



PREFET DE LA REGION ALSACE

Strasbourg, le 25 OCT. 2013

AVIS DE L'AUTORITE ENVIRONNEMENTALE

Objet : avis de l'autorité environnementale relatif au projet de voie de liaison intercommunale ouest (VLIO) section sud (Conseil général du Bas-Rhin)

Synthèse

L'étude d'impact analyse avec précision les différents enjeux environnementaux présents sur la zone d'étude et met en évidence de façon claire et objective les impacts potentiels.

La plupart d'entre eux, comme ceux relatifs aux eaux superficielles et souterraines et aux nuisances sonores, donnent lieu à des mesures de réduction ou de compensation satisfaisantes.

Le projet présente, par ailleurs, des impacts de nature très positive, comme :

- l'amélioration de l'assainissement de la RD 63 ;
- la mise en place d'un itinéraire plus adapté pour les convois exceptionnels ;
- la prise en compte de différents types de modes de transport, favorisant l'intermodalité, notamment en anticipant l'opportunité de placer parallèlement à la voie un transport collectif en site propre.

La prise en compte de l'environnement est ainsi qualifiée dans l'ensemble de satisfaisante.

Certains points, tels que l'impact du projet sur la qualité de l'air, les risques d'inondation dans le secteur de Muehlbach, ainsi que la mise en œuvre de mesures compensatoires au regard des incidences sur la biodiversité auraient mérité des précisions ou des compléments.

1 – Présentation du projet et de son contexte

Dans le cadre du développement de la couronne ouest de l'agglomération strasbourgeoise, et pour pallier la saturation du trafic local dans ce secteur, le Conseil Général du Bas-Rhin projette la réalisation d'une voie de liaison intercommunale ouest (VLIO) dont la vocation serait d'assurer la desserte des communes situées à l'ouest de Strasbourg, de HOLTZHEIM au sud à NIEDERHAUSBERGEN au nord.

La VLIO serait constituée, hors agglomération, d'une route ordinaire à 2 x 1 voie avec une vitesse limitée à 70 km/h et, dans les zones urbanisées, d'un boulevard urbain à 2 x 2 voies où la vitesse serait limitée à 50 km/h.

Elle se donne pour objectif de prendre en compte le développement de tous les modes de transport en favorisant l'intermodalité : bus à haut niveau de service, vélo, parkings relais, pôles d'échanges entre la voiture et les réseaux de transports collectifs urbains.

Le programme a été scindé en deux phases fonctionnelles :

- la première, qui concerne la section sud, reliant la commune de HOLTZHEIM à la RD63 au nord de l'A351, répond à des besoins propres à la desserte du secteur sud et vise à améliorer le fonctionnement de l'échangeur actuel sur l'autoroute ;
- la seconde concerne la section nord, jusqu'au giratoire de l'Europe à SCHILTIGHEIM.

Le dossier faisant l'objet du présent avis concerne la section sud de la VLIO.

Le projet est soumis à l'avis de l'autorité environnementale, conformément aux articles L122-1 et R122-1-1 du code de l'environnement.

Cet avis porte sur la qualité du dossier dans son ensemble, dont l'étude d'impact, et sur la prise en compte de l'environnement dans le projet, notamment la pertinence et la suffisance des mesures d'évitement, de réduction ou de compensation des impacts.

L'agence régionale de santé (ARS) et le Préfet du Bas-Rhin ont été consultés par l'autorité environnementale pour l'élaboration du présent avis.

2 – Analyse du caractère complet du dossier et de la qualité des informations qu'il contient

Le dossier comprend une étude d'impact qui contient les chapitres exigés par les dispositions de l'article R122-3 du code de l'environnement.

Conformément à ce même article, l'étude d'impact comporte une appréciation des incidences de l'ensemble du programme de la VLIO.

2.1 – Articulation avec d'autres projets, documents de planification et procédures

Le dossier a pris en compte l'articulation du projet avec les documents de planification concernés par la zone d'implantation, en particulier :

- le schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux (SDAGE) Rhin-Meuse ;
- le schéma d'aménagement et de gestion des eaux (SAGE) Ill-Nappe-Rhin.

Le dossier met en évidence que le projet n'est pas conforme aux prescriptions et aux zonages des documents d'urbanisme des communes de HOLTZHEIM, LINGOLSHEIM, WOLFISHEIM et ECKBOLSHEIM, qui devront en conséquence être modifiés ou révisés pour en permettre la réalisation. Le projet de VLIO traverse notamment un EBC (espace boisé classé), zone réservée par les documents d'urbanisme pour la protection des boisements. Cet espace devra être déclassé lors de la révision du plan local d'urbanisme de la commune d'ECKBOLSHEIM.

2.2 – État initial de l'environnement et identification des principaux enjeux

Le dossier a correctement analysé l'état initial de l'environnement pour les enjeux de la zone d'étude, et de manière proportionnée.

Les principaux enjeux environnementaux mis en évidence sont :

- la préservation de la qualité des milieux naturels et des continuités écologiques ;
- la préservation de la qualité des eaux souterraines, notamment dans la traversée des périmètres de protection de captage d'eau potable ;
- le maintien de la fonctionnalité des zones inondables, notamment dans les traversées de la Bruche et du Muehlbach ;
- la préservation du cadre de vie des riverains, au regard notamment des nuisances sonores et de la pollution de l'air.

2.3 – Analyse des effets potentiels du projet sur l’environnement

– biodiversité et milieux naturels

Le dossier met en évidence les impacts que pourrait occasionner l’infrastructure sur la faune (mammifères, chiroptères, amphibiens, reptiles) ainsi que sur les corridors écologiques (pour le déplacement des animaux) et la fragmentation des espaces vitaux.

Le tracé entraînerait la destruction directe de 0,44 hectare de zone humide, au niveau des méandres du Muehlbach. Il pourrait de surcroît comporter des effets indirects sur les écoulements, d’une part, et sur la continuité écologique des milieux, d’autre part.

Les quatre communes traversées par le projet font partie de l’aire de reconquête du hamster. Des prospections réalisées en 2009, 2011 et 2013, conformes aux recommandations de l’office national de la chasse et de la faune sauvage (ONCFS), n’ont permis de relever aucun indice de présence de l’espèce.

Ainsi, la section sud de la VLIO, qui traverserait des espaces non occupés par l’espèce, ne présenterait pas d’impact résiduel sur le hamster et sur son habitat protégé par l’arrêté du 31 octobre 2012.

– eaux superficielles

Le projet de la section sud de la VLIO franchit la Bruche, le canal de la Bruche et le Muehlbach ainsi que leurs lits majeurs. Il pourrait être de nature à déclasser la qualité des cours d’eau par l’apport de charges polluantes : matières en suspension (MES), zinc et cuivre.

– eaux souterraines

De par la perméabilité de la couverture lacessique, la nappe d’Alsace, qui s’étend sur toute la zone d’étude, présente un caractère de vulnérabilité vis-à-vis des contaminations par infiltration des eaux de ruissellement.

Dans ce contexte, le projet traverse plusieurs zones de sensibilité importante :

- zone de protection éloignée du captage d’eau potable de LINGOLSHEIM, sur une longueur d’environ 1 km ;
- zone à proximité immédiate du futur captage d’eau potable de WOLFISHEIM ;
- secteur de la Bruche et de sa nappe alluviale.

– risque inondations

Les remblais mis en œuvre dans les zones inondables que sont les vallées de la Bruche et du Muehlbach pourraient constituer un obstacle à l’écoulement des crues, et entraîner une perte de capacité de stockage des inondations dans le lit majeur, une surélévation de la ligne d’eau en amont de l’infrastructure et une augmentation des débits de pointe à l’aval.

– nuisances sonores

La zone d’étude est actuellement située en ambiance sonore modérée.

Une modélisation, basée sur des prévisions de trafic à l’horizon 2020 (entre 8 000 et 25 000 véhicules par jour, selon les secteurs), a mis en évidence la génération de nuisances sonores dépassant le seuil réglementaire de 60 dB(A) aux heures de pointe, où le trafic de la VLIO serait saturé.

Par ailleurs, au niveau du passage entre les communes d’ECKBOLSHEIM et WOLFISHEIM, l’urbanisation prévue à cet endroit devrait entraîner la construction de nouveaux bâtiments d’habitation intercalés entre le bâti actuel et la VLIO.

– pollution de l’air

En matière de qualité de l’air et de santé, le dossier étend le domaine d’étude à l’ensemble des axes du réseau routier subissant une modification (augmentation ou réduction) des flux de trafic de plus de 10 % du fait de la création de la VLIO.

Il conclut à une dégradation de la qualité de l'air non significative par rapport à la situation « fil de l'eau » (scénario sans travaux). Du fait de la baisse sensible du trafic dans les communes contournées, le projet pourrait apporter, par ailleurs, une amélioration de la qualité de l'air le long des axes traversants.

2.4 – Présentation des solutions alternatives, justification du projet et exposé des motifs pour lesquels le projet a été retenu

À l'intérieur du fuseau retenu après la phase de concertation, dans le cadre de l'avant-projet sommaire, trois variantes de tracé dans la vallée de la Bruche ont été étudiées.

La variante retenue, la plus à l'ouest, présente la solution la plus favorable, notamment au regard des critères environnementaux.

Par ailleurs, viennent s'ajouter sept variantes d'aménagement pour l'échangeur de la VLIO avec l'autoroute A351.

La variante n°5 présentée comme la plus favorable, tant sur le plan fonctionnel qu'en matière de consommation d'espace et d'intégration urbaine (franchissements sans remblai) a été retenue pour le projet d'échangeur.

2.5 – Mesures correctrices (éviter, réduire, compenser) et suivi

– biodiversité et milieux naturels

Plusieurs mesures sont annoncées pour pallier les risques de coupure des corridors de déplacement et de mortalité faunique :

- mise en place de huit passages destinés à la petite faune, aux amphibiens et aux reptiles, complétés par la pose d'un grillage, afin de guider les animaux vers ces passages et limiter ainsi les risques de collision avec les véhicules ;
- mise en place d'un système de type « hop-over » (plantation d'arbres de grande hauteur de part et d'autre de la route) pour le franchissement du chemin des forts par la sérotine commune (chauve-souris) au lieu-dit Korngut ;
- limitation de la vitesse à 70 km/h sur l'ensemble du tracé hors agglomération, afin de réduire les risques de collision véhicules-chiroptères, mesure également justifiée par des préoccupations de sécurité routière.

Concernant l'impact sur les zones humides (artificialisation de 0,44 ha), le dossier propose la mise en œuvre de deux mesures compensatoires :

- la création de trois mares de grande superficie (0,88 ha au total) sur des terres actuellement constituées de prairies. Les crapauds calamites, pour lesquels il est indiqué que cette mesure serait favorable, ont cependant tendance à occuper des petits plans d'eau temporaires de type flaqué plutôt que de grands espaces en eau ;
- la destruction des espèces invasives sur certaines parcelles le long de la Bruche ou du Muehlbach.

Le projet impacte un boisement classé en EBC, sur la commune d'ECKBOLSHEIM, le franchissement du Muehlbach nécessitant la suppression de quelques arbres au droit de l'emprise de l'ouvrage d'art. L'EBC devra être déclassé, comme indiqué au § 2.1, et le dossier indique qu'une compensation serait réalisée par des reboisements au nord du Muehlbach sur une surface double de la surface défrichée, non précisée dans l'étude.

Le dossier précise qu'une demande de dérogation de destruction d'espèces et d'habitats protégés (chiroptères, grand capricorne, crapaud vert, etc) sera soumise si nécessaire à la commission nationale pour la préservation de la nature (CNP) au titre de l'article L411-1 et suivants du code de l'environnement.

– eaux souterraines et superficielles

Les eaux de ruissellement de la chaussée routière seraient collectées et acheminées, avant rejet dans le milieu naturel, vers des ouvrages de traitement (décanteurs, déshuileurs et filtres à sable). Dans la partie du projet qui épouse le tracé de la RD63 actuelle, il s'agirait d'une amélioration de la situation existante, cette route départementale n'étant aujourd'hui équipée d'aucun dispositif d'assainissement routier.

Dans les périmètres de protection des captages d'eau potable, y compris dans le secteur du futur captage de WOLFISHEIM, le projet prévoit un certain nombre de dispositions, notamment la mise en place sous la plate-forme routière d'une géomembrane en polyéthylène haute densité (PEHD), afin d'assurer une sécurité supplémentaire en matière d'étanchéité par rapport notamment à une éventuelle pollution accidentelle. Des prescriptions spécifiques concernant les précautions à prendre lors de la phase de travaux seront données au maître d'ouvrage par l'agence régionale de santé.

– risque inondations

La principale mesure mise en place pour assurer la « transparence hydraulique » de la VLIO consiste à dimensionner les ouvrages de franchissement des cours d'eau pour que l'infrastructure soit submersible en crue trentennale au sud de la Bruche et en crue centennale au nord.

En compensation des remblais mis en œuvre en zone inondable, le creusement d'une zone de déblais est prévu au sud de la Bruche, à hauteur de 8 000 m³, soit l'estimation de la perte de volume induite par le projet pour l'expansion d'une crue centennale.

Cependant, une différence significative est constatée entre la modélisation hydraulique présente dans l'étude d'impact et celle connue des services de l'État (étude réalisée par le bureau DHI pour le compte de la communauté urbaine de Strasbourg) sur la hauteur d'eau du lit majeur du Muehlbach dans la zone située entre le canal de la Bruche et le nord de l'ouvrage d'art n°4. Cette imprécision n'apporte pas la certitude d'une totale prise en compte des impacts du projet en matière d'inondation.

Par ailleurs, le dossier aurait pu judicieusement comporter des profils en long et profils en travers permettant de vérifier la position du projet par rapport aux plus hautes eaux.

– nuisances sonores

Afin de respecter les niveaux sonores réglementaires en façade des bâtiments situés de part et d'autre de la VLIO, la mise en place de protections acoustiques (écrans acoustiques ou isolations de façades) sur 13 bâtiments est prévue, principalement dans la partie nord du projet (ECKBOLSHEIM et WOLFISHEIM).

Par ailleurs, les nouveaux bâtiments issus de l'urbanisation future, qui devront assurer leur propre protection acoustique vis-à-vis de la VLIO, constitueront un écran protégeant les bâtiments aujourd'hui impactés.

C'est la raison pour laquelle le dossier prévoit que certains écrans acoustiques présentés en mesures d'accompagnement pourraient être démontés dans une deuxième phase, afin de favoriser l'insertion urbaine du secteur.

– pollution de l'air

L'étude ne prend en compte que la pollution liée au trafic routier de la zone d'étude et n'intègre pas la pollution de fond. Les niveaux de concentrations représentés sur les cartes issues de la modélisation sont ainsi sous estimés et ne permettent pas de se prononcer sur le respect des valeurs-guide et des normes françaises de qualité d'air à l'état futur.

L'argument développé dans le dossier, selon lequel le tronçon routier, déjà existant, est intégré dans la mesure de cette pollution de fond ne permet pas d'affranchir l'étude d'une prise en compte du contexte local.

2.6 – Résumé non technique

Conformément à l'article R122-3 du code de l'environnement, un résumé non technique est présent dans le dossier. Il aborde de façon claire et synthétique tous les éléments environnementaux évoqués dans le dossier.

2.7 – Analyse des coûts collectifs des pollutions et nuisances

Conformément à l'article R122-3 du code de l'environnement, les études d'impact relatives aux infrastructures de transport doivent présenter :

- une analyse des coûts collectifs des pollutions et nuisances et des avantages induits pour la collectivité ;
- une évaluation des consommations énergétiques résultant de l'exploitation du projet, notamment du fait des déplacements qu'elle entraîne ou permet d'éviter.

Cette analyse est présente dans l'étude d'impact.

3 – Analyse de la prise en compte de l'environnement dans le projet

Le dossier a bien intégré la plupart des enjeux environnementaux. Il analyse les incidences du projet sur l'environnement et propose pour la plupart d'entre elles des mesures appropriées.

La prise en compte de l'environnement est considérée dans l'ensemble comme satisfaisante.

Certains points auraient cependant mérité d'être davantage approfondis.

Concernant la biodiversité, si le diagnostic sur les zones périphériques des corridors écologiques classe judicieusement celles-ci comme des milieux à fort enjeu pour la faune reptilienne comme pour les chiroptères, les mesures prévues pour la restauration de ces continuités auraient pu être plus complètes. À défaut, et malgré une réelle prise en compte de l'environnement dès sa conception, le projet conserverait un impact sur la biodiversité (fragmentation des habitats, atteinte aux zones de chasse des chiroptères).

De plus, certaines mesures compensatoires annoncées (création de mares, mise en place de parcelles de prairie mésophile, plantation de haies, etc) ne sont pas pour l'instant totalement garanties par une maîtrise certaine du foncier par le maître d'ouvrage et par des mesures de gestion et de suivi assurant le maintien en état de ces milieux.

Concernant la pollution de l'air, l'étude des particules fines (PM₁₀) ne s'intéresse qu'aux émissions inhérentes au projet, sans tenir compte du contexte local déjà défavorable (« pollution de fond »). L'étude se limite aux variations des niveaux de concentration entre les situations futures « sans projet » et « avec projet », sans pour autant présenter les niveaux de concentrations attendus, ni comparer celles-ci aux normes et valeurs réglementaires de qualité d'air.

Afin d'évaluer les risques associés aux polluants étudiés et de s'assurer que les valeurs toxicologiques de référence ne sont pas dépassées, le dossier aurait dû, d'une part, intégrer le bruit de fond et, d'autre part, faire apparaître la part de risque attribuable au projet.

Concernant le volet hydraulique, la modélisation est sujette à caution et ne permet pas de garantir une prise en compte des effets de la crue centennale dans le lit majeur du Muehlbach.

Le Préfet,



Stéphane BOUILLON