Conseil Général du Bas-Rhin

Voie de Liaison Intercommunale Ouest

VLIO

Section Sud

Enquêtes publiques

DUP – DLE

Du 15 septembre

au 17 octobre 2014

REPONSE DU MAITRE D'OUVRAGE

AU COMMISSAIRE ENQUETEUR

Préambule

Le présent mémoire, établi à la demande du commissaire-enquêteur, répond thème par thème à l'ensemble des observations formulées dans les registres d'enquête, aux courriers transmis et aux remarques déposées sur le site internet du Conseil Général prévu spécialement pour l'enquête publique.

Le présent mémoire comprend 76 pages et se compose de la manière suivante :

- Le présent document dont le sommaire figure page suivante ;
- Un tableau en annexe qui permet de retrouver, pour une lecture plus facile et une simplification de l'information, les paragraphes du mémoire qui se rapportent à chaque observation.

SOMMAIRE

1 . RAPPEL DU CONTEXTE ET DES OBJECTIFS DE L'OPERATION 8

1.1 Rappel du contexte et des objectifs du programme de la VLIO 8

1.2 L'utilité du projet : Les objectifs propres à la VLIO 8

1.3 Historique de l'opération : les étapes de l'élaboration du programme et du projet 9

1.3.1 L'évolution du contexte réglementaire 9

1.3.2 La remise en cause du projet du GCO 9

2 . ENQUÊTE PUBLIQUE ET SYNTHÈSE DES OBSERVATIONS DU PUBLIC 11

2.1 Le déroulement de l'enquête publique 11

2.1.1 Une enquête publique organisée dans les communes concernées par le projet 11

2.1.2 L'accès à l'information 11

2.2 Synthèse des observations 12

3 . RÉPONSES APPORTÉES AUX OBSERVATIONS 13

3.1 Les raisons du phasage du programme 13

3.1.1 Rappel : deux phases fonctionnelles et indépendantes 13

3.1.2 Pourquoi d'abord réaliser la VLIO Sud ? 13

3.1.3 La réalisation de la section Nord 14

3.1.4 Pourquoi ne pas réaliser une VLIO globale ? 14

3.2 Les données techniques relatives au tracé retenu 15

3.2.1 Le dimensionnement de l'axe et limitation de vitesse 15

3.2.1.1 Deux fois une voie en section interurbaine 15

3.2.1.2 La création d'un boulevard urbain en section urbaine 16

3.2.2 L'accès à la VLIO 16

3.2.3 L'aménagement des carrefours 17

3.2.4 Des carrefours giratoires en rase campagne 17

3.2.5 Le passage de 2x1 à 2x2 17

3.2.6 L'échangeur sur l'A351 18

3.2.6.1 Un échangeur modifié mais conservant tous les mouvements 18

3.2.6.2 La prise en compte des projets dans le fonctionnement de l'échangeur 20

3.2.7 La création de pistes cyclables 21

3.2.7.1 Création de 7 km de pistes cyclables 21

3.2.7.2 La piste des Forts 21

3.2.8 La circulation des poids-lourds et convois exceptionnels 22

3.2.9 Coût de l'infrastructure, délais et durée des travaux et garantie de réalisation 23

3.3 Les impacts sur le cadre de vie des habitants des communes concernées par le projet 24

3.3.1 Les impacts sur la circulation routière 24

3.3.1.1 L'élaboration d'un modèle de trafic : méthodologie employée 24

3.3.1.2 Analyse de la situation actuelle 25

3.3.1.3 La prise en compte du développement urbain pour modéliser les horizons 20-30 . 25

3.3.1.4 Evaluation sur les trafics avec la mise en place de la VLIO Sud 25

3.3.1.5 Impact de la réalisation ou non du GCO 26

3.3.1.6 VLIO, voie de délestage de l'A35 / ou du GCO en cas de non réalisation ? 27

3.3.1.7 Utilisation des études de trafic 27

3.3.2 Les impacts sur l'environnement sonore 28

3.3.2.1 Rappel du contexte règlementaire 28

3.3.2.2 Méthodes et mesures 28

3.3.2.3 Synthèse des impacts du projet sur le bruit dans les communes 29

3.3.2.4 La mise en place de protections sonores 29

3.3.2.5 Les inquiétudes exprimées par les riverains *(p366 à 373 dossier DUP)* 30

3.3.3 Les impacts sur la qualité de l'air 31

3.3.3.1 Rappel de la règlementation en matière d'émissions 31

3.3.3.2 Méthodologie et hypothèses utilisées 31

3.3.3.3 Impacts en fonction des polluants 32

3.3.4 Les impacts du projet sur l'environnement 33

3.3.4.1 Un tracé de moindre impact 33

3.3.4.2 Les impacts sur les espèces protégées 35

3.3.4.3 Les mesures mises en place pour compenser l'impact de la création de la VLIO 35

3.3.4.4 Un aménagement spécifique pour compenser l'impact de la VLIO sur les zones humides : le complexe de mares 36

3.3.4.5 La VLIO et la zone inondable 36

3.3.5 Les impacts sur l'activité agricole et le paysage de la vallée de la Bruche 37

3.3.6 Les impacts sur le foncier et les modalités d'indemnisation 37

3.4 Les questions relatives aux projets portés par la cus 39

3.4.1 L'aménagement de l'arc ouest : la création de trois ZAC 39

3.4.1.1 La ZAC « les Portes de la Bruche » 39

3.4.1.2 La ZAC « Porte Ouest » 39

3.4.1.3 La ZAC « les lisières d'Oberhausbergen » 39

3.4.2 Compatibilité avec les projets TC : Le développement des transports en commun dans l'ouest strasbourgeois 40

3.4.2.1 Le développement des TC sur le territoire communautaire 40

3.4.2.2 Le bus de rocade 40

3.4.2.3 Extension des trams A et D 40

3.4.2.4 Développer le covoiturage 41

3.5 Divers 42

3.5.1 La création de l'eurometropole 42

3.5.2 Organisation d'une réunion publique sur la VLIO (W16) 42

3.5.3 VLIO et COW 42

4 . RÉPONSES AUX LETTRES 43

4.1 Lettre n°1-Arnaud Tomasetti 43

4.2 Lettre n°2- courrier de la ville d'Oberhausbergen du 26 septembre 2014 43

4.3 Lettre n°3-courrier de la Ville d'Oberhausbergen du 18 septembre 2014 44

4.4 Lettre n°4- dossier de la ville d'Oberhausbergen remis le 15 octobre 2014..... 44

4.5 Lettre n°5 –Alsace Nature 51

4.6 Lettre n°6 –Arbres 52

4.7 Lettre n°7- Michel Metz..... 53

4.8 Lettre n°8-WPA..... 53

4.9 Lettre n°9 - AIDE 54

4.10 Lettre n°10 - Courrier du Président de la Communauté Urbaine de Strasbourg 56

4.11 Lettre n°11-commune D'Entzheim..... 56

4.12 Lettre n°12-BUFO 56

4.13 Lettre n°13 de M. PFISTER..... 58

4.14 Lettre N°14-CCI..... 58

4.15 Lettre N°15-Société Alsacienne d'entomologie 58

4.16 Lettre N°16 - -Courrier de la Ville d'Oberhausbergen du 17 octobre 2014 59

4.17 Lettre n°17-ASTUS 59

4.18 Lettre n°18 - Lingolsheim 60

ANNEXES 60

Synthèse des réponses aux remarques ID 60

Réponses au registre de Lingolsheim 68

Réponses au registre de Holtzheim..... 70

Réponses au registre de Wolfisheim..... 71

Réponses au registre d'Eckbolsheim..... 74

Réponses aux Mails et formulaires 76

I. RAPPEL DU CONTEXTE ET DES OBJECTIFS DE L'OPERATION

I.1 RAPPEL DU CONTEXTE ET DES OBJECTIFS DU PROGRAMME DE LA VLIO

Le projet présenté à l'enquête relève de la maîtrise d'ouvrage du Département du Bas-Rhin dans le cadre de sa compétence en matière d'infrastructures routières.

La VLIO contribuera à assurer et compléter le maillage du réseau routier principal qui structurera le développement urbain à l'Ouest de l'agglomération strasbourgeoise.

Elle permettra d'améliorer les liaisons entre les communes de la première couronne Ouest de la CUS et les quartiers situés à l'Ouest de Strasbourg (Cronenbourg, Hautepierre, Koenigshoffen) tout en réduisant la charge du trafic intercommunal actuellement supportée par la RD63 entre les communes de Holtzheim, Wolfisheim et Oberhausbergen.

I.2 L'UTILITE DU PROJET : LES OBJECTIFS PROPRES A LA VLIO

Le projet présenté à l'enquête s'insère dans un programme d'aménagement visant à répondre aux objectifs suivants :

• Permettre à la voirie départementale existante de retrouver un fonctionnement correct et contribuer à réduire les nuisances, notamment au niveau des traversées des communes, tout en dissuadant les usagers d'utiliser la VLIO comme un axe de transit ; Répondre aux besoins croissants de mobilité interne à la CUS, en assurant des liaisons inter-quartiers et intercommunales fortes ;

• Favoriser l'intégration des modes doux pour les déplacements courts, en cohérence avec sa vocation de desserte inter-quartiers et intercommunale ;

• Assurer l'intermodalité des déplacements, en favorisant les échanges avec les transports collectifs périphériques prévus par la CUS, en constituant un appui pour un transport collectif de rocade et en facilitant l'accès aux différents parkings-relais en projet, tout en anticipant le déploiement du TSPO ;

• Participer à structurer le développement de l'urbanisation à l'Ouest de l'agglomération en accompagnant les grands projets d'évolution du territoire ;

• Rationaliser l'utilisation du foncier.

1.3 HISTORIQUE DE L'OPERATION LES ETAPES DE L'ELABORATION DU PROGRAMME ET DU PROJET

Initialement finalisés en 2011, le projet ainsi que les dossiers présentés à l'enquête publique ont dû s'adapter à des modifications du contexte. Ainsi, l'ensemble des éléments présentés dans les dossiers tient compte de deux évolutions importantes qui ont amené à modifier le projet.

1.3.1 L'ÉVOLUTION DU CONTEXTE RÉGLEMENTAIRE

La loi n°2010-788 du 12 juillet 2010 portant engagement national pour l'environnement, dite loi « Grenelle 2 », a été à l'origine d'une réforme importante du régime des études d'impact et des enquêtes publiques, pour rendre compatibles les textes de lois français avec la législation européenne. Les décrets d'applications parus le 29 décembre 2011 et applicables au 1er juin 2012 ont impliqué une refonte des dossiers soumis à enquête publique.

1.3.2 LA REMISE EN CAUSE DU PROJET DU GCO

Le 10 janvier 2012 les dossiers de DUP et DLE ont été déposés en Préfecture. Le 27 juin 2012 l'Etat a décidé d'annuler la mise en concession du Grand Contournement Ouest. Les études trafics, de bruit et de pollution ont donc été reprises pour prendre en compte cette annulation. Les études environnementales ont également été complétées, avec entre autres une nouvelle campagne de recensement du grand hamster et de nouvelles prospections faune et flore pour les espèces ayant un intérêt faunistique ou floristique avéré.

Le 09 août 2013 les dossiers de DUP et d'autorisation au titre de la loi sur l'eau de la VLIO mis à jour, ont été déposés à la Préfecture.

L'avis de l'autorité environnementale a été délivré le 25 octobre 2013.

Le 19 février 2014, le ministre délégué aux Transports a décidé de relancer la procédure d'appel d'offres pour la mise en concession du projet d'autoroute de contournement de Strasbourg ».

Après transmission de précisions et de notes complémentaires confirmant notamment la transparence hydraulique de la VLIO, la Direction Départementale des Territoires a validé le dossier d'autorisation au titre de la loi sur l'eau le 4 juillet 2014 ce qui permet au Préfet de procéder à l'ouverture de l'Enquête Publique.

Compte tenu de la période estivale, l'enquête publique a été repoussée à l'automne.

Il importe de préciser que les études réalisées dans le cadre de la VLIO et qui ont pris en compte les deux hypothèses, à savoir avec réalisation ou non du GCO, ont toujours mis en évidence que les projets de GCO et de VLIO, du fait même de leur conception et de leurs caractéristiques, n'ont pas la même vocation, et sont bien complémentaires :

- le GCO, à caractéristiques autoroutières, ayant notamment vocation à supporter une partie du trafic de transit actuellement supporté par l'A35 actuellement saturée ;

- la VLIO, à caractéristiques plus réduites (2 x 1 voie sauf en milieu urbain où elle sera traitée sous forme de boulevard urbain, carrefours plans avec toutes les voies traversées sauf échangeur avec la VLIO, vitesse limitée à 70km/h ou 50 km/h,...), assurant un rôle d'échange et de desserte locale des communes et quartiers de la première couronne strasbourgeoise.

2. ENQUÊTE PUBLIQUE ET SYNTHÈSE DES OBSERVATIONS DU PUBLIC

2.1 LE DEROULEMENT DE L'ENQUETE PUBLIQUE

2.1.1 UNE ENQUÊTE PUBLIQUE ORGANISÉE DANS LES COMMUNES CONCERNÉES PAR LE PROJET

Conformément à l'arrêté préfectoral d'ouverture d'enquête, l'enquête publique relative au projet de Voie de Liaison Intercommunale Ouest s'est déroulée du 15 septembre 2014 au 17 octobre 2014 dans les quatre communes concernées territorialement par le projet soumis à enquête.

5 permanences ont eu lieu dans ces communes :

-Eckbolsheim : 15 septembre et 11 octobre

- Wolfisheim : 24 septembre

- Holtzheim : 1er octobre

- Lingolsheim : 17 octobre

2.1.2 L'ACCÈS À L'INFORMATION

Le Conseil Général, maître d'ouvrage de l'opération, a proposé de rendre accessible au plus grand nombre, les documents constitutifs du dossier de DUP.

Les dossiers DUP, DLE, mise en compatibilité des POS/PLU étaient donc disponibles dans les mairies concernées par le projet durant toute la période de l'enquête. Ces mêmes documents étaient téléchargeables sur le site internet du CG67 dans une rubrique spécialement conçue pour l'enquête publique. De plus, afin de continuer à diffuser l'information le plus longtemps possible et dans un souci de transparence, ces documents sont restés consultables et téléchargeables sur le site internet, bien après la fin de l'enquête publique.

De plus, conscient de la complexité des dossiers présentés à l'enquête publique, et afin de faciliter la compréhension du projet VLIO, le maître d'ouvrage a fait réaliser un film 3D sur le projet. Il permet d'appréhender plus simplement le projet dans sa totalité, l'information y est vulgarisée et donc accessible au plus grand nombre. Ce film était également présent et téléchargeable sur le site du CG.

2.2 SYNTHESE DES OBSERVATIONS

Durant l'enquête publique, quatre modes d'expression étaient mis à la disposition du publique, à savoir :

- Les registres dans les mairies des communes d'ECKBOLSHEIM, WOLFISHEIM, HOLTZHEIM et LINGOLSHEIM,
- Le site internet dédié à l'enquête publique, avec deux solutions d'expression, par mail ou par formulaire,
- Le courrier à adresser au Commissaire-enquêteur.

Les registres

Les registres ouverts dans les quatre communes durant la durée de l'enquête ont recueilli 74 observations :

25 observations ont été inscrites dans le registre d'Eckbolsheim, 28 dans celui de Wolfisheim, 4 dans celui de Holtzheim et 17 dans celui de Lingolsheim.

Les mails

Soixante-dix-huit mails ont été transmis directement au commissaire-enquêteur. Sur ces 78 mails, il faut déduire un mail d'essai qui avait été effectué un pour vérifier le fonctionnement du système et trois mails qui ont été transmis deux fois.

Huit formulaires sont parvenus au commissaire-enquêteur au format informatique.

Les lettres

Dix-huit lettres ont été adressées au commissaire-enquêteur, totalisant 33 pages et 181 pages d'annexes.

La commune d'Oberhausbergen a transmis 4 courriers de 5 pages et 146 pages d'annexes, soit 80% de la totalité des annexes reçues.

Sept associations de protection de l'environnement ont transmis 19 pages de courriers et 11 pages d'annexes.

Sur ces dix-huit lettres, cinq courriers sont favorables à la VLIO, (Président de la CUS, Mairie de LINGOLSHEIM, Président CCI et deux personnes privées).

Au total, 174 remarques ont été formulées durant l'enquête publique.

3. RÉPONSES APPORTÉES AUX OBSERVATIONS

3.1 LES RAISONS DU PHASAGE DU PROGRAMME

3.1.1 RAPPEL : DEUX PHASES FONCTIONNELLES ET INDÉPENDANTES

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

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

Ce choix a notamment été motivé par l'objectif de sécuriser juridiquement la procédure, dans la mesure où la question de la traversée du périmètre de captage d'Oberhausbergen n'était pas entièrement résolu et que la DUP de la section nord était conditionnée en partie par la réalisation du captage de Plobsheim.

3.1.2 POURQUOI D'ABORD RÉALISER LA VLIO SUD ?

Seule la première phase du programme, la section Sud de la VLIO, fait l'objet de la présente enquête publique. Elle permet déjà d'améliorer le fonctionnement de la desserte des communes riveraines de la vallée de la Bruche, jusqu'à l'aménagement de l'échangeur actuel sur l'A351.

Cette section Sud de la VLIO s'étend depuis le giratoire RD400/RD222 à Holtzheim, jusqu'à la liaison avec la RD63 au Nord de l'échangeur avec l'A351 (sur la commune d'Eckbolsheim) et inclut la branche est vers Lingolsheim.

Le tracé qui a été fixé en accord avec les communes, a ainsi pu être étudié au niveau avant-projet et faire l'objet d'une étude d'impact permettant de le présenter à l'enquête publique.

NOTA : Il n'y a pas d'ambiguïté sur l'objet de la présente enquête publique. La couverture des dossiers DUP et DLE mentionnent bien l'inscription "Phase 1 section sud".

3.1.3 LA RÉALISATION DE LA SECTION NORD

La deuxième phase, qui permet la desserte de Schiltigheim et des communes du Hausbergen, fera l'objet d'un dossier d'enquête ultérieurement.

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

Les concertations qui ont été engagées par la CUS notamment au niveau de la ZAC des lisières d'Ober où différentes variantes de tracé de la VLIO sont encore discutées, permettront de faire des choix entre les variantes d'aménagement urbain et d'affiner le tracé de la VLIO sur le secteur nord. Dès qu'un tracé aura été définitivement retenu, les études d'avant-projet et d'impact de la VLIO section nord pourront être finalisées et le projet pourra être présenté à l'enquête publique.

3.1.4 POURQUOI NE PAS RÉALISER UNE VLIO GLOBALE ?

Comme rappelé au III.1.1, le choix dans la conduite du projet a été initialement motivé par l'objectif de sécuriser juridiquement la procédure, dans la mesure où la question de la traversée du périmètre de captage d'Oberhausbergen n'était pas entièrement résolue.

Toutefois, l'engagement des deux opérations pouvait se faire de manière rapprochée, l'enquête publique pour le champ de captage de Plobsheim ayant été demandée par la CUS et étant prévue à peu près en même temps que celle de la VLIO section sud.

Les deux projets ont connu des retards successifs et aujourd'hui, la procédure de DUP relative au captage de Plobsheim vient tout juste de s'achever, ce qui va permettre d'avancer sur la VLIO section nord, dès que les discussions relatives au projet urbain sur Oberhausbergen auront abouti et qu'un tracé de la VLIO sera stabilisé sur cette commune. Les études d'avant-projet pourront alors être finalisées et le dossier soumis à enquête publique.

Les phases d'études ultérieures (études détaillées de projet, validation par les services de l'Etat du projet au niveau de l'échangeur avec l'A351, acquisitions foncières,...) étant beaucoup plus lourdes pour la VLIO section sud que pour la VLIO section nord (présence d'ouvrages d'art, aménagements fonciers prévisibles,...), le décalage dans le temps des deux DUP devrait toutefois conduire à ce que les deux projets puissent être mis en service de manière quasi concomitante.

3.2 LES DONNEES TECHNIQUES RELATIVES AU TRACE RETENU

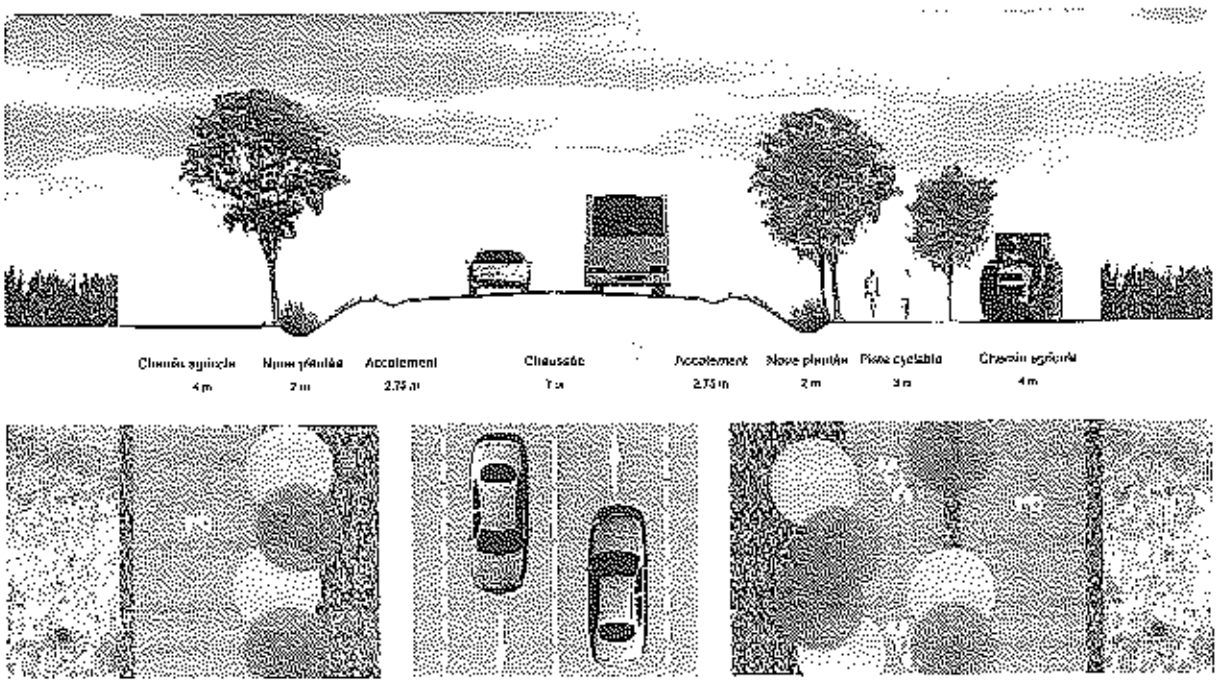
Le tracé de la VLIO s'appuie essentiellement sur les espaces laissés libres par l'urbanisation, qui s'est organisée autour des emplacements réservés, inscrits de longue date dans les documents d'urbanisme locaux, laissant de fait peu de marge de manœuvre dans les secteurs à vocation urbaine. Hors zones urbaines, il résulte de la recherche d'un tracé de moindre impact environnemental et des normes de conception routière.

3.2.1 LE DIMENSIONNEMENT DE L'AXE ET LIMITATION DE VITESSE

3.2.1.1 Deux fois une voie en section interurbaine

La VLIO sera une route ordinaire à 2x1 voies de 3,5m bordées d'accotements de 2,75m (du Sud jusqu'au franchissement du Muhlbach), limitée à 70km/h en dehors des agglomérations. Une piste cyclable bidirectionnelle est prévue d'un seul côté de la VLIO sur les sections en rase campagne à l'exception de la branche sud reliant le giratoire existant entre la RD222 et la RD400 qui ne possède pas d'aménagement spécifique pour les cycles.

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

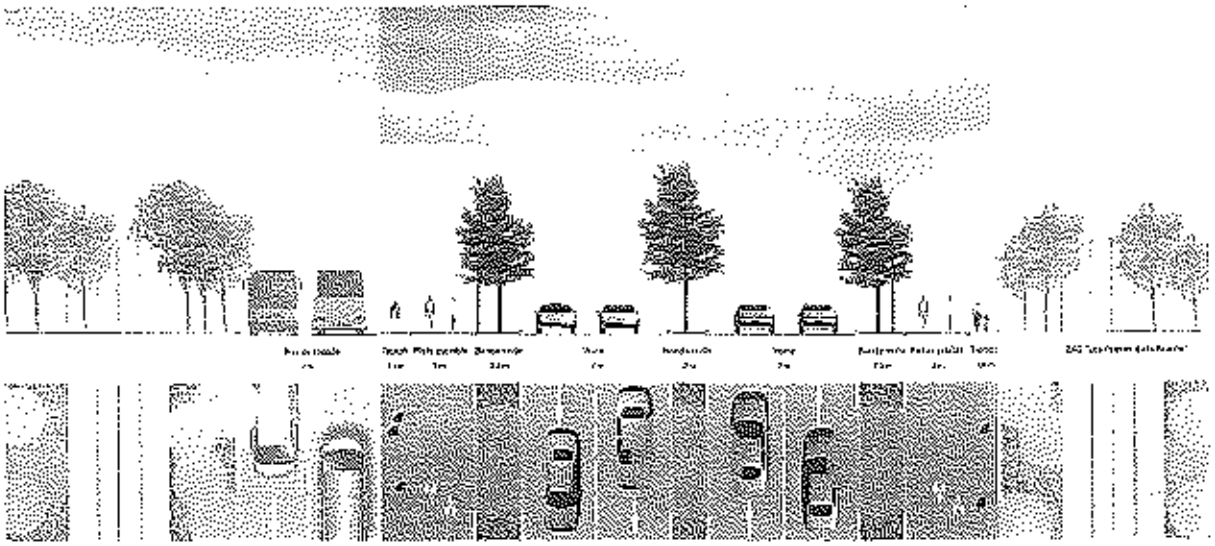


3.2.1.2 La création d'un boulevard urbain en section urbaine

En section urbaine, c'est-à-dire après avoir franchi le Muhlbach, la VLIO sera traitée sous forme de boulevard urbain à 2x2voies, où la vitesse sera limitée à 50km/h. Les deux sens de circulation seront séparés par un terre-plein central végétalisé de 2m de largeur compte tenu de la densité du trafic et de la gestion des carrefours à feux. La VLIO fera l'objet d'un traitement paysager particulier : elle sera plantée de part et d'autre de l'infrastructure.

A terme, un transport collectif en site propre (TCSP de rocade prévu au Schéma directeur de transports collectifs 2025 de la CUS) longera la VLIO pour assurer la desserte des zones urbaines adjacentes. (En grisé sur la coupe : l'emplacement en position latérale pour ce futur transport en commun de rocade projet).

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



3.2.2 L'ACCÈS À LA VLIO

L'accès à la VLIO s'effectuera par les carrefours listés à la section ci-dessous.

Les questions d'accès plus spécifiques seront étudiées lors de la phase projet, comme par exemple pour les maisons situées en bordure de la Bruche au niveau de l'OA1 pour lesquelles l'accès sera préservé depuis la RD63 (la piste cyclable étant aménagée depuis le carrefour n°5).

L'accès sous l'ouvrage de franchissement du canal de la Bruche et de chemin de halage supportant des pistes cyclables et des itinéraires équestres ou pédestres se fera au moyen d'un viaduc de 128m long, permettant donc le passage de gabarit équestre.

3.2.3 L'AMÉNAGEMENT DES CARREFOURS

Les carrefours de la VLIO seront traités de la manière suivante :

Carrefour	Axes rétablis	Type de carrefour
Carrefour n° 1	VLIO / RD222 – RD400	Carrefour giratoire existant
Carrefour n° 2	VLIO branche Sud / RD63	Carrefour giratoire
Carrefour n° 3	VLIO branche Sud / VLIO branche Est	Carrefour giratoire
Carrefour n° 4	VLIO / RD445 (Lingolsheim)	Carrefour à feux
Carrefour n° 5	VLIO / RD63 (Wolfisheim)	Carrefour à feux
Carrefour n° 6	VLIO/ RD445	Carrefour à feux
Carrefour n° 7	VLIO / RD45	Carrefour à feux
Carrefour n° 8	VLIO / RN4	Carrefour à feux
Echangeur	VLIO / A 351	Echangeur dénivelé
Carrefour n° 9	VLIO / RD63 (Oberhausbergen)	Carrefour à feux

Ils permettront donc un accès direct sur la VLIO. Tous les carrefours sont plans, de type carrefour à feux ou carrefour giratoire afin de desservir au mieux toutes les communes et les quartiers, ce que ne permettraient pas des carrefours dénivelés qui favoriseraient en plus le trafic de transit et conféreraient à la VLIO un rôle de rocade contraire aux objectifs recherchés. Seuls les échanges avec l'autoroute A351 sont effectués au moyen d'un échangeur dénivelé.

Au total, neuf carrefours sont retenus sur la section Sud de la VLIO, tous gérés au moyen de feux en zone urbaine garantissant des traversées sécurisées pour les modes doux. Cela permettra une régulation optimale du trafic, évitant ainsi la création de remontées de files (bouchons). Lorsque la traversée excède 12m, des îlots refuges sont aménagés pour les piétons.

3.2.4 DES CARREFOURS GIRATOIRES EN RASE CAMPAGNE

En section rase campagne, des carrefours giratoires seront préférentiellement aménagés.

Le dimensionnement définitif des carrefours interviendra lors des études de Projet.

3.2.5 LE PASSAGE DE 2X1 À 2X2

La transition de la VLIO de 2x1 voies à un boulevard urbain 2x2 voies sera assurée par un carrefour à feux. Ce passage interviendra une fois que la VLIO aura franchi au nord, le Muhlbach et arrivera en section urbaine. La nécessité de passer à 2x2 voies est avant tout liée au développement urbain sur ce secteur. Les voies supplémentaires permettront d'absorber le trafic additionnel lié à la création de la ZAC « les Portes de la Bruche » sur Eckbolsheim.

3.2.6 L'ÉCHANGEUR SUR L'A351

L'échangeur sur l'A351 a été dessiné pour respecter toutes les normes de conception géométrique en vigueur (ICTAVRU). Le tracé retenu pour la création de la bretelle d'accès vers Strasbourg évite un boisement le long de l'A351, abritant une espèce protégée (le lézard des souches).

La forme de la bretelle de sortie se raccordant à la RD63 a été adaptée en fonction du futur maillage sur le secteur. Le dessin de cette bretelle a ainsi été calé sur la base des schémas d'aménagement Arc Ouest fournis par la CUS.

3.2.6.1 Un échangeur modifié mais conservant tous les mouvements

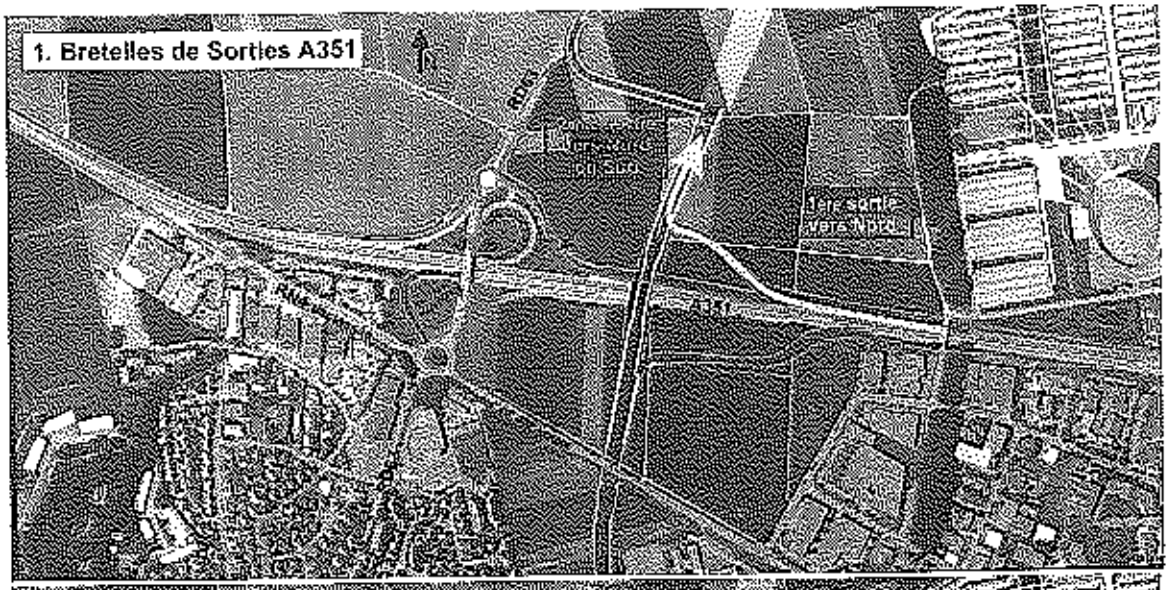
Le futur échangeur VLIO / A351 conservera globalement le principe de fonctionnement de l'échangeur existant entre l'A351 et la RD63. Tous les mouvements seront donc conservés même si l'échangeur est modifié.

Il s'agit d'un échangeur quasi complet. La fonctionnalité de liaison de l'A351 ouest vers la RN4 est assurée par la bretelle mise en place avec le Contournement d'Oberschaeffolsheim et de Wolfisheim (COW). La solution retenue a été de multiplier les possibilités d'échanges entre l'A351 et la voirie locale (VLIO et RD63) et donc conserver au maximum les possibilités d'échange avec la RD63.

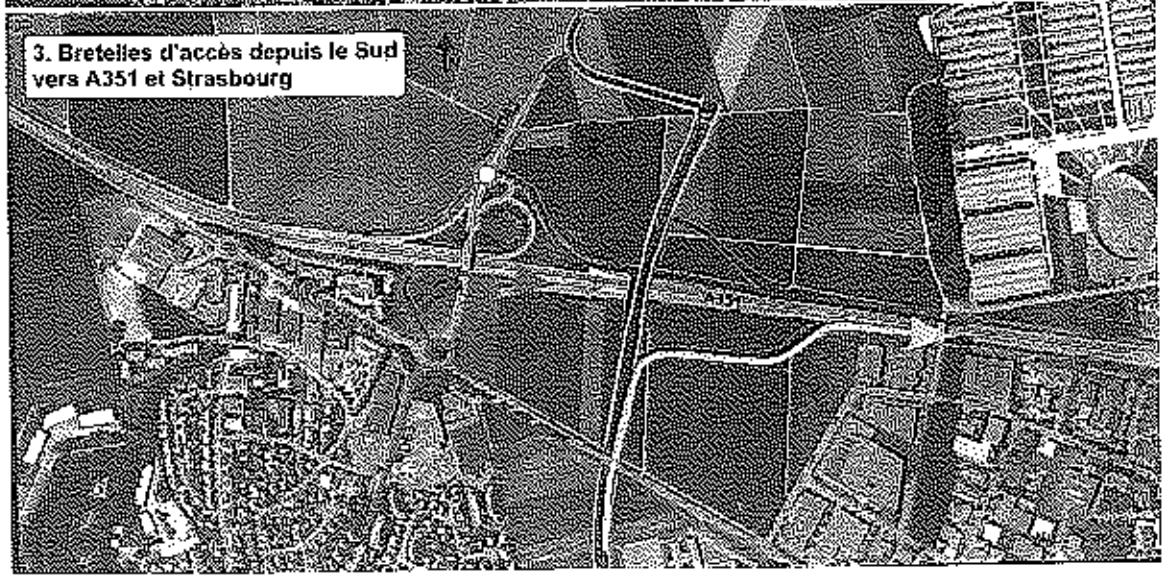
Pour la création de l'échangeur VLIO / A351, les deux bretelles assurant le mouvement de la RD63 vers l'A351 ouest sont conservées : mouvement qui permet d'aller vers Strasbourg.

La bretelle assurant la liaison directe de la RD63 vers l'A351est, est modifiée et raccordée au giratoire sud. Seule la bretelle existante de la RD63-giratoire sud vers l'A351 est (Strasbourg) est supprimée. Elle sera remplacée par une bretelle routière assurant le mouvement VLIO vers l'A351.

La bretelle de sortie de l'A351 est vers la RD63 est modifiée et démarre plus à l'est en même temps que la nouvelle bretelle de sortie vers VLIO. L'ouvrage de franchissement de l'A351 par la RD63 est quant à lui conservé. Une bretelle assurant le mouvement de l'A351 est vers la VLIO est créée, début de bretelle commun avec la bretelle de sortie vers RD63. Les Schémas ci-dessous illustrent le fonctionnement du futur échangeur sur l'A351.


1. Bretelles de Sorties A351
1ère sortie vers Nord
A351

2. Bretelles d'accès depuis Nord vers A351 et Strasbourg
A351


3. Bretelles d'accès depuis le Sud vers A351 et Strasbourg
A351

3.2.6.2 La prise en compte des projets dans le fonctionnement de l'échangeur

Au regard des perspectives d'évolution du secteur (Porte Ouest, pôle multimodal, aménagement du TSPO), il est important de noter que la variante retenue a fait l'objet d'adaptations lors des études menées en collaboration étroite avec la CUS depuis 2010, les communes d'Eckbolsheim, de Wolfisheim et les services de l'État.

La possibilité de passage du TSPO sur les bandes d'arrêt d'urgence de l'A351 est entièrement préservée.

Par ailleurs, outre la préservation du passage et de l'arrêt du TSPO sous l'OA5 de la VLIO, il est également retenu la réalisation d'un ouvrage élargi permettant d'accueillir le futur TCR. <u>En l'absence d'étude avancée sur ce projet, cette surlargeur permet d'envisager différentes configurations d'implantation du TCR parallèlement à la VLIO.</u>

Enfin, la solution proposée est toujours susceptible d'évoluer à la marge en fonction des remarques de l'État et en fonction des avancées des études menées par la CUS sur le secteur.

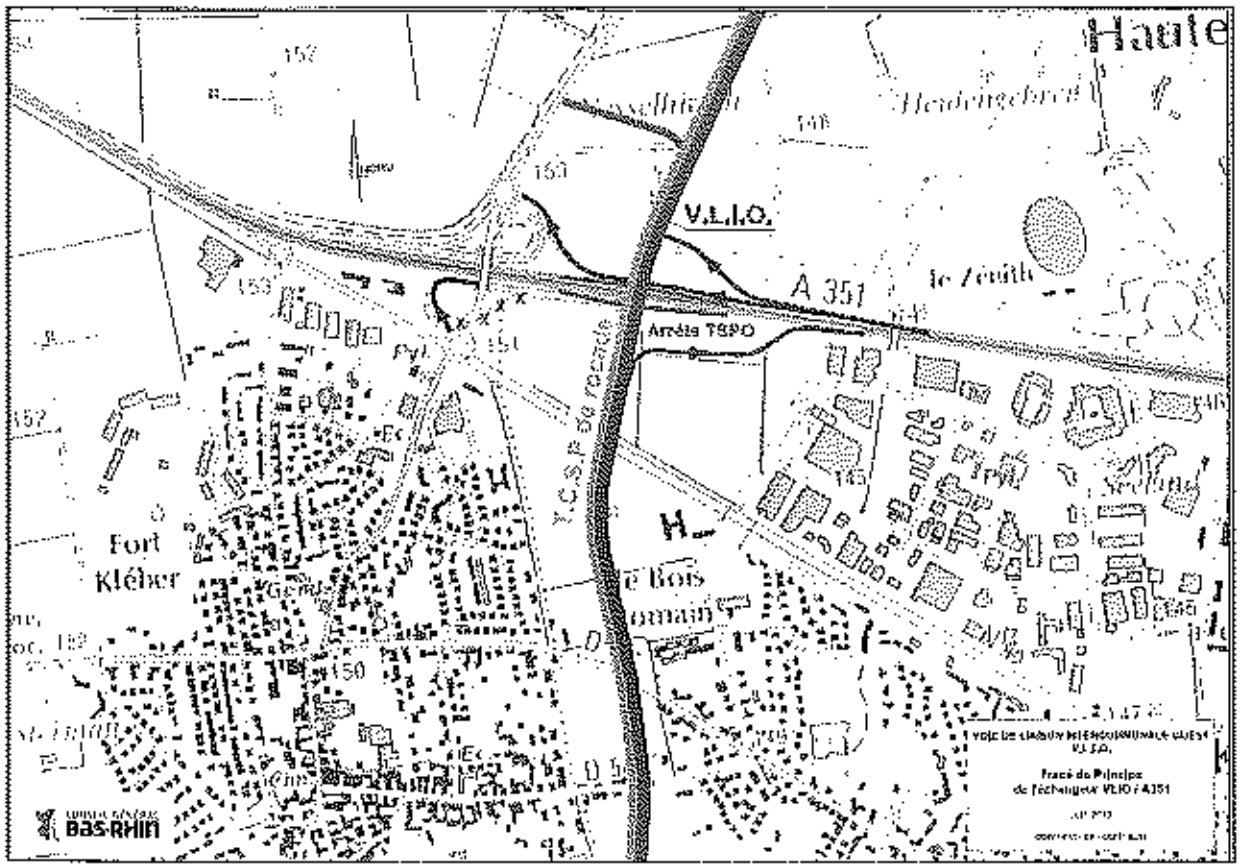


Schéma de principe du futur échangeur sur l'A351

3.2.7 LA CRÉATION DE PISTES CYCLABLES

3.2.7.1 Création de 7 km de pistes cyclables

7 km de pistes cyclables bidirectionnelles seront créés le long de la VLIO à l'exception de la branche est vers Lingolsheim.

Le projet de VLIO intègre des pistes cyclables et des cheminements piétons permettant de maintenir et de renforcer les liaisons entre les différentes communes par les modes doux. Les pistes cyclables, toutes bidirectionnelles et larges de 3 m, concernent l'intégralité du tracé, excepté :

- le tronçon extrême sud délimité au nord par le second carrefour, qui se situe en dehors de zones densément urbanisées : la VLIO, sur cette partie du tracé, est bordée à l'est par des terrains agricoles, et, à l'ouest, par l'emplacement de la zone d'activité prévue à l'horizon 2015 ;

- le tronçon situé entre le troisième carrefour et le Canal de la Bruche : sur ce tronçon, la piste cyclable est déconnectée de la VLIO et emprunte un chemin rural existant à réaménager, le chemin des forts, raccordé à la branche est de la VLIO. Cette configuration permet de conserver l'accès aux forts par voie cyclable.

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

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

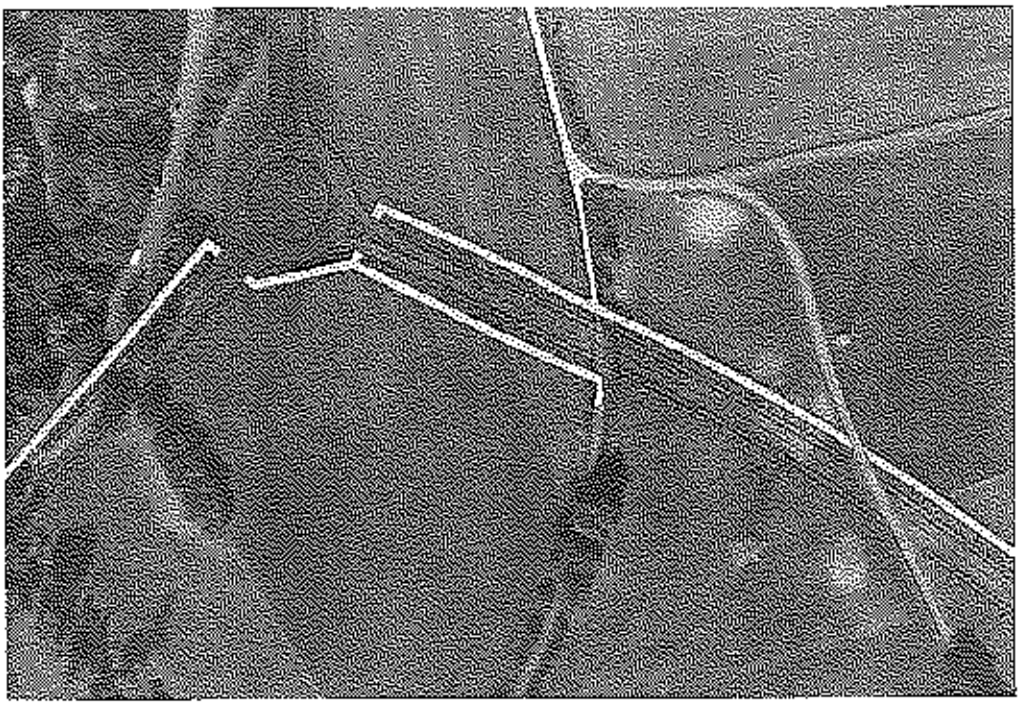
3.2.7.2 La piste des Forts

L'emplacement réservé A20 du POS de Wolfisheim, inscrit au bénéfice de la CUS pour aménager une liaison sur l'ancienne voie militaire "route des forts", afin d'être utilisée par les piétons et les deux-roues, est interrompu par la branche Lingolsheim de la VLIO.

Le projet de la VLIO prend en compte la continuité de cet itinéraire cyclable en aménageant une traversée sécurisée de la VLIO par cette piste à proximité du giratoire, au niveau des îlots séparateurs, là où la vitesse des véhicules est réduite.

(cf, Dossier de mise en compatibilité du POS de Wolfisheim (page 17))

Actuellement, la future piste des Forts est un chemin de terre où les agriculteurs peuvent circuler. La piste des Forts sera aménagée en piste cyclable. Dans le cadre du projet VLIO, tous les chemins de desserte agricole seront systématiquement rétablis.



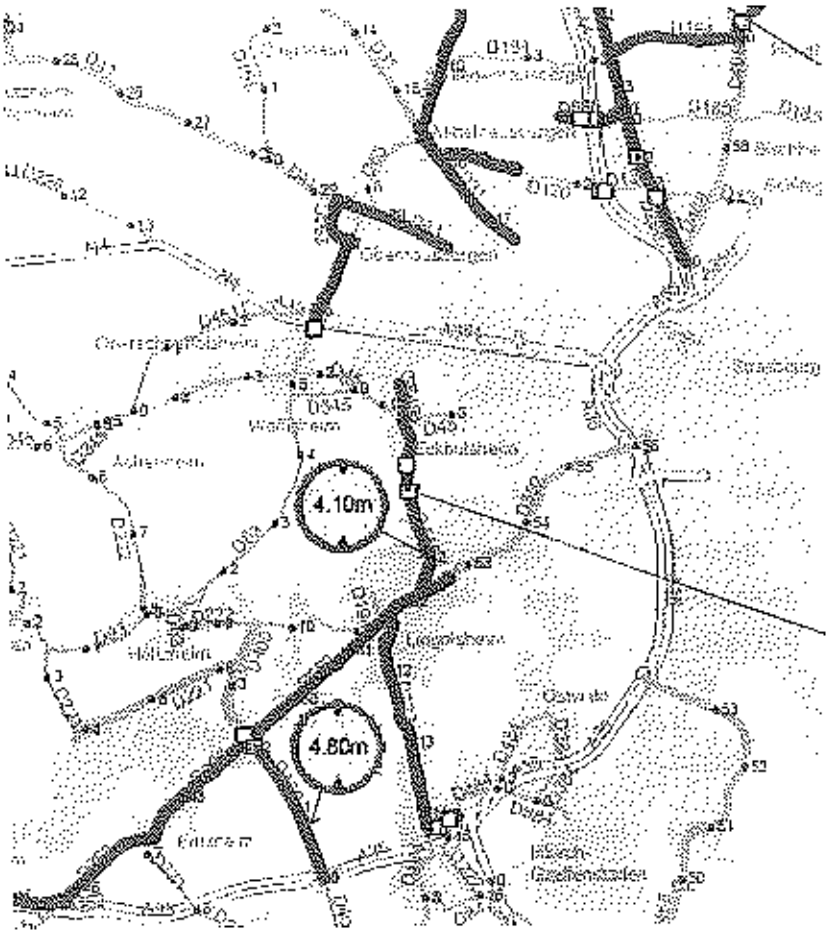
Avant-Projet Sommaire VLIO rétablissement des pistes cyclables et chemins agricoles

3.2.8 LA CIRCULATION DES POIDS-LOURDS ET CONVOIS EXCEPTIONNELS

Un des objectifs de la VLIO est de soulager le trafic, VL et PL, au cœur des communes. Dans certaines communes, et notamment à Eckbolsheim, les véhicules passent au ras des habitations, engendrant de fortes nuisances : bruit, pollution et insécurité pour les riverains concernés.

La VLIO est dimensionnée pour accueillir ce trafic PL et également supporter les convois exceptionnels de catégorie 3. Elle permettra ainsi de faire transiter les convois sur un itinéraire aux caractéristiques plus adaptées. Les voies actuelles d'itinéraires exceptionnels, comme par exemple la route de Saverne (RD41) à Oberhausbergen ou la rue de Lingolsheim (RD445) à Eckbolsheim ne sont pas adaptées à ce trafic.

Interdire le trafic PL sur la VLIO reviendrait à le faire transiter au cœur des communes et donc à ne pas modifier la situation actuelle où de nombreux riverains subissent quotidiennement ce type de trafic.



Légende

Catégorie des itinéraires

2

3

3.2.9 COÛT DE L'INFRASTRUCTURE, DELAIS ET DURÉE DES TRAVAUX ET GARANTIE DE REALISATION

Le coût de la partie Sud est estimé à 46 millions d'euros HT. Outre la construction de la route, ce coût inclut la réalisation de 5 ouvrages d'art dont 2 viaducs et un échangeur sur l'A351.

Pour la section sud, il n'y aura pas de tranche réalisée en priorité. Le phasage habituel de ce type d'infrastructure prévoit d'abord la réalisation des ouvrages d'art, puis les travaux de voirie.

La section Nord, estimée à 16 M€ HT, est a priori plus simple de réalisation (pas d'ouvrages d'art). Son phasage sera examiné dans le cadre des études d'avant-projet.

En tout état de cause, comme indiqué aux 3.1.3 et 3.1.4, la réalisation de la section nord devrait intervenir dans un délai compatible avec un achèvement quasiment concomitant des sections nord et sud de la VLIO.

Concernant la garantie de réalisation du projet, quelles que soient les évolutions institutionnelles, le transfert possible de ce projet à l'Eurométropole ne remet pas en cause son utilité, ni la nécessité de sa réalisation, ni la volonté réaffirmée du Département et de la CUS de le réaliser. Les modalités de ce transfert de maîtrise d'ouvrage ne sont pas définies à ce jour, les textes réglementaires n'étant pas encore adoptés.

3.3 LES IMPACTS SUR LE CADRE DE VIE DES HABITANTS DES COMMUNES CONCERNEES PAR LE PROJET

3.3.1 LES IMPACTS SUR LA CIRCULATION ROUTIÈRE

3.3.1.1 L'élaboration d'un modèle de trafic : méthodologie employée

Le modèle de macrosimulation des trafics utilisé pour l'étude de la VLIO a été élaboré initialement pour la CUS, lors de la mise à jour de son modèle existant, pour tester les différents scénarios du PDU suite à la nouvelle enquête ménages déplacements réalisée en 2009. Des mises à jour ont été effectuées régulièrement entre 2011 et 2013 pour caler toujours mieux le modèle et être au plus proche de la réalité de terrain.

Le zonage du modèle couvre l'ensemble du département du Bas-Rhin ainsi qu'une partie de l'Orthenau en Allemagne. Il est cohérent également avec le zonage de l'Enquête Ménages Déplacements.

Les comptages effectués en 2009 sur les axes structurants du réseau, ont servi à établir la situation de référence du modèle. Cette situation de référence est la base à partir de laquelle sont ensuite effectuées les modélisations des horizons 2020 et 2030.

NOTA : La localisation de stations de comptage du Département pour ses études sont différentes des stations de comptages du SIRAC (CUS), notamment sur la RD 41. En résultent donc des différences entre les données CUS et Département sur les axes structurants du réseau routier du territoire communautaire.

Deux périodes sont modélisées : la période de pointe du matin et celle du soir, elles permettent de calculer le trafic moyen journalier abnniuel(TMJA).

Dans le modèle, est également intégré le réseau de transports comprenant l'intégralité des services de transport en commun disponible sur la CUS (réseau Bus et Tram CTS), l'ensemble des cars départementaux et les services TER et LER desservant le Bas Rhin.

La situation de référence élaborée en 2009 est une situation calée sur la réalité de terrain à cette date, de ce fait ne figure pas le projet de COW (contournement Oberschaeffolsheim-Wolfisheim), puisque celui-ci n'a été mis en service qu'en 2013. Il figure par contre bien dans les modélisations aux horizons 2020/2030.

Pour le projet de GCO, l'Etat ayant engagé sa réalisation puis ayant décidé en 2011 de ne pas donner suite à sa mise en concession, les simulations ont été effectuées dans les deux hypothèses de

réalisation ou non du projet. Les études ont mis en évidence que sans le GCO, le trafic sur la VLIO n'augmenterait en section courante que de l'ordre de 10% (soit environ 2000 véhicules) ce qui ne modifie en rien le dimensionnement et les caractéristiques de la VLIO.

Ainsi quelle que soit la décision de l'Etat , le projet de VLIO proposé reste pertinent et adapté au trafic qu'il devra supporter.

3.3.1.2 Analyse de la situation actuelle

Les communes de l'ouest strasbourgeois subissent actuellement des nuisances dues au trafic important dans leurs centres, notamment le trafic PL. La RD63 est un axe saturé aux heures de pointe du matin et soir dans sa totalité, particulièrement à l'entrée de Wolfisheim et en entrée et sortie d'Oberhausbergen depuis et vers l'A351.

L'A351, autoroute pénétrant dans Strasbourg depuis l'ouest, sature également aux heures de pointe du matin et soir ce qui a pour conséquence d'inciter certains automobilistes à rejoindre les axes secondaires pour fuir les bouchons mais conduit à une saturation des communes de l'ouest.

3.3.1.3 La prise en compte du développement urbain pour modéliser les horizons 20-30

Pour simuler les horizons 2020 et 2030, les projets de développement urbain prévus sur le secteur ont été pris en compte puisqu'ils vont générer une grande partie du trafic des zones périphériques à la VLIO.

En effet, il est important de rappeler que ce n'est pas la VLIO qui génère du trafic mais bien les nouvelles constructions issues des projets d'urbanisation. Sans le développement de l'urbanisation, la VLIO permet seulement de répartir le trafic différemment, et de soulager le cœur des communes du trafic qui trouve alors une possibilité d'évitement de ces centres urbains.

Les horizons modélisés 2020 et 2030 prennent également en compte l'ensemble des projets de transports en commun, des projets routiers,...prévus sur le secteur.

3.3.1.4 Evaluation sur les trafics avec la mise en place de la VLIO Sud

La mise en place de la VLIO Sud permettra de soulager significativement le cœur des communes concernées par le projet. Le trafic supporté par la VLIO sera essentiellement local. La VLIO permettra de répartir et distribuer le trafic différemment selon les axes et d'améliorer les échanges entre les communes et les quartiers de la première couronne ouest de Strasbourg. Les études montrent d'ailleurs que la VLIO ne sera que très peu empruntée d'un bout à l'autre de son tracé, du fait de ses caractéristiques géométriques et de la multiplicité des carrefours qui la jalonnent, ce qui confirme qu'elle ne présente pas d'intérêt pour le trafic de transit qui traverse actuellement l'agglomération strasbourgeoise sur l'autoroute A35.

Ainsi, la réalisation de la VLIO section sud n'impacte vraiment que les communes situées au sud de l'A351. L'impact sur les communes de la partie Nord est très faible, voire inexistant.

La VLIO permettra de relier plus directement ces secteurs à l'A351 et donc au centre de Strasbourg, délestant ainsi les pénétrantes et les traverses. Le trafic sera donc diminué dans les centre-bourgs qui sont traversés par ces axes.

Seuls les tronçons d'accès à la VLIO verront localement leur trafic augmenter.

Une des craintes exprimées par les riverains d'Oberhausbergen serait l'augmentation du trafic sur la RD63. Il faut rappeler qu'actuellement, en heure de pointe du matin et du soir, la RD 63 est déjà saturée dans les deux sens. En effet, des remontées de files sont constatées entre le giratoire d'accès à l'A351 jusqu'au complexe sportif d'Oberhausbergen. La réalisation de la VLIO Sud ne modifiera pratiquement pas cette situation existante sur ce secteur.

Le dimensionnement de la VLIO tient compte de l'évolution de la population et des projets d'urbanisation prévus sur le secteur, et des hypothèses plutôt maximalistes ont d'ailleurs été retenues. Toutefois les simulations montrent que la VLIO aura un fonctionnement globalement satisfaisant et les caractéristiques retenues (boulevard urbain) permettent d'éviter le risque de saturation.

Il est également important de souligner qu'en déchargeant les localités existantes d'une partie du trafic qui les traverse, la VLIO rendra plus efficace la desserte des cœurs de villages et des quartiers par les transports en commun.

Pour rappel : La VLIO est également destinée à plus ou moins long terme à être longée par un transport collectif périphériques en site propre qui relève de la compétence de la CUS puisque situé à l'intérieur du Périmètre de Transports Urbains (PTU) et qu'elle permettra l'accès à des parkings-relais réalisés dans le cadre des extensions de lignes de tramways envisagés par la CUS.

Le projet de VLIO intègre par contre un linéaire important de liaisons cyclables et piétonnes, en cohérence avec sa vocation de maillage et de desserte inter quartiers et intercommunale.

3.3.1.5 Impact de la réalisation ou non du GCO

A la date de dépôt du présent dossier de DUP à la préfecture du Bas-Rhin (en août 2013), l'Etat avait annulé la mise en concession du Grand Contournement Ouest (juin 2012). Ne figurent donc dans le dossier que des prévisions de trafic sans réalisation du GCO.

L'impact de l'abandon du GCO a néanmoins été évalué et se traduirait par une augmentation de trafic de l'ordre 10% (soit environ 2 000 véhicules), trafic que la VLIO est en mesure de supporter sans craindre une saturation, et qui ne modifierait en rien son dimensionnement ni ses caractéristiques géométriques. L'évaluation des impacts de la VLIO, notamment sur le milieu humain (air, bruit,...), a donc été effectuée avec la solution qui conduit au trafic le plus élevé et donc à des impacts a priori plus importants.

Si le GCO était finalement réalisé, cela induirait alors une légère baisse des trafics sur la VLIO, ce qui serait donc favorable à la population riveraine.

Il convient par ailleurs de rappeler que la VLIO et le GCO sont deux projets distincts, qui ont des fonctionnalités différentes et qui sont complémentaires et relativement indépendants. La décision de l'État, qui a retardé et non mis un point d'arrêt définitif à la réalisation du GCO, ne remet donc pas en cause la nécessité de la VLIO qui assurera un rôle d'échange et de desserte locale des communes et quartiers de la première couronne strasbourgeoise, rôle que ne peut remplir GCO. En l'absence de réalisation du GCO, la VLIO ne se substituerait donc absolument pas au GCO. En effet, le GCO est un projet autoroutier ayant vocation à supporter notamment du trafic de transit actuellement supporté par une A35 sursaturée.

3.3.1.6 VLIO, voie de délestage de l'A35 / ou du GCO en cas de non réalisation ?

En cas de saturation de l'A35, la VLIO ne constituera pas une voie de délestage de l'A35. En effet, les caractéristiques techniques de la VLIO (voie urbaine où la vitesse est limitée à 50km/h avec une succession de carrefours à feux ou giratoires), le trafic important qui y circulera aux heures de pointes,...n'en feront pas une alternative attractive pour les automobilistes qui souhaiteraient s'échapper de l'A35 saturée. Ceux-ci devraient alors emprunter la RD400 puis parcourir l'intégralité de la VLIO pour rejoindre ensuite la même A35 saturée.

Par ailleurs, en dehors des heures de pointes du matin et du soir (soit la plus grande partie de la journée), les véhicules pouvant circuler à 90 km/h sur l'A35 fluide n'auront aucune raison de quitter cette autoroute pour rejoindre une voir urbaine comme la VLIO dont les caractéristiques ont été rappelées ci-dessus.

NOTA : Aux heures de pointes du matin et du soir, lorsque l'A35 est saturée, c'est tout le réseau routier structurant de l'aire urbaine qui est fortement perturbé.

3.3.1.7 Utilisation des études de trafic

Les études de trafic (modèle de macro-simulation des trafics) servent non seulement à expliciter l'impact en termes de trafic de la VLIO mais aussi à alimenter les études techniques de dimensionnement du projet. Elles permettent également de fournir les données d'entrée des études de micro-simulation des trafics pour vérifier le fonctionnement des carrefours du secteur d'étude. De plus, elles fournissent également des éléments de trafic par mode, d'accessibilité et en matière de socio-économie pour l'évaluation socio-économique du projet. Enfin, les études de trafic alimentent les modèles d'évaluation des impacts en matière de bruit et d'air.

3.3.2 LES IMPACTS SUR L'ENVIRONNEMENT SONORE

Une des principales craintes formulées par les riverains qui jouxteront la future VLIO, en totalité de Lingolsheim et d'Eckbolsheim, serait l'augmentation significative du bruit, alors qu'actuellement ils bénéficient d'une certaine quiétude.

3.3.2.1 Rappel du contexte règlementaire

Le projet de la VLIO consiste, pour la majeure partie de son itinéraire, en la création d'une voie nouvelle. La totalité de l'itinéraire a ainsi été considérée en termes d'analyse des impacts et de dimensionnement des protections au regard de la réglementation relative aux infrastructures routières nouvelles. **Ce choix s'avère donc favorable aux riverains.**

A ce titre, les niveaux sonores maximaux admissibles sont fonction de l'usage et de la nature des locaux exposés au bruit, de la nature de l'aménagement et du bruit ambiant préexistant. Il est rappelé que l'intégralité de l'ambiance sonore préexistante a été qualifiée de modérée dans l'analyse de l'état initial.

Les seuils maximaux admissibles dans le cas de la création d'une infrastructure nouvelle sont prescrits par l'arrêté du 5 mai 1995 et repris dans la circulaire du 12 décembre 1997. Ils sont rappelés dans le tableau ci-dessous :

Usage et nature des batiments	Contribution maximale admissible de l'infrastructure nouvelle dB(A)	
	LAeq (6h-22h)	Laeq (22h-6h)
Etablissements de santé, de soins, et d'action sociale : - salles de spons et salles réservées au séjour des malades - autres locaux	57 dB(A) 60 dB(A)	55 dB(A) 55 dB(A)
Etablissements d'enseignement (à l'exclusion des ateliers bruyants et locaux sportifs)	60 dB(A)	-
Logements en zone d'ambiance sonore préexistante modérée	60 dB(A)	55 dB(A)
Autres logements	65 dB(A)	60 dB(A)
Locaux à usage de bureaux en zone d'ambiance sonore préexistante modérée	65 dB(A)	-

3.3.2.2 Méthodes et mesures

Afin de mesurer les impacts de la VLIO sur l'environnement sonore, l'ambiance sonore de l'aire d'étude a été modélisée à l'aide d'un logiciel spécifique. Les calculs ont été réalisés pour la période :

-jour (6h-22h) sur la base des heures de pointe du soir (16h-18h30),

-nuit (22h-6h) sur la base d'un trafic horaire moyen.

Les trafics retenus pour la modélisation des impacts acoustiques sont issus des études de trafic réalisées en 2013. Les modélisations de 2013 intègrent la décision de l'Etat de ne pas donner suite à la mise en concession du GCO et qui conduisent à une augmentation de 10% du trafic sur la VLIO par

rapport à une solution avec GCO. Les modèles acoustiques prennent donc en compte l'hypothèse de trafic la plus favorable aux habitants concernant l'évaluation des impacts sonores et les éventuelles protections acoustiques à mettre en place.

3.3.2.3 Synthèse des impacts du projet sur le bruit dans les communes

La modélisation réalisée a permis de mettre en évidence que la contribution sonore de la VLIO dépassait au moins l'un des deux seuils réglementaires de 60 dB(A) de jour (6h-22h) ou de 55 dB(A) de nuit (22h-6h), au niveau :

-de 2 bâtiments d'habitation du tronçon sud-ouest de la VLIO, à Wolfisheim;

-d'1 bâtiment d'habitation à l'extrémité de la branche-est, à Lingolsheim ;

-de 10 bâtiments d'habitation au passage du projet entre la RD545 et la RD45, à Eckbolsheim.

Les seuils réglementaires sur les périodes de jour (6h-22h) et de nuit (22h-6h) pour le calcul ont respectivement été rabaissés de 60 à 59,5 dB(A) et de 55 à 54,5 dB(A), sur le principe de l'arrondi à l'unité. Il est à noter que la période dimensionnante est la période diurne (6h-22h).

En effet, sur tout le projet, on a : LAeq(6h-22h) – LAeq(22h-6h) > 5 dB(A). Autrement dit, les niveaux sonores de jour dépassent toujours les niveaux sonores de nuit de 5 décibels. Cela rend la période de jour la plus défavorable en matière de bruit du point de vue réglementaire, mais la plus favorable en termes de protection des riverains.

Les cartographies ci-après présentent les cartes de bruit projetées (évaluation des niveaux sonores en façade des bâtiments soumis à la réglementation acoustique puis isophones) et les bâtiments faisant l'objet de dépassements des seuils réglementaires.

En ce qui concerne les cartes de bruit présentant l'évaluation du niveau sonore sur les bâtiments sous forme d'étiquettes de valeurs , il est à noter que les niveaux affichés sont des niveaux sonores maximaux arrondis à l'unité et calculés à 2 m en avant des façades, toutes façades et tous étages confondus au niveau du bâtiment concerné.

3.3.2.4 La mise en place de protections sonores

Des protections acoustiques à la source, sous forme d'écrans acoustiques de 2,00 m à 3,50 m de hauteur, sont prévues pour tous les tronçons où la contribution sonore de la route estimée au niveau des habitations ou des bureaux, dépasse les seuils fixés par la réglementation en vigueur.

- <u>Secteur Wolfisheim-Eckbolsheim</u> : les terrains situés de part et d'autre de la VLIO s'inscrivent dans la future ZAC « portes de la Bruche » en cours d'étude par la CUS. Les nouvelles constructions telles qu'elles sont prévues par la CUS, devraient constituer, à terme, une urbanisation continue assurant de fait une protection acoustique pour les habitations qui constituent aujourd'hui les deux fronts bâtis. A la mise en service de la VLIO, il n'est cependant pas certain que ces constructions soient déjà réalisées. C'est

pourquoi le projet de VLIO intègre des écrans provisoires démontables permettant de répondre à l'exigence réglementaire de protection des habitations. Ces écrans seront déposés au fur et à mesure de la réalisation des constructions prévues dans le cadre de l'aménagement de la ZAC.

Ce sont ainsi 1700 m d'écrans qui sont prévus sur ce secteur.

- Secteur de Lingolsheim : environ 200 m d'écrans sont prévus au niveau du raccordement de la branche Est de la VLIO à la RD445.

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

3.3.2.5 Les inquiétudes exprimées par les riverains *(p366 à 373 dossier DUP)*

Les riverains et en particulier ceux de la rue de Savoie à Lingolsheim se sont largement mobilisés pour exprimer leur crainte quant aux nuisances que pourrait engendrer la future VLIO. De nombreux habitants d'Eckbolsheim, qui bénéficient actuellement d'une vue sur les champs et d'une certaine quiétude, s'interrogent également sur le devenir de leur cadre de vie.

Plusieurs remarques proposent d'utiliser des remblais pour créer un merlon le long de la VLIO et diminuer l'impact sonore. Le maître d'ouvrage se réfère toutefois à la réglementation en vigueur et ne prévoit la mise en place de murs anti bruit que là où ils sont strictement nécessaires. Qui plus est, dans le cas présent, la création d'un merlon serait difficile en raison de la transparence hydraulique du projet qui doit être assurée, spécifiquement sur le secteur proche des habitations à Lingolsheim. Des ouvrages, de type dalots seront mis en place sous la VLIO afin de faciliter l'écoulement en cas de crue.

En tout état de cause, des campagnes de mesures acoustiques permettront de vérifier les niveaux de bruit réellement atteints sur les bâtiments riverains de la VLIO sud. Ces campagnes seront réalisées avant la mise en service, à la mise en service et 5 ans après la mise en service. Si les valeurs mesurées réellement étaient supérieures aux valeurs estimées par modélisation et dépassaient les seuils réglementaires, le maître d'ouvrage procéderait à la mise en place des mesures de protection nécessaires.

Concernant l'évaluation du bruit sur la partie Nord, celui-ci n'a été évalué que sommairement puisque le présent dossier ne portait que sur la partie Sud. Néanmoins, il est précisé p95 dans le dossier de DUP qu'il y aurait une dégradation de la qualité de vie (dépassement des seuils réglementaires), là où la VLIO passerait à proximité des habitations. Bien évidemment des mesures seront alors proposées dans le dossier de DUP de la section nord pour compenser cet impact.

3.3.3 LES IMPACTS SUR LA QUALITÉ DE L'AIR

3.3.3.1 Rappel de la règlementation en matière d'émissions

L'article L.122-3 du Code de l'environnement impose que soient étudiés et présentés dans le cadre de l'élaboration des études d'impacts, les effets du projet sur la santé humaine, et les mesures envisagées pour supprimer, réduire et si possible, compenser les conséquences de ces effets.

Concernant les effets du projet sur l'air, l'analyse réalisée est conforme à la circulaire interministérielle DGS/SD 7 B n°2005-273 du 25 février 2005 relative à la prise en compte des effets sur la santé de la pollution de l'air dans les études d'impact des infrastructures routières (BO du Ministère de la Santé n° 2008-7 du 15 août 2005).

Une étude de niveau I a été réalisée compte-tenu, d'une part des trafics attendus sur les axes subissant des variations importantes de trafic (compris entre 600 et 185 000 véhicules/j), et, d'autre part de la densité de population (< 2 000 habitants/km²) sur le domaine d'étude. (Cf. : note méthodologique citée précédemment).

Les **16 polluants** réglementaires définis dans la Note méthodologique du CERTU de 2005 sont à prendre en compte dans le cadre d'une étude de niveau I.

Toutefois, l'agence nationale de sécurité sanitaire alimentaire, de l'environnement et du travail (ANSES) a publié en juillet 2012 un avis concernant la sélection des polluants à prendre en compte dans les évaluations des risques sanitaires réalisées dans le cadre des études d'impact des infrastructures routières. Dans cet avis, l'ANSES propose une révision des polluants à prendre en compte dans le cadre des études « Air et Santé » de niveau I.

La présente étude a été réalisée sur la base des 16 polluants réglementaires présentés dans la note méthodologique du CERTU.

Toutefois, afin de prévenir d'une éventuelle modification réglementaire et de vérifier qu'avec les 17 polluants proposés par l'ANSES les conclusions de l'étude restent inchangées, l'évaluation des risques sanitaires a également été réalisée sur la base de la liste de polluants proposée par l'ANSES.

3.3.3.2 Méthodologie et hypothèses utilisées

En termes de qualité de l'air et de santé, le domaine d'étude doit être composé du projet et de l'ensemble des axes du réseau routier subissant, du fait de la création de la VLIO sud, une modification (augmentation ou réduction) des flux de trafic de plus de 10 %.

Les tronçons de route pris en compte sont ceux de l'étude de trafic réalisée en 2009 et mise à jour en 2013. A noter que certains tronçons ont été intégrés au domaine d'étude pour une question d'homogénéité bien que ne répondant pas au critère de variation de plus ou moins 10 % du trafic.

L'étude concernant le projet VLIO sud s'est portée sur 3 scénarios :

- Scenario actuel – 2009 qui correspond à l'état initial,

- Scenario futur sans projet – 2020 qui prend en compte la création du contournement Ouest de Wolfisheim,

- Scenario futur avec projet -- 2020 qui prend en compte la création de la section sud de la VLIO, objet de la présente étude d'impact.

Une bande d'étude a été appliquée sur chacun des axes étudiés. Pour la pollution particulaire, la largeur globale de la bande d'étude é été fixée à 100 m, quel que soit le niveau de trafic, en attendant les résultats de recherches complémentaires des autorités compétentes en la matière.

3.3.3.3 Impacts en fonction des polluants

L'estimation des concentrations en polluants dans la bande d'étude s'effectue à partir de la modélisation de la dispersion des émissions de polluants automobiles calculées précédemment.

Ces données de trafic sont utilisées ainsi que les données météorologiques, topographiques et d'occupation des sols de la zone d'étude. Un logiciel spécifique permet de modéliser l'impact à long terme des émissions de polluants en termes de concentration moyenne annuelle et de dépôt moyen annuel. Les résultats sont donnés en différents points, appelés « récepteurs », disposés dans la zone d'étude selon un maillage de 50 m.

Seule la pollution liée au trafic routier sur la zone d'étude est étudiée, la pollution de fond n'étant pas prise en compte.

Les résultats de la modélisation mettent en évidence que, pour chacun des polluants étudiés, les concentrations dans la zone d'étude dans les états futurs, avec ou sans projet, restent très inférieures aux seuils réglementaires en vigueur.

Les concentrations, au sein de la zone d'étude, diminuent avec l'éloignement de l'infrastructure.

Le tableau suivant illustre l'impact de la VLIO en indiquant l'augmentation des concentrations dans la zone d'étude, pour chaque produit polluant, entre les situations futures avec et sans projet.

	NO_x (kg/j)	PM (kg/j)	SO_2 (g/j)	Pb (mg/j)
Scénario actuel - 2009	2 210	358	13 329	0
Scénario futur sans projet - 2020	1 990	353	15 228	0
Variation au fil de l'eau - 2020	-10%	-1%	+14%	0%
Scénario futur avec projet - 2020	2 012	359	15 466	0
Impact du projet - 2020	+1,1%	+1,6%	+1,6%	0%

	Cd (g/j)	Cr (g/j)	Ni (g/j)	BaP (mg/j)
Scénario actuel - 2009	13	43	43	1 794
Scénario futur sans projet - 2020	14	46	46	1 741
Variation au fil de l'eau - 2020	+5%	+7%	+7%	-3%
Scénario futur avec projet - 2020	15	47	47	1 774
Impact du projet - 2020	+4%	+2,2%	+2,2%	+1,8%

	Benzène (g/j)	Acétaldéhyde (g/j)	Acroléine (g/j)	Formaldéhyde (g/j)
Scénario actuel - 2009	6 291	5 031	2 458	9 909
Scénario futur sans projet - 2020	1 419	2 460	1 267	4 602
Variation au fil de l'eau - 2020	-77%	-51%	-48%	-54%
Scénario futur avec projet - 2020	1 447	2 499	1 288	4 675
Impact du projet - 2020	+2,0%	+1,6%	+1,7%	+1,6%

	1,3-butadiène (g/j)	As (mg/j)	Hg (mg/j)	Se (g/j)
Scénario actuel - 2009	2 267	14 181	2 811	26
Scénario futur sans projet - 2020	699	14 622	2 896	30
Variation au fil de l'eau - 2020	-69%	+3%	+3%	+14%
Scénario futur avec projet - 2020	706	15 355	3 042	30
Impact du projet - 2020	+1,0%	+5,0%	+5,1%	+1,4%

Le projet tend en moyenne à augmenter les concentrations de tous les polluants sur l'ensemble du domaine d'étude entre +1% et +8% selon le polluant considéré. Ces augmentations sont directement reliées aux augmentations des émissions (+0,1% à +10%) engendrées par le projet.

Une étude plus fine sur le NO2 et le benzène, consistant en l'extrapolation des données aux récepteurs sur l'ensemble de la zone d'étude et permettant la production de cartes de concentration, permet d'identifier des zones enregistrant plutôt une diminution de la concentration en polluants. **Ainsi, si la VLIO génère bien, à ses abords, une augmentation faible et localisée des concentrations, les autres axes routiers enregistrent plutôt une stagnation ou une diminution, également faible, de ces teneurs.**

3.3.4 LES IMPACTS DU PROJET SUR L'ENVIRONNEMENT

3.3.4.1 Un tracé de moindre impact

Les habitats, les zones humides, la faune et la flore du secteur ont fait l'objet de nombreuses prospections, notamment en 2009, 2010, 2011 et 2013.

L'analyse des enjeux tenant à la biodiversité s'est concentrée sur les espèces présentant le plus grand intérêt et protégées par la réglementation, mais a également tenu compte des espèces «non patrimoniales» à travers la considération de la richesse spécifique du milieu.

Plusieurs variantes de tracé, concernant essentiellement la section sud, avaient été envisagées pour la VLIO lors de l'élaboration de l'APS de 1999.

En 2011, de nouvelles variantes ont été envisagées et concernaient la branche est de la section sud (vers Lingolsheim) et la traversée de l'A351. Ces variantes ont été analysées au regard de critères techniques et de critères environnementaux :

- impacts sur les eaux souterraines,
- impacts sur les eaux superficielles,
- impacts sur les milieux naturels,
- impacts sur l'urbanisation et le cadre de vie,
- impacts sur les déplacements,
- impacts sur le paysage et possibilités d'insertion urbaine.

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

1_Etat initial (sur la base d'investigations de terrain sur 5 trimestres) sur l'ensemble du programme VLIO (Sud + Nord)

2_Identification des enjeux faune/flore/habitats

3_Evaluation des fuseaux de tracés envisagés

4_Choix du fuseau de moindre impact (notamment au sud : réutilisation RD63)

5_Conception géométrique du tracé

6_Mesures d'**évitement** d'impact direct)

7_Stabilisation du tracé

8_Mesures de **réduction** d'impact

9_Mesures de **compensation** de l'impact résiduel

Il en résulte de nombreuses adaptations du tracé afin de respecter au mieux l'environnement.

Concernant le contournement Est de la commune de Holtzheim, le tracé a été ajusté pour éviter d'impacter les chemins de desserte agricole et certains enjeux naturels (amphibiens et notamment crapaud calamite, lézard des souches et chiroptères).

Mais c'est dans la vallée de la Bruche que se concentrent les principales richesses et les principaux enjeux en termes de milieu naturel. Du sud au Nord, de nombreux ajustements du tracé ont donc été effectués :

- Dans la vallée de la Bruche, la RD63 et la route des forts ont été réutilisées pour éviter l'élargissement des emprises de plateforme impliquant l'augmentation des volumes de remblais en zone inondable. La mesure la plus emblématique est celle de l'ajustement du

tracé initial vers l'Ouest au niveau de la traversée de la Bruche, afin d'éviter la destruction de l'allée de platanes favorable à un insecte appelé Pique-Prune.

- Au Nord du Canal de la Bruche, le tracé se rapproche au maximum de la station d'épuration afin d'éviter les zones urbanisées du sud de Wolfisheim et les zones de fort enjeu naturel. Cet ajustement implique des contraintes géométriques notables.

- Le tracé de l'échangeur a été ajusté pour éviter un boisement.

- Enfin, sur les communes d'Eckbolsheim et Wolfisheim, le tracé reste dans les limites du Plan d'Occupation des Sol, afin de faciliter l'insertion du projet dans les futurs quartiers.

3.3.4.2 Les impacts sur les espèces protégées

La méthode retenue pour la conception du projet (étayée au paragraphe précédent), tout en ayant identifié plus de 240 espèces protégées ou patrimoniales dans le périmètre d'étude, a permis de réduire considérablement l'impact du projet :

Flore : Toutes les stations de flore protégées ont été évitées et donc aucun impact directdu tracé n'est identifié.

Faune : Sur l'ensemble des espèces concernées, seul un site de reproduction d'un insecte est impacté (Agrion de Mercure), un site de reproduction/hivernage d'un reptile est impacté (Lézard des souches) et un impact indirect lié aux rejets d'eaux pluviales dans la Bruche est identifié pour un mollusque (Unio Crassus).

3.3.4.3 Les mesures mises en place pour compenser l'impact de la création de la VLIO

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

FAUNE	**Mesures d'atténuation**	**Mesures de compensation**
Petite faune protégée	Passages à petite faune	Création de milieux favorables puis gestion adéquate : Mares, prairies, haies, friches, arbres/arbustes isolés, ouverture et remise
Chiroptères	Passages sous ponts agrandis (4m de hauteur et 4 à 6 m de largeur)	
Insectes		
Oiseaux		

Amphibiens	Passages à petite faune	en eau d'un fossé,...
Reptiles	Passages à petite faune	Plantations pour traversées de type hop-over. Soit **entre 4 et 7 ha de mesures compensatoires**.

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

Précision : des passages à petite faune (ppf) seront mis en place à intervalle régulier le long de la VLIO, et notamment pour assurer le cheminement des espèces avec la ZA Joffre. Ces passages ne sont pas à confondre avec les passages à grande faune (gibiers) bien plus imposants. Les ppf permettent de faire passer les espèces (de petite taille : amphibiens, reptiles, crapauds et petits mammifères) et leur permettre de franchir la voie sans risque d'écrasement.

3.3.4.4 Un aménagement spécifique pour compenser l'impact de la VLIO sur les zones humides : le complexe de mares

Le complexe de mares ne consiste pas à aménager toute la zone bleue, de plusieurs dizaines d'hectares, visible sur nos cartes, mais de créer des dépressions et une série de petites mares sur des prairies pour une surface totale d'environ 0,88 ha.

Ces dépressions aménagées dans ces prairies de quelques centaines de centimètres, vont se charger en eaux et constituer à terme des mares.

Cette mesure compensatoire au titre des zones humides a été validée par la MISE du Bas-Rhin, comme indiqué à la Page 290 du dossier loi sur l'eau, au chapitre 4.2.4.2 - Zones proposées.

Cet avis stipule que *les zones humides ainsi créées sont considérées comme mesures de réhabilitation d'intérêt moyen (car ayant pour vocation d'accueillir une espèce protégée patrimoniale qu'est le Crapaud vert). On constate donc que le ratio de compensation est largement respecté (2 x 0,44 ha).*

3.3.4.5 La VLIO et la zone inondable

Le tracé retenu cherche à éviter systématiquement les zones à fort enjeu naturel comme la zone inondable de la Bruche. Elle sera donc en grande partie contournée.

3.3.5 LES IMPACTS SUR L'ACTIVITÉ AGRICOLE ET LE PAYSAGE DE LA VALLÉE DE LA BRUCHE

Dix communes sont territorialement concernées par le programme d'ensemble, dont quatre pour l'opération VLIO section Sud : Holtzheim, Lingolsheim, Eckbolsheim et Wolfisheim.

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

Le rétablissement des chemins agricoles sera effectué en concertation avec les exploitants agricoles ou leurs représentants, au moment des études de Projet. Des conventions seront établies pour préciser les modalités de mixité d'usage pour les cycles et véhicules agricoles sur certains chemins.

La VLIO traverse le champ d'inondation de la Bruche et à ce titre, les remblais à réaliser pour l'implantation de l'infrastructure (notamment les remblais d'accès aux des ouvrages de franchissement des cours d'eau) dans le champ d'inondation mobilisent des volumes d'eau qu'il est nécessaire de compenser.

Un déblai compensatoire a donc été proposé dans le cadre du dossier loi sur l'eau afin de restituer un volume équivalent à la zone d'expansion des crues. Le terrain sur lequel sera réalisé ce déblai qui se limitera à un décaissement de l'ordre de 50 centimètres sur une surface d'environ 10 000 m², est envisagé au sud de la branche Lingolsheim.
Concrètement il s'agit de décaper la terre végétale, d'enlever ensuite une couche de matériaux sur environ 50 cm et de remettre en place la terre végétale. Les terrains agricoles seront **remis en exploitation,** mais avec un aléa d'inondabilité légèrement augmenté.

3.3.6 LES IMPACTS SUR LE FONCIER ET LES MODALITÉS D'INDEMNISATION

Les terrains agricoles situés directement dans l'emprise de la VLIO ou rendus inexploitables seront indemnisés selon l'estimation de France Domaine. Les estimations de France Domaine sont faites en fonction du classement des terrains dans les documents d'urbanisme et la qualité des terres du secteur.

Les objectifs prescrits par la commune dans le cadre de la révision du POS en PLU en juillet 2002 étaient d'étendre la zone d'activités des abattoirs, en cours d'achèvement, vers l'Est (S = 20 ha) jusqu'en limite du projet du tracé de la VLIO, tel que défini dans la DUP prise par arrêté préfectoral du 29 novembre 2001. Cette extension ne pourra se faire qu'au détriment de terrains classés actuellement en zone naturelle agricole NC.
En juillet 2004, le PLU a été arrêté avec l'extension de la zone d'activités classée en IIAUX jusqu'en limite de l'Emplacement Réservé N°A2 pour la VLIO (qui n'a pas été modifié). L'ER VLIO est maintenu dans la zone A (agricole). Les fonds des parcelles restant suite à l'achat du foncier pour l'extension de la ZA Joffre, seront indemnisés en fonction du zonage défini par le PLU et l'estimation financière de France Domaine.

Le Département dédommagera les exploitants sur la base d'indemnités complémentaires adaptées au contexte et conformément au barème établi par la Chambre d'Agriculture.

Le périmètre de l'expropriation est précisé dans le plan général des travaux à la pièce F du dossier de DUP, p62, et correspond à la bande DUP.

3.4 LES QUESTIONS RELATIVES AUX PROJETS PORTES PAR LA CUS

3.4.1 L'AMÉNAGEMENT DE L'ARC OUEST : LA CRÉATION DE TROIS ZAC

Porté par la CUS, ce document précise le devenir de la partie Ouest de l'Agglomération strasbourgeoise, unique grand espace de développement possible pour cette dernière. L'élaboration de ce document qui concrétise les préconisations du SCoTeRS a été confiée à la mission Arc Ouest de la CUS.

3 projets de ZAC sont en cours d'élaboration : la ZAC les portes de la Bruche à Eckbolsheim, la ZAC « porte Ouest », et enfin la ZAC les lisières d'Oberhausbergen.

Ce schéma directeur identifie plusieurs grands enjeux/objectifs :

- Répondre à la demande en logement en urbanisant autour des infrastructures majeures de transport ;
- Créer des quartiers connectés au réseau de transports en commun ;
- Proposer des formes urbaines variées ;
- Réinvestir les franges urbaines entre l'urbanisation existante et future, penser les lisières entre les espaces naturels et l'urbanisation ;
- Offrir un réseau de transports en commun performant en site propre, à la fois est-ouest et nord-sud ;
- Favoriser les mobilités douces au sein des communes et des quartiers en créant un réseau adapté ;
- Apaiser la circulation automobile dans les cœurs de villages grâce à la Voie de Liaison Intercommunale Ouest (VLIO) ;

3.4.1.1 La ZAC « les Portes de la Bruche »

L'aménagement de la ZAC « les portes de la Bruche » sur Eckbolsheim s'effectuera de part et d'autre de la VLIO dans l'espace laissé libre entre les communes d'Eckbolsheim et de Wolfisheim. L'aménagement de ce secteur est inscrit au PLU et permettra le développement de l'offre en termes d'habitats et d'activités. A moyen terme, le secteur devrait être desservi par des transports collectifs.

3.4.1.2 La ZAC « Porte Ouest »

Ce projet de ZAC se situera du côté nord de l'A351 et constituera essentiellement un secteur d'activités.

3.4.1.3 La ZAC « les lisières d'Oberhausbergen »

Les études menées par la CUS sur ce projet de ZAC sont actuellement en cours de discussion avec la nouvelle municipalité. Il consiste en la création de logements et d'activités aux portes sud

d'Oberhausbergen. La VLIO permettra de soutenir le développement de l'urbanisation et sera interconnectée avec les futurs transports en commun prévus sur le secteur : extension de ligne de tram et le futur transport en commun de rocade.

3.4.2 COMPATIBILITÉ AVEC LES PROJETS TC : LE DÉVELOPPEMENT DES TRANSPORTS EN COMMUN DANS L'OUEST STRASBOURGEOIS

La VLIO sera interconnectée avec les différents axes de transports en commun en site propre qu'ils soient de rocade (TCSP de rocade) ou radiaux (Tram, TSPO) afin de favoriser le report modal pour l'accès au centre-ville de Strasbourg. Elle permettra d'accéder aux parkings-relais que la CUS envisage de réaliser à proximité de la VLIO, en accompagnement de ces transports collectifs.

3.4.2.1 Le développement des TC sur le territoire communautaire

Plusieurs remarques portent sur l'amélioration, le développement des TC et P+R associés ainsi que sur la desserte en TC sur le territoire communautaire. Certaines préconisent également de développer les moyens de transports alternatifs tels que le vélo, le bus électrique... Ces solutions, certes intéressantes, ne relèvent toutefois pas de la compétence du Conseil Général mais de celle de la communauté urbaine.

3.4.2.2 Le bus de rocade

Le principe d'un Transport en Commun en Site Propre (TCSP) de rocade prévu à moyen terme par la CUS, qui est inscrit dans le SCOTERS et dans le Schéma Directeur de Transports Collectifs 2025 adopté par la CUS en juin 2010, est intégré dans les différents projets de ZAC («portes de la Bruche », « Porte Ouest ») que la CUS étudie actuellement et sur lesquels elle a engagé une concertation. Ce TCSP sera aménagé en partie latérale de la VLIO.

3.4.2.3 Extension des trams A et D

Accès tram

Les études menées sur l'extension du réseau tram de la communauté urbaine ne sont pas encore suffisamment avancées pour être intégrées de manière précise dans les études VLIO, puisque toutes les options et variantes de tracé n'ont pas encore été examinées. Toutefois, le travail mené en partenariat avec les services de la CUS a montré que les caractéristiques de la VLIO étaient compatibles avec les projets de transports collectifs à venir.

Création de P+R

Les différents carrefours aménagés sur la VLIO permettront d'organiser le rabattement vers les parkings-relais (P+R) accompagnant ces TCSP. Ces parkings-relais seront définis précisément dans le cadre des études que la CUS mènera sur ces transports collectifs.

Une fois la localisation des P+R définie par la CUS, ceux-ci seront pris en compte dans la suite des études de projet menées sur la VLIO.

3.4.2.4 Développer le covoiturage

Le Département s'attache à développer le covoiturage (création de parkings de covoiturage, site internet,...). Sur le territoire communautaire, cette compétence n'est pas encore développée et reste une initiative privée.

3.5 DIVERS

3.5.1 LA CRÉATION DE L'EUROMETROPOLE

De nombreuses remarques portent sur le devenir du projet une fois que l'Eurométropole sera créée. Cette dernière a été créée au 1er janvier 2015 et devrait exercer à compter du 1er janvier 2017 la compétence au niveau des routes départementales en lieu et place du Département. Le projet VLIO devrait donc être transféré à la Métropole qui en assurera donc la maîtrise d'ouvrage.

3.5.2 ORGANISATION D'UNE RÉUNION PUBLIQUE SUR LA VLIO (W16)

L'organisation d'une réunion publique sur la VLIO dans le cadre de l'enquête publique ne relève pas de la compétence du maître d'ouvrage.

3.5.3 VLIO ET COW

Le contournement d'Oberschaeffolsheim Wolfisheim (RD 45- COW) a été mis en service en septembre 2013. L'objectif majeur de cette infrastructure est bien de dévier une partie du trafic de transit traversant ces deux communes, afin d'une part de favoriser la liaison de la RD45 vers l'autoroute A351 pour le trafic orienté vers Strasbourg et d'autre part de diminuer l'insécurité et les nuisances dans les villages déviés, objectifs qui ont été atteints puisque le trafic a effectivement fortement diminué sur la RD45 dans ces communes. Enfin le COW assure une liaison directe entre les sites d'activités desservis par la RD45 et le réseau structurant.
Les objectifs de la VLIO sont d'assurer un fonctionnement satisfaisant du réseau départemental, d'assurer les échanges locaux, de délester les centres des villages dans les axes nord sud (RD63, RD445,...), de faciliter l'intermodalité et les modes doux, d'accompagner le développement urbain, de préserver les ressources naturelles, et de sécuriser les itinéraires des routes départementales.
Le COW ne remplace donc pas du tout la VLIO et ces deux infrastructures sont complémentaires et permettent de soulager les cœurs des agglomérations.

4. RÉPONSES AUX LETTRES

4.1 LETTRE N°1 ARNAUD TOMASETTI

Lettre en faveur de la VLIO.
Le projet présenté à l'enquête s'insère dans un programme d'aménagement visant notamment à répondre aux objectifs suivants :

• Permettre à la voirie départementale existante de retrouver un fonctionnement correct et contribuer à réduire les nuisances, notamment au niveau des traversées des communes, tout en dissuadant les usagers d'utiliser la VLIO comme un axe de transit ; Répondre aux besoins croissants de mobilité interne à la CUS en assurant des liaisons inter-quartiers et intercommunales fortes ;

• Participer à structurer le développement de l'urbanisation à l'Ouest de l'agglomération en accompagnant les grands projets d'évolution du territoire et notamment la ZA Joffre et les trois projets de ZAC Arc Ouest.

• De plus, la VLIO permettra d'assurer l'intermodalité des déplacements, en favorisant les échanges avec les transports collectifs périphériques prévus par la CUS , en supportant un transport collectif de rocade et en facilitant l'accès aux différents parkings-relais envisagés, tout en anticipant le déploiement du TSPO ;

4.2 LETTRE N°2 COURRIER DE LA VILLE D'OBERHAUSBERGEN DU 26 SEPTEMBRE 2014

La communication autour du projet s'est portée sur la réalisation d'un film 3D du projet afin de vulgariser l'information et de la rendre accessible au plus grand nombre. Ce film était téléchargeable sur le site internet du CG et présenté sur des bornes permettant de le visualiser qui ont été mises en place dans chaque mairie, où ont également eu lieu les permanences du commissaire-enquêteur (ces modalités ont été définies et validées en accord avec la Préfecture). Il n'y avait effectivement pas de plaquette d'information.

L'arrêté préfectoral d'ouverture d'enquête a fixé les modalités de déroulement de l'enquête (dates, lieux, modalités d'expression des habitants,...) : Dans les quatre communes territorialement concernées par le projet ont été mis en place des registres pour permettre aux habitants d'y consigner leurs observations et cinq permanences en présence du commissaire ont été organisées dans ces communes.

Des panneaux ont également été mis en place au centre administratif mais sans registre et uniquement à titre d'information.

Durant l'enquête publique, quatre modes d'expression ont été retenus :

- Les registres dans les mairies des communes d'ECKBOLSHEIM, WOLFISHEIM, HOLTZHEIM et LINGOLSHEIM,
- Le site internet dédié à l'enquête publique, avec deux solutions d'expression : **par mail ou par formulaire,**
- Le courrier adressé au Commissaire-enquêteur

Toutes ces modalités ont été respectées.

4.3 LETTRE N°3 COURRIER DE LA VILLE D'OBERHAUSBERGEN DU 18 SEPTEMBRE 2014

La commune d'Oberhausbergen souhaite obtenir des études de trafic sur la VLIO.

Des projections de trafic ont été effectuées avec un logiciel de simulation macroscopique sur l'ensemble de la VLIO pour évaluer les volumes de trafic sur le réseau routier à différents horizons et les modifications induites par la réalisation de la VLIO. D'autres projections de trafics, avec un logiciel de simulation microscopique, ont permis de simuler de manière plus précise les flux de véhicules afin notamment de vérifier le bon fonctionnement de l'infrastructure et des carrefours.

Les microsimulations sur la partie nord de la VLIO et notamment au niveau de Oberhausbergen seront également effectuées et pourront être présentées aux différentes communes concernées une fois que le tracé nord aura été stabilisé.

4.4 LETTRE N°4 DOSSIER DE LA VILLE D'OBERHAUSBERGEN REMIS LE 15 OCTOBRE 2014

1. <u>Délai inhabituellement long entre concertation et enquête publique (7 ans).</u>

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

Toutes les contributions des habitants et les différentes délibérations des différentes collectivités ont conduit à l'établissement d'un bilan de la concertation qui a été validé par le Conseil Général le 25 juin 2007. Ce bilan a constitué la base pour l'établissement du programme VLIO et des études d'avant-projet qui ont suivi. Il est rappelé dans le dossier toutes les étapes et les principaux événements qui ont présidé à l'élaboration du dossier d'avant-projet, les phases de concertation avec les communes, les évolutions des projets d'urbanisation sur les différentes communes traversées par la VLIO, les rebondissements sur le projet de GCO,...qui ont généré des retards

successifs dans les études de la VLIO et qui justifient le délai important entre la phase de concertation de 2007 et le présent dossier d'enquête publique. Il n'en reste pas moins que les principes présentés lors de la concertation de 2006 sur la VLIO et actés dans le bilan qui en a été tiré en 2007 restent toujours valables et n'ont pas été remis en cause depuis.

2. Observations de la commune d'Oberhausbergen sur les modalités de l'enquête publique et sur le contenu du dossier d'enquête

Les remarques relatives aux imprécisions, manque de clarté des documents,... sont d'autant plus surprenantes que les retours de la plupart des personnes, services, associations ayant consulté les documents sont plutôt très positifs sur la qualité des documents et présentations.

Par ailleurs l'exemple cité pour justifier de la présence dans le dossier d'éléments issus d'anciens dossiers qui ne sont plus d'actualité (mention du Parc des Expositions page 29 du dossier) résulte en fait d'une mauvaise lecture ou compréhension du dossier puisque cette mention est effectivement présente mais dans la partie où l'on rappelle l'historique de la VLIO, les études successives qui ont été réalisées et les projets pris en compte dans les études. En l'espèce, le Parc des Expositions a été mentionné dans l'article qui explicite les études qui ont été relancées en 2004. Il ne s'agit donc bien évidemment pas d'un projet pris en compte dans la conception du dernier projet de la VLIO présenté à l'enquête.

Enfin, concernant la procédure de concertation interadministrative, qui ne relève pas d'une procédure réglementaire obligatoire, le maître d'ouvrage n'en a pas estimé la nécessité dans la mesure où ce travail de concertation s'effectue déjà avec les principales administrations concernées soit de manière informelle soit dans le cadre des autres procédures auxquelles le projet est soumis.

2.1. Une conception minimaliste de l'organisation de l'enquête publique

En préalable, il importe de souligner que le choix des modalités d'organisation de l'enquête publique (dates de l'enquête, choix des communes pour la mise à disposition des registres d'observations, dates et lieux des permanences du commissaire-enquêteur,...) ne relèvent pas de la compétence du maître d'ouvrage.

Cependant, en regardant tous les modes d'expression retenus :

- des registres dans les mairies des communes d'ECKBOLSHEIM, WOLFISHEIM, HOLTZHEIM et LINGOLSHEIM,
- un site internet dédié à l'enquête publique, avec deux solutions d'expression : **par mail ou par formulaire,**
- la possibilité d'envoyer un courrier au Commissaire-enquêteur

et les supports mis à disposition pour s'informer du projet (dossier, panneaux, vidéo) aussi bien sur les lieux d'enquête que sur le site internet, on peut difficilement considérer qu'il s'agit d'une conception minimaliste de l'enquête publique.

D'ailleurs la commune d'Oberhausbergen en transmettant 4 courriers de 5 pages avec 146 pages d'annexes (soit 80% de l'ensemble des annexes reçues), démontre bien qu'elle a pu prendre largement connaissance du projet et analyser le dossier mis à disposition de tous.

2.2. Une mise en « programme »comportant 2 opérations que n'est plus justifiée

Pour rappel : la VLIO constitue bien un programme d'ensemble (les études de niveau programme étant bien menées sur l'ensemble du tracé) que la collectivité a la volonté de réaliser en totalité.

Il a cependant été décidé de réaliser ce programme en deux phases fonctionnelles, VLIO section sud et VLIO section nord, correspondant chacune à une opération.

En effet, ce choix dans la conduite du projet a été en partie motivé par l'objectif de sécuriser juridiquement la procédure, dans la mesure où la question de la traversée du périmètre de captage d'Oberhausbergen n'était pas entièrement résolue au moment des études sur la section sud et du dépôt des dossiers aux services de l'Etat en août 2013. Depuis le projet de captage de Plobsheim a été déclaré d'utilité publique ce qui permet d'avancer sur ce point.

Cependant, les caractéristiques techniques (tracé, carrefours,...), qui sont étroitement liées aux projets d'urbanisation qui jouxtent le projet, n'étaient pas encore définies, notamment au niveau d'Oberhausbergen, où plusieurs tracés restaient en discussions avec la commune. Depuis, il semble que la nouvelle municipalité ait également remis en cause le projet de ZAC « les lisières d'Ober » porté par la CUS. Dès que les incertitudes sur le tracé au niveau d'Oberhausbergen auront été levées, les études d'avant-projet (avec microsimulation des trafics, évaluation précise des impacts,...) pourront être finalisées ainsi que les dossiers DUP-DLE afin de pouvoir présenter l'opération VLIO section nord à l'enquête publique.

Enfin il importe de préciser que, contrairement à ce qui est affirmé, la réalisation de la VLIO section sud ne générera pas une forte augmentation du trafic routier sur l'ensemble du réseau de la commune. Les études de trafic ont mis en évidence que la VLIO ne modifiait quasiment pas les trafics au nord de l'A351. Tout au plus on peut estimer qu'une partie (moins de 10 %) des flux de la RD41 à destination ou en provenance du quadrant sud-est de la commune d'Oberhausbergen (délimité à l'ouest par la RD63 et au nord par la RD41) pourrait trouver un intérêt à utiliser la RD63. On ne constate par contre pas de trafic de transit supplémentaire dans Oberhausbergen, ce qui est logique puisque la VLIO n'est pas une voie de transit mais plutôt de redistribution des trafics entre les voies existantes.

Pour ce qui est des garanties de réalisation de la VLIO section nord une fois que l'opération sera transférée à l'Euro-Métropole ou de mise en service simultanée des opérations sud et nord, il ne peut y en avoir d'autre que la volonté rappelée à maintes reprises tant par le Département que par la CUS, et ce, par la voix de leurs présidents, de réaliser ce programme dans sa totalité et dans les meilleurs délais. Cela sera d'autant plus rapide et facile que toutes les communes soutiendront ces deux collectivités pour y parvenir.

2.3. Une définition incomplète des voiries de raccordement de la VLIO aux artères du réseau routier d'Oberhausbergen et de Mittelhausbergen

Le présent dossier portant sur la section sud de la VLIO, il est normal que les différentes jonctions de la VLIO sur la section nord ne soient pas présentées.

Elles feront précisément l'objet du dossier de DUP de la VLIO section nord dont les études ont été engagées au niveau avant-projet mais qui restent à finaliser en fonction des discussions en cours entre la CUS et la commune sur le projet urbain à Oberhausbergen.

2.4. Une description non fondée des caractéristiques fonctionnelles de la VLIO afférentes à l'intermodalité

Comme mentionné à l'article R122-4 du code de l'environnement, le Département a saisi les services de l'Etat pour lui indiquer les projets connus susceptibles de présenter des effets cumulés avec la VLIO. La réponse de l'Etat (courrier DREAL réceptionné le 8 mars 2013) a précisé la liste des projets à prendre en compte, à savoir ceux ayant fait l'objet d'une étude d'impact et pour lesquels un avis de l'autorité environnementale de l'Etat compétente en matière d'environnement a été rendu public.

Les deux projets indiqués par la commune comme faisant partie des « projets connus » ne répondent pas aux critères fixés par l'Etat et figurent pas dans cette liste et n'avaient donc pas à être pris en compte par le maître d'ouvrage.

Tous les projets indiqués par les services de l'Etat comme pouvant avoir des effets cumulés avec la VLIO ont quant à eux été étudiés et pris en compte.

Le projet TSPO sur l'axe RN4-A351 ne relève pas, contrairement à ce qu'indique la commune d'Oberhausbergen, de la maîtrise d'ouvrage du Département, mais de l'Etat (DREAL). Les échanges entre la DREAL et le Département sont nombreux sur cette thématique (échangeur sur l'A351) et il a été convenu entre les deux maîtres d'ouvrage que:

➔ L'arrêt du TSPO sous l'ouvrage de franchissement de l'A351 par la VLIO serait opportun lorsque le TCSP de rocade serait réalisé ;

➔ Les aménagements de voies multifonction peuvent donc être réalisés et utilisés sans fonction « station d'arrêt » dans un premier temps ;

➔ Le statut de la voie multifonction sera à reconsidérer à l'horizon du TCSP de rocade et de l'aménagement de la station d'échange multimodal sous l'ouvrage de la VLIO.

En l'absence d'étude plus avancée sur le TCSP de rocade, ce point reste actuellement en suspens.

2.5. La ligne de rocade « Ouest » de TCSP associée à la VLIO non prise en compte dans la conception et la réalisation effectives de cette infrastructure

Le principe d'un TCSP de rocade est inscrit dans le SCOTERS ainsi que dans le Schéma Directeur de Transports Collectifs 2025 adopté par la CUS en juin 2010. Il est par ailleurs pris en compte dans les

différents projets de ZAC « Portes de la Bruche » et « Porte Ouest » que la CUS étudie actuellement et pour lesquelles elle a engagé une concertation.

Ce TCSP de rocade longera à terme la VLIO, a priori en position latérale, mais ses caractéristiques précises ne sont pas encore définies par la CUS qui a en charge son étude et sa réalisation en tant qu'Autorité Organisatrice des Transports à l'intérieur du Périmètre de Transports Urbains (PTU).

Le Département n'est donc pas compétent pour porter ce projet de TCSP qui n'en est d'ailleurs qu'au stade du principe, aucune étude n'ayant encore été engagée par la CUS. Ces deux raisons justifient que ce projet ne puisse être intégré au dossier d'enquête préalable à la DUP de la VLIO et que des réservations d'emprises ne puissent être mises en place, comme le souhaiterait la commune d'Oberhausbergen.

C'est pourquoi ce TCSP ne figure qu'à titre indicatif et sous forme de Bus à Haut Niveau de Service (BHNS) qui constitue actuellement un des modes d'aménagement les plus courants pour ce type de transport, sur les profils en travers types de la VLIO dans la section où elle est traitée sous forme de boulevard urbain, ainsi que sur le plan général des travaux et dans le film 3D qui permet au public de mieux se représenter le projet de VLIO dans son environnement à terme.

Si certaines imprécisions concernant ce TCSP, voire oublis, sont possibles sur l'une ou l'autre coupe, ils résultent de modifications dans le choix de la représentation de ce TCSP dues à l'absence d'études et de décisions sur ce projet. En tout état de cause, cela ne remet absolument pas en cause le principe même d'un TCSP de rocade qui est évoqué à de très nombreuses reprises dans le dossier..

Il appartient à présent à la CUS d'inscrire ce projet dans les documents d'urbanisme et dans les projets de ZAC en cours d'élaboration.

2.6. Des simulations d'évolution du trafic automobile induit par le projet VLIO fortement sujettes à caution

Le modèle de trafic utilisé pour l'étude de la VLIO est le logiciel CUBE élaboré par la société MVA à l'origine pour la CUS, qui l'a notamment utilisé pour tester les scénarios du PDU suite à l'enquête ménages déplacements réalisée en 2009. D'importantes mises à jour ont été effectuées ensuite entre 2011 et 2013.

Le zonage du modèle couvre l'ensemble du département du Bas-Rhin ainsi qu'une partie de l'Orthenau en Allemagne. Il est cohérent également avec le zonage de l'Enquête Ménages Déplacements.

Des comptages, réalisés par le Département ont été effectués en 2009 sur les axes structurants du réseau, pour élaborer et caler la situation de référence du modèle, c'est-à-dire reconstituer les flux de trafic aux heures de pointe du matin et du soir au plus près de la situation réelle. Cette situation de référence 2009 a ensuite servi de base aux modélisations aux horizons 2020 et 2030.

La localisation des stations de comptage du Département retenue pour ses études n'est pas identique à celle des stations de comptage du SIRAC (CUS), et notamment sur la RD 41. Il en résulte

des résultats qui peuvent s'avérer assez différents entre les données CUS et Département selon l'emplacement du point de comptage, notamment en milieu urbain où le trafic sur un axe n'est pas forcément homogène selon les tronçons. De plus, les données de comptage fournies par la commune datent de 2013 soit un décalage de 4 ans avec la situation de référence 2009 du modèle, ce qui rend compliquée une comparaison objective surtout lorsque l'on sait que le choix des dates et des durées de comptages (normalement au moins une semaine), les méthodes de redressement,...influent fortement sur les résultats.

Ainsi l'exemple retenu par la commune avec un trafic de 6 600 véhicules/jour comptés en 2013 (sur une seule journée !) par le SIRAC sur la RD41 au centre d'Oberhausbergen n'est pas à comparer avec le trafic de 9 200 véhicules/jour comptés en 2009 par le Département beaucoup plus à l'est sur le RD41 déjà plus chargée. Si le Département ne dispose pas d'un comptage au même endroit que le SIRAC, le modèle recalcule un niveau de trafic aux heures de pointes qui permettent d'estimer un trafic de l'ordre de 7 000 à 7 500 véhicules/jour au niveau de la mairie, ce qui est plutôt cohérent avec les résultats annoncés.

Il est par ailleurs intéressant de relever que le Département s'est doté dernièrement d'un nouveau modèle de trafic dont les résultats confirment globalement ceux du modèle CUBE. Au niveau de la RD63 au Sud Oberhausbergen, les valeurs de trafics à l'horizon 2015 s'avèrent légèrement inférieures à ceux fournis par le modèle précédent, mais restent du même ordre de grandeur. Sur la RD41 au niveau de la mairie, le niveau de trafic estimé en 2015.

Enfin, il est affirmé dans le courrier d'Oberhausbergen que le niveau de fiabilité d'un modèle généralement admis est de 5%, ce qui est très optimiste car tous les spécialistes s'accordent à estimer que ce niveau de fiabilité s'approche davantage de 10% à 20%.

C'est pourquoi il convient d'être prudent et de relativiser les résultats de trafics et de rappeler que les modèles de macro-simulation des trafics sont très utiles pour avoir une idée de l'évolution prévisible des trafics et pour évaluer l'impact d'aménagements mais en n'oubliant pas qu'il s'agit d'ordres de grandeurs et non pas de valeurs absolues des trafics. C'est également une des raisons pour lesquelles on utilise ensuite des modèles de micro-simulation qui permettent de regarder de manière beaucoup plus fine les flux et qui permettent de s'assurer du fonctionnement correct des différents carrefours. Cette micro-simulation a été faite pour la VLIO section sud présentée à l'enquête et le sera également dans le cadre des études plus détaillées pour la VLIO section nord. Les résultats de ces simulations seront présentés aux communes avant de soumettre le dossier à l'enquête publique.

Un certain nombre d'affirmations de la commune s'avèrent inexactes, comme la non prise en compte ou non du GCO, du contournement d'Oberschaeffolsheim et Wolfisheim,... dans les études de trafic et donc sous-estimation des impacts bruit et air, comme cela a pu être explicité dans la partie 3 du présent mémoire.

2.7. L'absence de toute étude statique de circulation

L'analyse statique du fonctionnement du réseau viaire sera réalisée dans un second temps, au stade des études de Projet où tous les éléments précis de d'aménagement des carrefours seront définis.

Cela ne rentre pas dans le cadre des études d'avant-projet sommaire menées pour l'élaboration du dossier de DUP. Toutefois, comme indiqué précédemment, des microsimulations de trafics ont été effectuées pour le projet VLIO section sud présenté à l'enquête, pour effectuer une première vérification du bon fonctionnement de tous les carrefours.

L'échangeur sur l'A351 ainsi que toutes les bretelles d'accès ont fait l'objet d'une étude spécifique approfondie. Différentes configurations ont été examinées pour s'assurer de la faisabilité de cet échangeur par rapport aux normes autoroutières très strictes de l'Instruction sur les Conditions Techniques d'Aménagement des Voies Rapides Urbaines (ICTAVRU) applicables à cette autoroute et obtenir un accord de principe de la part du Ministère de l'Ecologie du Développement Durable, des Transports et du Logement, concernant l'aménagement de cet échangeur. Cet accord ministériel a été obtenu le 2 août 2012.

Toutefois, la configuration définitive de l'échangeur ne pouvant quant à elle obtenir l'accord définitif du Ministère de l'Ecologie, du Développement Durable et de l'Energie (MEDDE) que sur la base des études de projet détaillé, il a seulement été fixé une emprise maximale compatible avec les différentes configurations d'échangeur envisageables. Bien évidemment, le maître d'ouvrage, en lien avec les services de l'Etat, optimisera la configuration de cet échangeur dans le cadre des études de projet détaillé.

2.8. Une appréciation sommaire des effets du « programme » trop succincte sur le tronçon Nord de la VLIO

L'appréciation des impacts de la partie nord de la VLIO ne peut en effet être que sommaire, dans la mesure où de nombreuses caractéristiques du projet (tracé, carrefours,...) restent à étudier, définir ou sont encore en discussion avec les communes et la CUS. Cette évaluation a été effectuée conformément à la réglementation et validée par l'Autorité Environnementale.

Bien évidemment les impacts de la section nord seront étudiés de manière détaillée au moment de l'élaboration du dossier de DUP correspondant.

2.9. Une présentation trop succincte des éléments du coût d'investissement de la VLIO

Le coût du projet est présenté au lecteur de manière synthétique, par grands postes de dépenses, mais résulte bien évidemment d'une estimation beaucoup plus détaillée de l'avant-projet sommaire.

Contrairement à ce qui est affirmé, le coût des mesures prises en faveur de l'environnement a quant à lui été plus détaillé, conformément à la réglementation et figure en page 403 du dossier.

Concernant le TCSP de rocade, comme cela a été déjà indiqué à plusieurs reprises, cette infrastructure ne relève pas de la compétence du Département mais de la compétence exclusive de la CUS. Ce projet n'est donc et ne peut pas être intégré dans le présent dossier relatif à la VLIO. Par contre, il en a été tenu compte en termes de faisabilité, le projet de VLIO présenté rendant possible d'une part, la réalisation de ce TCSP d'un côté ou de l'autre de la VLIO (à déterminer en fonction des projets urbains en cours d'élaboration par la CUS) et d'autre part, son franchissement de l'A351 par un ouvrage suffisamment large au niveau de l'A351, dont la largeur (définitive sera fixée dans le cadre des études de projet détaillé à soumettre aux services de l'Etat.

4.5 LETTRE N°5 – ALSACE NATURE

Plusieurs éléments sont évoqués dans le courrier :

- **Transport :**

Le dimensionnement de la VLIO tient compte de l'évolution de la population et des projets d'urbanisation prévus sur le secteur aux horizons 2020 et 2030, des hypothèses maximalistes ont été retenues, une saturation n'est pas à craindre.

Le projet VLIO permettra de s'interconnecter aux futurs transports en commun prévus sur le secteur. Sept variantes ont effectivement été étudiées et présentées dans le dossier d'étude d'impact. Cependant, la variante retenue est une adaptation du tracé retenu puisqu'au cours des études menées sur le secteur Arc Ouest, la CUS a décidé de ne plus dissocier route et TC pour qu'il n'y ait plus qu'un ouvrage de franchissement sur l'A351, modifiant ainsi le tracé de l'échangeur. Celui-ci en tant qu'unique ouvrage sera directement connecté aux futurs projets de TC, arrêts et P+R sur le secteur.

- **Eaux superficielles et souterraines :**

L'avis mentionne « une superficie de 3,6 ha en zone humide [...] affectée ». La superficie de zones humides réellement affectées de manière directe est de 0,44 ha, comme repris à un autre endroit de l'avis transmis. Nous considérons ici la définition des zones humides au sens règlementaire (arrêté du 1er octobre 2009, modifiant l'arrêté du 24 juin 2008 précisant les critères de définition et de délimitation des zones humides en application des articles L.214-7-1 et R.211-108 du code de l'environnement).

« Les mesures compensatoires [au titre de la destruction de zones humides] nous paraissent insuffisantes »

Dans son avis daté du 22 novembre 2013, la DDT indique que « les mesures compensatoires proposées sont, dans leurs principes, considérées comme suffisantes au regard des impacts de l'opération sur des milieux humides ». Ainsi, au-delà des mesures visant à éviter voire réduire le plus possibles les impacts du tracé sur les zones humides, le projet respecte les modalités de compensation définies dans la note de doctrine de la MISE en date du 6 octobre 2009 ainsi que dans le SAGE Ill Nappe Rhin (Annexe 13)[1].

- Fragmentation des espaces

Nous notons la remarque à propos du passage à faune prévu sous le giratoire n°2. L'emplacement prévu pour ce passage répond à la volonté de connecter le secteur de la Bruche situé à l'Est, qui présente une (sous-)population de Crapaud vert, au secteur central, où a également été observée une (sous-)population de l'espèce.

[1] http://www.gestoau.eaufrance.fr/sites/default/files/sagevf.pdf

Cet emplacement a été figuré en travers du rond-point car cet endroit a paru le plus adapté dans le cadre des études menées jusqu'à présent. Cet emplacement pourra cependant être modifié (à proximité du rond-point) si nécessaire et si c'est possible techniquement. Ainsi, le maître d'ouvrage est d'accord sur la nécessité de réduire au maximum « l'effet tunnel », afin que le passage soit opérationnel et efficace.

4.6 LETTRE N°6 – ARBRES

L'impact sur l'agriculture sera réduit. En effet, le rétablissement des chemins agricoles sera effectué en concertation avec les exploitants agricoles ou leurs représentants, au moment des études de Projet. Des conventions seront établies pour préciser les modalités de mixité d'usage pour les cycles et véhicules agricoles.

Un déblai compensatoire a été proposé dans le cadre du dossier loi sur l'eau afin de restituer la zone d'expansion des crues en plein secteur agricole au niveau de la branche Lingolsheim. Concrètement il est envisagé d'aménager une zone de décaissement sur des terrains agricoles, qui seront remis en exploitation.

- **Trafic local/trafic de transit**

Le présent dossier de DUP a été déposé pour avis aux services de l'Etat en août 2013. A cette date, l'Etat avait annulé la mise en concession du Grand Contournement Ouest (juin 2012). Il a été décidé de ne faire figurer dans le dossier que des prévisions de trafic sans réalisation du GCO.

L'impact de l'abandon du GCO a néanmoins été évalué et se traduirait par une augmentation de trafic de l'ordre 10% (soit environ 2000 véhicules), trafic que la VLIO est en mesure de supporter sans craindre une saturation, et qui ne modifierait en rien son dimensionnement et ses caractéristiques.

Les études et le dimensionnement de l'infrastructure et l'évaluation des impacts du projet ont été réalisés sur la base du trafic le plus important soit pour la situation la plus défavorable en termes d'impact (et donc la plus favorable pour les mesures compensatoires et les protections pour les riverains). Si le GCO vient à être réalisé, cela impliquerait une légère baisse des trafics sur la VLIO, ce qui serait favorable à la population riveraine.

- **Transports en commun/Inter-modalité/développement urbain**

Le projet VLIO permettra de s'interconnecter aux futurs transports en commun prévus sur le secteur. Sept variantes ont effectivement été étudiées et présentées dans le dossier d'étude d'impact. Cependant, la variante retenue est une adaptation du tracé retenu puisqu'au cours des études menées sur le secteur Arc Ouest, la CUS a décidé de ne plus dissocier route et TC pour qu'il n'y ait plus qu'un ouvrage de franchissement sur l'A351, modifiant ainsi le tracé de l'échangeur. Celui-ci en tant qu'unique ouvrage sera directement connecté aux futurs projets de TC, arrêts et P+R sur le secteur.

- **Fragmentation des espaces**

Le maître d'ouvrage prend note de la remarque relative au passage à faune prévu sous le giratoire n°2. L'emplacement prévu pour ce passage répond à la volonté de connecter le secteur de la Bruche situé à l'Est, qui présente une (sous-)population de Crapaud vert, au secteur central, où a également été observée une (sous-)population de l'espèce.

Cet emplacement en travers du rond-point a paru le plus adapté dans le cadre des études menées jusqu'à présent. Il pourra cependant être adapté si nécessaire (à proximité du rond-point) sous réserve de sa faisabilité technique. Le maître d'ouvrage est d'accord sur la nécessité de réduire au maximum « l'effet tunnel », afin que le passage soit opérationnel et efficace.

Quoi qu'il en soit, la solution technique devra être précisée et affinée dans le cadre des études de projet.

4.7 LETTRE N°7 - Michel METZ

RAS

4.8 LETTRE N°8 WPA

L'association WPA, Wolfisheim, un projet pour l'avenir, a émis deux réserves.

1/ WPA demande que la VLIO traitée en boulevard urbain soit interdite à la circulation des PL : Un des objectifs de la VLIO est de soulager le trafic, VL et PL au cœur des communes. Dans certaines communes, et notamment à Eckbolsheim, les véhicules ne passent qu'à quelques cm des habitations. Cela engendre de fortes nuisances, bruit et pollution pour les riverains concernés.

La VLIO est dimensionnée pour accueillir ce trafic PL et également supporter les convois exceptionnels de catégorie 3. Elle permettra ainsi de faire transiter les convois sur un itinéraire aux caractéristiques plus adaptées. Les voies actuelles d'itinéraires exceptionnels, comme par exemple la route de Saverne (RD41) à Oberhausbergen ou la rue de Lingolsheim (RD445) à Eckbolsheim ne sont pas adaptées à ce trafic.

Interdire le trafic PL sur la VLIO reviendrait à la faire transiter prioritairement au cœur des communes et donc à ne pas modifier la situation actuelle où de nombreux riverains subissent quotidiennement ce type de trafic.

2/ Le projet de la VLIO consiste, pour la majeure partie de son itinéraire, en la création d'une voie nouvelle. La totalité de l'itinéraire a ainsi été considérée en termes d'analyse des impacts et de dimensionnement des protections au regard de la réglementation relative aux infrastructures routières nouvelles. Ce choix s'avère donc favorable aux riverains.

Il est proposé d'utiliser les remblais pour créer un merlon le long de la VLIO pour en diminuer l'impact sonore. Même si la solution est intéressante, le maître d'ouvrage se réfère à la réglementation en vigueur et les murs anti bruit seront mis en place si nécessaire. De plus, la création d'un merlon n'est pas envisageable puisque la transparence hydraulique doit être assurée et spécifiquement sur le secteur proche des habitations à Lingolsheim. Des ouvrages, type dalots, sous la VIO seront mis en place afin de faciliter l'écoulement en cas de crue.

Des campagnes de mesures acoustiques permettront de vérifier les niveaux de bruit réels sur les bâtiments riverains de la VLIO sud. Ces campagnes seront réalisées à la mise en service, 5 ans après la mise en service, puis après la mise en service de la VLIO nord.

1ère observation : cf 3.2.6.1

2ème observation :
-La prise en compte de l'échangeur VLIO et fonctionnement de la voie réservée sans prendre en compte la desserte de l'arrêt VLIO.
L'arrêt TSPO sous l'ouvrage de franchissement de l'A351 VLIO est opportun, si le TCSP de rocade existe.
Les aménagements de voies multifonction seront réalisés mais utilisés sans fonction « station d'arrêt » dans un premier temps.
Le statut de la voie multifonction sera à reconsidérer à l'horizon du TCSP de rocade et de l'aménagement de la station d'échange multimodal sous l'ouvrage de la VLIO.

-La transition de la VLIO de 2x1 voies à un boulevard urbain 2x2 voies sera assurée par un carrefour à feux. Ce passage interviendra une fois que la VLIO aura franchi le Muhlbach et arrivera en section urbaine. La nécessité de passer à 2x2 voies est liée au développement urbain sur cette portion, les voies supplémentaires permettant d'assurer les échanges et d'absorber le trafic additionnel lié à la création de la ZAC « les Portes de la Bruche » sur Eckbolsheim.

3ème observation : La VLIO partie Sud sera réalisée dans sa globalité, une réalisation par tranche n'étant pas envisagée. Par contre, les travaux d'ouvrages d'art devraient être réalisés en premier.

4ème observation : cf 3.2.7.1+3.2.7.2

4.9 LETTRE N°9 : AIDE

Le projet présenté à l'enquête s'insère dans un programme d'aménagement visant à répondre aux objectifs rappelés au I.2.

Sur cette base, le Département propose un projet qui correspond aux souhaits exprimés par l'association, à savoir une voie permettant notamment de soulager le cœur des communes de Wolfisheim et Eckbolsheim tout en permettant et desservant l'urbanisation de la ZAC « les portes de la Bruche » et qui ne constitue toutefois pas un contournement de Strasbourg.

1. <u>Le tracé</u>

Le tracé de la VLIO s'appuie essentiellement sur les espaces laissés libres par l'urbanisation qui s'est organisée autour des emplacements réservés, inscrits de longue date dans les documents d'urbanisme locaux, laissant de fait peu de marge de manœuvre dans les secteurs à vocation urbaine, mais s'articulant avec les projets urbains prévus par la CUS et les communes. Hors zones urbaines, il résulte de la recherche d'un tracé de moindre impact environnemental et à des normes de conception routière.

La VLIO constitue un programme d'ensemble, mais organisé en deux opérations fonctionnelles sud et nord, ce qui est tout à fait autorisé par la réglementation, contrairement à ce qu'indique l'association.

2. Le coût

Pour rappel, le présent dossier de DUP porte sur la section Sud de la VLIO. La section Nord n'est présentée que sommairement dans la pièce C, présentation générale du programme.

Le coût de la partie Sud est estimé à 46 millions d'euros HT et n'a jamais été évalué à 64 millions d'euros comme indiqué. Il semble qu'il y ait une confusion avec le prix de l'ensemble du programme VLIO estimé quant à lui à 62 millions d'euros HT. Outre la construction de 7,2 km de route, ce coût inclut la réalisation de 5 ouvrages d'art dont 2 viaducs, un échangeur sur l'A351, et 7 km de pistes cyclables. Le coût du projet n'est donc pas excessif comme il est affirmé dans le courrier.

3. Les transports en commun

En section urbaine, c'est-à-dire après avoir franchi le Muhlbach, la VLIO sera traitée sous forme de boulevard urbain à 2x2voies, avec des trottoirs et pistes cyclables bidirectionnelles de part et d'autre. La vitesse y **sera limitée à 50km/h**. Les deux sens de circulation seront séparés par un terre-plein central de 2m de largeur, végétalisé compte tenu de la densité du trafic et de la gestion des carrefours à feux. La VLIO fera l'objet d'un traitement paysager particulier : elle sera plantée de part et d'autre de l'infrastructure. Il ne s'agit donc en aucun cas d'une rocade, mais bien à terme (avec l'urbanisation) d'une véritable rue avec un trafic important.

Il est prévu qu'un transport en commun de rocade (projet qui reste à étudier par la CUS) longe la VLIO en position latérale. A terme, ce transport collectif prévu au Schéma directeur de transports collectifs 2025 de la CUS assurera la desserte des zones urbaines adjacentes à la VLIO.

4. L'environnement

Le bruit : **cf3.3.2.**

Le puits de captage : **cf 3.1.4.**

5. La méthode

Cf3.1.1.

4.10 LETTRE N°10 - COURRIER DU PRESIDENT DE LA COMMUNAUTE URBAINE DE STRASBOURG

La CUS est entièrement favorable au projet qui s'inscrit pour elle pleinement dans une démarche de développement durable.

4.11 LETTRE N°11 - COMMUNE D'ENTZHEIM

La commune estime que la réalisation du GCO et d'une liaison VRPV – aéroport sont également indispensables pour éviter un accroissement de trafic dans la commune en cas de saturation de l'A35.

Le Département de son côté s'est toujours positionné pour la réalisation du GCO qui constitue un projet complémentaire à la VLIO comme explicité aux 3.3.1.5 et 3.3.1.6.

4.12 LETTRE N°12 BUFO

- **Isolement du chantier**

Nous avons prévu un isolement du chantier sur le linéaire le plus susceptible d'être fréquenté par les individus. Néanmoins, la remarque sur la nécessité de mettre en place des filets sur l'ensemble du tracé sera prise en considération et étudiée en relation avec le monde associatif préalablement à la réalisation des travaux.

- **Suivi écologique du chantier**

Comme indiqué dans le dossier, un suivi par un écologue sera assuré pendant la phase de travaux comme le Département l'a déjà fait sur d'autres chantiers.

Le contenu précis de sa mission (assistance au maître d'œuvre pour la définition précise des mesures et le dimensionnement des dispositifs de protection, puis nature et fréquence du suivi et des contrôles en phase chantier et en fonction des espèces concernées) sera mis au point dans le cadre des études de projet. Les mesures prises seront discutées avec le monde associatif.

- **Passages petite-faune : caractéristiques, entretien et suivi de l'efficacité**

L maître d'ouvrage prend note des remarques relatives aux passages à petite faune et aux barrières de guidage. Si le principe en est bien acté, les études de définition permettront d'en préciser les caractéristiques techniques. Les remarques formulées qui vont dans le sens d'une meilleure efficacité que recherche également le maître d'ouvrage, seront prises en considération dans la mesure du possible. .

- **Bassins de rétention d'eau pluviale**

Le projet ne prévoit pas la création de bassins de rétention d'eau pluviale, même si le dossier y fait référence à certains endroits (pages 345 et 448), car le maître d'ouvrage a fait précisément le choix d'ouvrages enterrés pour éviter les problèmes évoqués : « aucun bassin d'assainissement n'est prévu sur le projet » (p. 27) et « Le parti d'assainissement choisi permet : de s'affranchir de la mise en place de bassins de rétention des eaux de pluviales, grâce à leur stockage dans les canalisations » (p. 42).

- **Mares créées : suivi et entretien**

Le dossier d'étude d'impact précise au sujet du suivi et de l'entretien des mares à créer :

« L'efficacité de cette mesure devra faire l'objet d'une évaluation. Le calendrier de suivi proposé est identique à celui proposé pour les mesures d'évitement / de réduction : un suivi en années n+1, n+2 et n+5. »

Outre ce suivi de l'efficacité, « des travaux d'entretien doivent être effectués régulièrement notamment retirer les végétaux morts (tout en laissant quelques branchages refuges), éclaircir les plantes trop envahissantes afin de conserver la surface en eau, couper les arbres par tiers du périmètre tous les 5 ans, opérer de légers curages, uniquement si nécessaire, par tiers de la mare chaque année (prendre soin de la couche perméable) en veillant à laisser la matière extraite 48h à proximité de la mare pour que les animaux présents puissent retourner à l'eau. »

- **Aménagements prévus au nord de l'A351**

Ce secteur, situé entre l'A351 et l'Espace européen de l'entreprise, est moins sensible d'un point de vue herpétologique, aucun Crapaud vert n'y ayant été observé[7] par exemple. Néanmoins, l'installation de passages à petite faune est également prévue sur cette section du tracé.

[7] Une observation datant de 2007 a été réalisée à Schiltigheim, vraisemblablement au niveau du bassin de rétention des eaux de l'Espace européen de l'entreprise. L'espèce n'y a plus été observée dans le cadre des inventaires menés en 2009 et 2010.

4.13 LETTRE N°13 DE M. PFISTER

Le projet de VIP proposé depuis des années par M. Pfister et auquel le Département a répondu à de nombreuses reprises, vise à éloigner le tracé de toute zone urbanisée. Il ne répond donc absolument pas aux objectifs fixés à la VLIO (voir article 1.2) et ne constitue pas un autre parti d'aménagement (et encore moins une variante) à la VLIO.

De plus, ce projet traverserait à l'évidence des zones sensibles au niveau environnemental dont l'impact n'est pas évoqué.

Le projet proposé par M. PFISTER est, dans sa philosophie, plus proche du concept de GCO que de la VLIO en visant à écouler du trafic de transit, mais avec des objectifs moins bien définis et surtout une efficacité et faisabilité non démontrées et pour cause.

4.14 LETTRE N°14 CCI

Pas de remarques, avis favorable.

4.15 LETTRE N°15 SOCIETE ALSACIENNE D'ENTOMOLOGIE

- **Signalement de localisations supplémentaires de l'Agrion de mercure (*Coenagrion mercuriale*)**

Le maître d'ouvrage intégrera les données de localisation supplémentaires relatives à cette espèce, qui concerne le fossé situé entre le canal de la Bruche et le Muhlbach. A noter qu'une observation avait été effectuée sur ce même fossé (un peu plus au Sud) en 2009, dans le cadre des inventaires spécifiques à l'étude d'impact du projet.

- **Observation du Cuivré des marais (*Lycaena dispar*)**

Là aussi les données transmises relatives au Cuivré des marais, au niveau d'une prairie située entre le canal de la Bruche et le Muhlbach, seront intégrées aux études ultérieures.

Comme signalé, cette espèce a fait l'objet d'une recherche approfondie dans le cadre des inventaires spécifiques à l'étude d'impact. Il est même indiqué dans le dossier que les « plantes hôtes (*Rumex obtusifolius* et *R. crispus*) (de cette espèce) étaient abondantes surtout dans les prés mais aussi le long des digues et ourlets rencontrés dans la zone d'étude ». Malgré une pression d'observation relativement élevée en ce qui concerne la recherche des insectes, avec des sorties réalisées les 15 et 21 avril, les 13 et 23 mai, le 24 juin, le 21 juillet, le 1er et le 14 août 2009, le prestataire spécialisé n'a pas observé l'espèce. Cela étant, cette absence d'observation ne nous a pas fait conclure à l'absence de l'espèce dans la zone étudiée, et l'attention a été attirée sur les limites de l'inventaire dans le dossier :

« A noter que l'estimation de l'effectif des espèces reste vague car le nombre d'individus d'une population peut fortement fluctuer d'une année à l'autre et on ne voit jamais toute la population à une date précise (seulement quelques pourcentages chez les insectes). »

Il est à noter par ailleurs que les inventaires ont été effectués par Christian RUST, disposant d'une importante expérience en termes d'inventaires entomologiques et aujourd'hui président de l'association IMAGO, association de protection de la nature consacrée à la conservation des Invertébrés en Alsace.

Quoi qu'il en soit, cette nouvelle donnée justifie que des inventaires complémentaires soient menés en 2015 à la recherche de cette espèce dans les milieux qui lui sont propices, afin de caractériser plus précisément la présence de l'espèce sur le secteur et en tenir compte dans l'étude de projet.

S'agissant des impacts du projet, la localisation de la station d'Agrion de mercure n'est pas affectée directement. Celle du Cuivré des marais se situe à proximité du tracé mais n'est cependant pas non plus touchée directement. Les inventaires qui seront menés en 2015 permettront de préciser le périmètre de présence de l'espèce, et donc de définir les éventuels impacts voire mesures à adopter.

4.16 LETTRE N°16 - COURRIER DE LA VILLE D'OBERHAUSBERGEN DU 17 OCTOBRE 2014

Transmission des délibérations auxquelles les réponses ont été apportées au 4.2.

4.17 LETTRE N°17 ASTUS

La « bretelle » vers Lingolsheim

La branche Lingolsheim ne peut être identifiée comme une pénétrante. La VLIO est située entre les deux départementales RD63 et RD445. La branche Lingolsheim raccorde la RD445 à la VLIO permettant ainsi d'apaiser le trafic dans Eckbolsheim et offre une nouvelle porte d'entrée à Lingolsheim.

Le tracé de la branche Lingolsheim a fait l'objet d'un choix entre plusieurs options. Une première option consistait à passer au plus près de la Bruche, multipliant les franchissements du cours d'eau. L'option retenue consiste à passer au sud de la vallée, limitant le passage dans les zones à forts enjeux naturels.

Pistes cyclables

Les pistes cyclables sont évoquées et représentées à de nombreuses reprises dans le dossier de DUP, dans la vidéo et sur les autres supports. Le chapitre 3.2.1.2 - La VLIO offre une continuité cycliste (page 35) précise bien que des pistes et voies cyclables longent l'ensemble du linéaire; à l'exception du contournement de Holtzheim qui ne possède pas d'aménagement spécifique pour les cycles, car les cyclistes peuvent passer par la ZA de l'Abattoir et bénéficieront également d'une nouvelle piste dans l'extension de la ZA. Dans ce secteur, un projet de voie verte mené par la CUS devrait permettre aux cyclistes et piéton de rejoindre le carrefour VLIO / branche de Lingolsheim depuis le Fort Joffre,

par un itinéraire dédié. L'ensemble du linéaire cyclable est neuf, excepté le secteur du franchissement de l'A351, au Nord de la RN4. Les pistes cyclables, toutes bidirectionnelles, sont larges de 3 mètres. Une piste bidirectionnelle est prévue d'un seul côté de la VLIO sur les sections en rase campagne. Dans les sections urbaines de la VLIO, et au Nord du franchissement du Mulhbach des pistes sont prévues de chaque côté de la VLIO.

Les profils en travers (pages 39- 53), la carte des localisations des ouvrages (page 54), le plan général des travaux (page 64 et suivantes),... font également clairement apparaître les pistes cyclables.

BHNS de rocade
Le Bus à Haut Niveau de Service de rocade est évoqué dans le dossier à plusieurs reprises et la possibilité d'adosser une ligne de Bus à Haut Niveau de Service (BHNS) tout le long de la VLIO a été préservée.

Conçu initialement (dans les années 70) comme une rocade routière, le projet VLIO a su évoluer pour répondre à présent à de multiples objectifs primordiaux pour le développement urbain et économique de l'ouest de l'agglomération strasbourgeoise et constituer la « dorsale » de ce territoire et un élément essentiel du système de transport intermodal de ce territoire. Pour faciliter les échanges de périphérie à périphérie, un transport collectif (ligne de « rocade »), dont les caractéristiques précises restent à étudier par la CUS qui à terme reliera le nord de l'agglomération strasbourgeoise au sud, comme prévu au Schéma Directeur de Transports Collectifs 2025..

4.18 LETTRE N°18 - LINGOLSHEIM

Même si les seuils réglementaires ne sont pas dépassés pour le bruit, Monsieur le maire souhaite que des protections sonores soient quand même réalisées.

Conformément à la réglementation, le maître d'ouvrage ne prévoit pas la mise en place de protections phoniques là où les seuils ne sont pas dépassés. Toutefois, comme cela a pu être mis en œuvre sur d'autres projets, la commune peut décider et financer la mise en place d'un merlon végétalisés le long de la VLIO, sous réserve de sa faisabilité vis-à-vis notamment des zones inondables.

ANNEXES

SYNTHESE DES REPONSES AUX REMARQUES ID

Titre	Nom	Réponses
ID6	TOMASETTI	FAVORABLE
ID7	VANDENBORRE	*Test de fonctionnement du commissaire-enquêteur le 18 septembre 11h55*
ID8	JUNG	FAVORABLE
ID9	POTIER	FAVORABLE

		3.2.9 Coût de l'infrastructure délais et durée des travaux
ID10	RIZZUTO	3.3.1. Les impacts sur la circulation routière 3.3.2. Les impacts sur l'environnement sonore 3.3.3. Les effets de la pollution atmosphérique 1.3. Historique En 2013, le GCO n'était plus d'actualité. 3.3.1.5 Impact de la réalisation ou non du GCO
ID11	FORTIN	3.4.1 L'aménagement de l'arc ouest : la création de trois ZAC 3.2.7 La création de pistes cyclables
ID12	FURSTENBERGER	FAVORABLE
ID13	KNITTEL	3.2.1 Le dimensionnement de l'axe et limitation de vitesse
ID14	HABERBUSCH	3.1 Les raisons du phasage du programme 3.3.2. Les impacts sur l'environnement sonore
ID15	DALLARA	3.1 Les raisons du phasage du programme 1.2 L'utilité du projet : Les objectifs propres à la VLIO 3.2.9 Coût de l'infrastructure et durée des travaux
ID16	COUSINARD	3.1 Les raisons du phasage du programme 3.3.1. Les impacts sur la circulation routière
ID17	CROZET	3.3.2. Les impacts sur l'environnement sonore 3.2.5 L'échangeur sur l'A351 3.4.2 Les développement des transports en commun dans l'ouest strasbourgeois
ID18	STORRER	3.3.2. Les impacts sur l'environnement sonore 3.3.5 Les impacts sur l'activité agricole et le paysage de la vallée de la Bruche
ID19	LEMARTELEUR	3.3.1. Les impacts sur la circulation routière 3.1.4 Pourquoi ne pas réaliser la VLIO globale? 3.2.8 La circulation des poids-lourds et convois exceptionnels
ID20	SCHMITT	3.3.1. Les impacts sur la circulation routière 3.1.3.1 Les incertitudes et les études à mener sur la section Nord 3.1.4 Pourquoi ne pas réaliser une VLIO globale ?
ID21	SCHAETZEL	3.1 Les raisons du phasage du programme 3.3.1. Les impacts sur la circulation routière 3.3.1.5 Impact de la réalisation ou non du GCO
ID22	WAECHTER	3.1.4 Pourquoi ne pas réaliser une VLIO globale ? 3.3.1. Les impacts sur la circulation routière 3.4.2 Les développement des transports en commun dans l'ouest strasbourgeois

ID23	ROUBERT	3.3.4.1 Un tracé de moindre impact 3.3.1.2 La prise en compte du développement urbain
ID24	ZIMMERMANN	3.1 Les raisons du phasage du programme 3.3.1. Les impacts sur la circulation routière 3.1.3.1 Les incertitudes et les études à mener sur la section Nord
ID25	BAYLION	3.1 Les raisons du phasage du programme 3.2.7 La création de pistes cyclables 3.3.1. Les impacts sur la circulation routière 3.2.3 L'aménagement des carrefours en milieu urbain
ID26	KERN	3.1 Les raisons du phasage du programme 3.3.1. Les impacts sur la circulation routière 3.3.1.4 Evaluation sur les trafics avec la mise en place de la VLIO Sud 3.2.7 La création de pistes cyclables 3.2.8 La circulation des poids-lourds et convois exceptionnels 3.4.2 Les développement des transports en commun dans l'ouest strasbourgeois 3.4.2.1 Le développement des TC sur le territoire communautaire
ID27	DUQUESNE	3.1 Les raisons du phasage du programme 3.1.4 Pourquoi ne pas réaliser une VLIO globale ? 3.3 Les impacts sur le cadre de vie des habitants des communes concernées par le projet.
ID28	ECK	1.1 Rappel du contexte et des objectifs du programme de la VLIO 1.2 L'utilité du projet : Les objectifs propres à la VLIO 3.3.1 Les impacts sur la circulation routière 3.2.8 La circulation des poids-lourds et convois exceptionnels 3.4.1 L'aménagement de l'arc ouest : la création de trois ZAC
ID29	ROUILLON	3.1 Les raisons du phasage du programme 3.1.4 Pourquoi ne pas réaliser une VLIO globale ?
ID30	AIGLE	3.1 Les raisons du phasage du programme 3.3.1 Les impacts sur la circulation routière
ID31	HAGENSTEIN	3.1 Les raisons du phasage du programme 3.1.4 Pourquoi ne pas réaliser une VLIO globale ? 3.3.2 Les impacts sur l'environnement sonore 3.3.3 Les impacts sur la qualité de l'air 3.1 Les raisons du phasage du programme La proposition de faire la VLIO en partie souterraine n'est réglementairement pas réalisable, ni pour traverser le champ de captage d'eau potable, ni pour rétablir le trafic avec la RD41.
ID32	SCHANN	3.1 Les raisons du phasage du programme 3.3.1. Les impacts sur la circulation routière

ID33	GENG	3.1 Les raisons du phasage du programme 3.4.2 Les développement des transports en commun dans l'ouest strasbourgeois
ID34	DIEBOLT	3.1 Les raisons du phasage du programme 3.1.3 La réalisation de la section Nord 3.1.4 Pourquoi ne pas réaliser une VLIO globale ?
ID35	GONZALEZ	3.1 Les raisons du phasage du programme 3.3.1. Les impacts sur la circulation routière 3.3.1.4 Evaluation sur les trafics avec la mise en place de la VLIO Sud
ID36	ZAEHRINGER	3.1 Les raisons du phasage du programme
ID37	GOEPP-KLEISER	3.1 Les raisons du phasage du programme
ID38	SCHANN	3.1 Les raisons du phasage du programme 3.3.1. Les impacts sur la circulation routière 3.3.1.4 Evaluation sur les trafics avec la mise en place de la VLIO Sud 3.2.9 Coût de l'infrastructure délais et durée des travaux
ID39	SCHANN	Idem ID 38 (deux fois la même remarque)
ID40	MATHIEU	3.1 Les raisons du phasage du programme
ID41	ROULLET	3.1 Les raisons du phasage du programme 3.3.1. Les impacts sur la circulation routière
ID42	GRAFF	Association Foncière d'Holtzheim et Responsable local FDSEA 3.2 Les données techniques relatives au tracé retenu 3.3.4.1 Un tracé de moindre impact 3.3.4.3 Les mesures mises en place pour compenser l'impact de la création de la VLIO 3.3.6 Les impacts sur le foncier et les modalités d'indemnisation
ID43	BRUN	3.1 Les raisons du phasage du programme 3.3.1. Les impacts sur la circulation routière 3.3.2. Les impacts sur l'environnement sonore
ID44	WELSCH	3.3.1. Les impacts sur la circulation routière
ID45	BOURLARD	Ne nécessite pas de réponse.
ID46	RUELLE	3.1 Les raisons du phasage du programme 3.1.4 Pourquoi ne pas réaliser une VLIO globale ? 3.3.1. Les impacts sur la circulation routière
ID47	FAVRE	3.1 Les raisons du phasage du programme 3.3.1. Les impacts sur la circulation routière 3.3.2 Les impacts sur l'environnement sonore

		3.3.3 Les impacts sur la qualité de l'air
ID48	LELOUP	3.1 Les raisons du phasage du programme 3.3.1. Les impacts sur la circulation routière 3.3.2.5 Les inquiétudes exprimées par les riverains 3.3.1.5 Impact de la réalisation ou non du GCO
ID49	JACOB	3.2.9 Coût de l'infrastructure, délais et durée des travaux 3.3 Les impacts sur la circulation routière 3.2.7 La création de pistes cyclables 3.3.2.4 La mise en place de protections sonores 3.4 Les questions relatives aux projets portes par la CUS 3.3.2.5 Les inquiétudes exprimées par les riverains 3.2.4 Des carrefours giratoires
ID50	BORDONNE	3.1 Les raisons du phasage du programme 3.3.1. Les impacts sur la circulation routière
ID51	WANNER	3.1 Les raisons du phasage du programme
ID52	VALANT	3.1 Les raisons du phasage du programme
ID53	GIRAUD	3.1 Les raisons du phasage du programme 3.3.1. Les impacts sur la circulation routière
ID54	ABGRALL	3.1 Les raisons du phasage du programme 3.3.1. Les impacts sur la circulation routière
ID55	LOTZ	3.1 Les raisons du phasage du programme 3.3.1. Les impacts sur la circulation routière
ID56	KETTERER	3.2.1 Le dimensionnement de l'axe et limitation de vitesse. 3.1 Les raisons du phasage du programme
ID57	WAGNER	FAVORABLE
ID58	CHEVALLIER	3.1 Les raisons du phasage du programme
ID59	STENGEL	3.1 Les raisons du phasage du programme 3.4 Les questions relatives aux projets portés par la CUS
ID60	FLOUREUX	3.3.1. Les impacts sur la circulation routière

ID61	HILAIRE	Favorable avec réserves 3.2.8 La circulation des poids-lourds et convois exceptionnels 3.3.2 Les impacts sur l'environnement sonore 3.2.5 L'échangeur sur l'A351 3.4.2 Les développement des transports en commun dans l'ouest strasbourgeois 3.3.1. Les impacts sur la circulation routière 3.4.2 Les développement des transports en commun dans l'ouest strasbourgeois 3.2.9 Coût de l'infrastructure, délais et durée des travaux 3.4.1 L'aménagement de l'arc ouest : la création de trois ZAC 3.2.2L'accès à la VLIO 3.2.7 La création de pistes cyclables
ID62	CROZET, LUTZ, JACOB, MATTHIEU	FAVORABLE à la construction de la VLIO sous réserve 3.2.8 La circulation des poids-lourds et convois exceptionnels 3.3.4.1 Un tracé de moindre impact 3.3.2.5 Les inquiétudes exprimées par les riverains 3.3.2 Les impacts sur l'environnement sonore 3.2.5 Le passage de 2x1 à 2x2 3.3.1. Les impacts sur la circulation routière 3.4.2 Compatibilité avec les projets TC : Le développement des transports en commun dans l'ouest strasbourgeois 3.4.2 Les développement des transports en commun dans l'ouest strasbourgeois 3.2.9 Coût de l'infrastructure, délais et durée des travaux 3.4.1 L'aménagement de l'arc ouest : la création de trois ZAC
ID63	WEBER	3.5.3 VLIO et COW
ID64	TAGLANG	2.1.1 Une enquête publique organisée dans les communes directement concernées par le projet 2.1.2 L'accès à l'information 3.3.1.1 L'élaboration d'un modèle de trafic : méthodologie employée 1.1 Rappel du contexte et des objectifs du programme de la VLIO 1.2 L'utilité du projet : Les objectifs propres à la VLIO 3.3.1.2 Analyse de la situation actuelle 3.3.1.4 Evaluation sur les trafics avec la mise en place de la VLIO Sud 3.3.1.5 Impact de la réalisation ou non du GCO 3.4.2.1 Le développement des TC sur le territoire communautaire 3.2.6.2 La prise en compte des projets dans le fonctionnement de l'échangeur 3.1.1 Rappel : deux phases fonctionnelles et indépendantes 3.2.9 Coût de l'infrastructure, délais et durée des travaux

		3.3.1. Les impacts sur la circulation routière 3.1 Les raisons du phasage du programme 3.5.1 La création de l'eurometropole.
ID65	GRAFF	3.1 Les raisons du phasage du programme
ID66	EHRHART	3.1 Les raisons du phasage du programme
ID67	SCHULER	3.3.4.5 La VLIO et la zone inondable 3.3.4.4 Un aménagement spécifique pour compenser l'impact de la VLIO sur les zones humides : le complexe de mares 3.3.6 Les impacts sur le foncier et les modalités d'indemnisation
ID68	ZIMMERLIN	3.3.1. Les impacts sur la circulation routière
ID69	UNTEREINER	3.1 Les raisons du phasage du programme 3.3.1. Les impacts sur la circulation routière
ID70	SODOMA	3.1 Les raisons du phasage du programme 3.2.7 La création de pistes cyclables 3.3.6 Les impacts sur le foncier et les modalités d'indemnisation 3.3.3 Les impacts sur la qualité de l'air 3.2.3 L'aménagement des carrefours en milieu urbain
ID71	IMBS	3.3.6 Les impacts sur le foncier et les modalités d'indemnisation
ID72	CAILLON	3.1 Les raisons du phasage du programme 3.3.1. Les impacts sur la circulation routière
ID73	MASSON	3.1 Les raisons du phasage du programme 3.3.1. Les impacts sur la circulation routière 3.5.1 La création de l'eurometropole. 3.2.9 Coût de l'infrastructure, délais et durée des travaux 3.4.2 Compatibilité avec les projets TC : Le développement des transports en commun dans l'ouest strasbourgeois 3.2.8 La circulation des poids-lourds et convois exceptionnels
ID74	STEIMER	1.3 Historique de l'opération : les étapes de l'élaboration du programme et du projet 3.2.7 La création de pistes cyclables
ID75	DUSCH	1.3 Historique de l'opération : les étapes de l'élaboration du programme et du projet 3.3.2 Les impacts sur l'environnement sonore 3.5.2 Organisation d'une réunion publique sur la VLIO

ID76	SCHIR	3.3.2 Les impacts sur l'environnement sonore
ID77	STEIMER	3.2.7 La création de pistes cyclables 3.4.2 Compatibilité avec les projets TC : Le développement des transports en commun dans l'ouest strasbourgeois
ID78	FERBER	3.3.2 Les impacts sur l'environnement sonore 3.3.3 Les impacts sur la qualité de l'air
ID79	JOUHAUD	3.1 Les raisons du phasage du programme 3.2.7 La création de pistes cyclables 3.3.1. Les impacts sur la circulation routière
ID80	SEGUINAUD	3.1 Les raisons du phasage du programme 3.3.1. Les impacts sur la circulation routière
ID81	MAURER	3.3.1. Les impacts sur la circulation routière 3.5.1 La création de l'eurometropole. 3.2.9 Coût de l'infrastructure, délais et durée des travaux
ID82	MAURER	idem ID 81 Deux fois la même remarque
ID83	LOTZ 01:06 18/10/14	Arrivée hors délais 3.1 Les raisons du phasage du programme 3.3.1. Les impacts sur la circulation routière
ID84	BOURNEUF 10:36 18/10/14	Arrivée hors délais 3.1 Les raisons du phasage du programme 3.3.1. Les impacts sur la circulation routière

Réponses au registre de LINGOLSHEIM

N° de la remarque	Nom	Réponse
Lingo N°1	Annick et Jean Michel COSTERE	3.3.2 Les impacts sur l'environnement sonore 3.3.2.5 Les inquiétudes exprimées par les riverains
Lingo N°2	Aloyse CROMER	3.3.2 Les impacts sur l'environnement sonore demande des enrobés moins bruyants
Lingo N°3	Raymond EHRHARD	3.3.2 Les impacts sur l'environnement sonore
Lingo N°4	Dominique STORRER	3.3.2 Les impacts sur l'environnement sonore 3.3.2.5 Les inquiétudes exprimées par les riverains
Lingo N°5	Cécile CLOIREC	FAVORABLE
Lingo N°6	Jean OSTER	3.3.2 Les impacts sur l'environnement sonore 3.2.8 La circulation des poids-lourds et convois exceptionnels 3.3.2.5 Les inquiétudes exprimées par les riverains
Lingo N°7	« Avec vous passionnément » Groupe municipal d'Ober	3.1 Les raisons du phasage du programme 3.1.2. Pourquoi d'abord réaliser VLIO sud ? 1.3 Historique de l'opération : les étapes de l'élaboration du programme et du projet 3.4.2 compatibilité avec les projets TC : Le développement des transports en commun dans l'ouest strasbourgeois
Lingo N°8	Jean KELLER Virginie MOTA Jean EHRHART Valérie SCHNEIDER Nicolas PHLIPPOTEAU"	3.3.2 Les impacts sur l'environnement sonore 3.3.2.5 Les inquiétudes exprimées par les riverains
Lingo N°9	Jean-Pierre PFOTZER	FAVORABLE
-	Jean RUBLE	Observation voir mail 17 octobre Laurent FISCHER (FDSEA)
Lingo N°10	Laurent FISCHER	3.3.2 Les impacts sur l'environnement sonore
Lingo N°11	René THOMAS	3.3.2 Les impacts sur l'environnement sonore 3.2.1 Le dimensionnement de l'axe et limitation de vitesse 3.3.2.5 Les inquiétudes exprimées par les riverains
Lingo N°12	Maria PIA FRECHARD	Observation voir ID14
Lingo N°13	Bernard HABERBUSCH	Entièrement opposé au projet

Lingo N°14	Jean-Paul SCHOTT	3.3.2 Les impacts sur l'environnement sonore 3.3.4.3 Les mesures mises en place pour compenser l'impact de la création de la VLIO 3.3.4.4 La VLIO et la zone inondable
Lingo N°15	Jean-Pierre Martine BUCHMANN	3.3.1. Les impacts sur la circulation routière 3.3.2. Les impacts sur l'environnement sonore 3.3.3. Les effets de la pollution atmosphérique
Lingo N°16	Marie-Thérèse LANZ	3.4.2 compatibilité avec les projets TC : Le développement des transports en commun dans l'ouest strasbourgeois
Lingo N°17	Fernand ADES	3.3.2 Les impacts sur l'environnement sonore 3.2.9 Coût de l'infrastructure et durée des travaux 3.5.2 Organisation d'une réunion publique sur la VLIO

Réponses au registre de HOLTZHEIM

N° de la remarque	Nom	Réponses
Holt N°1	Denis JUNG	3.1 Les raisons du phasage du programme 3.3.1. Les impacts sur la circulation routière 3.2.3 L'aménagement des carrefours en milieu urbain 3.4.2 Compatibilité avec les projets TC : Le développement des transports en commun dans l'ouest strasbourgeois 3.2.4 Des carrefours giratoires 3.3.2 Les impacts sur l'environnement sonore 3.2.7 La création de pistes cyclables
Holt N°2	Jules LOYANCE	Chasseur Fragmentation des espaces voir courrier Alsace Nature
-	Jean HUMANN	lettre de la Mairie d'Entzheim remis au CE
-	Avec vous passionnément Groupe municipal d'Ober	3.1 Les raisons du phasage du programme 3.1.2. Pourquoi d'abord réaliser VLIO sud ? 1.3 Historique de l'opération : les étapes de l'élaboration du programme et du projet 3.4.2 compatibilité avec les projets TC : Le développement des transports en commun dans l'ouest strasbourgeois
Holt N°3	Jean KELLER Virginie MOTA Jean EHRHART Valérie SCHNEIDER Nicolas PHLIPPOTEAU"	FAVORABLE
Holt N°4	Serge MYKITA	FAVORABLE

Réponses au registre de WOLFISHEIM

N° de la remarque	Nom	Réponses
Wolf N°1	G. SCHMITT	FAVORABLE
Wolf N°2	Signature illisible	FAVORABLE
Wolf N°3	Signature illisible	FAVORABLE
Wolf N°4	R. JAEGER et M. HOFFMANN	3.3.2 Les impacts sur l'environnement sonore 3.3.3 Les impacts sur la qualité de l'air 3.2.8 La circulation des poids-lourds et convois exceptionnels 3.3.2.5 Les inquiétudes exprimées par les riverains
Wolf N°5	Famille COCKENPOT	FAVORABLE
Wolf N°6	Fabien GRIES	3.3.2 Les impacts sur l'environnement sonore 3.3.3 Les impacts sur la qualité de l'air 3.2.1 Le dimensionnement de l'axe et limitation de vitesse
Wolf N°7	Signature illisible	FAVORABLE
Wolf N°8	Signature illisible	FAVORABLE
Wolf N°9	Signature illisible	3.2.1 Le dimensionnement de l'axe et limitation de vitesse
Wolf N°10	Signature illisible	3.4.1 L'aménagement de l'arc ouest : la création de trois ZAC 3.2.2 L'accès à la VLIO
Wolf N°11	Signature illisible	FAVORABLE
Wolf N°12	Famille ALBERT	3.3.2 Les impacts sur l'environnement sonore 3.2.1.2 La création d'un boulevard urbain en section urbaine
Wolf N°13	Jean-Marie OTTMANN Même remarque que ECKB N°8	3.3.1.5 Impact de la réalisation ou non du GCO 3.3.1.6 VLIO, voie de délestage de l'A35 / ou du GCO en cas de non réalisation ? 3.4.2 Compatibilité avec les projets TC : Le développement des transports en commun dans l'ouest strasbourgeois 3.1 Les raisons du phasage du programme 3.2.3. L'aménagement des carrefours

Wolf N°14	Mohamed MEDJMADJ	2.1.1 Une enquête publique organisée dans les communes directement concernées par le projet (aucune obligation sur Oberhausbergen) 3.5.2 Organisation d'une réunion publique sur la VLIO
Wolf N°15	Famille GRON	3.4.2 Compatibilité avec les projets TC : Le développement des transports en commun dans l'ouest strasbourgeois 3.4.1 L'aménagement de l'arc ouest : la création de trois ZAC
Wolf N°16	Pierre HAAS	1.3 Historique de l'opération : les étapes de l'élaboration du programme et du projet 3.2.6 L'échangeur sur l'A351 15 3.2 Les données techniques relatives au tracé retenu 3.2.6 L'échangeur sur l'A351 3.3.2.4 La mise en place de protections sonores 3.3.1.1 L'élaboration d'un modèle de trafic : méthodologie employée 3.4.2 Compatibilité avec les projets TC : Le développement des transports en commun dans l'ouest strasbourgeois 3.5.2 Organisation d'une réunion publique sur la VLIO
Wolf N°17	Jean-Pierre REINBOLT	FAVORABLE
Wolf N°18	Pierre RUBLE	FAVORABLE
Wolf N°19	Marie-Laure DENEKEN	1.2 L'utilité du projet : Les objectifs propres à la VLIO 3.3.1 Les impacts sur la circulation routière 3.3.1.6 VLIO, voie de délestage de l'A35 / ou du GCO en cas de non réalisation ? 3.2.8 La circulation des poids-lourds et convois exceptionnels 1.3.1.1 L'évolution du contexte réglementaire
Wolf N°20	Gérard SCHRODI	FAVORABLE 3.2.6 L'échangeur sur l'A351
Wolf N°21	Avec vous passionnément Groupe municipal Jean KELLER Virginie MOTA Jean EHRHART Valérie SCHNEIDER Nicolas PHLIPPOTEAU"d'Ober	3.1 Les raisons du phasage du programme 3.1.2.Pourquoi d'abord réaliser VLIO sud ? 1.3 Historique de l'opération : les étapes de l'élaboration du programme et du projet 3.4.2 Compatibilité avec les projets TC : Le développement des transports en commun dans l'ouest strasbourgeois

Wolf N°22	M. et Mme BRUCKMANN	3.2.8 La circulation des poids-lourds et convois exceptionnels 3.2.1.2 La création d'un boulevard urbain en section urbaine 3.2.2 L'accès à la VLIO 3.3.2 Les impacts sur l'environnement sonore
Wolf N°23	Le Maire de Wolfisheim	FAVORABLE 3.3.2 Les impacts sur l'environnement sonore
Wolf N°24	Association Arbres	3.6.6 Lettre n°6 --Arbres
Wolf N°25	Jean-Marc HIETTER	3.1 Les raisons du phasage du programme 3.5.2 Organisation d'une réunion publique sur la VLIO 2.1. Le déroulement de l'enquête publique
Wolf N°26	Robert LOBSTEIN	3.3.2 Les impacts sur l'environnement sonore 3.3.1. Les impacts sur la qualité de l'air 3.4.2 Compatibilité avec les projets TC : Le développement des transports en commun dans l'ouest strasbourgeois
Wolf N°27	Christine et Philippe MULLER	3.3.2 Les impacts sur l'environnement sonore 3.2.1 Le dimensionnement de l'axe et limitation de vitesse analyse des impacts des variantes sur le milieu naturel 3.3.1 Les impacts sur la circulation routière 3.2.2. L'accès à la VLIO 3.3.4. Les impacts du projet sur l'environnement
Wolf N°28	Odile MATHIEU	3.2.8 La circulation des poids-lourds et convois exceptionnels 3.4.2 Compatibilité avec les projets TC : Le développement des transports en commun dans l'ouest strasbourgeois 3.2. Les données techniques relatives au tracé retenu 3.2.5. Le passage de 2x1 à 2x2

Réponses au registre d'ECKBOLSHEIM

N° de la remarque	Nom	REPONSES
ECKB N°1	Alfred MUNCH	3.3.2 Les impacts sur l'environnement sonore
ECKB N°2	G. JOST WEBER	FAVORABLE
	Elisabeth METZ	FAVORABLE
ECKB N°3	WEBER	FAVORABLE
ECKB N°4	R. JAEGER	3.2.3 L'aménagement des carrefours en milieu urbain
ECKB N°5	Rémy HUCK	3.3.2 Les impacts sur l'environnement sonore
ECKB N°6	Signature illisible	FAVORABLE
ECKB N°7	Signature illisible	3.3.5 Les impacts sur l'activité agricole et le paysage de la vallée de la Bruche 3.4.1 L'aménagement de l'arc ouest : la création de trois ZAC
ECKB N°8	Jean-Marie OTTMANN Même remarque que Wolf N°13	3.3.1.5 Impact de la réalisation ou non du GCO 3.3.1.6 VLIO, voie de délestage de l'A35 / ou du GCO en cas de non réalisation ? 3.4.2 Compatibilité avec les projets TC : Le développement des transports en commun dans l'ouest strasbourgeois 3.1 Les raisons du phasage du programme 3.2.3.L'aménagement des carrefours
ECKB N°9	Signature illisible	3.1 Les raisons du phasage du programme
ECKB N°10	Philippe MANCHESSON	FAVORABLE
ECKB N°11	A. SIEGRIST	3.3.1.5 Impact de la réalisation ou non du GCO 3.1 Les raisons du phasage du programme 3.3.4.2 Les impacts sur les espèces protégées
ECKB N°12	JM SCHMIDT	3.1.3 La réalisation de la section Nord III.2.2 L'accès à la VLIO
ECKB N°13	Era SODOMORA	3.3.1.5 Impact de la réalisation ou non du GCO 3.1 Les raisons du phasage du programme 3.3.4.2 Les impacts sur les espèces protégées
ECKB N°14	F. STENGEL	3.4.1 L'aménagement de l'arc ouest : la création de trois ZAC
ECKB N°15	BREZILLON	demande RDV. 3.5.4 Demande de M. BREZILLON

		3.4.1 L'aménagement de l'arc ouest : la création de trois ZAC
ECKB N°16	Patrick FINTZ	3.2.2 L'accès à la VLIO
ECKB N°17	Manuel PFISTER	3.6.13 Lettre n°13 de M. PFISTER
ECKB N°18	SCHEUER	3.6.13 Lettre n°13 de M. PFISTER
ECKB N°19	Jeanne SCHEUER KLEIN	3.6.13 Lettre n°13 de M. PFISTER
ECKB N°20	Hubert BOSCH	3.6.13 Lettre n°13 de M. PFISTER 3.3.6 Les impacts sur le foncier et les modalités d'indemnisation
ECKB N°21	M. TH. GRAFF Jeanne HAUSS Lucie STOEFFLER née GRAFF	3.3.6 Les impacts sur le foncier et les modalités d'indemnisation
-	Dépôt courrier de la Société Alsacienne d'Entomologie	Dépôt courrier de la Société Alsacienne d'Entomologie
idem Wolf N°21	Avec vous passionnément Groupe municipal d'Ober Jean KELLER Virginie MOTA Jean EHRHART Valérie SCHNEIDER Nicolas PHLIPPOTEAU	3.1 Les raisons du phasage du programme 3.1.2. Pourquoi d'abord réaliser VLIO sud ? 1.3 Historique de l'opération : les étapes de l'élaboration du programme et du projet 3.4.2 Compatibilité avec les projets TC : Le développement des transports en commun dans l'ouest strasbourgeois
ECKB N°22	Eric RUMPLER	3.3.4 Les impacts du projet sur l'environnement 3.4.1 L'aménagement de l'arc ouest : la création de trois ZAC
ECKB N°23	Yolande SCHOETTEL	1.1 Rappel du contexte et des objectifs du programme de la VLIO 3.2.2 L'accès à la VLIO 3.3.4.2 Les impacts sur les espèces protégées 3.3.2 Les impacts sur l'environnement sonore 3.6.13 Lettre n°13 de M. PFISTER 3.4.1 L'aménagement de l'arc ouest : la création de trois ZAC
-	Dépôts courrier de la maire d'Oberhausbergen	3.6.16 Lettre N°16-Courrier de la Ville D'Oberhausbergen du 17 octobre 2014
ECKB N°24	Jean-Louis MULLER	La demande de mise en place de plantes mellifères en abord de la VLIO peut être étudiée.
ECKB N°25	Mairie d'Eckbolsheim	FAVORABLE

Réponses aux MAILS et FORMULAIRES

Arrivée	NOM	Réponses
2014-09-21	GRADT	3.3.2 Les impacts sur l'environnement sonore 3.3.3 Les impacts sur la qualité de l'air 3.2.3. L'aménagement des carrefours 3.3.4.1 Un tracé de moindre impact
2014-10-10	HILAIRE Asso. WPA	3.6.8 Lettre n°8-WPA
2014-10-11	FUCHS	3.1 Les raisons du phasage du programme 3.3.1 Les impacts sur la circulation routière 3.3.3 Les impacts sur la qualité de l'air
2014-10-11	BARTHELEMY	3.2.7 La création de pistes cyclables 3.4.2 Compatibilité avec les projets TC : Le développement des transports en commun dans l'ouest strasbourgeois 3.3.1 Les impacts sur la circulation routière
2014-10-17	WELSCH	3.1 Les raisons du phasage du programme 3.3.1 Les impacts sur la circulation routière 3.3.3 Les impacts sur la qualité de l'air 3.4.2 Compatibilité avec les projets TC : Le développement des transports en commun dans l'ouest strasbourgeois 3.3.5 Les impacts sur l'activité agricole et la paysage de la vallée de la Bruche 3.3.4 Les impacts du projet sur l'environnement 3.3.2 Les impacts sur l'environnement sonore
2014-10-17	FREESS	FAVORABLE. 3.3.1 Les impacts sur la circulation routière 3.2.3 L'aménagement des carrefours en milieu urbain
	GOETZ	3.4 Les questions relatives aux projets portes par la CUS 3.4.1 L'aménagement de l'arc ouest : la création de trois ZAC 3.4.2 Compatibilité avec les projets TC : Le développement des transports en commun dans l'ouest strasbourgeois 3.3.1 Les impacts sur la circulation routière 3.3.3 Les impacts sur la qualité de l'air 3.1 Les raisons du phasage du programme
2014-10-17	FISCHER	FAVORABLE 3.3.5 Les impacts sur l'activité agricole et la paysage de la vallée de la Bruche 3.3.4.5 La VLIO et la zone inondable 3.2.7 La création de pistes cyclables

PIECE JOINTE n° 15

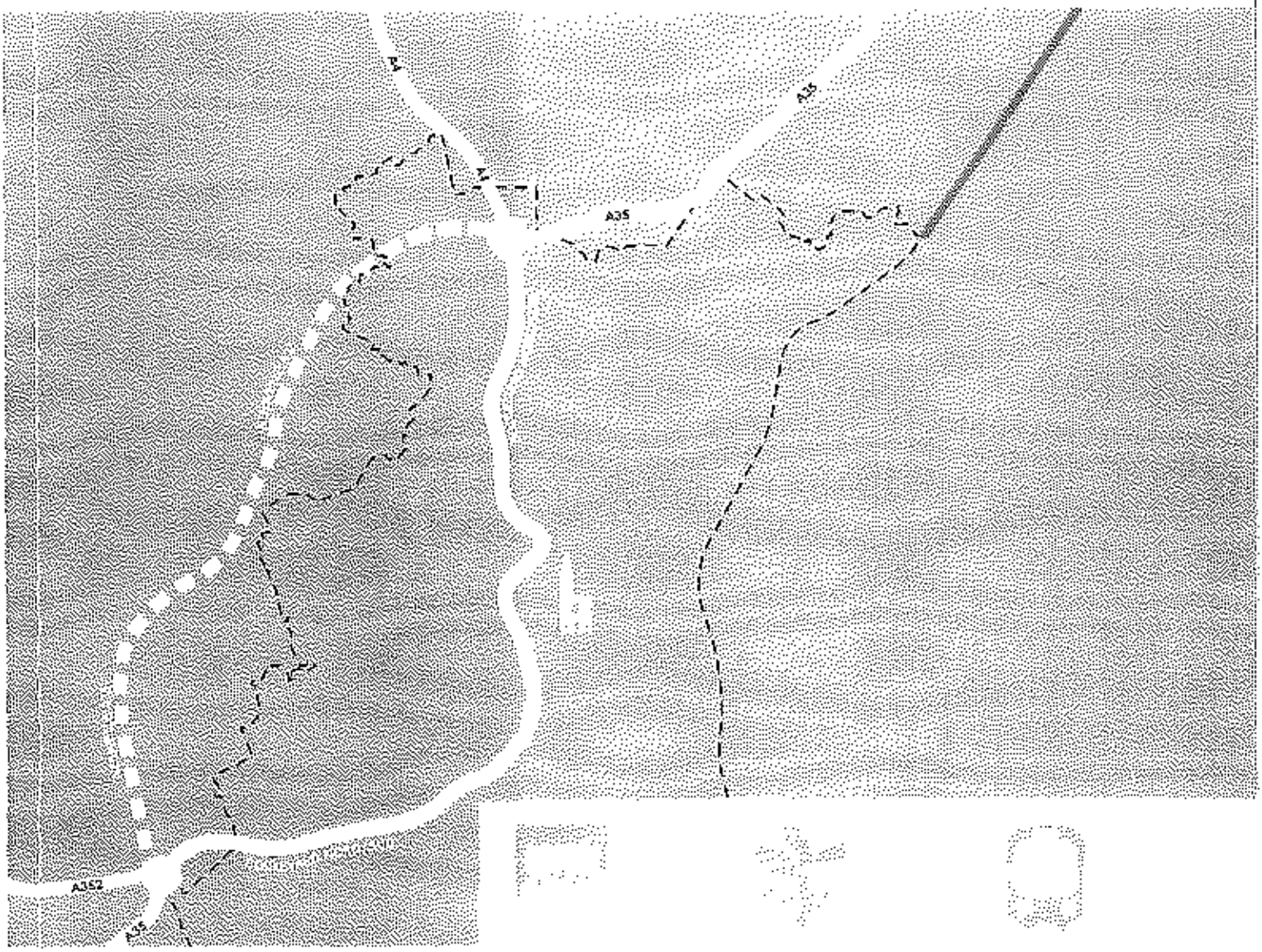
DOCUMENT

NOUVELLE DONNE

NOUVELLE MOBILITE

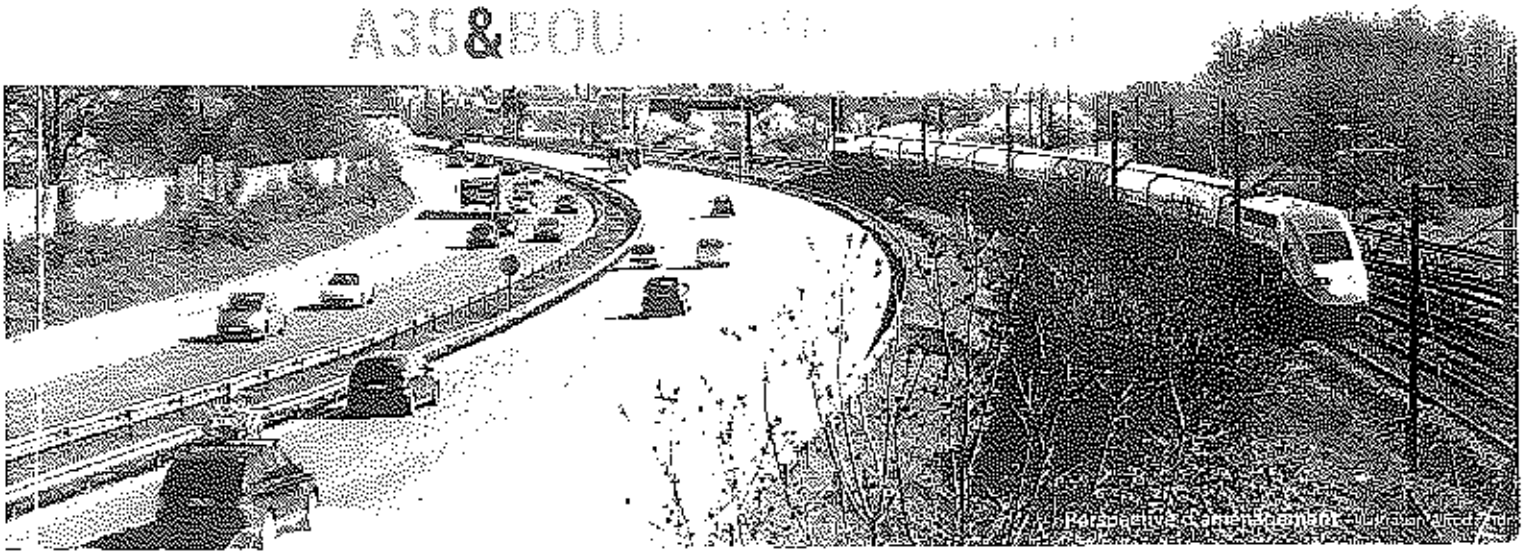
ET

COPIL du 25 janvier 2013



NOUVELLE DONNE
NOUVELLE MOBILITÉ

A35&BOU



INVESTISSEMENTS
CUS DEPUIS 1990

La CUS investit massivement dans l'amélioration de son accessibilité depuis 20 ans. Le développement du réseau de tram est évidemment majeur (1 338 M€ réalisés, 388 M€ d'ici 2020, soit 1 726 M€ au total), mais la CUS investit aussi très fortement dans les réseaux de voirie, tant en réaménagements qu'en créations, comme en attestent les 675 M€ investis en 20 ans.
Au total, la CUS a investi 2 400 M€ en 20 ans pour les déplacements.

✔ Projets de voirie sous autres maîtrises d'ouvrage

Maîtrise d'Ouvrage État
Rocade Sud 2ème phase : 60 M€
TSPO : 30 M€

Maîtrise d'Ouvrage CGE
TSPO : 40 M€
VLIO : 40 M€
RD1083 : 30 M€ à minima

CONSEIL GÉNÉRAL
Bas-Rhin

VOIE DE LIAISON INTERCOMMUNALE OUEST

V.L.I.O.

Date : 28/01/2013
Non Validé
Auteur : EB/AH
Validateur : M. Gerlinger

Compte-rendu du Comité de Pilotage du 25 janvier 2013

PARTICIPANTS	Présents	Excusés
Guy-Dominique KENNEL Président du conseil général du Bas-Rhin	X	
Jacques BIGOT Président de la Communauté Urbaine de Strasbourg	X	
Roland RIES Sénateur - Maire de Strasbourg		X
Yves BUR Député – Maire de Lingolsheim		X
Frédéric SPRENG Maire Adjoint de Lingolsheim	X	
Alfred BECKER Vice-Président du Conseil Général, en charge du Pôle Aménagement du Territoire	X	
André KLEIN-MOSSER Vice-Président du Conseil Général - Maire de Bischheim		X
Sébastien ZAEGEL Vice-Président du Conseil Général		X
Claude FROEHLY Conseiller Général ILLKIRCH		X
André LOBSTEIN Conseiller général - maire d'Eckbolsheim	X	
Raphaël NISAND Conseiller général - Maire de Schiltigheim	X	
Serge OEHLER Conseiller Général STRASBOURG 6	X	
Eric AMIET Maire de Wolfisheim	X	
Murielle FABRE DGS de Wolfisheim	X	
Jean-Richard DIEBOLT Maire d'Oberhausbergen	X	
Bernard EGLES Maire de Mittelhausbergen	X	
Eddie ERB Maire d'Oberschaeffolsheim	X	
Jean-Luc HERZOG Maire de Niederhausbergen	X	
Jean HUMANN Maire d'Entzheim	X	
André STOEFFLER Maire de la commune de Holtzheim	X	
Emmanuel ROUEDE Communauté Urbaine de Strasbourg, Directeur général Adjoint	X	
Bruno JANSEM Communauté Urbaine de Strasbourg, Directeur des Transports	X	
Pierre GEY Département, Directeur général des services	X	
Martial GERLINGER Département, DGA du Pôle Aménagement du Territoire	X	
Marie Agnès BELARD Département, Directrice de cabinet	X	
Julien GUG Département, Cabinet du Président	X	
Sabine GORKIEWICZ Département, DDG CUS	X	
Stella STAUB Département RUTAT Molsheim (pl)	X	
Alain HOUSSEMENNE Département, Chef du Service des Grands Projets d'Infrastructures	X	
Emmanuel BELOT Département, SGPI Chef du BET1	X	
Julie BOCEREAN Département, SGPI – BET1 - Chef de projet VLIO	X	

Objet de la réunion

Ce comité de pilotage (COPIL) a pour objet de présenter les résultats des études de trafic du dossier VLIO conformément aux engagements pris lors du dernier COPIL du 03/09/2012.

Introduction du Président du Conseil Général

Guy-Dominique KENNEL remercie les élus de leur présence. Il redit une nouvelle fois toute sa détermination à voir se réaliser cette voie de liaison, en dépit des déclarations ou procès d'intention de certains esprits mal intentionnés. Il annonce le sommaire de la réunion et donne la parole à Alain HOUSSEMENNE pour la présentation des résultats des études de trafic suite à la décision d'abandon de la procédure du GCO.

Rappel des décisions prises lors du dernier COPIL.

M. HOUSSEMENNE rappelle les décisions du dernier COPIL (03/09/12) :
- l'abandon de la procédure de concession du GCO nécessite de reprendre le dossier de DUP VLIO et la reprise des études pour connaitre l'impact du trafic sur la VLIO et l'A35.
- la conclusion d'une DUP unique est la solution qui s'avère être la plus pertinente compte tenu de la proximité des DUP (puits de captage de Plobsheim et VLIO).

Il présente ensuite le diaporama synthétisant les études récentes (document joint au présent compte-rendu) dont les principales conclusions sont :
- sans le GCO, la VLIO supportera un trafic supplémentaire de 10% (soit environ 2 000v/j) et l'autoroute A35 un trafic supplémentaire de l'ordre de 15%
- la VLIO remplira toujours bien son rôle de délestage des cœurs de villages et il n'est pas nécessaire de revoir ses caractéristiques ; le dossier de DUP est néanmoins à reprendre avec ces éléments.
- le retard constaté sur la procédure de captage de Plobsheim conduit à un décalage du planning de la VLIO complète de l'ordre de 6 mois.

Suite à cette présentation, le Président Guy-Dominique KENNEL sollicite l'avis des élus.

Echanges suite à la présentation.

André LOBSTEIN précise qu'il ne peut plus rien faire sur Eckbolsheim en tant que maire. A titre d'exemple, il explique que les entreprises voulant se développer partent, le foncier disponible étant bloqué par les incertitudes VLIO et le Préfet veut taxer la commune puisqu'elle ne respecte pas les dispositions de la loi SRU.
Il se fait le porte-parole de son conseil municipal et demande l'engagement rapide de la procédure DUP pour la réalisation de la VLIO sud.

Sur l'autre tranche, des travaux sont encore nécessaires pour affiner les différents projets, mais la CUS a avancé sur les ZAC.

André LOBSTEIN comprend l'inquiétude des maires du Nord mais souligne que 20 000 véhicules/j dans les communes du Sud est intolérable.

Serge OEHLER est pour une DUP unique. Il estime que, sur la route d'Oberhausbergen à Cronenbourg et à Hauteplerre, ces secteurs vont subir une augmentation du trafic (20 000 véh/j). Il n'est pas favorable à 2 DUP.

André STOEFFLER considère que Holtzheim est totalement bloquée. Il rappelle que le sujet date des années 1970 et considère que le politique n'est plus crédible. Il est favorable à 2 DUP.

Raphaël NISAND est favorable à 2 DUP et précise qu'il faut également avancer sur la DUP Nord. Il faut avancer un pied après l'autre.

Jean-Richard DIEBOLD est favorable à la DUP unique. Comme la DUP Nord dépend totalement du puits de captage de Plobsheim, on ne peut que s'opposer à scinder la DUP en deux.

Jacques BIGOT fait un point sur l'avancement de la procédure de DUP du puits de captage de Plobsheim. Le dossier a été déposé en juin 2012, l'Etat a seulement répondu fin novembre (à la limite du délai), avec des demandes de précisions à apporter et des problèmes à régler.
Il se souvient des opposants au projet de VLIO qui ont fait annuler la DUP à l'époque alors que le Préfet y était favorable.
Dans la partie Nord, la VLIO doit être un boulevard urbain dans les futures zones d'urbanisation.
Si la DUP pour la partie Nord n'est pas obtenue, il sera toujours possible de réaliser la VLIO sous forme de boulevard urbain dans le cadre de ZAC et estime que le problème du puits de captage sera alors plus facile à régler. Ainsi la VLIO sera réalisée en totalité.
Il note que l'abandon du GCO impacte seulement le trafic sur la VLIO de 10% environ (2 000 véhicules/j), alors que l'impact de la VLIO pour délester les cœurs des communes est particulièrement fort.
Il milite donc pour repartir sur la DUP Sud et estime qu'il est possible d'arriver à une enquête publique avant fin 2013.

Eric AMIET considère que 10% de trafic en plus sur la VLIO est acceptable. Il faut continuer à avancer sur le projet et se dit favorable à 2 DUP.

Jean-Luc HERZOG, au regard des chiffres annoncés sur Niederhausbergen (+13%) considère que sa commune est congestionnée. Si la VLIO sud se fait, qu'est-ce qu'on fait des problématiques du nord ?
Pour lui, il n'y a pas de boulevard urbain sur la zone EEE et estime que le boulevard de l'Europe finit en cul de sac. Dans l'état actuel, tant que le tourne-à-gauche de Bischheim n'est pas réalisé par la CUS ainsi que l'accès à l'autoroute de Souffelweyersheim sans emprunter la rue du triage, il n'y a pas de solution. Il est favorable à une DUP unique.

Bernard EGLES est rassuré de voir que l'impact est minime à Mittelhausbergen. Il rappelle qu'aujourd'hui, la commune est engorgée dans ses axes Est/Ouest et Nord/Sud et qu'elle récupère tout le trafic du Kochersberg. Il faut être pragmatique et pour avancer, il est favorable à 2 DUP.

Eddy ERB rappelle qu'il est essentiel que tous les élus parlent d'une seule voix.

Jean HUMANN souligne qu'il ne faut pas oublier que l'accès par la rocade sud va manquer car le projet vient d'être refusé. Il craint un effet d'appel : souhaite une DUP unique.

Frédéric SPRENG considère que pour LINGOLSHEIM il faut avancer et il est donc favorable à l'engagement de la DUP Sud

Le Président du Conseil Général rappelle qu'il était favorable à la DUP unique, dans la mesure où, à l'époque, il y avait un délai d'un an entre les deux.
La DUP unique présente un risque certain avec le puits de captage et la DUP Nord est intimement liée à celle du puits de captage de Plobsheim.

Il propose donc de déposer les deux dossiers de DUP séparément : Sud en 2013, Nord en 2014 (une fois acquise la DUP du champ de captage de Plobsheim) et de ne lancer les travaux de la partie sud qu'une fois acquises les modalités de réalisation de la section Nord.

Jean-Luc HERZOG veut bien accéder à cet argument mais dans l'hypothèse où la DUP nord ne serait pas obtenue, il demande à la CUS de se substituer au CG pour faire les jonctions entre Mitteihausbergen, Niederhausbergen et EEE.

Jacques BIGOT confirme.

Le Président résume :

- La volonté du CG d'avancer et ce, depuis le départ
- De nouveaux obstacles pas forcément prévus au départ (suppression du GCO, captage d'eau) qui ont un impact sur la mise en œuvre de la VLIO.
- Décision de faire Deux DUP : Sud en 2013, Nord au 2ème semestre 2014 (une fois acquise la DUP du champ de captage de Plobsheim). Il n'y aura de lancement de travaux dans le sud qu'une fois acquises les modalités de réalisation de la section Nord.

Serge OEHLER est rassuré. Propose une convention signée en commun pour éviter que les communes qui auront obtenu une DUP Sud ne fassent pression pour un démarrage des travaux immédiat.

André LOBSTEIN rappelle que la DUP Sud est plus compliquée et plus chère à réaliser.

Eddy ERB demande un point régulier sur l'état d'avancement du puits de captage Plobsheim ce qui éviterait les rumeurs.

Jacques BIGOT accède à cette demande.

L'ensemble des participants valident et accèdent à la proposition du Président du Conseil général.

Le Président propose que le compte rendu soit émargé par tous les élus, valant engagement de chacun sur ces bases et ces engagements respectifs.

Comité de Pilotage du 25 janvier 2013

Signatures des élus valant engagement

Guy-Dominique KENNEL
Président du
Conseil Général du Bas-Rhin

Jacques BIGOT
Président de la
Communauté Urbaine de Strasbourg

Roland RIES
Sénateur
Maire de Strasbourg

Yves BUR
Député
Maire de Lingolsheim

BECKER Alfred
Vice-Président du Conseil Général, en charge du PAT

ZAEGEL Sébastien
Vice-Président du Conseil Général
GEISPOLSHEIM

FROEHLY Claude
Conseiller Général ILLKIRCH

OEHLER Serge
Conseiller Général STRASBOURG 6

André KLEIN-MOSSER
Vice-Président du Conseil Général
Maire de Bischheim

André LOBSTEIN
Conseiller Général
Maire d'Eckbolsheim

Raphaël NISAND
Conseiller Général
Maire de Schiltigheim

Eric AMIET
Maire de Wolfisheim

Jean-Richard DIEBOLT
Maire d'Oberhausbergen

Bernard EGLES
Maire de Mittelhausbergen

Jean-Luc HERZOG
Maire de Niederhausbergen

André STOEFFLER
Maire de Holtzheim

Eddie ERS
Maire d'Oberschaeffolsheim

Jean HUMANN
Maire d'Entzheim

PIECE JOINTE n° 16

REPONSE

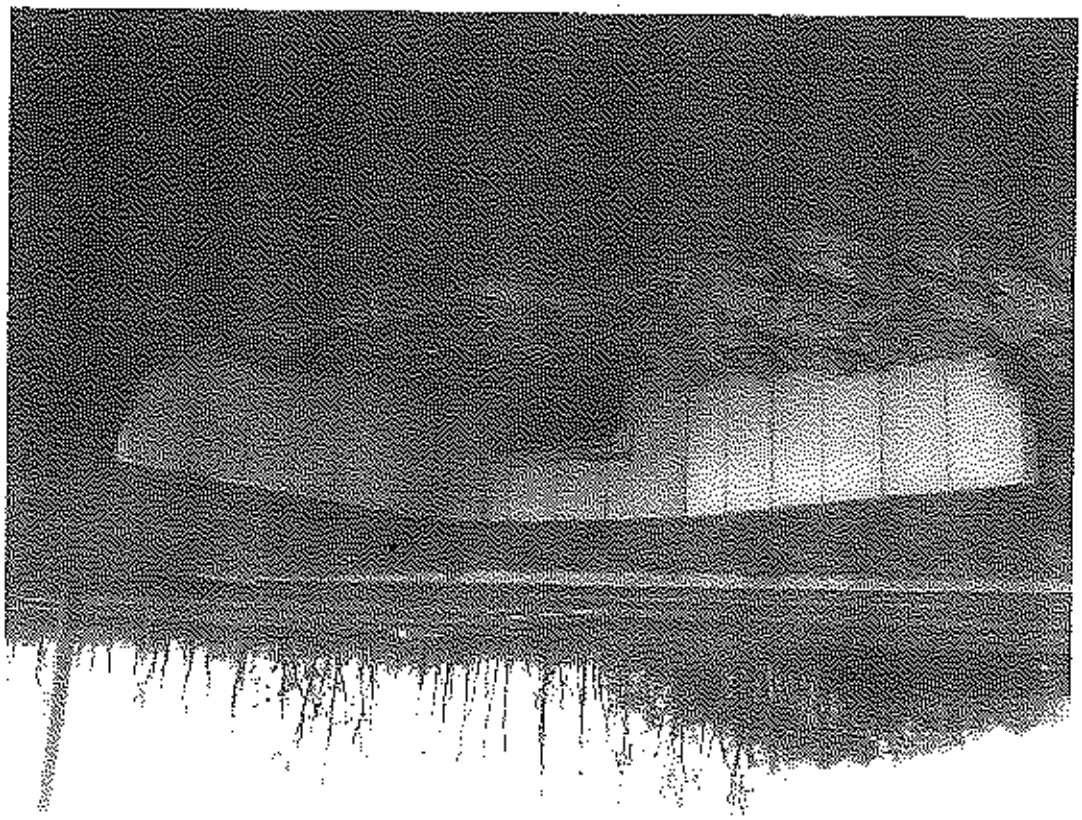
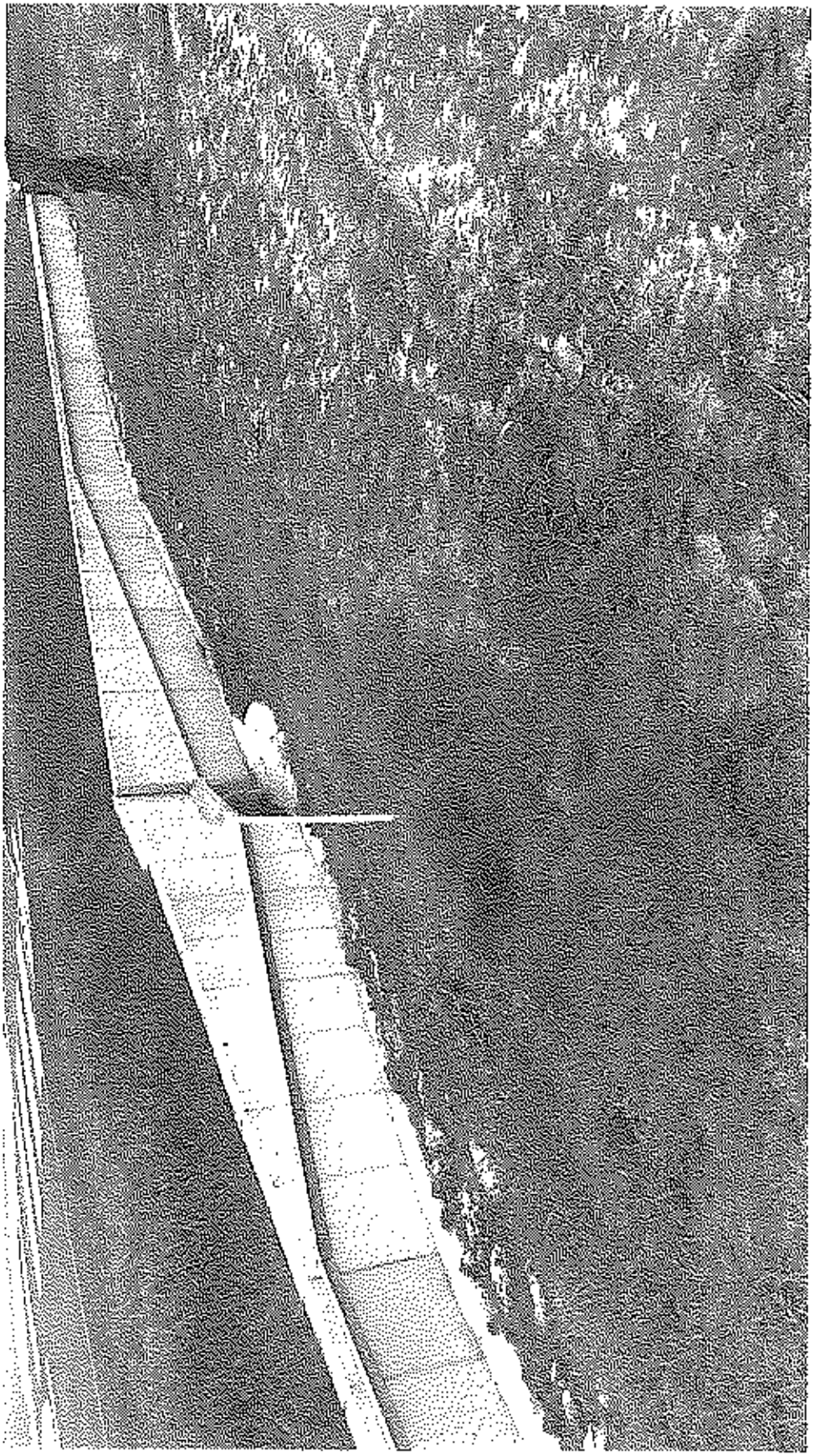
MAITRE D'OUVRAGE

SUITE

DEMANDE INFORMATION

COMPLEMENTAIRE

LOI SUR L'EAU

Vista en planta de pasaje a desnivel (PPT, 1.400) sobre la Ruta 14 y ...

12 10:37:52 AM M 5/5