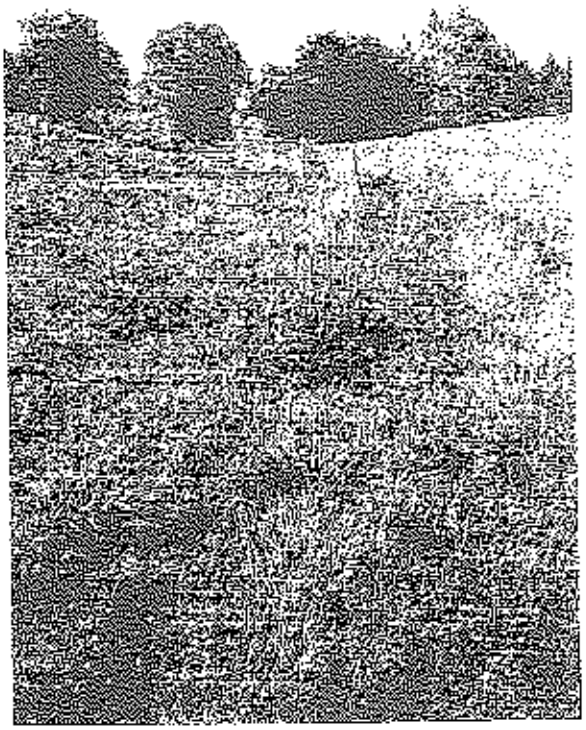
Habitats et écologie de l'adulte

Le Cuivré des marais est un papillon de plaine observé jusqu'à 500 mètres d'altitude. Les prairies humides constituent son milieu de prédilection. On le rencontre aussi le long des fossés inondables, près des hautes herbes du bord des eaux ou encore dans les clairières ensoleillées des bois humides.

Les adultes recherchent avec avidité le nectar des plantes des lieux humides (menthes, pulicaires, eupatoires, salicaires...), souvent à proximité de leurs sites de ponte. Ils peuvent toutefois s'éloigner de plusieurs kilomètres de leur lieu d'émergence, ce qui leur permet de coloniser de nouveaux secteurs.

Salicaire
(*Lythrum salicaria*).

Pulicaire
(*Pulicaria dysenterica*).



Habitat dans lequel l'adulte se nourrit, restreint entre deux cultures.

Deux génération d'adultes se succèdent : une **génération printanière** de la mi-mai à la fin juin et une **génération estivale** de la fin juillet à mi-septembre. Les années favorables, une troisième génération partielle est observée dans la moitié sud du pays. Les individus de la première génération sont plus grands et plus colorés que ceux de la deuxième. Les adultes vivent en moyenne une dizaine de jours.

ÉLÉMENTS DE COMPORTEMENT

Les adultes sont très territoriaux. Posés sur des perchoirs élevés (grandes herbes...), les mâles poursuivent tout concurrent potentiel qui s'aventure à moins de 20 mètres ; ils se livrent à des joutes aériennes en se donnant des coups d'ailes.

CYCLE GÉNÉRAL DU PAPILLON

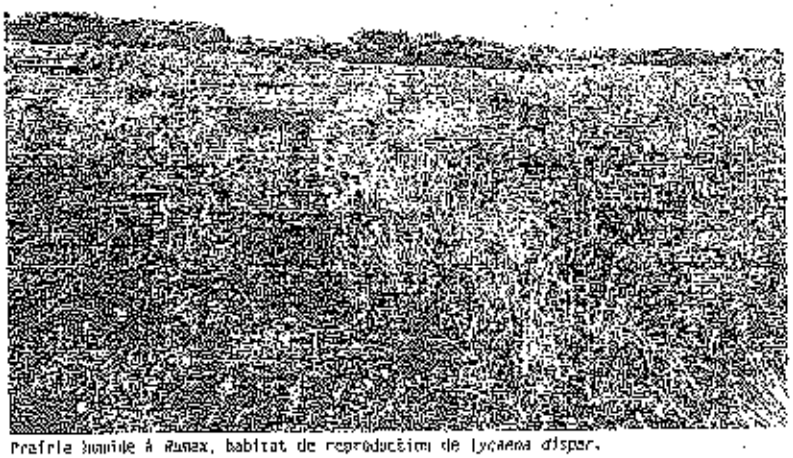
Ce cycle présente les périodes habituelles d'observation des différents stades de développement.
Ces périodes peuvent varier sensiblement en fonction de l'altitude, de la latitude ou des conditions climatiques de l'année.

Mois	janv.	févr.	mars	avril	mai	juin	juil.	août	sept.	octo	nov.	déc.
Chenille												

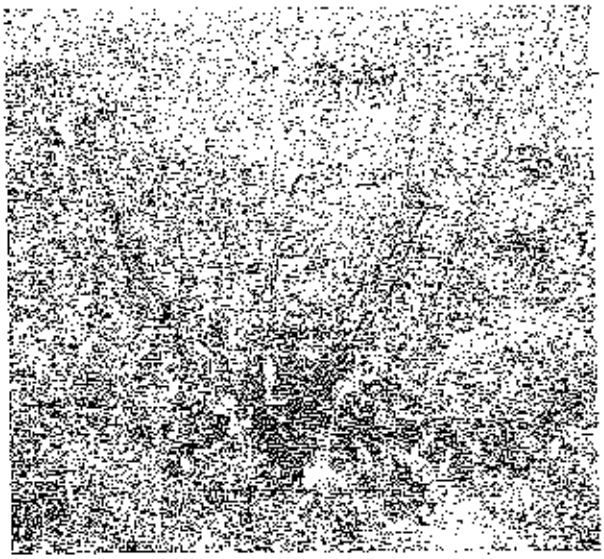
Habitats et écologie de la chenille

Les œufs sont pondus sur des oseilles sauvages dont les chenilles se nourrissent. Les plus courantes sont: *Rumex crispus, Rumex conglomeratus, Rumex obtusifolius, Rumex aquaticus, Rumex hydrolapathum* et *Rumex pulcher*. La jeune chenille se tient près de la nervure médiane à la face inférieure des feuilles. Elle ronge ces dernières de manière particulière en créant de petites fenêtres translucides.

Quand l'hiver arrive, les chenilles issues de la reproduction des adultes de la génération estivale virent au brun-violet et entrent en diapause (vie ralentie) sur les différentes plantes hôtes. Elles peuvent supporter une immersion totale de plusieurs semaines. Les chenilles reprennent leur activité à la mi-avril, dès que les conditions climatiques le permettent. À ce moment elles sont assez grosses pour dévorer la totalité du limbe des feuilles. Il y a cinq stades larvaires. Elles se nymphosent la tête en bas. L'adulte émerge de sa chrysalide au bout de 10 à 15 jours.



Prairie humide à *Rumex*, habitat de reproduction de *Lycaena dispar*.



Vue d'ensemble d'une oseille sauvage en fleur (ici *Rumex crispus*).

COMMENT RECHERCHER L'ESPÈCE LORSQU'IL N'Y A PAS D'ADULTES VOLANTS[1]

Les œufs *sur les feuilles de plantes hôtes.*

Les chenilles en activité *sur les plantes hôtes.*

Les chenilles en diapause *dans ou sous les feuilles flétries des plantes hôtes.*

Les chrysalides *à la base des tiges des plantes hôtes, parfois à la base des feuilles ou dans des feuilles sèches et entourées de soie.*

1. Détermination des œufs, des chenilles et des chrysalides est souvent très difficile et nécessite l'intervention d'un spécialiste.

Répartition connue

Espèce observée après 1980

Mâle de Cuivré de marais.

Mesures de gestion

La principale mesure de gestion consiste à **préserver les prairies humides** des atteintes les plus courantes qui sont le drainage, l'urbanisation, la mise en culture intensive et la plantation de peupliers.

Dans un milieu soumis à une **exploitation extensive** (pâturage et/ou prairie de fauche) où l'espèce est encore bien présente, il convient de soutenir le maintien de ces activités.

Dans **un milieu humide qui n'est plus exploité**, l'enjeu sera de maintenir le milieu ouvert par des opérations de gestion écologique (débroussaillement, fauche tardive, pâturage de gestion…) aptes à maintenir les conditions d'ensoleillement et d'humidité favorables aux plantes hôtes et aux plantes nourricières des adultes. Les périodes et les protocoles de gestion des prairies doivent être préconisés au cas par cas car ils dépendent de la région, de l'altitude, de l'hydrologie et de la nature du milieu.

Une **gestion légère des bords de routes** doit être déterminée dans les secteurs favorables à l'espèce : éviter les traitements chimiques, faucher le plus tard possible (de préférence en automne ou en hiver pendant que la chenille est en diapause) et le plus haut possible (éviter les coupes rases et le gyrobroyage).

Éviter ou à défaut, limiter par des mesures d'atténuation, la **fragmentation des habitats fréquentés par l'espèce**, en particulier lors de la création d'infrastructures linéaires.

Quelques références bibliographiques

BRAUD Y. (1998). Un exemple de suivi scientifique de la faune : le suivi des lépidoptères protégés de zones humides en Rhône-Alpes. *Document CREN Rhône-Alpes*, 86 p.

CAHIERS D'HABITATS, Tome 7 : Espèces animales. Espèce numéro 1060. p. 257-259. Disponible sur le portail internet Natura 2000 www.natura2000.fr

CONSEIL DE L'EUROPE (1996). Background information on invertebrates of the Habitat Directive and the Bern Convention. Part I - Crustacea, Coleoptera and Lepidoptera. *Nature and environment*, N° 79. p 150-156.

LAFRANCHIS T. (2000). *Les Papillons de jour de France, Belgique et Luxembourg et leurs chenilles*. Collection Parthenope, BIOTOPE Ed., p. 194-195

LIGUE SUISSE POUR LA PROTECTION DE LA NATURE (1987). *Les papillons de jour et leurs biotopes. Espèces, dangers qui les menacent. Protection* p. 335-336

THOMORE J. (1998). *Biologie, écologie et répartition de quatre espèces de Lépidoptères Rhopalocères protégés (Lycaenidae, Satyridae) dans l'ouest de la France*. Éditions OPIE. Rapports d'études de l'OPIE, Vol. 2, 108 p.

Ministère de l'écologie, du développement et de l'aménagement durables : Papillons de l'annexe IV de la Directive 92/43/CEE dite «Directive Habitats»

Lois, arrêtés, circulaires

TEXTES GÉNÉRAUX

MINISTÈRE DE L'ÉCOLOGIE ET DU DÉVELOPPEMENT DURABLE

Arrêté du 23 avril 2007 fixant les listes des insectes protégés sur l'ensemble du territoire et les modalités de leur protection

NOR : *DEVN0762762A*

Le ministre de l'agriculture et de la pêche et la ministre de l'écologie et du développement durable,

Vu le décret n° 78-959 du 30 août 1978 modifié portant publication de la convention sur le commerce international des espèces de faune et de flore sauvages menacées d'extinction ;

Vu la directive n° 92/43/CEE du Conseil du 21 mai 1992 concernant la conservation des habitats naturels ainsi que de la faune et de la flore sauvages ;

Vu le règlement (CE) n° 338/97 du Conseil du 9 décembre 1996 relatif à la protection des espèces de faune et de flore sauvages par le contrôle de leur commerce ;

Vu le code de l'environnement, et notamment ses articles L. 411-1 à L. 412-1 et R. 411-1 à R. 412-7 ;

Vu l'avis du Conseil national de la protection de la nature,

Arrêtent :

Art. 1er. – Au sens du présent arrêté, on entend par :

– « spécimen » : tout œuf, toute larve, toute nymphe ou tout insecte vivant ou mort, ainsi que toute partie ou tout produit obtenu à partir d'un œuf, d'une larve, d'une nymphe ou d'un animal ;

– « spécimen prélevé dans le milieu naturel » : tout spécimen dont le détenteur ne peut justifier qu'il est issu d'un élevage dont le cheptel a été constitué conformément aux lois et règlements en vigueur au moment de l'acquisition des animaux ;

– « spécimen provenant du territoire métropolitain de la France » : tout spécimen dont le détenteur ne peut justifier qu'il provient d'un autre Etat membre ou non de l'Union européenne.

Art. 2. – Pour les espèces d'insectes dont la liste est fixée ci-après :

I. – Sont interdits, sur tout le territoire métropolitain et en tout temps, la destruction ou l'enlèvement des œufs, des larves et des nymphes, la destruction, la mutilation, la capture ou l'enlèvement, la perturbation intentionnelle des animaux dans le milieu naturel.

II. – Sont interdites, sur les parties du territoire métropolitain où l'espèce est présente ainsi que dans l'aire de déplacement naturel des noyaux de populations existants la destruction, l'altération ou la dégradation des sites de reproduction et des aires de repos des animaux. Ces interdictions s'appliquent aux éléments physiques ou biologiques réputés nécessaires à la reproduction ou au repos de l'espèce considérée, aussi longtemps qu'ils sont effectivement utilisés ou utilisables au cours des cycles successifs de reproduction ou de repos de cette espèce et pour autant que la destruction, l'altération ou la dégradation remette en cause le bon accomplissement de ces cycles biologiques.

III. – Sont interdits, sur tout le territoire national et en tout temps, la détention, le transport, la naturalisation, le colportage, la mise en vente, la vente ou l'achat, l'utilisation commerciale ou non, des spécimens prélevés :

– dans le milieu naturel du territoire métropolitain de la France, après le 21 septembre 1993 ;

– dans le milieu naturel du territoire européen des autres Etats membres de l'Union européenne, après la date d'entrée en vigueur de la directive du 21 mai 1992 susvisée.

ODONATES

Le gomphe à cercoïdes fourchus *(Gomphus graslinii)* (Rambur, 1842) ;
La leucorrhine à front blanc *(Leucorrhinia albifrons)* (Burmeister, 1839) ;
La leucorrhine à large queue *(Leucorrhinia caudalis)* (Charpentier, 1850) ;

La leucorrhine à gros thorax *(Leucorrhinia pectoralis)* (Charpentier, 1825) ;
La cordulie splendide *(Macromia splendens)* (Pictet, 1843) ;
Le gomphe serpentin *(Ophiogomphus cecilia)* (Fourcroy, 1725) ;
La cordulie à corps fin *(Oxygastra curtisii)* (Dale, 1834) ;
Le gomphe à pattes jaunes *(Stylurus [Gomphus] flavipes)* (Charpentier, 1821) ;
Le leste enfant *(Sympecma [Braueri] paedisca)* (Brauer, 1882).

ORTHOPTÈRES

La magicienne dentelée *(Saga pedo)* (Pallas, 1771).

COLÉOPTÈRES

Le bolbelasme à une corne *(Bolbelasmus unicornis)* (Schranck, 1789) ;
Le carabe noduleux *(Carabus variolosus)* (Fabricius, 1787) (synonymie : *Carabus nodulosus*) (Creutzer) ;
Le grand capricorne *(Cerambyx cerdo)* (Linné, 1758) ;
Le cucujus vermillon *(Cucujus cinnaberinus)* (Scopoli, 1763) ;
Le grand dytique *(Dytiscus latissimus)* (Linné, 1758) ;
Le graphodère à deux lignes *(Graphoderus bilineatus)* (de Geer) ;
Le barbot ou pique-prune *(Osmoderma eremita)* (Scopoli, 1763) ;
Le pityganophile à cou roux *(Phryganophilus ruficollis)* (Fabricius, 1787) ;
La rosalie des Alpes *(Rosalia alpina)* (Linné, 1758).

LÉPIDOPTÈRES

Le mélibée *(Coenonympha hero)* (Linné, 1761) ;
Le fadet des laîches ou œdipe *(Coenonympha oedipus)* (Fabricius, 1787) ;
Le moiré des Sudètes *(Erebia sudetica)* (Staudinger, 1861) ;
La laineuse du prunellier *(Eriogaster catax)* (Linné, 1758) ;
Le damier du frêne *(Euphydryas [Hypodryas] maturna)* (Linné, 1758) ;
Le nacré tyrrhénien *(Fabriciana elisa)* (Godart, 1823) *(Gortyna borelli lunata)* (Pierret) ;
Le cuivré de la bistorte *(Helleia [Lycaena] helle)* (Denis et Schiffermüller, 1775) ;
Le sphinx de l'argousier *(Hyles hippophaes)* (Esper, 1793) ;
La bacchante *(Lopinga achine)* (Scopoli, 1763) ;
L'azuré du serpolet *(Maculinea arion)* (Linné, 1758) ;
L'azuré des paluds *(Maculinea nausithous)* (Bergstrasser, 1779) ;
L'azuré de la sanguisorbe *(Maculinea telejus)* (Bergstrasser, 1779) ;
L'alexanor *(Papilio alexanor)* (Esper, 1799) ;
Le porte-queue de Corse *(Papilio hospiton)* (Géné, 1839) ;
L'apollon *(Parnassius apollo)* (Linné, 1758) ;
Le semi-apollon *(Parnassius mnemosyne)* (Linné, 1758) ;
Le sphinx de l'épilobe *(Proserpinus proserpina)* (Pallas, 1772) ;
Le cuivré des marais *(Thersamolycaena [Lycaena] dispar)* (Haworth, 1803) ;
La diane *(Zerynthia polyxena)* (Denis et Schiffermüller, 1775).

Art. 3. – Pour les espèces d'insectes dont la liste est fixée ci-après :

I. – Sont interdits, sur tout le territoire métropolitain et en tout temps, la destruction ou l'enlèvement des œufs, des larves et des nymphes, la destruction, la mutilation, la capture ou l'enlèvement des animaux.

II. – Sont interdits, sur tout le territoire national et en tout temps, la détention, le transport, la naturalisation, le colportage, la mise en vente, la vente ou l'achat, l'utilisation, commerciale ou non, des spécimens prélevés :

- dans le milieu naturel du territoire métropolitain de la France, après le 24 septembre 1993 ;
- dans le milieu naturel du territoire européen des autres Etats membres de l'Union européenne, après la date d'entrée en vigueur de la directive du 21 mai 1992 susvisée.

ODONATES

L'agrion de Mercure *(Coenagrion mercuriale)* (Charpentier, 1840).

ORTHOPTÈRES

Le criquet hérisson *(Prionotropis hystrix* spp. *azami)* (Uvarov, 1923) ;
Le criquet rhodanien *(Prionotropis rhodanica)* (Uvarov, 1922).

COLÉOPTÈRES

Les aphaenops (*Aphaenops* spp.) (Bonvouloir, 1861) ;
Le carabe doré du Ventoux (*Carabus auratus* spp. *Honnorati*) (Dejean, 1826) ;
Le carabe à reflets cuivrés (*Chrysocarabus auronitens* spp. *Cupreonitens*) (Chevrolat, 1861) ;
Le carabe à reflets d'or (*Chrysocarabus auronitens* spp. *Subfestivus*) (Oberthur, 1884) ;
Le carabe de Solier (*Chrysocarabus solieri*) (Dejean, 1826) ;
Les hydraphaenops (*Hydraphaenops* spp.) (Jeannel, 1916) ;
Les trichaphaenops (*Trichaphaenops* spp.) (Jeannel, 1916).

LÉPIDOPTÈRES

Le nacré de la canneberge (*Boloria aquilonaris*) (Stichel, 1908) ;
Le daphnis ou fadet des tourbières (*Coenonympha nilla*) (Muller, 1704) ;
Le solitaire (*Colias palaeno*) (Linné, 1761) ;
L'écaille des marais (*Diacrisia* [*Rhyparioides*] *metelkana*) (Lederer, 1861) ;
Le damier de la succise (*Euphydryas* [*Eurodryas*] *aurinia*) (Rottemburg, 1775) ;
Le damier des knauties (*Euphydryas* [*Eurodryas*] *desfontainii*) (Godart, 1819) ;
L'isabelle de France ou papillon vitrail (*Graellsia isabellae*) (Graëlls, 1849) ;
Le protée ou azuré des mouillères (*Maculinea alcon*) (Denis et Schiffermuller, 1775) ;
Le petit apollon (*Parnassius phoebus*) (Fabricius, 1793) ;
La matrone ou écaille brune (*Pericallia matronula*) (Linné, 1758) ;
L'écaille funèbre (*Phragmatobia caesarea*) (Goeze, 1781).
La piéride de l'aethionème (*Pieris ergane*) (Geyer, 1828) ;
Le nacré de la bistorte (*Proclossiana eunomia*) (Esper, 1799) ;
La proserpine (*Zerynthia rumina*) (Linné, 1758) ;
La zygène cendrée ou zygène rhadamanthe (*Zygaena rhadamanthus*) (Esper, 1793) ;
La zygène de la vésubie (*Zygaena vesubiana*) (Le Charles, 1933).

Art. 4. – Des dérogations aux interdictions fixées aux articles 2 et 3 peuvent être accordées dans les conditions prévues aux articles L. 411-2 (4°), R. 411-6 à R. 411-14 du code de l'environnement, selon la procédure définie par arrêté du ministre chargé de la protection de la nature.

Ces dérogations ne dispensent pas de la délivrance des documents prévus par le règlement (CE) n° 338/97 susvisé, pour le transport et l'utilisation de certains spécimens des espèces d'insectes citées au présent arrêté et figurant à l'annexe A dudit règlement.

Art. 5. – Sont soumis à autorisation préalable en application de l'article L. 412-1 du code de l'environnement, sur tout le territoire national et en tout temps, la vente, l'achat, le prêt avec contrepartie, l'échange ou l'utilisation à des fins commerciales des spécimens des espèces d'insectes citées au présent arrêté et figurant à l'annexe A du règlement (CE) n° 338/97 du Conseil du 9 décembre 1996 susvisé, autres que ceux prélevés :

– dans le milieu naturel du territoire métropolitain de la France, après le 24 septembre 1993 ;
– dans le milieu naturel du territoire européen des autres Etats membres de l'Union européenne, après la date d'entrée en vigueur de la directive du 21 mai 1992 susvisée.

L'autorisation prend la forme des documents délivrés pour l'application du règlement (CE) n° 338/97 susvisé.

Elle est délivrée par le préfet du département du domicile de la personne physique ou morale demanderesse.

Pour les spécimens provenant d'un autre Etat membre de l'Union européenne, l'autorisation délivrée par l'autorité compétente de cet Etat membre vaut autorisation pour l'application du présent article.

Art. 6. – Par dérogation aux dispositions de l'article 5, ne sont pas soumis à autorisation, sur tout le territoire national, le colportage, la mise en vente, la vente, l'achat, le prêt avec contrepartie, l'échange ou l'utilisation à des fins commerciales :

– des spécimens des espèces d'insectes citées au présent arrêté et figurant à l'annexe A du règlement (CE) n° 338/97 susvisé, datant d'avant le 1er juin 1947, dès lors que leur état brut naturel a été largement modifié pour en faire des bijoux, objets décoratifs, artistiques ou utilitaires, ou des instruments de musique, qu'ils peuvent être utilisés sans être sculptés, ouvragés ou transformés davantage et que la facture ou l'attestation de cession mentionne leur ancienneté ;
– des spécimens nés et élevés en captivité des espèces d'insectes exemptées de certificat par le règlement de la Commission portant modalités d'application du règlement (CE) n° 338/97 susvisé.

Art. 7. – Est soumis à autorisation préalable en application de l'article L. 412-1 du code de l'environnement, en tout temps et sur tout le territoire national, le transport des spécimens vivants des espèces d'insectes citées au présent arrêté et figurant à l'annexe A du règlement (CE) n° 338/97 du Conseil du 9 décembre 1996 susvisé, autres que ceux prélevés :

– dans le milieu naturel du territoire métropolitain de la France, après le 24 septembre 1993 ;
– dans le milieu naturel du territoire européen des autres Etats membres de l'Union européenne, après la date d'entrée en vigueur de la directive du 21 mai 1992 susvisée.

Sont exemptés d'autorisation les déplacements des spécimens vivants des espèces citées au présent arrêté et figurant à l'annexe A du règlement (CE) n° 338/97 susvisé qui proviennent d'un élevage dont le cheptel reproducteur a été constitué conformément aux réglementations en vigueur au moment de l'acquisition des animaux de ce cheptel et qui est conduit de manière à produire, de façon sûre, une descendance de deuxième génération en milieu contrôlé.

L'autorisation prend la forme des documents délivrés pour l'application du règlement (CE) n° 338/97 susvisé.

Elle est délivrée par le préfet du département de provenance du spécimen.

Pour les spécimens vivants provenant d'un autre Etat membre de l'Union européenne, l'autorisation délivrée par l'autorité compétente de cet Etat membre vaut autorisation pour l'application du présent article.

Art. 8. – Les dispositions du présent arrêté ne dispensent pas des autorisations requises pour le franchissement des frontières à destination ou en provenance d'un pays ou d'un territoire non membre de l'Union européenne, notamment en ce qui concerne les articles 6 et 7.

Art. 9. – L'arrêté du 22 juillet 1993 fixant la liste des insectes protégés sur l'ensemble du territoire est abrogé.

Art. 10. – Le directeur de la nature et des paysages et le directeur général de l'alimentation sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent arrêté, qui sera publié au *Journal officiel* de la République française.

Fait à Paris, le 23 avril 2007.

La ministre de l'écologie
et du développement durable,
Pour la ministre et par délégation :
La directrice adjointe de la nature
et des paysages,
C. Eraix

Le ministre de l'agriculture et de la pêche,
Pour le ministre et par délégation :
Le directeur général de l'alimentation,
J.-M. Bournigal

PIECES JOINTES n° 7

Lettre n°16

Le 17 octobre 2014

CW

M. Philippe VAN DEN BORRE
Commissaire Enquêteur
ENQUETE PUBLIQUE "VLIO"
Mairie d'Eckbolsheim
9 Rue du Général Leclerc
67201 ECKBOLSHEIM

Monsieur le Commissaire-Enquêteur,

En complément du courrier d'observations de la Commune d'Oberhausbergen du 14 octobre 2014, veuillez trouver ci-joint copie de quatre délibérations auxquelles nous nous référons :

- Délibération du Conseil de Communauté de Strasbourg du 2 février 2007 portant avis sur la réalisation de l'infrastructure multimodale "VLIO",
- Délibération du Conseil de Communauté de Strasbourg du 27 septembre 2007 portant sur la VLIO - protocole d'accord entre le Département du Bas-Rhin et la Communauté Urbaine de Strasbourg,
- Délibération votée par le Conseil Municipal le 28 mars 2007 portant sur la position de la Commune sur la VLIO,
- Délibération votée par le Conseil Municipal le 2 juillet 2007 rappelant la position de la Commune à l'occasion de la concertation préalable sur le Parc des Exposition.

Veuillez agréer, Monsieur le Commissaire-Enquêteur, l'assurance de ma considération distinguée.

Le Maire,

Théo KLUMPP

Le Directeur des Services,

Rémy BERTHIER

Le 23 octobre 2014

document à transmis
en complément mis
suite à la demande
du Commissaire
Enquêteur

M. Philippe VAN DEN BORRE
10 Rue des Magasins
67000 STRASBOURG

VANDENBORRE Philippe
Commissaire enquêteur
10 rue des magasins 67000 Strasbourg

Objet : Dossier VLIO

BORDEREAU D'ENVOI

Nombre	Désignation des pièces
	Délibération du Conseil de Communauté du 02/07/2007 Délibération du Conseil de Communauté du 27/09/2007 Délibération du Conseil Municipal d'Oberhausbergen du 28/03/007 ***Transmis suite à votre entretien téléphonique avec Isabelle ZAMPARUTTI***

Isabelle ZAMPARUTTI

Directrice des Services Techniques

IZ/CW/2014-10-23-VAN DEN BORRE

n° 16 - A

Strasbourg
Communauté Urbaine

42

Délibération du Conseil de Communauté

12 FEV. 2007

Avis du Conseil de communauté sur la réalisation de l'infrastructure multimodale 'VLIO'.

Rappel des orientations majeures de la planification des déplacements.

La Voie de Liaison Intercommunale - Ouest (dite « VLIO ») est un projet d'infrastructure routière périphérique constituant une composante majeure du schéma multimodal d'organisation des déplacements de la partie « Ouest » de l'agglomération. Elle est prise en compte dans les différents documents de planification des déplacements en vigueur, notamment :

- le dossier de voirie d'agglomération (DVA), validé par le Ministère de l'Equipement le 27 février 1998 ;
- le plan de déplacements urbains (PDU), approuvé par le Conseil de Communauté le 7 juillet 2000 ;
- le schéma de cohérence territoriale de l'agglomération de Strasbourg (SCOTERS), arrêté par le Conseil de CUS le 8 juillet 2005, puis approuvé par le Comité Syndical du Syndicat mixte « SCOTERS » du 1er juin 2006.

Les orientations fondamentales de la planification des déplacements sur le territoire de la Communauté Urbaine prévoient, en cohérence avec le concept global d'ECOMOBILITE mis en œuvre par la CUS :

- de promouvoir l'usage des transports collectifs pour les trajets radiaux d'accès au centre élargi de l'agglomération (tramway, services ferroviaires « TER », autobus) ;
- de compléter le maillage du réseau de voiries principales de l'agglomération, en construisant des artères de contournement, afin de remédier aux effets négatifs induits par la configuration encore essentiellement radiale du réseau routier. Le développement du maillage du réseau viaire permettra aussi de développer le maillage des liaisons cyclables et du réseau de transport public couvrant le territoire de la CUS ;
- de promouvoir l'usage du vélo et de développer le maillage des équipements d'échange modal facilitant d'une part le report modal, notamment du type « voiture

– tram », ou « vélo – tram », et d'autre part les correspondances entre différents modes de transports collectifs ;
- de réaménager les artères radiales déchargées d'une partie de leur trafic automobile, notamment le transit, en réaffectant une part plus importante de l'espace public aux modes « doux » (cheminements cyclables et piétons).

L'organisation multimodale des déplacements projetée dans le secteur "Ouest" de la CUS.

Le secteur « Ouest » de l'agglomération strasbourgeoise, sur lequel se concentrent de grandes « réserves » foncières urbanisables, constitue le site d'implantation de grands projets métropolitains pilotés par la CUS (Zénith, futur Parc des Expositions…). La maîtrise du fonctionnement circulatoire de cette zone d'urbanisation à caractère stratégique est donc primordiale pour garantir un développement équilibré et durable de ce territoire.

L'infrastructure « VLIO », qui aura une configuration multimodale - en associant à la voirie périphérique proprement dite un site propre de transport collectif « de rocade » -, constitue un moyen d'action essentiel pour la maîtrise de ce développement.

En effet, dès son ouverture cette infrastructure routière facilitera les échanges intercommunaux de périphérie à périphérie et permettra aussi un délestage significatif des traversées des quartiers "Ouest" de Strasbourg ainsi que des communes de deuxième couronne offrant à ces dernières l'opportunité de mettre en place des mesures de circulation ou des aménagements de type « zone 30 » visant à « pacifier » leurs centres-villes respectifs. Ceci permettra de réduire les nuisances (bruit, pollution de l'air…) induites par le trafic automobile excessif, dont une grande part de transit, traversant actuellement ces communes, notamment sur la RD 63.

La configuration d'ensemble du schéma multimodal d'infrastructures, routières et de transports, du secteur « Ouest » de l'agglomération a été présentée lors de la concertation publique « VLIO » (procédure engagée depuis fin octobre 2006 sous l'égide du Conseil Général du Bas-Rhin, maître d'ouvrage).

Ce schéma, joint en annexe à la présente délibération, représente les fonctions dévolues aux différentes composantes du système multimodal projeté. A savoir :
- l'infrastructure routière « VLIO » écoulera les flux de circulations intercommunales sans passer par les centres-villes des communes de 2ème couronne concernées. Elle servira aussi de support à un site propre de transports collectifs « de rocade », exploité dans un premier temps avec des services bus de haute qualité de service ;
- les extensions à moyen – long terme des lignes radiales du réseau de tramway (« A », « D » et « F ») permettront d'offrir une alternative « TRANSPORT » de qualité, avec une offre de service élevée, aux conducteurs empruntant les artères routières radiales actuellement surchargées (routes de Mittelhausbergen,

d'Oberhausbergen et de Wasselonne) ;

- des parkings-relais distribués par la VLIO et des pôles d'échanges intermodaux situés à l'intersection de la VLIO et des artères radiales « Ouest » permettront de promouvoir l'usage des transports collectifs et de « stocker » en périphérie les véhicules particuliers utilisés pour les trajets d'approche de l'agglomération à partir des territoires périurbains. Conformément aux orientations retenues par le SCOTERS, les « pôles de centralité » générés par ces nœuds d'échanges intermodaux pourront accueillir des équipements, des services et des activités diverses (tertiaires, artisanales,...) non nuisantes et non polluantes.

La réalisation de l'infrastructure « VLIO » permettra également de compléter, en le maillant, le réseau cyclable d'agglomération, dont certains tronçons de périphérie à périphérie font actuellement défaut.

Par ailleurs, cette infrastructure multimodale offrira des liaisons efficaces – par les différents modes qui l'emprunteront (voitures, transports collectifs) –, entre les principaux pôles de développement économique existants ou en voie d'émergence sur "l'arc Ouest" de la Communauté Urbaine, à savoir :

- au Nord, l'Espace Européen de l'Entreprise (E^3) et le Campus "Ouest" (CNRS) implantés sur les territoires de Schiltigheim, de Mittelhausbergen, de Niederhausbergen et de Strasbourg (Cronenbourg) ;
- à l'Ouest, le site "Porte Ouest", dévolu selon le SCOTERS à l'implantation d'équipements de niveau métropolitain (ZENITH en cours de construction, futur parc des expositions...) ;
- au Sud Ouest, la zone aéroportuaire et les parcs d'activités tertiaires, logistiques ou artisanales qui se développent sur les bans d'Entzheim et de Holtzheim.

La concertation publique organisée sous l'egide du Département.

La concertation publique récemment engagée par le Conseil Général du Bas-Rhin, en étroite collaboration avec la Communauté Urbaine de Strasbourg, a permis de présenter au public les enjeux multiples de cette infrastructure « VLIO », notamment ceux concernant :

- les objectifs partagés de ces collectivités pour ce qui concerne l'intégration de l'infrastructure « VLIO » dans une configuration globale et multimodale d'organisation des déplacements ;
- le traitement des interfaces entre les systèmes urbains et interurbains de déplacements ;
- les enjeux de protection de l'environnement et du cadre de vie dans ce secteur « Ouest» qui connaît de profondes mutations ;
- les objectifs de sécurisation de la ressource en eau de l'agglomération et de protection de la zone de captage d'OBERHAUSBERGEN ;
- la recherche d'un développement urbain, économique et social du secteur « Ouest »

qui soit équilibré et durable, au moyen notamment de la maîtrise des facteurs d'organisation de la mobilité et du « fonctionnement » de ce territoire.

Une première étape de la procédure de concertation a été engagée fin octobre 2006, conformément à l'article L 300-2 du Code de l'Urbanisme. Elle avait été précédée de plusieurs réunions d'information et de mise au point entre les instances décisionnelles des différentes collectivités concernées, respectivement :

- entre le Conseil Général et la CUS (en mars et en mai 2006)
- entre l'exécutif communautaire et les maires des communes de la CUS (avec l'ensemble des maires, le 5 mai 2006, et avec les 10 maires des communes « Ouest » concernées, le 11 juillet 2006).

Les conseils municipaux des communes concernées ont ensuite adopté en juin-juillet 2006, les délibérations "portant AVIS" sur les modalités de la concertation publique organisée par le Conseil Général du Bas-Rhin en vue de la réalisation du projet "VLIO".

En l'état actuel d'avancement de ce projet, les prochaines étapes de son élaboration sont envisagées de la manière suivante :

- approbation du bilan de la concertation par les instances du Conseil Général : fin du 1er trimestre 2007,
- désignation de la maîtrise d'œuvre par le Conseil Général : 2ème trimestre 2007,
- réalisation des études d'avant projet et du dossier DUP : année 2007 et début 2008,
- enquête publique : 1er semestre 2008.

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

Le Conseil
sur proposition de la Commission Plénière
après en avoir délibéré
émet un avis favorable

dans le cadre de la concertation publique menée par le Conseil Général du Bas-Rhin, au projet d'infrastructure multimodale « VLIO », inscrite au SCOTERS,

compte tenu du rôle primordial de cette infrastructure tant pour l'organisation des déplacements que pour le développement urbain et économique de l'ensemble de "l'arc Ouest" de l'agglomération, à savoir :

- *faciliter les échanges de périphérie à périphérie , tant en véhicules particuliers qu'en transport collectif (ligne « de rocade ») ;*
- *relier efficacement entre eux – en voiture et par des transports collectifs performants –, les pôles de développement économique existants ou projetés sur l'arc "Ouest" de la Communauté Urbaine : Espace Européen de l'Entreprise (E^3) et Campus "Ouest" (CNRS) au Nord-Ouest, secteur "Porte Ouest"*

(équipements métropolitains d'Eckbolsheim/Nord - Oberhausbergen) et zone aéroportuaire (Entzheim - Holtzheim) au Sud-Ouest ;

- *réduire le trafic à l'intérieur des communes concernées ;*
- *améliorer la sécurité et la qualité de vie au sein de ces communes ;*
- *favoriser l'usage des transports en commun et l'intermodalité par la création de pôles d'échanges multimodaux, à l'intersection de la VLIO et des extensions planifiées des lignes radiales du tramway (A, D et F) ;*
- *favoriser les circulations douces piétons/vélos en maillant le réseau existant ;*
- *structurer l'urbanisation future du secteur « Ouest » dans une perspective de développement durable de ce territoire et d'organisation des déplacements conçue au regard du concept d'ECOMOBILITE mis en œuvre par la CUS.*

Adopté le 2 février 2007
par le Conseil de Strasbourg

Rendu exécutoire après
transmission au Contrôle de Légalité préfectoral
et affichage au Centre Administratif
Le 5 février 2007

SCHEMA MULTIMODAL DES DEPLACEMENTS DU SECTEUR « OUEST » DE L'AGGLOMERATION STRASBOURGEOISE

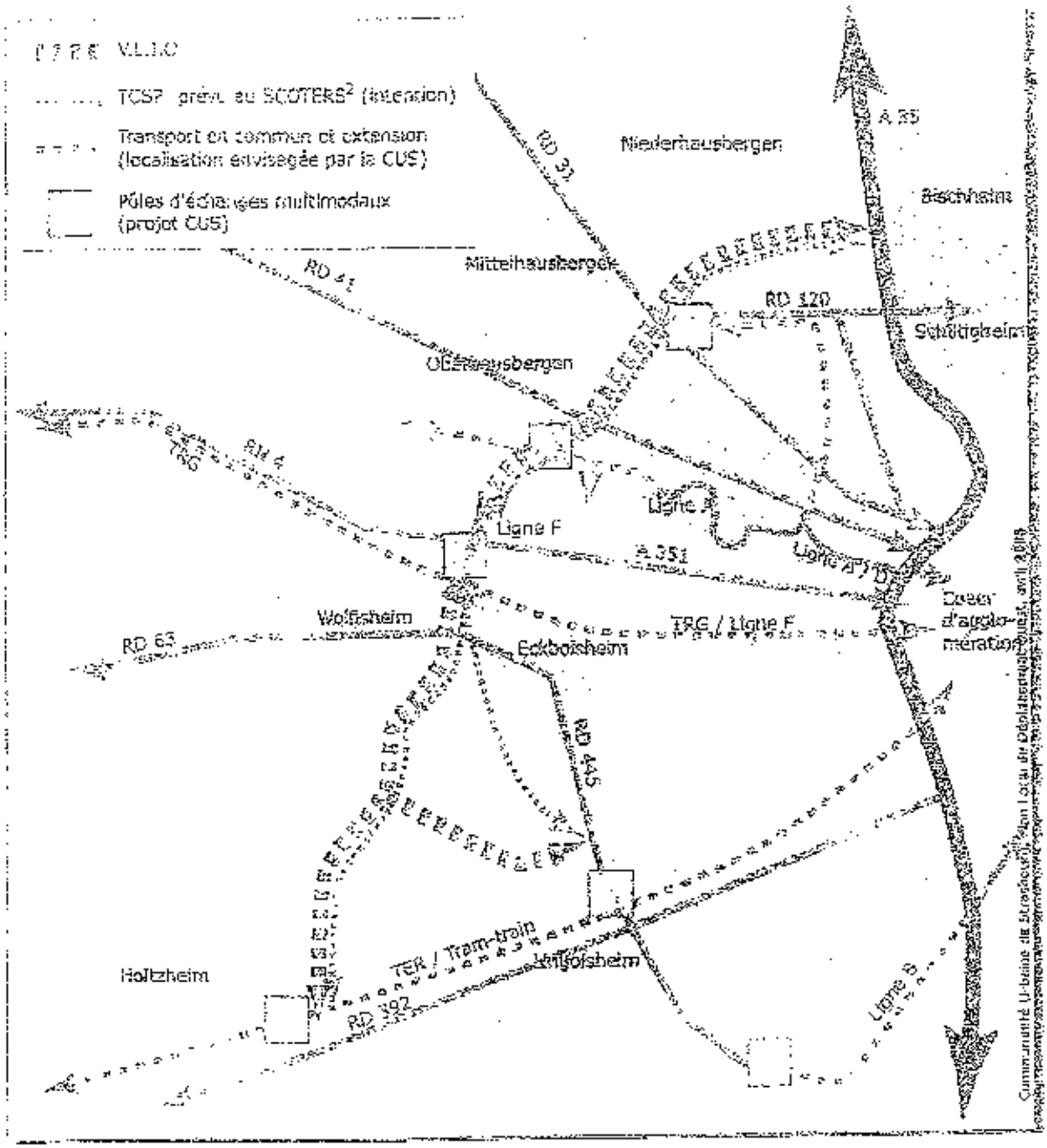


Schéma présenté au public lors de la concertation organisée par le Conseil Général du Bas-Rhin en octobre – novembre 2006

16-2

Strasbourg
Communauté Urbaine

71

Délibération du Conseil de Communauté

27 SEP. 2007

VLIO. Protocole d'accord entre le Département du Bas-Rhin et la Communauté urbaine de Strasbourg.

Au travers de sa délibération du 2 février 2007, le conseil de la Communauté urbaine a émis un avis favorable au projet de VLIO dans le cadre de la concertation publique menée par le Département en sa qualité de maître d'ouvrage.
A cette occasion, il a été rappelé le rôle primordial de cette infrastructure tant pour l'organisation des déplacements multimodaux que pour le développement urbain et économique de l'ensemble de « l'arc ouest » de l'agglomération à savoir :

- faciliter les échanges de périphérie à périphérie, tant en véhicules particuliers qu'en transports collectifs (ligne « de rocade »), entre Schiltigheim/Ouest (E^2) et Holtzheim ;
- relier efficacement entre eux –en voiture et par des transports collectifs performants–, les pôles de développement économique existants ou projetés sur « l'arc ouest » de l'agglomération : Espace Européen de l'Entreprise (E^2) et Campus Ouest (CNRS) au nord-ouest, secteur « Porte Ouest » (équipements métropolitains d'Eckbolsheim/nord-Oberhausbergen) et zone aéroportuaire (Entzheim-Holtzheim) au sud-ouest ;
- réduire le trafic automobile à l'intérieur des communes concernées ;
- améliorer la sécurité et la qualité de vie au sein de ces communes en particulier sur la voie périphérique RD 63 ;
- favoriser l'usage des transports en commun et l'intermodalité par la création de pôles d'échanges multimodaux, à l'intersection de la VLIO et des extensions planifiées des lignes radiales du tramway (A, D et F) ainsi que du futur "Transport Collectif en Site Propre / "Ouest" (TSPO) projeté par le Département ;
- favoriser les circulations douces piétons/vélos en maillant le réseau existant ;
- structurer l'urbanisation future du secteur « ouest » dans une perspective de développement durable de ce territoire et d'organisation des déplacements conçue au regard du concept d'ECOMOBILITE mis en œuvre par la CUS.

Dans le cadre de cette procédure de concertation, trois communes de la Communauté urbaine ont également adopté des délibérations soulignant les enjeux spécifiques du projet « VLIO » pour leur commune, à savoir respectivement :

- la commune de Niederhausbergen, le 13 Novembre 2006,
- la Ville de Strasbourg, le 29 janvier 2007,
- la commune d'Oberhausbergen, le 28 mars 2007.

Afin d'affirmer leur volonté commune de réaliser le projet de VLIO qui prenne en compte l'ensemble des problématiques d'évolution et de développement des zones traversées, le Département du Bas-Rhin et la Communauté urbaine de Strasbourg ont convenu de signer un protocole d'accord destiné à coordonner leurs différents projets, juridiquement et financièrement indépendants car soumis à un régime qui leur est propre, afin de permettre un développement harmonieux et concerté de l'ouest de l'agglomération dans le respect de leurs compétences respectives.

Dans sa délibération du 25 juin 2007 (*Réf CG/2007/39*), dont copie est jointe en annexe 1, le Conseil général du Bas-Rhin, en sa qualité de maître d'ouvrage de la VLIO :

- approuve le bilan de la concertation préalable (cf. annexe 2) engagée, en octobre-novembre 2006, au titre de l'article L 300-2 du Code de l'Urbanisme sur le projet de création d'une voie de liaison intercommunale/Ouest (VLIO) ;
- valide les "éléments de programme" de la VLIO conçue selon le rapport de présentation de la délibération, comme une infrastructure périphérique visant à "*...décharger les voies existantes d'une part de leur trafic automobile et à rendre plus efficace la desserte des cœurs de villages et des quartiers par les transports en commun...*". La VLIO est "*également destinée à plus ou moins long terme à servir de support au développement de transports collectifs de rocade à l'initiative de la CUS...*" et "*servira le développement des liaisons cyclables et piétonnes en cohérence avec sa vocation de desserte interquartiers et intercommunale*" ;
- arrête le choix de réaliser l'infrastructure VLIO en deux phases fonctionnelles correspondant à deux opérations à réaliser successivement, dans un premier temps au Sud de l'A351 et dans une 2ème étape au Nord de celle-ci. Précision est faite par le Conseil général que ces deux opérations relèvent d'un "*programme d'ensemble*" d'une infrastructure reliant Holtzheim à Schiltigheim et que ce choix de phasage est "*motivé par l'objectif de sécuriser juridiquement la procédure dans la mesure où la question de la traversée du périmètre de captage n'est pas entièrement résolue... mais que le lancement des 2 phases pourrait se faire de manière très rapprochée si des avancées significatives sur la sécurité juridique du projet sont constatées*" ;
- décide d'engager les études d'avant-projet de la 1ère phase de la VLIO (c'est à dire de la branche/Sud reliant Holtzheim à l'A351 et à la RD 63 à l'entrée/Sud d'Oberhausbergen) ;
- autorise son président à signer le protocole d'accord à intervenir entre le Département et la Communauté urbaine de Strasbourg (cf. copie ci-joint en annexe 3), portant sur les conditions de réalisation de la branche/Sud de la

VLIO.

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

Le Conseil
sur proposition de la Commission Plénière
après en avoir délibéré
prend acte

- *du bilan détaillé de la concertation préalable menée par le Département en octobre-novembre 2006, au sujet de la VLIO (cf. annexe 2 ci-après), bilan qui a été approuvé par le Conseil général du Bas-Rhin au travers de sa délibération "VLIO" du 25 juin 2007 (cf. annexe 1) ;*
- *du choix arrêté par le Département, maître d'ouvrage de cette infrastructure, de réaliser la VLIO en deux phases fonctionnelles relevant d'un programme d'ensemble (liaison Holtzheim - Schiltigheim/Ouest) ;*
- *de la décision prise par le Département de lancer dans l'immédiat le processus d'études de niveau "avant projet" sur la branche "Sud" de la VLIO (entre Holtzheim et l'intersection A 351 / RD 63), précision étant faite par le Conseil général que "le lancement des deux phases pourrait se faire de manière très rapprochée si des avancées significatives sur la sécurité juridique du projet sont constatées..." (en particulier pour ce qui concerne la traversée du champ de captage d'Oberhausbergen),*

approuve

Le protocole d'accord à intervenir entre le Département du Bas-Rhin et la Communauté urbaine de Strasbourg destiné à coordonner leurs différents projets, afin de permettre un développement harmonieux et concerté de l'arc "Ouest" de l'agglomération dans le respect de leurs compétences respectives (cf. annexe 3 ci-après).

décide

d'autoriser le Président à signer le protocole d'accord entre le Département du Bas-Rhin et la Communauté urbaine de Strasbourg.

ANNEXE 1

DEPARTEMENT
DU
BAS-RHIN

EXTRAIT

DES DELIBERATIONS DU CONSEIL GENERAL

Réunion du 25 juin 2007

Présidence : M. Philippe RICHERT, président

Tous les conseillers généraux sont présents à l'exception de MM. BIES, JUNG, SCHREINER, WESTPHAL, excusés.

Rapporteur : M. LOBSTEIN

N° CG/2007/39 - Voirie départementale - Modernisation du réseau routier - 1221.

Voie de liaison intercommunale Ouest (VLIO) - Bilan de la concertation, protocole d'accord et études d'avant-projet

Après en avoir délibéré, le Conseil Général :

- approuve le bilan de la concertation préalable engagée au titre de l'article L 300-2 du Code de l'urbanisme sur le projet de création d'une Voie de liaison intercommunale Ouest (VLIO)

- valide les éléments de programme de la VLIO tels que proposés par le rapport

- approuve le protocole d'accord, dans sa version distribuée en séance, à conclure entre la communauté urbaine de Strasbourg (CUS) et le département pour acter la volonté des deux collectivités d'organiser l'harmonisation de leurs projets dans le secteur Ouest de l'agglomération strasbourgeoise, et autorise son président à signer ce document

- décide d'engager les études d'avant-projet de la première phase de la VLIO entre HOLTZHEIM et la RD 63 à OBERHAUSBERGEN, sur la base des choix du département décrits dans le rapport.

Adopté à la majorité

Le Président,
Philippe RICHERT

Pour extrait conforme :
Pour le Président
Le Directeur des Services
de l'Assemblée

Jean-Jacques STAHL

Acte certifié exécutoire
eu : 06/07/2007

CONSEIL GENERAL DU BAS-RHIN

Commission des équipements

1221 - Voirie départementale - Modernisation du réseau routier

Voie de liaison intercommunale Ouest (VLIO) - Bilan de la concertation, protocole d'accord et études d'avant-projet

Rapport n° CG/2007/39

Service gestionnaire :
Service grands projets d'infrastructures

Résumé :
Le Conseil Général du Bas-Rhin, dans sa séance du 11 juin 2006, a délibéré sur les modalités d'organisation de la concertation prévue par l'article L 300-2 du code de l'urbanisme.

Le présent rapport a pour objet :

- d'approuver le bilan de la concertation

- d'approuver le protocole d'accord entre le département du Bas-Rhin et la communauté urbaine de Strasbourg, sur la base de l'article L 110 du code de l'urbanisme

- de présenter pour approbation les éléments de programme des études d'avant-projet pour la phase 1 de la V.L.I.O., entre Holtzheim et la RD 63 à Oberhausbergen.

Contexte

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 déplacement sur le secteur ouest de l'agglomération, notamment du fait des perspectives d'extension et de densification de l'aire urbaine.

Rappel des décisions antérieures

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 même délibération a acté la nécessité pour le département du Bas-Rhin et la communauté urbaine de Strasbourg de coordonner la réalisation de leurs projets respectifs sur ce secteur, sur la base de l'article L110 du code de l'urbanisme. Cette nécessité est à l'origine de la signature d'un protocole d'accord entre les deux collectivités, obligatoire pour *« toute opération qui, par sa nature ou son importance, modifie de façon substantielle le cadre de vie ou l'activité économique de la commune »*.

Les dix communes territorialement concernées par le projet ont été sollicitées le 4 avril 2006 et ont délibéré sur les modalités d'organisation de la concertation.

Une réunion préalable à la concertation s'est tenue le 11 juillet 2006, en présence du président du conseil général du Bas-Rhin, du président de la communauté urbaine de Strasbourg et des maires (ou leurs représentants) des dix communes concernées par le projet.

Cette réunion a notamment permis d'apporter des réponses précises aux nombreuses interrogations des maires sur les difficultés et blocages qu'avait générés le projet initial de la VLIO présenté en 2000, et d'esquisser un nouveau projet ambitieux cherchant à prendre en compte au mieux les préoccupations locales.
Ainsi a pu être dégagé un large consensus sur les grandes lignes du nouveau projet.

Bilan de la concertation de la V.L.I.O.

Les éléments présentés ci-après constituent la synthèse du projet de bilan de la concertation qui est joint en annexe.

Les objectifs de la concertation

La concertation menée par le Conseil Général du Bas-Rhin poursuit trois objectifs :
- Présenter l'état actuel des réflexions aux habitants, associations et autres personnes concernées ;
- Apporter des éléments de réponses à leurs préoccupations ;
- Prendre connaissance de leurs observations.

Le périmètre de la concertation

Le périmètre retenu pour la concertation concerne les dix communes territorialement affectées par le projet : Bischheim, Eckbolsheim, Holtzheim, Lingolsheim, Mittelhausbergen, Niederhausbergen, Oberhausbergen, Schiltigheim, Strasbourg et Wolfisheim.

Les modalités de la concertation

Une exposition de cinq semaines (du 16 octobre 2006 au 17 novembre 2006) a été organisée sur 12 sites : dans les mairies de Bischheim, Eckbolsheim, Holtzheim, Lingolsheim, Mittelhausbergen, Niederhausbergen, Oberhausbergen, Schiltigheim, Wolfisheim, au centre administratif de la communauté urbaine de Strasbourg, dans les quartiers de Cronenbourg, Poteries et de Koenigshoffen. Sur ces sites, un registre a été mis à la disposition du public pour recueillir les observations. Une exposition a également été organisée à l'Hôtel du Département.
Les lieux et horaires des expositions et des réunions publiques ont été communiqués par voie de presse le 15 octobre 2006, à la veille du démarrage de l'exposition.

En parallèle, dix réunions publiques ont été organisées, du 6 au 10 novembre 2006.

Enfin, un espace dédié à la V.L.I.O. a été ouvert sur le site internet du Conseil Général du Bas-Rhin (www.cg67.fr) pour restituer les contributions de la population et recueillir l'avis de ceux qui souhaitaient s'exprimer sur le projet. Il était également possible de faire part de ses remarques en ligne à l'adresse vlio@cg67.fr.

L'expression du public et des élus
Les 10 réunions publiques ont rassemblé environ 860 personnes ;
- 129 observations ont été inscrites dans les différents registres. Deux personnes ont inséré le même dossier dans trois registres (Eckbolsheim, Oberhausbergen et Wolfisheim) : l'observation a été comptabilisée une fois dans le registre d'Eckbolsheim et une fois dans le registre de Wolfisheim.
- Une observation a été envoyée au Conseil Général du Bas-Rhin via l'espace dédié à la V.L.I.O. sur le site internet de la collectivité
Six courriers ont été adressés au Conseil Général du Bas-Rhin.
- Une pétition de 86 signatures a été versée au registre de la commune d'Oberhausbergen et demande que le projet de V.L.I.O. fasse l'objet d'une seule enquête publique portant sur l'ensemble du tracé et que la concertation s'accompagne d'une information sur les projets de développement et d'urbanisation du secteur entre l'A351 et les quartiers d'Oberhausbergen.

Par ailleurs, une analyse comparative (incluant une cartographie) des tracés V.L.I.O. – Voie Intercommunale Périphérique – Contournement de Oberschaeffolsheim et Wolfisheim a été déposée dans les registres des communes d'Eckbolsheim, d'Oberhausbergen et de Wolfisheim. L'étude complète a également été remise au Conseil Général du Bas-Rhin.

La phase de concertation proprement dite a fait l'objet de 6 articles de presse entre le 16 octobre et le 17 novembre 2006.

Les observations recueillies sont de natures variées et ont été regroupées de la manière suivante :
- Les éléments généraux sur le processus de concertation et l'historique du projet ;
- l'aménagement du secteur (urbanisation, environnement, nuisances) ;
- les trafics, les déplacements et les transports (trafic, transit, transports collectifs et deux) ;
- le tracé du projet et les choix techniques.
Ces observations sont retranscrites dans le bilan de concertation proposé en annexe, de même que les réponses apportées par le maître d'ouvrage.

Conclusion du bilan de la concertation
La concertation a permis au public d'exprimer ses positions sur le projet de voie de liaison intercommunale Ouest. Bien au delà des préoccupations liées à l'aménagement du réseau routier, la population s'est montrée particulièrement concernée par les enjeux sous-jacents au développement urbain de la façade ouest de l'agglomération strasbourgeoise: déplacements, urbanisation, protection de l'environnement, du paysage et du cadre de vie.

La concertation a également mis en évidence l'imbrication des enjeux et des objectifs propres aux différents acteurs du territoire.

La nécessité de clarifier les interventions de chacun a conduit à la mise en place du protocole d'accord entre le département du Bas-Rhin et la communauté urbaine de Strasbourg.

Pour le Département, les enjeux et objectifs identifiés sont les suivants :

Enjeux et éléments généraux justifiant les objectifs à atteindre	Objectifs
La mobilité durable (cf. Agenda 21) Les déplacements sur le réseau départemental à l'ouest de Strasbourg L'accessibilité aux communes La sécurité routière La qualité des milieux et des ressources naturels	Assurer un fonctionnement satisfaisant des routes départementales en réseau Ne pas favoriser le transit Améliorer les échanges entre les communes et les grands équipements Sécuriser les itinéraires départementaux Assurer l'inter modalité Favoriser l'utilisation des modes doux pour les déplacements courts Accompagner le développement urbain Préserver et valoriser les milieux et ressources naturels Assurer la circulation des transports exceptionnels Délester les centres de villages

Il apparaît ainsi que la concertation élargie qui a été menée par le Département et la CUS sur cette opération a permis d'apporter des réponses aux nombreuses questions et critiques formulées antérieurement par la population et les communes sur les points sensibles du projet, et de préciser et d'enrichir les grandes options du projet pour affirmer clairement son caractère multimodal dans le contexte global des déplacements de l'ouest de l'agglomération.

Protocole d'accord entre le département du Bas-Rhin et la communauté urbaine de Strasbourg

Le département et de la communauté urbaine de Strasbourg, qui ont la volonté d'avancer dans le projet de VLIO, sont conscients de l'utilité et de la nécessité de coordonner la réalisation de leurs projets dans l'ouest strasbourgeois.

En effet, pour répondre à leur souci commun de développement harmonieux et coordonné de ce secteur stratégique pour l'agglomération, les collectivités doivent s'assurer de la cohérence de leurs actions et de leur complémentarité, dans le respect de leurs compétences respectives.

Ce faisant, elles mettent en œuvre les prescriptions de l'article L110 du code de l'urbanisme en vertu duquel « *afin 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* ».

La ratification de ce protocole par les deux collectivités sera une condition de poursuite des études de la V.L.I.O. par le département du Bas-Rhin.

Les choix du département du Bas-Rhin à l'issue de la concertation et de la ratification du protocole

A l'issue de la concertation et de la ratification du protocole, les choix du département du Bas Rhin seront les suivants.

1. Concept global :

Le projet de V.L.I.O. a beaucoup évolué depuis son inscription au Schéma directeur d'aménagement et d'urbanisme de Strasbourg (SDAU) de 1973. Le projet d'alors, une rocade routière à 2x2 voies, se présente aujourd'hui comme une infrastructure plurimodale, dans une logique d'adaptation au contexte urbain actuel.

C'est pourquoi le département du Bas-Rhin engage la suite du projet de V.L.I.O. dans le respect du développement de tous les modes de déplacement, en réfutant l'opposition entre les voies routières et le développement des transports collectifs, ces solutions étant complémentaires.

En déchargeant les voies existantes d'une part de leur trafic, la V.L.I.O. rendra plus efficace la desserte des cœurs de village et des quartiers par les transports en commun existants. Elle est également destinée à plus ou moins long terme à servir de support au développement de transports collectifs périphériques à l'initiative de la CUS, compétente en la matière à l'intérieur du Périmètre de Transports Urbains (PTU).

De par sa conception, le projet de V.L.I.O. servira le développement des liaisons cyclables et piétonnes, en parfaite cohérence avec sa vocation de desserte inter quartiers et intercommunale.

2. Phasage :

Le projet de VLIO constitue un programme d'ensemble (entre Holtzheim et Schiltigheim) qui sera réalisé en deux phases fonctionnelles correspondant chacune à une opération.

La phase 1 répond à des fonctionnalités propres à la desserte du secteur et permet d'améliorer le fonctionnement de l'échangeur actuel sur l'A351. Cette phase fera l'objet d'une première enquête publique en 2008-2009. 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 n'est pas entièrement résolue.

Toutefois, le lancement des deux phases pourrait se faire de manière très rapprochée, si des avancées significatives sur la sécurité juridique du projet sont constatées.

3. Zone d'étude :

Le département du Bas-Rhin, en lien avec les collectivités concernées, a fixé des objectifs pour le projet de V.L.I.O.. Les études seront poursuivies à l'intérieur des fuseaux qui permettent de trouver une réponse satisfaisante aux objectifs.

Pour atteindre ces objectifs, le fuseau retenu doit préférentiellement s'inscrire entre l'agglomération urbaine continue (Lingolsheim, Eckbolsheim, Koenigshoffen, les Poteries, Hautepierre, Cronenbourg, l'Espace Européen de l'Entreprise à Schiltigheim) et la première couronne de communes (Holtzheim, Wolfisheim, Oberhausbergen, Mittelhausbergen et Niederhausbergen).

A l'intérieur de ce fuseau, les possibilités restant ouvertes et l'objectif des études préliminaires sera de déterminer les tracés optimaux, entre les espaces naturels et urbains à préserver et les projets d'urbanisation sur ce secteur.

➢ Prochaine étape :
Les études préliminaires et d'avant-projet seront prochainement engagées. Elles veilleront à intégrer au projet les éléments soulevés lors de la concertation : le milieu naturel de la Bruche, la préservation des espèces présentes sur le territoire, les risques d'inondations, les espaces agricoles, les projets d'urbanisme, le cadre de vie et le paysage, la réduction des nuisances (sonores, visuelles, olfactives, pollutions).
Ces études seront confiées à des spécialistes (ingénieur acousticien, paysagiste, ingénieur air) et comprendront entre autres : l'évaluation des ambiances sonores, l'évaluation des niveaux sonores futurs avec et sans protection, de jour et de nuit, des propositions de dispositifs acoustiques et d'aménagements paysagers adaptés à chaque site...

5. Poursuite de la concertation :
Le département du Bas-Rhin s'engage à poursuivre la concertation, qui est pour lui, au-delà d'une obligation juridique, une volonté politique. Son intention est de poursuivre cet échange avec les communes et le public tout au long de l'élaboration du projet.

La proposition de programme d'aménagement de la VLIO
➢ 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.
(NB : 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).

➢ 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, TER, TSPO) afin de favoriser le report modal pour l'accès au centre-ville.

➢ Modes doux :
La VLIO intègrera 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.

- 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 d'environnement :
La VLIO prendra en compte les différentes contraintes d'environnement (eau, espaces naturels, espaces agricoles) qui affectent 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.

- Foncier :
Le projet de VLIO sera conçu de façon à rationnaliser 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 qui connaît les engorgements les plus importants.

- 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

Les actions complémentaires à engager par le département
En appui des décisions prises à l'issue de la phase de concertation du projet de V.L.I.O., le département engagera les actions suivantes :
1. La mise en place de groupes de suivi communal au sein de chaque commune pour poursuivre l'échange entre le département du Bas-Rhin, les élus locaux, les associations et la population.
2. La réalisation prochaine de mesures acoustiques et des mises à jour régulières pour assurer un suivi dans le temps des impacts de la V.L.I.O.
3. La réalisation prochaine de mesures de la qualité de l'air et des mises à jour régulières qui serviront de base au développement d'un suivi de la qualité de l'air dans le temps.
4. L'examen de l'opportunité de réaliser en 2008 une enquête ménage sur le territoire du Bas-Rhin sous la responsabilité de l'Agence d'Urbanisme de Strasbourg (ADEUS) et utilisant la méthodologie mise en place par le CERTU.

Les phases à venir
Les phases ultérieures du projet s'organiseront de la manière suivante, en concertation avec le public :

Juin 2007	Délibération sur le bilan de la concertation par l'Assemblée plénière du Conseil Général ; Décision d'engager les études sur la phase 1 entre Holtzheim et l'échangeur de l'A351 ;	Mise en place des groupes de suivi communaux
2007 - 2008	Réalisation du dossier d'Avant Projet de la phase 1 comprenant : - Des études d'environnement ; - Des études de trafic ; - Des études techniques et environnementales de comparaison des tracés ; - Le choix du tracé retenu ; - L'analyse technique et environnementale de la solution retenue - Le coût du projet Selon l'avancement du dossier, réalisation du dossier d'Avant Projet de la phase 2.	Concertation avec les groupes de suivi communaux Consultation des services de l'Etat et des collectivités durant l'élaboration du dossier d'avant projet.
2008 - 2009	Enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique de la phase 1 Enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique de la phase 2	Consultation du public
	Etudes techniques Acquisitions foncières / remembrement Début des travaux Mise en service de la section sud Mise en service de la section nord	

Lors de la phase d'avant-projet, des études détaillées permettront d'établir un bilan complet de la situation actuelle du site, de déterminer les impacts positifs et négatifs des variantes de tracés, de faire le choix d'un tracé puis d'établir ses caractéristiques techniques et de proposer des mesures compensatoires. Ce dossier permettra de déterminer de façon précise le coût de l'opération (études, acquisitions foncières, travaux).

Le dossier d'enquête préalable à la Déclaration d'Utilité Publique comportera une étude d'impact qui permettra d'intégrer au mieux le projet dans son environnement. Cette étude d'impact sera soumise à enquête publique.

Après les multiples difficultés rencontrées dans la mise en œuvre du projet de V.L.I.O., les résultats de la concertation menée dans une totale transparence en vue de concevoir une solution optimale pour formuler une réponse durable aux problèmes des communes concernées, autorisent aujourd'hui le Conseil Général à s'engager avec détermination dans la réussite de ce projet.

Dans ce contexte,

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

Sur proposition de la Commission des Equipements, le Conseil Général décide :

- d'approuver le bilan de la concertation préalable prévue par l'article L 300-2 du code de l'urbanisme

- de valider les éléments de programme de la VLIO tels que proposés dans le rapport

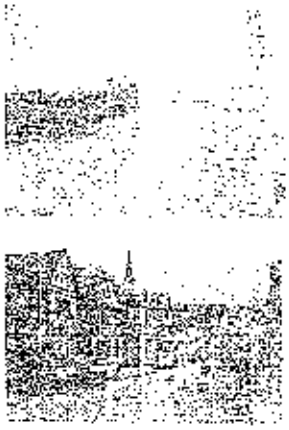
- d'autoriser son Président à signer le protocole d'accord à intervenir entre le département et la communauté urbaine de Strasbourg pour acter la volonté des deux collectivités d'organiser l'harmonisation de leurs projets dans le secteur Ouest de l'agglomération strasbourgeoise

- de demander l'engagement des études d'avant-projet de la première phase de la voie de liaison intercommunale Ouest (VLIO) entre Holtzheim et la RD 63 à Oberhausbergen, sur la base des choix du département décrits dans le présent rapport.

Strasbourg, le 25/05/2007

Le Président,

Philippe RICHERT



VOIE DE LIAISON INTERCOMMUNALE OUEST

BILAN DE LA CONCERTATION

JUIN 2007

CONSEIL GENERAL DE L'AISNE

1 La voie de liaison intercommunale Ouest 3
1.1 Présentation du projet 3
2 La concertation sur le projet de V.L.I.O. 4
2.1 Le contexte juridique 4
2.2 Les objectifs de la concertation 4
2.3 Le périmètre de la concertation 4
2.4 Les modalités de la concertation 4
3 Expression du public et des élus 5
3.1 Expression du public 5
3.2 Expression des élus 5
4 Les observations recueillies 6
4.1 Eléments généraux 6
4.2 Eléments sur l'évolution de l'aménagement du secteur 10
4.3 Eléments sur le trafic, les déplacements et les modes doux 14
4.4 Eléments sur le tracé et les choix techniques 17
5 Conclusion 26

1. La voie de liaison intercommunale Ouest

Le conseil général du Bas-Rhin est le maître d'ouvrage du projet d'une nouvelle voie routière de liaison entre les communes de l'Ouest de l'agglomération strasbourgeoise.

L'agglomération strasbourgeoise « cernée » à l'Est par le Rhin se développe de manière rapide et dynamique vers l'Ouest. L'ensemble des voies routières du secteur, notamment départementales, est saturé. Cette difficulté de déplacement est accentuée par l'insuffisance des transports collectifs sur ce secteur de l'agglomération.

Le projet de voie de liaison intercommunale veut apporter une réponse aux difficultés de circulation vécues actuellement par la population des communes de l'Ouest de l'agglomération de Strasbourg et structurer le développement urbain de ce secteur de l'agglomération. C'est un élément d'un maillage qui s'inscrit dans la stratégie d'aménagement développée par le Schéma de cohérence territoriale de la région de Strasbourg (SCOTERS) et le Plan de déplacements urbain (PDU). Ce maillage s'appuie d'abord sur la desserte en transports collectifs sur les voies radiales vers le centre de Strasbourg : la poursuite du projet de tram-ne fe communauté urbaine de Strasbourg, le tram-train, le transport en site propre Ouest (TSPO). Le maillage routier se pose de manière moins régulière, pour les liaisons en périphérie : le grand contournement Ouest (GCO), la rocade Sud, les nouvelles voies structurantes.

La voie de liaison intercommunale Ouest (V.L.I.O.) est le projet qui s'inscrit dans la proximité, dans la construction de la façade Ouest de l'agglomération strasbourgeoise.

La nécessité de réaliser une V.L.I.O. est réaffirmée dans le Schéma de Cohérence Territoriale de la Région de Strasbourg, approuvé le 1er juin 2006. Lors de l'enquête publique du SCOTERS, l'opportunité du projet V.L.I.O et ses utilités pour le développement des communes ont été confirmées par la commission d'enquête.

1.1 Présentation du projet soumis à la concertation

Le projet doit répondre aux objectifs suivants :

- Permettre à la voirie départementale du secteur de retrouver un fonctionnement correct ;
- Répondre aux besoins croissants de mobilité inscrits à la Communauté Urbaine de Strasbourg, en assurant la liaison intercommunale et vers quartier dans l'axe « ouest » de la C.U.S., tant en véhicules particuliers qu'en transports collectifs;
- Rechercher un apaisement du trafic aux cœurs des villages ;
- Favoriser l'utilisation des modes doux pour les déplacements courts et assurer l'intermodalité des déplacements ;
- Faciliter le développement de l'urbanisation à l'Ouest de l'agglomération, en accompagnant les grands projets d'évolution de secteur

Le tout en tenant compte des grands enjeux de préservation des sites traversés.

Par ailleurs, le projet de V.L.I.O. s'intègre dans un schéma de développement urbain de l'ouest de l'agglomération. Il permet d'améliorer la gestion des interfaces entre le système circulatoire périphérique et l'organisation des déplacements en zone de la C.U.S., en captant les flux automobiles générés par les territoires périphériques et en les rabattant vers les pôles d'échanges intermodaux.

Un tracé contesté

Le tracé proposé s'appuie essentiellement sur les emprises laissées libres par l'urbanisation, qui s'est organisée autour des emplacements réservés encore de longue date dans les documents d'urbanisme locaux, laissant de fait peu de marges de manœuvre.

Les différents tracés pourront s'appuyer sur les emplacements réservés existants. Ils reposeront sur le meilleur compromis possible entre la réutilisation des infrastructures existantes et l'aménagement de nouvelles voies et de nouveaux ouvrages.

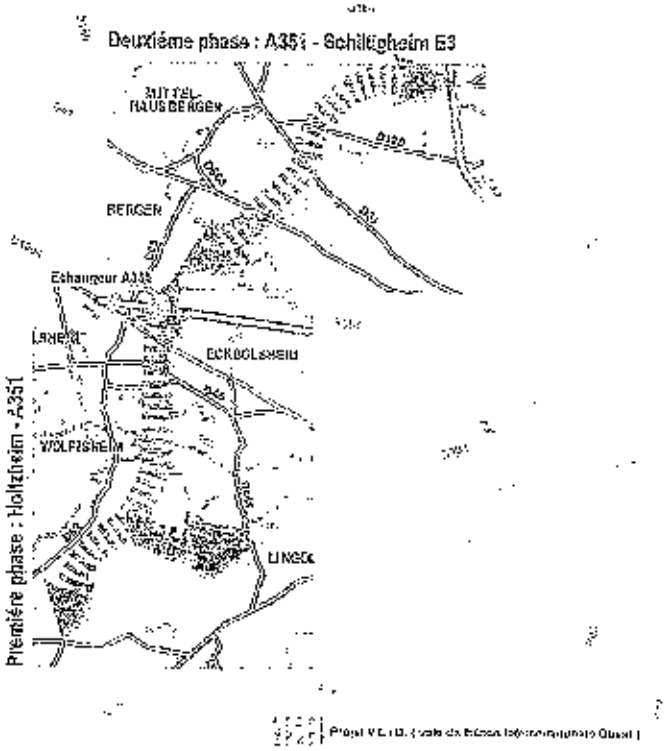
Un programme, deux opérations :

- secteur Sud, de Holtzheim à l'entrée d'Oberhausbergen, incluant l'aménagement total du parcs de l'échangeur sur l'A351 ;
- secteur Nord, poursuite du projet jusqu'à Schiltigheim.

qui donneront lieu à deux Déclarations d'Utilité Publique. Cette réalisation en deux phases successives repose tant sur les enjeux propres à chaque opération que sur les contraintes techniques aux différents secteurs traversés.

Estimation du coût du projet

Le coût estimatif de la V.L.I.O. est de l'ordre de 50 à 60 millions d'euros, pour une longueur totale d'environ 11 km, soit environ 5 millions d'euros du km. Ce coût intègre la route elle-même, mais aussi un traitement particulier pour assurer la meilleure insertion possible dans l'environnement (protection des eaux, insertion paysagère, protections phoniques éventuelles ...).



Projet V.L.I.O. (voie de liaison intercommunale Ouest)

2. La concertation sur le projet de V.L.I.O.

2.1 Le contexte juridique

L'article L300-2 du code de l'urbanisme prévoit que les opérations d'aménagements soient portées à la connaissance du public dans une démarche de concertation associant les habitants, les associations locales et l'ensemble des personnes concernées.

Les études d'avant-projet et le dossier préalable à l'enquête publique seront élaborés après l'approbation du bilan de concertation.

2.2 Les objectifs de la concertation

Par sa délibération du 28 juin 2004, le Conseil Général du Bas-Rhin a souhaité relancer les études préliminaires de la V.L.I.O.

Les dix communes territorialement concernées par le projet ont été sollicitées le 4 avril 2006 et ont délibéré sur les modalités d'organisation de la concertation.

Les communes de Mittelhausbergen, Niederhausbergen et Oberhausbergen ont donné leur accord sous réserve que le projet fasse l'objet d'une seule enquête publique et que le Département organise une réunion de présentation des projets de développement du territoire concerné.

Une réunion préalable à la concertation a été tenue le 13 juillet 2006, en présence du président du conseil général du Bas-Rhin, du président de la communauté urbaine de Strasbourg et des maires ou leurs représentants des dix communes concernées par le projet.

La concertation menée par le Conseil Général du Bas-Rhin poursuit trois objectifs :

- Présenter l'état actuel des réflexions aux habitants, associations et autres instances concernées ;
- Apporter des éléments de réponses à leurs préoccupations ;
- Prendre connaissance de leurs observations.

2.3 Le périmètre de la concertation

Le périmètre retenu pour la concertation concerne les dix communes territorialement affectées par le projet : Bischheim, Eschau, Geispolsheim, Hoenheim, Holtzheim, Lingolsheim, Mittelhausbergen, Niederhausbergen, Oberhausbergen, Schiltigheim, Wolfisheim, au centre administratif de la communauté urbaine de Strasbourg, dans les quartiers de Cronenbourg, Polygone et de Koenigshoffen. Sur ces sites, un registre a été mis à la disposition du public pour recueillir les observations. Une exposition a également été organisée à l'hôtel du Département.

En parallèle, des réunions publiques ont été organisées du 3 au 10 novembre 2006.

Enfin, un espace dédié à la V.L.I.O. a été ouvert sur le site internet du Conseil Général du Bas-Rhin (www.cg67.fr) pour assurer les contributions de la population et recueillir l'avis de ceux qui souhaitaient s'exprimer sur le projet. Il était également possible de faire part de ses remarques par l'adresse vlio@cg67.fr.

Les lieux et horaires des expositions et des réunions publiques ont été communiqués par voie de presse le 15 octobre 2006, à la veille du démarrage de l'exposition.

3. Expression du public et des élus

3.1 Expression du public

Les 10 réunions publiques ont rassemblé environ 800 personnes.

129 observations ont été inscrites dans les différents registres. Deux personnes ont collé la même dessin dans trois registres (Kolbsheim, Oberhausbergen et Wolfisheim) ; l'observation a été comptabilisée une fois dans le registre d'Eckbolsheim et une fois dans le registre de Wolfisheim.

Commune	Date de la réunion	Nb de participants aux réunions	Nb d'observations aux registres
Berstheim	9 novembre 2006, 18h30	40 personnes	0
Eckbolsheim	7 novembre 2006, 20h30	150 personnes	23
Kolbsheim	9 novembre 2006, 18h30	15 personnes	1
Lingolsheim	8 novembre 2006, 20h30	15 personnes	1
Mittelhausbergen	8 novembre 2006, 21h00	100 personnes	13
Niederhausbergen	9 novembre 2006, 20h30	125 personnes	3
Oberhausbergen	8 novembre 2006, 18h30	250 personnes	35 + pétition
Schiltigheim	10 novembre 2006, 20h00	60 personnes	6
Strasbourg - Cronenbourg	10 novembre 2006, 19h30	15 personnes	4
Strasbourg - Centre administratif	-	-	2
Strasbourg - Koenigshofen	-	-	0
Wolfisheim	7 novembre 2006, 18h30	100 personnes	32

V.L.I.O. - Bilan de la concertation

Une observation a été envoyée au Conseil Général du Bas-Rhin via l'espace dédié à la V.L.I.O. sur le site internet de la collectivité.

Six courriers ont été adressés au Conseil Général du Bas-Rhin.

Une pétition de 85 signatures a été versée au registre de la commune d'Oberhausbergen et demande :

- que le projet de V.L.I.O. fasse l'objet d'une seule enquête publique portant sur l'ensemble du tracé ;
- que la concertation s'accompagne d'une information sur les projets de développement et d'urbanisation du secteur entre l'A351 et les centres d'Oberhausbergen.

Une analyse comparative (incluant une cartographie) des tracés V.L.I.O. – V.I.P. - C.O.W. a été déposée dans les registres des communes d'Eckbolsheim d'Oberhausbergen et de Wolfisheim. L'étude complète a également été remise au Conseil Général du Bas-Rhin.

La phase de concertation proprement dite a fait l'objet de 5 articles de presse entre le 16 octobre et le 17 novembre 2005.

3.2 Expression des élus

Les dix communes ont approuvé le terme de la concertation selon les modalités proposées par le Conseil Général du Bas-Rhin.

Les communes de Mittelhausbergen, Niederhausbergen et Oberhausbergen l'ont approuvée sous réserve :

- « Que le département du Bas-Rhin s'engage en tant que maître d'ouvrage à n'organiser qu'une seule enquête d'utilité publique portant sur l'ensemble du tracé de la V.L.I.O. ;
- que le département du Bas-Rhin organise une réunion publique préalable à la concertation pour permettre à la communauté urbaine de Strasbourg de présenter les réflexions préliminaires sur l'urbanisation du secteur à l'ouest du Zénith et sur l'implantation du Parc des Expositions. »

Ces réserves ont été reproduites à travers le dépliant « Les Hausbergen ouvrent le débat » édité par les trois communes et distribué à l'ensemble des foyers de leur territoire. Le dépliant a été déposé au registre des communes de Niederhausbergen et Oberhausbergen. Son contenu a également été porté sur un site internet.

La volonté de ne réaliser qu'une seule enquête publique a été répétée par les représentants de ces trois communes lors des réunions publiques tenues dans leurs communes respectives.

Réponse du maître d'ouvrage

Le département a engagé les réflexions sur la totalité du projet de l'Eckbolsheim à Schiltigheim.

La première phase répond à des fonctionnalités propres à la réserve du secteur et permet d'améliorer le fonctionnement de l'échangeur actuel sur l'A351. Cette phase fera l'objet d'une première enquête publique en 2008. 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 n'est pas entièrement résolue.

Toutefois, le fonctionnement des deux phases pourrait se faire de manière très rapprochée, si des avancées significatives sur la sécurité juridique du projet sont constatées.

Réponse du maître d'ouvrage

En ce qui concerne la deuxième réserve émise par les communes de Mittelhausbergen, Niederhausbergen et Oberhausbergen, le département rappelle qu'il n'est pas compétent pour présenter les projets d'une autre collectivité, à la responsabilité de présenter les réflexions préliminaires sur le secteur concerné incombe à la collectivité maître d'ouvrage de ces projets, à savoir la Communauté urbaine de Strasbourg.

3.2.1 Position de la commune de Niederhausbergen

Le maire de la commune de Niederhausbergen a clairement précisé que le seul tracé acceptable pour sa commune concernait le faisceau sensiblement le rapprochement de la V.L.I.O. au proche de l'Europe. Le tracé nord est rejeté par la commune.

Par délibération du 13 novembre 2006, le conseil municipal de Niederhausbergen a approuvé son étonnement sur certains textes ou graphiques figurant sur les supports de concertation et confirme que leur contenu n'a pas reçu l'accord des représentants de la commune.

Le maire de Niederhausbergen a également manifesté son désaccord sur le contenu des panneaux préparés par les services techniques du Département à travers une lettre adressée au président du conseil général du Bas-Rhin en date du 18 janvier 2006.

3.2.2 Position de la commune d'Oberhausbergen

Des extraits des délibérations du conseil municipal d'Oberhausbergen du 15 décembre 1999 et du 4 décembre 2003 ont été déposés dans le registre de la commune d'Oberhausbergen. Ces extraits portent sur :

- des mesures appropriées pour assurer la protection du captage d'eau ;
- le respect de la continuité du tissu urbain [d'Oberhausbergen] par un ouvrage d'art approprié ;
- une liaison routière vers les mailles de Hautepierre ;
- des mesures d'accompagnement favorisant l'accès direct à la V.L.I.O. sans traverser les villages
- le refus du croisement à niveau avec la route de Savarne (RD41).

Le plan illustrant cette proposition a été porté au registre de la commune d'Oberhausbergen.

Le maire d'Oberhausbergen a rappelé la position de son conseil municipal sur la VLIO dans son courrier du 7 décembre 2006 au Président du Conseil Général, maître d'ouvrage.

3.2.3 Position de la commune de Mittelhausbergen

Le maire de Mittelhausbergen a rappelé, en réunion publique, sa demande de raccordement de la RD31 à la VLIO par une voirie nouvelle contournant le cimetière par le nord.

3.2.4 Position de la commune de Strasbourg

A l'issue des réunions et de l'exposition de la concertation le conseil municipal a voté une délibération portant « Avis favorable » sur le projet de VLIO en sa session du 29 janvier 2007.

3.2.5 Position de la Communauté Urbaine de Strasbourg

A l'issue des réunions et de l'exposition de la concertation le conseil de communauté a voté une délibération portant « Avis favorable » sur le projet de VLIO en sa session de 2 février 2007.

6 Les observations recueillies

Les observations recueillies sont de nature variée et peuvent être regroupées de la façon suivante :

- Éléments généraux sur le processus de concertation et l'esthétique du projet ;
- L'aménagement du secteur (urbanisation, environnement, nuisances) ;
- Les trafics, les déplacements et les transports (trafic, transit, transports collectifs et doux) ;
- Le tracé du projet et les choix techniques.

6.1 Eléments généraux

Globalement, la population a marqué son intérêt pour ce projet et si une mobilisation forte des opposants au projet a été constatée, on observe, face aux difficultés croissantes de circulation sur ce secteur, une contestation moins marquée que lors des précédentes concertations et de l'enquête publique.

La plupart des personnes favorables au projet se sont exprimées dans les registres après la réunion publique tenue dans leur commune.

La contestation porte autant sur le principe même du projet et de son intérêt général que sur les pistes de réflexions proposées par le maître d'ouvrage. Pour les observations favorables au projet, les notions de sécurité et de qualité de vie sont mises en avant.

La population a manifesté une relative incrédulité sur la crédibilité et la nature même de la concertation préalable. Dans ce contexte particulier où une déclaration d'utilité publique avait déjà été obtenue sur ce projet.

La population s'est révélée soucieuse d'être entendue par les élus et les techniciens. C'est pourquoi elle souhaite aux cette concertation procède à une véritable remise en question du projet : pertinence de la solution « V.L.I.O. », pertinence du tracé, pertinence des choix techniques.

On remarque également un souhait récurrent de disposer d'une information plus claire sur les perspectives du développement du secteur situé de l'agglomération de Strasbourg : urbanisation, développement des infrastructures routières et de transports collectifs.

Globalement, la population a marqué son intérêt pour que la concertation porte sur l'ensemble des moyens de déplacements et non seulement sur la seule liaison. Des comparaisons sont souhaitées entre le coût réel de ce projet (infrastructure, entretien et coût environnemental) et le coût du développement des transports collectifs.

4.1.1 Sur l'actualité d'un projet datant des années 1970

Une part importante de la population qui s'est exprimée remet en question le choix de présenter un projet pensé dans les années 1970, qui s'inscrivait dans une logique routière qui n'est plus adaptée au contexte économique et environnemental actuel. Les choix techniques (tracés et profils) du SDAU de 1973 et du projet de 2001 sont également remis en question.

A contrario, plusieurs interventions déplorent que ce projet, inscrit de longue date dans les documents de planification de l'agglomération, ne soit toujours pas réalisé.

On remarque également un regret face au manque d'évolution du projet soumis à la concertation préalable : ce dernier s'apparente trop à celui proposé en 2001. C'est pourquoi la pertinence de la V.L.I.O. dans le développement à long terme de l'agglomération a été une question récurrente lors des réunions publiques et dans les registres.

4.1.2 Sur les procédures liées au projet

En ce qui concerne le phasage de l'opération, les opinions sont divisées en fonction des communes :

- Une majorité des observations recueillies à Mittelhausbergen, Niederhausbergen et Oberhausbergen (registres et réunions) souhaite la tenue d'une seule enquête publique et craint qu'un phasage de l'opération ne rende caduque la réalisation de la partie nord.
- Une majorité des observations recueillies dans les communes au sud de l'A351 souhaite une réalisation rapide d'un premier tronçon entre Holtzheim et l'autoroute A351.

Réponse du maître d'ouvrage

Le schéma directeur d'aménagement et d'urbanisme qui date de 1973 prévoyait une V.L.I.O. sur l'ouest de l'agglomération. Il prévoyait également d'autres projets tels le Grand Contournement Ouest (GCO) et le développement des transports en commun sur les radiales, en tramway ou en bus. A l'époque certains éléments prospectifs répondaient déjà au développement projeté de l'agglomération. Une partie de ces éléments a été réintroduite et adaptée aux nouveaux enjeux dans le document de planification actuellement en vigueur, le SCOTERS, approuvé en juin 2006.

La V.L.I.O est inscrite au schéma d'infrastructures du PDU de la C.U.S., approuvé le 7 juillet 2000 par le conseil de la Communauté urbaine de Strasbourg, en tant qu'élément de l'organisation multimodale des déplacements sur l'air ouest de l'agglomération.

Toute la réflexion menée autour de la planification de la grande région de Strasbourg dans le cadre du SCOTERS a conduit à la réinscription du projet de V.L.I.O. dans les documents de planification. Ce projet présente aujourd'hui de nouvelles fiabilités.

En termes d'actualité, la V.L.I.O. constitue ainsi une réponse non seulement aux enjeux de gestion du trafic et de congestion actuelle, mais aussi aux enjeux liés aux développements futurs de l'agglomération.

Réponse du maître d'ouvrage

L'urgence de mise en service et l'historique de l'opération motivent le maître d'ouvrage à prendre des précautions pour que la nouvelle instruction ne subisse dorénavant plus aucun rentier au retard conséquent en sélectionnant les difficultés d'instruction en adéquation avec l'intérêt général.

La partie Sud de la nouvelle voirie est prioritaire car sans elle les communes connaîtraient les engorgements les plus importants. Sa réalisation pose des difficultés techniques particulières (vallée de la Bruche) auxquelles le maître d'ouvrage sait apporter des réponses satisfaisantes. La réalisation de la partie Sud peut donc être engagée dès à présent.

La réalisation de la partie Nord sera quant à elle engagée dès que seront levées les contraintes liées au passage du périmètre de captage.

Néanmoins, la réalisation du projet de V.L.I.O. dans son ensemble constitue un objectif prioritaire et d'actualité pour le Département.

4.2 Eléments sur l'évolution de l'aménagement du secteur

Le V.L.I.O. traverse par endroit un milieu déjà tranquille ou en voie de l'être à court ou moyen terme. L'urbanisation du secteur a généré de nombreuses remarques.

4.2.1 Le périmètre de protection du puits de captage d'Oberhausbergen

De manière générale, la population souhaiterait une information claire sur ce qui a conduit à l'annulation de la première déclaration d'utilité publique.

La population a déploré le manque d'information sur le puits de captage d'Oberhausbergen disponible lors de la concertation. Toutefois, elle est bien consciente que le problème de l'alimentation en eau potable de l'agglomération strasbourgeoise se pose indépendamment de la V.L.I.O.

De manière générale, on relève une interrogation sur la possibilité de concilier le maintien du captage et le passage d'une V.L.I.O.

Ce sujet suscite également plusieurs interrogations :

- Est-ce que l'utilité publique d'une route peut être comparée à celle d'un puits de captage d'eau potable ?
- Quel est le lien réel entre l'annulation de la déclaration d'utilité publique et le périmètre de protection du puits de captage ?
- Quelle est la législation en vigueur concernant le franchissement de ce périmètre ?

Réponse du maître d'ouvrage

La DUP, déclaration d'utilité publique, signifie qu'un projet est déclaré d'intérêt général. Elle peut prendre la forme d'un arrêté préfectoral, acte administratif qui déclare cette utilité publique.

La DUP de la V.L.I.O. a été annulée pour vice de forme par le tribunal administratif. En effet :

- l'arrêté préfectoral de DUP précisait que la V.L.I.O. ne pourrait être construite qu'après l'abandon du captage d'Oberhausbergen et la suppression des périmètres de captage ;
- le dossier présenté à l'enquête ne prévoyait pas l'abandon de ce captage ;
- dès lors, cet abandon constituait une modification substantielle du projet qui aurait dû donner lieu à une nouvelle enquête.

Dans la mesure où l'acte administratif (la décision réglementaire) déclarant le projet d'utilité publique est annulé, cette utilité publique doit être réalisée dans le cadre d'une nouvelle procédure.

Réponse du maître d'ouvrage

C'est l'arrêté préfectoral du 30 janvier 1976 instituant les périmètres de protection du captage d'Oberhausbergen qui précise et réglemente les activités autorisées ou non dans les périmètres de protection immédiat, rapproché et éloigné. Le passage d'une infrastructure routière dans les périmètres rapproché et éloigné est autorisé et réglementé.

- Quelle est la vulnérabilité de ce captage face aux risques sismiques ?
- Quelle est la fiabilité des solutions techniques préconisées pour le franchissement du captage ?
- Peut-on envisager un tracé alternatif derrière les crêtes de Hausbergen qui permettrait d'éviter le périmètre de protection du puits de captage ?
- Quelles sont les alternatives à la disposition des pouvoirs publics pour éviter l'abandon du puits de captage d'Oberhausbergen ?
- Peut-on envisager la fermeture du puits de captage ?

Réponse du maître d'ouvrage

La réponse à cette question comporte deux volets : la protection physique du périmètre par le traitement adéquat de l'infrastructure et la mise en place d'un dispositif global de sécurisation de l'alimentation en eau potable de l'agglomération.

Dans un premier temps, des moyens seront mis en place pour le franchissement du périmètre de protection du captage. Il s'agira de gérer le risque de pollution consécutive à un accident, éventuel par la mise en place de barrières imperméables. La chaussée sera étanchée et permettra l'évacuation et le traitement des effluents collectés. Il sera ensuite envisagé d'autres dispositifs de couches de protection qui nécessitera la gestion du risque : géo membranes, composés bentonitiques...

Il existe de nombreux exemples en France de routes franchissant des périmètres de captage, les techniques sont maîtrisées et cette solution est envisageable pour Oberhausbergen.

Dans un deuxième temps, il importe de rappeler que le maître d'ouvrage n'envisage pas de demander la fermeture du puits de captage d'Oberhausbergen.

En parallèle aux mesures à prendre sur le protection physique du captage, la communauté urbaine de Strasbourg a engagé deux études :

- pour simplifier la vulnérabilité globale du réseau d'alimentation en eau potable de la CUS, si un accident devait se produire en amont du captage, et notamment à Oberhausbergen.
- pour diversifier les points d'alimentation en eau potable de l'agglomération et améliorer le maillage du réseau, toujours dans un objectif de sécurisation de l'ensemble du dispositif.

La sécurisation du réseau est une nécessité pour l'agglomération et devra se faire indépendamment de la réalisation ou non de la V.L.G.O.

4.2.2 L'environnement

La grande majorité des associations, une part de la population et quelques élus (essentiellement à Schiltigheim) se montrent vivement opposés au principe même du projet, en regard des grands enjeux de préservation de l'environnement, notamment du réchauffement climatique et de la déplétion pétrolière.

A une échelle plus locale, la préservation du milieux naturels comme la basse vallée de la Bruche est une préoccupation de la population de Wolfisheim et d'Eckbolsheim. De manière générale, la population attire l'attention sur certains espèces à protéger (coteaux d'Hausbergen) et sur les habitats de certaines espèces (hamsters et crapauds verts notamment).

Il est demandé que la V.L.I.O. ne compromette pas la mise en place de coulées vertes et de corridors écologiques dans ce secteur déjà considérablement urbanisé.

La population du secteur sud du projet s'interroge sur les risques d'inondations dans la zone d'épandage des crues de la Bruche et l'adaptation au niveau de la voie (ouvrages, route inondable, digue).

L'attention du maître d'ouvrage est également attirée sur la nécessité de ne pas limiter les enjeux environnementaux aux espaces naturels. En termes de qualité d'environnement, le milieu urbain souffre d'une grande dévalorisation de son patrimoine et de sa qualité de vie.

Au niveau d'Oberhausbergen, les riverains du secteur est (rues Malraux, Bressens) demandent que la VLIO soit traitée en « boulevard urbain », avec plantations d'arbres pour atténuer les nuisances vers les ensembles bâtis existants.

Réponse du maître d'ouvrage

Le département du Bas-Rhin est tout à fait conscient des grands enjeux environnementaux. Ils se développeront des différents modes de transports. Il oeuvre, sur l'ensemble des opérations pour lesquelles il assure la maîtrise d'ouvrage, pour la réalisation des habitats abritant des espèces protégées ainsi que pour la préservation des milieux traversés par ses projets d'infrastructures. La réduction des impacts sur le milieu naturel est une préoccupation constante du département.

Les valles, traditionnellement en augmentation, voient leurs évolutions fluctuer, le prix du pétrole augmente et d'autres effets modérateurs sont observés. Les modélisations prendront ces éléments en compte.

Par ailleurs, le maître d'ouvrage entreprendra les études du milieu naturel pour la parfaite connaissance du milieu à traverser et aura pouvoir prescrire toutes les mesures nécessaires à la préservation de la qualité de ce milieu.

Pour le moment, les espèces et les espaces à protéger ne sont pas connus avec précision. Il n'est donc pas possible de définir les mesures compensatoires adaptées à ce projet dont seuls les grands principes ont été définis. Ce travail fera l'objet des études d'avant-projet qui seront engagées à l'issue de la concertation.

4.2.3 L'urbanisation de secteur

Le manque de visibilité sur le développement à long terme de ce secteur de l'agglomération est l'une des principales critiques émises lors de la concertation.

De manière générale, la population souhaiterait une information claire sur les projets de développement entre Eckbolsheim et Wolfisheim ainsi que sur le secteur de développement métropolitain, à l'ouest du Zénith. Cette remarque s'applique tout particulièrement pour les communes les plus directement concernées à savoir Eckbolsheim, Wolfisheim et Oberhausbergen. Certains intervenants voient une incompatibilité entre le développement urbain du secteur et le volume de trafic attendu sur la V.L.I.O.

Sur ces mêmes communes, il y a une crainte de voir la V.L.I.O. marquer une séparation forte entre l'agglomération et la première couronne, entre le noyau central d'Oberhausbergen et le quartier Prévert. A l'inverse, des interventions remarquent que le projet conduit à assurer une continuité urbaine.

La mise en place de la V.L.I.O. a été régulièrement interprétée comme un prétexte pour urbaniser l'ensemble du secteur ouest de l'agglomération strasbourgeoise. Dans ce contexte, plusieurs interventions demandent le maintien et la création d'espaces naturels, de zones de loisirs et la garantie d'une véritable mixité urbaine et sociale dans ce secteur.

Certains entrepreneurs se sont exprimés en faveur du projet dans la mesure où le développement économique de l'agglomération de Strasbourg est compromis par les problèmes de circulation qu'on y rencontre.

Réponse du maître d'ouvrage

Les orientations du SCOTERS prévoient une urbanisation de ce territoire qui s'organise autour du développement des transports collectifs sur les axes radiaux. La V.L.I.O. s'insert en complément de ces orientations avec un rabattement routier vers les transports collectifs radiaux, puis la mise en place d'un transport collectif en rocade.

Le développement urbain prévu du secteur aura une grande influence sur les choix techniques d'aménagement d'une V.L.I.O. La poursuite du développement urbain et la réalisation du projet V.L.I.O. devront se faire de manière coordonnée.

Pour ce faire, les collectivités concernées à savoir le département du Bas Rhin, la communauté urbaine de Strasbourg et les communes situées sur le tracé vont poursuivre leurs projets de manière concertée.

Sur le secteur, la basse vallée de la Bruche est reconnue comme un espace de détente et de « respiration » que souhaite préserver la communauté urbaine de Strasbourg. L'aménagement de la branche Est vers Lingolsheim cherchera à limiter son impact sur ce milieu et à améliorer son accessibilité pour les modes doux.

L'insertion paysagère de la V.L.I.O. est une préoccupation forte du département et fera l'objet d'études en ce sens.

4.2.4 Les nuisances

La population montre une forte préoccupation sur la gestion des nuisances (sonores, visuelles et olfactives) et ce, sur l'ensemble du tracé.

Pour plusieurs intervenants, la V.L.I.O. ne fait que déplacer les nuisances vers des secteurs préservés jusqu'à maintenant :

- La population riveraine des RD63 et 445 montre une forte adhésion au projet et souligne l'impact des conditions actuelles de circulation au centre des communes sur leur qualité de vie.
- La population riveraine du futur projet y est largement opposée.

Il y a une crainte forte que la V.L.I.O. n'accueille une part importante de poids lourds évitant les bouchons de l'A35 et générant des nuisances importantes pour la population riveraine et les usagers de la V.L.I.O. Pour ces différentes raisons, il est demandé au maître d'ouvrage :

- d'aller au-delà des protections acoustiques prévues par la réglementation ;
- de définir des objectifs de réduction des niveaux de bruits au centre des communes aussi hauts que pour les secteurs qui seront impactés par la nouvelle infrastructure ;
- d'envisager des sections en tunnel pour fixer les nuisances visuelles, sonores et olfactives ;
- de mettre en place des indicateurs de suivi de la qualité de l'air avant la réalisation de la V.L.I.O. et pérenniser ces informations.

Réponse du maître d'ouvrage

Le maître d'ouvrage a l'obligation de protéger du bruit toute construction préexistante à la V.L.I.O.. Différents dispositifs de protection peuvent être envisagés par le Département :

- Une protection active : introduction d'un obstacle réfléchissant ou absorbant entre la source du bruit et l'habitation à protéger (écran, mur, merlon)
- Une protection passive : protection des pièces de vie avec un traitement de la façade de l'habitation.

Le département du Bas-Rhin appliquera évidemment la législation en matière de nuisances acoustiques. La thématique « bruit » sera accordée au sein des groupes de suivi communal, pour rechercher les solutions les plus appropriées en matière de protections acoustiques.

Les sections en tunnel vont à l'encontre de certains objectifs du projet, permettant pour favoriser les échanges intercommunales et les échanges.

Des mesures acoustiques seront intégrées aux études sur l'État initial de l'environnement pour assurer un suivi dans le temps des impacts de la V.L.I.O. De la même façon, des indicateurs de suivi de la qualité de l'air seront mis en place.

4.3 Réponse sur le trafic, les déplacements et les modes doux

La population s'est montrée très préoccupée par le risque que la V.L.I.O. ne devienne un axe alternatif à l'A35 et à terme au GCO. Elle s'est également intéressée à la question du développement des transports alternatifs à la voiture individuelle.

4.3.1 Le trafic et le transit

Les niveaux des RD63 et 445 relèvent que la mise en place d'une V.L.I.O. permettrait de subir le trafic parasite de certaines nuits. Ce trafic s'est mis en place suite à la dégradation des conditions de circulation sur les axes principaux dans les communes.

Il y a une confusion entre le projet autoroutier de grand contournement Ouest et la V.L.I.O., avec la crainte que le péage sur la GCO n'induise un report de la circulation sur la V.L.I.O. L'amalgame entre ces deux projets est motivé par le fuseau de la V.L.I.O. qui permettrait de relier le pont Pfimlin, la rocade Sud et l'échangeur de Oberhausbergen. Le développement du trafic de transit sur cet axe semble inéluctable aux yeux d'une majorité d'opposants et des doutes s'installent sur l'efficacité des aménagements permettant de limiter ce type de trafic.

Pour une part importante de la population, le véritable problème concerne l'accessibilité au centre de Strasbourg (liaison radiale extérieure) et non pas les liaisons périphériques.

Plusieurs propositions du public ont porté sur ce sujet :

- Réaménager les routes départementales qui traversent les communes pour améliorer la circulation et diminuer le trafic, plutôt que de réaliser la V.L.I.O.
- Etudier d'abord le GCO et par après la V.L.I.O. en réadaptant le projet à la configuration de la circulation.
- Etudier conjointement les projets de V.L.I.O. et G.C.O.
- Choisir entre la V.L.I.O. et le G.C.O.
- Racheter le péage du GCO pour en faire une autoroute gratuite et augmenter le nombre d'entrées et de sorties.

Réponse du maître d'ouvrage

Le GCO et la V.L.I.O. sont deux projets complémentaires, aux objectifs et aux enjeux d'aménagement différents :

- Le GCO est un projet autoroutier conçu pour assurer la liaison à l'échelle nationale et la circulation du transit : connections sur le réseau autoroutier, peu d'échangeurs, 2x2 voies avec possibilité d'élargissement.
- La V.L.I.O. est un projet d'échelle locale, conçu pour assurer la liaison intercommunale sur l'ouest de l'agglomération strasbourgeoise, à travers une alternance de milieux naturels et de secteurs urbanisés : diffuseur au nord et au sud depuis l'échangeur de l'A351, nombreux carrefours (feux et giratoires), aménagements pour les modes doux (bandes et pistes cyclables et/ou trottoirs), plantations.

Ces deux projets ont des objectifs, des choix d'aménagement, des calendriers et des maîtres d'ouvrage différents. Ils ne sont pas concurrents mais complémentaires.

Le projet de GCO est intégré à l'ensemble des réflexions sur le projet de V.L.I.O., notamment dans les études de trafic.

En aucun cas le département du Bas-Rhin ne prévoit de racheter le péage du GCO, tel qu'il a été proposé lors d'une réunion de concertation.

• Garantir de par sa conception, que la V.L.I.O. ne fait pas une route de transit.

• Mettre en place un arrêté de circulation interdisant les poids lourds sur la V.L.I.O.

• Prévoir une étude de mobilité indépendante de type «origine-destination» pour mettre en évidence le besoin de liaison périphérique intercommunale.

• Prévoir des études de trafic très précises et intégrant les dernières tendances sur la diminution de trafic.

4.3.2 L'intermodalité et les modes doux de déplacement

Le développement des modes de transports alternatifs à la voiture est une préoccupation forte de la population. Le discours porté par le maître d'ouvrage a été interprété de deux façons radicalement opposées.

• Une partie de la population souhaite un développement des transports collectifs en lien avec la mise en service d'une V.L.I.O. (mise en place de parkings relais, aménagement des voies radiales, extension des lignes de tramway, développement des circulations douces).

• De l'autre côté, plusieurs intervenants ont vu dans ce discours l'utilisation des transports collectifs pour rendre plus acceptable un projet routier. En ce sens, la mise en place d'une infrastructure routière va à l'encontre de l'utilisation des transports en commun. Ces derniers doivent être privilégiés dans les choix d'investissements des pouvoirs publics.

Dans ce contexte, il a été demandé au département :

- Affecter les fonds prévus pour la réalisation de la V.L.I.O. au développement des transports collectifs et des modes doux.

• Etudier le développement d'un transport collectif de rocade le long de la V.L.I.O.

• Prévoir systématiquement des aménagements cyclables sécurisés sur le aumônier et à proximité pour en permettre le franchissement et rétablir les aménagements existants dans la mesure où ils sont impactés par la V.L.I.O. (par exemple que de la Victoire à Ohernausbergen).

• Les interventions de Wolfisheim s'interrogent sur les délais pour le déplacement d'une offre en transports collectifs concernée sur leur commune.

Réponse du maître d'ouvrage

La V.L.I.O. sera conçue de manière à limiter au maximum son intérêt pour la circulation du trafic de grand transit. Le passage à travers des voies urbanisées avec des vitesses restreintes et des cohérences nombreux sera autant de contraintes dissuasives pour ce type de trafic.
Le trafic de transit se retrouvera sur le Grand contournement Ouest (GCO).
Le département souhaite limiter le trafic de transit de manière générale et de poids lourds en particulier sur la V.L.I.O. et utilisera tous les voies à sa disposition pour répondre à cet objectif.

Réponse du maître d'ouvrage

Le département du Bas-Rhin engagera au premier semestre 2007 une campagne de comptages sur l'ensemble du secteur. Ces comptages servent à alimenter et à améliorer le calage du modèle de déplacement pluimodal qui sera utilisé pour les modélisations de trafic.
Deux enquêtes-ménages sur l'agglomération strasbourgeoise tenues en 1983 et en 1997 ont identifié le besoin important et croissant de déplacement de périphérie à périphérie dans l'ouest de l'agglomération. Le Département souhaite poursuivre et affiner ces études lors des étapes suivantes de l'élaboration du projet.

Réponse du maître d'ouvrage

Le développement des transports collectifs et des modes doux est une chose fortement partagée par le département du Bas-Rhin. Le projet de V.L.I.O. sera conçu en tenant compte du développement de transports alternatifs à la voiture, en une propre lorsque nécessaire, reprenant en cela les orientations du Schéma de cohérence territoriale de la région de Strasbourg. La perspective de la mise en service d'un transport collectif le long de la V.L.I.O. sera intégrée aux modélisations de trafic. Le département travaille en collaboration étroite avec la communauté urbaine de Strasbourg sur cette problématique.

L'aménagement des itinéraires cyclables sécurisés constitue également une chose pour le département du Bas-Rhin sur l'ensemble de ses projets. Ces aménagements sont prévus au programme d'une V.L.I.O., de même que l'aménagement de la traversée des centreurs en toute sécurité pour les cyclistes et les modes doux. En ce sens, une V.L.I.O. permettrait de compléter et renforcer le réseau cyclable de l'ouest de l'agglomération strasbourgeoise.

4.4 Eléments sur le tracé et les choix techniques

Bien qu'il soit trop tôt à ce stade pour se prononcer sur la nature des choix techniques, de nombreuses observations ont été transmises au Département.

4.4.1 Sur le profil de la voie et l'aménagement des carrefours

Le principe d'alternance entre une route interurbaine à 2x1 voies et des tronçons urbains à 2x2 voies a suscité plusieurs interrogations :

- L'alternance entre des tronçons à 2x2 voies sur la partie centrale et des 2x1 voies est parfois perçue par le public comme les prémices d'une autoroute.
- Cette alternance est également mal comprise dans un contexte où l'on souhaite désengorger le trafic de transit.
- Certains intervenants s'interrogent sur les éventuels bouchons liés à ces rétrécissements.

A contrario, certains intervenants se sont interrogés sur la pertinence d'un profil à 2x2 voies et s'il ne faut pas en prévoir davantage.

Différentes propositions d'aménagements de carrefours ont été proposées au maître d'ouvrage, notamment entre le raccordement sur l'A35 au niveau de Illkirch-Graffenstaden.

Il est également demandé d'envisager le décaissement de la route sur certains tronçons, de proposer des carrefours dénivelés ou encore de prévoir de nombreux points d'échanges avec le réseau routier existant sur l'ensemble du projet.

Réponse du maître d'ouvrage

La concertation s'est avérée particulièrement fructueuse en ce qui concerne les demandes et les propositions en matière de profil des voies, d'aménagement des carrefours et des autres choix techniques.
Il est toutefois trop tôt pour trancher sur ce sujet. Les choix techniques seront présentés à travers les études préalables à l'enquête publique. Il sera tenu compte des propositions du public sur ces sujets.

Il s'agit d'un projet d'adéquation de la conception de la V.L.I.O. avec le développement urbain progressif. Le département ne souhaite en aucun cas proposer à terme un profil de 2x2 voies sur toute la longueur.
Sur les sections interurbaines, il a été présenté lors de la concertation un schéma de route classique avec une chaussée unique à deux fois une voie. Pour la partie centrale, en section urbaine, le Département souhaite débattre de la possibilité de réaliser cette V.L.I.O. sous la forme d'un boulevard urbain pour le traitement des carrefours et de la circulation des bus. Cette aménagement permet finalement d'assurer la perméabilité du milieu traversé.
Le PLU d'Eckbolsheim envisage d'urbaniser le secteur limitrophe de la commune de Wolfisheim. Dans ce futur quartier, il peut être pertinent d'envisager la V.L.I.O. sous la forme d'un boulevard urbain avec les aménagements que cela suppose : partage de la voirie entre tous les usagers, aménagement de voies pour tramway, de voies réservées à la circulation des transports collectifs, zones 30, stationnements, traitement des échanges et des carrefours, réduction de la vitesse, etc....
Le choix de proposer des sections à 2x2 voies est lié aux fonctionnalités de la voie sur certains secteurs.

4.4.2 Sur le tracé d'une V.L.I.G.

Différentes variantes ont été proposées au Département, maître d'ouvrage de l'opération.

- De manière générale, les intervenants souhaitent que le projet se poursuive dans la limite des emplacements réservés du précédent projet.
- Il a été proposé de connecter la branche vers Lingolsheim sur la RD222 plutôt que sur la RD45.
- Il a été proposé d'utiliser les chaussées agricoles existantes.

- Le fuseau le plus au nord et la raccordement sur le giratoire du Château d'eau a été massivement rejeté par les habitants de la commune de Niederhausbergen.

Réponse du maître d'ouvrage

Il faut rappeler ici les objectifs du projet :

- Permettre à la voie départementale de rester de remplir un fonctionnement correct ;
- Répondre aux besoins croissants de mobilité générés à la Communauté Urbaine de Strasbourg, en assurant la liaison intercommunale et interquartier ;
- Rechercher un soulagement du trafic aux cœurs des villages ;
- Favoriser l'utilisation des modes doux pour les déplacements courts et assurer l'intermodalité des déplacements ;
- Structurer le développement de l'urbanisation à l'Ouest de l'agglomération, en accompagnant les grands projets d'évolution du territoire.

Pour répondre aux objectifs le fuseau retenu doit obligatoirement s'insérer entre l'agglomération urbaine continue (Lingolsheim, Eckbolsheim, Koenigshoffen, les Poteries, Hautepierre, Cronenbourg, l'Espace Européen de l'Entreprise à Schiltigheim) et la première couronne de communes (Holtzheim, Wolfisheim, Oberhausbergen, Mittelhausbergen et Niederhausbergen).

A l'intérieur de ce fuseau, les possibilités restent relativement ouvertes et l'objectif des études préliminaires sera de déterminer les tracés optimaux, entre les espaces naturels à préserver et les projets d'aménagement sur ce secteur.

Réponse du maître d'ouvrage

Au stade de la concertation, le maître d'ouvrage ne doit ni ne pouvait présenter les possibilités permettant de répondre aux objectifs du projet.

L'option de raccordement du projet sur le giratoire nord proposée à la concertation présente des contraintes techniques fortes et suppose un surcoût important du fait notamment de l'ouvrage sur l'autoroute A4.

Cette option ne sera retenue que dans le cas où les études techniques permettront de réaliser les aménagements nécessaires et de valider des différentes options. Un bilan sera présenté en même temps que l'avis des groupes de suivi communal et permettra de déterminer la meilleure solution.

• Dans l'ensemble des communes, des intervenants ont manifesté leur adhésion au projet « COW – VIP », qui propose de déplacer l'infrastructure à l'ouest de Wolfisheim et d'Oberhausbergen. Ces personnes ont demandé une étude comparative entre les projets actuels.

• Une autre variante encore plus à l'ouest peut être envisagée pour relier les projets de V.L.I.O., C.O.W. et de G.C.O. : départ du giratoire de Holtzheim, passage de la RD45 entre Oberschaeffolsheim et Achenheim, puis jonction sur la RD41 au lieu-dit d'Oberhausbergen puis poursuite du projet jusqu'à l'échangeur de Vendenheim, le tout en 2x2 voies.

Réponse du maître d'ouvrage

Ces deux propositions ne répondent pas aux objectifs du projet de V.L.I.O. et auraient une effet sur les communes de Duppigheim et Eckbolsheim, de même que sur les quartiers de Koenigshoffen, des Poteries, de l'Esplanade et de Cronenbourg.

Ces propositions s'inscrivent dans une logique où la V.L.I.O. n'est captée le trafic de transit entre le nord et le sud de l'agglomération, ce qui ne fait pas partie des objectifs du maître d'ouvrage.

Les localisations proposées se posent plus directement encore en concurrence avec le grand contournement ouest (G.C.O.) et la configuration des échanges avec le réseau secondaire départemental risque de répartir et d'augmenter le trafic en amont des communes de Wolfisheim (RD45), d'Oberhausbergen (RD41) et Mittelhausbergen (RD31).

Pour ces deux raisons, cette alternative ne sera pas retenue et approfondie lors des études ultérieures.

• Une variante a été proposée à l'est de l'agglomération, vers le Port du Rhin.

Réponse du maître d'ouvrage

Cette proposition est hors sujet

• Quelques rares et certaines associations de protection de l'environnement ont manifesté leur intérêt pour des contournements partiels de villages, mais hors le continuité proposée par le projet de V.L.I.O.

Réponse du maître d'ouvrage

En regard des niveaux de trafics, une déviation se justifie dans la plupart des communes concernées par le projet. La somme des contraintes environnementales et urbaines conduit à créer ces déviations dans une emprise similaire à celle du projet de V.L.I.O..

Elle s'inscrit toutefois dans une logique essentiellement routière et s'oppose aux orientations du SCOTERS. Elle n'offre pas de support à la mise en place d'un transport collectif en site propre et ne permet pas de compléter les liaisons cyclables.

C'est une solution pertinente à une échelle périurbaine. Elle semble moins appropriée dès lors qu'elle s'inscrit dans le développement urbain du secteur.

A titre de comparaison, le département propose d'étudier séparément chaque déviation, pour évaluer son efficacité

5 Conclusion

La concertation a permis au public d'exprimer ses réactions sur le projet de Voie de liaison intercommunale ouest. Bien au-delà des préoccupations liées à l'aménagement du réseau routier, la population s'est montrée particulièrement concernée par les enjeux sous-jacents au développement urbain de la façade ouest de l'agglomération strasbourgeoise: déplacements, urbanisation, protection de l'environnement, du paysage et du cadre de vie.

La concertation a également mis en évidence l'articulation des enjeux et des objectifs propres aux différents acteurs du territoire.

Acteurs	Enjeux	Objectifs
Département	9 novembre 2005, 18h30	40 personnes
Communauté urbaine de Strasbourg	7 novembre 2005, 20h30	150 personnes
Communes	8 novembre 2005, 19h30	15 personnes
Etat	8 novembre 2005, 20h30	15 personnes

PROTOCOLE D'ACCORD RELATIF A LA COORDINATION DES PROJETS DU DEPARTEMENT DU BAS-RHIN ET DE LA COMMUNAUTE URBAINE DE STRASBOURG DANS L'OUEST DE L'AGGLOMERATION DE STRASBOURG

1.

Les premières réflexions portant sur un projet de voirie de liaison intercommunale datent de 1965.

Ce projet a été inscrit au Schéma Directeur d'Aménagement et d'Urbanisme (SDAU) approuvé en 1973

C'est dans ce contexte que le Département du Bas-Rhin a engagé la réalisation d'une voirie départementale reliant les communes de Holtzheim et de Schiltigheim, dénommée Voie de Liaison Intercommunale Ouest (VLIO).

L'utilité publique du projet a été reconnue par l'arrêté préfectoral, en date du 29 novembre 2001. Cette déclaration d'utilité publique a toutefois fait l'objet d'une annulation par le Tribunal administratif de STRASBOURG en date du 16 mai 2003 au motif que l'abandon éventuel du captage d'Oberhausbergen constituait une modification substantielle du projet soumis à l'enquête publique qui impliquait par conséquent une nouvelle enquête publique.

2.
La fonctionnalité globale de ce projet reste néanmoins d'actualité.

Il est en effet inscrit dans le Schéma de Cohérence Territoriale de Région de Strasbourg (SCOTERS) approuvé le 1er juin 2006 et dans le Plan de Déplacements Urbains (PDU).

Ainsi, par une délibération en date du 28 juin 2004, le Conseil Général du Bas-Rhin a décidé de

- lancer des études préliminaires de l'échangeur sur l'autoroute A 351 à Wolfisheim, afin d'en vérifier la faisabilité technique ;

- et de poursuivre les réflexions sur l'opération dans sa globalité.

L'objectif poursuivi par le département est de constituer un nouveau maillage efficace et de créer de ce fait une nouvelle voirie structurante répartissant ainsi le trafic interne dans l'Ouest de l'agglomération. La VLIO constituera une addition de contournements permettant de sortir une partie du trafic du centre des communes.

La concertation préalable sur le projet de VLIO est engagée en 2006, pour permettre l'intervention d'une déclaration d'utilité publique, prévisionnellement en 2009.

).

Néanmoins, il est établi que ce projet, outre son utilité globale, présente des utilités sectorielles et qu'il y a urgence à le mettre en œuvre dans sa partie Sud compte tenu de l'impératif de désengorger les communes de Holtzheim, Lingolsheim, Wolfisheim et Eckbolsheim.

En outre, cette réalisation facilitera le développement par la CUS des grands équipements qu'elle projette dans le secteur Ouest de l'agglomération. Cette considération amplifie la pertinence et l'urgence de réaliser le projet envisagé par le département dans sa partie Sud.

Par ailleurs, ces grands équipements nécessitent une conception et un dimensionnement adaptés de la voirie

Le Département et la CUS sont en conséquence convenues de la nécessité de coordonner leurs différents projets, juridiquement et financièrement indépendants car soumis à un régime qui leur est propre afin de permettre un développement harmonieux et coordonné de l'Ouest de l'agglomération dans le respect de leurs compétences respectives.

Tel est l'objet du présent protocole par lequel les deux collectivités entendent mettre en œuvre les prescriptions de l'article L. 110 du Code de l'urbanisme en vertu duquel :

> *« afin 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 ne préjuge donc ni du déroulement des procédures qui seront suivies pour la réalisation de chaque projet, ni de la possibilité de préciser ultérieurement certaines des opérations et des engagements contractés compte tenu de l'état d'avancement desdits projets.

ARTICLE 1er : OBJET

Conformément aux dispositions de l'article L.110 du Code de l'urbanisme, le présent accord a pour objectif d'harmoniser la conception et de coordonner la mise en œuvre des projets visés par l'article 2 du présent protocole d'accord.

Les parties signataires conviennent en conséquence de mettre en œuvre ensemble les actions devant permettre la réalisation de ces objectifs, dans le respect des compétences et des responsabilités de chacune d'entre elles.

ARTICLE 2 : ENGAGEMENT DU DEPARTEMENT DU BAS-RHIN

Le Département du Bas-Rhin confirme son intention de réaliser une voirie départementale reliant les communes de Holtzheim et de Schiltigheim.

Il engage une concertation sur l'ensemble de son tracé.

Il s'engage à réaliser de cette voirie selon un échéancier qui débute par la partie Sud, compte tenu de sa fonctionnalité propre et des éléments d'urgence rappelés dans le préambule.

Il s'engage à concevoir la voirie dans cette partie Sud de telle manière qu'elle satisfasse à sa double fonctionnalité de contournement et de desserte.

ARTICLE 3 : ENGAGEMENT DE LA COMUNAUTE URBAINE DE STRASBOURG

A l'issue des travaux de la VLIO, la CUS accepte le principe du déclassement des voiries départementales qui seront déviées par la VLIO, dans les conditions habituelles appliquées par le Département.

La nouvelle voirie (VLIO) appartiendra au domaine départemental.

La CUS s'engage à inscrire dans les documents d'urbanisme les projets dont elle est maître d'ouvrage avant la mise à l'enquête publique du tronçon Sud par le Département.

Les projets concernés sont notamment : le Parc des Expositions ; la zone urbaine de Muhlbach (Europark) ; le projet Porte Ouest .

Cette inscription prend la forme d'un zonage adéquat.

ARTICLE 4 : SUIVI DU PROTOCOLE PAR LE COMITE DE PILOTAGE

Un comité de pilotage est mis en place par la CUS et le Conseil Général du Bas-Rhin. Il consiste en la réunion périodique des parties afin de l'assurer le suivi de la bonne exécution du protocole.

Il aura pour mission de permettre une bonne coordination générale entre les deux parties dans le cadre de la réalisation du projet objet des présentes et des projets qui lui sont connexes.

COMMUNE D'OBERHAUSBERGEN

Département du Bas-Rhin

Arrondissement de Strasbourg-Campagne

Nombre des conseillers élus : 27

Conseillers en fonction : 27

Conseillers présents : 20

Extrait du procès-verbal des délibérations du Conseil Municipal

Séance du Mercredi 28 Mars 2007

Sous la présidence de M. Jean-Richard DIEBOLT, Maire

IV. URBANISME

A/ VLIO : Rappel de la position de la Commune d'Oberhausbergen

La Commune d'Oberhausbergen a adopté, lors de sa séance du 7 juin 2006, et dans le cadre du dossier VLIO, une délibération par laquelle elle demande :

- que le Département du Bas-Rhin, Maître d'Ouvrage, s'engage à n'organiser qu'une seule enquête d'utilité publique portant sur l'ensemble du tracé de la VLIO
- que la Commune ait connaissance des équipements publics prévus au nord de l'A351 (Zénith, Parc des Expositions) et de leurs impacts sur les territoires (réflexions préliminaires sur l'urbanisation du secteur Ouest).

Même si la délibération adoptée le 2 février 2007 par la CUS montre une avancée véritable dans le projet d'infrastructure multimodale VLIO et répond positivement à un certain nombre de préoccupations exprimées de longue date par les habitants et par la commune d'Oberhausbergen,

Le Conseil Municipal, après en avoir délibéré,

REAFFIRME SES POSITIONS :

1- Le conseil municipal demande une enquête publique unique sur la totalité du tracé de la VLIO .
Il s'appuie en cela d'une part sur la délibération du Conseil de CUS du 2 février 2007 qui envisage d'ailleurs clairement le projet dans son intégralité ainsi que d'autre part sur l'audience de Déclaration d'Utilité Publique de 2003 au Tribunal Administratif où le Commissaire du Gouvernement indiquait « *le projet VLIO ayant été pensé dans son ensemble pour apporter une solution globale aux problèmes de circulation dans l'ouest de l'agglomération Strasbourgeoise, nous ne croyons pas qu'il puisse n'être réalisé qu'en partie sans risque de perdre de son efficacité* ». De même le Plan de Déplacement Urbain et le SCOTERS approuvés ne retiennent que l'hypothèse d'une infrastructure globale.

2- Le conseil municipal demande le respect du POS d'Oberhausbergen.
L'infrastructure VLIO est inscrite de longue date dans le POS d'Oberhausbergen. Les décisions de constructions individuelles ont été prises en fonction de ces prévisions de développement urbain. Il ne serait pas concevable que le projet VLIO soit à présent projeté beaucoup plus près des habitations que cela n'était prévu au POS.

3- Le conseil municipal demande le respect des zones d'urbanisme.
Il s'agit des zones :

- NC1 et NC2 s'inscrivant dans les prescriptions du SCOTERS qui demandent que la qualité paysagère soit garantie dans le secteur
- INAx2 et INAx3 concernant les activités économiques

4- Le conseil municipal demande que le trafic de la VLIO circule en dénivelé, sous la route de Saverne.
Nous demandons au Maître d'Ouvrage d'étudier cette configuration de manière approfondie sous tous ses aspects, de circulation (y compris croisement avec le Transports en Commun de Couronne prévu au SCOTERS) , d'intégration,... et soit comparée à d'autres variantes de conception de ce carrefour. La Commune rappelle que cette configuration est inscrite au POS depuis 1989.
Par ailleurs la délibération du Conseil Municipal de Strasbourg souligne que la VLIO permettra de soulager les quartiers de Cronenbourg et de Hautepierre d'une partie de leur trafic. La commune d'Oberhausbergen ne saurait accepter que la route de Saverne (RD41) soit le seul accès à la VLIO pour ces quartiers et demande que Hautepierre soit directement relié à la VLIO par une voirie raccordée à l'avenue Racine.

5- Le Conseil Municipal demande que cette nouvelle version soit traitée en boulevard urbain.

6- Le conseil municipal demande la prolongation de la ligne A du Tram.
La délibération du Conseil de CUS indique sans ambiguïté que la configuration multimodale proposée pour desservir le secteur Ouest de l'agglomération ne sera pleinement opératoire qu' à partir du moment ou les lignes de tramway radiales auront été prolongées jusqu'à la VLIO, et que le Tranapôrt en Commun de Couronne aura été confirmé.
Il est donc essentiel que ce prolongement de la ligne A soit réalisé en même temps que la VLIO, ainsi que son parking-relais adossé à la VLIO.

7- Le conseil municipal demande une modification de la voie de contournement reliant la RD41 à la RD 63.
Ceci permettra de reporter hors du centre ville le trafic de transit de plus en plus important circulant sur l'axe Ouest-Est, sur la RD41, qui est un axe de pénétration dans Strasbourg pour les véhicules venant du Kochersberg. Le projet VLIO devra intégrer la modification de la voie de contournement reliant la RD41 à la RD63, afin de la raccorder directement à la VLIO .

Par ailleurs, la commune note avec satisfaction, dans la délibération du 2 février 2007 du Conseil de Communauté Urbaine, la notion d'infrastructure multimodale donnée à la VLIO ainsi que la prise en compte des enjeux de protection de l'environnement et du cadre de vie dans le secteur Ouest et les objectifs de protection de la zone de captage chers à la commune d'Oberhausbergen.

Pièce jointe : Partie d'aménagements inscrits dans le POS (un schéma)

Adopté à l'unanimité

Pour extrait conforme,

Le Maire,

Dr J.R. DIEBOLD

MAIRIE D'OBERHAUSBERGEN

PRÉFECTURE-DU BAS-RHIN

1 AVR. 2007

Bureau des Affaires Juridiques

Délibération du Conseil Municipal
du 02/07/07 - Extrait

16-4.

IV. URBANISME

A/ Concertation préalable Parc des Expositions : position de la commune d'Oberhausbergen

Le dossier de Parc des Expositions a mobilisé le Conseil et les services durant tout le mois de juin. Par délibération du 29 mai 2007, le Conseil Municipal d'Oberhausbergen a décidé, à la majorité, l'attribution de la compétence « Parc des Expositions » à la Communauté Urbaine de Strasbourg.

En corollaire, le Conseil souhaitait s'exprimer, au-delà de simple attribution de compétence, sur la position d'Oberhausbergen au regard des conséquences de ce projet sur l'urbanisation locale, et plus généralement de l'impact sur notre commune de tous les projets touchant la Porte Ouest.

Le Conseil peut aujourd'hui faire part, dans le cadre de la concertation préalable organisée jusqu'à mi-juillet, de ses observations qui figureront alors dans le registre d'observation.

Reprenant le fruit du travail commun réalisé en commission en juin, il est proposé au Conseil d'adopter une délibération qui rappelle ses positions :

- dans le dossier VLIO
- en matière de transport en commun
- en matière de respect des zones du POS

Vu la délibération du Conseil de Communauté du 5 avril 2007.

Vu l'arrêté préfectoral du 30 novembre 2006 portant consolidation et extension des compétences de la CUS, notamment son article 1er.

Vu la délibération du Conseil Municipal du 28 mars 2007 (concertation préalable VLIO)

Vu la délibération du Conseil Municipal du 29 mai 2007 (attribution de compétence)

Vu la concertation préalable de la ZAC Porte Ouest

Il étudiera, le cas échéant, tout problème pouvant survenir au cours de la mise en œuvre du projet et formulera des propositions pour y remédier.

Dans l'hypothèse où, pour quelque motif que ce soit, certaines procédures de réalisation du projet ne pourraient aboutir, le comité se réunira pour définir de nouvelles modalités pour sa coordination et sa réalisation.

4.1 Composition du comité de pilotage

Le comité de pilotage sera composé des membres suivants :

- Deux élus désignés respectivement par les Présidents du Conseil Général du Bas-Rhin et de la CUS ;

- Quatre techniciens désignés respectivement par les Présidents du Conseil Général du Bas-Rhin et de la CUS ;

- Deux juristes désignés respectivement par les Présidents du Conseil Général du Bas-Rhin et de la CUS.

L'élu désigné par le Président du Conseil Général du Bas-Rhin est nommé président du Comité de pilotage et l'élu désigné par le Président de la CUS est nommé vice-président.

4.2 – Réunion du comité de pilotage

Le comité de pilotage se réunira au moins une fois par trimestre et fixera lui-même ses modalités d'organisation.

Le comité de pilotage peut inviter des personnalités qualifiées en tant que de besoin pour éclairer ses débats.

Il associe au moins une fois par an les maires des communes concernées à ses travaux pour leur présenter l'état d'avancement des projets concernés par le présent protocole.

Il pourra également associer les maires des communes concernées en fonction des questions à l'ordre du jour.

ARTICLE 5 : DUREE DU PROTOCOLE

Le présent protocole prendra effet dès sa date de signature par les deux parties et sa transmission au contrôle de légalité.

Il prendra fin un an après la déclaration d'utilité publique du projet de voirie objet des présentes (tronçon Sud).

Par ailleurs, les parties s'engagent à se rapprocher pour la conclusion d'un second protocole ayant pour objet la réalisation du tronçon Nord, dont le lancement pourrait se faire de manière très rapprochée, si des avancées significatives sur la sécurité juridique du projet sont constatées.

ARTICLE 6 : MODIFICATIONS

Toute modification des termes du présent protocole en cours d'exécution fera l'objet d'un avenant.

Fait à ....., le .....

Le Président du Conseil Général du Bas-Rhin	Le Président de la Communauté Urbaine de Strasbourg
Philippe RICHERT	Robert GROSSMANN

Le Conseil Municipal, après en avoir délibéré,

RAPPELLE

Que l'ensemble des projets :

- les infrastructures communautaires
- la Voie de Liaison Intercommunale Ouest (VLIO)
- les transports en commun et autres modes de déplacement
- et d'une manière générale, une approche globale et unique de l'aménagement de la Porte Ouest

constituent un ensemble indissociable.

En cela, la commune d'Oberhausbergen, s'appuyant sur sa délibération du 28 mars 2007 réaffirme ses positions :

1 – au sujet de la VLIO, le Conseil Municipal demande :

- une enquête publique unique portant sur l'ensemble du tracé tel que prévu par le PDU (Plan de Déplacements Urbains) et le SCOT (Schéma de Cohérence Territoriale),
- le respect du POS d'Oberhausbergen telle que la VLIO y figure de longue date,
- le passage en dénivelé, sous la Route de Saverne (RD 41) tel que ce passage figure au POS depuis 1989,
- le traitement de la VLIO en boulevard urbain.

2 – au sujet des transports en commun, le Conseil Municipal demande :

- la prolongation de la ligne A du tram ainsi que le parking relais adossé à la VLIO,
- la confirmation du Transport en Commun de Couronne tel qu'inscrit au SCOTERS
- la confirmation du TSPO (Transport en Site Propre Ouest, ext. TRG),

3 – au sujet du périmètre de la Zone d'Aménagement Concertée, le Conseil Municipal demande :

- que le périmètre de la ZAC soit déterminé selon une logique d'aménagement du secteur « Porte Ouest » prise dans sa globalité (accès RN4 mais aussi RD41). Le Conseil demande que la zone située au Sud de la commune soit totalement intégrée dans la ZAC.

4 – au sujet du parti d'aménagement de la ZAC, le Conseil Municipal demande :

- que les partis d'aménagement, définis sur le POS de la commune depuis 1989 (respect des zones NC et NAx), tels qu'ils figurent sur le schéma joint en annexe, soient scrupuleusement respectés.

Le Conseil Municipal, après en avoir délibéré.

RAPPELLE

Que l'ensemble des projets :

- les infrastructures communautaires
- la Voie de Liaison Intercommunale Ouest (VLIO)
- les transports en commun et autres modes de déplacement
- et d'une manière générale, une approche globale et unique de l'aménagement de la Porte Ouest

constituent un ensemble indissociable.

En cela, la commune d'Oberhausbergen, s'appuyant sur sa délibération du 28 mars 2007 réaffirme ses positions et demande dans le cadre de la concertation préalable que la ZAC Porte Ouest prenne en compte et englobe les projets suivants :

1 – La VLIO

Avec les conditions SINE QUA NON :

- une enquête publique unique portant sur l'ensemble du tracé
- le maintien du tracé dans le fuseau prévu au POS de la Commune
- le passage en dénivelé sous la Route de Saverne

2 – Les trois projets de transport en commun :

- la prolongation de la ligne A du Tram avec son parking relais
- la réalisation du transport en commun de couronne (parallèle à la VLIO)
- la réalisation du transport en site propre ouest (TSPO) reliant Wasselonne à Strasbourg.

3 – Les partis d'aménagement du POS de notre Commune :

- les zones naturelles NC1 et NC2
- les zones de développement INAx2 et INAx3

En conséquence de la prise en compte des considérations ci-dessus, la commune acceptera que la partie concernée de son ban par le projet de Porte Ouest soit intégrée dans la Zone d'Aménagement Concerté.

PIECES JOINTES n° 7

Lettre n°17

lettre n° 17

remise en commissaire enquêteur

le 17/10/2014

VANDENBORRE Philippe
Commissaire enquêteur
10 rue des magasins Strasbourg

V1

fnaut

ASsociation des des Transports Urbains
de l'agglomération Strasbourgeoise

BISCHHEIM, le 17 octobre 2014

Contribution à l'enquête publique sur le projet de VLIO sud

ASTUS prend acte de la reprise du projet de VLIO par le Conseil général du Bas-Rhin, qui vise à délester les infrastructures existantes sur certaines communes et à optimiser les déplacements sur l'arc ouest de STRASBOURG, en profonde mutation. L'enquête publique qui se déroule du 15 septembre au 17 octobre en constitue la première phase.

Cette nouvelle infrastructure routière, nous dit-on, vise en premier lieu à permettre de délester un certain nombre de communes qui subissent aujourd'hui un trafic de transit conséquent (jusqu'à 20 000 véhicules/jour). Elle assurerait ensuite un rôle de desserte entre les communes, faciliterait les trajets à l'ouest de STRASBOURG et déchargerait les traversées des communes de HOLTZHEIM et de LINGOLSHEIM de la vallée de la Bruche jusqu'à l'échangeur actuel sur l'A351 au niveau d'ECKBOLSHEIM.

Ce projet devrait permettre un apaisement de la circulation de transit au niveau des communes concernées, donc une réduction des risques pour les modes de déplacements doux qui peuvent exister aujourd'hui. Il intègre également la préservation de la faune et de l'environnement sur les sections hors agglomération, point qui avait fait défaut lors de la première déclaration d'utilité publique.

Cependant, ASTUS s'interroge sur la présence, dans le projet tel que présenté, d'une « bretelle » vers LINGOLSHEIM, non expliquée et justifiée, s'agissant d'une pénétrante et non d'une voie de rocade.

Si ce projet a le mérite de penser les déplacements dans leur ensemble, en intégrant la création de larges cheminements piétons au niveau des futures zones destinées à être urbanisées en zones d'aménagements concertées, ainsi que sept kilomètres de pistes cyclables balisées et sécurisées, ASTUS regrette cependant que celles-ci ne soient évoqués que très sommairement.

Membre de la Fédération Nationale des Associations d'Usagers des Transports (FNAUT)
Membre du Réseau FNAUT Alsace, de la Chambre de Consommation d'Alsace et d'Alsace Nature
13 rue Georges Rossdeutsch 67800 BISCHHEIM
Tram B et bus 50 : arrêt Le Marais - Bus 6 et 70 : arrêt Pont Phurlo
Téléphone : 03 88 95 79 63 - Courriel : [illegible] - Site : [illegible] - Page Facebook : [illegible]

ASTUS est certes satisfaite de la prise en compte des transports en commun dans la réalisation de ce projet. Ainsi, les aménagements destinés aux modes doux devraient s'articuler avec les autres modes de transports collectifs que sont le bus express STRASBOURG - WASSELONNE, qui doit entrer en service en 2018, et un futur bus à haut niveau de service ou BHNS de rocade. Pour ASTUS, ce projet de BHNS doit à terme constituer une véritable ligne de rocade structurante permettant de joindre le sud et le nord de l'agglomération, en complémentarité du réseau bus existant. Si ASTUS soutient ce projet, elle restera attentive quant à sa réalisation effective, d'autant qu'il n'est évoqué que très sommairement dans les documents d'enquête publique.

ASTUS rappelle qu'elle est opposée au projet de grand contournement ouest et ne croit en rien en une complémentarité avec la future VLIO, mais prône au contraire des solutions alternatives qui auront le mérite d'intégrer les transports en commun. Le futur BHNS de rocade doit également être à plus long terme, un maillon d'intermodalité avec de futures extensions du réseau tram vers l'ouest de l'agglomération pour inciter au report d'une partie des déplacements automobiles vers les transports collectifs, avec la création de parking-relais. Ce sont autant d'arguments légitimes contre un contournement autoroutier à péage qui, de plus, ne drainera qu'un faible pourcentage de l'A35 actuelle et aura un impact environnemental négatif.

ASTUS restera enfin attentive à la réalisation de la partie nord de la VLIO jusqu'à SCHILTIGHEIM, dont les études sont actuellement en cours.

Le président
François GIORBANI

Membre de la Fédération Nationale des Associations d'Usagers des Transports (FNAUT)
Membre du Réseau FNAUT Alsace, de la Chambre de Consommation d'Alsace et d'Alsace Nature
13 rue Georges Rassdeutsch 67800 BISCHHEIM
Tram G et Bus 50 : arrêt Le Marais - Bus 6 et 70 : arrêt Pont Phario
Téléphone : 03 88 95 79 53 - Courriel : [illegible] - Site : [illegible] - Page Facebook : [illegible]