

ENQUETE PUBLIQUE PREALABLE

du 22 septembre 2015 au 12 novembre 2015

Déclaration d'Utilité Publique des acquisitions et travaux nécessaires à la réalisation du projet d'aménagement multimodal de l'axe A351-RN4 et mise en compatibilité des documents d'urbanisme des communes d'Ittenheim, d'Oberschaeffolsheim, de Wolfisheim, d'Eckbolsheim et de Strasbourg



Décision de Monsieur le Président du Tribunal Administratif de Strasbourg en date du 19 mars 2015

Arrêté de Monsieur le Préfet du Bas-Rhin en date du 17 août 2015

VOLUME 1

RAPPORT – CONCLUSIONS – AVIS MOTIVE

Madame Valérie TROMMETTER
Commissaire enquêteur

Enquête publique préalable

à la déclaration d'utilité publique des acquisitions et travaux nécessaires à la réalisation du projet d'aménagement multimodal de l'axe A351-RN4

et à la mise en compatibilité des documents d'urbanisme des communes d'Ittenheim, d'Oberschaeffolsheim, de Wolfisheim, d'Eckbolsheim et de Strasbourg

SOMMAIRE

PARTIE 1 - RAPPORT DU COMMISSAIRE ENQUETEUR.....	4
1 Généralités.....	5
1.1 Préambule.....	5
1.2 Objet de l'enquête publique	9
1.3 Cadre juridique et réglementaire	10
1.4 Historique du projet.....	12
1.5 Description du projet.....	14
1.6 Procédures ultérieures	35
1.7 Composition du dossier soumis à l'enquête publique	35
1.8 Analyse du dossier soumis à l'enquête publique	37
2 Organisation et déroulement de l'enquête.....	62
2.1 Démarches préliminaires à l'enquête publique	62
2.2 Dates et siège de l'enquête publique	70
2.3 Publicité de l'ouverture de l'enquête publique.....	71
2.4 Complément au dossier	76
2.5 Réunion publique	76
3 Observations du public.....	83
3.1 Analyse comptable	83
3.2 Analyse thématique	89
3.3 Procès-verbal de synthèse	90
3.4 Réponses du Maître d'Ouvrage.....	91
3.5 Analyse des observations et des réponses	91
PARTIE 2 - CONCLUSIONS ET AVIS MOTIVE.....	165
1 Conclusions et avis motivé relatif à la DUP des acquisitions et travaux nécessaires à la réalisation du projet d'aménagement multimodal de l'axe A351-RN4	166
1.1 Rappel du projet	166
1.2 Informations d'ordre général.....	167
1.3 Appréciation du projet.....	170
1.4 Analyse bilantielle.....	190
1.5 Conclusions globales.....	199

Enquête publique préalable

à la déclaration d'utilité publique des acquisitions et travaux nécessaires à la réalisation du projet d'aménagement multimodal de l'axe A351-RN4

et à la mise en compatibilité des documents d'urbanisme des communes d'Ittenheim, d'Oberschaeffolsheim, de Wolfisheim, d'Eckbolsheim et de Strasbourg

2	Conclusion et avis motivé relatif à la mise en compatibilité des documents d'urbanisme des communes d'Ittenheim, d'Oberschaeffolsheim, de Wolfisheim, d'Eckbolsheim et de Strasbourg.....	202
2.1	Commune d'Ittenheim.....	202
2.2	Commune d'Oberschaeffolsheim.....	203
2.3	Commune de Wolfisheim.....	203
2.4	Commune d'Eckbolsheim	204
2.5	Commune de Strasbourg	204

Enquête publique préalable

à la déclaration d'utilité publique des acquisitions et travaux nécessaires à la réalisation du projet d'aménagement multimodal de l'axe A351-RN4

et à la mise en compatibilité des documents d'urbanisme des communes d'Ittenheim, d'Oberschaeffolsheim, de Wolfisheim, d'Eckbolsheim et de Strasbourg

PARTIE 1 - RAPPORT DU COMMISSAIRE ENQUETEUR

Enquête publique préalable

à la déclaration d'utilité publique des acquisitions et travaux nécessaires à la réalisation du projet d'aménagement multimodal de l'axe A351-RN4

et à la mise en compatibilité des documents d'urbanisme des communes d'Ittenheim, d'Oberschaeffolsheim, de Wolfisheim, d'Eckbolsheim et de Strasbourg

Madame Valérie TROMMETTER, demeurant 5 rue du Zinkenthal à MITTELHAUSBERGEN (67206), désignée par ordonnance de Monsieur le Président du Tribunal Administratif de Strasbourg en date du 19 mars 2015 et chargée par arrêté de Monsieur le Préfet du Bas-Rhin en date du 17 août 2015 de conduire l'enquête publique préalable à la

Déclaration d'Utilité Publique des acquisitions et travaux nécessaires à la réalisation du projet d'aménagement multimodal de l'axe A351-RN4

et

mise en compatibilité des documents d'urbanisme des communes d'Ittenheim, d'Oberschaeffolsheim, de Wolfisheim, d'Eckbolsheim et de Strasbourg

rapporte ce qui suit :

1 GENERALITES

La présente enquête est une enquête publique conjointe destinée à recueillir l'avis du public en vue de l'obtention de la Déclaration d'Utilité Publique des acquisitions et travaux relatifs à l'aménagement multimodal de l'axe A351-RN4 qui emportera la mise en compatibilité des documents d'urbanisme des communes directement concernées par le projet.

1.1 PREAMBULE

Le secteur Ouest de l'agglomération strasbourgeoise étant dépourvu d'infrastructure ferroviaire, les déplacements s'effectuent essentiellement par l'axe routier structurant constitué de la RN4 et de l'A351. Plus de 90% des échanges avec l'Eurométropole de Strasbourg sont réalisés en voiture particulière et le trafic est actuellement compris entre 23 000 et 27 000 véhicules par jour sur la RN4 et entre 45 000 et 97 000 véhicules par jour sur l'A351. Des problèmes de congestion sont fréquemment observés pendant les heures de pointe du matin et du soir.

Enquête publique préalable

à la déclaration d'utilité publique des acquisitions et travaux nécessaires à la réalisation du projet d'aménagement multimodal de l'axe A351-RN4

et à la mise en compatibilité des documents d'urbanisme des communes d'Ittenheim, d'Oberschaeffolsheim, de Wolfisheim, d'Eckbolsheim et de Strasbourg

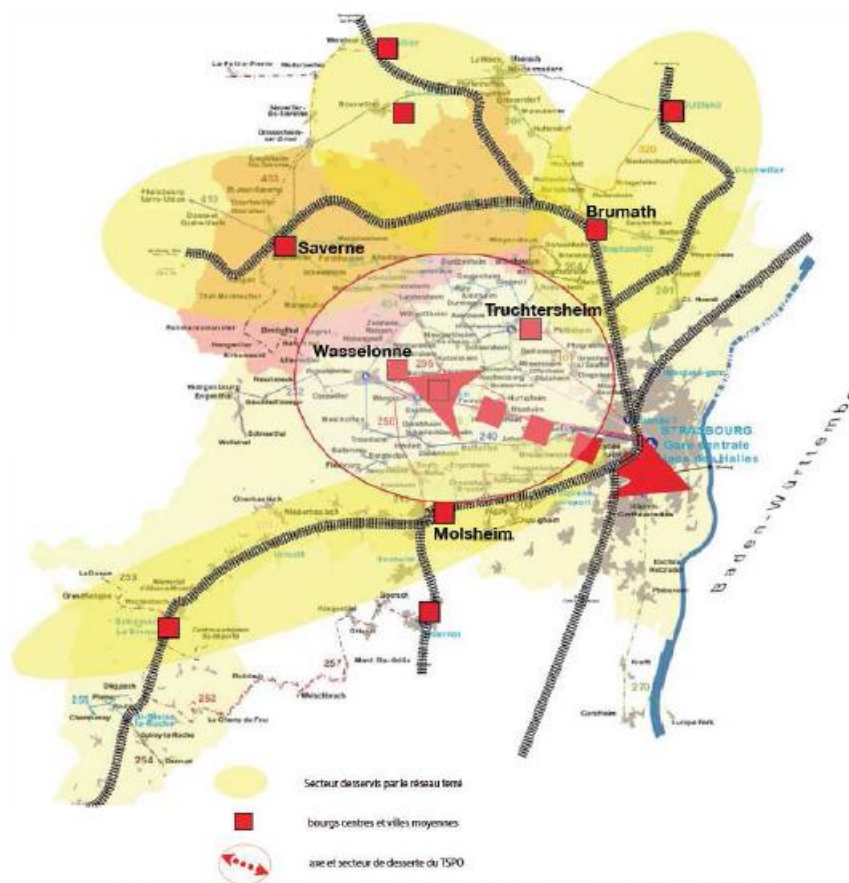


Figure 1 : Localisation de la desserte ferroviaire depuis Strasbourg

Figure 1 – Localisation de la desserte ferroviaire depuis Strasbourg (source : pièce C du dossier d'enquête publique)

D'un point de vue des transports en commun, l'Ouest strasbourgeois est actuellement desservi par un réseau de cars interurbains (le Réseau 67) exploité par le Conseil Général du Bas-Rhin. Depuis 2004, cette offre a régulièrement été renforcée pour faire face à l'augmentation constante de la fréquentation. Mais le réseau atteint aujourd'hui ses limites de capacité en heures de pointe et la congestion routière sur l'axe RN4-A351 limite le développement du réseau de cars. Les temps de parcours en car ou en voiture varient entre 45 minutes et 1h10 le matin et entre 35 et 45 minutes le soir entre Wasselonne et Strasbourg.

C'est dans ce contexte et en accord avec les orientations du Schéma de Cohérence Territoriale de la Région de Strasbourg (SCOTERS) que le Conseil Général du Bas-Rhin a lancé en 2009 un projet visant à améliorer les conditions de déplacement dans l'Ouest strasbourgeois en développant l'accessibilité aux Transports en Commun : le Transport en Site Propre de l'Ouest strasbourgeois (TSPO). Les enjeux sont les suivants :

- Réaliser une liaison en transport en commun efficace entre les villages de l'ouest strasbourgeois et le centre de Strasbourg,
- Garantir un temps de trajet attractif,

Enquête publique préalable

à la déclaration d'utilité publique des acquisitions et travaux nécessaires à la réalisation du projet d'aménagement multimodal de l'axe A351-RN4

et à la mise en compatibilité des documents d'urbanisme des communes d'Ittenheim, d'Oberschaeffolsheim, de Wolfisheim, d'Eckbolsheim et de Strasbourg

- Offrir de bonnes connexions avec les autres réseaux de transport structurants.

Les objectifs opérationnels des aménagements du Transport en Site Propre de l'Ouest strasbourgeois (TSPO) porté par le Conseil Général du Bas-Rhin sont les suivants :

- réaliser des aménagements sur la RD1004 entre Wasselonne et Ittenheim de type site propre pour les cars interurbains permettant de fiabiliser les temps de parcours des lignes de transport en commun qui empruntent cet axe, en particulier aux heures de fort trafic : l'aménagement d'un site propre sur tout l'itinéraire doit permettre aux cars d'éviter les congestions routières et d'offrir un temps de trajet régulier. L'objectif est un temps de trajet garanti de 21 minutes entre Wasselonne (terminus) et Ittenheim,
- permettre une liaison efficace vers Strasbourg en desservant les villages de Wasselonne, Marlenheim, Furdenheim, Handschuheim et Ittenheim, avec une fréquence soutenue (10 minutes en heure de pointe, 30 minutes en heure creuse), une grande amplitude horaire (5h-22h), un matériel roulant spécifique de type BHNS (Bus à Haut Niveau de Service) adapté au transport interurbain (voyageurs majoritairement assis), un Système d'Aide à l'Exploitation et à l'Information des Voyageurs (SAEIV),
- faciliter l'accès aux transports en commun et le report modal en implantant des stations proches des bassins de population, en améliorant les connexions et les correspondances avec les autres lignes de cars du Réseau 67, et en aménageant des parkings relais et des parcs sécurisés pour les vélos.

Les aménagements prévus dans le cadre du projet TSPO (section interurbaine) ont été déclarés d'utilité publique le 16 janvier 2012 par le Préfet du Bas-Rhin. Les travaux de réalisation de ces aménagements sont en cours.

Le projet d'aménagement multimodal de l'axe A351-RN4, porté par l'Etat, depuis l'est d'Ittenheim jusqu'à l'entrée de Strasbourg s'inscrit dans la continuité des aménagements réalisés par le Conseil Général du Bas-Rhin. Ce projet (section de transition) présente trois objectifs principaux :

- venir compléter les aménagements prévus dans le cadre du TSPO sur la RD1004 entre Wasselonne et Ittenheim, afin de pouvoir offrir aux cars TSPO sur l'axe A351-RN4 un temps et une fiabilité de parcours maîtrisés,
- s'inscrire dans la cohérence avec les autres projets structurants portés par l'État ou les collectivités, dans le secteur Ouest de Strasbourg, notamment les projets d'urbanisation et de Voie de Liaison Intercommunale Ouest (VLIO - projet destiné à irriguer l'ouest de l'agglomération strasbourgeoise). Une desserte en transports en commun de l'Ouest strasbourgeois efficace et crédible, qui permette une alternative réelle à l'usage de la voiture particulière, viendra renforcer la pertinence des projets structurants prévus dans ce secteur,
- répondre à la réorganisation du trafic qui sera engendrée par la réalisation de l'autoroute A355 projetée ou Grand Contournement Ouest de Strasbourg (GCO) dont l'échangeur central se trouvera au niveau de la RN4 et, de ce fait, améliorer les conditions de circulation entre le futur GCO et l'A351.

Enquête publique préalable

à la déclaration d'utilité publique des acquisitions et travaux nécessaires à la réalisation du projet d'aménagement multimodal de l'axe A351-RN4

et à la mise en compatibilité des documents d'urbanisme des communes d'Ittenheim, d'Oberschaeffolsheim, de Wolfisheim, d'Eckbolsheim et de Strasbourg

In fine, le projet doit être complété par un projet d'aménagement urbain dans Strasbourg (section urbaine), porté par l'Eurométropole de Strasbourg. Il est envisagé que les cars du Réseau 67 sortent de l'A351 au niveau de la bretelle Porte Blanche et passent ensuite par les boulevards et la place de la Gare pour aboutir au terminus de la gare routière des Halles. Les aménagements seront de deux types :

- reconfiguration de l'accès au centre par la bretelle Porte Blanche ;
- reconfiguration du terminus des cars du Réseau 67 dans le secteur des Halles.



Figure 2 – Présentation des sections d'aménagement entre Wasselonne et Strasbourg (source : pièce C du dossier d'enquête publique)

La présente enquête publique concerne le projet d'aménagement multimodal de l'axe A351-RN4 porté par l'Etat. Ce projet est une des 3 composantes du programme global d'opérations que constitue l'unité fonctionnelle du TSPO et dont la réalisation est échelonnée dans le temps.

Le service global attendu par les différents aménagements sera un gain de temps de parcours en transport en commun sur l'axe Wasselonne – Centre-ville de Strasbourg, et un gain de fiabilité. Dans la situation projetée, le temps de parcours entre Wasselonne terminus et Strasbourg terminus sera de 39 minutes garantis avec un aléa de 3 minutes contre 45 minutes actuellement avec un aléa de 20 minutes en heure de pointe du matin.

Enquête publique préalable

à la déclaration d'utilité publique des acquisitions et travaux nécessaires à la réalisation du projet d'aménagement multimodal de l'axe A351-RN4

et à la mise en compatibilité des documents d'urbanisme des communes d'Ittenheim, d'Oberschaeffolsheim, de Wolfisheim, d'Eckbolsheim et de Strasbourg

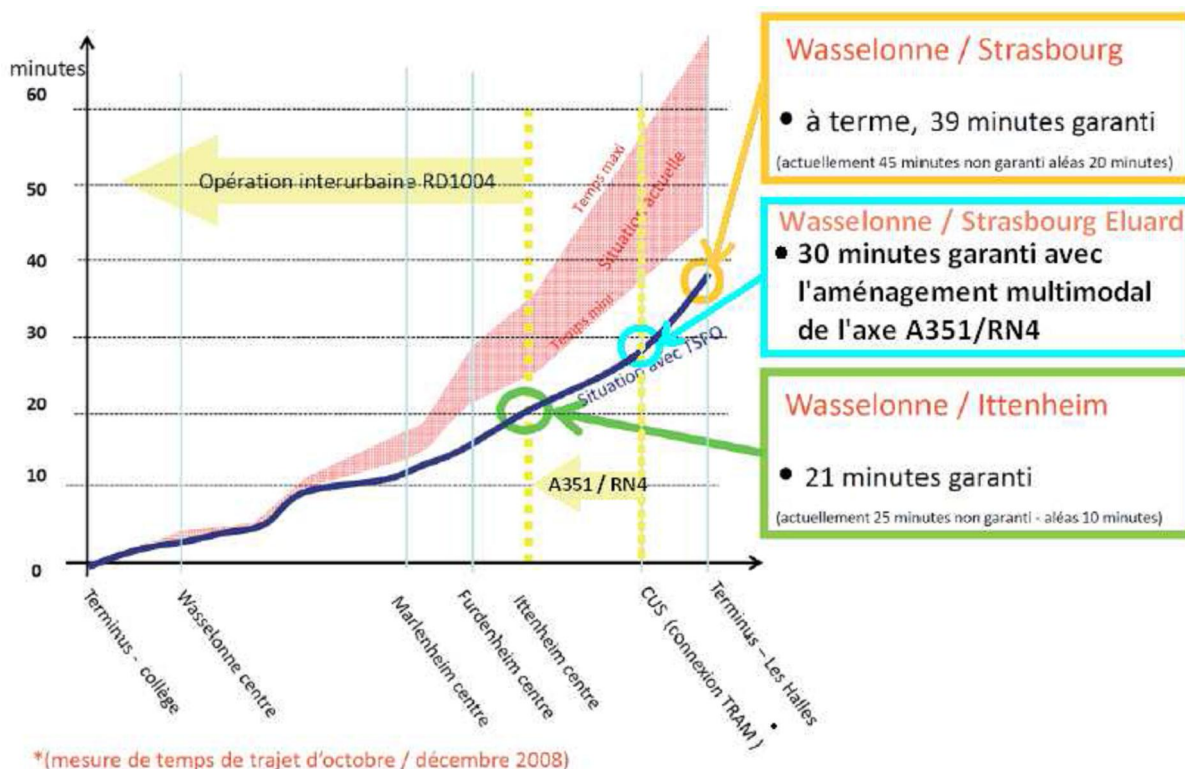


Figure 3 – Graphique représentant, à l'heure de pointe du matin, le temps de trajet actuel sur l'axe Wasselonne-Strasbourg, le temps de trajet escompté avec les aménagements prévus sur l'axe, ainsi que l'aléa de temps de trajet (source : pièce C du dossier d'enquête publique,)

Il est à noter qu'une présentation du projet était déjà disponible pour le public, en amont de l'enquête publique, sur le site internet de la DREAL Alsace, page Transports, déplacements, véhicules / Projets routiers alsaciens / Projet d'aménagement multimodal de l'axe A351-RN4. Le public pouvait y trouver des informations sur les aspects suivants : les enjeux et objectifs du projet, les différentes variantes d'aménagement étudiées, la présentation de la variante retenue, l'insertion du projet dans l'environnement, où en est-on ?

1.2 OBJET DE L'ENQUETE PUBLIQUE

La présente enquête publique préalable porte sur deux volets :

- la Déclaration d'Utilité Publique des acquisitions et travaux nécessaires à la réalisation du projet d'aménagement multimodal de l'axe A351-RN4,
- la mise en compatibilité des documents d'urbanisme des communes d'Ittenheim, d'Oberschaeffolsheim, de Wolfisheim, d'Eckbolsheim et de Strasbourg avec cet aménagement.

Enquête publique préalable

à la déclaration d'utilité publique des acquisitions et travaux nécessaires à la réalisation du projet d'aménagement multimodal de l'axe A351-RN4

et à la mise en compatibilité des documents d'urbanisme des communes d'Ittenheim, d'Oberschaeffolsheim, de Wolfisheim, d'Eckbolsheim et de Strasbourg

1.3 CADRE JURIDIQUE ET REGLEMENTAIRE

1.3.1 Textes relatifs à l'enquête publique

Code de l'Environnement :

- ✓ Articles L. 123-1 et suivants relatifs aux modalités d'exécution de l'enquête publique
- ✓ Articles R. 123-1 à 123-25 relatifs aux enquêtes publiques relatives aux opérations susceptibles d'affecter l'environnement

Code de l'Expropriation pour cause d'utilité publique :

- ✓ Articles L. 110-1 à 112-1 relatifs à l'enquête publique pour cause d'utilité publique
- ✓ Articles L. 121-1 à 122-7 relatifs à la déclaration de l'utilité publique
- ✓ Articles L. 241-1 à 241-2 relatifs au droit de délaissement
- ✓ Articles R. 121-1 à 121-2 relatifs à l'enquête publique pour cause d'utilité publique
- ✓ Articles R. 111-1 à 111-7 et R. 112-1 à 112-27 relatifs à la désignation et à l'indemnisation du commissaire enquêteur
- ✓ Articles R. 112-1 à 112-27 relatifs au déroulement de l'enquête publique

Décision en date du 19 mars 2015 du Tribunal Administratif de Strasbourg désignant le commissaire enquêteur

Arrêté du Préfet du Bas-Rhin du 17 août 2015 prescrivant l'ouverture d'une enquête publique

1.3.2 Textes relatifs à l'étude d'impact

Code de l'Environnement :

- ✓ articles L. 122-1 à 122-3-3 relatifs à l'étude d'impact des projets de travaux, d'ouvrages et d'aménagements
- ✓ articles R. 122-1 à 122-15 à l'étude d'impact des projets de travaux, d'ouvrages et d'aménagements

1.3.3 Textes relatifs à l'évaluation des incidences Natura 2000

Code de l'Environnement :

- ✓ articles L. 414-1 à 414-7 relatifs aux sites Natura 2000
- ✓ articles R. 414-19 à 414-26 relatifs aux dispositions relatives à l'évaluation des incidences Natura 2000

Enquête publique préalable

à la déclaration d'utilité publique des acquisitions et travaux nécessaires à la réalisation du projet d'aménagement multimodal de l'axe A351-RN4

et à la mise en compatibilité des documents d'urbanisme des communes d'Ittenheim, d'Oberschaeffolsheim, de Wolfisheim, d'Eckbolsheim et de Strasbourg

1.3.4 Textes relatifs à l'évaluation socio-économique

Code des Transports : articles L. 1511-1 1511-7 relatifs à l'élaboration des projets et au bilan socio-économique

Décret n°84-617 du 17 juillet 1984 relatif à l'application de l'article 14 de la loi 82-1153 du 30 décembre 1982 relatif aux grands projets d'infrastructures, aux grands choix technologiques et aux schémas directeurs d'infrastructures en matière de transports intérieurs

Décret n°2013-1211 du 23 décembre 2013 relatif à la procédure d'évaluation des investissements publics en application de l'article 17 de la loi n°2012-1558 du 31 décembre 2012 de programmation des finances publiques pour les années 2012 à 2017

Note technique du 27 juin 2014 de la Direction Générale des Infrastructures, des Transports et de la Mer relative à l'évaluation des projets de transport

1.3.5 Textes relatifs à la mise en compatibilité des documents d'urbanisme

Code de l'Urbanisme :

- ✓ articles L. 122-15, L. 122-16-1, L. 123-14 et L. 123-14-2 relatifs à la mise en compatibilité des ScoT et des PLU
- ✓ articles R. 122-13 à 122-13-3 relatifs à la mise en compatibilité des schémas de cohérence territoriale (ScoT) avec un projet faisant l'objet d'une déclaration d'utilité publique
- ✓ article R. 123-23 relatif à la mise en compatibilité des PLU avec un projet faisant l'objet d'une déclaration d'utilité publique
- ✓ Ordonnance n°2012-11 du 5 janvier 2012 portant clarification et simplification des procédures d'élaboration, de modification et de révision des documents d'urbanisme
- ✓ Décret n°2013-142 du 14 février 2013 pris pour l'application de l'ordonnance n°2012-11 du 5 janvier 2012 portant clarification et simplification des procédures d'élaboration, de modification et de révision des documents d'urbanisme

1.3.6 Autres documents consultés

Instruction technique relative aux modalités d'élaboration des opérations d'investissement et de gestion sur le réseau routier national, Ministère de l'Ecologie, du Développement durable et de l'Energie, version en date du 29 avril 2014

Enquête publique préalable

à la déclaration d'utilité publique des acquisitions et travaux nécessaires à la réalisation du projet d'aménagement multimodal de l'axe A351-RN4

et à la mise en compatibilité des documents d'urbanisme des communes d'Ittenheim, d'Oberschaeffolsheim, de Wolfisheim, d'Eckbolsheim et de Strasbourg

1.4 HISTORIQUE DU PROJET

1.4.1 Scénarios étudiés dans le cadre des études de faisabilité

Les études d'opportunité et de faisabilité sur le projet d'aménagement multimodal de l'axe A351–RN4 se sont déroulées de début 2008 à fin 2010. Elles ont consisté à établir l'état initial du secteur d'étude et à proposer plusieurs scénarios d'aménagement.

Sur la RN4, un unique scénario (aménagement à 2×2 voies avec un terre-plein central) a été proposé, compatible avec 2 situations d'exploitation possibles :

- une voie de circulation pour les usagers ainsi qu'une voie réservée aux transports en commun dans chaque sens,
- deux voies de circulation pour les usagers dans chaque sens pour absorber l'augmentation de trafic due à la mise en service du GCO entre l'échangeur GCO et l'A351.

Sur l'A351, 5 scénarios différents ont été proposés :

- scénario 1 - affectation dynamique de la voie de gauche du sens Strasbourg-Ittenheim en heure de pointe du matin au transport en commun roulant dans le sens Ittenheim-Strasbourg (site propre non permanent),
- scénario 2 - utilisation du Terre-Plein Central (site propre permanent) pour l'aménagement de 2 voies (1 par sens) en site propre,
- scénario 3 - utilisation de la Bande d'Arrêt d'Urgence (BAU) lors des heures de congestion (site propre non permanent),
- scénario 4 - site propre sur les voies latérales unidirectionnelles Nord et Sud (site propre permanent),
- scénario 5 - site propre bidirectionnel au Nord (site propre).

1.4.2 Concertation publique

À l'issue de ces études, le Maître d'Ouvrage, la DREAL Alsace, a organisé une concertation publique sur le projet. Elle a eu lieu entre le 4 octobre et le 4 novembre 2010 dans les 5 communes traversées par l'axe concerné : Ittenheim, Oberschaeffolsheim, Wolfisheim, Eckbolsheim et Strasbourg. Les conclusions issues de la concertation ont été les suivantes (cf pièce J) :

- Les aménagements proposés sur les différents tronçons de l'axe répondent aux principaux enjeux de transport et emportent l'adhésion d'une majorité de participants,
- Un consensus se dégage sur la nécessité d'un aménagement de cet axe, de développer la multimodalité et de fiabiliser les temps de parcours des transports en commun tout en conservant un niveau de service convenable pour les automobilistes, et sur le besoin d'un accès rapide à la gare ferroviaire de Strasbourg,
- L'aménagement proposé pour la section RN4 est sujet à des opinions partagées, avec des réserves exprimées notamment de la part de la Ville de Strasbourg,
- Le besoin de contenir les congestions pour les véhicules particuliers sur l'axe A351–RN4 a été clairement exprimé,

Enquête publique préalable

à la déclaration d'utilité publique des acquisitions et travaux nécessaires à la réalisation du projet d'aménagement multimodal de l'axe A351-RN4

et à la mise en compatibilité des documents d'urbanisme des communes d'Ittenheim, d'Oberschaeffolsheim, de Wolfisheim, d'Eckbolsheim et de Strasbourg

- Les impacts du projet sur les emprises agricoles sont à limiter,
- Concernant les différents scénarios d'aménagement sur l'A351, le scénario 1 a été reconnu comme irréalisable, le scénario 3 a été identifié comme le plus favorable à moyen terme, avec une évolution possible vers le scénario 4 à plus long terme.

À l'issue de cette phase de concertation avec le public, le Maître d'Ouvrage a pris acte des remarques, suggestions et questionnements intervenus. Ces contributions ont permis d'intégrer des amendements et des suggestions utiles pour le lancement de la suite de l'opération.

1.4.3 Variantes étudiées dans le cadre des études préalables

Suite aux études de faisabilité et à la phase de concertation publique, le Maître d'Ouvrage a lancé des études préalables ayant pour objectif de choisir la solution d'aménagement la plus pertinente.

Au démarrage de ces études préalables, deux familles de solutions ont été étudiées :

- La réalisation d'une voie réservée aux transports en commun sur la bande d'arrêt d'urgence sur l'A351, et l'élargissement de la RN4 à 2x2 voies pour y réserver une voie dans chaque sens aux transports en commun,
- La réalisation d'une voie réservée aux transports en commun sur le terre-plein central de la RN4 et de l'A351.

Après analyse des trafics actuels et des modélisations de trafic aux horizons 2020 et 2025, il est apparu nécessaire d'étudier les 3 variantes d'aménagement suivantes :

Tableau 1 – Variantes d'aménagement (source : pièce C du dossier d'enquête publique)

		Variante 1	Variante 2	Variante 3
Aménagement	RN4	Aménagement en 2 x 2 voies avec, dans chaque sens : <ul style="list-style-type: none">• 1 voie pour les usagers ;• 1 voie réservée pour les transports en commun.	Aménagement en 2 x 2 voies avec, dans chaque sens : <ul style="list-style-type: none">• 1 voie pour les usagers ;• 1 voie réservée pour les transports en commun.	Aménagement en 2 x 2 voies classique
	A351	Aménagement d'une voie réservée pour les transports en commun en lieu et place de la BAU	Pas d'aménagement	Aménagement d'une voie réservée pour les transports en commun en lieu et place de la BAU

Enquête publique préalable

à la déclaration d'utilité publique des acquisitions et travaux nécessaires à la réalisation du projet d'aménagement multimodal de l'axe A351-RN4

et à la mise en compatibilité des documents d'urbanisme des communes d'Ittenheim, d'Oberschaeffolsheim, de Wolfisheim, d'Eckbolsheim et de Strasbourg

Une comparaison de ces 3 variantes a été réalisée en tenant compte des critères suivants :

- Temps de parcours et fiabilité,
- Attractivité et report modal,
- Compatibilité de l'aménagement multimodal avec la desserte de stations d'arrêt,
- Compatibilité avec les échangeurs,
- Délestage des autres voies,
- Impact environnemental et foncier.

L'analyse de chaque variante a conduit à retenir la variante 1 qui favorise au maximum le parcours des transports en commun sur l'axe A351-RN4. Elle est également la plus coûteuse, car elle combine l'ensemble des aménagements sur la RN4 et sur l'A351.

1.5 DESCRIPTION DU PROJET

1.5.1 Aménagement de la section courante

1.5.1.1 RN4

Sur la RN4, le parti retenu consiste en l'aménagement à 2x2 voies avec dans chaque sens une voie pour les usagers et une voie réservée aux transports en commun en rive. Cet aménagement est complété par une bande d'arrêt d'urgence de 2,50 m de largeur.

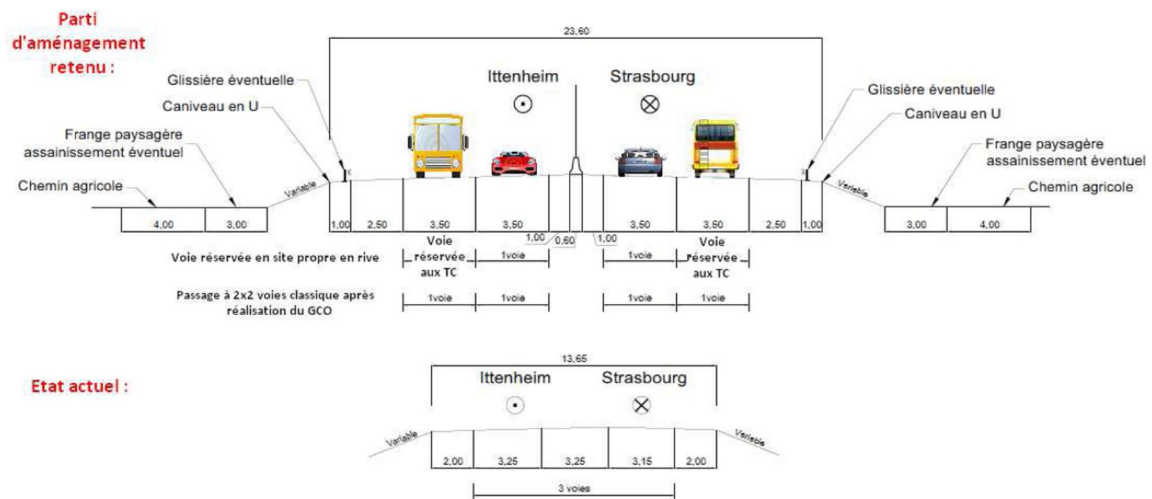


Figure 4 – Profil en travers du projet d'aménagement retenu sur la RN4 (source : pièce C du dossier d'enquête publique)

Enquête publique préalable

à la déclaration d'utilité publique des acquisitions et travaux nécessaires à la réalisation du projet d'aménagement multimodal de l'axe A351-RN4

et à la mise en compatibilité des documents d'urbanisme des communes d'Ittenheim, d'Oberschaeffolsheim, de Wolfisheim, d'Eckbolsheim et de Strasbourg



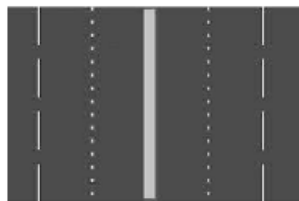
Figure 5 – Photomontage représentant le parti d'aménagement retenu sur la RN4 avant mise en service du GCO (source : pièce C du dossier d'enquête publique)

Dans un second temps, après mise en service du GCO et si les conditions de trafic le nécessitent, ce profil en travers pourra évoluer vers une 2×2 voies classique. Les prévisions de trafic montrent en effet qu'après la mise en service du GCO, le trafic sur la RN4 est fluide et les cars pourront alors tenir les niveaux de service attendus sans utiliser de voie réservée.

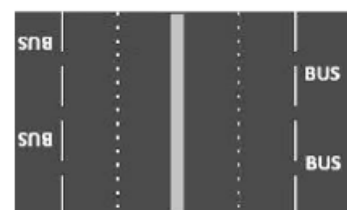
Dans un troisième temps, si les trafics sur la RN4 sont plus importants que prévus et que le niveau de service du TSPO est trop dégradé, il sera alors possible d'envisager la transformation de la BAU de la RN4 en voie réservée en prolongeant le système envisagé dans le projet actuel sur l'A351. Les emprises acquises dans le cadre du projet suffiront à cet élargissement puisqu'une frange paysagère d'environ 3 m est prévue entre le talus de la RN4 et les chemins de rétablissement agricole.



Premier scénario (avant mise en service du GCO)



Second scénario (après mise en service du GCO, entre l'échangeur GCO et l'A351, si les conditions de trafic le nécessitent)



Troisième scénario (après la mise en service du GCO, entre l'échangeur GCO et l'A351, si les conditions de trafic augmentent de manière telle qu'elles dégradent le niveau de service des transports en commun)

Figure 6 – Scénarios des évolutions possibles d'aménagements de la RN4 (source : pièce C du dossier d'enquête publique)

Enquête publique préalable

à la déclaration d'utilité publique des acquisitions et travaux nécessaires à la réalisation du projet d'aménagement multimodal de l'axe A351-RN4

et à la mise en compatibilité des documents d'urbanisme des communes d'Ittenheim, d'Oberschaeffolsheim, de Wolfisheim, d'Eckbolsheim et de Strasbourg

Cet aménagement conduira à un **élargissement de 10 mètres de la plate-forme existante** de la RN4. La plate-forme aura donc une largeur globale finale de 24 mètres environ après travaux, à laquelle il faut ajouter les aménagements des abords (talus, bande paysagère, rétablissement agricole) sur environ 10 mètres de chaque côté ; soit au total une emprise d'environ 44 mètres pour l'ensemble du projet contre 24 mètres actuellement.

En rajoutant l'emprise des bassins de traitement des eaux (voir § **Erreur ! Source du renvoi introuvable.**), les besoins d'emprise pour l'élargissement de la RN4 ont été estimés à environ 12 hectares de milieux naturels.

1.5.1.2 A351

Sur l'A351, le parti retenu consiste en l'aménagement d'une voie réservée aux transports en commun en lieu et place de la BAU qui doit être élargie à 3,50 m. Cet aménagement est réalisé depuis la RN4 jusqu'au passage à 3 voies après l'entrée Centre Hospitalier Universitaire (CHU) dans le sens vers Strasbourg, et depuis l'échangeur de HautePierre jusqu'à la RN4 dans le sens vers Ittenheim.

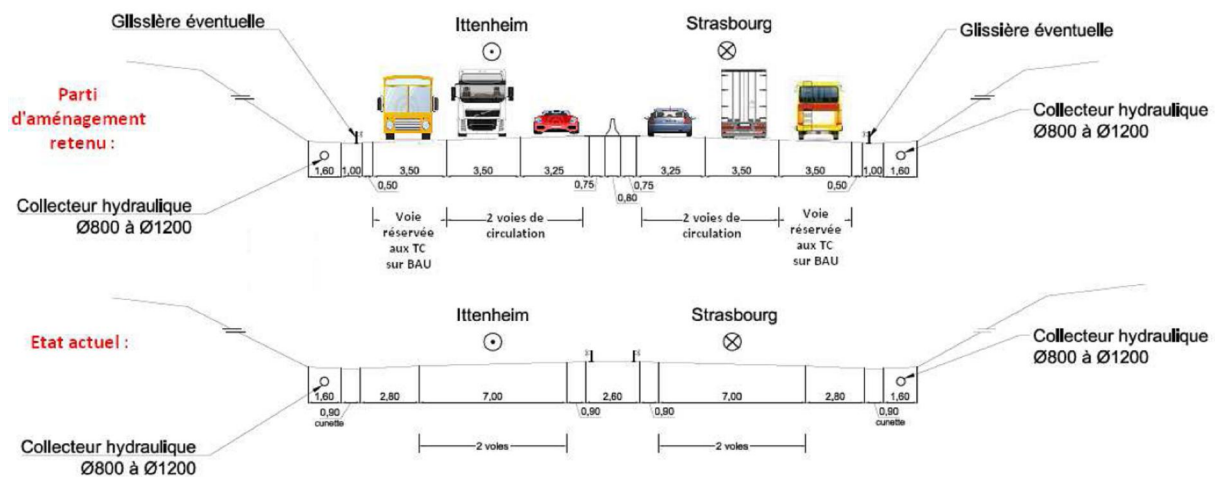


Figure 7 – Profil en travers du projet d'aménagement retenu sur l'A351 (source : pièce C du dossier d'enquête publique)

Enquête publique préalable

à la déclaration d'utilité publique des acquisitions et travaux nécessaires à la réalisation du projet d'aménagement multimodal de l'axe A351-RN4

et à la mise en compatibilité des documents d'urbanisme des communes d'Ittenheim, d'Oberschaeffolsheim, de Wolfisheim, d'Eckbolsheim et de Strasbourg



Figure 8 – Photomontage représentant le parti d'aménagement retenu sur l'A351 (source : pièce C du dossier d'enquête publique)

Sur l'A351, le **projet d'aménagement multimodal reste globalement dans les limites d'emprises actuelles** (sauf points singuliers du type stations d'arrêt). La consommation d'espace sera donc négligeable.

1.5.2 Modalités d'exploitation et de fonctionnement de la voie réservée

L'aménagement sera conçu pour une fréquence maximale d'un car toutes les deux minutes, alors que le besoin évalué lors de la mise en service de l'aménagement est estimé à un car toutes les quatre minutes. Ceci permettra de laisser une réserve de capacité.

La voie réservée sera limitée aux seuls cars du Réseau 67 (cars du Conseil Général du Bas-Rhin, actuellement exploités par la CTBR – Compagnie de transport du Bas-Rhin dans le cadre d'une délégation de service public). Les véhicules de transport en commun autorisés seront de classe II ou III (c'est-à-dire que les bus urbains ne pourront pas y circuler). De manière générale, sur l'ensemble de l'axe A351–RN4, cette voie sera activée en permanence, et donc sur toute la plage d'exploitation des cars (5 h–22 h). Elle sera conçue pour des véhicules de grande capacité (24 m de long) accessibles aux Personnes à Mobilité Réduite (plancher abaissé). Tout usage par d'autres véhicules (taxis, co-voiturage, cars de tourisme...) sera strictement interdit et les usages frauduleux seront contrôlés et sanctionnés par la gendarmerie autoroutière.

La vitesse des véhicules sur l'axe routier sera limitée, comme actuellement, à 90 km/h sur les voies classiques et à 70 km/h pour les cars sur la voie réservée. La vitesse de circulation des cars sera néanmoins à adapter sur celles des autres usagers.

Enquête publique préalable

à la déclaration d'utilité publique des acquisitions et travaux nécessaires à la réalisation du projet d'aménagement multimodal de l'axe A351-RN4

et à la mise en compatibilité des documents d'urbanisme des communes d'Ittenheim, d'Oberschaeffolsheim, de Wolfisheim, d'Eckbolsheim et de Strasbourg

Les conducteurs des véhicules autorisés à circuler sur ces voies réservées feront l'objet d'une formation et recevront une habilitation spéciale. Plusieurs dispositifs de signalisation et équipements seront mis en place au niveau de la voie réservée dont une vidéo-surveillance, avec une centralisation des données au niveau du Centre d'Ingénierie, de Sécurité et de Gestion du Trafic (CISGT) de Strasbourg de la DIR Est qui sera en interface avec le Poste de Commandement des bus exploité par la CTBR, et un Système d'Aide à l'Exploitation et à l'Information des Voyageurs (SAEIV). Ce dernier dispositif qui équipera les cars et le Poste de Commandement permettra de géolocaliser en temps réel les cars et de maintenir un contact radio permanent. Ainsi, lors d'évènements particuliers (accidents sur la voie de circulation, pannes, véhicules en difficulté, travaux programmés, conditions climatiques dégradées...) sur l'axe A351, ils recevront la consigne de libérer la voie réservée qui retrouvera ses fonctions de BAU ou d'adapter leur vitesse de circulation. L'accès aux véhicules de secours et d'exploitation sera ainsi garanti. Des procédures détaillées d'intervention entre la direction Interdépartementale des Routes Est (DIR Est), le CG67, la CTBR, les forces de l'ordre et les services de secours seront à mettre en place.

La mise en place d'équipements statiques et dynamiques (panneaux à messages variables) complétera le dispositif d'information.

Du fait de la configuration de l'A351, des modalités complémentaires seront prises au niveau des échangeurs puisque la voie réservée en franchira un nombre de quatre. Le mémoire en réponse du Maître d'Ouvrage indique que :

- Concernant la gestion des entrées, celle-ci sera assurée par des feux placés au niveau des bretelles afin de donner la priorité aux transports en commun. Les usagers seront donc arrêtés quelques secondes (une quinzaine environ) pour laisser passer un car et pourront ensuite s'insérer en toute sécurité sur l'infrastructure.
- Concernant la gestion des sorties, celle-ci sera assurée par entrecroisement classique composé :
 - d'une première zone mutualisée pour permettre un premier rabattement des véhicules de la circulation générale vers la voie réservée,
 - puis d'un biseau de sortie en déboîtement, comme une sortie classique autoroutière.

D'un point de vue de la sécurité, les voiries seront équipées de dispositifs de retenue en béton ou de type glissières métalliques. Des refuges à signalisation renforcée seront également implantés tous les 500 à 800 m sur l'A351 pour permettre l'arrêt d'urgence des usagers. Les refuges, tout comme les stations (voir § 1.5.3), seront équipés de poste d'appel d'urgence renvoyant directement sur le CISGT (Centre d'Ingénierie, de Sécurité et de Gestion du Trafic) de Strasbourg.

Enquête publique préalable

à la déclaration d'utilité publique des acquisitions et travaux nécessaires à la réalisation du projet d'aménagement multimodal de l'axe A351-RN4

et à la mise en compatibilité des documents d'urbanisme des communes d'Ittenheim, d'Oberschaeffolsheim, de Wolfisheim, d'Eckbolsheim et de Strasbourg

1.5.3 Aménagements complémentaires

Le projet comprend également des travaux d'**aménagement de certains ouvrages d'art** :

- Sur la RN4, le passage inférieur du Liesbuhl (commune de Wolfisheim) sera élargi,
- Sur l'A351, les perrés du pont Éluard et du pont Racine seront rescindés.

Deux **stations d'arrêt** sont prévues en bordure de l'A351, dotées de quais d'une longueur de 50 m permettant d'accueillir deux cars de grande capacité ou quatre cars classiques :

- la station « VLIO » qui sera en connexion notamment avec le futur transport en commun de rocade prévu sur cette liaison et avec les parkings relais qui seront implantés au niveau de l'échangeur,
- la station « Éluard » en connexion avec le tram A2 au niveau du pont Paul Éluard.

Elles seront aménagées pour l'accueil des Personnes à Mobilité Réduite (quai rehaussé, ascenseur, véhicules adaptés...). **Elles ne sont pas intégrées au présent dossier d'enquête publique car leur aménagement n'est pas du ressort de l'Etat. Seul l'accès à ces stations fait partie intégrante du dossier.**

1.5.4 Rétablissement des communications et des échanges

L'aménagement d'un échangeur entre la RN4 et la RD228 est également prévu. Au stade actuel, la reconfiguration de ce carrefour sous la forme d'un passage inférieur (sous la RN4) est privilégiée. Il est également envisagé de rétablir l'ensemble des mouvements entre les deux axes grâce à un diffuseur complet connecté à deux giratoires, l'un au nord et l'autre au sud. Les études détaillées qui seront effectuées dans la suite du projet permettront de valider la faisabilité technique d'un tel aménagement et d'affiner ses caractéristiques de conception.

Le réseau de chemins agricoles, qui permet actuellement de franchir la RN4 en plusieurs points, sera rétabli par des voies latérales de part et d'autre de la voie et la traversée de la RN4 pourra se faire en 3 points régulièrement répartis :

- après la sortie d'Ittenheim en direction de Strasbourg : cette possibilité de franchissement s'effectuera à niveau, par exemple grâce à un giratoire. La localisation précise ainsi que le type d'aménagement seront précisés dans le cadre de la procédure d'aménagement foncier menée du GCO,
- au niveau de l'échangeur dénivelé RN4/RD228 : les convois agricoles pourront s'insérer facilement dans le flux de circulation grâce aux giratoires connectant les chemins d'exploitation agricole,
- au niveau du passage inférieur du Liesbuhl.

Enquête publique préalable

à la déclaration d'utilité publique des acquisitions et travaux nécessaires à la réalisation du projet d'aménagement multimodal de l'axe A351-RN4

et à la mise en compatibilité des documents d'urbanisme des communes d'Ittenheim, d'Oberschaeffolsheim, de Wolfisheim, d'Eckbolsheim et de Strasbourg

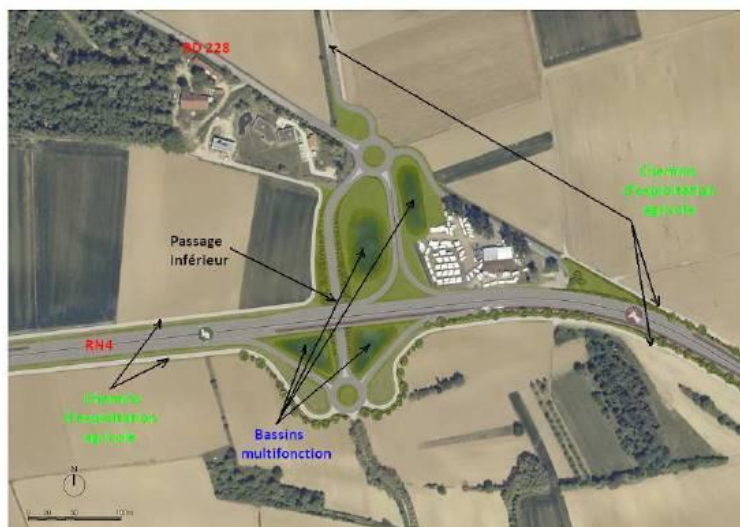


Figure 9 – Photomontage représentant une solution d'aménagement possible du carrefour dénivelé entre RN4 et RD228 (source : pièce C du dossier d'enquête publique)

1.5.5 Activités concernées par le projet

Activités agricoles

L'aménagement de l'infrastructure existante, la réalisation des bassins de traitement des eaux de voirie, l'aménagement du carrefour RD228/RN4 et du giratoire au niveau d'Ittenheim impactera l'activité agricole. D'après les premières estimations réalisées par le Maître d'Ouvrage, environ 12 ha de milieux naturels dont 7 ha de terres cultivées seront impactées. Cet impact nécessitera donc l'acquisition de 7 ha de terrains agricoles.

Aucun bâtiment d'exploitation n'est situé dans les emprises du projet.

Activités économiques

Sur l'A351, les emprises sont très contraintes. En effet la crête du talus de déblai de l'A351 correspond à la limite d'emprise de l'infrastructure. L'emprise ira au-delà de la crête de talus pour les stations d'arrêt, sans cependant impacter de bâtiments. Des zones de parkings pourront être amputées d'une partie de leur capacité.

La RN4 se situe dans un environnement agricole. Trois activités seront impactées par le projet, en raison de leur proximité avec la chaussée existante :

- La station-service « Total » au PR 37+200 dont l'accès sera rétabli,
- Le garage « Denis auto » au PR 36+900 dont une partie du terrain est à acquérir et dont l'accès est à reconfigurer,
- L'activité « Go Loisirs Lehmann » au PR 36+500, au niveau du carrefour avec la RD228, dont une partie du terrain est également prévue en acquisition pour permettre l'aménagement du carrefour RN4-RD228.

Enquête publique préalable

à la déclaration d'utilité publique des acquisitions et travaux nécessaires à la réalisation du projet d'aménagement multimodal de l'axe A351-RN4

et à la mise en compatibilité des documents d'urbanisme des communes d'Ittenheim, d'Oberschaeffolsheim, de Wolfisheim, d'Eckbolsheim et de Strasbourg

Les activités concernées seront dédommées par le Maître d'Ouvrage en cas d'acquisition de terrains ou de perte de revenus. Des discussions seront engagées avec les propriétaires des activités concernées afin de trouver un accord satisfaisant. La déclaration d'utilité publique du projet permet de procéder à des acquisitions par expropriation, dans le cas où aucun accord à l'amiable n'a abouti.

1.5.6 Insertion du projet dans l'environnement

Les enjeux et les impacts du projet sur l'environnement ont été étudiés dans la partie E (Etude d'impact) du dossier.

Le projet comprendra la mise en place d'aménagements en faveur des eaux superficielles et souterraines, du milieu naturel et du paysage. La synthèse de l'ensemble des impacts du projet sur l'environnement et des mesures qui seront prises est présentée ci-dessous. L'estimation sommaire du coût des mesures environnementales est d'environ 5 M€ HT, soit environ 12% du montant global de l'opération.

1.5.7 Coûts et délais de réalisation

Le coût du projet d'aménagement multimodal de l'axe A351-RN4 est estimé à 43,3 M€ TTC, valeur mai 2014, hors coût de la mise en place d'un éclairage des points singuliers de la RN4 et de l'A351 et coûts des aménagements des stations d'arrêt (local d'attente, moyens d'accès, équipements de quais...).

Les acquisitions foncières ont été estimées à 1,450 M€.

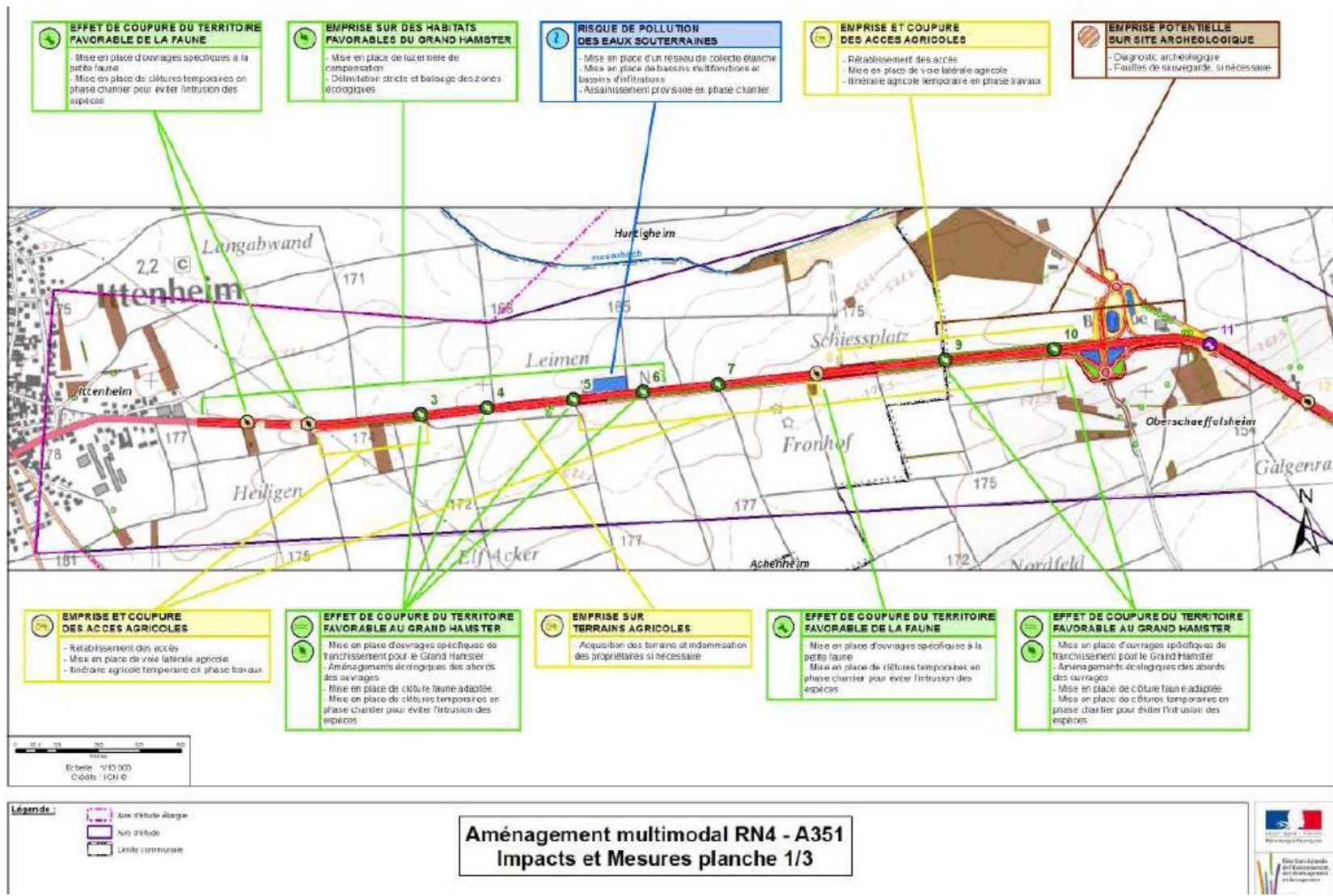
Selon le calendrier prévisionnel du Maître d'Ouvrage, l'aménagement sera opérationnel dès 2021.

1.5.8 Phase chantier

Selon le calendrier prévisionnel du Maître d'Ouvrage, les travaux d'aménagement multimodal de l'axe A351-RN4 s'étaleront entre les années 2018 à 2020. Du fait des impacts générés par le chantier, le Maître d'Ouvrage a également prévu la mise en place de mesures d'évitement et de réduction.

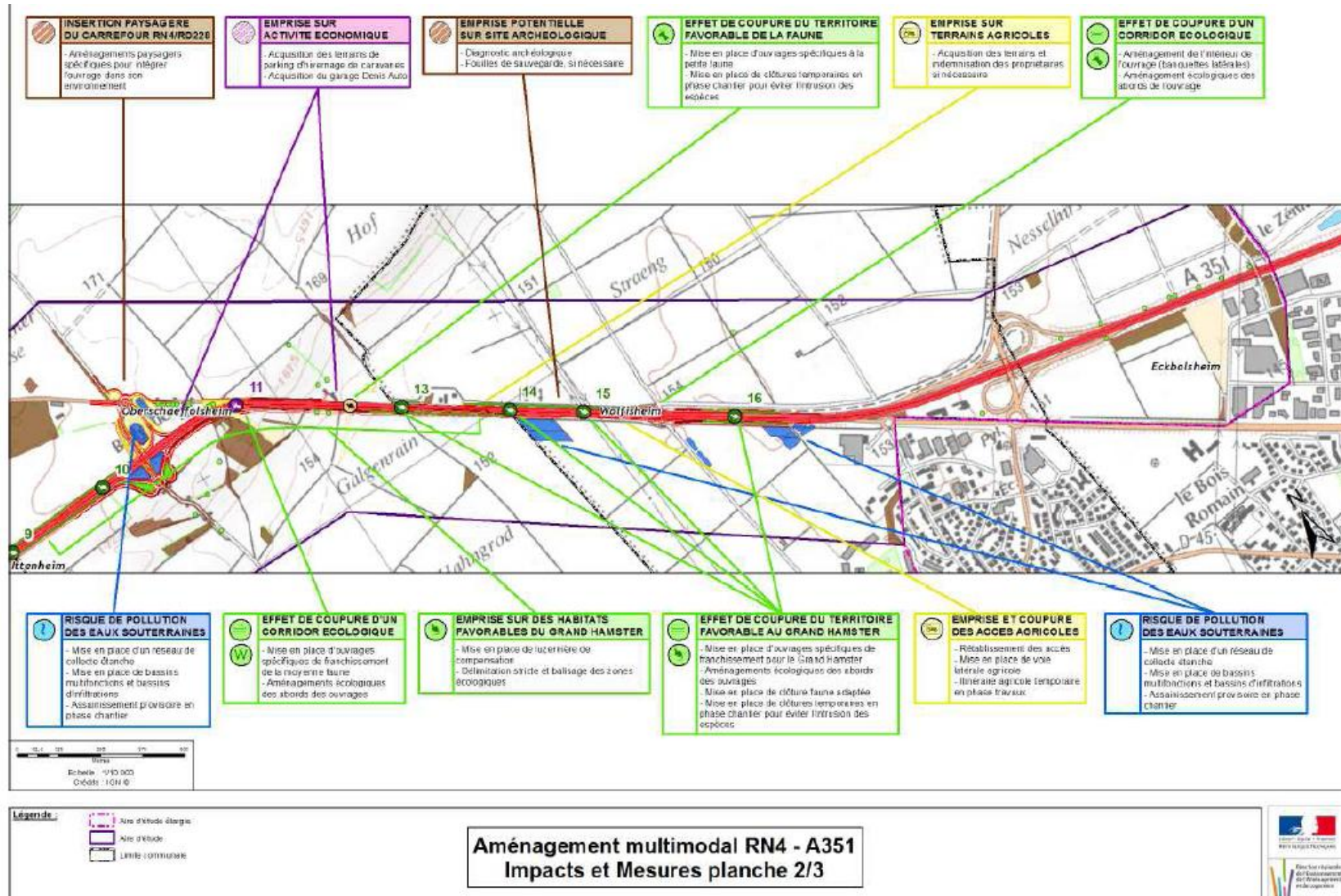
Enquête publique préalable

à la déclaration d'utilité publique des acquisitions et travaux nécessaires à la réalisation du projet d'aménagement multimodal de l'axe A351-RN4
 et à la mise en compatibilité des documents d'urbanisme des communes d'Ittenheim, d'Oberschaeffolsheim, de Wolfisheim, d'Eckbolsheim et de Strasbourg



Enquête publique préalable

à la déclaration d'utilité publique des acquisitions et travaux nécessaires à la réalisation du projet d'aménagement multimodal de l'axe A351-RN4
et à la mise en compatibilité des documents d'urbanisme des communes d'Ittenheim, d'Oberschaeffolsheim, de Wolfisheim, d'Eckbolsheim et de Strasbourg



Enquête publique préalable

à la déclaration d'utilité publique des acquisitions et travaux nécessaires à la réalisation du projet d'aménagement multimodal de l'axe A351-RN4
et à la mise en compatibilité des documents d'urbanisme des communes d'Ittenheim, d'Oberschaefolsheim, de Wolfisheim, d'Eckbolsheim et de Strasbourg

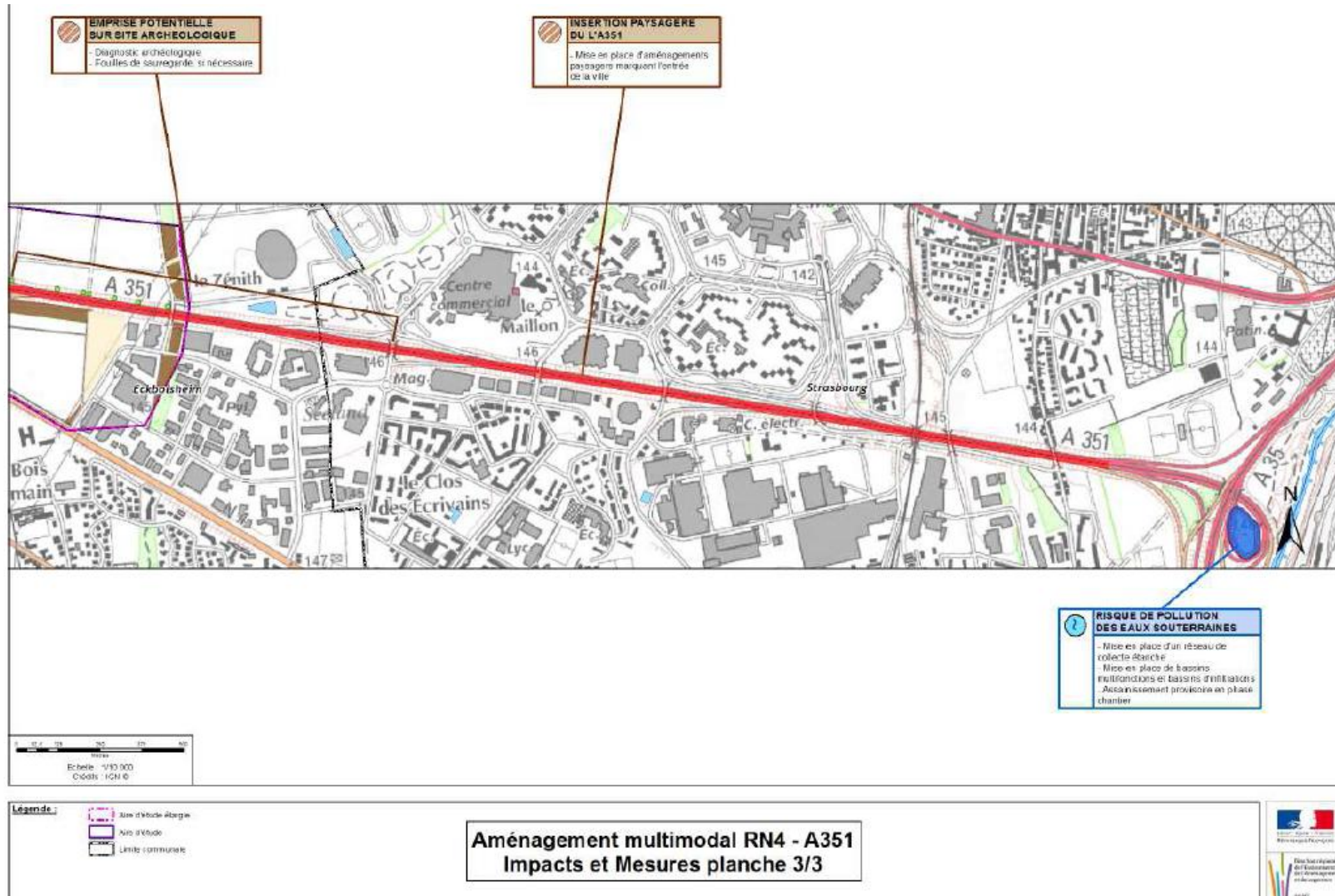


Figure 10 – Synthèse des impacts et mesures environnementales (source : pièce E du dossier d'enquête publique)

Enquête publique préalable

à la déclaration d'utilité publique des acquisitions et travaux nécessaires à la réalisation du projet d'aménagement multimodal de l'axe A351-RN4

et à la mise en compatibilité des documents d'urbanisme des communes d'Ittenheim, d'Oberschaeffolsheim, de Wolfisheim, d'Eckbolsheim et de Strasbourg

1.5.9 Mise en compatibilité avec les documents d'urbanisme

La bande soumise à la déclaration d'utilité publique du projet d'aménagement multimodal de l'axe A351-RN4 traverse cinq communes : Strasbourg, Eckbolsheim, Wolfisheim, Oberschaeffolsheim et Ittenheim qui disposent toutes d'un Plan d'Occupation des Sols (POS) ou d'un Plan Local d'Urbanisme (PLU). Le projet n'est pas compatible avec l'ensemble des documents d'urbanisme de ces communes. La mise en compatibilité est présentée ci-dessous.

1.5.9.1 Commune d'Ittenheim

La commune d'Ittenheim dispose d'un POS approuvé le 09/12/1994, suivi de 5 modifications dont la dernière date du 28 janvier 2013.

Le projet de mise en compatibilité du POS porte sur 2 objets :

- Mise en compatibilité avec le règlement des zones NC, NAx31a, NAx31b, NAx31c et UX31 :
 - La zone NC a pour destination principale la protection des espaces agricoles. Les ouvrages techniques nécessaires au fonctionnement ou à l'exploitation de la voirie publique et les affouillements et exhaussements de sols y sont autorisés. Pour être parfaitement compatible avec le projet, il convient de rajouter le projet d'aménagement de l'axe A351-RN4.
 - La zone UX est réservée aux activités. Les affouillements et exhaussements du sol sont interdits. Le règlement de cette zone n'est donc pas compatible avec le projet.
 - Les zones NAx sont des zones naturelles réservées aux activités futures. Les affouillements et exhaussements du sol sont interdits sur ces zones. Le règlement de ces zones n'est donc pas compatible avec le projet.
- Mise en compatibilité avec les emplacements réservés : création d'un nouvel emplacement réservé, n°55 intitulé « Réserve d'emprise le long de la voirie existante, pour l'opération d'aménagement multimodal de l'axe A351-RN4 », de 1 041 ares, au bénéfice de l'Etat.

Enquête publique préalable

à la déclaration d'utilité publique des acquisitions et travaux nécessaires à la réalisation du projet d'aménagement multimodal de l'axe A351-RN4
et à la mise en compatibilité des documents d'urbanisme des communes d'Ittenheim, d'Oberschaeffolsheim, de Wolfisheim, d'Eckbolsheim et de Strasbourg

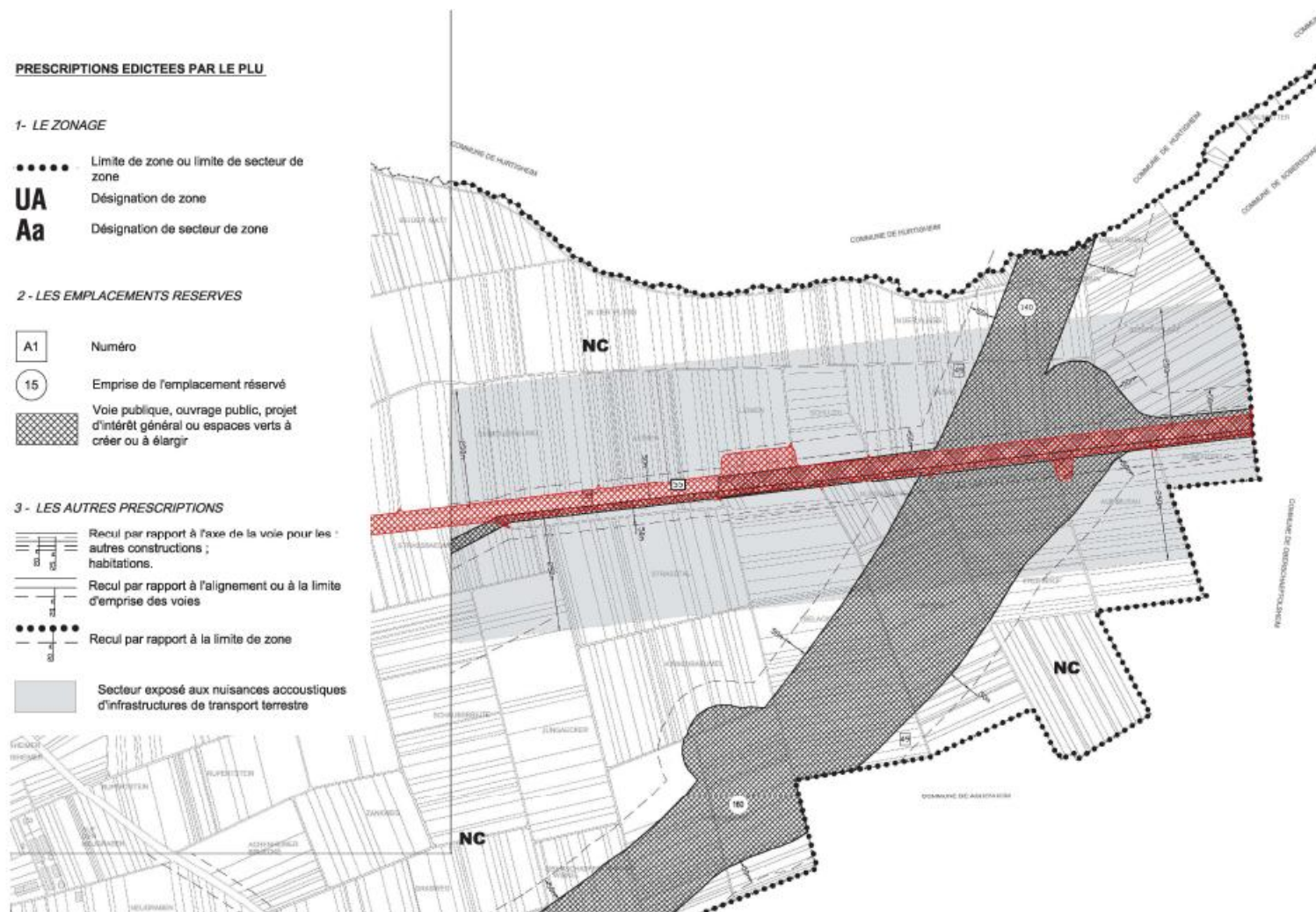


Figure 11 – Plan d'Ittenheim après mise en compatibilité (source : pièce G du dossier d'enquête publique)

Enquête publique préalable

à la déclaration d'utilité publique des acquisitions et travaux nécessaires à la réalisation du projet d'aménagement multimodal de l'axe A351-RN4
et à la mise en compatibilité des documents d'urbanisme des communes d'Ittenheim, d'Oberschaeffolsheim, de Wolfisheim, d'Eckbolsheim et de Strasbourg

PRESCRIPTIONS EDICTEES PAR LE PLU

1- LE ZONAGE

- Limite de zone ou limite de secteur de zone
- UA** Désignation de zone
- Aa** Désignation de secteur de zone

2 - LES EMPLACEMENTS RESERVES

- A1** Numéro
- 15** Emprise de l'emplacement réservé
- Voie publique, ouvrage public, projet d'intérêt général ou espaces verts à créer ou à élargir

3 - LES AUTRES PRESCRIPTIONS

- Recul par rapport à l'axe de la voie pour les autres constructions ; habitations.
- Recul par rapport à l'alignement ou à la limite d'emprise des voies
- Recul par rapport à la limite de zone
- Secteur exposé aux nuisances acoustiques d'infrastructures de transport terrestre

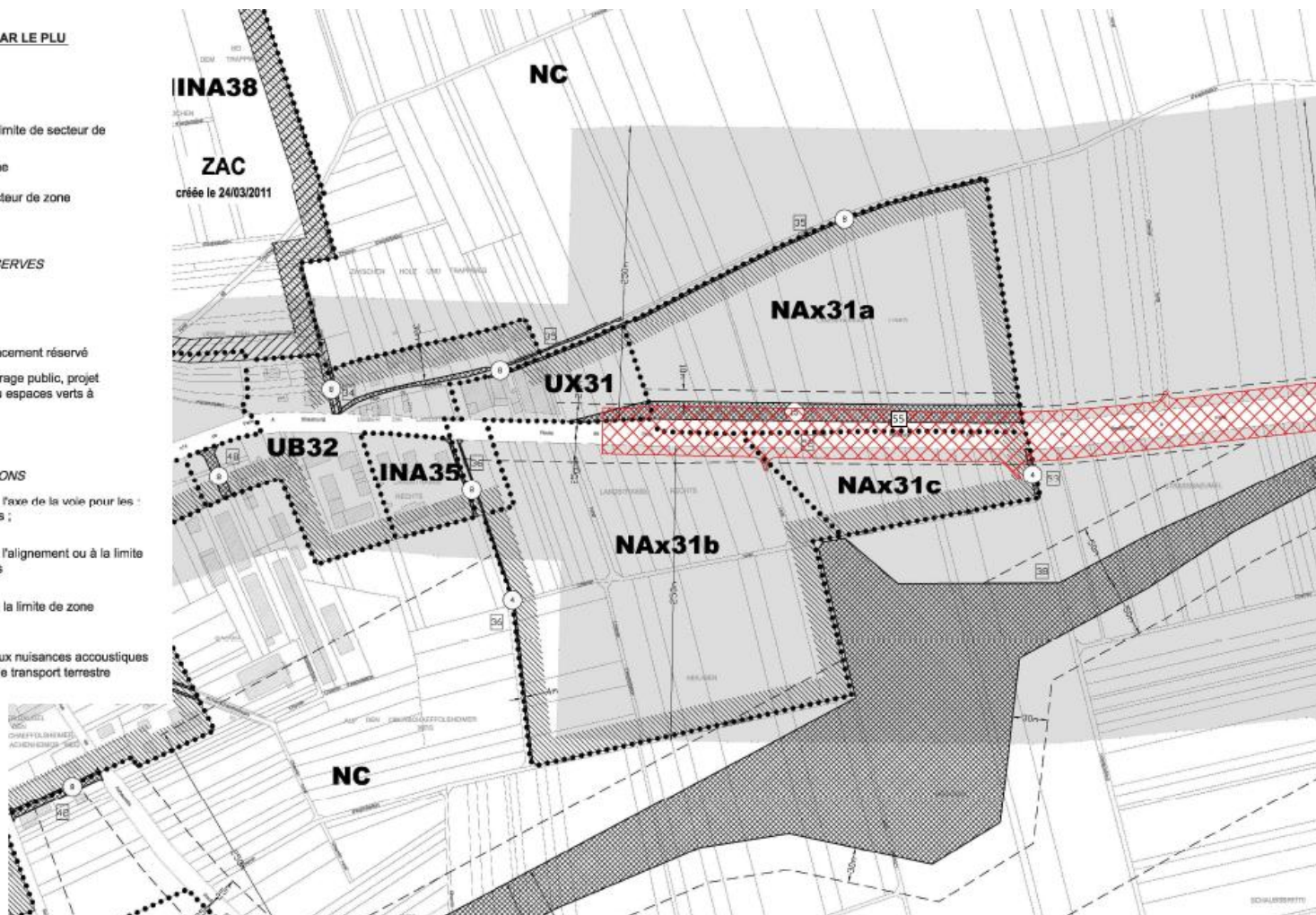


Figure 12 – Plan d'Ittenheim (côté est) après mise en compatibilité (source : pièce G du dossier d'enquête publique G)

Enquête publique préalable

à la déclaration d'utilité publique des acquisitions et travaux nécessaires à la réalisation du projet d'aménagement multimodal de l'axe A351-RN4

et à la mise en compatibilité des documents d'urbanisme des communes d'Ittenheim, d'Oberschaeffolsheim, de Wolfisheim, d'Eckbolsheim et de Strasbourg

1.5.9.2 Commune d'Oberschaeffolsheim

La commune d'Oberschaeffolsheim dispose d'un POS approuvé en 1986, révisé le 12 mai 1995, mis à jour le 26 novembre 2004 et modifié 7 fois dont la dernière modification date du 20 avril 2012.

Le projet de mise en compatibilité du POS porte sur 2 objets :

- Mise en compatibilité avec le règlement des zones NAL, NC2 et ND :
 - La zone NAL est une zone naturelle réservée aux sports et aux loisirs. La zone NAL4 étant réservée aux activités de loisirs, de pêche et de chasse. Les remblais sont interdits ainsi que les constructions et installations dont l'implantation se traduit par des délaissés de terrains inconstructibles ou qui font obstacle à l'écoulement des eaux. L'urbanisation de la zone NAL3 ne peut s'effectuer que dans le cadre d'une opération concernant l'ensemble de la zone. Le règlement de cette zone n'est donc pas compatible avec le projet.
 - La zone NC est une zone naturelle à protéger en raison de la valeur agricole des terres. Le secteur NC2 admet les constructions agricoles liées à l'exploitation agricole à l'exclusion de tout bâtiment d'habitation. Le règlement de cette zone n'est donc pas compatible avec le projet.
 - La zone ND est une zone naturelle à protéger, en raison d'une part de l'existence de risques de nuisances, d'autre part de la qualité des sites, des milieux naturels, des paysages. Les affouillements et exhaussements de sols de toute nature sont interdits. Le règlement de cette zone n'est donc pas compatible avec le projet.
- Mise en compatibilité avec les emplacements réservés :
 - Création d'un nouvel emplacement réservé de type « création de voie », n°A18 intitulé « Aménagement multimodal de l'axe A351-RN4 dans le cadre de l'amélioration de l'intersection entre la RN4 et la RD228 », de 4,6 hectares, au bénéfice de l'Etat,
 - Modification de l'emplacement réservé de type « amélioration de voie », n°B5 « Aménagement multimodal de l'axe A351-RN4 dans le cadre de l'amélioration de l'intersection entre la RN4 et la RD228 », de 5,4 hectares, au bénéfice de l'Etat.

Enquête publique préalable

à la déclaration d'utilité publique des acquisitions et travaux nécessaires à la réalisation du projet d'aménagement multimodal de l'axe A351-RN4
et à la mise en compatibilité des documents d'urbanisme des communes d'Ittenheim, d'Oberschaeffolsheim, de Wolfisheim, d'Eckbolsheim et de Strasbourg

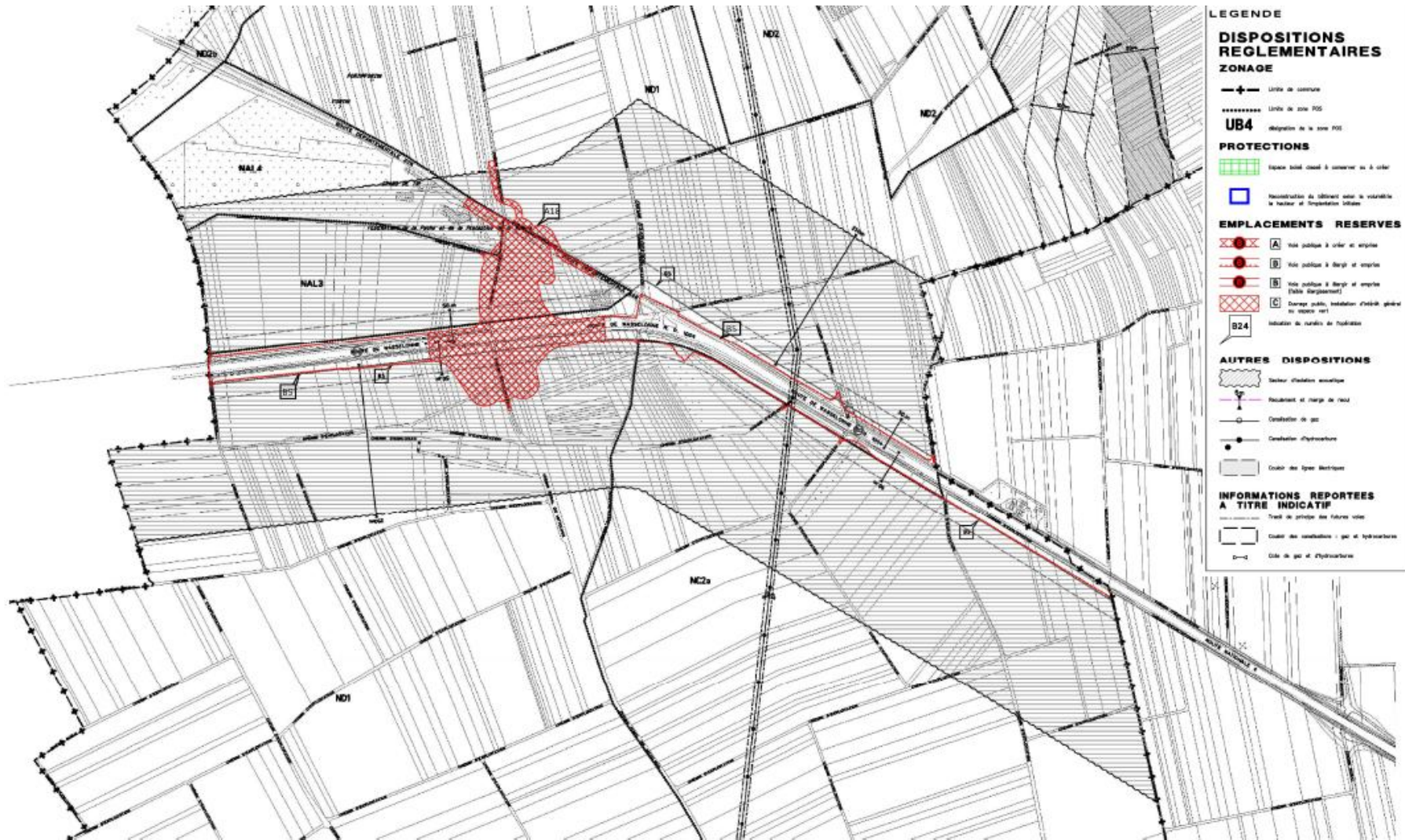


Figure 13 – Plan d'Oberschaeffolsheim après mise en compatibilité (source : pièce G du dossier d'enquête publique)

Enquête publique préalable

à la déclaration d'utilité publique des acquisitions et travaux nécessaires à la réalisation du projet d'aménagement multimodal de l'axe A351-RN4

et à la mise en compatibilité des documents d'urbanisme des communes d'Ittenheim, d'Oberschaeffolsheim, de Wolfisheim, d'Eckbolsheim et de Strasbourg

1.5.9.3 Commune de Wolfisheim

La commune de Wolfisheim dispose d'un POS approuvé le 29 novembre 1984, mis à jour le 21 juillet 2008, et ayant fait l'objet de 10 modifications dont la dernière date de janvier 2011. Il est à noter que le Maître d'Ouvrage indique que **les éléments présentés pour la commune de Wolfisheim ne sont pas à jour de la modification n°11 qui a fait l'objet d'une délibération de l'Eurométropole de Strasbourg en date du 25 juin 2015.**

Le projet de mise en compatibilité du POS porte sur 2 objets :

- Mise en compatibilité avec le règlement des zones II NA et NC :
 - La zone II NA est une zone naturelle réservée à l'urbanisation future sous forme prépondérante d'habitat et d'équipements qui ne peut être urbanisée que dans le cadre d'une procédure de modification du POS. Pour que le règlement de la zone soit parfaitement compatible avec le projet, il convient de rajouter le projet d'aménagement multimodal de l'axe A351-RN4.
 - La zone NC est une zone naturelle à protéger en raison de la valeur agricole des terres ou de la valeur du sous-sol sur le plan économique. Le règlement de cette zone n'est donc pas compatible avec le projet.
- Mise en compatibilité avec les emplacements réservés :
 - création d'un nouvel emplacement réservé, n°B21 intitulé « Aménagement multimodal de l'axe A351-RN4 », d'environ 4,5 hectares, au bénéfice de l'Etat,
 - création d'un nouvel emplacement réservé, n°C10 intitulé « Bassin d'assainissement pour l'aménagement multimodal de l'axe A351-RN4 », d'environ 76 ares, au bénéfice de l'Etat,
 - création d'un nouvel emplacement réservé, n°C11 intitulé « Bassin d'assainissement pour l'aménagement multimodal de l'axe A351-RN4 », d'environ 43 ares, au bénéfice de l'Etat.

Enquête publique préalable

à la déclaration d'utilité publique des acquisitions et travaux nécessaires à la réalisation du projet d'aménagement multimodal de l'axe A351-RN4
et à la mise en compatibilité des documents d'urbanisme des communes d'Ittenheim, d'Oberschaeffolsheim, de Wolfisheim, d'Eckbolsheim et de Strasbourg

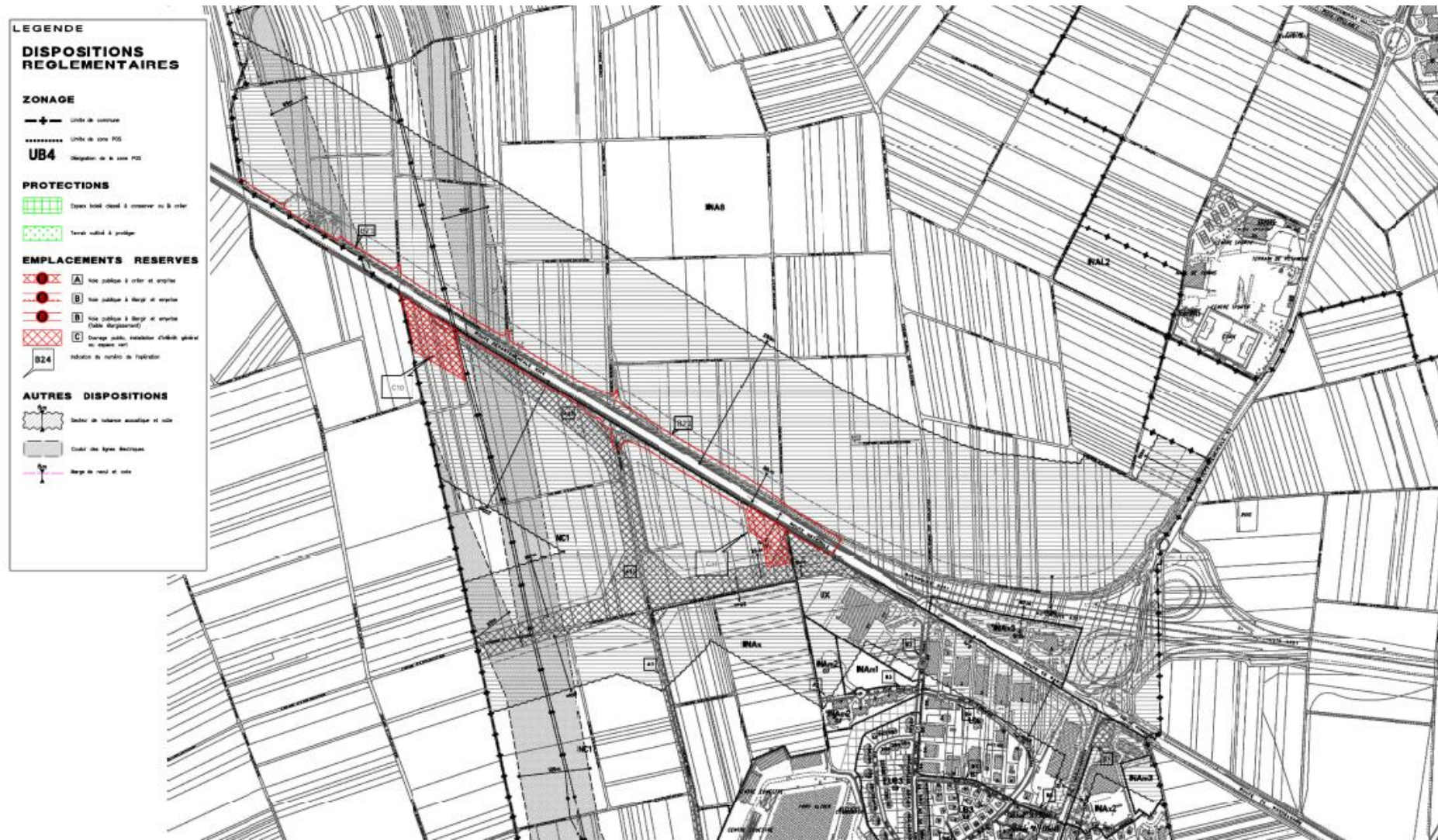


Figure 14 – Plan de Wolfisheim après mise en compatibilité (source : pièce G du dossier d'enquête publique)

Enquête publique préalable

à la déclaration d'utilité publique des acquisitions et travaux nécessaires à la réalisation du projet d'aménagement multimodal de l'axe A351-RN4

et à la mise en compatibilité des documents d'urbanisme des communes d'Ittenheim, d'Oberschaeffolsheim, de Wolfisheim, d'Eckbolsheim et de Strasbourg

1.5.9.4 Commune d'Eckbolsheim

La commune d'Eckbolsheim dispose d'un PLU approuvé le 20 décembre 2007 et modifié le 25 juin 2010.

Le projet de mise en compatibilité du PLU porte sur la mise en compatibilité avec le règlement des zones II AU, II AUx, UX et UZ :

- La zone II AU est une zone à caractère naturel à urbaniser réservée à l'extension des quartiers mixtes à court et moyen terme. Elle n'est donc pas compatible avec le projet.
- La zone II AUx est une zone à caractère naturel à urbaniser réservée aux futures activités à long terme. Elle n'est donc pas compatible avec le projet.
- La zone UX est une zone urbaine réservée aux activités industrielles, artisanales ou commerciales. Les affouillements et exhaussement des sols sont interdits s'ils ne sont pas justifiés par un aménagement autorisé. Pour être parfaitement compatible avec le projet, il convient de rajouter le projet d'aménagement multimodal de l'axe RN4-A351.
- La zone UZ est une zone urbaine réservée aux équipements publics à l'échelle de l'agglomération (salle de spectacle). Le règlement n'interdit pas l'aménagement de l'infrastructure. Pour être parfaitement compatible avec le projet, il convient de rajouter le projet d'aménagement multimodal de l'axe RN4-A351.

1.5.9.5 Commune de Strasbourg

La commune de Strasbourg dispose d'un POS approuvé le 18 décembre 1992, modifié le 29 novembre 2013.

Le projet de mise en compatibilité du POS porte sur 2 objets :

- Mise en compatibilité avec le règlement des zones UX et ZX (de la ZAC de HautePierre) :
 - Les zones UX sont réservées aux activités dans lesquelles tout programme résidentiel est interdit. Le projet ne fait pas clairement partie des projets autorisés dans la zone. Les affouillements et exhaussements des sols sont autorisés seulement si le projet est considéré comme une construction. Pour être parfaitement compatible avec le projet, il convient de rajouter le projet d'aménagement multimodal de l'axe A351-RN4.
 - La zone ZX de la ZAC de HautePierre (ZAC des Poteries) est un secteur réservé principalement aux activités tertiaires, de service et de commerces le long de la Rue Charles Péguy. Le projet n'est pas autorisé dans ce secteur. Le règlement de la zone ZX nécessite donc une mise en compatibilité par rapport au projet.
- Mise en compatibilité avec les emplacements réservés : Création d'un nouvel emplacement réservé, n°HAU B7 intitulé « A351-Aménagement des stations d'arrêt dans le cadre du projet d'aménagement multimodal de l'axe A351-RN4 », d'environ 24 ares, de 12 à 17 mètres, au bénéfice de l'Etat.

Enquête publique préalable

à la déclaration d'utilité publique des acquisitions et travaux nécessaires à la réalisation du projet d'aménagement multimodal de l'axe A351-RN4
et à la mise en compatibilité des documents d'urbanisme des communes d'Ittenheim, d'Oberschaeffolsheim, de Wolfisheim, d'Eckbolsheim et de Strasbourg

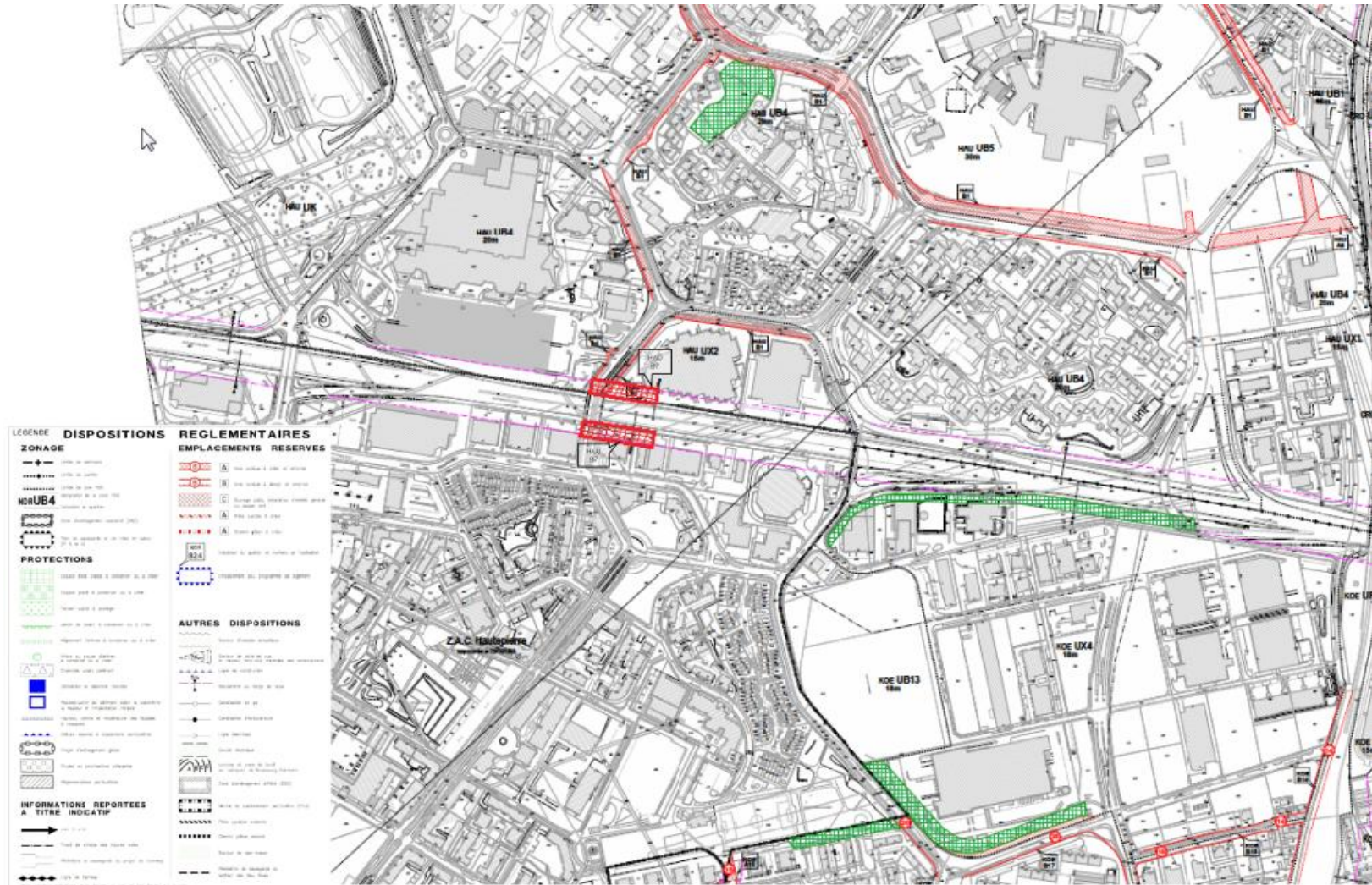


Figure 15 – Plan de Strasbourg après mise en compatibilité (source : pièce G du dossier d'enquête publique)

Enquête publique préalable

à la déclaration d'utilité publique des acquisitions et travaux nécessaires à la réalisation du projet d'aménagement multimodal de l'axe A351-RN4
et à la mise en compatibilité des documents d'urbanisme des communes d'Ittenheim, d'Oberschaeffolsheim, de Wolfisheim, d'Eckbolsheim et de Strasbourg

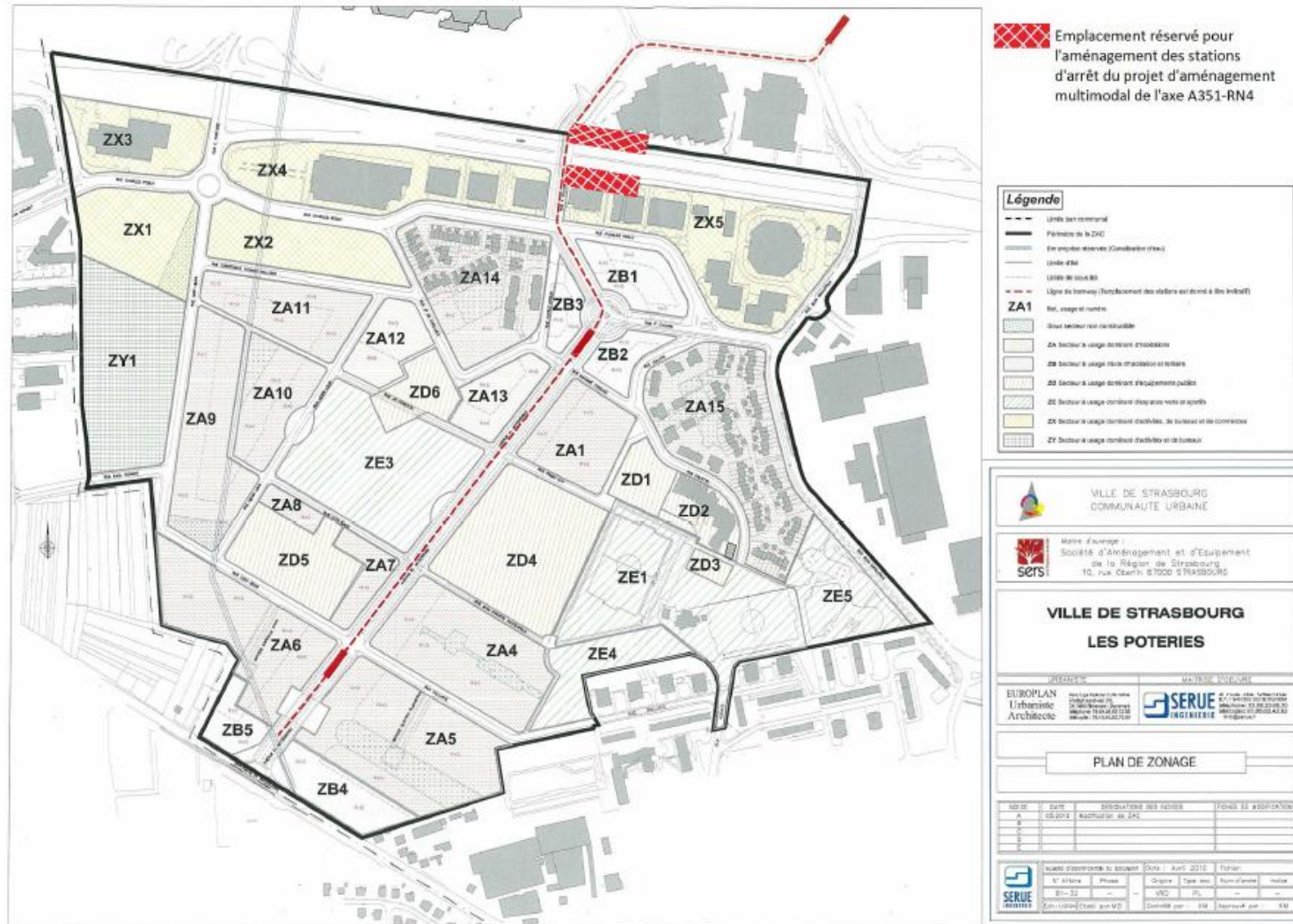


Figure 16 – Plan de la ZAC de Hautepierre après mise en compatibilité (source : pièce G du dossier d'enquête publique)

Enquête publique préalable

à la déclaration d'utilité publique des acquisitions et travaux nécessaires à la réalisation du projet d'aménagement multimodal de l'axe A351-RN4

et à la mise en compatibilité des documents d'urbanisme des communes d'Ittenheim, d'Oberschaeffolsheim, de Wolfisheim, d'Eckbolsheim et de Strasbourg

1.6 PROCEDURES ULTERIEURES

A l'issue de la DUP, d'autres procédures devront être engagées :

- Dossier sur les Engagements de l'Etat,
- Etudes de détails,
- Enquête parcellaire,
- Expropriation,
- Archéologie préventive,
- Demande d'autorisation au titre de la loi sur l'eau,
- Demande de dérogation à l'interdiction de destruction d'espèces protégées,
- Demande au titre des ICPE,
- Autorisation d'occupation temporaire du domaine public,
- Dossier bruits de chantier.

1.7 COMPOSITION DU DOSSIER SOUMIS A L'ENQUETE PUBLIQUE

Le dossier soumis à l'enquête publique a été élaboré par la DREAL Alsace.

Ce dossier daté de juillet 2015, mis à la disposition du public dans les lieux de permanences tenues par le commissaire enquêteur, a également été consultable et téléchargeable par le public pendant toute la durée de l'enquête publique sur le site internet de la DREAL Alsace : <http://www.alsace.developpement-durable.gouv.fr>.

Il comprend les pièces suivantes :

Pièce A – Objet de l'enquête, informations juridiques et administratives (13 pages format A3)

Cette pièce décrit le contexte du projet, le cadre dans lequel l'enquête s'inscrit et les textes réglementaires afférents à l'enquête.

Pièce B – Plan de situation (3 pages format A3)

Cette pièce illustre la situation géographique et le tracé du projet.

Pièce C – Notice explicative (41 pages format A3)

Cette pièce comprend 5 chapitres portant sur :

- ✓ Le contexte global de l'opération,
- ✓ La présentation de l'axe A351-RN4,
- ✓ Les différentes variantes d'aménagement étudiées,
- ✓ La présentation de la variante retenue,

Enquête publique préalable

à la déclaration d'utilité publique des acquisitions et travaux nécessaires à la réalisation du projet d'aménagement multimodal de l'axe A351-RN4

et à la mise en compatibilité des documents d'urbanisme des communes d'Ittenheim, d'Oberschaeffolsheim, de Wolfisheim, d'Eckbolsheim et de Strasbourg

- ✓ L'appréciation sommaire des dépenses.

Pièce D – Plan général des travaux (5 pages format A3)

Les 3 planches de ce plan au 1/10 000 présentent les travaux qui seront réalisés (voies réservées aux transports en commun, carrefours, échangeurs, passages faune, rétablissement des chemins agricoles, quais des stations d'arrêt, bassins de traitement des eaux) et la Bande d'Utilité Publique.

Pièce E – Etude d'impact (302 pages format A3)

Partie fondamentale du dossier, cette pièce comprend les chapitres suivants :

- ✓ Préambule,
- ✓ Résumé non technique,
- ✓ Analyse de l'état initial de la zone et des milieux susceptibles d'être affectés par le projet,
- ✓ Comparaison des différentes variantes et présentation du projet retenu,
- ✓ Analyse des impacts du projet sur l'environnement et mesures envisagées pour éviter, réduire ou compenser ces impacts,
- ✓ Compatibilité avec les documents d'urbanisme, articulation avec les différents plans, schémas et programmes,
- ✓ Analyse des effets du projet sur la santé publique et mesures pour éviter, réduire ou compenser les impacts,
- ✓ Analyse des coûts collectifs des pollutions et nuisances et avantages induits pour la collectivité et bilan énergétique,
- ✓ Auteurs des études,
- ✓ Méthodes d'évaluation utilisées et difficultés rencontrées,
- ✓ Annexes

Pièce F – Evaluation socio-économique (13 pages format A3)

Cette pièce comprend les chapitres suivants :

- ✓ Introduction,
- ✓ Principes généraux de l'évaluation,
- ✓ Hypothèses retenues pour l'évaluation,
- ✓ Eléments du bilan socio-économique,
- ✓ Bilan global du projet,
- ✓ Conclusion

Pièce G – Mise en compatibilité des documents d'urbanisme (64 pages format A3)

Cette pièce comprend les chapitres suivants :

- ✓ Généralités sur la mise en compatibilité des documents d'urbanisme,

Enquête publique préalable

à la déclaration d'utilité publique des acquisitions et travaux nécessaires à la réalisation du projet d'aménagement multimodal de l'axe A351-RN4

et à la mise en compatibilité des documents d'urbanisme des communes d'Ittenheim, d'Oberschaeffolsheim, de Wolfisheim, d'Eckbolsheim et de Strasbourg

- ✓ Présentation du projet,
- ✓ Dispositions proposées pour assurer la mise en compatibilité des documents d'urbanisme des communes de la Communauté Urbaine de Strasbourg et de la commune d'Ittenheim,
- ✓ Compatibilité avec le Schéma de Cohérence Territoriale de la Région de Strasbourg (SCoTERS),
- ✓ Compte-rendu de la réunion d'examen conjoint en date du 23 avril 2015

Pièce H – Avis de l'Autorité Environnementale et Mémoire en réponse du Maître d'Ouvrage (52 pages format A3)

Cette pièce comprend l'avis de l'Autorité Environnementale daté du 27 mai 2015 ainsi qu'une réponse du Maître d'Ouvrage à chacune des recommandations formulées.

Pièce I – Bilan de la concertation inter-services (18 pages format A3)

Cette pièce comprend le bilan des avis de la concertation des services de l'Etat et des collectivités territoriales concernées par le projet, qui s'est clôturée le 30 décembre 2014, ainsi que les réponses apportées par le Maître d'Ouvrage.

Cette pièce contient aussi les observations figurant dans l'avis de la Chambre d'Agriculture du Bas-Rhin en date du 24/10/2014 et les réponses du Maître d'Ouvrage.

Pièce J – Bilan de la concertation L 300-2 (9 pages format A3)

Cette pièce comprend le bilan, rédigé par le Maître d'Ouvrage, de la concertation publique qui s'est tenue du 4 octobre au 4 novembre 2010.

Additif au dossier d'enquête (25 pages format A3)

Cette pièce comprend les éléments de réponse concernant les études de trafic réalisées dans le cadre du projet. Elle a été ajoutée au dossier le 29 octobre 2015 sur demande du commissaire enquêteur.

1.8 ANALYSE DU DOSSIER SOUMIS A L'ENQUETE PUBLIQUE

Le dossier soumis à l'enquête publique est conforme aux prescriptions des articles R. 123-8 du Code de l'Environnement et R. 112-4 à 7 du Code de l'expropriation pour cause d'utilité publique.

Avis du commissaire enquêteur

Le dossier est très conséquent et sa mise à disposition sur le site internet constitue un aspect appréciable pour le public.

Enquête publique préalable

à la déclaration d'utilité publique des acquisitions et travaux nécessaires à la réalisation du projet d'aménagement multimodal de l'axe A351-RN4

et à la mise en compatibilité des documents d'urbanisme des communes d'Ittenheim, d'Oberschaeffolsheim, de Wolfisheim, d'Eckbolsheim et de Strasbourg

1.8.1 Pièce A

Après un rappel succinct du contexte du projet, la pièce A décrit :

- les textes qui régissent l'enquête publique, la façon dont elle s'insère dans la procédure administrative relative au projet, ainsi que la décision pouvant être adoptée au terme de l'enquête et les autorités compétentes pour la prendre,
- les autres autorisations nécessaires pour réaliser le projet.

Avis du commissaire enquêteur

Le commissaire enquêteur note que cette pièce est bien rédigée et que son découpage en différents paragraphes facilite sa lecture et la compréhension par le public du contexte dans lequel s'inscrit le projet d'aménagement. Elle n'appelle aucune remarque.

1.8.2 Pièce B

Cette pièce illustre la situation géographique et le tracé du projet.

Avis du commissaire enquêteur

Le commissaire enquêteur n'a pas de remarque à formuler sur cette pièce.

1.8.3 Pièce C

Cette pièce, après une description des différentes variantes d'aménagement étudiées, présente le projet d'aménagement multimodal de l'axe A351-RN4 (parti d'aménagement, modalités d'exploitation et de fonctionnement de la voie réservée, rétablissement des communications et des échanges, insertion du projet dans l'environnement). Cette description est complétée par une appréciation sommaire des dépenses comprenant une estimation financière des acquisitions foncières.

Avis du commissaire enquêteur

Le tableau du § 3.2.5 présente la comparaison entre les 3 variantes étudiées selon différents critères. Le commissaire enquêteur aurait aimé disposer de plus de détails sur la méthode retenue pour la comparaison multicritères :

- La composition du groupe de travail qui a défini ces critères n'est pas mentionnée,
- Aucune information ne permet de savoir si les critères choisis permettent de définir correctement et intégralement le projet,

Enquête publique préalable

à la déclaration d'utilité publique des acquisitions et travaux nécessaires à la réalisation du projet d'aménagement multimodal de l'axe A351-RN4

et à la mise en compatibilité des documents d'urbanisme des communes d'Ittenheim, d'Oberschaeffolsheim, de Wolfisheim, d'Eckbolsheim et de Strasbourg

- Il ne semble pas qu'il y ait de pondération appliquée à ces critères alors que certains critères possèdent un contenu très riche, comme par exemple le critère « impact environnemental et foncier » qui englobe les 4 thématiques « assainissement », « faune, flore habitats et transparence écologique », « qualité de l'air » et « foncier »,
- Le lecteur ne sait pas si un test de sensibilité, tel que recommandé dans les méthodes d'analyse multicritères, a été réalisé.

Le commissaire enquêteur aurait également souhaité que l'estimation financière des acquisitions foncières mentionnée dans le § 5.1.1 soit détaillée par typologie d'acquisitions (terrains, biens...).

Le commissaire enquêteur formule aussi quelques remarques sur la forme de cette pièce :

- Les hypothèses de trafics aux différents horizons ne sont pas explicitées et le lecteur ne dispose d'aucune donnée permettant de les estimer. En outre, il aurait été intéressant que les trafics modélisés à l'horizon 2025 avec GCO et VLIO complète soit clairement présentés car on ne comprend pas à première vue pourquoi il y a une différence entre ceux de la RN4 configurée à 2×1 voies et ceux de la RN4 configurée à 2×2 voies,
- La figure 27 n'est pas satisfaisante car on ne dispose d'aucun point de repère (nom de commune, n° de rues...) et d'aucune explication sur les données chiffrées.
- Le § 5.1.1 indique que les prix ont été actualisés à la date de valeur de mai 2013 alors que toutes les autres actualisations sont indiquées à la date de mai 2014.

1.8.4 Pièce D

La pièce D contient le plan général des travaux.

Avis du commissaire enquêteur

Le commissaire enquêteur n'a pas de remarque à formuler sur cette pièce.

1.8.5 Pièce E

La pièce E contient l'étude d'impact du projet d'aménagement multimodal de l'axe A351-RN4 et son résumé non technique.

Avis du commissaire enquêteur

L'étude d'impact est correctement rédigée, complétée par de nombreuses illustrations et chaque aspect important est synthétisé en fin de chapitre. Le résumé non technique mentionne l'ensemble des aspects importants de l'étude d'impact sur 33 pages au format A3.

Enquête publique préalable

à la déclaration d'utilité publique des acquisitions et travaux nécessaires à la réalisation du projet d'aménagement multimodal de l'axe A351-RN4

et à la mise en compatibilité des documents d'urbanisme des communes d'Ittenheim, d'Oberschaeffolsheim, de Wolfisheim, d'Eckbolsheim et de Strasbourg

Tous les aspects environnementaux ont été examinés de façon plus ou moins détaillée. Cette partie appelle donc les observations suivantes :

- La gestion des eaux pluviales dans le cadre du projet n'est pas clairement présentée. Il est fait état d'un futur réseau de collecte avec des fossés qui seront enherbés dans certaines parties du document et imperméabilisés ou composés de cunettes dans d'autres parties du document. Il est également fait mention d'ouvrages de traitement (§ 4.4.2.2) mais sans que le lecteur ait des détails sur la nature des traitements. Ainsi est-il envisagé d'installer des débourbeurs-déshuileurs ou d'autres dispositifs de traitement ?
- L'étude d'impact (§ 4.6.2.2) indique que « le projet entraînera la destruction d'environ 12 ha de milieux naturels » et présente un tableau détaillé des emprises par types de milieux naturels (terres cultivées, végétation des bermes routières, prairie de fauche et végétation des hautes friches, végétation des bois-broussailles anthropiques et verger haute-tige, arbres isolés). En sommant les surfaces cultivées et les prairies de fauche et végétation des hautes friches, la surface obtenue est de 7,1 ha. Ce chiffre est cohérent avec celui mentionné dans le § 4.9.5.1.1 (Impacts directs sur les activités agricoles) mais ne l'est pas avec celui qui est mentionné dans la notice explicative (partie C, § 4.4.3) qui mentionne une consommation de 10 hectares de terres agricoles environ. Ces chiffres seraient donc à harmoniser.
- La compatibilité du projet avec le plan régional de prévention et de gestion des déchets dangereux et le plan départemental de prévention et de gestion des déchets non dangereux aurait du être vérifié, notamment en ce qui concerne la phase chantier.
- Concernant les impacts cumulés, il ne semble pas que l'inventaire ait été exhaustif. En effet, à titre d'illustration, le projet de géothermie profonde, prévu à Eckbolsheim et soumis à l'enquête publique en avril 2015, n'a pas été pris en compte alors qu'il disposait d'une étude d'impact avec avis de l'Autorité Environnementale (Ae) rendu public. En outre, on ne trouve pas dans le dossier d'étude approfondie permettant d'estimer les réels impacts cumulés sur les différents compartiments environnementaux de l'ensemble des projets.
- Les figures 139 à 142 relatives aux modélisations concernant les principaux polluants atmosphériques mesurés par l'ASPA sont peu lisibles, comme également mentionné par l'Ae.
- La synthèse des enjeux sur le paysage est différente dans le corps de l'étude d'impact (§ 2.9.3.2 et § 2.9.5) et dans le résumé non technique (§ 1.2.1.7).
- L'augmentation en pourcentage du trafic en HPM sur la section Ittenheim-Carrefour de Bellevue entre le trafic à l'horizon 2025 avec GCO et VLIO (RN4 2x2 voies sans voie réservée) et le trafic actuel modélisé (RN4 2x1 voies), qui est mentionnée dans la première ligne de la figure 239 (+50%) est incorrecte. Cette valeur est en effet de +86%.
- Quelques incohérences, qui ne remettent toutefois pas en cause le fond du projet, ont été observées dans cette pièce :

Enquête publique préalable

à la déclaration d'utilité publique des acquisitions et travaux nécessaires à la réalisation du projet d'aménagement multimodal de l'axe A351-RN4

et à la mise en compatibilité des documents d'urbanisme des communes d'Ittenheim, d'Oberschaeffolsheim, de Wolfisheim, d'Eckbolsheim et de Strasbourg

- La surface occupée par les bassins de traitement des eaux est de 1,71 ha dans le § 4.6.2.2 et de 1,73 ha dans le § 4.9.5.1.1,
- La surface affectée par le projet favorable au Murin à oreilles échancrées est d'environ 0,45 ha (0,27 ha de milieux herbacés et 0,18 ha de milieux boisés) dans le § 4.6.2.5.4 et de 0,27 ha (0,18 ha de milieux herbacés et 0,09 ha de milieux boisés) dans le § 4.6.5,
- Le linéaire de haies implantées localement, qui ont vocation à réduire les risques de collision avec les chiroptères, à restaurer les continuités, et qui constituent aussi des habitats potentiels pour d'autres espèces (mammifères terrestres, oiseaux, etc.) est de 1 750 mètres dans les § 4.6.6.3.3 et 4.6.7 et est de 1 650 mètres dans le § 4.6.6.2.7,
- Les données sur la compatibilité du projet présentent quelques incohérences avec celles figurant dans la pièce G notamment concernant les dates de révisions des POS, la compatibilité avec le zonage POS/PLU et les emplacements réservés.

1.8.6 Pièce F

La pièce F contient l'évaluation socio-économique du projet d'aménagement multimodal de l'axe A351-RN4.

Avis du commissaire enquêteur

Vu l'absence de données détaillées sur les calculs qui ont permis d'aboutir à cette note et vu son caractère très technique, le commissaire enquêteur n'a pas de remarque particulière à formuler. Il note toutefois, à la lecture de la conclusion de cette évaluation socio-économique, que « les avantages sont supérieurs aux coûts du projet (investissement, exploitation, variation de taxes). La Valeur Actualisée Nette du projet est ainsi positive à 9,9 M€, en tenant compte du coût d'opportunité et du prix de rareté des fonds publics ».

Il observe cependant que le § 5.2 de la partie C indique que le montant global du projet sera de 43,3 M€ TTC (valeur mai 2014) et que le § 5.2.3 de la partie F indique que l'investissement sera de 43,9 M€₂₀₁₀ HT avec prise en compte du coût d'opportunité et du prix de rareté des fonds publics (COFP et PRFP). Le commissaire enquêteur n'étant pas familiarisé avec ces données qui sont exprimées avec des unités différentes, se demande si elles sont réellement identiques ?

1.8.7 Pièce G

Cette pièce comporte les données afférentes à la mise en compatibilité des documents d'urbanisme des communes traversées par le projet.

Cette pièce comporte également le procès-verbal de la réunion d'examen conjoint qui s'est tenue le 23 avril 2015 conformément aux articles L. 123-14 et suivants du Code de

Enquête publique préalable

à la déclaration d'utilité publique des acquisitions et travaux nécessaires à la réalisation du projet d'aménagement multimodal de l'axe A351-RN4

et à la mise en compatibilité des documents d'urbanisme des communes d'Ittenheim, d'Oberschaeffolsheim, de Wolfisheim, d'Eckbolsheim et de Strasbourg

l'Urbanisme. Les participants à cette réunion étaient les communes de Wolfisheim et d'Ittenheim, l'Eurométropole de Strasbourg, le Conseil Général du Bas-Rhin, la DREAL Alsace et la Direction Départementale des Territoires. Bien qu'ils y aient été invités, n'ont pas participé à cette réunion, les communes d'Eckbolsheim et d'Oberschaeffolsheim, le Conseil Régional d'Alsace, la Chambre des Métiers, la Chambre d'Agriculture, la Chambre de Commerce et d'Industrie de Strasbourg et du Bas-Rhin et le Schéma de cohérence territoriale de la région de Strasbourg (SCOTERS).

Il est à noter que l'avis de la Chambre d'Agriculture du Bas-Rhin qui est exigé dans le cadre de la mise en compatibilité des documents locaux d'urbanisme, conformément aux articles L. 112-3 du Code rural et de la pêche maritime et R. 123-17 du Code de l'Urbanisme, étant donné que des terres agricoles sont affectées par le projet, est visible en annexe I.

Avis du commissaire enquêteur

Le commissaire enquêteur formule les observations suivantes sur le dossier de mise en compatibilité :

- Concernant la commune d'Ittenheim, les plans de zonage au 1/2 000^{ème} et au 1/5 000^{ème} ont été modifiés le 14 avril 2014 suite à la création de la ZAC « les Portes de l'Ackerland ». Il conviendra au Maître Ouvrage de s'assurer de la compatibilité du projet avec ces plans modifiés.
- Le POS de la commune de Strasbourg a également été modifié à 3 reprises depuis la mise à jour du 29 novembre 2013 :
 - Une treizième mise à jour a consisté à mettre en compatibilité le POS avec la déclaration d'utilité publique du 24 février 2014 portant sur l'extension de la ligne D du tramway en direction de Kehl,
 - Une quatorzième mise à jour a consisté à annexer le Plan de Prévention des Risques Technologiques (PPRT) du Port aux pétroles,
 - Une quinzième mise en compatibilité du POS pour la construction de la chaufferie collective sur le site du Wacken a été approuvée par délibération du Conseil de CUS du 19 décembre 2014, portant déclaration de projet.

Il ne semble pas que ces modifications soient de nature à impacter le projet d'aménagement multimodal de l'axe A351-RN4 mais il conviendra tout de même que le Maître d'Ouvrage s'en assure.

- Concernant la commune de Wolfisheim, le § 3.3.6 indique qu'il faut ajouter deux emplacements réservés nommés C11 et C12 alors que les emplacements insérés au tableau suivant sont nommés C10 et C11. Il y a lieu de corriger le § 3.3.6 en nommant ces emplacements C10 et C11.
- Le bassin multifonction (BM6) qui sera implanté sur la commune de Strasbourg ne figure sur aucun emplacement réservé prévu par le projet ? Le commissaire enquêteur aurait aimé en connaître la raison.

Enquête publique préalable

à la déclaration d'utilité publique des acquisitions et travaux nécessaires à la réalisation du projet d'aménagement multimodal de l'axe A351-RN4

et à la mise en compatibilité des documents d'urbanisme des communes d'Ittenheim, d'Oberschaeffolsheim, de Wolfisheim, d'Eckbolsheim et de Strasbourg

1.8.8 Pièce H

Conformément à l'article R. 122-7 du Code de l'Environnement, le dossier a été soumis à l'Autorité Environnementale (Ae) le 5 mars 2015. Elle a émis un avis en date du 27 mai 2015 qui ne porte pas sur l'opportunité du projet mais sur la qualité de l'étude d'impact présentée par le Maître d'Ouvrage, et sur la prise en compte de l'environnement par le projet. Il n'est donc ni favorable, ni défavorable au projet mais vise à permettre d'améliorer la conception du projet, et la participation du public à l'élaboration des décisions qui portent sur ce projet.

La synthèse de l'**avis de l'Autorité Environnementale** est reproduite ci-dessous :

En matière d'infrastructures de transport, le secteur Ouest de l'agglomération de Strasbourg (67) est principalement desservi par la RN4 prolongée à l'approche de la métropole alsacienne par l'A351 qui est régulièrement saturée aux heures de pointe.

Cette pénétrante est l'objet du projet de transport en site propre de l'Ouest strasbourgeois (TSPO) porté par le conseil départemental du Bas-Rhin, qui propose un service de cars express reliant Wasselonne et Ittenheim puis Strasbourg (67).

L'aménagement multimodal de l'axe A351-RN4 s'inscrit dans le cadre du projet de TSPO. La maîtrise d'ouvrage est assurée par l'Etat et déléguée à la direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement (DREAL) Alsace. Il prévoit, sur cette section, l'aménagement dans les deux sens d'une voie réservée aux transports en commun (TC). Sur deux fois 5 km de distance, la RN4 (actuellement à deux voies, trois sur certaines parties) sera aménagée, via un élargissement de la chaussée, à 2x2 voies dont une voie dédiée dans chaque sens aux transports en commun (TC). Les bandes d'arrêt d'urgence (BAU) de l'A351 jusqu'à l'entrée dans Strasbourg seront aménagées pour permettre la circulation des TC. Dans le cas où les trafics le nécessiteraient à terme, les voies dédiées sur la RN4 retrouveraient un fonctionnement « classique » et cette route nationale deviendrait une 2x2 voies avec la possibilité, si les estimations de trafic étaient dépassées, de réaliser une nouvelle voie dédiée sur la bande d'arrêt d'urgence de la RN4 élargie.

L'Ae note que ces dernières évolutions, prévues dans le cadre du présent projet, ne sont pas systématiquement prises en compte dans l'étude d'impact. Ainsi, l'Ae recommande de reprendre l'étude d'impact afin qu'elle porte sur l'ensemble des évolutions prévues, en veillant à ce que les hypothèses les plus défavorables soient systématiquement analysées.

Pour l'Ae les principaux enjeux environnementaux du projet portent sur :

- son impact sur la faune protégée, notamment le Grand Hamster (*Cricetus cricetus*), le projet engendrant la perte d'environ 5 ha d'habitats de cette espèce ;
- les continuités écologiques et le bon fonctionnement des passages à faune prévus ;
- l'évolution de l'organisation des circulations dans le secteur avec le report modal induit par le projet ainsi que l'ensemble des impacts en découlant ;
- l'articulation du projet avec les autres projets prévus dans le secteur ;
- la qualité de l'air et les nuisances acoustiques en lien avec le trafic routier.

L'étude d'impact est claire tout en restant peu diserte sur certains points. En tenant compte de l'état de conservation du Grand Hamster et du contexte jurisprudentiel particulier lié à cette

Enquête publique préalable

à la déclaration d'utilité publique des acquisitions et travaux nécessaires à la réalisation du projet d'aménagement multimodal de l'axe A351-RN4

et à la mise en compatibilité des documents d'urbanisme des communes d'Ittenheim, d'Oberschaeffolsheim, de Wolfisheim, d'Eckbolsheim et de Strasbourg

espèce, pour la complète information du public, l'Ae recommande au maître d'ouvrage de faire figurer dans l'étude d'impact et d'intégrer au dossier d'enquête publique la démonstration de la compatibilité du projet avec les prescriptions de l'arrêté du 6 août 2012 et du plan national notifié à la Commission européenne. L'Ae recommande d'engager une démarche d'actions conjointes associant les différents porteurs de projets et les autres parties prenantes, en faveur du Grand Hamster et de ses habitats.

L'Ae recommande également de :

- prendre en compte les évolutions de trafic routier sur le long terme (au moins 2025) ;
- faire porter l'étude d'impact sur l'ensemble des aménagements et travaux constitutifs du présent projet, en particulier les gares et le giratoire à l'ouest de la RN4 ;
- présenter une appréciation des impacts du TSPO et prendre en compte toutes les opérations prévues dans ce cadre qui seraient réalisées concomitamment au présent projet ;
- reprendre l'analyse des effets du projet sur la qualité de l'air conformément à la réglementation et réaliser une évaluation quantitative des risques sanitaires sur l'axe ;
- présenter les impacts acoustiques du projet, dans les différentes configurations envisagées, et s'assurer du respect des seuils en vigueur.

L'Ae fait par ailleurs d'autres **recommandations** plus ponctuelles, précisées dans l'avis détaillé.

Consécutivement à l'avis de l'Ae, le Maître d'Ouvrage a rédigé au mois de juillet 2015 un **mémoire en réponse** à chacune des recommandations émises.

Avis du commissaire enquêteur

Le commissaire enquêteur rejoint l'avis de l'Autorité Environnementale qui est très pertinent sur la prise en compte de l'environnement par le projet.

Le tableau suivant reprend chacune des recommandations formulées par l'Ae, les lignes directrices de la réponse du Maître d'Ouvrage et l'avis du commissaire enquêteur sur la réponse du Maître d'Ouvrage. Il est à noter que la réponse complète formulée par le Maître d'Ouvrage n'a pas été reprise textuellement afin d'alléger le tableau mais le lecteur est invité à consulter la pièce H pour la retrouver dans son intégralité.

Enquête publique préalable

à la déclaration d'utilité publique des acquisitions et travaux nécessaires à la réalisation du projet d'aménagement multimodal de l'axe A351-RN4
et à la mise en compatibilité des documents d'urbanisme des communes d'Ittenheim, d'Oberschaeffolsheim, de Wolfisheim, d'Eckbolsheim et de Strasbourg

N°	Recommandations	Lignes directrices de la réponse du Maître d'Ouvrage	Avis du commissaire enquêteur sur la réponse du Maître d'Ouvrage
Présentation du projet et des aménagements projetés			
1	<p>L'Ae recommande de reprendre l'étude d'impact afin qu'elle porte clairement sur l'ensemble des évolutions prévues dans le cadre du présent projet, en veillant à ce que les hypothèses les plus défavorables soient systématiquement analysées.</p>	<p>Le Maître d'Ouvrage rappelle les 3 scénarios envisagés sur la RN4 (cf. § 3.2.2 de la partie C) pour la prise en compte les évolutions de trafic prévisibles.</p> <p>Un tableau présente les impacts qualitatifs des deux premiers scénarios :</p> <ul style="list-style-type: none"> • scénario 1 - RN4 à 2×1 voies + voies réservées, avant la mise en service du GCO, • scénario 2 - RN4 à 2×2 voies, après la mise en service du GCO, entre l'échangeur GCO et l'A351, si les conditions de trafic le nécessitent. <p>Par contre, le 3^{ème} scénario (RN4 à 2×2 voies + voies réservées, après la mise en service du GCO, entre l'échangeur GCO et l'A351, si les conditions de trafic dépassent les prévisions de manière telle qu'elles dégradent le niveau de service des transports en commun) nécessitera un élargissement de la plate-forme routière de part et d'autre de la RN4 et, par conséquent, l'élaboration d'une étude d'impact spécifique selon l'article R 122-2 du Code de l'Environnement. En conséquence, les impacts de ce scénario 3 ne sont pas étudiés dans le présent dossier.</p>	<p>Le commissaire enquêteur prend acte des compléments apportés dans les tableaux qui présentent succinctement les impacts du passage du scénario 1 au scénario 2 sur la RN4.</p> <p>Le commissaire enquêteur s'interroge sur la prise en compte des futurs projets d'aménagements présentés dans le dossier (ZAC à Eckbolsheim et Ittenheim notamment, qui pourraient générer une augmentation des personnes potentiellement exposées) dans la justification apportée par le Maître d'Ouvrage au sujet des émissions atmosphériques et des nuisances acoustiques (<i>« les augmentations des émissions de polluants atmosphériques et des nuisances sonores consécutives à l'augmentation des trafics sur la RN4 auront lieu dans une « zone très faiblement urbanisée » et cette augmentation s'effectuera au profit d'une diminution des émissions et nuisances sur l'axe Nord-Sud (A35) dans la traversée de Strasbourg, fortement urbanisé »</i>).</p> <p>Le commissaire enquêteur prend acte de l'absence de prise en compte des impacts générés par le scénario 3.</p>
2	<p>L'Ae recommande de faire porter l'étude d'impact sur l'ensemble des aménagements et travaux constitutifs du présent projet, en particulier les gares et le giratoire situé à l'ouest de la RN4.</p>	<p>Un tableau présente les impacts qualitatifs de l'aménagement :</p> <ul style="list-style-type: none"> • des stations d'arrêt (Eluard et VLIO), • d'un carrefour plan à l'Est d'Ittenheim. 	<p>Le commissaire enquêteur prend acte des compléments apportés dans les tableaux qui présentent succinctement les impacts des aménagements et répondent à la recommandation.</p>

Enquête publique préalable

à la déclaration d'utilité publique des acquisitions et travaux nécessaires à la réalisation du projet d'aménagement multimodal de l'axe A351-RN4
et à la mise en compatibilité des documents d'urbanisme des communes d'Ittenheim, d'Oberschaeffolsheim, de Wolfisheim, d'Eckbolsheim et de Strasbourg

N°	Recommandations	Lignes directrices de la réponse du Maître d'Ouvrage	Avis du commissaire enquêteur sur la réponse du Maître d'Ouvrage
3	L'Ae recommande au maître d'ouvrage de fournir un calendrier de réalisation du projet.	Un planning général de l'opération a été élaboré.	Le commissaire enquêteur prend acte du complément apporté qui répond à la recommandation.
Généralités sur l'étude d'impact			
4	L'Ae recommande de prendre en compte les évolutions de trafic routier sur le long terme (au moins 2025) et d'en tirer les conséquences pour la présente étude d'impact.	<p>Le Maître d'Ouvrage rappelle les modélisations du trafic futur en 2025 avec GCO et VLIO complète selon les 2 configurations (cf. § 2.2.2 de la partie C) :</p> <ul style="list-style-type: none"> • RN4 configurée à 2×1 voies, • RN4 configurée à 2×2 voies. <p>Il explicite les raisons d'accroissement du trafic dans le 2^{ème} cas et justifie alors que la mise à 2×2 voies de la RN4 aura un impact positif sur le bruit et la pollution atmosphérique, en réduisant la congestion et en reportant du trafic depuis des zones densément urbanisées vers des zones beaucoup moins urbanisées.</p>	Le commissaire enquêteur considère que la réponse apportée par le Maître d'Ouvrage apporte peu de complément par rapport aux éléments déjà fournis dans le dossier et ne présente pas les conséquences sur l'étude d'impact.
Appréciation globale des impacts du programme et analyse des impacts cumulés avec d'autres projets connus			
5	L'Ae recommande de présenter une appréciation des impacts de l'ensemble du programme de TSPO et de faire porter la présente étude d'impact sur toutes les opérations de ce programme qui seraient réalisées concomitamment au présent projet.	<p><u>Programme TSPO :</u></p> <p>Le Maître d'Ouvrage explique que « <i>le programme de l'opération d'aménagement de l'axe A351-RN4 s'articule et est coordonné avec le programme d'aménagement du TSPO, mais est bien distinct. Chacune des deux opérations possède des objectifs propres, et elles n'ont pas besoin l'une de l'autre pour atteindre leurs objectifs</i> ». En conséquent, l'étude d'impact décrit uniquement les impacts du projet d'aménagement de l'axe RN4-A351. Les impacts du projet de TSPO sont rappelés dans le chapitre relatif aux impacts</p>	<p><u>Programme TSPO :</u></p> <p>Le commissaire enquêteur prend acte de la réponse « réglementaire » apportée par le Maître d'Ouvrage qui se base sur la notion « d'association entre travaux et d'atteinte d'objectifs ». Toutefois, une présentation de l'ensemble des impacts générés par l'ensemble des aménagements, permettant un gain de temps de parcours en transport en commun sur l'axe Wasselonne–Centre-ville de Strasbourg et un gain de fiabilité, aurait permis au public de mieux</p>

Enquête publique préalable

à la déclaration d'utilité publique des acquisitions et travaux nécessaires à la réalisation du projet d'aménagement multimodal de l'axe A351-RN4
et à la mise en compatibilité des documents d'urbanisme des communes d'Ittenheim, d'Oberschaeffolsheim, de Wolfisheim, d'Eckbolsheim et de Strasbourg

N°	Recommandations	Lignes directrices de la réponse du Maître d'Ouvrage	Avis du commissaire enquêteur sur la réponse du Maître d'Ouvrage
		<p>cumulés.</p> <p><u>Programme GCO :</u></p> <p>Les impacts de ces aménagements sont présentés dans le chapitre relatif aux impacts cumulés.</p>	<p>appréhender le sujet dans sa globalité.</p> <p><u>Programme GCO :</u></p> <p>Le commissaire enquêteur prend acte de la réponse apportée par le Maître d'Ouvrage mais déplore l'absence de vision globale pour les riverains impactés par l'ensemble de ces programmes de travaux.</p>
6	<p>L'Ae recommande d'engager une démarche d'actions conjointes associant les différents porteurs de projets et les autres parties prenantes, en faveur du Grand Hamster et de ses habitats. Elle recommande de prendre en compte, dès l'enquête publique relative au présent projet, ses impacts cumulés avec les autres projets connus (en particulier le GCO et la VLIO) et d'assurer une cohérence des mesures envisagées dans le cadre de l'application du plan national d'action en cours relatif à l'espèce.</p>	<p>Le Maître d'Ouvrage précise qu'aucune zone d'habitat du Grand Hamster n'est concernée par le projet de VLIO. Concernant le GCO, l'étude d'impact de ce projet indique qu'une centaine d'hectares de zone favorable au Grand Hamster pourrait être concernée et que les impacts résiduels sur l'espèce ne seront appréciés qu'après réalisation des études détaillées de tracé.</p> <p>Le Maître d'Ouvrage mentionne les actions en cours avec le Conseil Départemental du Bas-Rhin et les propriétaires fonciers et rappelle la stratégie pour la conservation de l'espèce proposée par le Plan National d'Action 2012-2016.</p>	<p>Le Maître d'Ouvrage ne répond pas à la recommandation de prise en compte, dès l'enquête publique relative au présent projet, des impacts cumulés en faveur du Grand Hamster et de ses habitats avec les autres projets connus.</p>
Analyse de l'état initial			
7	<p>L'Ae recommande de préciser le nombre de voyageurs empruntant les transports en commun sur l'axe RN4-A351 ainsi que la fréquence des cars.</p>	<p>Le Maître d'Ouvrage rappelle les lignes de transport en commun qui empruntent actuellement l'axe RN4-A351 et donne l'évolution de la fréquentation de ces lignes depuis 2010. Entre 2010 et 2014, il a été observé une progression de la fréquentation sur la ligne 230 (axe du TSPO) de +63%. La courbe de tendance en ajoutant les autres lignes empruntant le TSPO (rabattement) est de +38% sur cette même période. Cette tendance confirme l'attractivité de</p>	<p>Le commissaire enquêteur prend acte de la réponse du Maître d'Ouvrage qui répond à la recommandation.</p>

Enquête publique préalable

à la déclaration d'utilité publique des acquisitions et travaux nécessaires à la réalisation du projet d'aménagement multimodal de l'axe A351-RN4
et à la mise en compatibilité des documents d'urbanisme des communes d'Ittenheim, d'Oberschaeffolsheim, de Wolfisheim, d'Eckbolsheim et de Strasbourg

N°	Recommandations	Lignes directrices de la réponse du Maître d'Ouvrage	Avis du commissaire enquêteur sur la réponse du Maître d'Ouvrage
		l'axe TSPO et son potentiel de développement.	
8	L'Ae recommande de préciser comment la sécurité des biens et des personnes vis-à-vis du risque industriel sera assurée, notamment au regard de l'implantation d'une station d'arrêt à 500 mètres de la centrale de HautePierre. Elle recommande de préciser les mesures, en particulier d'évitement, mises en œuvre pour s'assurer de la bonne prise en compte de cet enjeu.	Le Maître d'Ouvrage indique que la distance d'effet maximale d'un boil-over au niveau du stockage de fioul lourd de la société HAUTEPIERRE ENERGIE est de 150 mètres. Ainsi, la future station d'arrêt Eluard est en-dehors de cette distance et il n'y a pas lieu de prévoir de mesure particulière pour prendre en compte cet enjeu industriel.	Le commissaire enquêteur prend acte de la réponse du Maître d'Ouvrage qui répond à la recommandation.
9	L'Ae recommande de préciser la localisation des éventuels points noirs du bruit à proximité du projet.	Le Maître d'Ouvrage rappelle les critères à respecter pour définir un « point noir » de bruit et mentionne les points noirs répertoriés sur l'axe A351-RN4.	Le commissaire enquêteur prend acte de la réponse du Maître d'Ouvrage qui répond à la recommandation.
10	L'Ae recommande de comparer systématiquement les concentrations et émissions de polluants atmosphériques aux seuils réglementaires, d'évoquer le contentieux en cours entre la France et la Commission européenne sur ce sujet et d'améliorer la lisibilité des cartes présentées pour illustrer cet enjeu majeur.	Le Maître d'Ouvrage compare les valeurs de concentrations mesurées par l'ASPA le long de l'axe A351-RN4 aux seuils réglementaires applicables pour les polluants atmosphériques suivants : NO ₂ , PM ₁₀ , PM _{2,5} , O ₃ , benzène, SO ₂ , CO, HAP et métaux lourds. La Maître d'Ouvrage explique le contentieux de l'Union Européenne pour le non respect des valeurs limites de concentrations dans l'air de particules PM ₁₀ .	Le commissaire enquêteur prend acte des compléments apportés par le Maître d'Ouvrage qui répondent à la recommandation. L'explication du contentieux reste toutefois très succincte et le commissaire enquêteur aurait aimé en savoir plus et notamment pourquoi un sursis a-t-il été obtenu par l'agglomération de Strasbourg et quelle est sa durée ? Le commissaire enquêteur observe que la lisibilité des cartes n'a pas été améliorée.
11	L'Ae recommande de compléter le dossier par des informations chiffrées relatives à l'enjeu de la sécurité routière pour le présent projet.	Le Maître d'Ouvrage a dressé un tableau détaillant l'accidentologie sur l'axe A351-RN4 sur la période 2009-2014. Il indique que l'impact sur la sécurité des usagers sera	Le commissaire enquêteur prend acte des compléments apportés par le Maître d'Ouvrage qui répondent à la recommandation.

Enquête publique préalable

à la déclaration d'utilité publique des acquisitions et travaux nécessaires à la réalisation du projet d'aménagement multimodal de l'axe A351-RN4
et à la mise en compatibilité des documents d'urbanisme des communes d'Ittenheim, d'Oberschaeffolsheim, de Wolfisheim, d'Eckbolsheim et de Strasbourg

N°	Recommandations	Lignes directrices de la réponse du Maître d'Ouvrage	Avis du commissaire enquêteur sur la réponse du Maître d'Ouvrage
		<p>positif du fait de l'utilisation moindre de la voiture particulière. Cet impact sera surveillé par le biais :</p> <ul style="list-style-type: none"> • D'audits de sécurité routière de l'aménagement réalisés aux différents stades d'avancement des études et à la mise en service de l'exploitation, • D'un suivi de l'accidentologie sur plusieurs années et la proposition de mesures correctives si nécessaire. 	
Analyse de la recherche de variantes et du choix du parti retenu			
12	L'Ae recommande de préciser quantitativement les évolutions des temps de parcours, pour les véhicules particuliers et les transports en commun, pour toutes les variantes envisagées, notamment pour celles prenant en compte la réalisation du GCO.	Le Maître d'Ouvrage a dressé un tableau qui permet de comparer les temps de parcours en véhicule particulier et en transport en commun à l'heure de pointe du matin entre Ittenheim et l'A35 dans diverses situations, avec et sans voie réservée, et avec et sans GCO.	Le commissaire enquêteur prend acte de la réponse du Maître d'Ouvrage qui répond à la recommandation.
Analyse des impacts temporaires et permanents du projet et de leurs mesures d'évitement, de réduction et de compensation			
13	En tenant compte de l'état de conservation du Grand Hamster et du contexte jurisprudentiel particulier lié à cette espèce, pour la complète information du public, l'Ae recommande au maître d'ouvrage de faire figurer dans l'étude d'impact et d'intégrer au dossier d'enquête publique la démonstration de la compatibilité du projet avec les prescriptions de l'arrêté du 6 août 2012 et	<p>Le Maître d'Ouvrage a indiqué les conditions dans lesquelles un dossier de demande de dérogation aux interdictions portant sur une espèce protégée, doit être élaboré. Trois critères cumulatifs, repris dans l'arrêté du 6 août 2012 permettent de déroger à la protection stricte des espèces :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Le motif, la raison ou la justification du projet, • L'absence d'autre solution satisfaisante à la réalisation du projet, 	Le commissaire enquêteur prend acte de la réponse du Maître d'Ouvrage qui répond à la recommandation.

Enquête publique préalable

à la déclaration d'utilité publique des acquisitions et travaux nécessaires à la réalisation du projet d'aménagement multimodal de l'axe A351-RN4
et à la mise en compatibilité des documents d'urbanisme des communes d'Ittenheim, d'Oberschaeffolsheim, de Wolfisheim, d'Eckbolsheim et de Strasbourg

N°	Recommandations	Lignes directrices de la réponse du Maître d'Ouvrage	Avis du commissaire enquêteur sur la réponse du Maître d'Ouvrage
	du plan national notifié à la Commission européenne.	<ul style="list-style-type: none"> • Le maintien dans un état de conservation favorable des populations des espèces concernées dans leur aire de répartition naturelle. <p>La compatibilité du projet d'aménagement multimodal de l'axe A351-RN4 avec ces 3 critères a été étudiée et a montré qu'un dossier de demande de dérogation doit être établi.</p> <p>Ce dossier présentera les items suivants (arrêté du 6 août 2012) :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Définition de l'impact résiduel de l'opération projetée sur l'espèce et son habitat • Présentation des mesures d'évitement, • Présentation des mesures de réduction, • Présentation des mesures de compensation. <p>Le Maître d'Ouvrage précise que le dossier de demande de dérogation sera rédigé à l'issue des études techniques de détails, juste avant la mise en œuvre du projet, afin que ces mesures soient bien en adéquation avec la situation biologique du hamster à cette échéance.</p>	
14	L'Ae recommande de fournir une évaluation des incidences Natura 2000 proportionnée aux enjeux du projet et des sites Natura 2000 environnants.	Le Maître d'Ouvrage montre que le croisement des données des impacts du projet sur les habitats et les espèces animales et végétales avec les données des habitats et des espèces animales et végétales des sites Natura 2000 recensés à proximité permet de conclure à l'absence d'incidence significative du projet sur ces zones Natura 2000.	Le commissaire enquêteur prend acte de la réponse du Maître d'Ouvrage qui répond à la recommandation.
15	L'Ae recommande de présenter les impacts acoustiques du projet, dans les différentes configurations envisagées, et	Le Maître d'Ouvrage a évalué les impacts acoustiques du projet, selon différentes configurations (incluant les scénarios 1 et 2) et selon une approche semi-qualitative. Il	Le commissaire enquêteur prend acte de la réponse du Maître d'Ouvrage qui répond à la recommandation.

Enquête publique préalable

à la déclaration d'utilité publique des acquisitions et travaux nécessaires à la réalisation du projet d'aménagement multimodal de l'axe A351-RN4
et à la mise en compatibilité des documents d'urbanisme des communes d'Ittenheim, d'Oberschaeffolsheim, de Wolfisheim, d'Eckbolsheim et de Strasbourg

N°	Recommandations	Lignes directrices de la réponse du Maître d'Ouvrage	Avis du commissaire enquêteur sur la réponse du Maître d'Ouvrage
	d'en déduire, si nécessaire, des mesures permettant le respect des seuils réglementaires.	<p>conclue que :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Sur la RN4, la mise en œuvre du projet va avoir pour conséquence une augmentation de trafic et donc une augmentation du niveau sonore, mais qui reste en deçà voire en limite de 2dB(A). Cette infrastructure traversant une zone non urbanisée, il n'est pas nécessaire de mettre en place des protections acoustiques, • Sur l'A351, la mise en œuvre du projet va engendrer une baisse de trafic et donc une diminution des niveaux de bruit. De ce fait, aucune protection acoustique n'est nécessaire. 	
16	L'Ae recommande de reprendre l'analyse des effets du projet sur la qualité de l'air pour la rendre conforme à la réglementation, ce qui implique notamment de réaliser une évaluation quantitative des risques sanitaires sur l'axe. L'Ae recommande en outre que ces analyses prennent en compte, notamment en vue de la définition de mesures d'évitement et de réduction éventuellement nécessaires, l'ensemble des évolutions possibles dans le cadre du présent projet.	<p>Le Maître d'Ouvrage rappelle qu'il a considéré une bande d'étude de 200 mètres sur l'ensemble de la zone d'aménagement de l'axe RN4-A351.</p> <p>Il rappelle également qu'en application de la circulaire interministérielle 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 routière, il a retenu un niveau III pour l'étude des risques sanitaires.</p> <p>Le Maître d'Ouvrage a ensuite évalué les impacts du projet sur la qualité de l'air selon différentes configurations (incluant les scénarios 1 et 2) et selon une approche semi-qualitative. Il conclue que :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Pour la RN4, les émissions de polluants seront globalement en augmentation à l'horizon 2025, mais dans un secteur sans enjeu : aucune population riveraine n'est concernée et il n'y a pas de bâtiment sensibles Il est à noter que ces augmentations 	<p>Le commissaire enquêteur, après avoir regardé la circulaire citée, ne comprend pas le choix de la bande d'étude et le niveau retenu pour l'étude de risques sanitaires. Il semble en effet qu'une bande de 300 mètres aurait dû être retenue de part et d'autre de l'A351 et qu'une étude de niveau I aurait dû être réalisée, comme l'indique l'Ae. Des explications complémentaires sont à fournir par le Maître d'Ouvrage.</p> <p>Le commissaire enquêteur s'interroge sur la prise en compte des futurs projets d'aménagements présentés dans le dossier (ZAC à Eckbolsheim et Ittenheim notamment, qui généreront une augmentation des personnes potentiellement exposées) dans l'évaluation de la population dans la bande d'étude.</p> <p>En outre, pour une meilleure information du public, il aurait été intéressant, de présenter sous forme de cartographies les concentrations de chacun de polluants atmosphériques en</p>

Enquête publique préalable

à la déclaration d'utilité publique des acquisitions et travaux nécessaires à la réalisation du projet d'aménagement multimodal de l'axe A351-RN4
et à la mise en compatibilité des documents d'urbanisme des communes d'Ittenheim, d'Oberschaeffolsheim, de Wolfisheim, d'Eckolsheim et de Strasbourg

N°	Recommandations	Lignes directrices de la réponse du Maître d'Ouvrage	Avis du commissaire enquêteur sur la réponse du Maître d'Ouvrage
		<p>d'émissions, liées à l'augmentation du trafic, sont dues à un report de trafic d'autres infrastructures – notamment de l'A35 – suite à la mise en œuvre du GCO et de la VLIO. De ce fait la situation se dégrade sur la RN4 mais dans un secteur sans enjeu, alors qu'elle s'améliorera de beaucoup sur l'axe Nord-Sud (A35) dans la traversée de Strasbourg, et donc dans des zones fortement urbanisées avec une population concernée plus conséquente et de nombreux bâtiments sensibles.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Pour l'A351, l'évolution du trafic à la baisse améliore la qualité de l'air par la diminution des polluants émis. L'impact est donc moindre sur les populations concernées et les bâtiments sensibles, même si ceux-ci sont aujourd'hui exposés à des niveaux inférieurs aux valeurs cibles et limites pour la protection de la population. 	<p>tenant compte du cumul généré par les différents projets du secteur (VLIO, GCO...).</p>
17	<p>Même si la responsabilité de l'organisation des transports urbains et interurbains ne dépend pas directement du maître d'ouvrage, l'Ae lui recommande de garantir la compatibilité du projet avec les réglementations concernant les concentrations de PM 10 dans l'air, en conduisant une démarche approfondie d'évitement et de réduction des émissions de polluants atmosphériques de façon coordonnée avec les collectivités compétentes.</p>	<p>Le Maître d'Ouvrage indique que le Plan de Protection de l'Atmosphère (disposition n°5 du volet Transport) impose de « réduire les émissions dues au trafic sur les voies rapides urbaines (A4, A35, A350, A351 et RN83) ». Cette disposition prévoit de « mettre en place des aménagements et des modalités d'usage des voies rapides urbaines favorables à la qualité de l'air ». Elle cite en particulier l'aménagement multimodal de l'axe A351-RN4 consistant en l'insertion d'un couloir réservé pour la circulation des transports en commun sur la pénétrante A351-RN4, et préconise de solliciter en 2014 la Déclaration d'Utilité Publique du projet afin d'engager les premiers travaux avant la révision du PPA.</p>	<p>Le commissaire enquêteur prend acte de la réponse du Maître d'Ouvrage qui répond à la recommandation.</p>

Enquête publique préalable

à la déclaration d'utilité publique des acquisitions et travaux nécessaires à la réalisation du projet d'aménagement multimodal de l'axe A351-RN4
et à la mise en compatibilité des documents d'urbanisme des communes d'Ittenheim, d'Oberschaeffolsheim, de Wolfisheim, d'Eckbolsheim et de Strasbourg

N°	Recommandations	Lignes directrices de la réponse du Maître d'Ouvrage	Avis du commissaire enquêteur sur la réponse du Maître d'Ouvrage
18	L'Ae recommande de préciser les caractéristiques des cars utilisés dans le cadre du présent projet ainsi que les mesures qui seront prises pour en réduire les consommations énergétiques et les émissions de polluants en découlant.	<p>Le Maître d'Ouvrage indique que les véhicules utilisés seront des autocars de classe 2 avec des passagers principalement assis et certains debout. Leur capacité sera de 75 places pour une longueur de 15 mètres. Ils seront accessibles aux personnes à mobilité réduite. Ils seront équipés d'un moteur Diesel Euro 6.</p> <p>Afin de répondre à l'augmentation de capacité à terme, il pourrait être fait appel à des véhicules adaptés, de types autocars+remorques (ensembles articulés jusqu'à 18,75 mètres de long) selon l'évolution de la réglementation française actuelle.</p>	Le commissaire enquêteur prend acte de la réponse du Maître d'Ouvrage qui répond à la recommandation.
19	L'Ae recommande de préciser l'origine et la destination des matériaux produits et utilisés dans le cadre du présent projet.	<p>Le Maître d'Ouvrage précise que la réalisation de l'aménagement multimodal de l'axe A351-RN4 est un projet largement excédentaire en matériaux. Cependant, à ce stade des études techniques, la qualification précise des matériaux extraits et les possibilités de réemploi n'ont pas encore été analysées et de ce fait, c'est une hypothèse pessimiste qui a été retenue dans l'estimation du projet avec un taux de réemploi de seulement 17% en remblai et tous les matériaux de couche de forme en matériaux d'apport.</p> <p>Les matériaux du site devront être évacués. Une concertation avec d'autres maîtres d'ouvrages de projets dans l'ouest strasbourgeois sera menée afin d'analyser les possibilités de réemploi à proximité.</p> <p>Pour ce qui concerne les matériaux d'apport pour couche de forme, il est vraisemblable que seuls les matériaux nécessaires sur l'A351 seront constitués de matériaux granulaires d'apport compte-tenu des difficultés de mise en œuvre de traitement des sols en faible largeur. La quantité nécessaire est limitée, de l'ordre de 5 000 m³, et ce seront</p>	Le commissaire enquêteur prend acte de la réponse du Maître d'Ouvrage qui répond à la recommandation.

Enquête publique préalable

à la déclaration d'utilité publique des acquisitions et travaux nécessaires à la réalisation du projet d'aménagement multimodal de l'axe A351-RN4
et à la mise en compatibilité des documents d'urbanisme des communes d'Ittenheim, d'Oberschaeffolsheim, de Wolfisheim, d'Eckbolsheim et de Strasbourg

N°	Recommandations	Lignes directrices de la réponse du Maître d'Ouvrage	Avis du commissaire enquêteur sur la réponse du Maître d'Ouvrage
		préférentiellement des matériaux recyclés, ou à défaut des matériaux alluvionnaires.	
Analyses coûts avantages et évaluation socio-économique			
20	<p>L'Ae recommande de réaliser une analyse des coûts collectifs des pollutions et nuisances et des avantages induits pour la collectivité sur le long terme, au-delà de 2025, et tenant compte des émissions générées en phase chantier, et de toutes les hypothèses d'évolutions de trafics rendues possibles dans le cadre du présent projet.</p>	<p>Le calcul des coûts collectifs de la pollution de l'air et de l'effet de serre a été repris selon différentes configurations. Le calcul de ces coûts a été complété par celui des nuisances sonores et de la consommation énergétique.</p> <p>L'horizon de 2025 qui a été pris en compte pour réaliser l'analyse a été considéré comme suffisant du fait qu'à cet horizon de temps, l'ensemble des autres projets prévus auront été réalisés, en particulier le GCO et la VLIO.</p> <p>Les <u>coûts journaliers liés à la pollution de l'air</u> diminuent fortement (-58%) entre 2011 et 2025 dans le scénario au fil de l'eau (c'est-à-dire avec la réalisation du GCO et de la VLIO, mais sans projet d'aménagement multimodal). Le projet 2025 avec la RN4 à 2×1 voies apporte une diminution de 5% des coûts journaliers par rapport au scénario au fil de l'eau, alors que le projet 2025 avec RN4 à 2×2 voies apporte une légère augmentation des coûts de 2%.</p> <p>Entre 2011 et 2025 pour le scénario au fil de l'eau, les <u>coûts collectifs journaliers liés à l'effet de serre</u> augmentent très fortement (+170%) du fait de l'augmentation du coût de la tonne de CO₂ qui passe de 32 € en 2010 à 100 € en 2030. À l'horizon 2025, la réalisation du projet d'aménagement multimodal avec la RN4 à 2×1 voies génère une légère augmentation des coûts liés à l'effet de serre (+2%), par contre la réalisation du projet d'aménagement multimodal avec la RN4 à 2×2 voies génère une augmentation plus conséquente (+14%) de ces coûts.</p>	<p>Le commissaire enquêteur note que les coûts recalculés par le Maître d'Ouvrage ne tiennent pas compte de la phase chantier comme recommandé par l'Ae.</p> <p>Le commissaire enquêteur observe que les coûts collectifs de la pollution de l'air et de l'effet de serre qui ont été recalculés sont différents de ceux qui figuraient dans la version précédente du dossier et s'interroge sur la raison.</p> <p>Le commissaire enquêteur ne comprend pas pourquoi les coûts de la pollution de l'air et des nuisances sonores baisseront entre la situation actuelle (2011) et la situation 2025 avec GCO et VLIO sans projet d'aménagement multimodal alors que les trafics vont augmenter. Est-ce lié à un rajeunissement du parc automobiles ?</p> <p>Le commissaire enquêteur s'interroge également sur la manière dont les cars ont été intégrés dans le calcul de ces différents coûts.</p>

Enquête publique préalable

à la déclaration d'utilité publique des acquisitions et travaux nécessaires à la réalisation du projet d'aménagement multimodal de l'axe A351-RN4
et à la mise en compatibilité des documents d'urbanisme des communes d'Ittenheim, d'Oberschaeffolsheim, de Wolfisheim, d'Eckbolsheim et de Strasbourg

N°	Recommandations	Lignes directrices de la réponse du Maître d'Ouvrage	Avis du commissaire enquêteur sur la réponse du Maître d'Ouvrage
		<p>Le <u>coût collectif des nuisances sonores</u> reste quasi constant dans le scénario au fil de l'eau. En revanche, la réalisation de l'aménagement multimodal à l'horizon 2025 apporte une diminution légère pour le scénario d'aménagement de la RN4 à 2×2 voie (-2%) et un peu plus importante pour le scénario d'aménagement de la RN4 à 2×1 voie (-8%).</p> <p>Entre la situation actuelle et la situation en 2025 pour le scénario au fil de l'eau, la <u>consommation énergétique</u> augmente légèrement (+2%). La réalisation du projet d'aménagement multimodal avec la RN4 à 2×1 voies génère une légère augmentation des consommations d'énergie (+2%), alors que la réalisation du projet d'aménagement multimodal avec la RN4 à 2×2 voies génère une augmentation plus conséquente des consommations d'énergie (+14%).</p>	
21	L'Ae recommande de présenter de manière systématique les résultats de l'évaluation socioéconomique en tenant compte des coûts d'opportunité des fonds publics et du prix de rareté des fonds publics.	Le Maître d'Ouvrage a modifié la pièce F (Evaluation socio-économique) du dossier en présentant les résultats avec prise en compte des coûts d'opportunité et du prix de rareté des fonds publics.	Le commissaire enquêteur prend acte de la réponse du Maître d'Ouvrage qui répond à la recommandation.
22	L'Ae recommande d'actualiser et de mettre en cohérence les tableaux présentant les coûts liés aux mesures environnementales.	Du fait que les prix des mesures liées à l'assainissement étaient soit comptabilisées dans les travaux soit dans les mesures environnementales, le Maître d'Ouvrage a modifié le tableau de la pièce C de manière à être cohérent avec la présentation de la pièce E.	<p>Le commissaire enquêteur s'interroge toutefois sur la cohérence des prix fournis dans le dossier :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Dans la pièce C (§ 5.2), la somme des montants liés au poste Drainage et Assainissement est de 2 800 000 €, • Dans la pièce E (§ 4.12), la somme des montants liés au poste Assainissement est de 3 105 000 €.

Enquête publique préalable

à la déclaration d'utilité publique des acquisitions et travaux nécessaires à la réalisation du projet d'aménagement multimodal de l'axe A351-RN4
et à la mise en compatibilité des documents d'urbanisme des communes d'Ittenheim, d'Oberschaeffolsheim, de Wolfisheim, d'Eckbolsheim et de Strasbourg

N°	Recommandations	Lignes directrices de la réponse du Maître d'Ouvrage	Avis du commissaire enquêteur sur la réponse du Maître d'Ouvrage
23	<p>L'Ae recommande de préciser les hypothèses retenues pour évaluer les modifications des temps de parcours et des émissions de polluants atmosphériques induites par le présent projet.</p>	<p>Le Maître d'Ouvrage précise que le gain de fiabilité sur les temps de parcours des transports en commun a été évalué grâce aux équivalents-temps préconisés dans la circulaire ministérielle du 27 juin 2014 relative à l'évaluation socio-économique des projets de transport et a été ainsi estimé à un équivalent de 15 minutes de temps de parcours.</p> <p>S'agissant des émissions de polluants atmosphériques, il convient de distinguer deux phénomènes :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Le report modal lié à la mise en place de la voie réservée ; • Les effets de la mise à 2×2 voies de la RN4 à la mise en service du GCO, liés indirectement au projet lui-même. <p>Les gains liés à la mise en place de la voie réservée ont été évalués avec une modélisation simple. Ils seront de 16 000 véhicules.kilomètres économisés chaque jour ouvré. Cette économie a ensuite été répartie selon les classes de densité des territoires traversés puis valorisée avec les valeurs tutélaires de la circulaire ministérielle.</p> <p>Parallèlement, les émissions liées aux circulations supplémentaires de cars ont également été valorisées.</p> <p>Pour les effets de la mise à 2×2 voies de la RN4, ceux-ci n'ont pas été considérés dans l'évaluation socio-économique du projet, car ils résultent d'un effet indirect lié avec un autre projet, en l'occurrence le GCO.</p>	<p>Le commissaire enquêteur prend acte de la réponse du Maître d'Ouvrage qui répond à la recommandation.</p>

Enquête publique préalable

à la déclaration d'utilité publique des acquisitions et travaux nécessaires à la réalisation du projet d'aménagement multimodal de l'axe A351-RN4
et à la mise en compatibilité des documents d'urbanisme des communes d'Ittenheim, d'Oberschaeffolsheim, de Wolfisheim, d'Eckbolsheim et de Strasbourg

N°	Recommandations	Lignes directrices de la réponse du Maître d'Ouvrage	Avis du commissaire enquêteur sur la réponse du Maître d'Ouvrage
Suivi des mesures et de leurs effets			
24	L'Ae recommande de procéder à un retour d'expérience sur la base du suivi écologique qui sera conduit durant et après la réalisation des travaux de l'axe A351-RN4 et de proposer des mesures correctrices au cas où les objectifs des mesures prises ne seraient pas atteints.	Le Maître d'Ouvrage indique que la partie 4.11.2.2. (Le suivi écologique des mesures de réduction et de compensation) de la pièce E (Étude d'impact) contient l'évaluation de ce retour l'expérience et la mise en place éventuelle de mesures correctrices.	Le commissaire enquêteur prend acte de la réponse du Maître d'Ouvrage qui répond à la recommandation.
Méthodes			
25	L'Ae recommande de joindre au dossier les méthodes utilisées et les résultats obtenus dans le cadre de l'application du 3 ^{ème} plan national d'actions en faveur du Grand Hamster.	<p>Le Maître d'Ouvrage a détaillé la méthode utilisée pour réaliser l'étude d'impact relative au Grand Hamster qui est basée sur le contenu d'un cahier des charges pour la réalisation des prospections de terriers et indices de présence.</p> <p>Il fournit ensuite les résultats obtenus dans le cadre de l'application du 3^{ème} Plan National d'Actions en faveur du Grand Hamster. Les résultats 2014 permettent de confirmer l'efficacité de la stratégie du nouveau plan national d'actions, eu égard à l'analyse spatiale des comptages. L'augmentation de près de 40% du nombre de terriers entre 2013 et 2014 constitue une évolution sans précédent depuis le début du suivi annuel des populations (2001). Les populations sont revenues dans la gamme du nombre de terriers de 2010/2011, attestant d'une réelle inversion de tendance et d'une reconquête de l'espèce. Pour la première fois, un accroissement de l'aire de présence est observé.</p> <p>Pour la zone Nord, concernée par le projet d'aménagement multimodal de l'axe RN4-A351, les mesures de reconquête</p>	<p>Le commissaire enquêteur prend acte de la réponse du Maître d'Ouvrage qui répond à la recommandation.</p> <p>Le Maître d'Ouvrage aurait toutefois pu aborder les résultats de la 1^{ère} session de dénombrement de 2015, qui sont disponibles sur le site internet de la DREAL Alsace, et qui remettent quelque peu en cause les évolutions positives observées en 2014.</p>

Enquête publique préalable

à la déclaration d'utilité publique des acquisitions et travaux nécessaires à la réalisation du projet d'aménagement multimodal de l'axe A351-RN4
et à la mise en compatibilité des documents d'urbanisme des communes d'Ittenheim, d'Oberschaeffolsheim, de Wolfisheim, d'Eckbolsheim et de Strasbourg

N°	Recommandations	Lignes directrices de la réponse du Maître d'Ouvrage	Avis du commissaire enquêteur sur la réponse du Maître d'Ouvrage
		se sont avérées positives. Alors qu'aucun terrier n'avait été détecté en 2013, les prospections 2014 ont détecté 60 terriers dans deux communes, près des sites de renforcements 2013. L'amélioration de l'habitat en périphérie (zone collective à Dingsheim en 2013 et à Ernolsheim en 2014) et des renforcements complémentaires devraient permettre de fixer voire de développer les populations.	
Résumé non technique			
26	L'Ae recommande de prendre en compte dans le résumé non technique les conséquences des recommandations du présent avis.	Le résumé non technique a été modifié pour prendre en compte les conséquences des recommandations précédentes.	Le commissaire enquêteur prend acte de la réponse du Maître d'Ouvrage.

Enquête publique préalable

à la déclaration d'utilité publique des acquisitions et travaux nécessaires à la réalisation du projet d'aménagement multimodal de l'axe A351-RN4

et à la mise en compatibilité des documents d'urbanisme des communes d'Ittenheim, d'Oberschaeffolsheim, de Wolfisheim, d'Eckbolsheim et de Strasbourg

1.8.9 Pièce I

La circulaire du Premier ministre du 5 octobre 2004 relative à la concertation applicable aux projets de travaux, d'aménagements et d'ouvrages de l'État et des collectivités territoriales prévoit un temps d'échanges avec les services de l'État et les collectivités territoriales concernées par le projet préalablement à l'engagement de l'enquête publique. Cette concertation inter-services s'est ouverte le 23 septembre 2014 et a été clôturée le 30 décembre 2014.

Les services qui ont été consultés sont indiqués ci-dessous avec la date de leur réponse.

Services de l'Etat

- Direction Régionale des Affaires Culturelles d'Alsace (DRAC) [18/11/2014]
- Service territorial de l'Architecture et du Patrimoine du Bas-Rhin (STAP)
- Agence Régionale de Santé d'Alsace (ARS) [16/10/2014]
- Direction Interdépartementale des Routes Est (DIR Est) [12/12/2014]
- Direction Départementale des Territoires du Bas-Rhin (DDT 67) [17/10/2014]
- Service Interministériel Régional des Affaires Civiles et Economiques de Défense Protection Civile (SIRACEDPC) [25/11/2014]
- Services Milieux et Risques Naturels (MRN), et Connaissance, Evaluation et Développement Durable (CEDD) de la Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement Alsace (DREAL) [24/11/2014, 01/12/2014 et 05/12/2014]

Collectivités

- Région Alsace [23/10/2014]
- Département du Bas-Rhin
- Ville et Communauté Urbaine de Strasbourg (CUS) [13/03/2015 actant le compte-rendu de la réunion du 12/11/2014]
- Communes d'Ittenheim [17/10/2014], d'Oberschaeffolsheim [24/11/2014], de Wolfisheim [22/10/2014] et d'Eckbolsheim [21/10/2014]

Etablissements publics

- Chambre d'Agriculture du Bas-Rhin [24/10/2014]

Ainsi, hormis le Département du Bas-Rhin et le Service territorial de l'Architecture et du Patrimoine du Bas-Rhin, tous les organismes consultés ont émis un avis.

La réponse apportée par le Maître d'Ouvrage à chaque observation figure également dans cette pièce.

Enquête publique préalable

à la déclaration d'utilité publique des acquisitions et travaux nécessaires à la réalisation du projet d'aménagement multimodal de l'axe A351-RN4

et à la mise en compatibilité des documents d'urbanisme des communes d'Ittenheim, d'Oberschaeffolsheim, de Wolfisheim, d'Eckbolsheim et de Strasbourg

Avis du commissaire enquêteur

Le commissaire enquêteur émet les observations suivantes :

- Suite à une des observations de l'ARS (courrier du 16 octobre 2014), le puits de la maison de la nature à Oberschaeffolsheim, exploité par la fédération de pêche du Bas-Rhin, n'a pas été ajouté aux puits localisés sur la figure 32 de l'étude d'impact.
- En raison de plusieurs observations qui ont trait à l'entrée dans Strasbourg des bus de transport en commun et à la desserte de la gare SNCF, il est dommage que le dossier présenté en enquête publique n'apporte pas un éclairage plus précis au public sur ce point.
- Suite à une observation de la CUS, le Maître d'Ouvrage répond qu'il n'est pas souhaitable d'anticiper un aménagement « 2×2 voies + voies réservées » avec une BAU de 3,50 mètres et une structure adaptée pour une circulation ultérieure des cars sur la BAU étant donné que les études de trafic montrent que la mise à 2×2 voies de la RN4 serait suffisante et que les coûts seraient conséquents. Il aurait été intéressant de préciser le surcoût de cette anticipation afin de le comparer au coût initial du projet et de préciser également le coût induit par un élargissement ultérieur de la BAU.

Le service milieux et risques naturels de la DREAL Alsace s'interroge sur les continuités écologiques et l'espacement optimal entre les passages à faune, qui sont localisés tous les 280 mètres en moyenne et suggère une augmentation du nombre de passages, en se basant notamment sur le dossier de la Rocade sud de Strasbourg.

Le Maître d'Ouvrage répond que « Les passages faunes ont été placés en tenant compte de plusieurs éléments, principalement la topographie du projet et les structures végétales favorables à la faune. En effet, le projet d'aménagement multimodal s'effectuant sur une infrastructure existante, il faut tenir compte de la topographie du site pour que les passages faunes soient fonctionnels (des passages faunes trop « enterrés » sous le terrain naturel seraient trop souvent inondés ou bouchés, et par là même non fonctionnels). Les passages ont donc été disposés aux endroits favorables du projet ; en implanter plus ne serait pas forcément un gage de fonctionnalité ».

Une coupe du tracé permettant de visualiser les difficultés évoquées par le Maître d'Ouvrage aurait utilement pu être ajoutée au dossier.

1.8.10 Pièce J

L'article L. 300-2 du Code de l'Urbanisme stipule que le Maître d'Ouvrage d'une opération d'aménagement doit organiser une concertation avec les habitants, les associations locales et les autres personnes concernées pendant toute la durée de l'élaboration du projet, dès lors que l'opération d'aménagement a pour effet de modifier de façon substantielle le cadre de vie ou l'activité économique de la commune. Parmi la liste des projets concernés, mentionnés dans l'article R. 300-1 du Code de l'Urbanisme, figure la « réalisation d'un investissement routier dans une partie urbanisée d'une commune d'un montant supérieur à 1 900 000 euros, et

Enquête publique préalable

à la déclaration d'utilité publique des acquisitions et travaux nécessaires à la réalisation du projet d'aménagement multimodal de l'axe A351-RN4

et à la mise en compatibilité des documents d'urbanisme des communes d'Ittenheim, d'Oberschaeffolsheim, de Wolfisheim, d'Eckbolsheim et de Strasbourg

conduisant à la création de nouveaux ouvrages ou à la modification d'assiette d'ouvrages existants ». Le Maître d'Ouvrage du projet d'aménagement multimodal de l'axe A351-RN4, d'un montant estimé de 43,3 M d'euros (TTC), a donc été tenu d'organiser une concertation du public.

Cette concertation publique s'est déroulée du 4 octobre 2010 au 4 novembre 2010 dans les communes d'Ittenheim, d'Oberschaeffolsheim, de Wolfisheim, d'Eckbolsheim et de Strasbourg. Trois réunions publiques ont été organisées : le 18 octobre 2010 à Ittenheim, le 19 octobre 2010 à Strasbourg Koenigshoffen et le 20 octobre 2010 à Eckbolsheim.

La pièce J comprend le bilan de cette concertation, rédigé par le Maître d'Ouvrage et diffusé en août 2011.

Avis du commissaire enquêteur

La participation du public à cette phase de concertation a été moyenne : 85 personnes étaient présentes aux réunions publiques (50 prises de parole) et 20 observations écrites ont été transmises au Maître d'Ouvrage.

Le commissaire enquêteur note que les annexes de cette pièce, au nombre de six, n'ont pas été intégrées au dossier. Leur intégration, bien qu'allégeant le dossier, aurait pu refléter avec précision l'ensemble des questions et suggestions évoquées lors de cette phase de concertation.

Le commissaire enquêteur observe que la majorité des observations émises par le public a été intégrée dans les études préalables qui ont servies de base au choix de la solution d'aménagement. Les aspects suivants n'ont toutefois pas été évoqués : les chemins agricoles pourront-ils être utilisés comme pistes cyclables ?, les parkings fonctionneront-ils comme parking relais et seront-ils aménagés pour le covoiturage ?

1.8.11 Additif au dossier d'enquête

Cet additif a été ajouté au dossier d'enquête en date du 29 octobre 2015 (voir § **Erreur ! Source du renvoi introuvable.**). Il répond à la demande que j'ai adressée le 25 octobre 2015 au Maître d'Ouvrage pour lui demander de compléter le dossier d'enquête publique avec l'étude des simulations de trafics sur l'axe A351-RN4 qui ont été utilisées dans l'étude d'impact. Cette demande provient d'observations du public qui mentionne des différences entre les données de trafic qui apparaissent dans les multiples projets d'aménagements routiers de l'Ouest de l'agglomération de Strasbourg.

Le Maître d'Ouvrage compare les objectifs des études de trafic et l'expression des résultats de ces études pour les projets neufs et pour les projets réalisés sur un axe existant. Il indique ensuite que les résultats de ces études de trafic ne peuvent être comparés en tant que tels car ils ne caractérisent pas la même chose.

Enquête publique préalable

à la déclaration d'utilité publique des acquisitions et travaux nécessaires à la réalisation du projet d'aménagement multimodal de l'axe A351-RN4

et à la mise en compatibilité des documents d'urbanisme des communes d'Ittenheim, d'Oberschaeffolsheim, de Wolfisheim, d'Eckbolsheim et de Strasbourg

Avis du commissaire enquêteur

Le commissaire enquêteur considère que cet additif, bien que très technique, répond aux questionnements du public.

2 ORGANISATION ET DEROULEMENT DE L'ENQUETE

2.1 DEMARCHES PRELIMINAIRES A L'ENQUETE PUBLIQUE

2.1.1 Dossier d'enquête publique

2.1.1.1 Remise du dossier provisoire d'enquête

Un premier dossier d'enquête publique m'a été transmis le 15 avril 2015. Après l'avoir regardé, il s'est avéré qu'il était incomplet. Sur ma demande, la DREAL Alsace m'a envoyée certaines pièces complémentaires aux dates suivantes :

- Le 3 juin 2015 pour l'avis de l'Autorité Environnementale,
- Le 4 juin 2015 pour le bilan de la concertation inter-services,
- Le 2 juillet 2015 pour le compte-rendu de la réunion d'examen conjoint,
- Le 27 juillet 2015 pour le mémoire en réponse à l'avis de l'Autorité Environnementale.

L'estimation financière des acquisitions m'a été transmise avec le dossier définitif, soit le 3 août 2015.

2.1.1.2 Remise du dossier définitif d'enquête

La version définitive du dossier d'enquête publique m'a été remise le 3 août 2015.

2.1.2 Entretiens

2.1.2.1 Avec le Maître d'Ouvrage

2.1.2.1.1 Réunion de présentation du projet

Le projet d'aménagement multimodal de l'axe A351-RN4 m'a été présenté lors d'une réunion qui s'est tenue le 26 mai 2015 dans les locaux de la DREAL Alsace. Les participants étaient Mesdames Hélène CHENET et Laurence FELTMANN et Monsieur Guy TREFFOT du service Transports. Cette réunion a été l'occasion de faire un point sur les pièces manquantes du dossier provisoire et sur leur date de livraison.

Enquête publique préalable

à la déclaration d'utilité publique des acquisitions et travaux nécessaires à la réalisation du projet d'aménagement multimodal de l'axe A351-RN4

et à la mise en compatibilité des documents d'urbanisme des communes d'Ittenheim, d'Oberschaeffolsheim, de Wolfisheim, d'Eckbolsheim et de Strasbourg

Cette réunion a également permis d'apporter des réponses à certaines de mes interrogations relatives à :

- L'état d'avancement du tronçon d'entrée dans l'agglomération de Strasbourg qui est porté par l'Eurométropole de Strasbourg (partie C),
- Les données de trafic estimées pour la RN4 et l'A351 en 2025, avec VLIO et GCO, selon que la RN4 comporte 2×2 voies et 2×1 voies + 2 voies réservées (partie C),
- La collecte et le devenir des eaux pluviales de la RN4 (partie E),
- L'empierrement des chemins agricoles le long de la RN4 (partie E),
- Le positionnement géographique du passage inférieur du Liesbuhl et le tracé du COW (parties C et E),
- L'absence de la mise en compatibilité du POS d'Eckbolsheim (partie G),
- Les raisons qui ont dictées la réalisation de l'évaluation économique sur le périmètre du projet objet de l'enquête publique et non pas sur celui de l'ensemble du programme d'aménagement entre Wasselonne et Strasbourg (partie F).

Enfin, cette réunion m'a permis de signaler quelques erreurs de forme qui figuraient dans le dossier provisoire (ajout de légende à certaines figures, figures absentes ou peu lisibles...).

A l'issue de cette réunion, une visite du site du projet a été réalisée.

2.1.2.1.2 Echanges divers

J'ai adressé le 7 juillet 2015 une liste de questions à la DREAL Alsace relatives à l'étude d'impact, au bilan de la concertation et au compte-rendu de la réunion d'examen conjoint. Les réponses (*en italique*) m'ont été adressées le 9 juillet 2015.

Compte-rendu de la réunion d'examen conjoint

Question : Je ne comprends pas l'observation concernant la commune d'Oberschaeffolsheim. Pourriez-vous la commenter ?

Réponse : Pour la commune d'Oberschaeffolsheim, le problème était que la formulation proposée pour la zone ND n'était pas la même que pour les autres zones du POS (la phrase voulait bien dire la même chose, mais la formulation était différente).

Question : Je ne comprends pas l'observation concernant la commune de Strasbourg qui est relative à la localisation de l'emplacement réservé sur les plans de zonage de la ZAC de Poteries. Il me semble que cette localisation apparaît sur le plan. Pourriez-vous la commenter ?

Réponse : Pendant la réunion, la question a été posée de ne pas mettre d'emplacement réservé pour la station d'arrêt Eluard puisqu'elle est sous maîtrise d'ouvrage du Conseil Départemental du Bas-Rhin, et que l'aménagement de ces stations ne fait pas l'objet du

Enquête publique préalable

à la déclaration d'utilité publique des acquisitions et travaux nécessaires à la réalisation du projet d'aménagement multimodal de l'axe A351-RN4

et à la mise en compatibilité des documents d'urbanisme des communes d'Ittenheim, d'Oberschaeffolsheim, de Wolfisheim, d'Eckbolsheim et de Strasbourg

présent dossier. Au final, l'interlocuteur de l'Eurométropole a bien reconnu l'intérêt de mettre les stations en emplacement réservé dès maintenant sur les documents d'urbanisme.

Question : En outre, je n'ai pas trouvé mention d'un quelconque avis de la Chambre d'Agriculture sur la mise en compatibilité des documents d'urbanisme qui est obligatoire dès qu'une réduction des espaces agricoles est prévu au projet (article R. 123-17 du Code de l'Urbanisme). Qu'en est-il ?

Réponse : La chambre d'Agriculture a été consultée au titre de l'article L112-3 du code rural lors de la consultation inter-administrative (voir le courrier de consultation en pièce jointe qui mentionne bien cet article). Vous pourrez donc trouver l'avis de la chambre d'agriculture dans les avis transmis avec le bilan de la concertation inter-administrative. L'article L112-3 du code rural prévoit que "Les schémas directeurs, les plans d'occupation des sols ou les documents d'urbanisme en tenant lieu et les documents relatifs au schéma départemental des carrières ou au schéma régional des carrières prévoyant une réduction des espaces agricoles ou forestiers ne peuvent être rendus publics ou approuvés qu'après avis de la chambre d'agriculture, de l'Institut national de l'origine et de la qualité dans les zones d'appellation d'origine contrôlée et, le cas échéant, du Centre national de la propriété forestière. Il en va de même en cas de révision ou de modification de ces documents. Ces avis sont rendus dans un délai de trois mois à compter de la saisine. En l'absence de réponse à l'issue de ce délai, l'avis est réputé favorable."

Bilan de la Concertation interservices

Question : La DIR Est fait une observation sur le futur statut de la RN4 et son classement dans la catégorie des routes express (courrier du 12/12/2014). Vous répondez que « *Le statut de route express est en effet très protecteur pour l'infrastructure et permet de garantir dans la durée l'absence d'accès direct ainsi que l'interdiction à certaines catégories de véhicules est très protecteur pour l'infrastructure et permettrait de garantir dans la durée l'ensemble des dispositions prises. Néanmoins, dans le cas d'un aménagement multimodal nécessitant vraisemblablement des autorisations d'expérimentation ainsi que des aménagements non classiques, le statut de route express ne paraît pas forcément opportun* ». Pourriez-vous détailler votre réponse ? En outre, doit-on comprendre que ce statut ne sera pas demandé pour le projet ?

Réponse : Effectivement, nous ne demandons pas le statut de "route express" pour la RN4 car c'est un statut qui est très réglementé par rapport aux règles techniques de conception des aménagements routiers. Or dans le cas d'un aménagement tel que celui qui est prévu (qui est novateur et qui va déjà nécessiter des demandes de dérogations aux principes de conception d'une voie routière classique), nous ne voulons pas nous rajouter une contrainte supplémentaire de conception (et donc potentiellement des demandes de dérogation supplémentaires à demander). Néanmoins, l'arrêté de mise en service de l'infrastructure modifiée intégrera malgré tout les restrictions de circulation qui s'appliquent usuellement sur les routes express, à savoir interdiction à certaines catégories d'usagers et de véhicules (cycles, cyclomoteurs et engins agricoles), et accessibilité seulement en des points aménagés à cet effet (code de la voirie routière L151-1 et suivants).

Enquête publique préalable

à la déclaration d'utilité publique des acquisitions et travaux nécessaires à la réalisation du projet d'aménagement multimodal de l'axe A351-RN4

et à la mise en compatibilité des documents d'urbanisme des communes d'Ittenheim, d'Oberschaeffolsheim, de Wolfisheim, d'Eckbolsheim et de Strasbourg

Etude d'impact

Question : Le dossier indique que les surfaces impactées par le projet seront d'environ 12 ha de milieux naturels dont 7 ha de terres cultivées. Cependant il semble que cette surface intègre l'aménagement de l'infrastructure existante et la réalisation des bassins de traitement des eaux de voirie et ne tienne pas compte de l'aménagement du carrefour RD228/RN4 et du giratoire au niveau d'Ittenheim. Pourriez-vous m'indiquer la raison ?

Réponse : Je pense que vous faites référence au tableau de la page 176 de l'étude d'impact. Les 12 ha de milieux naturels comprennent bien l'ensemble des aménagements prévus, y compris l'aménagement du carrefour RN4/RD228 et du giratoire en sortie d'Ittenheim (inclus dans la partie "aménagement de l'infrastructure existante").

Question : A la lecture du dossier, j'ai cru comprendre que le projet nécessitera l'acquisition de 7 ha de terrains. Est-ce bien exact ? Je suppose que cette surface ne prend pas non plus en compte l'aménagement du carrefour RD228/RN4 et du giratoire au niveau d'Ittenheim. Est-ce bien exact ?

Réponse : Le projet va en effet nécessiter l'acquisition de 7 ha de terrains agricoles, tout compris (y compris aménagement du carrefour RN4/RD228 et du giratoire en sortie d'Ittenheim).

La DREAL Alsace m'a également tenue informé des outils de communication qu'elle comptait mettre en place dès le début de l'enquête (brochures, flyers, kakemonos).

2.1.2.2 Avec l'autorité organisatrice

2.1.2.2.1 Réunion de préparation de l'enquête

Les modalités pratiques du déroulement de l'enquête publique ont été définies lors d'une réunion qui s'est tenue le 26 mai 2015 dans les locaux de la Préfecture du Bas-Rhin. Les participants étaient Madame Geneviève NACE et Monsieur Jean-Christophe NOTTER de la Préfecture du Bas-Rhin et Madame Hélène CHENET du service Transports de la DREAL Alsace.

Ont notamment été évoqués les dates de déroulement de l'enquête publique, le choix du siège de l'enquête, le nombre et la localisation des permanences, les modalités de finalisation et de dépôt des rapports d'enquête publique et des registres en mairies, les modalités d'affichage de l'avis et de l'arrêté, les modalités de mise à disposition du rapport d'enquête publique sur le site internet de la DREAL et de recueil informatique des observations du public.

2.1.2.2.2 Modification du siège de l'enquête

Le 16 juin 2015, la Préfecture du Bas-Rhin a demandé que le siège de l'enquête publique soit déplacé de la commune de Wolfisheim à la commune de Strasbourg, alors que le lieu avait été défini d'un commun accord lors de la réunion préparatoire du 26 mai 2015. J'ai pris acte de cette décision.

Enquête publique préalable

à la déclaration d'utilité publique des acquisitions et travaux nécessaires à la réalisation du projet d'aménagement multimodal de l'axe A351-RN4

et à la mise en compatibilité des documents d'urbanisme des communes d'Ittenheim, d'Oberschaeffolsheim, de Wolfisheim, d'Eckbolsheim et de Strasbourg

2.1.2.2.3 Préparation de l'arrêté

Le projet d'arrêté préfectoral m'a été transmis le 7 août 2015 pour avis. L'arrêté et l'avis dûment signés m'ont ensuite été transmis le 20 août 2015.

2.1.2.3 Autres services rencontrés

En amont de l'enquête publique et suite à des interrogations que je me posais, j'ai tenu à rencontrer d'autres acteurs :

- le Conseil Départemental du Bas-Rhin qui réalise actuellement les aménagements sur la section interurbaine de la RD1004 entre Wasselonne et Ittenheim,
- l'Eurométropole de Strasbourg qui portera les aménagements de transport en commun sur la section urbaine de Strasbourg,
- le service Milieux et Risques Naturels de la DREAL Alsace qui a émis un avis lors de l'instruction inter-services.

2.1.2.3.1 Réunion avec le Conseil Départemental du Bas-Rhin

Une réunion a été organisée avec le Conseil Départemental du Bas-Rhin. Elle s'est déroulée le 20 juillet 2015 de 9h00 à 12h30 en présence de Monsieur Francis GENET, chef de projet Transport en site propre de l'ouest strasbourgeois (TSPO) et de Monsieur Franck SIEGRIST, chef du service Grands Equipements.

Cette réunion a permis de :

- préciser les rôles et missions des Autorités Organisatrices de Transport (AOT) et des Aménageurs pour le projet de TSPO entre Wasselonne et Strasbourg :
 - Le projet concerne 2 AOT qui sont des collectivités publiques à laquelle la loi d'orientation pour les transports intérieurs n°82-1153 du 30 décembre 1982 (loi LOTI) a confié la mission de définir la politique de desserte et la politique tarifaire des transports : le Conseil Départemental du Bas-Rhin pour la section reliant Wasselonne à l'entrée de Strasbourg et l'Eurométropole de Strasbourg pour la section concernant la traversée de Strasbourg.
 - Le projet concerne 3 aménageurs : le Conseil Départemental du Bas-Rhin pour la section interurbaine reliant Wasselonne à Ittenheim, l'Etat pour la section reliant Ittenheim à Strasbourg et l'Eurométropole de Strasbourg pour la section urbaine de Strasbourg.
- Repositionner le projet de TSPO dans les documents d'orientation en matière de transports collectifs : le Schéma de cohérence territoriale de la région de Strasbourg, le Schéma directeur des Transports Collectifs 2025 et le Plan de Déplacements Urbains (PDU) de la Communauté Urbaine de Strasbourg,
- Présenter le stade d'avancement des aménagements déjà réalisés sur la section interurbaine entre Wasselonne et Ittenheim (aménagement de voies réservées et de

Enquête publique préalable

à la déclaration d'utilité publique des acquisitions et travaux nécessaires à la réalisation du projet d'aménagement multimodal de l'axe A351-RN4

et à la mise en compatibilité des documents d'urbanisme des communes d'Ittenheim, d'Oberschaeffolsheim, de Wolfisheim, d'Eckbolsheim et de Strasbourg

carrefours, réalisation de parkings relais et de stations bus) et des aménagements restants à réaliser.

- Préciser l'horizon de fin des travaux d'aménagement de la section interurbaine.
- Présenter les évolutions observées sur les lignes de bus concernées par les aménagements du TSPO (230, 205, 209, 220 et 240) depuis 2010 et la fréquentation des parkings relais. De manière générale, la fréquentation a augmenté sur toutes ces lignes avec une progression plus importante sur les lignes 220 et 230. Sur la ligne 230 (ligne TSPO), le nombre de passagers a augmenté de 63% et le nombre de bus mis en service a augmenté journalièrement de 30 allers-retours à 42 allers-retours. En heure de pointe du matin, les bus circulent toutes les 5 minutes environ et arrivent à Ittenheim complets. Le taux de remplissage des parkings relais est supérieur à 70%.
- Présenter les bus actuellement utilisés sur le réseau : bus de grande capacité de 15 mètres de longueur qui répondent aux normes européennes d'émissions Euro 5 et Euro 6.
- Présenter les évolutions d'exploitation qui devront être réalisées après la mise en service de l'aménagement multimodal de l'axe A351-RN4 par l'Etat : augmentation de la fréquence des bus et/ou utilisation de bus de plus grande capacité pouvant aller jusqu'à 24 mètres de longueur.
- Présenter les réflexions en matière de transport, d'équipements, d'économie ou encore d'habitat des mairies présentes autour du territoire d'influence du TSPO, et auxquelles le Conseil Départemental du Bas-Rhin participe.

2.1.2.3.2 Réunion avec le service Milieux et Risques Naturels de la DREAL Alsace

Une réunion a été organisée avec le Service Milieux et Risques Naturels de la DREAL Alsace. Elle s'est déroulée le 20 juillet 2015 de 14 h à 15 h 30 en présence de Madame Cécile BOUQUIER, responsable du Pôle Nature et chargée de mission Hamster.

Cette réunion a permis de :

- Présenter le Plan National d'Actions (PNA) en faveur du Hamster commun 2012-2016 dont l'objectif général est d'assurer le bon état de conservation du hamster commun en Alsace en cohérence avec la Directive Habitats. Il s'agit sur les 5 années du plan de conserver l'aire de présence actuelle, tripler l'effectif de hamsters de l'année 2010-2011 pour tendre vers l'objectif de populations viables de 1 500 individus et contribuer à l'amélioration de la qualité de l'habitat du hamster. Ces objectifs se traduisent par 38 actions opérationnelles réparties dans 6 axes thématiques : renforcer les connaissances, restaurer et protéger les habitats, conserver l'espèce ex-situ et la réintroduire efficacement, éviter-réduire-compenser, sensibiliser et informer, appui à la gouvernance du plan.
- Présenter les résultats des campagnes de comptage des terriers de hamster commun qui ont eu lieu en 2014 et 2015. Il en ressort que, malgré les actions mises en œuvre depuis plusieurs années (relâcher d'individus, développement de pratiques culturelles plus favorables, augmentation des surfaces servant de bandes refuges...), et les

Enquête publique préalable

à la déclaration d'utilité publique des acquisitions et travaux nécessaires à la réalisation du projet d'aménagement multimodal de l'axe A351-RN4

et à la mise en compatibilité des documents d'urbanisme des communes d'Ittenheim, d'Oberschaeffolsheim, de Wolfisheim, d'Eckbolsheim et de Strasbourg

résultats encourageant de 2014, le nombre de terriers comptabilisés en 2015 sur l'ensemble des 3 Zones de Protection Stricte définies dans le PNA a diminué de 49% (436 terriers dénombrés dans 17 communes en 2014 contre 224 terriers dénombrés dans 18 communes en 2015).

Sur la Zone de Protection stricte Nord, dans laquelle se localise le projet d'aménagement multimodal, la baisse est de 45% (60 terriers dénombrés en 2014 contre 32 terriers en 2015).

En conséquence, de nombreuses questions sont actuellement posées afin de savoir si le protocole existant reflète correctement l'évolution réelle de la population du hamster commun.

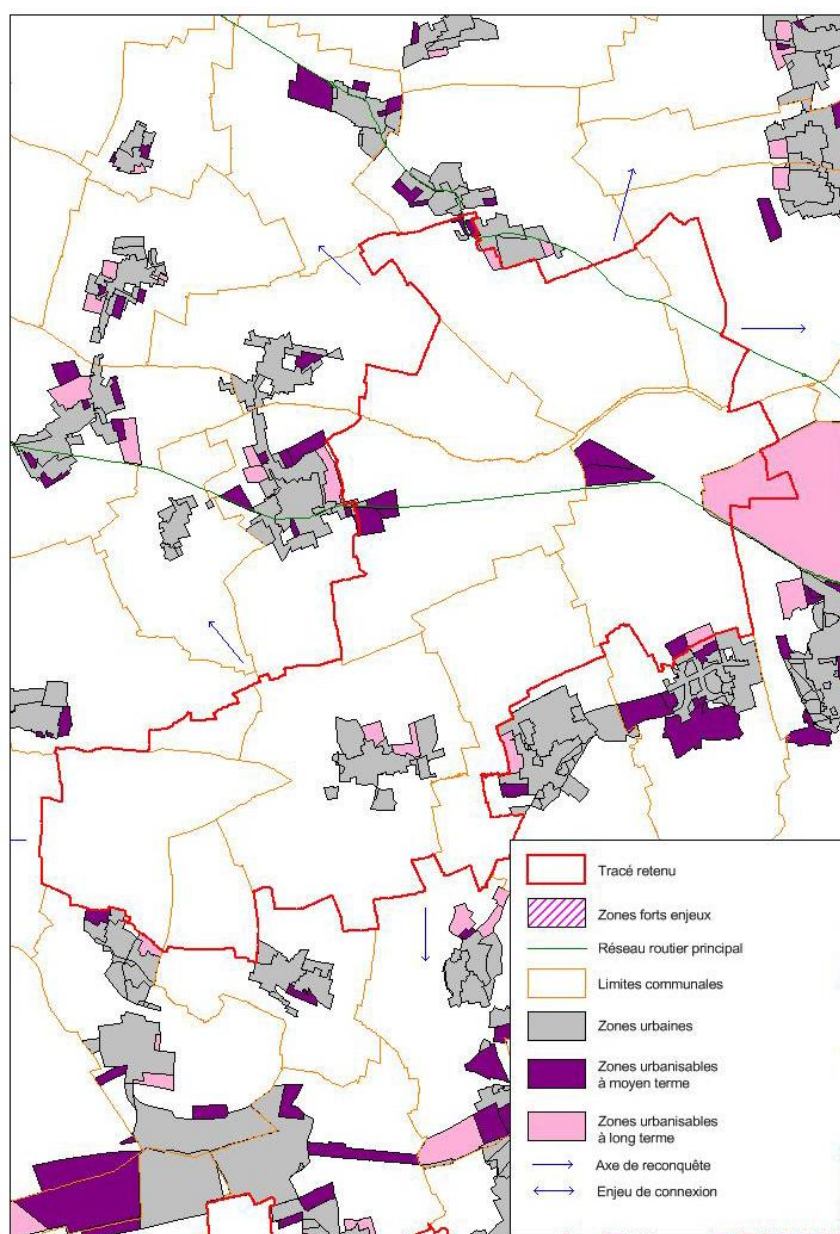


Figure 17 – Zone de Protection stricte Nord (source : PNA en faveur du Hamster commun 2012-2016)

Enquête publique préalable

à la déclaration d'utilité publique des acquisitions et travaux nécessaires à la réalisation du projet d'aménagement multimodal de l'axe A351-RN4

et à la mise en compatibilité des documents d'urbanisme des communes d'Ittenheim, d'Oberschaeffolsheim, de Wolfisheim, d'Eckbolsheim et de Strasbourg

- Echanger sur les pistes envisagées dans le dossier soumis à l'enquête publique pour compenser l'impact résiduel du projet sur le Grand Hamster (§ 1.2.2.5.3 et 4.6.6.3.2 de la partie E) et notamment la mise en œuvre d'une offre de compensation nationale avec un opérateur privé.
- Echanger sur la nature des mesures de continuité écologique de la faune prévues dans le cadre du projet d'aménagement multimodal (nombre, positionnement et inter-distance des passages faune et Grand Hamster).
- Echanger sur la cohérence des mesures envisagées pour la faune dans le contexte d'aménagements multiples existants ou futurs dans ce secteur (COW, VLIO, GCO...).

2.1.2.3.3 Réunion avec l'Eurométropole de Strasbourg

Une réunion a été organisée avec l'Eurométropole de Strasbourg. Elle s'est déroulée le 3 août 2015 de 15h00 à 16h00 en présence de Messieurs Éric FONTENIT et Clément GERBER, Direction de la Mobilité & des Transports, Service des Déplacements de l'Eurométropole de Strasbourg et de Madame Laurence FELTMANN, adjointe au chef de service Transports de la DREAL Alsace.

Cette réunion a permis de :

- présenter l'itinéraire d'entrée et de sortie de Strasbourg pour les bus du TSPO. Ils accéderont à Strasbourg par la bretelle Porte Blanche (rue de Koenigshoffen), puis emprunteront les boulevards de Lyon et de Metz jusqu'à la place de la gare (station) pour rejoindre leur terminus à la gare routière des Halles.
- préciser les aménagements qui seront réalisés. Tout au long de l'itinéraire précédent, il est envisagé que les bus circuleront sur la plate-forme tram-bus qui sera aménagée dans le cadre de la réalisation du tram qui ira à Koenigshoffen et qui fera prochainement l'objet d'une Déclaration d'Utilité Publique. La date de mise en service de ce nouveau tram est 2020 ; ce qui est cohérent avec la mise en service du TSPO. En conséquence, aucun aménagement ne sera réalisé spécifiquement pour les bus du TSPO.
- échanger sur la nécessité des interconnexions avec les moyens de transport en commun déjà existants.
- échanger sur les réflexions en cours entre les AOT concernant une proposition tarifaire unique sur l'ensemble du réseau interurbain et urbain.

Enquête publique préalable

à la déclaration d'utilité publique des acquisitions et travaux nécessaires à la réalisation du projet d'aménagement multimodal de l'axe A351-RN4

et à la mise en compatibilité des documents d'urbanisme des communes d'Ittenheim, d'Oberschaeffolsheim, de Wolfisheim, d'Eckbolsheim et de Strasbourg

2.1.3 Visite des lieux de permanences

Préalablement à l'ouverture de l'enquête publique, j'ai réalisé une visite des lieux des permanences afin de :

- Prendre contact avec le responsable du lieu d'enquête,
- Valider les horaires d'ouverture au public des mairies et celles des différentes permanences,
- Vérifier l'accessibilité et la qualité de ces lieux pour le public.

2.2 DATES ET SIEGE DE L'ENQUETE PUBLIQUE

Comme prévu initialement, la présente enquête publique s'est déroulée du mardi 22 septembre 2015 au vendredi 23 octobre 2015 inclus. En application de l'article 5 de l'arrêté du 17 août 2015 de Monsieur le Préfet du Bas-Rhin, je me suis tenue à la disposition du public en assurant six permanences aux dates, heures et lieux suivants :

- Le **mardi 22 septembre 2015 de 16h00 à 19h00**, à la Mairie d'Oberschaeffolsheim – rue du Canal, 67203 OBERSCHAEFFOLSHEIM,
- Le **lundi 28 septembre 2015 de 18h30 à 20h00**, à la Mairie d'Ittenheim – 20 rue Louis Pasteur, 67117 ITTENHEIM,
- Le **samedi 10 octobre 2015 de 8h30 à 11h30**, à la Mairie de Strasbourg (**siège de l'enquête publique**) – 1 parc de l'Etoile, 67 076 STRASBOURG Cedex – salle 144,
- Le **vendredi 16 octobre 2015 de 9h30 à 12h30**, à la Mairie d'Eckbolsheim – 9 rue du Général Leclerc, 67201 ECKBOLSHEIM,
- Le **vendredi 16 octobre 2015 de 15h30 à 17h00**, à la Mairie d'Ittenheim – 20 rue Louis Pasteur, 67117 ITTENHEIM,
- Le **vendredi 23 octobre 2015 de 15h00 à 18h00**, à la Mairie de Wolfisheim - 19 rue du Moulin, 67202 WOLFISHEIM.

Suite à ma demande du 14 octobre 2015 adressée à la Préfecture du Bas-Rhin, l'enquête publique a été prolongée du samedi 24 octobre 2015 au jeudi 12 novembre 2015 inclus. Je me suis tenue à la disposition du public en assurant deux permanences supplémentaires aux dates, heures et lieux suivants :

- Le **samedi 7 novembre 2015 de 8h30 à 11h30**, à la Mairie de Strasbourg (**siège de l'enquête publique**) – 1 parc de l'Etoile, 67 076 STRASBOURG Cedex – salle 144,
- Le **jeudi 12 novembre 2015 de 15h00 à 18h00**, à la Mairie de Wolfisheim - 19 rue du Moulin, 67202 WOLFISHEIM.

Enquête publique préalable

à la déclaration d'utilité publique des acquisitions et travaux nécessaires à la réalisation du projet d'aménagement multimodal de l'axe A351-RN4

et à la mise en compatibilité des documents d'urbanisme des communes d'Ittenheim, d'Oberschaeffolsheim, de Wolfisheim, d'Eckbolsheim et de Strasbourg

Au final, la présente enquête publique s'est donc déroulée sur une période de 52 jours consécutifs, du mardi 22 septembre 2015 au jeudi 12 novembre 2015 inclus.

2.3 PUBLICITE DE L'OUVERTURE DE L'ENQUETE PUBLIQUE

L'avis d'enquête publique a été publié sur plusieurs supports.

2.3.1 Par voie de presse régionale

Premier avis d'ouverture de l'enquête

- Dans le quotidien « Les Dernières Nouvelles d'Alsace » du mardi 1^{er} septembre 2015 (annexe 1.1)
- Dans le quotidien « Les Affiches - Moniteur » du vendredi 4 septembre 2015 (annexe 1.2)

Second avis d'ouverture de l'enquête

- Dans le quotidien « Les Dernières Nouvelles d'Alsace » du mardi 22 septembre 2015 (annexe 2.1)
- Dans le quotidien « Les Affiches - Moniteur » du mardi 22 septembre 2015 (annexe 2.2)

La conformité et les parutions légales de cette publicité ont été vérifiées par mes soins dans le quotidien « Les Dernières Nouvelles d'Alsace ». Il est à noter que j'ai signalé à l'autorité organisatrice que l'avis comportait une erreur dans son titre car il mentionnait une enquête publique et une enquête parcellaire.

Prolongation de l'avis de l'enquête

- Dans le quotidien « Les Dernières Nouvelles d'Alsace » du mercredi 21 octobre 2015 (annexe 3.1)
- Dans le quotidien « Les Affiches - Moniteur » du vendredi 23 octobre 2015 (annexe 3.2)

Le titre de l'avis a été modifié pour tenir compte de la remarque précédente.

En complément de cet affichage réglementaire, des articles de presse ont également relaté l'existence de l'enquête publique :

- Le magazine « Tout le Bas-Rhin » n°97 des mois de septembre et octobre 2015 (annexe 5.1),
- Le magazine « Eurométropole Le Mag » n°04 des mois de septembre et octobre 2015 (annexe 5.2),

Enquête publique préalable

à la déclaration d'utilité publique des acquisitions et travaux nécessaires à la réalisation du projet d'aménagement multimodal de l'axe A351-RN4

et à la mise en compatibilité des documents d'urbanisme des communes d'Ittenheim, d'Oberschaeffolsheim, de Wolfisheim, d'Eckbolsheim et de Strasbourg

- Dans le quotidien « Les Dernières Nouvelles d'Alsace » du mardi 22 septembre 2015 (annexe 5.3),
- Dans le quotidien « Les Dernières Nouvelles d'Alsace » du jeudi 5 novembre 2015 (annexe 5.4).

2.3.2 *Par voies d'affichage*

2.3.2.1 Lieux de permanences

L'avis de l'enquête publique (ou l'arrêté préfectoral) a été affiché sur chacun des lieux de permanences du commissaire enquêteur. L'affichage a été constaté par mes soins :

- A Ittenheim, le 28 août, le 28 septembre et le 16 octobre 2015,
- A Oberschaeffolsheim, le 22 septembre 2015,
- A Eckbolsheim, le 22 septembre et le 16 octobre 2015,
- A Wolfisheim, le 2 septembre, le 22 septembre et le 12 novembre 2015,
- A Strasbourg, le 10 octobre et le 7 novembre 2015.

L'avis de prolongation de l'enquête publique a été affiché à partir du 26 octobre 2015, suite à son envoi par la Préfecture du Bas-Rhin.

Les certificats d'affichage des mairies figurent en annexes 4.1 à 4.4. Il est à noter que le certificat d'affichage de la mairie d'Eckbolsheim ne m'a pas été transmis par l'autorité organisatrice.

2.3.2.2 Site du projet

L'avis a aussi été affiché sur le site du projet d'aménagement en 6 emplacements de dimension 4 mètres × 3 mètres :

- 3 affiches dans le sens Strasbourg vers Ittenheim,
- 3 affiches dans le sens Ittenheim vers Strasbourg.

La forme et le contenu de l'affichage sont conformes à l'arrêté du 24 avril 2012 fixant les caractéristiques et dimensions de l'affichage de l'avis d'enquête publique mentionné à l'article R. 123-11 du Code de l'Environnement.

Enquête publique préalable

à la déclaration d'utilité publique des acquisitions et travaux nécessaires à la réalisation du projet d'aménagement multimodal de l'axe A351-RN4

et à la mise en compatibilité des documents d'urbanisme des communes d'Ittenheim, d'Oberschaeffolsheim, de Wolfisheim, d'Eckbolsheim et de Strasbourg



Avis affiché sur le site du projet (18/10/2015)

La présence de ces affichages a été constatée par mes soins à plusieurs reprises.

Un constat de l'affichage de l'avis sur le site du projet a été effectué par la DIR Est le 7 septembre 2015 (annexe 4.5).

Enquête publique préalable

à la déclaration d'utilité publique des acquisitions et travaux nécessaires à la réalisation du projet d'aménagement multimodal de l'axe A351-RN4

et à la mise en compatibilité des documents d'urbanisme des communes d'Ittenheim, d'Oberschaeffolsheim, de Wolfisheim, d'Eckbolsheim et de Strasbourg

2.3.3 Par voie d'internet

Dès le 1^{er} septembre 2015, l'avis d'enquête publique a été publié sur le site internet de la DREAL Alsace. Les différentes pièces du dossier d'enquête ont également été mises à la disposition du public sur ce site où elles pouvaient être téléchargées.

J'ai eu l'occasion de vérifier à plusieurs reprises l'accessibilité à cette page web.

En outre, la tenue de l'enquête publique figurait également sur les sites internet des mairies de Wolfisheim et d'Eckbolsheim.



The image shows a screenshot of the DREAL Alsace website. At the top, there is a navigation menu with items: Présentation, Stat, Cartographies, Publications / CD / Etudes Rapports, Vidéos / Expo, Services en ligne, and Enquêtes, Consultations, Marchés publics. Below the menu is the DREAL ALSACE logo and the text 'Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement'. A search bar is visible on the right with the text 'Recherche sur le site' and an 'Ok' button. Below the header, there is a horizontal menu with several categories: AMÉNAGEMENT, LOGEMENT, BÂTIMENT; EAU, BIODIVERSITÉ, PAYSAGE; ENERGIE, AIR, CLIMAT; TRANSPORTS, DÉPLACEMENTS, VÉHICULES; RISQUES NATURELS ET HYDRAULIQUES; RISQUES TECHNOLOGIQUES; and CONNAISSANCE EVALUATION DEVELOPPEMENT DURABLE. At the bottom, there is a banner for the 'Projet d'aménagement multimodal de l'axe A351-RN4' with a yellow call-to-action box that reads 'Enquête publique du 22 septembre au 23 octobre 2015 CLIQUEZ ICI'.

Enquête publique préalable

à la déclaration d'utilité publique des acquisitions et travaux nécessaires à la réalisation du projet d'aménagement multimodal de l'axe A351-RN4

et à la mise en compatibilité des documents d'urbanisme des communes d'Ittenheim, d'Oberschaeffolsheim, de Wolfisheim, d'Eckbolsheim et de Strasbourg

Les enjeux et objectifs du projet

Les différentes variantes d'aménagement étudiées

Présentation de la variante retenue

Insertion du projet dans l'environnement

Ou en est-on ?

Enquête publique relative au projet d'aménagement multimodal de l'axe A351-RN4 du 22 septembre au 23 octobre 2015

Enquête publique relative au projet d'aménagement multimodal de l'axe A351-RN4 du 22 septembre au 23 octobre 2015

1er septembre 2015 (mis à jour le 4 septembre 2015)

Le projet d'aménagement multimodal de l'axe A351-RN4 sera soumis à enquête publique du 22 septembre au 23 octobre 2015. L'enquête publique se déroulera dans les communes d'Ittenheim, Oberschaeffolsheim, Wolfisheim, Eckbolsheim et Strasbourg.

Le commissaire enquêteur tiendra des permanences aux dates suivantes :

- mardi 22 septembre de 16h00 à 19h00 à la mairie d'Oberschaeffolsheim,
- lundi 28 septembre de 18h30 à 20h00 à la mairie d'Ittenheim,
- samedi 10 octobre de 8h30 à 11h30 à la mairie de Strasbourg, place de l'Étoile, salle 144,
- vendredi 16 octobre de 9h30 à 12h30 à la mairie d'Eckbolsheim,
- vendredi 16 octobre de 15h30 à 17h00 à la mairie d'Ittenheim,
- vendredi 23 octobre de 15h00 à 18h00 à la mairie de Wolfisheim.

L'arrêté préfectoral portant ouverture de l'enquête publique et décrivant les modalités d'organisation de l'enquête [est téléchargeable ici](#) (format pdf - 770.1 ko - 01/09/2015).

Le dossier est consultable dans les mairies dans lesquelles se déroule l'enquête. Il est également téléchargeable ici :

- [Pages de garde](#) (format pdf - 1.6 Mo - 01/09/2015)
- [Sommaire](#) (format pdf - 133.1 ko - 01/09/2015)
- Pièce A : [Objet de l'enquête, informations juridiques et administratives](#) (format pdf - 2.3 Mo - 01/09/2015)
- Pièce B : [Plan de situation](#) (format pdf - 1.9 Mo - 01/09/2015)
- Pièce C : [Notice explicative](#) (format pdf - 4.1 Mo - 01/09/2015)
- Pièce D : [Plan général des travaux](#) (format pdf - 1.4 Mo - 01/09/2015)
- Pièce E : [Étude d'impact](#) (format pdf - 48.7 Mo - 01/09/2015)
- Pièce F : [Évaluation socio-économique](#) (format pdf - 313.8 ko - 01/09/2015)
- Pièce G : [Mise en compatibilité des documents d'urbanisme](#) (format pdf - 51 Mo - 01/09/2015)
- Pièce H : [Avis de l'Autorité Environnementale – Mémoire en réponse du Maître d'Ouvrage](#) (format pdf - 10.1 Mo - 01/09/2015)
- Pièce I : [Bilan de la concertation interservices](#) (format pdf - 198.4 ko - 01/09/2015)
- Pièce J : [Bilan de la concertation L300-2](#) (format pdf - 680.4 ko - 01/09/2015)

La brochure de communication [est téléchargeable ici](#) (format pdf - 825.2 ko - 01/09/2015), ainsi que [le coupon décrivant les modalités de participation](#) (format pdf - 467.2 ko - 01/09/2015).

2.3.4 Par d'autres voies

La DREAL Alsace avait réalisé des brochures de communication (annexe 6) qui ont été mis à disposition du public dans les bus des lignes 205, 209, 220, 230 et 240. Dans les mairies concernées par l'enquête publique, un kakemono et un pupitre contenant ces brochures avaient été déposés début septembre 2015.

Enquête publique préalable

à la déclaration d'utilité publique des acquisitions et travaux nécessaires à la réalisation du projet d'aménagement multimodal de l'axe A351-RN4

et à la mise en compatibilité des documents d'urbanisme des communes d'Ittenheim, d'Oberschaeffolsheim, de Wolfisheim, d'Eckbolsheim et de Strasbourg



Figure 18 – Information dans les mairies

2.4 COMPLEMENT AU DOSSIER

Le commissaire enquêteur a demandé, le 25 octobre 2015, au Maître d'Ouvrage de compléter le dossier d'enquête publique avec l'étude des simulations de trafics sur l'axe A351-RN4 qui ont été utilisées dans l'étude d'impact.

Ce complément a été envoyé par le Maître d'Ouvrage aux cinq mairies en date du 29 octobre 2015 et était téléchargeable sur le site internet de la DREAL Alsace dès le 3 novembre 2015.

2.5 REUNION PUBLIQUE

Pour donner suite aux observations du public, le commissaire enquêteur a demandé à Monsieur le Préfet du Bas-Rhin, en date du 14 octobre 2015, qu'une réunion publique d'information et d'échange soit organisée.

Cette réunion s'est tenue le 5 novembre 2015 à 19h00 à la Maison des Syndicats, 1 rue Sédillot à STRASBOURG. Elle a été couverte par un article de presse paru le jour même dans le quotidien "Les Dernières Nouvelles d'Alsace" (annexe 5). Elle a rassemblé environ 40 personnes.

Les lettres signées envoyées par l'association ASTUS (courriel n°29) et le collectif GCO NON MERCI (courriel n°30) m'ont été remises en mains propres lors de cette réunion.

Enquête publique préalable

à la déclaration d'utilité publique des acquisitions et travaux nécessaires à la réalisation du projet d'aménagement multimodal de l'axe A351-RN4

et à la mise en compatibilité des documents d'urbanisme des communes d'Ittenheim, d'Oberschaeffolsheim, de Wolfisheim, d'Eckbolsheim et de Strasbourg

Intervenants

- Commissaire enquêteur : Mme Valérie TROMMETTER
- Maître d'Ouvrage (DREAL Alsace) : M. Guy TREFFOT, chef du service transports, Mme Laurence FELTMANN, responsable du pôle maîtrise d'ouvrage route, Mme Hélène CHENET, responsable d'opérations
- Conseil Départemental du Bas-Rhin : M. Etienne BURGER, vice-président du Conseil Départemental du Bas-Rhin, M. Francis GENET, chef du projet TSPO
- Eurométropole de Strasbourg : M. Roland GOLIAS, chef du service déplacements

Un animateur indépendant (M. Nicolas CAMOUS) ainsi qu'une sténotypiste indépendante (Mme Christine HAUSSER) ont également assisté à cette réunion.

Synthèse de la réunion publique

L'intégralité du compte rendu de cette réunion publique d'information figure dans le volume 2, annexe 7.

La séance est ouverte à 19h05 par le commissaire enquêteur qui rappelle son rôle, la procédure de l'enquête et apporte les informations nécessaires au bon déroulement de la réunion.

Monsieur Guy TREFFOT, chef du service transports à la DREAL Alsace procède au rappel de quelques spécificités du projet et notamment son caractère novateur puisqu'il s'inscrit dans le cadre d'une optimisation de l'usage d'une infrastructure routière existante en vue d'y favoriser l'usager des transports en commun, qu'il s'inscrit en grande partie sur le territoire de l'Eurométropole et qu'il présente de nombreuses interfaces avec d'autres projets portés par différents Maîtres d'Ouvrage, et qui se caractérisent par des stades d'avancement divers.

Madame Hélène CHENET, responsable d'opération à la DREAL Alsace, procède au rappel du contexte dans lequel s'inscrit le projet ainsi que les éléments de la concertation de 2010. Elle présente ensuite la méthode ayant conduit à la variante choisie et détaille les principales caractéristiques techniques du projet. Une projection sur écran a servi de support à cet exposé.

Points émergents lors du débat concernant le projet d'aménagement multimodal de l'axe A351-RN4

L'ensemble des participants de cette réunion s'entend sur le fait qu'un transport en site propre à l'ouest de l'agglomération strasbourgeoise est une évidence, vu les engorgements observés aux heures de pointe.

La DREAL Alsace, Maître d'Ouvrage, le Conseil Départemental du Bas-Rhin et l'Eurométropole de Strasbourg sont interrogés sur les points suivants :

Enquête publique préalable

à la déclaration d'utilité publique des acquisitions et travaux nécessaires à la réalisation du projet d'aménagement multimodal de l'axe A351-RN4

et à la mise en compatibilité des documents d'urbanisme des communes d'Ittenheim, d'Oberschaeffolsheim, de Wolfisheim, d'Eckbolsheim et de Strasbourg

Retour d'expérience sur ce type d'aménagement

Un membre de l'association ASTUS interroge sur les enseignements tirés sur l'aménagement existant sur l'autoroute A48 entre Grenoble et Voiron.

La DREAL Alsace précise que les enseignements ont été tirés en plusieurs étapes :

- *A l'automne 2009, échanges sur place avec l'exploitant de l'autoroute, les services de l'État et ceux du Département du Bas-Rhin,*
- *En 2010, organisation d'un séminaire avec des experts du ministère de l'Écologie et des exploitants pour tirer des enseignements à appliquer au cas de ce projet. La question du franchissement des bretelles des échangeurs avec des feux a été examinée de près.*

Le cas de Grenoble, qui est un cas plus simple que celui de l'A351 (nombre d'échangeurs plus limité), fonctionne bien : le temps de parcours de l'usager du transport en commun est plus court et la régularité est assurée.

Maintien d'un site propre pour les cars quel que soit le niveau de trafic

Plusieurs personnes demandent que le site propre pour les cars soit conservé même en cas d'augmentation du trafic sur la RN4 suite à la réalisation du Grand Contournement Ouest (GCO). En effet, en cas de disparition du site propre, les usagers du transport en commun perdraient tous les avantages du dispositif et le projet, tout comme l'investissement, présenterait peu d'intérêt.

La DREAL Alsace précise d'abord que l'impact de la mise en service du GCO sera une augmentation du trafic sur la section de la RN4 et une diminution du trafic sur l'A351.

Ensuite, elle précise qu'il n'a jamais été indiqué que le TSPO roulera en site propre continu. À titre d'exemple, le Conseil départemental du Bas-Rhin n'a pas réalisé de site propre sur toute la section entre Wasselonne et Ittenheim. L'objectif de l'aménagement est de garantir un temps de trajet et une fiabilité de ce temps de trajet. Du fait de l'augmentation prévisible du trafic sur la RN4 après la mise en service du GCO, le scénario d'exploitation n°2 (RN4 à 2x2 voies sans site propre) permettra de ne pas avoir de situation complètement congestionnée pour les automobilistes en heures de pointe et de ne pas aggraver la situation actuelle ; ce qui répond d'ailleurs à la demande exprimée lors de la concertation menée en 2010. Etant donné que pour ce scénario, les études montrent que le trafic sera fluide, il n'est donc pas nécessaire de maintenir un site propre permanent.

Ensuite, elle indique qu'il y aura aussi le scénario 3 (2x2 voies + 2 voies réservées) qui permettra de s'adapter s'il est observé que le temps de parcours du transport en commun est dégradé.

Elle précise enfin que la section de la RN4 concernée par les 3 scénarios d'aménagement successifs, est la section qui sera comprise entre l'échangeur du GCO et l'A351 qui ne représente que 2 km sur les 10 km de l'aménagement.

Enquête publique préalable

à la déclaration d'utilité publique des acquisitions et travaux nécessaires à la réalisation du projet d'aménagement multimodal de l'axe A351-RN4

et à la mise en compatibilité des documents d'urbanisme des communes d'Ittenheim, d'Oberschaeffolsheim, de Wolfisheim, d'Eckbolsheim et de Strasbourg

Abandon du projet de GCO

Une personne s'interroge sur les données de trafic induit par le GCO. La donnée disponible est issue du dossier de concertation de 1999 où il était indiqué une augmentation de 14 000 véhicules par jour sur l'A351. Elle propose d'abandonner simplement le projet de GCO.

La DREAL Alsace répond qu'elle connaît bien le dossier de déclaration d'utilité publique du GCO, dans lequel tous les éléments de trafic sur les effets induits par le GCO sur l'axe RN4-A351 sont précisés. Dans ce dossier, il est bien précisé que le trafic va effectivement augmenter sur la RN4, mais diminuer sur l'A351. Cette diminution correspond aux habitants de la couronne ouest strasbourgeoise, qui sont desservis par l'A351, et qui, au lieu d'aller chercher l'A35 pour aller vers le nord ou le sud de l'agglomération, vont aller chercher le GCO. Ces données sont cohérentes avec les études de trafic menées dans le cadre du projet d'aménagement multimodal de l'axe RN4-A351.

Passage du scénario 2 au scénario 3 sur la RN4

Une personne pose la question des conditions de circulation qui généreront le passage du scénario 2 (2×2 voies sur la RN4) au scénario 3 (2×2 voies + 2 voies réservées sur la RN4).

La DREAL Alsace précise que le passage du scénario 2 au scénario 3 sera réalisé sur la base de l'observation du non-respect du temps de parcours et de sa fiabilité. Cette observation sera faite par l'autorité organisatrice des transports en commun. Sur la base du constat, l'Autorité Organisatrice des Transports pourra réinterroger l'État sur le passage du scénario 2 au scénario 3.

Impact du GCO sur le trafic entre Ittenheim et Wasselonne

Une personne demande si l'impact de la mise à 2×2 voies de la RN4 a été étudié en terme de trafic et de congestion dans le sens Ittenheim vers Wasselonne.

La DREAL Alsace précise que la section sur laquelle elle a travaillé va de la sortie d'Ittenheim côté Strasbourg jusqu'à la fin de l'A351 uniquement.

Garantie du temps de trajet des cars

Une personne pose la question de la garantie du temps de trajet étant donné que la vitesse de circulation des cars sera adaptée en fonction de celle des voitures.

La DREAL Alsace précise d'abord comment le critère d'adaptation de la vitesse de circulation des cars a été choisi. Elle réalise ensuite un rapide calcul : étant donné que l'A351 ne fait que 4 km, la différence de temps de parcours entre une vitesse de 70 km/heure et de 50 km/heure est de l'ordre de quelques secondes. Dans ces conditions, le temps de trajet de 12 minutes peut être garanti.

Enquête publique préalable

à la déclaration d'utilité publique des acquisitions et travaux nécessaires à la réalisation du projet d'aménagement multimodal de l'axe A351-RN4

et à la mise en compatibilité des documents d'urbanisme des communes d'Ittenheim, d'Oberschaeffolsheim, de Wolfisheim, d'Eckbolsheim et de Strasbourg

Position debout ou assise dans les cars

Une personne demande s'il y aura des personnes en position debout dans les cars.

Le Conseil Départemental du Bas-Rhin répond que les conditions d'exploitation de la voie réservée prévue sur l'autoroute ont fait l'objet de beaucoup d'échanges avec l'exploitant, la Compagnie des Transports du Bas-Rhin (CTBR) et les services de la direction de la sécurité routière au ministère... et qu'il n'y aura pas de voyageurs debout dans les cars sur les bandes d'arrêt d'urgence exploitées sur l'A351 (et potentiellement sur la RN4). Leur transport est prévu assis, voyageur attaché.

Carrefours échangeurs de la RN4

Un membre de l'association ASTUS interroge sur la configuration future du carrefour RN4-RD228 et de l'échangeur RN4-GCO.

La DREAL Alsace indique que l'échangeur RN4-RD228 sera réalisé en dénivelé avec un giratoire de part et d'autre pour qu'il n'y ait plus de croisement direct entre les usagers de la RN4 et ceux de la RD228.

Elle répond aussi que l'échangeur RN4-GCO sera un échangeur dénivelé et que sa configuration précise n'est pas connue actuellement et qu'elle sera précisée par le concessionnaire récemment choisi.

Financement des stations VLIO et Eluard

Une personne demande si les stations VLIO et Eluard sont actuellement financées.

En premier lieu, la DREAL Alsace précise que, dans le cadre de ce projet, la mission de l'État consiste à aménager une infrastructure au service du transport en commun, c'est-à-dire de réserver les emprises foncières et de réaliser les quais pour que les bus puissent desservir la station sur l'infrastructure. La mission de créer les stations pour les voyageurs et les différents aménagements d'intermodalité est du ressort des autorités organisatrices (Conseil Départemental du Bas-Rhin et Eurométropole de Strasbourg).

En ce qui concerne le financement des stations, le Conseil Départemental du Bas-Rhin répond qu'il a estimé un budget de 2 M€ pour l'aménagement de chaque station. Il indique que le projet global TSPO intègre des engagements de financement sur la partie interurbaine puisque 30 M€ sont inscrits au contrat de plan. Par conséquent, dès que la voirie sera réalisée sur l'A351, il sera clair que la station deviendra prioritaire et qu'elle rentrera dans les choix d'affectation du financement du projet TSPO.

Parking-relais

Une personne propose d'aménager un parking-relais à l'entrée de Wolfisheim pour permettre aux personnes des communes alentour d'y déposer leur voiture avant d'accéder aux cars.

L'Eurométropole de Strasbourg indique que l'objectif est bien de permettre aux habitants de l'Eurométropole de monter à bord de ces autocars pour accéder le plus rapidement possible

Enquête publique préalable

à la déclaration d'utilité publique des acquisitions et travaux nécessaires à la réalisation du projet d'aménagement multimodal de l'axe A351-RN4

et à la mise en compatibilité des documents d'urbanisme des communes d'Ittenheim, d'Oberschaeffolsheim, de Wolfisheim, d'Eckbolsheim et de Strasbourg

au centre-ville. Dans ce contexte, les 2 autorités organisatrices (Conseil Départemental et Eurométropole de Strasbourg) vont analyser les nécessités de renforts éventuels de certaines dessertes pour améliorer les dessertes expresses, plus rapides que les lignes urbaines.

En complément, la DREAL Alsace précise que les voies réservées sur l'A351 ne seront pas accessibles par tous les types de transport en commun puisque les procédures impliquent que les bus devront être suivis par GPS et en liaison avec la Compagnie de Transport Réseau67. Par conséquent, l'augmentation du nombre de bus ne sera possible que si toutes les procédures de sécurité sont respectées.

La DREAL Alsace précise également qu'il y a bien des parcs-relais prévus à Wolfisheim. Ils ne sont pas liés à ce projet d'aménagement multimodal de l'axe A351-RN4 mais sont liés au projet de Voie de Liaison Intercommunale Ouest (VLIO). Ils seront localisés à proximité de l'échangeur et seront en interrelation avec la station VLIO afin de créer un véritable lieu d'échange multimodal entre le transport en commun de rocade sur la VLIO, le TSPO et les parcs-relais.

Information des automobilistes sur la localisation des parking-relais

Une personne indique que l'intermodalité passe effectivement par des parkings-relais, par des places pour les vélos, par le l'auto partage, du covoiturage... mais qu'il faut que les automobilistes soient informés de leur localisation bien en amont des zones saturées afin de s'y diriger et ne pas continuer à s'engouffrer dans ces zones. Ces alternatives doivent être clairement indiquées.

La DREAL Alsace répond qu'elle est consciente du sujet et qu'elle a convenu avec les grandes collectivités (les deux conseils départementaux, l'Eurométropole et l'agglomération de Mulhouse) de travailler à l'amélioration du dispositif existant et de sa connexion à Vialsace pour être en mesure d'apporter aux usagers une information en temps réel.

Piste cyclable

Une personne interroge sur la réalisation d'une liaison cyclable entre Ittenheim-Wolfisheim ou entre Ittenheim-Eckbolsheim sur le chemin agricole étant donné que la RN4 est très dangereuse pour les cyclistes.

La DREAL Alsace répond qu'il sera tout à fait possible de mettre en place les conventionnements nécessaires pour permettre aux cycles d'emprunter les voies des rétablissements agricoles, comme ceci est le cas sur les cheminements agricoles qui ont été mis en place au niveau des aménagements faits par le Conseil Départemental du Bas-Rhin entre Wasselonne et Ittenheim.

Entrée dans Strasbourg

Une personne questionne sur la localisation et les conditions d'accès (nombre de voies) au centre-ville de Strasbourg et s'inquiète d'un engorgement important dans ce secteur.

Enquête publique préalable

à la déclaration d'utilité publique des acquisitions et travaux nécessaires à la réalisation du projet d'aménagement multimodal de l'axe A351-RN4

et à la mise en compatibilité des documents d'urbanisme des communes d'Ittenheim, d'Oberschaeffolsheim, de Wolfisheim, d'Eckbolsheim et de Strasbourg

L'Eurométropole de Strasbourg répond qu'elle est compétente sur la section urbaine et que l'objectif est d'aménager les couloirs bus sur l'ensemble de l'itinéraire entre la sortie de l'A351 et le terminus du TSPO en centre-ville. Ce projet, qui se fait de manière concomitante avec le projet d'extension du réseau de tramway vers Koenigshoffen, consistera en un dévoiement d'une bretelle de l'A351 pour desservir l'entrée du quartier de Koenigshoffen. En effet ce quartier est un des points de contact important sur lequel il est envisagé de mettre des connexions entre le réseau urbain et le réseau interurbain.

Cela montre la convergence des intérêts à la fois de l'ensemble des autorités organisatrices puisque le site propre qui sera utilisé par le TSPO sera aussi utilisé par les bus urbains qui sont d'ores et déjà nombreux sur ce secteur.

Gare routière

Une personne questionne sur la localisation de la gare routière de ces cars. Une autre personne questionne sur la possibilité d'intégrer la gare routière à la gare SNCF afin de faciliter les connexions tram, bus...

Concernant la gare routière, l'Eurométropole de Strasbourg précise qu'il existe un projet sur le secteur des Halles qui pourrait nécessiter le déménagement de la gare routière actuelle. En outre, une réflexion est en cours sur les sites potentiels d'accueil d'une nouvelle gare routière, qui permettraient de conserver une proximité avec le centre-ville et une connexion forte avec le réseau urbain. Le déménagement de la gare routière est prévu d'ici fin 2016.

Concernant l'intégration de la gare routière à la gare SNCF, l'Eurométropole de Strasbourg répond que ceci reste un objectif à long terme. Cependant, du fait des coûts très conséquents de déménagement de la gare basse, l'horizon n'est pas celui de la mise en œuvre du TSPO.

Urbanisation future

Une personne questionne sur la prise en compte dans les études de trafic des futures résidences qui vont se construire dans le secteur d'Eckbolsheim, de la ZAC Jean Monnet... et qui vont représenter un afflux de plusieurs milliers de résidents qui vont utiliser l'A351.

La DREAL Alsace répond que le modèle de trafic utilisé pour mener les études tient compte des hypothèses liées à l'urbanisation et des hypothèses liées aux autres projets prévus dans le secteur. Sur la partie urbanisation et notamment concernant le projet Arc Ouest, elle précise qu'elle a pris en compte des hypothèses beaucoup plus pessimistes que ce qui est finalement projeté et sera réellement financé.

Mise en œuvre de cellules photovoltaïques

Une personne propose au Maître d'Ouvrage de mener une réflexion consistant à remplacer, sur une voie au moins, le bitume par des cellules photovoltaïques comme cela se fait déjà aux Pays-Bas et en région parisienne. Elle pense que ce serait une occasion formidable de générer de l'électricité pour faire circuler ultérieurement un tram et un tram-train plutôt que des cars.

Enquête publique préalable

à la déclaration d'utilité publique des acquisitions et travaux nécessaires à la réalisation du projet d'aménagement multimodal de l'axe A351-RN4

et à la mise en compatibilité des documents d'urbanisme des communes d'Ittenheim, d'Oberschaeffolsheim, de Wolfisheim, d'Eckbolsheim et de Strasbourg

La DREAL Alsace indique de pas y avoir pensé mais qu'elle va se renseigner sur la faisabilité de cette technique.

3 OBSERVATIONS DU PUBLIC

3.1 ANALYSE COMPTABLE

Les registres d'enquête publique ont été clos par le commissaire enquêteur le 12 novembre 2015. L'enquête publique a fait l'objet de **21 observations au total** consignées dans les 5 registres, de **8 courriers** et **48 courriels**.

Une analyse comptable des observations du public figure ci-dessous.

3.1.1 Observations portées sur le registre de Strasbourg

Ce registre comporte **3 observations** (pièce 5 du volume 3) :

- ⇒ Monsieur DÖRR, membre du collectif « les Cèdres » - remise du courrier enregistré sous le courrier n°2
- ⇒ Monsieur Joseph CHUCRI, président de l'APEK
- ⇒ Monsieur Joseph CHUCRI, président de l'APEK

3.1.2 Observations portées sur le registre de Wolfisheim

Ce registre comporte **6 observations** (pièce 2) :

- ⇒ Madame ou Monsieur Dominique VOUGE demeurant à WOLFISHEIM
- ⇒ Monsieur KOEGLER, Vice-Président de l'association ARBRES
- ⇒ Madame ou Monsieur Dominique HILAIRE, association WPA (Wolfisheim un Projet pour l'Avenir)
- ⇒ Monsieur Éric AMIET, Maire de WOLFISHEIM
- ⇒ Monsieur Luc HUBER, Maire de PFETTISHEIM, membre du collectif GCO NON MERCI
- ⇒ Monsieur Pierre RUBLE demeurant 10 rue d'Oberhausbergen à WOLFISHEIM (67202)

Enquête publique préalable

à la déclaration d'utilité publique des acquisitions et travaux nécessaires à la réalisation du projet d'aménagement multimodal de l'axe A351-RN4

et à la mise en compatibilité des documents d'urbanisme des communes d'Ittenheim, d'Oberschaeffolsheim, de Wolfisheim, d'Eckbolsheim et de Strasbourg

3.1.3 Observations portées sur le registre d'Eckbolsheim

Ce registre comporte **2 observations** (pièce 1) :

- ⇒ Madame Estelle LERGENMULLER demeurant 1 rue du Collège
- ⇒ Monsieur Théo KLUMPP, Maire de la commune d'OBERHAUSBERGEN

3.1.4 Observations portées sur le registre d'Oberschaeffolsheim

Ce registre comporte **2 observations** (pièce 4) :

- ⇒ Monsieur Jean-Marc HIETTER demeurant à OBERSCHAEFFOLSHEIM,
- ⇒ Monsieur Yves PEREZ, société Denis Auto, demeurant Route Nationale 4 à OBERSCHAEFFOLSHEIM (67200)

3.1.5 Observations portées sur le registre d'Ittenheim

Ce registre comporte **6 observations** (pièce 3) :

- ⇒ Madame ou Monsieur CAUSSANEL demeurant (non indiqué),
- ⇒ Madame JEHL demeurant 16 rue Gallien à STRASBOURG (67200),
- ⇒ Monsieur Patrick BAUER demeurant 2 rue Haute à HURTIGHEIM,
- ⇒ Madame Sylvie MELLINGER demeurant 17 rue du Hahnenberg à ITTENHEIM (67117),
- ⇒ Monsieur Michel PAULEN demeurant 3 chemin du Vieux Moulin à HURTIGHEIM,
- ⇒ Monsieur Alain GROSSKOST, Président de l'association foncière ITTENHEIM-HANDSCHUHEIM

et 2 documents annexés au registre et remis en mairie :

- ⇒ Courrier du 22 octobre 2015 de Madame Katia WOLFF demeurant 7 rue de la Chapelle à ITTENHEIM (67117) envoyé également par message électronique le 23 octobre 2015 (voir courriel n°27)
- ⇒ Motion adoptée par le Conseil Municipal d'ITTENHEIM lors de sa réunion du lundi 9 novembre 2015 envoyé également par message électronique le 10 novembre 2015 (voir courriel n°38)

Enquête publique préalable

à la déclaration d'utilité publique des acquisitions et travaux nécessaires à la réalisation du projet d'aménagement multimodal de l'axe A351-RN4

et à la mise en compatibilité des documents d'urbanisme des communes d'Ittenheim, d'Oberschaeffolsheim, de Wolfisheim, d'Eckbolsheim et de Strasbourg

3.1.6 Courriers adressés au commissaire enquêteur

Huit courriers ont été déposés à la Mairie de Strasbourg (pièce 6) :

- ⇒ **Courrier n°1 (3 pages + 1 page d'annexe)** : en date du 8 octobre 2015
Monsieur Serge OEHLER, Conseiller Départemental du Bas-Rhin, Adjoint au Maire, Quartiers de Cronenbourg, HautePierre, Poteries et Hohberg – Ville et Eurométropole - 1 parc de l'Etoile - 67076 STRASBOURG Cedex
- ⇒ **Courrier n°2 (2 pages)** : en date du 8 octobre 2015
Monsieur DÖRR, membre du collectif « les Cèdres » - remise d'un courrier envoyé le 24 août 2015 à Monsieur Roland RIES
- ⇒ **Courrier n°3 (2 pages)** : en date du 6 octobre 2015
Monsieur Christophe GAUTIER, Hôpitaux Universitaires de Strasbourg
- ⇒ **Courrier n°4 (2 pages)** : en date du 16 octobre 2015
Monsieur Jean-Charles LAMBERT, Maire de STUTZHEIM-OFFENHEIM
- ⇒ **Courrier n°5 (2 pages)** : en date du 22 octobre 2015
Monsieur Jean-Claude CLAVERIE, Président Départemental d'Alsace Nature
- ⇒ **Courrier n°6 (4 pages)** : en date du 22 octobre 2015
Monsieur Théo KLUMPP, Maire d'OBERHAUSBERGEN
- ⇒ **Courrier n°7 (2 pages)** : non daté, remis lors de la permanence du 07/11/2015
Monsieur Thomas GLATZ, Responsable de la Gestion d'Actifs Délégation Est pour la société Proudreed
- ⇒ **Courrier n°8 (2 pages)** : en date du 12 novembre 2015
Monsieur Robert HERRMANN, Président de l'Eurométropole et Monsieur Roland RIES, Maire de Strasbourg

3.1.7 Courriels adressés au commissaire-enquêteur

Quarante huit courriels ont été déposés sur la boîte mail de la Mairie de Strasbourg (pièce 7) :

- ⇒ **Courriel n°1 (1 page)** en date du 30 septembre 2015
Monsieur Simon BAUMERT
- ⇒ **Courriel n°2 (1 page)** en date du 5 octobre 2015
Monsieur Damien BORNERT demeurant 74a rue du Général de Gaulle à OBERSCHAEFFOLSHEIM (67203)

Enquête publique préalable

à la déclaration d'utilité publique des acquisitions et travaux nécessaires à la réalisation du projet d'aménagement multimodal de l'axe A351-RN4

et à la mise en compatibilité des documents d'urbanisme des communes d'Ittenheim, d'Oberschaeffolsheim, de Wolfisheim, d'Eckbolsheim et de Strasbourg

⇒ **Courriel n°3 (1 page + 5 pages d'extrait du procès-verbal des délibérations du Conseil municipal) en date du 7 octobre 2015**

Monsieur Nicolas WIESEL, Directeur général des services - Ville d'ECKBOLSHEIM

⇒ **Courriel n°4 (1 page) en date du 7 octobre 2015**

Monsieur Mikhaël SAYEGH

⇒ **Courriel n°5 (1 page) en date du 7 octobre 2015**

Monsieur Jean-François GERARD, Rue89

⇒ **Courriel n°6 (2 pages + 1 page de lettre) en date du 8 octobre 2015**

Monsieur Damien POIREL, Attaché du groupe des élu-e-s écologistes et citoyens

⇒ **Courriel n°7 (1 page + 1 page de lettre) en date du 9 octobre 2015**

Monsieur Damien POIREL, Attaché du groupe des élu-e-s écologistes et citoyens

⇒ **Courriel n°8 (1 page) en date du 9 octobre 2015**

Monsieur Mikhaël SAYEGH

⇒ **Courriel n°9 (1 page) en date du 9 octobre 2015**

Monsieur André WERNERT demeurant 46 rue Trajan à STRASBOURG (67200)

⇒ **Courriel n°10 (2 pages) en date du 15 octobre 2015**

Monsieur Jean-Marie WILHELM, membre d'Alsace Nature

⇒ **Courriel n°11 (2 pages +6 pages de lettre) en date du 16 octobre 2015**

Monsieur Etienne DOPPLER demeurant 16 rue des Cèdre à STRASBOURG (67200)

⇒ **Courriel n°12 (1 page) en date du 17 octobre 2015**

Monsieur Jack HERTH

⇒ **Courriel n°13 (1 page +6 pages de lettre) en date du 17 octobre 2015**

Madame Danielle LEHMANN demeurant 14 rue des Cèdre à STRASBOURG (67200)

⇒ **Courriel n°14 (1 page + 2 pages de lettre) en date du 19 octobre 2015**

Monsieur Le Maire de STUTZHEIM-OFFENHEIM

⇒ **Courriel n°15 (1 page) en date du 19 octobre 2015**

Monsieur Nordine GHERBI, avocat associé, SELARL SAGA - Parc des Forges – 19 rue Jacobi Netter - STRASBOURG (67200)

⇒ **Courriel n°16 (1 page) en date du 19 octobre 2015**

Monsieur ou Madame M. SCHMIDT

Enquête publique préalable

à la déclaration d'utilité publique des acquisitions et travaux nécessaires à la réalisation du projet d'aménagement multimodal de l'axe A351-RN4

et à la mise en compatibilité des documents d'urbanisme des communes d'Ittenheim, d'Oberschaeffolsheim, de Wolfisheim, d'Eckbolsheim et de Strasbourg

- ⇒ **Courriel n°17 (1 page + 2 pages)** en date du 20 octobre 2015
Madame et Monsieur Francine et Jean-Claude ROCCHESANI demeurant 10 rue des Cèdres à STRASBOURG (67200)
- ⇒ **Courriel n°18 (1 page)** en date du 20 octobre 2015
Monsieur Michael AGRAIN, directeur DVS distribution – 11 rue Jacobi Netter - STRASBOURG (67200)
- ⇒ **Courriel n°19 (1 page)** en date du 21 octobre 2015
Madame Hélène VINCENT, DVS distribution – 11 rue Jacobi Netter - STRASBOURG (67200)
- ⇒ **Courriel n°20 (1 page)** en date du 21 octobre 2015
Monsieur Mederic RECHE, DVS distribution – 11 rue Jacobi Netter - STRASBOURG (67200)
- ⇒ **Courriel n°21 (1 page)** en date du 21 octobre 2015
Madame Valérie DEGEN, DVS distribution – 11 rue Jacobi Netter - STRASBOURG (67200)
- ⇒ **Courriel n°22 (1 page)** en date du 22 octobre 2015
Monsieur Frédéric JAY, Ville et Eurométropole de Strasbourg – 1 parc de l'Etoile - STRASBOURG Cedex (67076)
- ⇒ **Courriel n°23 (1 page)** en date du 22 octobre 2015
Madame Sophia KUGEL demeurant à Wasselonne
- ⇒ **Courriel n°24 (1 page + 4 pages de lettre)** en date du 23 octobre 2015
Madame Isabelle ROEHRY, Mairie d'OBERHAUSBERGEN
- ⇒ **Courriel n°25 (1 page + 4 pages de lettre + 5 annexes pour un total de 13 pages)** en date du 23 octobre 2015
Monsieur Joseph CHUCRI, président de l'APEK
- ⇒ **Courriel n°26 (1 page)** en date du 23 octobre 2015
Monsieur Richard KIEFFER
- ⇒ **Courriel n°27 (1 page + 3 pages de lettre)** en date du 23 octobre 2015
Mairie d'Ittenheim, envoi d'un courrier de la part de Madame Katia WOLFF demeurant 7 rue de la Chapelle à ITTENHEIM (67117)
- ⇒ **Courriel n°28 (1 page + 6 pages de lettre)** en date du 24 octobre 2015
Monsieur André JANUS demeurant 20 rue des Cèdres à STRASBOURG (67200)
- ⇒ **Courriel n°29 (1 page + 2 pages de lettre)** en date du 28 octobre 2015
Monsieur David WENDLING, envoi d'un courrier de François GIORDANI, Président de l'association ASTUS

Enquête publique préalable

à la déclaration d'utilité publique des acquisitions et travaux nécessaires à la réalisation du projet d'aménagement multimodal de l'axe A351-RN4

et à la mise en compatibilité des documents d'urbanisme des communes d'Ittenheim, d'Oberschaeffolsheim, de Wolfisheim, d'Eckbolsheim et de Strasbourg

- ⇒ **Courriel n°30 (1 page + 1 page de lettre + 4 annexes pour un total de 29 pages)** en date du 1 novembre 2015
Monsieur Roland BOICHUT, secrétaire du collectif GCO NON MERCI
- ⇒ **Courriel n°31 (1 page + 2 pages de lettre + 3 annexes pour un total de 3 pages)** en date du 4 novembre 2015
Monsieur Joseph CHUCRI, président de l'APEK
- ⇒ **Courriel n°32 (1 page + 2 pages de lettre)** en date du 4 novembre 2015
Monsieur Joseph CHUCRI, président de l'APEK
- ⇒ **Courriel n°33 (1 page + 2 pages de lettre)** en date du 5 novembre 2015
Monsieur Thomas GLATZ, Responsable Gestion d'Actifs de la société PROUDREED
- ⇒ **Courriel n°34 (1 page)** en date du 5 novembre 2015
Madame Claire PEROT, Président de Archimed-BET
- ⇒ **Courriel n°35 (1 page + 9 pages d'annexe)** en date du 6 novembre 2015
Monsieur Arnaud TOMASETTI demeurant 4c rue du Moulin à WOLFISHEIM (67202)
- ⇒ **Courriel n°36 (1 page + 3 pages de lettre)** en date du 8 novembre 2015
Madame Laurence VATON, Conseillère à la Ville et à l'Eurométropole de Strasbourg
- ⇒ **Courriel n°37 (2 pages)** en date du 9 novembre 2015
Monsieur Christophe SPECKBACHER demeurant 1 rue des Romains à DURNINGEN (67270)
- ⇒ **Courriel n°38 (1 page + 1 page de lettre)** en date du 10 novembre 2015
Conseil Municipal d'ITTENHEIM
- ⇒ **Courriel n°39 (1 page)** en date du 10 novembre 2015
Monsieur Luc HUBER, Maire de PFETTISHEIM
- ⇒ **Courriel n°40 (1 page + 2 schémas)** en date du 12 novembre 2015
Madame Laurence VATON, Conseillère à la Ville et à l'Eurométropole de Strasbourg
- ⇒ **Courriel n°41 (1 page + 4 pages de contribution)** en date du 12 novembre 2015
Monsieur Michel DURAND, CTBR
- ⇒ **Courriel n°42 (1 page + 1 page de lettre)** en date du 12 novembre 2015
Madame Stéphanie ZAVAGNI, secrétariat de la Mairie de HANDSCHUHEIM
- ⇒ **Courriel n°43 (1 page + 1 schéma)** en date du 12 novembre 2015
Monsieur François SCHOSSIG

Enquête publique préalable

à la déclaration d'utilité publique des acquisitions et travaux nécessaires à la réalisation du projet d'aménagement multimodal de l'axe A351-RN4

et à la mise en compatibilité des documents d'urbanisme des communes d'Ittenheim, d'Oberschaeffolsheim, de Wolfisheim, d'Eckbolsheim et de Strasbourg

- ⇒ **Courriel n°44 (1 page + 2 pages de lettre)** en date du 12 novembre 2015
Mairie d'ITTENHEIM
- ⇒ **Courriel n°45 (1 page + 2 pages de lettre)** en date du 12 novembre 2015
Monsieur Éric FONTENIT, Ville et l'Eurométropole de Strasbourg, direction de la mobilité et des transports
- ⇒ **Courriel n°46 (1 page + 3 pages de lettre)** en date du 12 novembre 2015
Madame Véronique WEIDMANN, de la part de Monsieur Frédéric BIERRY, Conseil Départemental du Bas-Rhin
- ⇒ **Courriel n°47 (1 page + 1 page de lettre)** en date du 12 novembre 2015
Monsieur Bastien STEIMER
- ⇒ **Courriel n°48 (1 page)** en date du 12 novembre 2015
Monsieur Yves PEREZ, Denis Auto

Il est à noter que le mail qui a été envoyé le 14 novembre 2015 par Monsieur J. HERTH, soit après la clôture de l'enquête publique, n'a pas été pris en compte.

3.2 ANALYSE THEMATIQUE

Les observations du public (registres, courriers et courriels) enregistrées au cours de l'enquête publique ont été regroupées dans les **8 principaux thèmes** suivants :

Thème 1 - Organisation de l'enquête publique

Thème 2 – Concertation

Thème 3 - Dossier d'enquête publique

Sous-thème 3.1 – Pièce B (Plan de situation)

Sous-thème 3.2 – Pièce C (Notice explicative)

Sous-thème 3.3 – Pièce D (Plan général des travaux)

Sous-thème 3.4 – Pièce E (Etude d'impact)

Sous-thème 3.5 – Pièce G (Mise en compatibilité des documents d'urbanisme)

Thème 4 Projet d'aménagement multimodal de l'axe A351-RN4

Sous-thème 4.1 – Solutions alternatives

Sous-thème 4.2 – Evolution du projet depuis la concertation

Sous-thème 4.3 – Intérêt d'une voie réservée aux cars

Sous-thème 4.4 – Service global attendu en direction de Strasbourg

Sous-thème 4.4.1 – Garantie du temps de trajet des cars

Enquête publique préalable

à la déclaration d'utilité publique des acquisitions et travaux nécessaires à la réalisation du projet d'aménagement multimodal de l'axe A351-RN4

et à la mise en compatibilité des documents d'urbanisme des communes d'Ittenheim, d'Oberschaeffolsheim, de Wolfisheim, d'Eckbolsheim et de Strasbourg

Sous-thème 4.4.2 – Réponse apportée en cas de saturation des cars

Sous-thème 4.4.3 – Horaire des cars et aménagements

Sous-thème 4.4.4 – Parkings

Sous-thème 4.4.5 – Ligne actuelle 220

Sous-thème 4.4.6 – Desserte des quartiers de HautePierre et Koenigshoffen

Sous-thème 4.4.7 – Terminus à Strasbourg

Sous-thème 4.5 – Fonctionnement de la voie réservée aux cars

Sous-thème 4.6 – Franchissement des échangeurs sur l'A351

Sous-thème 4.7 – Carrefour RN4/RD228

Sous-thème 4.8 – Chemins d'exploitation agricoles et pistes cyclables

Sous-thème 4.9 – Stations d'arrêt

Sous-thème 4.10 – Station d'arrêt VLIO

Sous-thème 4.11 – Prix et financement de l'aménagement

Thème 5 : Cadre et qualité de vie des populations

Thème 6 : Milieux naturels et agricoles

Sous-thème 6.1 – Consommation d'espaces

Sous-thème 6.2 – Biodiversité

Sous-thème 6.3 – Eaux superficielles et souterraines

Thème 7 : Travaux

Thème 8 : Autres sujets évoqués

Conjointement à ces thèmes, le commissaire enquêteur a posé 10 questions au Maître d'Ouvrage.

3.3 PROCES-VERBAL DE SYNTHESE

Une réunion s'est tenue le 13 novembre 2015 dans les locaux de la DREAL Alsace à Strasbourg. Les participants à cette réunion étaient Mesdames Hélène CHENET et Laurence FELTMANN et Monsieur Guy TREFFOT du service Transports. Lors de cette réunion, l'ensemble des observations du public a été remis en mains propres au Maître d'Ouvrage et leur regroupement thématique a été présenté.

Suite à cette réunion, le procès-verbal de synthèse listant les points soulevés par le public et les 10 questions du commissaire enquêteur (annexe 8) a été envoyé par courriel au Maître d'Ouvrage en date du 19 novembre 2015.

Enquête publique préalable

à la déclaration d'utilité publique des acquisitions et travaux nécessaires à la réalisation du projet d'aménagement multimodal de l'axe A351-RN4

et à la mise en compatibilité des documents d'urbanisme des communes d'Ittenheim, d'Oberschaeffolsheim, de Wolfisheim, d'Eckbolsheim et de Strasbourg

3.4 REPONSES DU MAITRE D'OUVRAGE

Par courriel en date du 10 décembre 2015 (annexe 9) le Maître d'Ouvrage a adressé au commissaire enquêteur, les réponses au procès-verbal de synthèse au travers desquelles il s'est prononcé d'une manière complète et concise.

La plupart de ces réponses sont des extraits des parties du dossier d'enquête publique (notice explicative et réponses aux recommandations de l'Ae essentiellement).

3.5 ANALYSE DES OBSERVATIONS ET DES REPONSES

A l'issue de la lecture des réponses au procès-verbal de synthèse, et dans un souci de simplicité et de cohérence, le commissaire enquêteur a décidé de réorganiser son analyse thématique en regroupant certains thèmes identifiés dans le § 3.2 et en identifiant de nouveaux thèmes. Les thèmes finalement retenus et sur lesquels le commissaire enquêteur a porté un avis sont les suivants :

- Organisation de l'enquête publique,
- Concertation de la profession agricole,
- Solutions alternatives,
- Prise en compte des autres projets de l'Ouest de l'agglomération strasbourgeoise,
 - Projets d'aménagements routiers du quartier de Koenigshoffen,
 - Documents de planification en matière de transport,
 - Projets d'aménagements de l'Arc Ouest,
- Absence de présentation du 3ème programme d'aménagements du TSPO en voirie urbaine,
- Intérêt du projet,
- Temps de parcours et fiabilité garantis par le projet,
- Evolution du projet depuis la concertation,
- Scénarios d'exploitation de la RN4,
- Utilisation de la BAU sur l'A351,
- Condition d'utilisation de la voie réservée aux cars,
- Carrefour RN4/RD228,
- Rétablissements et chemins d'exploitation agricoles,
- Stations d'arrêt,
- Parkings,
- Terminus du TSPO à Strasbourg,

Enquête publique préalable

à la déclaration d'utilité publique des acquisitions et travaux nécessaires à la réalisation du projet d'aménagement multimodal de l'axe A351-RN4

et à la mise en compatibilité des documents d'urbanisme des communes d'Ittenheim, d'Oberschaeffolsheim, de Wolfisheim, d'Eckbolsheim et de Strasbourg

- Adaptation des cars à l'augmentation de la fréquence et de la capacité et offre de transport en commun,
- Prix du projet,
- Impacts sur le cadre de vie,
 - Congestion sur les voiries avoisinantes,
 - Pollution atmosphérique et santé publique,
 - Coûts collectifs,
- Impacts sur le milieu humain,
 - Consommation d'espaces agricoles,
 - Activité Denis Auto
- Impacts sur les eaux superficielles et souterraines,
- Impacts sur le Grand Hamster,
- Travaux,
- Bilan socio-économique du projet,
- Documents d'urbanisme,
- Plans du dossier,
- Autres sujets évoqués.

Pour chacun de ces thèmes, sont repris ci-après :

- en couleur bleu, les réponses apportées par le Maître d'Ouvrage ou des extraits de ces réponses,
- En italique noir, entouré de pointillés rouges, l'avis du commissaire enquêteur sur l'analyse des observations du public et réponses du Maître d'Ouvrage à ce thème.

Etant donné que les observations n°21, 58, 75, 126, 130, 131, 132, 133, 134 et 135 ne concernent pas directement le projet d'aménagement multimodal de l'axe A351-RN4, elles n'ont pas été reprises dans la synthèse présentée ci-dessous. Toutefois, les réponses apportées par le Maître d'Ouvrage à l'ensemble de ces observations figurent en annexe 9.

Enquête publique préalable

à la déclaration d'utilité publique des acquisitions et travaux nécessaires à la réalisation du projet d'aménagement multimodal de l'axe A351-RN4

et à la mise en compatibilité des documents d'urbanisme des communes d'Ittenheim, d'Oberschaeffolsheim, de Wolfisheim, d'Eckbolsheim et de Strasbourg

3.5.1 Organisation de l'enquête publique

Cet item fait référence aux observations n°1 et n°2 du public.

A l'observation n°1 qui mentionne une insuffisance d'information sur la tenue de l'enquête publique, le Maître d'Ouvrage répond :

Réponse du maître d'ouvrage à l'observation n°1 :

Le Code de l'environnement requiert, dans son article R.123-14, l'application des modalités suivantes pour la publicité d'une enquête publique :

« Un avis portant ces indications (définies à l'article R.123-13) à la connaissance du public est, par les soins du préfet, publié en caractères apparents quinze jours au moins avant le début de l'enquête et rappelé dans les huit premiers jours de celle-ci dans deux journaux régionaux ou locaux diffusés dans le ou les départements concernés.

Quinze jours au moins avant l'ouverture de l'enquête et durant toute la durée de celle-ci, cet avis est publié par voie d'affiches et, éventuellement, par tous autres procédés, dans chacune des communes désignées par le préfet. Cette désignation porte au minimum sur toutes les communes sur le territoire desquelles l'opération doit avoir lieu. L'accomplissement de cette mesure de publicité incombe au maire et est certifiée par lui.

En outre, dans les mêmes conditions de délai et de durée, et sauf impossibilité, il est procédé, par les soins du maître de l'ouvrage, à l'affichage du même avis sur les lieux ou en un lieu situé au voisinage des aménagements, ouvrages ou travaux projetés et visible de la voie publique ».

Le dispositif de communication déployé dans le cadre de l'enquête publique relative au présent projet a été le suivant :

- Affichage de l'avis d'enquête dans les cinq communes dans lesquelles le projet doit avoir lieu ;
- Publication de l'avis d'enquête dans les DNA (Dernières nouvelles d'Alsace) et dans Le Moniteur ;
- Mise en place de 6 panneaux d'information de dimensions 4 m x 3 m sur la tenue de l'enquête publique en bordure de l'infrastructure A351-RN4 (voir photos ci-dessous) ;



Figure 1: Panneaux d'information mis en place sur l'axe A351-RN4, en bordure de chaussée (au total, 6 panneaux ont été installés)

Enquête publique préalable

à la déclaration d'utilité publique des acquisitions et travaux nécessaires à la réalisation du projet d'aménagement multimodal de l'axe A351-RN4

et à la mise en compatibilité des documents d'urbanisme des communes d'Ittenheim, d'Oberschaeffolsheim, de Wolfisheim, d'Eckbolsheim et de Strasbourg

- Élaboration et impression d'une brochure « grand public » décrivant le projet ainsi que les modalités d'expression dans le cadre de l'enquête publique (voir annexe 1), et permettant au public de s'exprimer via un coupon détachable. Cette brochure a été tirée en 8000 exemplaires et distribuée dans toutes les lignes de cars de la CTBR concernées par le projet, à la gare routière, dans les 5 communes siège de l'enquête publique, aux sièges de l'Eurométropole de Strasbourg, du Conseil Départemental du Bas-Rhin, de la Région Alsace et de la DREAL. La mise à disposition des brochures dans tous ces lieux s'est faite à l'aide d'un kakemono et d'un présentoir pour bien attirer l'attention du public (voir photo ci-dessous).



Figure 2: Dispositif de communication mis en place dans les communes sièges de l'enquête et dans les collectivités partenaires (kakemono et présentoir avec les brochures en libre-service)

- Publication d'un grand article (pleine page) dans l'édition des DNA (Dernières Nouvelles d'Alsace) en date du 22 septembre 2015 (voir en annexe 2) ;
- Publication de deux articles dans les magazines d'information largement diffusés par le Département du Bas-Rhin (magazine « Tout le Bas-Rhin », édition de septembre/octobre 2015) et par l'Eurométropole de Strasbourg (magazine « Strasbourg – Eurométropole Le Mag' », édition de septembre/octobre 2015) (voir illustrations ci-dessous).

Enquête publique préalable

à la déclaration d'utilité publique des acquisitions et travaux nécessaires à la réalisation du projet d'aménagement multimodal de l'axe A351-RN4

et à la mise en compatibilité des documents d'urbanisme des communes d'Ittenheim, d'Oberschaeffolsheim, de Wolfisheim, d'Eckbolsheim et de Strasbourg



Figure 3: Article publié dans "Eurométropole Le Mag" de Septembre-Octobre 2015



Figure 4: Article publié dans "Tout le Bas-Rhin" de Septembre-October 2015

En conséquence, il apparaît que les modalités de publicité imposées par le Code de l'Environnement ont parfaitement été respectées et que la variété de supports utilisés a permis de toucher un très large public.

A l'observation n°2 qui mentionne que la commune d'Oberhausbergen aurait pu faire partie des communes où se sont tenues les permanences, le Maître d'Ouvrage répond :

Réponse du maître d'ouvrage à l'observation n°2 :

L'article 112-15 du Code de l'Expropriation stipule que l'enquête publique doit se tenir au minimum dans toutes les communes sur le territoire desquelles l'opération doit avoir lieu. L'axe A351-RN4 (sur lequel le projet doit être réalisé) traverse les communes d'Ittenheim, Oberschaeffolsheim, Wolfisheim, Eckbolsheim et Strasbourg. C'est donc dans ces communes que l'enquête publique s'est déroulée. Néanmoins, le dispositif mis en place (en particulier le dossier consultable sur internet et la boîte mail permettant d'adresser des contributions par mail au Commissaire enquêteur) permettait à tout un chacun de consulter le dossier à distance et de donner son avis sur le projet, même s'il ne résidait pas dans l'une des communes comprises dans le périmètre de l'enquête publique.

Avis du commissaire enquêteur :

Le commissaire enquêteur est un peu étonné par ces observations émanant du public.

La réponse du Maître d'Ouvrage détaille l'ensemble des modalités de publicité qu'il a utilisées. En complément de la publicité réalisée par l'autorité organisatrice (la Préfecture de

Enquête publique préalable

à la déclaration d'utilité publique des acquisitions et travaux nécessaires à la réalisation du projet d'aménagement multimodal de l'axe A351-RN4

et à la mise en compatibilité des documents d'urbanisme des communes d'Ittenheim, d'Oberschaeffolsheim, de Wolfisheim, d'Eckbolsheim et de Strasbourg

Bas-Rhin) et par le Maître d'Ouvrage, la tenue de l'enquête publique a également été relayée par différentes sources :

- le blog Rue 89,
- un article dans les DNA paru le 14 octobre 2015 dans la rubrique Vite dit avec comme titre « Ne pas dévoyer le TSPO »,
- un article dans l'Alsace émanant du collectif GCO Non Merci paru le 30 octobre 2015 avec comme titre « Strasbourg grand contournement ouest : l'Etat prévoit une augmentation de trafic sur l'A351 » (cf. courriel n°30).

Le commissaire enquêteur estime donc que la publicité de l'enquête publique a été suffisante et a touché un public assez nombreux. En outre, le dossier était téléchargeable sur le site internet de la DREAL Alsace et une adresse électronique avait été spécifiquement mise en place pour l'envoi des observations ; ce qui laissait toute lassitude au public de prendre connaissance du projet et de participer à l'enquête publique quel que soit sa commune de résidence.

Suite à des demandes du public, le commissaire enquêteur a souhaité élargir cette information par le biais d'une ***réunion publique d'information et d'échanges*** qui s'est tenue le 5 novembre 2015 à Strasbourg. Bien que la publicité relative à cette réunion aurait pu être diffusée plus largement, elle a tout de même ***réuni une quarantaine de participants, dont nombre de représentants d'associations et de collectifs, et a permis au public d'exprimer son point de vue et d'obtenir du Maître d'Ouvrage les réponses qu'il était en droit d'attendre.***

A l'issue de cette réunion, l'enquête publique a été prolongée ; ce qui a porté sa durée à 52 jours consécutifs. Cette durée est relativement conséquente.

3.5.2 Concertation de la profession agricole

Cet item fait référence à l'observation n°3 du public à propos d'une l'absence de consultation des agriculteurs sur le projet. Le Maître d'Ouvrage répond :

Réponse du maître d'ouvrage à l'observation n°3 :

L'élaboration de ce projet a été effectuée en concertation avec la Chambre d'Agriculture du Bas-Rhin. Elle a émis un avis officiel sur le projet au cours de la concertation inter-services (voir la pièce I du dossier d'enquête) et le dossier a été modifié en conséquence pour tenir compte de cet avis. Par ailleurs, les agriculteurs ont pu s'exprimer sur le projet dans le cadre de l'enquête publique, au même titre que l'ensemble du public intéressé par ce projet.

Avis du commissaire enquêteur :

Le commissaire enquêteur estime que la profession agricole a été consultée sur le projet, en conformité avec la réglementation en vigueur, via la Chambre d'Agriculture du Bas-Rhin. Le Maître d'Ouvrage a tenu compte des observations formulées ou a justifié leur non prise en

Enquête publique préalable

à la déclaration d'utilité publique des acquisitions et travaux nécessaires à la réalisation du projet d'aménagement multimodal de l'axe A351-RN4

et à la mise en compatibilité des documents d'urbanisme des communes d'Ittenheim, d'Oberschaeffolsheim, de Wolfisheim, d'Eckbolsheim et de Strasbourg

compte dans la réponse qu'il a rédigée et qu'il a jointe en pièce I du dossier d'enquête publique.

3.5.3 Solutions alternatives

Cet item fait référence aux observations n°30 et 33 du public et à la question n°1 du commissaire enquêteur au sujet des solutions alternatives à l'aménagement multimodal de l'axe A351-RN4. Le Maître d'Ouvrage répond :

Réponse du maître d'ouvrage à l'observation n°30 (et à la question n°1 du commissaire enquêteur) :

Concernant le choix du type de transport en commun en site propre qui a été retenu pour le TSPO, il est nécessaire de refaire un historique du dossier. Durant les études de pré-faisabilité réalisées en 2008 et pilotées par le Département du Bas-Rhin, deux grandes familles de concept de transports, ont été analysées : le car en site propre selon le concept de BHNS (Bus à Haut Niveau de Service) et le tramway en site propre (tram sur pneus ou tram sur fer). Il est à noter que les deux concepts reposent sur un système de Transport en Commun en Site Propre (TCSP). Dans les deux cas, le système prévoit des voies en emprises réservées hors agglomération et des feux tricolores donnant la priorité au transport en commun pour franchir les agglomérations. Le mode d'exploitation des deux systèmes est cependant différent.

- Le principe d'un système de type BHNS (Bus à Haut Niveau de Service) : Le car a une capacité limitée (inférieure à 100 places) mais fonctionne avec des fréquences de dessertes élevées (un passage toutes les 10 minutes en heures de pointe). Il utilise des voies en site propre entre les agglomérations et s'insère dans le trafic dans les agglomérations en utilisant les voies routières. Pour ce faire, le trafic général doit être régulé par des feux tricolores en entrées d'agglomération et aux principaux carrefours pour ne pas gêner le passage du TSPO. L'objectif de vitesse commerciale moyenne (arrêts compris) est de 70 km/h sur les sections inter-agglomérations (90 km/h en vitesse de pointe avec du matériel roulant interurbain) et 20 km/h dans les agglomérations. Les infrastructures peuvent être empruntées par plusieurs lignes de cars interurbains qui desservent le secteur.
- Le principe du mode tram sur pneus ou tram sur fer : Le tramway a une forte capacité (jusqu'à 250 places). Il utilise des voies en site propre sur tout son trajet. Dans les agglomérations, une seule voie équipée pour le tramway est possible. Elle fonctionnerait alors par alternat et nécessiterait une régulation par feux tricolores de tous les carrefours débouchant sur les voies de tramway. Étant donné sa grande capacité et la contrainte de croisement sur la voie unique en agglomération, la fréquence de desserte devrait être adaptée et serait plafonnée (fréquence supérieure à 10 minutes). L'objectif de vitesse commerciale moyenne (arrêts compris) serait de l'ordre de 50 à 60 km/h. Les aménagements du TSPO ne pourraient pas être empruntés par d'autres lignes de cars interurbains qui desservent le secteur.

Enquête publique préalable

à la déclaration d'utilité publique des acquisitions et travaux nécessaires à la réalisation du projet d'aménagement multimodal de l'axe A351-RN4

et à la mise en compatibilité des documents d'urbanisme des communes d'Ittenheim, d'Oberschaeffolsheim, de Wolfisheim, d'Eckbolsheim et de Strasbourg

A l'issue des études comparant les solutions de modes de transport, le concept BHNS a été privilégié par rapport au scénario tram pour les raisons suivantes :

- il répond aux objectifs de part modale des déplacements sur le territoire interurbain de l'Ouest strasbourgeois (passer de 8 % à 18 %, soit environ 890 000 voyages/an) ;
- il est mieux adapté au contexte réticulaire des lignes de transport collectifs et des trafics de voyageurs sur le secteur Ouest strasbourgeois, car il permet de traiter des lignes radiales du Réseau 67, qui pourront emprunter partiellement l'infrastructure TSPO au moins sur un tronç commun ;
- il permet le phasage de la réalisation et l'échelonnement dans le temps des investissements ;
- son insertion dans les traversées d'agglomération est moins contraignante dans le contexte de trafic actuel ;
- pour les lignes de rabattement qui justifient une fréquentation importante, les utilisateurs ne sont pas obligés de prendre une correspondance à l'entrée du système TSPO, car leurs lignes peuvent les acheminer directement au terminus (absence de rupture de charge) ;
- son coût est largement moins élevé (2 à 3 fois moins élevé en investissement et en exploitation) ;
- l'exploitation de la ligne ne nécessite pas de moyens spéciaux significatifs par rapport à la situation actuelle pour la maintenance de l'infrastructure et du matériel roulant (ateliers, équipes dédiées...) ;
- le choix du mode BHNS aujourd'hui n'exclut pas à long terme d'équiper l'infrastructure pour recevoir un mode de transport en commun lourd, guidé (de type tramway guidé sur rail ou sur pneu) pour répondre à des importants besoins de capacité (part modale supérieure 18 %).

Avis du commissaire enquêteur :

Le commissaire enquêteur est étonné par ces observations du public étant donné que la concertation menée en 2010 n'évoquait pas d'alternative avec un projet de tramway en site propre.

Etant donné que ce programme d'aménagements s'inscrit dans la continuité des aménagements déjà réalisés par le Conseil Général du Bas-Rhin entre Wasselonne et Ittenheim pour permettre la circulation des BHNS, le commissaire enquêteur trouve logique que le même concept ait été retenu par le Maître d'Ouvrage.

Le commissaire enquêteur estime qu'à l'heure actuelle, il est urgent d'améliorer les conditions de déplacement dans l'Ouest strasbourgeois en développant l'accessibilité aux transports en commun qui doivent offrir une alternative efficace et crédible à l'usage de la voiture particulière. Ainsi, même si le choix du mode de transport retenu peut porter à critiques, il doit être accepté. Enfin, le commissaire enquêteur se réjouit de la possibilité qui reste offerte, en cas de besoin de capacité particulièrement important, d'équiper

Enquête publique préalable

à la déclaration d'utilité publique des acquisitions et travaux nécessaires à la réalisation du projet d'aménagement multimodal de l'axe A351-RN4

et à la mise en compatibilité des documents d'urbanisme des communes d'Ittenheim, d'Oberschaeffolsheim, de Wolfisheim, d'Eckbolsheim et de Strasbourg

l'infrastructure pour recevoir un mode de transport en commun lourd, guidé (de type tramway guidé sur rail ou sur pneu).

3.5.4 Prise en compte des autres projets de l'Ouest de l'agglomération strasbourgeoise

Cet item fait référence à l'ensemble des interrogations du public sur la prise en compte des autres projets prévus à l'ouest de l'agglomération strasbourgeoise et notamment :

- Les projets d'aménagements routiers du quartier de Koenigshoffen,
- Les documents de planification en matière de transport,
- Les projets d'aménagements de l'Arc Ouest.

qui sont portés par différents Maîtres d'Ouvrages, le Conseil Départemental, l'Etat (DREAL Alsace) et l'Eurométropole de Strasbourg.

3.5.4.1 Projets d'aménagements routiers du quartier de Koenigshoffen

Cet item fait référence aux observations n°4, 5, 6, 14, 26, 59, 60, 61, 62, 63, 96 et 97 du public qui mentionnent une non connaissance des projets en cours dans le quartier de Koenigshoffen (non visibles sur les plans, absence de description de l'état initial et de caractérisation des impacts dans l'étude d'impact...). Les projets dont il est question sont le projet d'ouvrage d'art devant franchir l'A351 au niveau du parc des Forges, la reconfiguration de l'échangeur sur l'A351 pour mieux desservir le Parc des Forges, la reconfiguration des lignes de transports en commun inter-quartiers pour la desserte du Parc des Forges et le projet de prolongement de la ligne F du tramway vers Koenigshoffen.

A l'absence de prise en compte de ces projets dans le dossier d'enquête, le Maître d'Ouvrage répond :

Réponse du maître d'ouvrage à l'observation n°4 :

Une concertation très étroite a été mise en place entre le Département du Bas-Rhin (Autorité Organisatrice des Transports inter-urbain et Maître d'ouvrage du projet de TSPO), l'Eurométropole de Strasbourg (maître d'ouvrage de la partie urbaine du projet) ainsi que la DREAL Alsace (Maître d'ouvrage du présent projet). Les discussions entre les trois entités ont été nombreuses tout au long de l'élaboration du projet et devront évidemment se poursuivre par la suite. Cette concertation est indispensable pour que tous les projets intervenant sur ce secteur puissent être cohérents.

L'observation émise au cours de l'enquête publique faisant part du manque de coordination entre les divers maîtres d'ouvrage est basée sur le fait que le dossier soumis à l'enquête ne mentionne pas un certain nombres de projets en cours d'étude par l'Eurométropole de Strasbourg ou le Conseil Départemental du Bas-Rhin. En particulier, il est fait mention de

Enquête publique préalable

à la déclaration d'utilité publique des acquisitions et travaux nécessaires à la réalisation du projet d'aménagement multimodal de l'axe A351-RN4

et à la mise en compatibilité des documents d'urbanisme des communes d'Ittenheim, d'Oberschaeffolsheim, de Wolfisheim, d'Eckbolsheim et de Strasbourg

documents (esquisses, plans...) de planification de ces autres maîtres d'ouvrage connus par l'auteur de cette observation, mais qui n'apparaissent pas dans le dossier d'enquête publique. Il est question – entre autres – du projet d'ouvrage d'art devant franchir l'A351 au niveau du parc des Forges, de la reconfiguration de l'échangeur sur l'A351 pour mieux desservir le Parc des Forges, de la reconfiguration des lignes de transports en commun inter-quartiers pour la desserte du Parc des Forges et du projet de prolongement de la ligne F du tramway vers Koenigshoffen. L'ensemble de ces projets est actuellement en cours d'étude, à des stades d'étude très amont et aucun de ces projets n'a encore fait l'objet d'une instruction au sens du code de l'environnement (étude d'impact soumise à l'autorité environnementale ou enquête publique).

L'observation émise dans le cadre de l'enquête mentionne un manque de coordination entre les divers maîtres d'ouvrage réalisant ces projets d'infrastructures en mettant en avant le fait que le dossier soumis à enquête publique ne mentionne pas les projets sus-mentionnés pourtant « connus » de l'auteur de l'observation.

Au sens de l'article R122-5 du code de l'environnement, les projets connus qui doivent être pris en compte pour l'analyse des effets cumulés sont ceux qui :

- ont fait l'objet d'un document d'incidences au titre de l'article R.214-6 du code de l'environnement (loi sur l'eau) et d'une enquête publique ;
- ont fait l'objet d'une étude d'impact et d'un avis de l'autorité environnementale.

Ainsi, le dossier soumis à enquête publique s'est contenté d'aborder les projets connus au sens du code de l'environnement, et n'a pas mentionné l'ensemble des projets en cours de réflexion par les autres maîtres d'ouvrage.

Extrait de la réponse du maître d'ouvrage à l'observation n°26 :

En particulier, le projet d'échangeur complet permettant de raccorder à l'A351 la zone d'activité des Forges et le CHU de Hautepierre et le projet de dévoiement de la bretelle « Porte blanche », n'ont pas encore fait l'objet ni d'un avis de l'autorité environnementale, ni d'une enquête publique. Ces projets en sont actuellement au stade des études d'opportunité, et ces études ne sont encore que peu avancées. Ainsi, le présent dossier d'enquête ne prend pas en compte ces projets, conformément au code de l'environnement. Néanmoins, les maîtres d'ouvrage respectifs de ces projets se concertent très régulièrement sur leur avancement afin de s'assurer de leur compatibilité.

Extrait de la réponse du maître d'ouvrage à l'observation n°14 :

... le projet de nouveau pont sur l'A351, accompagné d'un nouvel échangeur, ne fait pas encore partie des projets « connus » au sens de l'article R122-5 du code de l'environnement, et ne doit donc pas encore être pris en compte dans les plans figurant au présent dossier d'enquête publique.

Enquête publique préalable

à la déclaration d'utilité publique des acquisitions et travaux nécessaires à la réalisation du projet d'aménagement multimodal de l'axe A351-RN4

et à la mise en compatibilité des documents d'urbanisme des communes d'Ittenheim, d'Oberschaeffolsheim, de Wolfisheim, d'Eckbolsheim et de Strasbourg

A la question relative à un accès direct à l'hôpital de Hautepierre par les cars du TSPO empruntant l'axe multimodal, le Maître d'Ouvrage répond :

Extrait de la réponse du maître d'ouvrage à l'observation n°96 :

... une telle desserte directe de l'hôpital de Hautepierre nécessite la présence d'un nouvel échangeur complet avec l'A351. Compte-tenu des délais de réalisation d'un tel échangeur complet..., la mise en œuvre d'une station d'arrêt au niveau du CHU ne peut être traitée dans le cadre du présent dossier. Néanmoins, sous réserve de la réalisation de cet échangeur complet, une nouvelle station d'arrêt pourrait être étudiée...

Réponse du maître d'ouvrage à l'observation n°63 :

La desserte en transport en commun de l'hôpital de Hautepierre est une question qui est du ressort des autorités organisatrices des transports, à savoir l'Eurométropole de Strasbourg pour ce qui est des lignes de bus urbain, et le Département pour ce qui est des stations d'arrêt des lignes de car interurbain. Cette observation sera donc transmise à ces autorités compétentes. Néanmoins, ce n'est pas l'objet du présent projet.

Le Maître d'Ouvrage apporte une réponse sur l'état d'avancement de ces projets qui sont portés par l'Eurométropole de Strasbourg et sur la compatibilité avec le projet soumis à l'enquête publique :

Extrait de la réponse du maître d'ouvrage à l'observation n°60 :

...le projet de reconfiguration de l'échangeur de l'A351 pour permettre une bonne accessibilité à la zone d'activité des Forges est actuellement au stade des études de faisabilité, piloté par l'Eurométropole de Strasbourg. Des réunions de concertation ont eu lieu entre l'État et l'Eurométropole sur ce projet afin d'assurer la compatibilité des deux projets. Les deux maîtres d'ouvrage ont fait le constat que la compatibilité des deux projets pouvait être assurée sous réserve de continuer les réunions de concertation périodiques pour échanger sur les contraintes propres à chacun des deux projets. Il a été en outre décidé par les deux maîtres d'ouvrage que les études relatives à la reconfiguration de l'échangeur n'étaient pas assez avancées pour que le projet d'aménagement multimodal de l'axe A351-RN4 anticipe un quelconque aménagement de reconfiguration de l'échangeur. Ainsi, les études relatives au projet de reconfiguration de cet échangeur vont se poursuivre pour permettre d'aboutir à un projet cohérent qui pourra être présenté au public à l'initiative de l'Eurométropole.

Extrait de la réponse du maître d'ouvrage à l'observation n°61 :

Le projet de reconfiguration de l'échangeur de l'A351 a effectivement pour objectif d'améliorer les conditions de circulation entre les quartiers de Cronenourg, Hautepierre et Koenigshoffen... Dans la suite des études, l'étude d'impact qui accompagnera ce projet permettra de mettre en évidence les effets du projet sur le trafic dans les quartiers, en particulier en termes de bruit, de pollution et de sécurité. Néanmoins, ce n'est pas l'objet du présent projet.

Enquête publique préalable

à la déclaration d'utilité publique des acquisitions et travaux nécessaires à la réalisation du projet d'aménagement multimodal de l'axe A351-RN4

et à la mise en compatibilité des documents d'urbanisme des communes d'Ittenheim, d'Oberschaeffolsheim, de Wolfisheim, d'Eckbolsheim et de Strasbourg

Le Maître d'Ouvrage apporte également une réponse sur le financement de ces projets :

Extrait de la réponse du maître d'ouvrage à l'observation n°60 :

Sur le financement de ce projet de reconfiguration de l'échangeur, aucune discussion sur le partage des coûts n'a encore été initiée, les études de faisabilité n'étant pas encore assez avancées pour que cette question soit mise à l'ordre du jour. Il est à noter que la question d'une station d'arrêt des transports en commun à cet endroit n'a pas encore été actée entre les différentes autorités concernées et en aucun cas une telle station, si elle devait être mise en place, ne viendrait en substitution de la station Eluard qui est entérinée de longue date dans les documents de planification de l'Eurométropole. L'arrêt Eluard tel que prévu permet en effet la connexion avec le tram D, et est central par rapport aux pôles d'activités de HautePierre/Eckbolsheim/Koenigshoffen. Le Lycée Rudloff et le CHU y sont accessibles en 2 stations.

A la proposition de prévoir de pouvoir tourner à gauche au niveau de la sortie HautePierre de l'A351 pour utiliser le pont actuellement en travaux et accéder au parc des Forges en empruntant la voie actuellement réservée aux bus dans ce sens, en attente de la réalisation de l'échangeur, le Maître d'Ouvrage répond :

Réponse du maître d'ouvrage à l'observation n°62 :

La proposition de solution temporaire présentée dans l'observation n°62 sera transmise à l'Eurométropole de Strasbourg qui est seule compétente pour étudier une telle solution sur son réseau de voirie. Néanmoins, ce n'est pas l'objet du présent dossier.

Avis du commissaire enquêteur :

Le commissaire enquêteur a pris acte de la mention de ces projets qu'il ne connaissait pas et du manque de coordination entre les différents Maîtres d'Ouvrage identifié par le public.

Le commissaire enquêteur estime que ces projets « connus » du public et du Maître d'Ouvrage mais « non connus » au sens du Code de l'Environnement auraient pu être évoqués dans le dossier d'enquête publique même si leur prise en compte « correcte » ne pouvait être possible vu le stade d'avancement des études identifié par le Maître d'Ouvrage.

En outre, dans ce secteur ouest de l'agglomération strasbourgeoise qui est en pleine mutation, il est effectivement indispensable comme l'indique le public et le Maître d'Ouvrage, de mener une concertation très étroite entre les différents aménageurs porteurs de projets afin d'assurer leur entière compatibilité. Ainsi, le commissaire enquêteur se réjouit de la poursuite de la concertation entre les différents Maîtres d'Ouvrage au sujet de :

- *l'échangeur de l'A351 au niveau du quartier de Koenigshoffen, qui est très attendu vu le développement du parc des Forges, les problèmes de circulation dans le secteur et les impacts pour les riverains,*
 - *de l'implantation d'une station d'arrêt pour les transports en commun, à proximité de l'Hôpital de HautePierre.*
-

Enquête publique préalable

à la déclaration d'utilité publique des acquisitions et travaux nécessaires à la réalisation du projet d'aménagement multimodal de l'axe A351-RN4

et à la mise en compatibilité des documents d'urbanisme des communes d'Ittenheim, d'Oberschaeffolsheim, de Wolfisheim, d'Eckbolsheim et de Strasbourg

3.5.4.2 Documents de planification en matière de transport

Cet item fait référence aux observations n°15 et 16 du public qui mentionnent l'absence de référence au Plan Local des Déplacements (PLD) du secteur Nord-Ouest de l'agglomération strasbourgeoise et au dossier d'Enquête Publique de la VLIO/branche sud.

Réponse du maître d'ouvrage à l'observation n°15 :

Les grandes orientations de la Ville et de l'Eurométropole de Strasbourg en matière de déplacements sont formalisées dans les principaux documents de planification suivants :

- le Plan de déplacements urbains (PDU), projetant sur les 15 prochaines années l'organisation des déplacements dans une vision globale de la ville, qui a été arrêté par le conseil de communauté en janvier 2012 ;
- Le Schéma directeur des transports collectifs (SDTC), véritable feuille de route pour l'évolution du réseau de transports collectifs pour les quinze prochaines années à venir : il a été approuvé en 2010.

Le point 5.3. *Les documents relatifs à l'aménagement du territoire et aux transports de la pièce E – Étude d'impact* vérifie la compatibilité du projet avec les objectifs de ces principaux documents de planification. Le projet s'inscrit donc bien dans les documents de planification élaborés par les autorités compétentes dans ce domaine, et sa compatibilité a été vérifiée.

Réponse du maître d'ouvrage à l'observation n°16 :

Le point 4.10.2.3. *La voie de liaison intercommunale Ouest (VLIO) de la pièce E – Étude d'impact* est consacré à l'analyse des impacts cumulés du présent projet avec ceux relevés dans l'étude d'impact du projet de VLIO. L'avis de l'Autorité Environnementale publié sur le dossier de VLIO section Sud en date du 25 octobre 2013 est d'ailleurs mentionné, et une carte figurant le programme de la VLIO tirée du dossier d'enquête publique de la VLIO Sud a été reprise.

Avis du commissaire enquêteur :

Le commissaire enquêteur prend acte de la réponse du Maître d'Ouvrage qui a vérifié la compatibilité du projet avec les principaux documents de planification de la Ville et de l'Eurométropole de Strasbourg. Le projet de VLIO a également été pris en compte dans le dossier de projet d'aménagement multimodal de l'axe A351-RN4 soumis à l'enquête publique.

Cet item fait également référence à l'observation n°10 du public au sujet de l'absence d'analyse fonctionnelle et d'explication accessible au public des réseaux de transports en site propre sur le secteur Ouest de l'agglomération strasbourgeoise (figure 4 de la pièce C).

Enquête publique préalable

à la déclaration d'utilité publique des acquisitions et travaux nécessaires à la réalisation du projet d'aménagement multimodal de l'axe A351-RN4

et à la mise en compatibilité des documents d'urbanisme des communes d'Ittenheim, d'Oberschaeffolsheim, de Wolfisheim, d'Eckbolsheim et de Strasbourg

Réponse du maître d'ouvrage à l'observation n°10 :

Le fonctionnement global à moyen et long terme des réseaux de transports en site propre sur le secteur Ouest de l'agglomération strasbourgeoise n'est pas l'objet du présent dossier d'aménagement multimodal de l'axe A351-RN4. En effet, le programme objet du présent dossier porte sur l'aménagement d'un axe d'infrastructure routière pour y garantir un temps de trajet et une fiabilité de temps de trajet pour des transports en commun prédéfinis. Pour ces transports en commun, deux stations d'arrêt sont prévues, en connexion avec d'autres réseaux de transports en commun : le futur transport en commun de rocade sur la VLIO et la ligne D de tramway.

Ce parti d'aménagement est bien conforme au Plan de Déplacement Urbain arrêté par l'Eurométropole en 2012 et à son schéma directeur des transports collectifs. Le projet objet du présent dossier a été élaboré en veillant à être parfaitement compatible avec les plans et programmes des autres collectivités portant sur les réseaux de transports en commun, mais il ne porte pas sur l'établissement de ces plans et programmes. Ainsi, ce n'est pas l'objet du présent dossier que d'effectuer une analyse fonctionnelle approfondie du fonctionnement global des réseaux de transports en site propre de l'agglomération strasbourgeoise.

Avis du commissaire enquêteur :

*Le commissaire enquêteur rejoint l'observation formulée quant à la difficulté de compréhension de la figure 4. Cette figure, établie par l'Eurométropole de Strasbourg, est très schématique et le Maître d'Ouvrage, en décidant de l'insérer dans le dossier d'enquête publique, **aurait dû apporter les explications nécessaires à sa compréhension par le public.***

*Par contre, comme répondu par le Maître d'Ouvrage, **une analyse fonctionnelle de cette figure n'a pas sa place dans le dossier porté à l'enquête publique.***

3.5.4.3 Projets d'aménagements de l'Arc Ouest

Cet item fait référence aux observations n°17 et 18 du public et à la question n°6 du commissaire enquêteur au sujet de la prise en compte du Schéma directeur d'urbanisation de l'Ouest de l'agglomération strasbourgeoise et du projet d'aménagement de l'Arc Ouest.

Réponse du maître d'ouvrage à l'observation n°17 :

Le schéma directeur d'urbanisation de l'Ouest strasbourgeois a effectivement encore fait l'objet de modifications récentes par les élus (en particulier par la commune d'Oberhausbergen). Néanmoins, les grandes orientations d'aménagement restent identiques à celles qui sont présentées dans le dossier d'enquête. Le nouveau schéma de principe des orientations d'aménagement est représenté sur le schéma ci-dessous, issu du nouveau Plan Local d'Urbanisme de l'Eurométropole de Strasbourg, arrêté par le conseil de l'Eurométropole en date du 27 novembre 2015. Il est tout à fait cohérents avec les principes d'aménagements présentés dans le dossier.

Enquête publique préalable

à la déclaration d'utilité publique des acquisitions et travaux nécessaires à la réalisation du projet d'aménagement multimodal de l'axe A351-RN4

et à la mise en compatibilité des documents d'urbanisme des communes d'Ittenheim, d'Oberschaeffolsheim, de Wolfisheim, d'Eckbolsheim et de Strasbourg

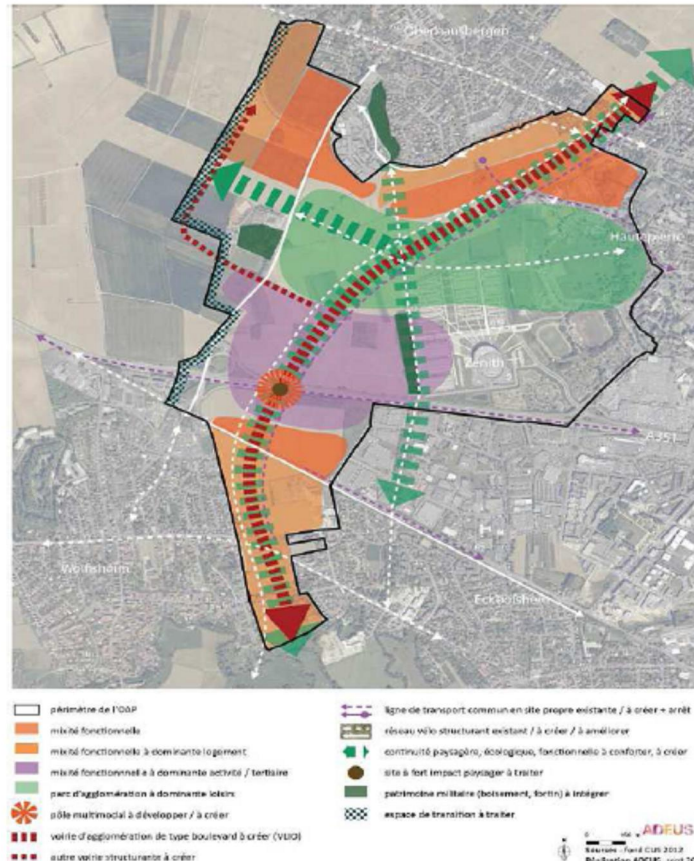


Figure 5: Schéma de principe des orientations d'aménagement de l'Arc Ouest"

Extrait de la réponse du maître d'ouvrage à l'observation n°18 :

Cette observation mentionne que les cars actuellement en circulation ne seront pas assez capacitaires pour répondre aux besoins de l'urbanisation à l'ouest (projet d'aménagement Arc ouest) et assurer un report modal conséquent et que par conséquent, le projet d'aménagement multimodal de l'axe A351-RN4 ne tient pas compte du projet d'aménagement Arc ouest...

La suite de la réponse à cette observation est détaillée dans le § 3.5.17.

Réponse du maître d'ouvrage à la question n°6 du commissaire enquêteur :

Les reprises de l'étude d'impact intègrent la prise en compte de la ZAC « Porte Ouest » puisque ce projet est considéré comme « connu » au sens de l'article R 122-5 du code de l'environnement. En revanche, le projet de ZAC à Ittenheim n'est pas pris en compte puisqu'il n'a pas fait l'objet d'un document d'incidences au titre d'article R214-6 du code de l'environnement et d'une enquête publique, et n'a pas fait l'objet d'une étude d'impact et d'un avis de l'autorité environnementale publié.

Enquête publique préalable

à la déclaration d'utilité publique des acquisitions et travaux nécessaires à la réalisation du projet d'aménagement multimodal de l'axe A351-RN4

et à la mise en compatibilité des documents d'urbanisme des communes d'Ittenheim, d'Oberschaeffolsheim, de Wolfisheim, d'Eckbolsheim et de Strasbourg

Avis du commissaire enquêteur :

Le commissaire enquêteur considère que ces observations sont très pertinentes car le projet d'aménagement multimodal doit se projeter à moyen et long terme. Cependant, le dossier soumis à l'enquête publique mentionne bien la prise en compte du projet d'aménagements de l'Arc Ouest.

Le commissaire enquêteur prend donc acte de la réponse du Maître d'Ouvrage qui indique que ce projet a bien été intégré au projet d'aménagement multimodal de l'axe A351-RN4, en termes de populations riveraines et en termes d'usagers du TSPO (voir § 3.5.17), et que ceci n'est pas le cas pour le projet de ZAC à Ittenheim qui n'est pas encore un projet « connu » au sens du Code de l'Environnement.

3.5.5 Absence de présentation du 3^{ème} programme d'aménagements du TSPO en voirie urbaine

Cet item fait référence aux observations n°8, 9, 13, 27, 43, 44 et 74 du public qui mentionnent l'absence de détails sur la 3^{ème} opération d'aménagements du TSPO (en voirie urbaine à Strasbourg).

Réponse du maître d'ouvrage aux observations n°8 et n°27 :

Le programme de l'opération objet du présent dossier est l'aménagement multimodal de l'axe RN4 –A351 depuis la sortie Est d'Ittenheim jusqu'à Strasbourg. Il vise à l'atteinte de deux objectifs :

- Compléter le projet d'aménagement du transport en site propre de l'ouest strasbourgeois (TSPO) de la RD1004 entre Wasselonne et Ittenheim, porté par le Conseil Général du Bas-Rhin, afin de permettre le passage de Bus à Haut Niveau de Service (BHNS) ;
- Répondre à la réorganisation du trafic qui sera engendrée par l'autoroute projetée « Grand Contournement Ouest de Strasbourg » (GCO), dont l'échangeur central se trouvera au niveau de la RN4 entre Ittenheim et le carrefour RN4/RD228, et de ce fait, améliorer les conditions de circulation entre le GCO et l'A35.

Selon une note de la Commission Européenne intitulée « *Interpretation line suggested by the Commission as regards the application of Directive 85/337/EEC to associated/ancillary works* », relative à l'application de la directive européenne du 25 juin 1985 concernant l'évaluation des incidences de certains projets publics et privés sur l'environnement, il convient – pour définir le périmètre d'un projet ou d'un programme –, de s'interroger sur le degré d'association entre les travaux : il faut vérifier si les travaux associés peuvent être considérés comme une partie intégrante d'un projet principal. Cette vérification se base sur des facteurs tels que l'objectif, la nature, les caractéristiques des travaux associés et le degré d'association entre ces travaux et le projet principal. Sous certaines circonstances, ces travaux associés sont considérés comme « inextricables » et « indispensables » au projet principal.

Enquête publique préalable

à la déclaration d'utilité publique des acquisitions et travaux nécessaires à la réalisation du projet d'aménagement multimodal de l'axe A351-RN4

et à la mise en compatibilité des documents d'urbanisme des communes d'Ittenheim, d'Oberschaeffolsheim, de Wolfisheim, d'Eckbolsheim et de Strasbourg

Ainsi, le programme de l'opération d'aménagement de l'axe A351 – RN4 s'articule et est coordonné avec le programme d'aménagement du TSPO ainsi qu'avec le programme d'aménagement sur la voirie urbaine, mais est bien distinct. Chacune de ces opérations possède des objectifs propres, et elles n'ont pas besoin les unes des autres pour atteindre leurs objectifs.

D'un point de vue réglementaire, le projet d'aménagement multimodal de l'axe RN4 – A351 est un projet induit par le projet TSPO : c'est l'existence même du projet de TSPO sur la RD1004 qui a induit l'émergence du projet d'aménagement multimodal de l'axe A351-RN4. Le projet d'aménagement multimodal de l'axe RN4–A351 résulte de l'existence du projet d'aménagement du TSPO entre Wasselonne et Ittenheim. De la même manière, le projet sur la voirie urbaine est un projet induit par le projet de TSPO et par le projet d'aménagement multimodal de l'axe A351-RN4. Cependant, le projet porté par l'Eurométropole a des objectifs propres et ces deux projets n'ont pas besoin l'un de l'autre pour atteindre leurs objectifs propres.

Par conséquent, l'étude d'impact du présent dossier vise directement l'appréciation des impacts du projet d'aménagement de l'axe RN4–A351, d'autant que le projet sur la partie urbaine n'est pas encore un projet « connu » au sens de l'article R122-5 du code de l'environnement puisque :

- il n'a pas encore fait l'objet d'un document d'incidences au titre de l'article R.214-6 du code de l'environnement (loi sur l'eau) et d'une enquête publique ;
- il n'a pas encore fait l'objet d'une étude d'impact et d'un avis de l'autorité environnementale.

Néanmoins, il est évident que les maîtres d'ouvrage de tous ces projets travaillent en étroite concertation de manière à ce que leur compatibilité soit assurée.

Extrait de la réponse du maître d'ouvrage à l'observation n°9 :

... la section « urbaine » du projet... est à un stade d'avancement plus amont que le présent projet.... Par ailleurs, les partis d'aménagement étudiés dans le cadre du programme d'aménagement urbain restent encore soumis à des validations politiques et ne peuvent donc pas encore être présentés au grand public.

A l'absence de figuration de cet aménagement dans le dossier soumis à l'enquête publique (plans, notice explicative, étude d'impact...), le Maître d'Ouvrage répond :

Réponse du maître d'ouvrage à l'observation n°13 :

La *pièce C – Notice explicative* du dossier d'enquête mentionne dans sa partie 3.2. le périmètre de l'aménagement retenu sur l'A351. L'analyse des études de trafic montre en effet que dans le sens vers Strasbourg, pour atteindre l'objectif de gain de fiabilité et de temps de parcours des transports en commun, l'aménagement d'une voie réservée est nécessaire sur toute l'A351 jusqu'au passage à 3 voies. Dans le sens vers Ittenheim, l'aménagement d'une voie réservée est nécessaire sur l'A351 depuis l'échangeur de HautePierre jusqu'à la RN4. Ainsi, c'est pour cette raison que les aménagements de voie réservée apparaissant sur le plan général des travaux ne vont pas jusqu'à la bretelle Porte Blanche.

Enquête publique préalable

à la déclaration d'utilité publique des acquisitions et travaux nécessaires à la réalisation du projet d'aménagement multimodal de l'axe A351-RN4

et à la mise en compatibilité des documents d'urbanisme des communes d'Ittenheim, d'Oberschaeffolsheim, de Wolfisheim, d'Eckbolsheim et de Strasbourg

Par ailleurs, le point 1.2.3. de la pièce C mentionne que les aménagements de la section urbaine dans Strasbourg, portés par l'Eurométropole de Strasbourg, vont être de deux types :

- reconfiguration de l'accès au centre par la bretelle Porte Blanche ;
- reconfiguration du terminus des cars du Réseau 67 dans le secteur des Halles.

Ainsi, en lien avec la réponse apportée à l'observation n°8, le programme d'aménagement de la section urbaine dans Strasbourg est un programme distinct, qui n'est pas l'objet du présent dossier. Il est donc légitime que les aménagements projetés dans le cadre de ce programme urbain ne soient pas représentés sur le plan général des travaux du présent dossier.

Extrait de la réponse du maître d'ouvrage à l'observation n°44 :

... le présent dossier ne porte pas sur la section urbaine ; il n'y avait donc pas lieu d'analyser les conditions de circulation sur le réseau urbain de l'Eurométropole.

Extrait de la réponse du maître d'ouvrage à l'observation n°43 :

...La section urbaine du projet ... fait partie d'un programme d'aménagement différent qui ... fera lui aussi l'objet d'une instruction permettant au public d'en prendre connaissance et de s'exprimer.

Avis du commissaire enquêteur :

A la lecture du dossier, le commissaire enquêteur avait, comme le public, observé que l'aménagement de la section urbaine était présenté très succinctement dans la notice explicative (pièce C, § 1.2.3). Il avait donc demandé à rencontrer le porteur du projet de cette section, l'Eurométropole de Strasbourg, pour se faire expliquer les grandes lignes de ce programme d'aménagements et l'entrée des cars dans Strasbourg. Les données fournies sont synthétisées dans le § 2.1.2.3.3 de ce rapport. Ces observations sont tout à fait légitimes de la part des utilisateurs du TSPO.

Bien que comprenant la réponse apportée par la DREAL Alsace qui n'est pas le Maître d'Ouvrage de ce programme d'aménagements, le commissaire enquêteur déplore que le découpage du projet de TSPO entre Wasselonne et Strasbourg en trois programmes ne permette pas d'apporter des réponses globales aux usagers des cars et aux riverains de l'ouest strasbourgeois.

Le commissaire enquêteur observe que le Maître d'Ouvrage ne mentionne plus dans son mémoire en réponse le deuxième objectif du programme d'aménagement multimodal de l'axe A351-RN4 à savoir « s'inscrire dans la cohérence avec les autres projets structurants portés par l'État ou les collectivités, dans le secteur Ouest de Strasbourg, notamment les projets d'urbanisation et de Voie de Liaison Intercommunale Ouest (VLIO). Une desserte en transports en commun de l'Ouest strasbourgeois efficace et crédible, qui permette une alternative réelle à l'usage de la voiture particulière, viendra renforcer la pertinence des projets structurants prévus dans ce secteur » et s'en interroge.

Enquête publique préalable

à la déclaration d'utilité publique des acquisitions et travaux nécessaires à la réalisation du projet d'aménagement multimodal de l'axe A351-RN4

et à la mise en compatibilité des documents d'urbanisme des communes d'Ittenheim, d'Oberschaeffolsheim, de Wolfisheim, d'Eckbolsheim et de Strasbourg

3.5.6 Intérêt du projet

Cet item fait référence aux observations n°31, 32 et 36 du public au sujet de l'intérêt du projet.

Extrait de la réponse du maître d'ouvrage à l'observation n°36 :

Tout d'abord, le projet de TSPO a bien pour objectif de garantir un temps de trajet attractif et une régularité de ce temps de trajet entre l'ouest strasbourgeois et le centre de Strasbourg (gare SNCF et gare routière en particulier). Néanmoins, il a également pour objectif de mettre en place des interconnexions avec d'autres transports en commun. Ainsi, deux stations d'arrêt sont prévues pour assurer de telles interconnexions : la station VLIO qui permettra une interconnexion avec le futur transport en commun de rocade qui ira vers la périphérie nord et sud de l'agglomération strasbourgeoise, et la station ELUARD qui permettra une interconnexion avec le tram D qui dessert un certain nombre d'arrêts en périphérie ouest de Strasbourg.

Ensuite, concernant l'A351, l'aménagement d'une voie réservée en lieu et place de la Bande d'Arrêt d'Urgence permet de maintenir le même nombre de voies de circulation pour les automobilistes qu'à l'heure actuelle ; il n'y a donc pas d'impact sur la capacité de cette infrastructure. Sur la RN4, les études de trafic et les observations réalisées sur le terrain montrent que certains secteurs sont à l'heure actuelle congestionnés en heure de pointe et qu'un aménagement donnant la priorité au transport en commun est nécessaire.....

Réponse du maître d'ouvrage à l'observation n°32 :

Le projet d'aménagement multimodal de l'axe A351-RN4 a été élaboré en lien avec le projet de TSPO porté par le Département du Bas-Rhin. Ainsi, dans ce projet, c'est bien l'amélioration de la desserte du « grand ouest strasbourgeois » qui est visée, depuis Wasselonne jusqu'à Strasbourg. Remplacer le présent projet par une prolongation de la ligne de tram D ou par une ligne de train jusqu'à Oberschaeffolsheim ne permettrait pas de répondre aux objectifs visés. Les projets de transports en commun cités dans cette observation ont plutôt vocation à venir compléter la desserte des communes de première et deuxième couronne de Strasbourg, et sont donc plutôt des projets de desserte métropolitains.

Réponse du maître d'ouvrage à l'observation n°31 :

Concernant la desserte de la commune d'Eckbolsheim, il est certain que l'offre de transport en commun est déjà existante avec le tram D et le bus urbain n°4, mais le présent projet apporte néanmoins une solution plutôt attractive. En effet, lorsque l'arrêt VLIO sera mis en service, il permettra aux usagers du TSPO de rejoindre le centre-ville de Strasbourg à partir d'Eckbolsheim en 10 minutes seulement, contre 30 minutes avec le bus n°4 ou 20 minutes avec le tram D. Ainsi, indépendamment des évolutions qui pourront intervenir sur le réseau de transport en commun de l'Eurométropole de Strasbourg (en particulier prolongation du tram ou nouvelle ligne de tram), le présent projet offre une alternative plus rapide vers le centre-ville de Strasbourg, mais il est vrai que peu de points d'arrêt sont desservis (gare SNCF et gare routière).

Par ailleurs, l'atteinte des objectifs de temps de parcours attractifs et de garantie de ce temps de trajet imposent aux lignes de TSPO d'emprunter l'aménagement multimodal de l'axe A351-RN4, qui leur permet de circuler à une vitesse relativement élevée par rapport à des

Enquête publique préalable

à la déclaration d'utilité publique des acquisitions et travaux nécessaires à la réalisation du projet d'aménagement multimodal de l'axe A351-RN4

et à la mise en compatibilité des documents d'urbanisme des communes d'Ittenheim, d'Oberschaeffolsheim, de Wolfisheim, d'Eckbolsheim et de Strasbourg

vitesse de cars en milieu urbain, et de limiter le nombre de stations d'arrêt. Ainsi, toutes les solutions consistant à faire sortir les cars du Réseau 67 pour desservir les communes bordant l'autoroute A351 ont été écartées, car elles ne permettaient pas de garantir le niveau de service de ce transport en commun.

Avis du commissaire enquêteur :

L'ouest de l'agglomération strasbourgeoise est dépourvue d'infrastructure ferroviaire et la seule desserte d'infrastructure de transport (RN4-A351) de ce secteur est saturée aux heures de pointe, du matin et du soir comme l'observe régulièrement le commissaire enquêteur et le public.

*Le projet présenté à l'enquête publique a donc comme enjeu principal de desservir tout l'ouest strasbourgeois (et non pas uniquement les communes périphériques de Strasbourg) par des moyens de transport en commun. **Le commissaire enquêteur estime que ce projet présente de l'intérêt pour l'ensemble des habitants du « grand ouest » strasbourgeois.***

3.5.7 Temps de parcours et fiabilité garantis par le projet

Cet item fait référence aux observations n°42, 45 et 47 du public relatives à la garantie du temps de trajet des cars.

Réponse du maître d'ouvrage à l'observation n°47 :

L'objectif de temps de parcours énoncé dans le présent dossier est le suivant : « temps de parcours de 12 minutes garanti entre Ittenheim et le centre de Strasbourg (hors temps de montée/descente des passagers en station) ». Il est nécessaire de rappeler que l'aménagement projeté donne la priorité aux transports en commun lors du franchissement des bretelles d'entrée des échangeurs (grâce à des feux mis en place sur ces bretelles), et par construction ce sont bien les usagers automobilistes qui devront la priorité aux transports en commun lorsqu'ils franchiront la voie réservée pour emprunter les bretelles de sortie. Ainsi, l'aménagement projeté permet bien de garantir la priorité de passage aux transports en commun lors du franchissement des échangeurs.

Ainsi, le niveau de service objectif annoncé dans le cadre de ce projet n'est pas une vitesse commerciale, mais bien un temps de parcours (qui tient évidemment compte des vitesses des cars, en particulier des accélérations/décélérations pour desservir les stations), hors temps de montée/descente des voyageurs.

Réponse du maître d'ouvrage à l'observation n°45 :

La section urbaine du projet, qui va de la reconfiguration de la bretelle de sortie « Porte blanche » jusqu'au terminus des Halles, fait partie d'un programme d'aménagement différent, porté par l'Eurométropole de Strasbourg. Les objectifs de cette section sont effectivement d'apporter un gain de temps de parcours substantiel sur cette dernière section. Néanmoins, concernant le présent dossier portant sur l'aménagement de l'axe A351-RN4, s'il est vrai que le gain de temps de parcours occasionné par les aménagements projetés n'est pas forcément

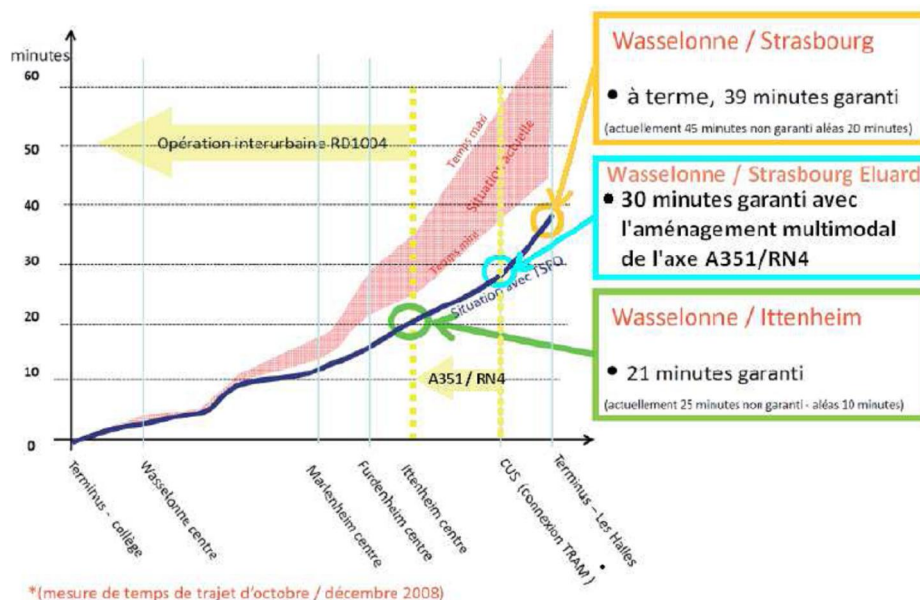
Enquête publique préalable

à la déclaration d'utilité publique des acquisitions et travaux nécessaires à la réalisation du projet d'aménagement multimodal de l'axe A351-RN4

et à la mise en compatibilité des documents d'urbanisme des communes d'Ittenheim, d'Oberschaeffolsheim, de Wolfisheim, d'Eckbolsheim et de Strasbourg

très important, le gain de fiabilité de ce temps de parcours y est en revanche considérable. Et ce critère de fiabilité est un élément indispensable pour l'attractivité du transport en commun.

Le graphique ci-dessous permet de bien représenter les gains attendus sur les trois sections d'aménagement en termes de temps de parcours et de fiabilité de ce temps de parcours :



Avis du commissaire enquêteur :

Ces observations sont tout à fait légitimes de la part des utilisateurs du TSPO.

Le temps de parcours et la fiabilité de ce temps de parcours qui sont indiqués dans le dossier soumis à l'enquête publique englobent les efforts attendus par les trois programmes d'aménagements. Ainsi, comme l'indique le Maître d'Ouvrage, le projet d'aménagement multimodal de l'axe A351-RN4, porté par le dossier soumis à l'enquête publique, devra apporter un gain considérable de fiabilité de temps de parcours, alors que le projet d'aménagement en section urbaine, porté par l'Eurométropole de Strasbourg, devra quant à lui apporter un gain considérable de temps de parcours.

Le projet d'aménagement multimodal de l'axe A351-RN4, de par sa conception, prévoit une voie réservée aux cars et une priorité aux transports en commun sur l'A351 lors du franchissement des bretelles d'entrée des échangeurs (grâce à des feux mis en place sur ces bretelles). Ainsi, **le commissaire enquêteur estime que la fiabilité du temps de parcours devrait être garantie par le projet d'aménagement multimodal de l'axe A351-RN4 sauf en cas de situation dégradée qui est traitée dans le § 3.5.10.**

Enquête publique préalable

à la déclaration d'utilité publique des acquisitions et travaux nécessaires à la réalisation du projet d'aménagement multimodal de l'axe A351-RN4

et à la mise en compatibilité des documents d'urbanisme des communes d'Ittenheim, d'Oberschaeffolsheim, de Wolfisheim, d'Eckbolsheim et de Strasbourg

3.5.8 Evolution du projet depuis la concertation

Cet item fait référence à l'observation n°34 du public qui reprend un article du blog Rue 89 et qui interroge sur l'évolution du projet depuis la concertation menée fin 2010.

Réponse du maître d'ouvrage à l'observation n°34 :

Il est d'abord nécessaire de rappeler les éléments qui étaient indiqués dans la brochure de concertation qui a été largement diffusée lors de la procédure de concertation préalable de 2010 (la brochure est présentée en annexe 5 du présent document). Pour la RN4, il était indiqué que « *entre l'A351 et le GCO, et afin d'offrir des temps de parcours attractifs au bus express entre l'A351 et l'échangeur avec le GCO, l'aménagement sera cohérent avec la mise à 2 × 2 voies de la RN4 pour prémunir tout risque d'engorgement. L'emprise sera compatible pour permettre la mise en place d'un site propre permanent à terme. En première phase, le bus express est intégré à la circulation routière dans la section entre l'échangeur avec le GCO et l'A351 du fait de la fiabilité de trafic prévue à la mise en service* ». Ainsi, la solution présentée dans le présent dossier d'enquête est tout à fait cohérente avec les éléments présentés lors de la concertation de 2010.

Concernant le titre polémique de l'article publié sur le blog Rue 89, il est absolument infondé dans la mesure où l'estimation du projet présentée dans la pièce C du présent dossier intègre l'ensemble des aménagements nécessaires pour l'exploitation du projet dans les trois scénarios. En particulier, l'ensemble des équipements nécessaires pour l'exploitation et le fonctionnement de la voie réservée sont bien détaillés dans l'estimation. Le coût du projet est donc le même entre le scénario de 2 × 1 voies+ voies réservées (scénario 1) ou le scénario 2 × 2 voies (scénario 2) sur la RN4 entre l'échangeur GCO et l'A351. Il n'y a donc pas lieu de parler de « détournement d'argent » au profit de l'un ou l'autre mode de déplacement.

L'avis de l'Autorité Environnementale ne met pas en avant les évolutions du projet, puisque comme il a été rappelé plus haut, les éléments soumis à la concertation du public en 2010 sont parfaitement compatibles avec les scénarios d'aménagement proposés sur la RN4 entre l'échangeur GCO et l'A351. L'Autorité Environnementale s'est en revanche interrogée sur la prise en compte de l'ensemble de ces scénarios dans l'étude d'impact du projet : elle voulait en effet être certaine que les impacts de l'ensemble de ces scénarios avaient bien été pris en compte dans le dossier. Des éléments de réponse ont ainsi été apportés par le maître d'ouvrage afin de compléter le dossier en ce sens (voir la pièce H du dossier).

Pour apporter des éléments d'éclairage sur les 3 scénarios proposés, il est nécessaire de rappeler l'argumentaire qui a conduit à les proposer dans le cadre du présent dossier. La solution de base qui a été initialement étudiée consiste bien en l'aménagement de la RN4 à 2 × 1 voies + voies réservées (c'est le scénario 1). Il faut d'ailleurs mentionner que pendant toute une partie de l'élaboration du dossier d'études préalables, c'était bien cet unique scénario qui était proposé puisque le projet de GCO n'était plus à l'ordre du jour et que le trafic routier sur la RN4 ne devait pas subir d'évolution notable. Cependant, lorsque le projet de GCO a été remis à l'ordre du jour, et en particulier quand l'étude d'impact a mis en évidence les évolutions de trafic sur la RN4 prévues à la suite de sa mise en service, il a été nécessaire d'adapter la solution proposée sur la RN4 afin de tenir compte du projet de GCO. En effet, le code de l'environnement impose bien au maître d'ouvrage de tenir compte des autres projets « connus » afin d'en étudier les impacts cumulés. Ainsi, le scénario 2 (mise à

Enquête publique préalable

à la déclaration d'utilité publique des acquisitions et travaux nécessaires à la réalisation du projet d'aménagement multimodal de l'axe A351-RN4

et à la mise en compatibilité des documents d'urbanisme des communes d'Ittenheim, d'Oberschaeffolsheim, de Wolfisheim, d'Eckbolsheim et de Strasbourg

2 × 2 voies de la RN4) a donc été élaboré sur la base des études de trafic intégrant le GCO. En effet, ces études de trafic montrent qu'à la mise en service du GCO, si la RN4 est à 2 × 2 voies, le trafic y est fluide. Cela permet donc de garantir le temps de trajet des transports en commun sur cette section sans avoir besoin de leur aménager une voie réservée spécifique. Néanmoins, le maître d'ouvrage a souhaité compléter le dossier présenté à l'enquête par un scénario 3, qui est un scénario de « précaution », et qui permet d'aménager malgré tout une voie réservée sur la RN4 à 2 × 2 voies si les observations de terrain ne sont pas conformes aux résultats des études de trafic. Ainsi, ces trois scénarios visent bien à adapter le projet le plus finement possible à la situation effectivement rencontrée en terme de trafic sur la RN4.

Enfin, en raisonnant à l'inverse, si le dossier présenté à l'enquête ne proposait aucune solution à l'accroissement de trafic prévu sur la RN4 à la suite de la mise en service du GCO, il aurait été clairement reproché au maître d'ouvrage de n'avoir pas étudié les impacts cumulés des autres projets connus. Il était donc réglementairement nécessaire de proposer des scénarios d'aménagement qui puissent répondre aux évolutions du trafic occasionnées par le projet de GCO.

Avis du commissaire enquêteur :

Le commissaire enquêteur prend acte de la réponse du Maître d'Ouvrage qui argumente l'ensemble des extraits issus du blog Rue 89. Le commissaire enquêteur estime que la remise à l'ordre du jour du projet de GCO et les niveaux de trafics qui en découlent devaient être pris en compte dans le projet d'aménagement multimodal de l'axe A351-RN4 afin de ne pas générer des situations de congestion trop importantes sur cet axe et sur les axes environnants.

3.5.9 Scénarios d'exploitation de la RN4

Cet item fait référence aux observations n°35, 36, 38, 39, 40, 41 et 68 du public au sujet des différents scénarios d'exploitation de la RN4. Certaines observations visent plus particulièrement le maintien d'une voie réservée aux cars quel que soit le scénario et d'autres observations s'intéressent au niveau de congestion pour les autres usagers de l'axe multimodal A351-RN4.

Réponse du maître d'ouvrage à l'observation n°38 :

Le projet de TSPO porté par le Département du Bas-Rhin entre Wasselonne et Ittenheim prévoit des aménagements de voie réservée en site propre sur certains tronçons, et également des aménagements permettant de donner la priorité au transport en commun en traversée d'agglomération notamment. Ainsi, le projet ne prévoit pas un site propre continu sur tout le linéaire. Et malgré cela, le report modal déjà constaté alors même que tous les travaux ne sont pas terminés et le gain de temps de parcours et de régularité également observés montrent que l'aménagement répond bien à ses objectifs.

De même, pour le projet d'aménagement multimodal de l'axe A351-RN4, ce n'est pas la présence ou non d'un site propre continu sur l'ensemble du linéaire du projet qui va garantir

Enquête publique préalable

à la déclaration d'utilité publique des acquisitions et travaux nécessaires à la réalisation du projet d'aménagement multimodal de l'axe A351-RN4

et à la mise en compatibilité des documents d'urbanisme des communes d'Ittenheim, d'Oberschaeffolsheim, de Wolfisheim, d'Eckbolsheim et de Strasbourg

l'attractivité de ce transport en commun. C'est plutôt l'atteinte des objectifs de temps de parcours et de régularité. Et sur la section de la RN4 comprise entre l'échangeur GCO et l'A351, les études de trafic montrent que la mise à 2 × 2 voies de la RN4 après la mise en service du GCO suffit à garantir une fluidité du trafic sur ce tronçon, et donc permet bien l'atteinte des objectifs de garantie du temps de parcours et de régularité du transport en commun. Néanmoins, le maître d'ouvrage a prévu un troisième scénario de « précaution » sur ce tronçon de manière à pouvoir aménager un site propre en lieu et place de la Bande d'Arrêt d'Urgence si la situation réellement observée montrait que le niveau de service du transport en commun n'était pas conforme aux prévisions. Ainsi, ces différents scénarios prévus permettent de s'adapter au juste besoin, et de pouvoir adapter l'aménagement à l'état du trafic sur cet axe.

Réponse du maître d'ouvrage à l'observation n°35 :

Le projet a été élaboré sur la base d'études de trafic à l'horizon 2025. Cet horizon « moyen terme » permet de concevoir un aménagement qui tienne compte des évolutions du trafic qui vont intervenir sur l'axe (évolution au fil de l'eau, évolution de l'urbanisation induisant du trafic supplémentaire, mise en service de projets connexes...). Le maître d'ouvrage a veillé à tenir compte des évolutions de trafic projetées pour définir le type d'aménagement. En particulier sur la RN4, les études de trafic ont montré que la mise en service du GCO et de la VLIO avaient un impact sur le trafic routier, et les trois scénarios d'aménagement proposés sur la RN4 entre l'échangeur GCO et l'A351 en tiennent compte. Sur l'A351, l'aménagement de la voie réservée en lieu et place de la Bande d'Arrêt d'Urgence n'a pas d'impact sur la capacité routière. Ainsi, les scénarios d'adaptation prévus pour la RN4 vont pouvoir permettre de dimensionner l'infrastructure en tenant compte au plus juste des évolutions de trafic constatées.

Extrait de la réponse du maître d'ouvrage à l'observation n°36 :

.... Plus encore, les projections de trafic à l'horizon de mise en service du GCO montrent la nécessité de mettre à 2 × 2 voies la section de la RN4 comprise entre l'échangeur GCO et l'A351 de manière à ce que l'axe ne soit pas totalement congestionné pour les usagers automobilistes.

Réponse du maître d'ouvrage à l'observation n°68 :

Dans le cadre du scénario 2 sur la section de la RN4 entre l'échangeur GCO et l'A351 (scénario prévoyant la mise à 2 × 2 voies de la RN4), les études de trafic montrent que le trafic est fluide sur cette section. Ainsi, c'est pour cette raison qu'il n'est pas prévu d'aménagement spécifique pour les transports en commun, puisque leur temps de parcours sur cette section pourra être garanti et fiable. Ainsi, il n'y aura pas de mesure de gestion spécifique des voies sur cette section dans le cadre de ce scénario : les transports en commun seront intégrés dans la circulation générale.

Enquête publique préalable

à la déclaration d'utilité publique des acquisitions et travaux nécessaires à la réalisation du projet d'aménagement multimodal de l'axe A351-RN4

et à la mise en compatibilité des documents d'urbanisme des communes d'Ittenheim, d'Oberschaeffolsheim, de Wolfisheim, d'Eckbolsheim et de Strasbourg

Aux observations relatives au passage du scénario d'exploitation n°2 au scénario n°3 (2×2 voies + voie réservée aux cars), le Maître d'Ouvrage répond :

Réponse du maître d'ouvrage à l'observation n°39 :

Le maître d'ouvrage prend bonne note de cette remarque et prévoira de réaliser, dans les études détaillées à venir, l'étude technique et financière des trois scénarios présentés pour le tronçon de la RN4 compris entre l'échangeur GCO et l'A351.

Réponse du maître d'ouvrage à l'observation n°40 :

Le maître d'ouvrage prend également bonne note de cette observation (en lien avec l'observation n°39) : les dispositions techniques structurantes permettant la réalisation du scénario 3 sur la RN4 seront anticipées dans le cadre des travaux d'aménagement du projet dans la mesure où elles n'engendrent pas de surcoûts importants de réalisation. Ainsi, les emprises foncières seront disponibles, les ouvrages d'art franchissant l'infrastructure prendront en compte la largeur nécessaire à l'aménagement d'une voie réservée de 3,50 m en lieu et place de la Bande d'Arrêt d'Urgence, le réseau d'assainissement sera conçu et mis en place également en prévision de ce scénario, et la géométrie des bretelles de l'échangeur RD228 prendra également en compte ce scénario.

Réponse du maître d'ouvrage à l'observation n°41 :

Le basculement du scénario 2 au scénario 3 sur le tronçon de la RN4 compris entre l'échangeur GCO et l'A351 s'effectuera par décision conjointe et concertée de l'État (maître d'ouvrage du projet sur cette section) et de l'autorité organisatrice des transports (le Département), sur la base des données observées de temps de parcours et de régularité des transports en commun empruntant l'aménagement. C'est sur cette base-là que les autorités précitées pourront faire le constat que le niveau de service du transport en commun n'est pas assuré sur cette section et qu'il est nécessaire de mettre en œuvre le scénario 3.

Étant donné que les études détaillées concernant ce scénario auront déjà été anticipées ainsi qu'une partie des dispositions techniques structurantes, les travaux pourront être réalisés dès que les modalités de financement complémentaires nécessaires auront été mises en place entre les différents partenaires cofinanceurs du projet.

En terme de coûts, le principal poste de dépense dans le cadre de la mise en œuvre de ce scénario 3 sera la mise en place d'une structure de chaussée adaptée à la circulation de véhicules lourds sous la Bande d'Arrêt d'Urgence. En effet, tous les autres principaux coûts auront déjà été anticipés (acquisitions foncières, dimensionnement des ouvrages d'art, mise en place du réseau d'assainissement, signalisation dynamique, équipements d'exploitation...).

Enfin, le maître d'ouvrage considère qu'il est nécessaire de réaliser un aménagement qui puisse répondre au juste besoin, et de ne pas anticiper sur les différents scénarios pour utiliser de manière rationnelle les finances publiques.

Avis du commissaire enquêteur :

Le commissaire enquêteur comprend les observations du public qui considère que, n'ayant pas de projet de tram en site propre pour desservir l'ouest strasbourgeois, aura un projet de concept BHNS qui ne bénéficiera pas en permanence d'une voie réservée aux cars.

Enquête publique préalable

à la déclaration d'utilité publique des acquisitions et travaux nécessaires à la réalisation du projet d'aménagement multimodal de l'axe A351-RN4

et à la mise en compatibilité des documents d'urbanisme des communes d'Ittenheim, d'Oberschaeffolsheim, de Wolfisheim, d'Eckbolsheim et de Strasbourg

Le Maître d'Ouvrage s'en explique en indiquant qu'il a tenu compte des évolutions de trafic prévisibles sur la RN4, suite à la réalisation du projet « connu » de GCO. Il a donc prévu trois scénarios d'exploitation qui seront successifs et qui reposeront sur l'observation des conditions de circulation :

- *1^{er} scénario (avant mise en service du GCO): aménagement à 2 × 2 voies avec une voie réservée aux transports en commun + une bande d'arrêt d'urgence de 2,50 m de largeur,*
- *2^{ème} scénario (après mise en service du GCO si les conditions de trafic le nécessitent) : aménagement 2 × 2 voies classique puisque les prévisions de trafic montrent que le trafic sera fluide et que les cars pourront alors tenir les niveaux de service attendus sans utiliser de voie réservée,*
- *3^{ème} scénario (après mise en service du GCO si les trafics sont plus importants que prévus et que le niveau de service du TSPO est trop dégradé) : aménagement à 2 × 3 voies avec une voie réservée aux transports en commun. La BAU sera transformée en voie réservée par réduction de la bande paysagère localisée entre le talus de la RN4 et les chemins de rétablissement agricole.*

D'une part, le commissaire enquêteur estime que la remise à l'ordre du jour du projet de GCO et les niveaux de trafics qui en découlent devaient être pris en compte dans le projet d'aménagement multimodal de l'axe A351-RN4 afin de ne pas générer des situations de congestion trop importantes sur cet axe et sur les axes environnants. Toutefois, le commissaire enquêteur estime qu'il faut tout de même maintenir un certain niveau de congestion afin de rendre attractif le TSPO.

D'autre part, le commissaire enquêteur estime, comme la plupart du public, que pour garantir une réelle attractivité du TSPO, il est nécessaire qu'il puisse disposer d'une voie réservée sur l'ensemble de l'axe A351-RN4 quel que soit les conditions de trafic.

En outre, le commissaire enquêteur estime évident de réaliser un aménagement qui puisse répondre au juste besoin pour économiser les espaces naturels et les terres agricoles de ce secteur qui se localisent également dans la zone d'habitat favorable au Grand Hamster et utiliser de manière rationnelle les finances publiques.

En conclusion, le(s) scénario(s) d'exploitation devra(ont) idéalement consister en un juste compromis entre ces différentes contraintes.

Le commissaire enquêteur prend également bonne note de l'anticipation des dispositions techniques structurantes permettant la réalisation du scénario 3 sur la RN4 dans le cadre des travaux d'aménagement dans la mesure où elles n'engendrent pas de surcoûts importants de réalisation.

Enquête publique préalable

à la déclaration d'utilité publique des acquisitions et travaux nécessaires à la réalisation du projet d'aménagement multimodal de l'axe A351-RN4

et à la mise en compatibilité des documents d'urbanisme des communes d'Ittenheim, d'Oberschaeffolsheim, de Wolfisheim, d'Eckbolsheim et de Strasbourg

3.5.10 Utilisation de la BAU sur l'A351

Cet item fait référence aux observations n°37, 69, 72, 74, 76, 77, 78 et 79 du public au sujet de la circulation des cars sur la Bande d'Arrêt d'Urgence (BAU) de l'A351.

Réponse du maître d'ouvrage à l'observation n°37 :

Sur l'A351, le projet prévoit d'aménager des voies réservées aux transports en commun en lieu et place de la Bande d'Arrêt d'Urgence. Ainsi, la capacité routière de l'infrastructure est maintenue comme à l'heure actuelle. Ce type de solution est un concept plutôt novateur en France, bien que déjà fortement développé dans certains pays européens. En effet, il permet d'utiliser utilement l'espace de la Bande d'Arrêt d'Urgence (qui n'est que très rarement utilisé) quand celui-ci n'est pas nécessaire (c'est-à-dire quand il n'y a pas d'incident). Ce type d'aménagement « à moindre coût » par rapport à l'élargissement d'une infrastructure existante pour y créer une voie supplémentaire correspond à une optimisation de l'existant et tend à se développer dans les grosses agglomérations françaises sur les infrastructures du type « pénétrantes urbaines » qui sont en site contraint par une urbanisation dense et proche.

Réponse du maître d'ouvrage à l'observation n°76 :

Cette observation mentionne effectivement qu'il aurait été préférable de réaliser un projet de site propre permanent, sans désactivation. Le projet soumis à l'enquête propose une solution innovante d'utilisation d'un espace déjà existant, à savoir la Bande d'Arrêt d'Urgence, pour la transformer en voie réservée aux transports en commun. Cette optimisation de l'aménagement existant a une contre-partie : en cas d'incident sur l'A351, il est nécessaire de désactiver la voie réservée pour qu'elle retrouve temporairement sa fonction de Bande d'Arrêt d'Urgence. Cependant, comme cela est indiqué dans le dossier, cette situation aura une occurrence très faible (moins de 3 % du temps) et en tout état de cause, aura une durée relativement faible. Le report modal attendu ne devrait donc pas être freiné par ce mode de fonctionnement de l'aménagement.

Il est par ailleurs nécessaire de souligner que lors de la concertation menée en 2010 au titre de l'article L300-2 du code de l'urbanisme, plusieurs scénarios d'implantation de voie réservée avaient été proposés, y compris des scénarios de site propre séparés des chaussées routières existantes (donc permanents). Cependant, ces solutions nécessitaient d'élargir de manière conséquente l'infrastructure existante, et leur coût était donc beaucoup plus élevé puisque le site de l'A351, en déblais, est très contraint. La solution qui a recueilli le consensus à l'issue de cette concertation était le scénario d'aménagement d'une voie réservée sur l'espace de la Bande d'Arrêt d'Urgence (voir à ce sujet le bilan de la concertation, en pièce J du dossier d'enquête).

Réponse du maître d'ouvrage à l'observation n°72 :

Le dossier d'enquête publique indique les éléments suivants concernant le fonctionnement de la voie réservée sur A351 (Pièce C – Notice explicative, point 4.2.2.) :

De manière générale, sur l'ensemble de l'axe A351 – RN4, **la voie réservée est activée en permanence, et donc sur toute la plage d'exploitation des cars de la CTBR (5h – 22h)**. Lors d'événements très particuliers comme des accidents ou panne sur les voies de circulation, des travaux programmés sur les voies de circulation ou en cas de conditions

Enquête publique préalable

à la déclaration d'utilité publique des acquisitions et travaux nécessaires à la réalisation du projet d'aménagement multimodal de l'axe A351-RN4

et à la mise en compatibilité des documents d'urbanisme des communes d'Ittenheim, d'Oberschaeffolsheim, de Wolfisheim, d'Eckbolsheim et de Strasbourg

climatiques très dégradées, les cars peuvent être amenés à libérer la voie réservée qui retrouve alors des fonctions de Bande d'Arrêt d'Urgence.

Sur l'A351, en cas d'incident ou d'accident, les cars reçoivent la consigne de quitter la voie réservée et de se réinsérer dans la circulation générale pour laisser libre la voie réservée. Ainsi, cette modalité d'exploitation permet de garantir les conditions d'accès et d'intervention des forces de l'ordre, services de secours et d'exploitation sur l'A351. Ainsi, en cas de nécessité, l'ensemble des fonctions de la bande d'arrêt d'urgence est maintenu dans le cadre du projet.

Contrairement à ce qui est indiqué dans cette observation, le dossier ne mentionne pas que la BAU ne doit être utilisée que lors de congestions routières. Il n'y a donc pas de positions contradictoires.

Réponse du maître d'ouvrage à l'observation n°69 :

Le dossier prévoit bien l'aménagement d'une voie réservée aux transports en commun qui soit ouverte en permanence sur toute la plage d'exploitation des lignes de cars qui l'emprunteront (et non pas uniquement aux heures de pointe). Ce n'est qu'en cas d'incident sur l'infrastructure que la voie réservée pourra être désactivée pour retrouver la fonction de Bande d'Arrêt d'Urgence et permettre aux services d'exploitation routière, aux forces de l'ordre et aux services de secours de pouvoir intervenir.

Par ailleurs, concernant le passage des transports hors service commercial (haut-le-pied, à savoir des cars ne transportant pas de voyageurs), il sera nécessaire d'étudier avec l'exploitant le nombre et la fréquence de ces passages afin de vérifier que la fréquence maximale de conception de la voie réservée de 1 car toutes les deux minutes puisse bien être respectée (les cars transportant des voyageurs étant bien évidemment prioritaires pour emprunter la voie réservée par rapport aux cars « haut le pied »). Ce point restera donc à préciser dans la suite des études détaillées.

A la question relative à la garantie du temps de parcours et aux itinéraires de substitution en mode dégradé, le Maître d'Ouvrage répond :

Extrait de la réponse du maître d'ouvrage à l'observation n°74 :

En mode dégradé (cas dans lequel les cars doivent quitter la BAU), c'est-à-dire en cas d'incident ou d'accident, il est évident que le temps de parcours ne pourra être garanti puisque les cars sortiront de la voie réservée et se retrouveront dans la circulation générale. ...

Les itinéraires de substitution pour la desserte des stations seront déterminés précisément dans le cadre de la suite des études, en concertation avec les autorités organisatrices des transports urbains et interurbains et le gestionnaire de trafic de l'Eurométropole de Strasbourg de manière à déterminer un parcours le plus efficace possible et le plus pratique possible pour les usagers.

Enfin, concernant les aménagements prévus sur la partie urbaine du projet, qui va de la reconfiguration de la bretelle de sortie « Porte blanche » jusqu'au terminus des Halles, ceux-ci font partie d'un programme d'aménagement différent, porté par l'Eurométropole de Strasbourg. Ce programme d'aménagement fera lui aussi l'objet d'une instruction permettant au public d'en prendre connaissance et de s'exprimer.

Enquête publique préalable

à la déclaration d'utilité publique des acquisitions et travaux nécessaires à la réalisation du projet d'aménagement multimodal de l'axe A351-RN4

et à la mise en compatibilité des documents d'urbanisme des communes d'Ittenheim, d'Oberschaeffolsheim, de Wolfisheim, d'Eckbolsheim et de Strasbourg

A la question relative à la gestion des entrées et des sorties des automobilistes sur l'A351, le Maître d'Ouvrage répond :

Réponse du maître d'ouvrage aux observations n°77 et 78 :

Concernant la gestion des entrées, celle-ci sera assurée par des feux placés au niveau des bretelles afin de donner la priorité aux transports en commun. Les usagers seront donc arrêtés quelques secondes (une quinzaine environ) pour laisser passer un car et pourront ensuite s'insérer en toute sécurité sur l'infrastructure.

Concernant la gestion des sorties, celle-ci sera assurée par entrecroisement classique composé :

- d'une première zone mutualisée pour permettre un premier rabattement des véhicules de la circulation générale vers la voie réservée,
- puis d'un biseau de sortie en déboîtement, comme une sortie classique autoroutière.

Même en hyperpointe, en prenant la fréquence maximale de conception de l'aménagement de 1 car toutes les deux minutes, l'insertion des automobilistes sur la voie réservée afin d'emprunter la sortie d'autoroute s'effectuera de manière beaucoup plus sécuritaire que lors d'un déboîtement classique sur une voie autoroutière (puisque la voie réservée sera « quasiment vide » par rapport à une voie autoroutière classique).

Par ailleurs, il est également nécessaire de préciser que dans le sens en provenance du centre-ville de Strasbourg, l'accès au CHU de Hautepierre reste inchangé puisque la voie réservée ne commence qu'après l'échangeur.

Avis du commissaire enquêteur :

Ces observations du public sont tout à fait pertinentes du fait de l'aspect novateur de l'aménagement. En effet, sur l'A351, les cars circuleront sur une voie réservée qui sera aménagée en lieu et place de l'actuelle BAU. Le choix de cet aménagement est issu de la concertation publique menée fin 2010.

Le commissaire enquêteur estime que la solution retenue est judicieuse parce qu'elle limite la consommation d'espace sans amputer d'espace de circulation aux automobilistes.

*Selon le Maître d'Ouvrage, la situation où il faudra désactiver la voie réservée pour qu'elle retrouve sa fonction de BAU « aura une occurrence très faible (moins de 3% du temps) et en tout état de cause, aura une durée relativement faible ». **Le commissaire enquêteur considère que la durée de désactivation de la BAU ne devrait pas impacter le temps de parcours des cars et sa fiabilité.** Cependant, en cas de situation dégradée nécessitant une sortie des cars de l'A351, **le commissaire enquêteur considère qu'il est urgent que le Maître d'Ouvrage en concertation avec l'Eurométropole de Strasbourg définisse des itinéraires de substitution.***

En outre, le commissaire enquêteur estime que cet aménagement a été particulièrement réfléchi par le Maître d'Ouvrage et qu'il ne devrait pas être source d'accidents si toutes les mesures mentionnées dans le dossier soumis à l'enquête publique sont prises et respectées.

Enquête publique préalable

à la déclaration d'utilité publique des acquisitions et travaux nécessaires à la réalisation du projet d'aménagement multimodal de l'axe A351-RN4

et à la mise en compatibilité des documents d'urbanisme des communes d'Ittenheim, d'Oberschaeffolsheim, de Wolfisheim, d'Eckbolsheim et de Strasbourg

3.5.11 Condition d'utilisation de la voie réservée aux cars

Cet item fait référence aux observations n°70, 71 et 73 du public au sujet des conditions d'utilisation de la voie réservée (habilitation des conducteurs, type de cars utilisés, adaptation de la vitesse de circulation des cars en cas de congestion sur l'axe A351-RN4).

Réponse du maître d'ouvrage à l'observation n°73 :

Le dossier d'enquête indique les éléments suivants concernant les vitesses sur la voie réservée (Pièce C – Notice explicative, point 4.2.3.) :

En cas de congestion sur les voies de circulation, la vitesse des cars devra être adaptée aux conditions de circulation. Des consignes seront données aux conducteurs pour adapter leur vitesse en fonction de la vitesse des usagers sur les voies de circulation afin de limiter le différentiel :

- le différentiel maximum de vitesse entre la voie réservée et les voies de circulation sera de 50 km/h ;
- ce différentiel sera abaissé à 20 km/h en cas de forte congestion et de vitesse faible des Usagers ;
- les conducteurs devront réduire leur vitesse à l'approche des stations d'arrêt et lors du franchissement des échangeurs.

Les limitations de vitesse sur la voie réservée ne seront pas indiquées sur des panneaux en bordure de chaussée afin de ne pas induire de confusion pour les usagers. Ainsi, ces consignes de limitation de vitesse seront données aux conducteurs lors de leur formation et ceux-ci devront être titulaires d'une habilitation pour circuler sur la voie réservée.

Ainsi, conformément à ce qui est indiqué dans le dossier d'enquête, ce sont bien les chauffeurs des cars sur la voie réservée qui prendront eux-mêmes la décision d'abaisser leur vitesse en fonction des conditions de circulation des usagers automobilistes qu'ils vont doubler par la droite. C'est au cours de leur formation que ces règles leur seront explicitées, et leur mise en application sera testée lors de leur habilitation.

Concernant l'attractivité du temps de parcours des transports en commun avec cette contrainte d'adaptation de vitesse, un rapide calcul peut permettre de l'illustrer : en prenant l'hypothèse d'un linéaire de 3 km sur l'axe A351-RN4 sur lequel les véhicules automobiles sont quasiment à l'arrêt (vitesse moyenne des automobilistes de 10 km/h) – ce qui est une hypothèse plutôt défavorable car cela signifierait une très forte congestion allant de l'échangeur de Wolfisheim à l'échangeur du CHU – la différence de temps de parcours des cars circulant à 30 km/h sur ce linéaire par rapport à une situation en heure creuse où les cars circuleraient à 70 km/h est de 3 minutes et 30 secondes. Ce différentiel de temps de parcours ne paraît pas remettre en cause l'attractivité du transport en commun, tout en sachant que les fiches horaires seront établies suite à la mise en service de l'aménagement pourront évidemment tenir compte de ce différentiel en hyperpointe.

Enfin, il est nécessaire de signaler que le temps de parcours garanti de 12 minutes entre Ittenheim et le centre de Strasbourg (hors temps d'arrêt des cars en station) qui est l'un des objectifs affichés de ce projet, tient bien compte des situations de congestion. Ainsi, le temps de parcours en heure creuse est bien plus attractif.

Enquête publique préalable

à la déclaration d'utilité publique des acquisitions et travaux nécessaires à la réalisation du projet d'aménagement multimodal de l'axe A351-RN4

et à la mise en compatibilité des documents d'urbanisme des communes d'Ittenheim, d'Oberschaeffolsheim, de Wolfisheim, d'Eckbolsheim et de Strasbourg

Réponse du maître d'ouvrage à l'observation n°70 :

Le dossier présenté à l'enquête met en évidence la nécessité d'une formation/habilitation des chauffeurs de cars qui emprunteront la voie réservée pour des raisons de sécurité. Pour la mise en place de cette formation et de cette habilitation, il est proposé que l'autorité organisatrice des transports interurbains (le Département) rédige un cahier des charges de cette formation sur la base des recommandations qui seront fournies par le maître d'ouvrage du projet (par exemple volet de formation spécifique sur la procédure de fermeture de la voie réservée en cas d'incident, ou volet spécifique sur le dépassement des usagers automobilistes par la droite sur la voie réservée en cas de congestion...). Le délégataire de service public qui exploitera les lignes aura alors à sa charge de recruter un prestataire (ou d'assurer lui-même) pour assurer la formation des chauffeurs de cars sur la base du cahier des charges. Concernant l'obtention de l'habilitation, celle-ci nécessitera la réussite d'un test en conditions réelles (du type conduite d'un car sur la voie réservée, mais sans passagers). Toutes ces modalités de mise en place de la formation et de l'habilitation des conducteurs seront affinées et détaillées dans la suite des études. Il est à noter qu'il existe déjà à l'heure actuelle une procédure de formation et d'habilitation des conducteurs de la CTBR pour utiliser les aménagements pour les transports en commun qui ont été réalisés sur la RD1004 par le Département.

Concernant les véhicules qui seront autorisés à emprunter la voie réservée, le dossier d'enquête précise bien au point 4.2.1. de la Pièce C – Notice explicative que la voie réservée sera limitée aux seuls cars du Réseau 67 (cars du Conseil Départemental du Bas-Rhin, actuellement exploités par la CTBR – Compagnie de transport du Bas-Rhin dans le cadre d'une délégation de service public). Les lignes de la CTBR qui seront amenées à utiliser la voie réservée sont les suivantes :

- ligne 230 (Wasselonne – Strasbourg) sur tout l'axe RN4-A351,
- ligne 205 (Willgottheim – Strasbourg) sur tout l'axe RN4-A351,
- ligne 209 (Duppigheim -Strasbourg) sur l'A351 seulement,
- ligne 240 (Scharrachbergheim – Strasbourg) sur l'A351seulement,
- ligne 220 (Kienheim / Truchtersheim – Strasbourg) sur l'A351 seulement.

Le dossier indique par ailleurs que les véhicules de transport en commun autorisés seront de classe II ou III (c'est-à-dire que les bus urbains ne pourront pas y circuler). Pour la complète information du public, le détail des classes de véhicules de transport de voyageurs est également rappelé dans le dossier :

- Véhicules de transport en commun de Classe I : autobus urbains, véhicules qui ont des sièges et des places destinées à des voyageurs debout ;
- Véhicules de transport en commun de Classe II : autobus ou autocars interurbains, véhicules qui sont éventuellement agencés pour des voyageurs debout mais seulement dans l'allée ;
- Véhicules de transport en commun de Classe III : autocars de tourisme ou longue distance, véhicules qui ne sont pas agencés pour le transport de voyageurs debout.

Enquête publique préalable

à la déclaration d'utilité publique des acquisitions et travaux nécessaires à la réalisation du projet d'aménagement multimodal de l'axe A351-RN4

et à la mise en compatibilité des documents d'urbanisme des communes d'Ittenheim, d'Oberschaeffolsheim, de Wolfisheim, d'Eckbolsheim et de Strasbourg

Ainsi, ces classes de véhicules autorisés à circuler sur l'aménagement sont indiqués dans l'objectif de rendre l'Autorité organisatrice des transports vigilante sur le type de matériel qu'il sera nécessaire de mettre en place sur l'aménagement.

Avis du commissaire enquêteur :

Ces observations sont tout à fait légitimes de la part des utilisateurs du TSPO.

Le commissaire enquêteur estime en effet que, pour des raisons de sécurité, il est nécessaire d'adapter la vitesse de circulation des cars à celle des autres usagers d'autant plus que celle-ci n'est pas de nature à remettre en cause l'attractivité du transport en commun et que la formation et l'habilitation des conducteurs qui utiliseront la voie réservée sont importantes.

3.5.12 Carrefour RN4/RD228

Cet item fait référence aux observations n°83 et 84 du public au sujet de la réalisation d'un aménagement au niveau du carrefour RN4/RD228.

Réponse du maître d'ouvrage à l'observation n°83 :

L'intersection de la RD228 avec la RN4 est bien traitée dans le cadre du présent dossier puisqu'il est prévu l'aménagement d'un carrefour dénivelé (passage inférieur) ; l'ensemble des échanges sera rétabli de manière sécurisée dans le cadre de ce nouvel aménagement (voir la figure ci-dessous).



Figure 7: Photomontage représentant une solution d'aménagement possible du carrefour dénivelé entre RN4 et RD228

Enquête publique préalable

à la déclaration d'utilité publique des acquisitions et travaux nécessaires à la réalisation du projet d'aménagement multimodal de l'axe A351-RN4

et à la mise en compatibilité des documents d'urbanisme des communes d'Ittenheim, d'Oberschaeffolsheim, de Wolfisheim, d'Eckbolsheim et de Strasbourg

Réponse du maître d'ouvrage à l'observation n°84 :

Les travaux d'aménagement de l'échangeur dénivelé entre la RN4 et la RD228 seront réalisés en même temps que les travaux d'aménagement de la voie réservée sur la RN4 de manière à limiter dans le temps les perturbations de circulation liées au chantier sur cet axe.

Avis du commissaire enquêteur :

Le commissaire enquêteur indique que ce sujet est traité dans le dossier soumis à l'enquête publique (§ 4.3.1 de la pièce C) puisqu'il a été observé que ce carrefour était très accidentogène.

Le commissaire enquêteur considère que l'aménagement du carrefour RN4/RD228 en un échangeur dénivelé (passage inférieur) permettant de sécuriser les flux de véhicules constitue un point fort du projet d'aménagement multimodal de l'axe A351-RN4.

3.5.13 Rétablissements et chemins d'exploitation agricoles

Cet item fait référence aux observations n°85, 86, 87, 88, 89, 90 et 91 du public au sujet des rétablissements et des chemins d'exploitation agricoles.

Réponse du maître d'ouvrage à l'observation n°85 :

Dans le cadre du projet d'aménagement multimodal, les exploitants agricoles auront la possibilité de traverser la RN4 en 3 points, régulièrement répartis sur les 4,7 km de la RN4 :

- juste après la sortie d'Ittenheim en direction de Strasbourg : cette possibilité de franchissement s'effectue à niveau, par exemple grâce à un giratoire. La localisation précise ainsi que le type d'aménagement seront précisés dans le cadre de la procédure d'aménagement foncier menée dans le cadre du projet de GCO ;
- au niveau de l'échangeur dénivelé RN4/RD228 : les convois agricoles pourront s'insérer facilement dans le flux de circulation grâce aux giratoires connectant les chemins d'exploitation agricole (ce passage est situé à environ 2,5 km de la sortie d'Ittenheim) ;
- au niveau du passage inférieur du Liesbuhl, sur la commune de Wolfisheim (le passage existe déjà ; il est conservé dans le cadre du projet). Ce passage est situé à environ 1,5 km du passage précédent).

Ainsi, le projet prévoit bien une traversée nord-sud sur le ban communal d'Ittenheim, même si celle-ci est prévue grâce à un aménagement à niveau, par exemple grâce à un giratoire. Dans tous les cas, celle-ci permettra une traversée sécurisée pour les exploitants agricoles.

L'idée de réaliser une traversée dénivelée pour les agriculteurs en sortie d'Ittenheim n'a pas été retenue du fait de son coût relativement important, et de la proximité de la traversée dénivelée au niveau du carrefour RN4/RD228.

Enquête publique préalable

à la déclaration d'utilité publique des acquisitions et travaux nécessaires à la réalisation du projet d'aménagement multimodal de l'axe A351-RN4

et à la mise en compatibilité des documents d'urbanisme des communes d'Ittenheim, d'Oberschaeffolsheim, de Wolfisheim, d'Eckbolsheim et de Strasbourg

Extrait de la réponse du maître d'ouvrage aux observations n°86 et n°88 :

.... Les linéaires à parcourir par les engins agricoles seront ainsi relativement faibles pour accéder aux traversées, étant entendu que d'une part les voies pour accéder à ces traversées seront dédiées aux engins agricoles, et que d'autre part ces traversées seront toutes sécurisées, ce qui apportera un réel gain par rapport à la situation actuelle. En effet, à l'heure actuelle, il est certain que les traversées possibles sont très nombreuses, mais elles sont également très dangereuses et nécessitent un temps d'attente qui peut être très long en heure de pointe. La situation sera donc améliorée par la mise en œuvre du présent projet.

Par ailleurs, il est à noter que dans le cadre de la réalisation du projet de GCO, un aménagement foncier devra être réalisé sur la commune d'Ittenheim. Il permettra d'optimiser l'attribution des parcelles agricoles aux différents exploitants de manière à limiter les besoins de traversée de la RN4.

Quant à la possibilité d'aménager une piste cyclable sur les chemins agricoles, le Maître d'Ouvrage répond :

Réponse du maître d'ouvrage à l'observation n°90 :

Le maître d'ouvrage prend bonne note de cette remarque et propose d'adapter le projet proposé dans le dossier d'enquête en mettant en place un revêtement adapté sur les chemins agricoles prévus de part et d'autre de la RN4 pour que ces chemins puissent être également empruntés par les cyclistes dans le cadre de liaisons cyclistes intercommunales. Un conventionnement spécifique sera à mettre en place pour la gestion et l'entretien futurs de ces chemins mixtes (agricoles et cyclables). Cette pratique de chemin mixtes a déjà été mise en place sur d'autres sections du projet de TSPO du Département et le retour d'expérience paraissent donner satisfaction : aucun conflit d'usage n'a été rapporté depuis la mise en service.

A l'observation qui mentionne un déséquilibre entre le nombre de passages pour les engins agricoles et les aménagements prévus pour la faune, le Maître d'Ouvrage répond :

Réponse du maître d'ouvrage à l'observation n°87 :

Une telle comparaison entre le nombre de passages pour la faune et le nombre de passages pour les agriculteurs n'est pas opportune pour deux raisons :

– d'abord, le coût de forage d'un passage pour la petite faune de dimensions 1 m x 0,70 m est d'environ 50 000 €, ce qui n'a rien de comparable avec le coût d'un passage inférieur pour les engins agricoles d'un gabarit minimum de 4,5 m x 6 m, évalué dans le cas de la topographie de la RN4 à environ 1,5 million d'euros (soit environ 30 fois plus cher...) ;

– ensuite, la fréquence de disposition des passages pour la petite faune dépend de la distance que les espèces peuvent parcourir à partir de leur terrier pour se rendre dans une autre zone pour se nourrir ou se reproduire. Dans le cas des espèces de petite faune qui sont ciblées dans le présent dossier, et en particulier dans le cas du Grand Hamster, les experts naturalistes préconisent l'implantation de passages tous les 300 mètres environ. Cela n'a rien de comparable avec la distance « acceptable » qu'un exploitant agricole peut réaliser avec ses

Enquête publique préalable

à la déclaration d'utilité publique des acquisitions et travaux nécessaires à la réalisation du projet d'aménagement multimodal de l'axe A351-RN4

et à la mise en compatibilité des documents d'urbanisme des communes d'Ittenheim, d'Oberschaeffolsheim, de Wolfisheim, d'Eckbolsheim et de Strasbourg

engins motorisés pour accéder à une traversée sécurisée de la RN4 (à titre de comparaison, il ne faut que 2 minutes pour un engin agricole circulant à 30 km/h pour parcourir 1 km...).

Avis du commissaire enquêteur :

En raison de la situation de la RN4 en milieu rural, ces observations sont tout à fait pertinentes. L'absence de chemin agricole et de traversée de la RN4 aurait évidemment un impact sur les activités agricoles.

*Le Maître d'Ouvrage a prévu 3 aménagements, régulièrement répartis sur les 4,7 km de voirie, permettant aux exploitants agricoles de traverser la RN4. **Le commissaire enquêteur estime que le nombre des traversées, qui a déjà fait l'objet de discussions avec la Chambre d'Agriculture du Bas-Rhin lors de la concertation interservices, est suffisant.** En outre, la procédure d'aménagements fonciers qui sera réalisée sur la commune d'Ittenheim dans le cadre de la réalisation du projet de GCO permettra d'optimiser l'attribution des parcelles agricoles aux différents exploitants de manière à limiter les besoins de traversée de la RN4.*

*Ces traversées permettront aux exploitants agricoles de rejoindre des chemins d'exploitation répartis de part et d'autre de l'axe et de circuler librement. **Le commissaire enquêteur estime que la séparation des flux d'automobilistes et des engins agricoles contribuera à améliorer les conditions de trafic ainsi que la sécurité de chaque utilisateur.***

Le commissaire enquêteur se réjouit également de la proposition du Maître d'Ouvrage de mettre en place un revêtement adapté sur les chemins agricoles afin que les cyclistes puissent les utiliser dans le cadre de liaisons cyclistes intercommunales. Comme mentionné par le Maître d'Ouvrage, un conventionnement sera à mettre en place pour la gestion et l'entretien futurs de ces chemins.

3.5.14 Stations d'arrêt

Cet item fait référence aux observations n°92, 94 et 95 du public au sujet des stations d'arrêt prévues le long de l'axe A351-RN4 permettant d'accéder aux cars. Les observations et réponses spécifiques à la station VLIO sont traitées dans le paragraphe suivant.

Réponse du maître d'ouvrage à l'observation n°92 :

Le projet objet du présent dossier ne porte que sur la réalisation des voies réservées aux transports en commun, y compris leurs accès aux stations d'arrêt, ainsi que l'aménagement des quais de ces stations. Le projet d'aménagement relatif au service « voyageurs » (local d'attente, moyens d'accès, équipements des quais...) est piloté par l'Autorité Organisatrice des Transports, à savoir le Conseil Départemental du Bas-Rhin. Ce projet complémentaire fera l'objet d'une instruction pilotée par le Département. À titre d'information, les éléments programmatiques relatifs à l'aménagement des stations d'arrêt figurent en annexe 3.

Enquête publique préalable

à la déclaration d'utilité publique des acquisitions et travaux nécessaires à la réalisation du projet d'aménagement multimodal de l'axe A351-RN4

et à la mise en compatibilité des documents d'urbanisme des communes d'Ittenheim, d'Oberschaeffolsheim, de Wolfisheim, d'Eckbolsheim et de Strasbourg

Réponse du maître d'ouvrage à l'observation n°95 :

Le choix d'aménager les stations d'arrêt en bordure d'autoroute, sans faire sortir des transports en commun pour desservir les arrêts « en surface » a été effectué afin d'optimiser le temps de trajet. Par ailleurs, ce choix a également pour conséquence de ne pas impacter le trafic urbain.

Des exemples d'aménagement de stations d'arrêt en bordure d'autoroute existent déjà (par exemple à Bris sous Forges sur l'A10 depuis 2008), et les retours d'expérience sont plutôt positifs : les quais sont sécurisés et un système de vidéo-surveillance permet de sécuriser ces espaces.

Par ailleurs, le principe de station dénivelée avec ascenseur existe depuis 2003 dans l'Eurométropole de Strasbourg à la station Krimeri/Stade de la Meinau (entre le TRAM et le TER). Le coût d'exploitation (ascenseur – portes automatiques) reste modique (environ 10 000 € par an) par rapport à l'avantage en terme de gain de temps.

Extrait de la réponse du maître d'ouvrage à l'observation n°94 :

.... Il est ainsi prévu dans ces éléments que des bornes billettiques spécifiques seront installées soit au niveau urbain, soit sur les quais. Ces bornes seront effectivement connectées au système billettique du Réseau 67. Par ailleurs, il est à noter que la vente des titres de transport interurbains est déjà possible aux bornes billettiques du tram, et donc à la station Eluard existante.

Avis du commissaire enquêteur :

Ces observations sont tout à fait légitimes de la part des utilisateurs du TSPO.

Le commissaire enquêteur prend acte de la réponse du Maître d'Ouvrage qui mentionne que le présent dossier ne porte que sur la réalisation des voies réservées aux transports en commun, y compris leurs accès aux stations d'arrêt, ainsi que l'aménagement des quais de ces stations et exclue le projet d'aménagement relatif au service « voyageurs » (local d'attente, moyens d'accès, équipements des quais...) qui est piloté par l'Autorité Organisatrice des Transports.

Le commissaire enquêteur demande au Maître d'Ouvrage de communiquer les observations du public relatives à l'aménagement des stations d'arrêt (bornes billettiques, ascenseur...) aux Autorités Organisatrices des Transports.

Cet item fait spécifiquement référence aux observations n°98, 99, 100, 102, 103, 104 et 106 du public au sujet de la station dite « VLIO » qui sera aménagée à l'intersection avec la VLIO et le BHNS de rocade.

Réponse du maître d'ouvrage à l'observation n°102 :

Le projet de VLIO (partie sud) a été déclaré d'Utilité Publique par arrêté préfectoral du 16 octobre 2015 ; ainsi, rien ne permet de penser que ce projet ne sera pas réalisé. Le projet apparaît en outre dans l'ensemble des documents de planification de l'Eurométropole. Dans le

Enquête publique préalable

à la déclaration d'utilité publique des acquisitions et travaux nécessaires à la réalisation du projet d'aménagement multimodal de l'axe A351-RN4

et à la mise en compatibilité des documents d'urbanisme des communes d'Ittenheim, d'Oberschaeffolsheim, de Wolfisheim, d'Eckbolsheim et de Strasbourg

présent projet, c'est donc bien cette hypothèse de réalisation qui a été légitimement retenue et il n'y a pour l'instant pas lieu d'étudier des options d'aménagement en cas de non réalisation de la VLIO.

Extrait de la réponse du maître d'ouvrage à l'observation n°99 :

..... Enfin, à plus long terme, l'implantation du tramway devant desservir le quartier de Koenigshoffen ne devrait pas avoir de conséquence directe sur l'implantation de la station d'arrêt VLIO ni sur le fonctionnement des voies réservées. Néanmoins, l'arrivée du tramway dans le secteur nécessitera que les autorités organisatrices des transports étudient bien les liaisons et les interconnexions entre ces différents transports en commun pour optimiser leur fonctionnement.

On peut en outre reprendre les documents de planification urbains élaborés par l'Eurométropole à l'horizon 2025 (voir schéma ci-dessous) pour visualiser la situation à long terme avec la réalisation d'une station d'arrêt avec parking relais au niveau du futur échangeur VLIO. Ce parking relais prévu par l'Eurométropole de Strasbourg permettra un rabattement vers plusieurs transports en commun structurants (TSPO, Transport en commune de rocade, TRAM).

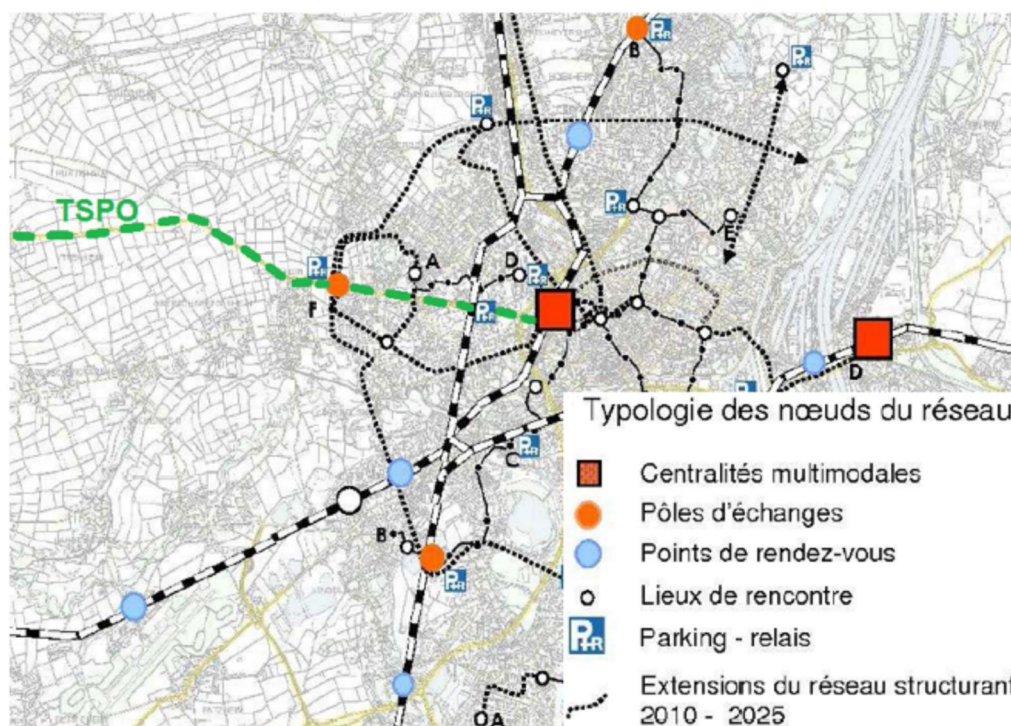


Figure 8: SDTC 2025 - Typologie des nœuds du réseau de transport collectif de l'Eurométropole

Extrait de la réponse du maître d'ouvrage à l'observation n°100 :

.... Ce pôle multimodal sera ainsi situé à proximité directe de la commune de Wolfisheim et très facilement accessible depuis la commune.

Par ailleurs, en attendant la mise en service de cette station, la commune de Wolfisheim continuera à être desservie par deux lignes du Réseau 67 (lignes 209 et 2040) qui rejoignent directement le centre de Strasbourg via l'A351.

Enquête publique préalable

à la déclaration d'utilité publique des acquisitions et travaux nécessaires à la réalisation du projet d'aménagement multimodal de l'axe A351-RN4

et à la mise en compatibilité des documents d'urbanisme des communes d'Ittenheim, d'Oberschaeffolsheim, de Wolfisheim, d'Eckbolsheim et de Strasbourg

Réponse du maître d'ouvrage à l'observation n°106 :

L'aménagement de détail de toute cette zone prendra en compte la fonctionnalité pour l'ensemble des usagers (cyclistes, automobilistes, et transports en commun). Ainsi, le positionnement fin des stations et du parking relais associé sera calé de manière à garantir la fonctionnalité et la sécurité de déplacement des l'ensemble des usagers.

Extrait de la réponse du maître d'ouvrage à l'observation n°103 :

... Dans le cas où la réalisation des deux projets (TSPO et VLIO) ne serait pas concomitante, la réalisation d'une passerelle au-dessus de l'A351 comme proposé dans cette observation serait un aménagement d'un coût très important, et qui devrait être détruit lors de la réalisation de la VLIO. Il est peu probable que le financement d'un tel aménagement puissent être supporté la collectivité. D'autant que la réalisation anticipée d'un tel arrêt, sans la présence d'un transport en commun de rocade sur la VLIO et sans la réalisation d'un parking relais à proximité n'est pas fonctionnel et n'a que peu de chance de fonctionner.

Avis du commissaire enquêteur :

Concernant la station VLIO, le commissaire enquêteur estime légitime qu'elle ait été intégrée au dossier soumis à l'enquête publique puisque l'interconnexion avec les autres réseaux de transport en commun constitue un point fort de la réussite du projet.

Le commissaire enquêteur estime donc, que pour augmenter la fréquentation du TSPO (rabattement depuis les communes très peuplées de Wolfisheim, Eckbolsheim, Oberhausbergen, Ittenheim...), il est impératif que cette station identifiée comme un pôle d'échanges soit réalisée dans les meilleurs délais, en conformité avec les documents de planification urbains élaborés par l'Eurométropole à l'horizon 2025.

En complément, le commissaire enquêteur demande au Maître d'Ouvrage de communiquer les observations du public relatives à la fonctionnalité de la station VLIO et du parking relais associé aux Autorités Organisatrices des Transports.

3.5.15 Parkings

Cet item fait référence aux observations n°54, 55, 56 et 105 du public au sujet des parkings à proximité de l'axe multimodal A351-RN4.

Quant à la demande de réalisation d'un parking relais à Ittenheim ou à proximité, le Maître d'Ouvrage répond :

Enquête publique préalable

à la déclaration d'utilité publique des acquisitions et travaux nécessaires à la réalisation du projet d'aménagement multimodal de l'axe A351-RN4

et à la mise en compatibilité des documents d'urbanisme des communes d'Ittenheim, d'Oberschaeffolsheim, de Wolfisheim, d'Eckbolsheim et de Strasbourg

Extrait de la réponse du maître d'ouvrage à l'observation n°54 :

Dans les documents de planification urbains élaborés par l'Eurométropole, une station d'arrêt avec parking relais est prévue en entrée d'agglomération strasbourgeoise, au niveau du futur échangeur VLIO...

Ce parking relais prévu par l'Eurométropole de Strasbourg au niveau de Wolfisheim permettra un rabattement vers plusieurs transports en commun structurants (TSPO, Transport en commune de rocade, TRAM) et sera facilement accessible depuis Ittenheim et les communes de l'Ouest Strasbourgeois.

Extrait de la réponse du maître d'ouvrage à l'observation n°55 :

.... L'Eurométropole pourra également analyser si la fonction « parking de covoiturage » peut être ajoutée pour cet aménagement.

Réponse du maître d'ouvrage à l'observation n°105 :

Le parking relais prévu par l'Eurométropole de Strasbourg au niveau de la station VLIO devrait effectivement offrir du stationnement pour les cycles, en cohérence avec les autres aménagements de ce type portés par l'Eurométropole. L'accessibilité de ce site pour les usagers cyclistes sera également à prévoir.

Quant à la mention de l'absence de parking à vélos à Ittenheim, le Maître d'Ouvrage répond :

Réponse du maître d'ouvrage à l'observation n°56 :

Cette demande (parking à vélos à Ittenheim) pourra être répercutée au niveau de la commune d'Ittenheim qui a la compétence pour décider de l'implantation de stationnements cyclistes sur son ban communal. Il est à noter qu'un abri vélo existe depuis mi-2015 à proximité de l'arrêt d'Ittenheim, au droit du cimetière.

Ces observations sont tout à fait légitimes de la part des utilisateurs du TSPO.

Le commissaire enquêteur estime toutefois, que du fait de la proximité du parking relais prévu à moyen terme au niveau de la station VLIO, un parking voitures à Ittenheim ne présenterait que peu d'intérêt.

Le commissaire enquêteur demande au Maître d'Ouvrage de communiquer les observations du public relatives à l'aménagement des parkings (covoiturage, stationnement des cycles...) à l'Eurométropole de Strasbourg et à la commune d'Ittenheim.

3.5.16 Terminus du TSPO à Strasbourg

Cet item fait référence aux observations n°64, 65, 66 et 67 du public au sujet du terminus du TSPO à Strasbourg.

Enquête publique préalable

à la déclaration d'utilité publique des acquisitions et travaux nécessaires à la réalisation du projet d'aménagement multimodal de l'axe A351-RN4

et à la mise en compatibilité des documents d'urbanisme des communes d'Ittenheim, d'Oberschaeffolsheim, de Wolfisheim, d'Eckbolsheim et de Strasbourg

Réponse du maître d'ouvrage aux observations n°64, 65, 66 et 67 :

Le projet de nouvelle gare routière est piloté par l'autorité organisatrice des transports interurbains (le Département), en étroite concertation avec l'Eurométropole de Strasbourg. Cette observation leur sera donc transmise. Néanmoins, ce n'est pas l'objet du présent projet.

Avis du commissaire enquêteur sur l'observation :

A la lecture du dossier, le commissaire enquêteur avait, comme le public, observé que l'aménagement de la section urbaine était présenté très succinctement dans la notice explicative (pièce C, § 1.2.3). Il avait donc demandé à rencontrer le porteur du projet de cette section, l'Eurométropole de Strasbourg, pour se faire expliquer les grandes lignes de ce programme d'aménagements, l'entrée des cars dans Strasbourg ainsi que le terminus. Les données fournies sont synthétisées dans le § 2.1.2.3.3. Ces observations sont tout à fait légitimes de la part des utilisateurs du TSPO.

*Le Maître d'Ouvrage n'est pas en mesure de répondre positivement aux interrogations du public puisqu'il ne pilote pas ce projet. **Le commissaire enquêteur demande donc au Maître d'Ouvrage de communiquer les observations du public relatives au terminus du TSPO à Strasbourg et aux souhaits des associations d'être associées à la réflexion du projet de nouvelle gare routière à l'Autorité Organisatrice des Transports et à l'Eurométropole de Strasbourg.***

3.5.17 Adaptation des cars à l'augmentation de la fréquence et de la capacité et offre de transport en commun

Cet item fait référence aux observations n°18, 25, 46, 48, 49, 50 et 51 du public au sujet de l'adaptation des cars à l'augmentation « escomptée » de la fréquence et de la capacité.

Extrait de la réponse du maître d'ouvrage à l'observation n°25 :

Concernant la fréquence de passage des cars, il est nécessaire de rappeler les éléments du point 4.2.2. de la Pièce C – Notice explicative du présent dossier. En particulier, la fréquence maximale pour laquelle l'aménagement est conçu est de un car toutes les deux minutes. L'Autorité Organisatrice des Transports – AOT (le Conseil Départemental du Bas-Rhin) devra adapter son offre de transport en commun à cette fréquence maximale. Cette donnée devra apparaître dans le contrat de délégation de service publique conclu entre l'AOT et le prestataire retenu (actuellement la CTBR). Pour les cinq lignes identifiées (230, 205, 209, 240 et 220) qui seront amenées à emprunter la voie réservée, le besoin à l'horizon de la mise en service de l'aménagement est évalué à un car toutes les 4 minutes, ce qui laissera donc une réserve de capacité.....

Extrait de la réponse du maître d'ouvrage à l'observation n°18 :

.... Le présent dossier d'enquête porte sur l'aménagement multimodal de l'axe A351-RN4 ; il ne porte pas sur l'offre de transport en commun, ni sur le matériel roulant qui sont des

Enquête publique préalable

à la déclaration d'utilité publique des acquisitions et travaux nécessaires à la réalisation du projet d'aménagement multimodal de l'axe A351-RN4

et à la mise en compatibilité des documents d'urbanisme des communes d'Ittenheim, d'Oberschaeffolsheim, de Wolfisheim, d'Eckbolsheim et de Strasbourg

questions relevant de l'Autorité Organisatrice des Transports (le Conseil Départemental du Bas-Rhin).

Les études d'opportunité pour le développement d'un transport en commun à haut niveau de service de Wasselonne à Strasbourg, ont été conduites par le Département et confiées au groupement de bureau d'étude INGEROP/REMOUE/DYNALOGIC en 2008. Cette étude décrit les prévisions d'exploitation du TSPO en fonction du trafic attendu. Sur la ligne TSPO Wasselonne – Strasbourg, la fréquence de desserte estimée pour répondre à la demande est la suivante :

- un service assuré en Jour Ordinaire de Base (JOB) entre 6h et 22h,
- une fréquence de 10 minutes par sens en période de pointe du matin (entre 6h et 9h) et en période de pointe du soir (entre 16h30 et 19h30), en Jour Ordinaire de Base (JOB) ;
- une fréquence à la demi-heure durant le reste de la journée en Jour Ordinaire de Base (JOB).

Les voies dédiées au projet TSPO entre Ittenheim et Strasbourg pourront profiter aux lignes 205, 209, 220 et 240 en pénétrante de Strasbourg. La section commune à ces lignes offrira une fréquence importante sur les tronçons communs de la RN4 et surtout de l'A351.

Un matériel roulant de 75 places et une fréquence de 10 minutes en heure de pointe permettent d'offrir le nombre de places estimées selon l'hypothèse basse de développement du secteur. Une recherche sur un matériel roulant plus capacitaire devra être menée pour répondre à la demande dans le cas de l'hypothèse haute de développement ; une fréquence plus importante pouvant également répondre à la demande de trafic.

	Hypothèse basse de développement de la population (+500 actifs)	Hypothèse haute de développement de la population (+1 900 actifs)
Nombre de voyageurs attendus	360	425
Réserve de capacité	20%	20%
Nombre de places offertes	450	510
Fréquence nécessaire avec un bus de 75 places	10 mn	8 mn
Fréquence nécessaire avec un bus de 100 places	13 mn	11 mn

Tableau 7 : Evaluation du trafic de voyageurs

Les lignes actuelles qui préfigurent le TSPO, (lignes 230 – 240 – 205 – 230 – 220), sont exploitées avec des cars d'une capacité maximum de 67 places assises et 15 places debout utilisables en fin de ligne dans le périmètre de transport urbain (PTU de la métropole Strasbourgeoise). Ainsi la capacité totale des véhicules actuels est de 82 places.

Ces cars ont une longueur de 15 mètres, maximum autorisé par la réglementation pour un véhicule non articulé. Ils disposent d'un plancher haut sur toute la longueur du car. Une palette élévatrice équipe les cars pour la prise en charge des personnes en fauteuil roulant.

Le parc de véhicule est à motorisation Diesel, en l'absence d'alternative proposée par les constructeurs pour les véhicules de classe II. Toutefois, dans le cadre de son Agenda 21, le

Enquête publique préalable

à la déclaration d'utilité publique des acquisitions et travaux nécessaires à la réalisation du projet d'aménagement multimodal de l'axe A351-RN4

et à la mise en compatibilité des documents d'urbanisme des communes d'Ittenheim, d'Oberschaeffolsheim, de Wolfisheim, d'Eckbolsheim et de Strasbourg

Conseil Départemental qui a acheté ces véhicules a systématiquement souhaité anticiper les normes et disposer des motorisations les plus respectueuses de l'environnement (Euro 5 EEV pour les véhicules achetés entre 2009 et 2011, Euro 6 pour ceux achetés dès 2013).

Ces véhicules ont une période d'amortissement de 7 à 10 ans. L'évolution des véhicules pour le TSPO pourra se faire progressivement au fur et à mesure des besoins :

- **Evolution de l'accessibilité** : Pour améliorer l'accessibilité des PMR (personnes à mobilité réduite) et plus particulièrement la prise en charge des personnes en fauteuil roulant, il est souhaité d'évoluer vers des cars à plancher bas, sur tout ou partie du véhicule. Le plancher bas sur toute la longueur du véhicule a l'inconvénient de réduire la capacité de places assises pour tenir compte de l'encombrement des passages de roues. Le principe de plancher bas partiel sur l'avant par exemple (principe « lowentry » mis en œuvre actuellement par les constructeurs), facilite l'accès au véhicule (le plancher est au niveau du quai) et aux places situées à l'avant du véhicule. L'espace pour la prise en charge des personnes en fauteuil roulant se situe dans cette partie du véhicule. Sur l'arrière du véhicule (de l'ordre de 1/2 de sa longueur), le plancher est surélevé de l'équivalent de 2 marches environ, pour s'affranchir des contraintes des passages de roue et gagner en capacité de sièges.
- **Evolution du besoin de capacité** : La fréquentation déjà constatée actuellement amène à envisager des véhicules de classe II plus capacitaires que ceux actuels, permettant une capacité de l'ordre de 100 places, au lieu de 75 places actuellement. Toutefois, à part le car à étage de 14 mètres, offrant 83 places assises et 2 places debout (85 places au total), l'offre industrielle de série actuelle ne dispose pas de véhicules de classe II plus capacitaire répondant à la réglementation française. Or, ces véhicules à étage posent des contraintes particulières d'exploitation, en particulier le temps de montée/descente des voyageurs. Aussi, pour répondre à l'augmentation de capacité à terme, il pourrait être fait appel à des véhicules adaptés, de types autocars + remorques (ensembles articulés jusqu'à 18,75 mètres de long selon la réglementation actuelle), selon l'évolution de la réglementation française actuelle.
- **Evolution de la motorisation** : À mesure du renouvellement des véhicules, la motorisation des véhicules Diesel utilisés sur le Réseau 67 est choisie pour satisfaire aux normes de rejet dans l'atmosphère les plus exigeantes (motorisation Euro 5 EEV entre 2009 et 2011, puis Euro 6 dès 2013 pour l'achat de tout nouveau véhicule). Pour l'exploitation du TSPO, le choix à minima sur les véhicules sera le recours à la motorisation Diesel Euro 6. Ce choix n'exclut pas à terme le recours à des énergies alternatives, voire hybrides, issues des recherches et développement en cours par les industriels de véhicules poids lourds. Sur ce point, la spécificité du transport interurbain (longueur importantes des lignes, distances entre stations de plusieurs kilomètres et vitesses pratiquées jusqu'à 90/100 km/h) ne permet pas d'envisager en l'état le recours à la motorisation électrique des bus urbains (rechargement par biberonnage ou par induction).

Extrait de la réponse du maître d'ouvrage aux observations n°49 et n°50 :

... le Département a bien pour objectif de mettre en place l'offre de transport en commun adaptée à l'évolution de la fréquentation, et notamment par l'évolution du matériel roulant

Enquête publique préalable

à la déclaration d'utilité publique des acquisitions et travaux nécessaires à la réalisation du projet d'aménagement multimodal de l'axe A351-RN4

et à la mise en compatibilité des documents d'urbanisme des communes d'Ittenheim, d'Oberschaeffolsheim, de Wolfisheim, d'Eckbolsheim et de Strasbourg

pour que celui-ci soit plus capacitaire. Les coûts de cette évolution seront pris en charge par l'Autorité Organisatrice des Transports.

Cet item fait également référence aux observations n°52, 53 et 57 du public au sujet de l'offre de transport en commun du TSPO.

Quant aux horaires de circulation des cars, le Maître d'Ouvrage répond :

Extrait de la réponse du maître d'ouvrage à l'observation n°52 :

... il est nécessaire de rappeler que le présent dossier d'enquête porte sur l'aménagement multimodal de l'axe A351-RN4 ; il ne porte pas sur l'offre de transport en commun qui relève de l'Autorité Organisatrice des Transports qui est le Conseil Départemental du Bas-Rhin. Néanmoins, le maître d'ouvrage du présent projet transmettra cette demande de plage horaire élargie en soirée au Département.

Quant à l'acceptation des bicyclettes dans les cars, le Maître d'Ouvrage répond :

Extrait de la réponse du maître d'ouvrage à l'observation n°53 :

... Néanmoins, le maître d'ouvrage du présent projet transmettra cette demande d'acceptation des cycles dans les cars au Département.

Quant à la mention sur l'absence de solution compensatoire à la suppression de la desserte « Mairie d'Oberhausbergen » par la ligne 220, le Maître d'Ouvrage répond :

Réponse du maître d'ouvrage à l'observation n°57 :

C'est l'Autorité Organisatrice des Transports interurbains (à savoir le Conseil Départemental du Bas-Rhin) qui a la compétence pour réorganiser les lignes de cars à la suite de la mise en service des aménagements sur l'axe A351-RN4. Le rabattement de la ligne 220 sur cet axe permettra un gain de temps de trajet et de fiabilité pour les usagers venant de l'amont de la ligne.

Concernant spécifiquement la desserte des arrêts situés dans la commune d'Oberhausbergen, il est nécessaire de signaler que la ligne 220 y effectue à l'heure actuelle une vingtaine de desserte par jour. Néanmoins, la commune est également traversée par la ligne de bus urbain n°17 qui effectue 95 passages par jour. Tout à fait à proximité de la commune, le tram A dessert également l'arrêt « Parc des Sports ». Ainsi, la commune restera malgré tout bien desservie, même avec la suppression de l'arrêt « Mairie d'Oberhausbergen ». Mais cela n'exclut évidemment pas que l'Autorité Organisatrice des Transports Urbains (l'Eurométropole de Strasbourg) mette en place une solution de transport urbain complémentaire pour pallier à la modification de tracé de la ligne 220.

Avis du commissaire enquêteur sur l'observation :

Les observations du public sur la fréquence des cars et leur capacité sont importantes pour la réussite du projet d'aménagement multimodal de l'axe A351-RN4.

Enquête publique préalable

à la déclaration d'utilité publique des acquisitions et travaux nécessaires à la réalisation du projet d'aménagement multimodal de l'axe A351-RN4

et à la mise en compatibilité des documents d'urbanisme des communes d'Ittenheim, d'Oberschaeffolsheim, de Wolfisheim, d'Eckbolsheim et de Strasbourg

Le commissaire enquêteur prend acte de la réponse du Maître d'Ouvrage qui mentionne que le présent dossier ne porte que sur l'aménagement multimodal de l'axe A351-RN4 et non pas sur l'adaptation de l'offre de transport en commun et du matériel roulant qui est pour sa part pilotée par l'Autorité Organisatrice des Transports.

Des réponses sont toutefois apportées au public par le Maître d'Ouvrage qui indique que l'Autorité Organisatrice des Transport, le Conseil Départemental du Bas-Rhin, a bien comme objectif de mettre en place une offre de transport en commun adaptée à l'évolution de la fréquentation, et notamment par l'évolution du matériel roulant pour que celui-ci soit plus capacitaire. Vu le succès déjà rencontré par le TSPO suite aux aménagements sur la section interurbaine, le commissaire enquêteur estime qu'il est effectivement nécessaire d'anticiper une augmentation de la capacité des cars pour conserver et améliorer le taux de report modal des usagers des voitures vers les cars. Le commissaire enquêteur note qu'une des possibilités qui est envisagée et qui serait de faire appel à des véhicules adaptés, de types autocars + remorques, n'est pas encore autorisée par la réglementation française.

D'autres évolutions relatives à l'accessibilité aux cars et à leur motorisation sont également annoncées.

En outre, le commissaire enquêteur prend note de l'intégration du projet d'aménagements de la ZAC Ouest dans le dossier soumis à l'enquête publique tant au niveau des populations riveraines que des futurs usagers du TSPO.

En outre, le commissaire enquêteur demande au Maître d'Ouvrage de communiquer les observations du public relatives aux horaires de circulation et à l'acceptabilité des bicyclettes dans les cars à l'Autorité Organisatrice des Transports.

3.5.18 Prix du projet

Cet item fait référence aux observations n°107, 108, 109 et 110 du public au sujet du prix projet d'aménagement multimodal de l'axe A351-RN4.

Réponse du maître d'ouvrage à l'observation n°107 :

Le coût de l'aménagement proposé peut paraître élevé par comparaison avec d'autres projets d'aménagement de voies réservées aux transports en commun, mais il est nécessaire de prendre en compte le fait qu'il comprend des aménagements beaucoup plus importants que la plupart des projets similaires :

- élargissement de la RN4 pour la réalisation des voies réservées aux transports en commun,
- mise en place d'équipements dynamiques performants et sécuritaires,
- renforcement de la Bande d'Arrêt d'Urgence pour permettre le passage des cars,
- aménagement d'un échangeur dénivelé entre la RN4 et la RD228,
- mise en place d'un réseau d'assainissement sur l'infrastructure,
- mise en place d'ouvrage de transparence écologique pour la faune,

Enquête publique préalable

à la déclaration d'utilité publique des acquisitions et travaux nécessaires à la réalisation du projet d'aménagement multimodal de l'axe A351-RN4

et à la mise en compatibilité des documents d'urbanisme des communes d'Ittenheim, d'Oberschaeffolsheim, de Wolfisheim, d'Eckbolsheim et de Strasbourg

– réfection de la structure de chaussée et des enrobés de l'A351...

Ainsi, les coûts présentés intègrent une remise à niveau complète de l'axe, qui va bien au-delà du simple aménagement d'une voie réservée.

Réponse du maître d'ouvrage à l'observation n°109 :

Cette observation compare le présent projet à d'autres projets du CPER (Contrat de Plan État-Région) comme la déviation de Châtenois (projet neuf) ou la mise à 2x3 voies de l'A36 à Mulhouse en effectuant des ratios par kilomètre d'aménagement. Une telle comparaison de ratios par kilomètre pour des aménagement très différents n'est pas fiable et ne peut pas servir de base pour critiquer l'estimation détaillée du projet mise au point par un bureau d'étude qui a travaillé sur le présent projet pendant 4 années...

Enfin, le budget nécessaire pour l'aménagement d'une station bilatérale est estimé par l'Autorité Organisatrice des Transports à 2 millions d'euros.

Réponse du maître d'ouvrage à l'observation n°108 :

Le projet objet du présent dossier ne porte que sur la réalisation des voies réservées aux transports en commun, y compris leurs accès aux stations d'arrêt, ainsi que l'aménagement des quais de ces stations. Ces aménagements sont compris dans l'enveloppe du projet.

Le projet d'aménagement relatif au service « voyageurs » (local d'attente, moyens d'accès, équipements des quais...) est piloté par l'Autorité Organisatrice des Transports, à savoir le Conseil Départemental du Bas-Rhin. Ce projet complémentaire sera financé par l'Autorité Organisatrice des Transports, c'est pour cette raison que les coûts n'apparaissent pas dans l'enveloppe du présent projet.

Réponse du maître d'ouvrage à l'observation n°110 :

Il est à noter que l'estimation des coûts du projet présentée dans le présent dossier prend en compte la réalisation du scénario d'aménagement n°1 sur la RN4 entre l'échangeur GCO et l'A351 ; c'est à dire que cette estimation prend non seulement en compte l'élargissement de la RN4 pour créer deux voies supplémentaires réservées aux transports en commun, mais également la mise en place de l'ensemble des équipements d'exploitation nécessaires pour assurer le fonctionnement de la voie réservée. Ainsi, les scénarios 1 et 2 d'aménagement de la RN4 entre l'échangeur GCO et l'A351 ont un coût strictement identique. Il n'est donc pas du tout question ici de profiter du projet de TSPO pour financer une augmentation de gabarit routier sur la RN4 rendue nécessaire par la mise en service du GCO, puisque sans le projet de GCO, le projet coûte exactement le même prix.

Avis du commissaire enquêteur :

Le commissaire enquêteur prend acte du fait que le coût du projet ne correspond pas à un simple aménagement d'une voie réservée mais englobe une remise à niveau complète de l'axe avec une amélioration de la sécurité des usagers, la mise en place de systèmes de collecte et de gestions des eaux pluviales, la mise en place de passages pour la faune...

En l'absence de comparaison évidente avec des coûts engendrés avec des projets de même type et d'avis de l'Autorité Environnementale sur ce sujet, le commissaire enquêteur estime

Enquête publique préalable

à la déclaration d'utilité publique des acquisitions et travaux nécessaires à la réalisation du projet d'aménagement multimodal de l'axe A351-RN4

et à la mise en compatibilité des documents d'urbanisme des communes d'Ittenheim, d'Oberschaeffolsheim, de Wolfisheim, d'Eckbolsheim et de Strasbourg

que le prix a certainement été particulièrement optimisé, vu les contraintes financières pesant sur le budget de l'Etat.

3.5.19 Impacts sur le cadre de vie

3.5.19.1 Congestion sur les voiries avoisinantes

Cet item fait référence aux observations n°23 et 24 du public au sujet de l'étude de circulation qui a été réalisée sur l'axe A351-RN4.

Réponse du maître d'ouvrage à l'observation n°23 :

L'additif au dossier d'enquête, qui a été mis à la disposition du public à partir du 29 octobre 2015 répond de manière détaillée à ces observations (insignifiance de l'étude de circulation, absence de description de la méthodologie, absence de lien avec l'étude de trafic présentée dans le dossier d'enquête de la VLIO...). Cet additif au dossier d'enquête est annexé au présent document (annexe 5).

Extrait de la réponse du maître d'ouvrage à l'observation n°24 :

..... Les résultats des modélisations de trafic ont volontairement été représentées de manière schématique dans le dossier d'enquête dans un objectif de clarification des résultats : ainsi, sur les schémas de la Pièce C – Notice explicative, l'épaisseur du trait est proportionnelle au trafic attendu sur le tronçon considéré, et peut facilement être comparé à la capacité de l'infrastructure. Cette représentation permet d'un coup d'œil de vérifier si le tronçon considéré est congestionné ou au contraire fluide. Cette représentation se voulait pédagogique, de manière à ce que le public puisse facilement apprécier les résultats des modélisations de trafic. Par ailleurs, le texte explicatif accompagnant les schémas permet également d'obtenir plus de détails sur la situation.

Avis du commissaire enquêteur :

Le Maître d'Ouvrage a ajouté le 29 octobre 2015, soit en cours d'enquête, au dossier soumis à l'enquête publique, un additif contenant le rapport d'étude ayant donné lieu aux simulations de trafics sur l'axe A351-RN4 qui ont été utilisées dans l'étude d'impact et expliciter les différences qui pouvaient apparaître avec les données des autres projets d'aménagements routiers de l'Ouest de l'agglomération de Strasbourg. Cet ajout faisait suite à la demande du commissaire enquêteur pour répondre aux observations du public.

Le Maître d'Ouvrage compare les objectifs des études de trafic et l'expression des résultats de ces études pour les projets neufs et pour les projets réalisés sur un axe existant. Il indique ensuite que les résultats de ces études de trafic ne peuvent être comparés en tant que tels car ils ne caractérisent pas la même chose.

Le commissaire enquêteur considère que cet additif, bien que très technique, répond aux questionnements du public.

Enquête publique préalable

à la déclaration d'utilité publique des acquisitions et travaux nécessaires à la réalisation du projet d'aménagement multimodal de l'axe A351-RN4

et à la mise en compatibilité des documents d'urbanisme des communes d'Ittenheim, d'Oberschaeffolsheim, de Wolfisheim, d'Eckbolsheim et de Strasbourg

Cet item fait également référence aux observations n°20, 22, 24, 25, 80, 81, 112, 113, 114 et 115 du public au sujet de l'impact du projet d'aménagement multimodal de l'axe A351-RN4 sur les axes routiers environnants (schéma page 136/302 de la pièce E).

Réponse du maître d'ouvrage à l'observation n°20 :

La carte montrant l'impact du doublement de la RN4 à l'heure de pointe du matin sur les autres axes (Figure 159 page 136/302 de la Pièce E – Étude d'impact) du dossier est issue du dossier d'études préalables. Elle a été insérée dans le dossier pour illustrer le texte relatif à l'impact de la mise à 2 × 2 voies de la RN4 sur les voies parallèles, qui se traduit par un délestage de ces voies (RD45, RD41 et A35). La carte a ainsi été insérée à cette échelle simplement pour montrer que les voies parallèles sont toutes délestées, mais pas pour y lire les chiffres de trafic. On y observe ainsi que seuls le GCO et la RN4 voient leur trafic augmenter (en couleur rouge), alors que l'ensemble du réseau viaire de l'agglomération voit son trafic diminuer (représenté en couleur verte).

Néanmoins, pour la complète information du public, la carte à une échelle lisible est présentée en annexe 4 du présent dossier, et les chiffres sont repris ci-dessous :

- L'axe A351 connaît une hausse de trafic, notamment dans le sens Ouest → Est ;
- La RN4 connaît une hausse de trafic importante avec +500 à +600 uvp/h ;
- Le GCO connaît une hausse de trafic (de +100 à +300 uvp/h soit +9% environ) ;
- L'A35 connaît une légère baisse de trafic (environ -100 uvp/h soit -1%) ;
- La RD45 connaît une baisse de trafic (environ -100 uvp/h, soit -17%) ;
- La RD41 connaît une baisse de trafic (environ -50 uvp/h soit -12%).

Réponse du maître d'ouvrage à l'observation n°112 :

Dans la pièce C – Notice explicative du présent dossier sont présentés les effets attendus du projet sur le trafic. En particulier, il est indiqué que la mise à 2 × 2 voies de la RN4 se traduit par un délestage du trafic sur les voies parallèles que sont la RD 45 et la RD 41 (-50 à -100 uvp en heure de pointe matinale), mais aussi sur l'A35 (-100 uvp en heure de pointe matinale), en renforçant le rôle du GCO comme infrastructure non seulement de contournement mais aussi de desserte de la partie ouest de l'agglomération strasbourgeoise (voir Figure 9)

Enquête publique préalable

à la déclaration d'utilité publique des acquisitions et travaux nécessaires à la réalisation du projet d'aménagement multimodal de l'axe A351-RN4

et à la mise en compatibilité des documents d'urbanisme des communes d'Ittenheim, d'Oberschaeffolsheim, de Wolfisheim, d'Eckbolsheim et de Strasbourg

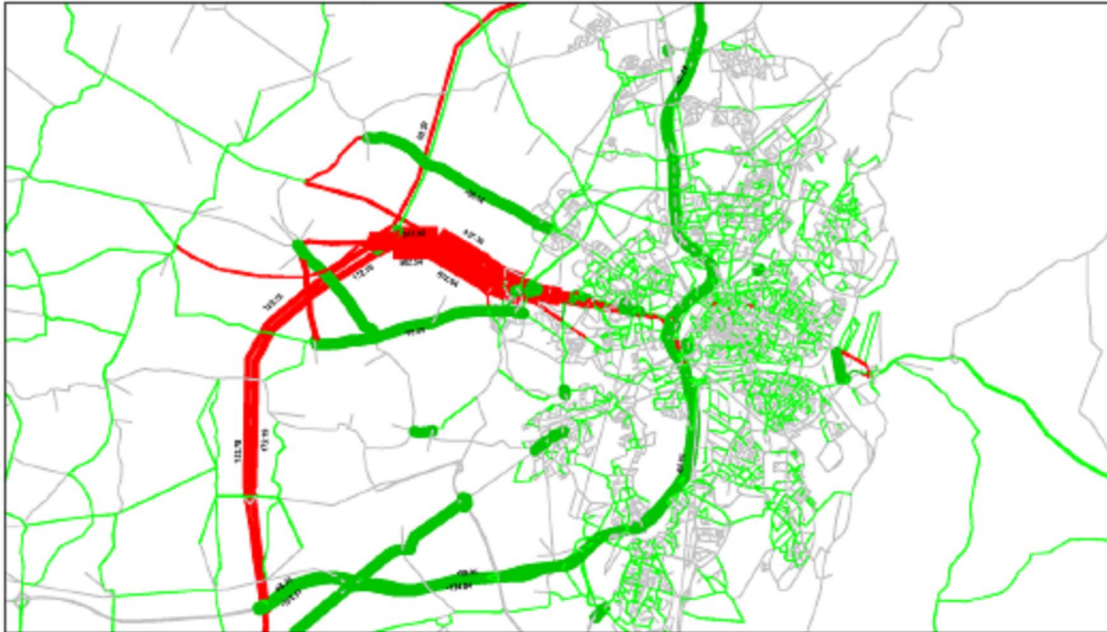


Figure 9: Carte montrant l'impact du doublement de la RN4 à l'HPM sur les autres axes, figurant en vert une diminution du trafic par rapport à la situation sans doublement de la RN4 et en rouge une augmentation

Ainsi, les études montrent qu'il n'y a pas de risque accru de bouchons sur l'A35 après réalisation du projet, mais plutôt une diminution du trafic sur cet axe.

Réponse du maître d'ouvrage à l'observation n°113 :

En référence à la réponse apportée à l'observation n°112, le doublement de la RN4 (scénario 2) entre l'échangeur du GCO et l'A351 aura pour effet, à l'horizon de mise en service de la VLIO et du GCO, de délester les autres axes parallèles puisque le trafic y sera fluide. Cependant, si c'est le scénario 1 qui est conservé à cet horizon, la très forte congestion sur la RN4 risque de conduire à des reports de trafic sur les voies parallèles.

Avis du commissaire enquêteur :

Le commissaire enquêteur est d'accord avec le public sur le fait que la figure 159 page 136/302 de la Pièce E est difficile à comprendre d'autant plus qu'elle ne présente aucun repère géographique et nom d'axe routier. Elle aurait nécessité des explications.

Le Maître d'Ouvrage apporte ces explications dans son mémoire en réponse. Cette figure illustre donc les impacts à l'heure de pointe du matin de la mise à 2 × 2 voies de la RN4 (scénario d'exploitation n°2) par rapport à la situation sans doublement de la RN4 (scénario d'exploitation n°1) sur les axes routiers avoisinants : délestage de la RD45, RD41 et de l'A35 mais augmentation du trafic sur la RN4, l'A351 et le GCO. Le commissaire enquêteur prend acte de ces explications.

Enquête publique préalable

à la déclaration d'utilité publique des acquisitions et travaux nécessaires à la réalisation du projet d'aménagement multimodal de l'axe A351-RN4

et à la mise en compatibilité des documents d'urbanisme des communes d'Ittenheim, d'Oberschaeffolsheim, de Wolfisheim, d'Eckbolsheim et de Strasbourg

Quant à la question spécifique à l'impact du projet sur le trafic de la RD228, le Maître d'Ouvrage répond :

Réponse du maître d'ouvrage à l'observation n°114 :

L'augmentation de trafic constatée sur la RD228 est une conséquence des aménagements réalisés sur la RD1004 par le Conseil Départemental dans le cadre du projet de TSPO entre Wasselonne et Ittenheim. En effet, certains usagers préfèrent emprunter de type de voies parallèles pour éviter la RD1004 sur laquelle les aménagements donnant la priorité aux transports en commun ont occasionné des temps de parcours accrus pour les automobilistes.

L'aménagement sur la RN4 et l'A351 du présent projet ne devrait pas occasionner de nouvelle augmentation du trafic sur la RD228 puisque les études de trafic montrent que le présent aménagement ne va pas dégrader le temps de parcours des véhicules particuliers sur ce axe.

En revanche, il est probable que la mise en service du GCO aura pour conséquence une légère augmentation du trafic sur la RD228 comme le montre la carte ci-dessous, extraite de l'étude d'impact du projet de GCO.

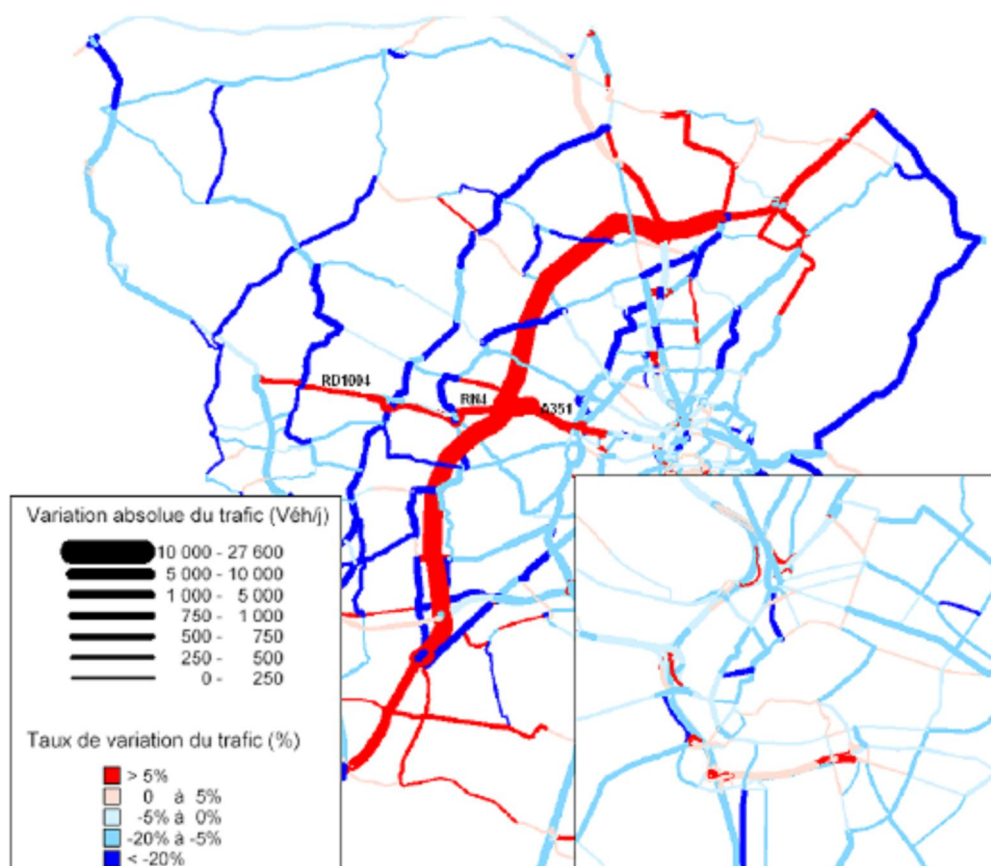


Figure 10: Effets du GCO en 2020 sur le trafic moyen journalier annuel (hypothèse haute de trafic)

Enquête publique préalable

à la déclaration d'utilité publique des acquisitions et travaux nécessaires à la réalisation du projet d'aménagement multimodal de l'axe A351-RN4

et à la mise en compatibilité des documents d'urbanisme des communes d'Ittenheim, d'Oberschaeffolsheim, de Wolfisheim, d'Eckbolsheim et de Strasbourg

Avis du commissaire enquêteur :

En raison d'une augmentation de trafic sur la RD228 depuis la mise en œuvre du 1^{er} programme d'aménagements entre Wasselonne et Ittenheim, le public questionne à raison sur l'impact potentiel de ce 2^{ème} programme d'aménagements.

*Le Maître d'Ouvrage indique que ces aménagements ne devraient pas occasionner de nouvelle augmentation du trafic sur la RD228 d'après les études de trafic. **Le commissaire enquêteur prend acte de ces explications bien que des « échappatoires » des automobilistes sont toujours envisageables.***

Quant aux observations qui mentionnent l'absence d'évaluation des impacts sur les voiries de l'Eurométropole de Strasbourg, le Maître d'Ouvrage répond :

Réponse du maître d'ouvrage à l'observation n°22 :

La pièce E – Étude d'impact du présent dossier analyse les impacts du projet sur les voies de communication et sur les déplacements, en particulier au point 4.9.3.2.1, il y est indiqué que le projet n'aura pas d'impact significatif sur les voies de communication autour de l'axe A351-RN4. Des simulations dynamiques ont notamment été réalisées au cours des études préalables afin de vérifier que les feux mis en place sur les bretelles d'accès n'avaient pas d'impact sur l'écoulement du trafic au niveau des bretelles d'entrée de l'autoroute et donc sur le réseau routier de l'Eurométropole en amont de ces bretelles. Les conclusions de ces études étaient que la durée d'une quinzaine de secondes retenue pour le passage au rouge des feux de bretelles n'avait pas d'impact sur l'écoulement du trafic, et donc que le réseau routier de l'Eurométropole en connexion avec l'A351 n'était pas impacté par l'aménagement.

Par ailleurs, l'observation mentionne l'impact du projet dans le cas où la voie réservée est désactivée, et que les transports en commun doivent desservir leurs arrêts en sortant de l'A351. Il est à noter que ce cas de figure est considéré comme très rare puisque le point 4.2.7.2 de la Pièce C – Notice explicative du présent dossier indique que « l'analyse de la main courante du CISGT sur les années 2010 à 2012 a montré que les incidents nécessitant de retrouver les fonctions de Bande d'Arrêt d'Urgence de l'infrastructure étaient relativement peu nombreux et ne duraient que peu de temps. En effet, sur la plage d'exploitation des cars (5h à 22h), dans le sens Ittenheim-Strasbourg, le pourcentage du temps pendant lequel un incident était en cours sur l'infrastructure et nécessitait les fonctions de BAU était compris entre 1,1 et 2,2 %. En heure de pointe du matin, dans le sens Ittenheim-Strasbourg, le pourcentage était compris entre 1,5 et 2,5 %. La durée moyenne des incidents sur l'axe était comprise entre 7 et 12 minutes ». Dans de tels cas de figure, les transports en commun devront desservir leurs arrêts en sortant ponctuellement de l'autoroute et en déposant les passagers à un arrêt de substitution à proximité de l'arrêt normal, mais en utilisant le réseau routier de l'Eurométropole de Strasbourg. Ainsi, lors d'un tel incident, le nombre de cars qui seront concernés par cette disposition seront relativement peu nombreux (au maximum un car toutes les deux minutes), et ces quelques véhicules supplémentaires sur le réseau routier de l'Eurométropole n'auront pas d'impact notable sur le trafic. Ainsi, il n'a pas été jugé utile de

Enquête publique préalable

à la déclaration d'utilité publique des acquisitions et travaux nécessaires à la réalisation du projet d'aménagement multimodal de l'axe A351-RN4

et à la mise en compatibilité des documents d'urbanisme des communes d'Ittenheim, d'Oberschaeffolsheim, de Wolfisheim, d'Eckbolsheim et de Strasbourg

surcharger le dossier d'enquête avec des chiffres sur le trafic des voiries de l'Eurométropole de Strasbourg alors même que ces voiries ne sont pas impactées par le projet.

Réponse du maître d'ouvrage aux observations n°80 et 81 :

Au cours des études préalables, des simulations dynamiques ont été réalisées afin de vérifier le fonctionnement des bretelles d'entrée avec la mise en place des feux. Les conclusions des simulations dynamiques réalisées ont montré que l'aménagement prévu sur A351 ne modifie pas sensiblement les conditions d'écoulement du trafic des véhicules ni sur les voies de circulation, ni sur les bretelles d'entrée. Ainsi, la mise en place des feux sur les bretelles d'entrée n'aggraverait pas les conditions d'insertion des véhicules particuliers sur l'A351 et ne surchargerait pas le réseau urbain (ce qui paraît logique puisque le temps de passage au rouge des feux de bretelles sera d'une durée de 15 secondes environ, et ce passage au rouge interviendra au maximum toutes les deux minutes).

Réponse du maître d'ouvrage à l'observation n°115 :

L'étude d'impact du présent projet met en évidence l'absence d'impact négatif du projet sur la circulation sur le réseau urbain de Strasbourg. En effet, sur l'A351, le projet n'occasionne pas de modification de la capacité routière, et les simulations dynamiques réalisées au niveau des bretelles d'entrée montrent que les quelques secondes de passage au rouge sur les bretelles pour laisser la priorité aux transports en commun n'ont pas d'impact sur l'écoulement global du trafic au niveau des bretelles. Il n'y a donc pas lieu de craindre des impacts négatifs du projet sur l'organisation de la circulation dans le quartier de Koenigshoffen.

Avis du commissaire enquêteur :

Ces observations sont très pertinentes pour les habitants des quartiers ouest de Strasbourg.

Dans le dossier soumis à l'enquête publique, le Maître d'Ouvrage a vérifié que la mise en place des feux sur les bretelles d'accès à l'A351 n'aggraverait pas les conditions d'insertion des véhicules particuliers sur l'A351 et ne surchargerait pas le réseau urbain (résultat issu des simulations de trafics) en raison de la faible durée des feux (une quinzaine de secondes environ) pour laisser passer un car. Ceci explique notamment l'absence de donnée de trafic sur les voiries de l'Eurométropole dans la description de l'état initial de l'étude d'impact.

Le commissaire enquêteur prend acte de ces explications qui semblent correctes.

3.5.19.2 Pollution atmosphérique et santé publique

Cet item fait référence à l'observation n°111 du public et aux questions n°5 et 7 du commissaire enquêteur au sujet de la pollution atmosphérique et des impacts sanitaires.

Réponse du maître d'ouvrage à la question n°7 du commissaire enquêteur :

Un premier Plan de Protection de l'Atmosphère de l'agglomération strasbourgeoise a été approuvé par arrêté préfectoral du 21 octobre 2008, complété par l'arrêté préfectoral du 10 août 2011 (ce PPA avait été initié en 2001 sur l'agglomération strasbourgeoise). L'horizon de ce premier PPA de Strasbourg était l'année 2010, année au cours de laquelle des

Enquête publique préalable

à la déclaration d'utilité publique des acquisitions et travaux nécessaires à la réalisation du projet d'aménagement multimodal de l'axe A351-RN4

et à la mise en compatibilité des documents d'urbanisme des communes d'Ittenheim, d'Oberschaeffolsheim, de Wolfisheim, d'Eckbolsheim et de Strasbourg

dépassements des valeurs limites journalière pour les particules et annuelle pour le dioxyde d'azote ont encore été rencontrés dans des zones où vivent plusieurs dizaines de milliers de Strasbourgeois.

Depuis 2007, la France fait l'objet d'un recours de la Commission Européenne pour non-respect des valeurs limites de particules fines (PM10) dans l'air dans les zones agglomérées majeures du territoire français. La zone du PPA de Strasbourg est une des zones potentiellement concernées par ce contentieux, bien qu'un report d'application des valeurs limites y ait été obtenu jusqu'en juin 2011 du fait de la qualité du PPA qui a été élaboré et de l'ambition des mesures qui y étaient décrites. Ainsi, le « sursis » obtenu par Strasbourg est d'ores et déjà écoulé.

Dans ce contexte, le préfet du Bas-Rhin a donc décidé, sur proposition de la commission de suivi du PPA réunie le 10 décembre 2010, la révision du PPA de Strasbourg au cours des années 2011 et 2012. Le nouveau PPA a été approuvé par arrêté préfectoral le 4 juin 2014.

Réponse du maître d'ouvrage à l'observation n°111 :

Une évaluation des impacts du projet sur la qualité de l'air a été réalisée dans le présent dossier (en pièce H – Avis de l'Autorité environnementale et mémoire en réponse du maître d'ouvrage). Les principaux éléments sont repris ci-dessous.

- Évaluation des impacts du projet sur la qualité de l'air sur la RN4

Pour la RN4, la démarche d'évaluation des impacts prend en compte les scénarios suivants :

- situation actuelle sans aménagement (situation pour laquelle les mesures ont été faites en 2011) ;
- situation en 2025 avec le GCO et la VLIO réalisées, mais sans le projet d'aménagement multimodal ;
- situation en 2025 avec le GCO et la VLIO réalisées, et avec la RN4 aménagée à 2 × 1 voies + voies réservées ;
- situation en 2025 avec le GCO et la VLIO réalisées, et avec la RN4 aménagée à 2 × 2 voies.

Les résultats de cette évaluation sont synthétisés dans le tableau ci-dessous :

Enquête publique préalable

à la déclaration d'utilité publique des acquisitions et travaux nécessaires à la réalisation du projet d'aménagement multimodal de l'axe A351-RN4

et à la mise en compatibilité des documents d'urbanisme des communes d'Ittenheim, d'Oberschaeffolsheim, de Wolfisheim, d'Eckbolsheim et de Strasbourg

Scénarios	Section d'aménagement	Population concernée dans la bande d'étude	Bâtiments sensibles dans la bande d'étude	Impact sur l'évolution du trafic et sur la qualité de l'air	Mesures d'évitement ou de réduction
Situation actuelle (2011)	Ittenheim → RD228	0	0	/	/
	RD228 → limite A351	0	0	/	/

Situation 2025 avec GCO et VLIO sans projet d'aménagement multimodal	Ittenheim → RD228	0	0	+14% de trafic par rapport à la situation actuelle Augmentation d'émissions de polluants, mais dans un secteur sans enjeu	Pas de nécessité de mesures d'évitement ou de réduction Certaines mesures pour le milieu naturel notamment la plantation de haies arborées ou arbustives contribueront à éviter la dispersion des polluants émis
	RD228 → limite A351	0	0	-2% de trafic par rapport à la situation actuelle Diminution des émissions de polluants	Pas de nécessité de mesures d'évitement ou de réduction Certaines mesures pour le milieu naturel notamment la plantation de haies arborées ou arbustives contribueront à éviter la dispersion des polluants émis
Situation 2025 avec GCO et VLIO avec RN4 à 2 x 1 voies + VR	Ittenheim → RD228	0	0	+27% de trafic par rapport à la situation 2025 sans projet Augmentation d'émissions de polluants mais dans un secteur sans enjeu	Pas de nécessité de mesures d'évitement ou de réduction Certaines mesures pour le milieu naturel notamment la plantation de haies arborées ou arbustives contribueront à éviter la dispersion des polluants émis
	RD228 → limite A351	0	0	+17% de trafic par rapport à la situation 2025 sans projet Augmentation d'émissions de polluants mais dans un secteur sans enjeu	Pas de nécessité de mesures d'évitement ou de réduction Certaines mesures pour le milieu naturel notamment la plantation de haies arborées ou arbustives contribueront à éviter la dispersion des polluants émis

Enquête publique préalable

à la déclaration d'utilité publique des acquisitions et travaux nécessaires à la réalisation du projet d'aménagement multimodal de l'axe A351-RN4

et à la mise en compatibilité des documents d'urbanisme des communes d'Ittenheim, d'Oberschaeffolsheim, de Wolfisheim, d'Eckbolsheim et de Strasbourg

Situation 2025 avec GCO et VLIO avec RN4 à 2 x 2 voies	Ittenheim → RD228	0	0	+58% de trafic par rapport à la situation 2025 sans projet Augmentation d'émissions de polluants mais dans un secteur sans enjeu	Pas de nécessité de mesures d'évitement ou de réduction Certaines mesures pour le milieu naturel notamment la plantation de haies arborées ou arbustives contribueront à éviter la dispersion des polluants émis
	RD228 → limite A351	0	0	+44% de trafic par rapport à la situation 2025 sans projet Augmentation d'émissions de polluants mais dans un secteur sans enjeu	Pas de nécessité de mesures d'évitement ou de réduction Certaines mesures pour le milieu naturel notamment la plantation de haies arborées ou arbustives contribueront à éviter la dispersion des polluants émis

- Évaluation des impacts du projet sur la qualité de l'air sur l'A351

Pour l'A351, la démarche d'évaluation des impacts prend en compte les scénarios suivants :

- situation actuelle sans aménagement (situation pour laquelle les mesures ont été faites en 2011) ;
- situation en 2025 avec le GCO et la VLIO réalisées, mais sans le projet d'aménagement multimodal ;
- situation en 2025 avec le GCO et la VLIO réalisées, avec la voie réservée sur A351 réalisée, et avec la RN4 aménagée à 2 x 1 voies + voies réservées ;
- situation en 2025 avec le GCO et la VLIO réalisées, avec la voie réservée sur A351 réalisée, et avec la RN4 aménagée à 2 x 2 voies.

Les résultats de cette évaluation sont synthétisés dans le tableau ci-dessous :

Enquête publique préalable

à la déclaration d'utilité publique des acquisitions et travaux nécessaires à la réalisation du projet d'aménagement multimodal de l'axe A351-RN4

et à la mise en compatibilité des documents d'urbanisme des communes d'Ittenheim, d'Oberschaeffolsheim, de Wolfisheim, d'Eckbolsheim et de Strasbourg

Scénarios	Section d'aménagement	Population concernée dans la bande d'étude	Bâtiments sensibles dans la bande d'étude	Impact sur l'évolution du trafic et sur la qualité de l'air	Mesures d'évitement ou de réduction
Situation actuelle (2011)	Wolfisheim → Auchan	0	1 terrain de tennis	/	Végétation arborée en haut de talus

Scénarios	Section d'aménagement	Population concernée dans la bande d'étude	Bâtiments sensibles dans la bande d'étude	Impact sur l'évolution du trafic et sur la qualité de l'air	Mesures d'évitement ou de réduction
	Auchan → CHU	2700 Habitat collectif au sein du Boulevard Lafontaine + Habitat pavillonnaire rue Charles Peguy	2 écoles maternelles	/	Végétation arborée en haut de talus Écran acoustique
	CHU → A35	250 Habitat individuel le long de la rue de la Chamille	1 stade	/	Végétation arborée en haut de talus
Situation 2025 avec GCO et VLIO sans projet d'aménagement multimodal	Wolfisheim → Auchan	0	1 terrain de tennis	+2% de trafic par rapport à la situation actuelle Légère augmentation d'émissions de polluants mais dans un secteur sans enjeu et sans effets sur les bâtiments sensibles	Pas de nécessité de mesures d'évitement ou de réduction supplémentaires
	Auchan → CHU	2700 Habitat collectif au sein du Boulevard Lafontaine + Habitat pavillonnaire rue Charles Peguy	2 écoles maternelles	-3% de trafic par rapport au trafic actuel Légère diminution des émissions de polluants qui améliore la situation de la population concernée et des bâtiments sensibles	Pas de nécessité de mesures d'évitement ou de réduction supplémentaires
	CHU → A35	250 Habitat individuel le long de la rue de la Chamille	1 stade	-2% de trafic par rapport au trafic actuel Légère diminution des émissions de polluants qui améliore la situation de la population concernée et des bâtiments sensibles	Pas de nécessité de mesures d'évitement ou de réduction supplémentaires

Enquête publique préalable

à la déclaration d'utilité publique des acquisitions et travaux nécessaires à la réalisation du projet d'aménagement multimodal de l'axe A351-RN4

et à la mise en compatibilité des documents d'urbanisme des communes d'Ittenheim, d'Oberschaeffolsheim, de Wolfisheim, d'Eckbolsheim et de Strasbourg

Scénarios	Section d'aménagement	Population concernée dans la bande d'étude	Bâtiments sensibles dans la bande d'étude	Impact sur l'évolution du trafic et sur la qualité de l'air	Mesures d'évitement ou de réduction
Situation 2025 avec GCO et VLIO avec VR sur A351 avec RN4 à 2 x 1 voies + VR	Wolfisheim → Auchan	0	1 terrain de tennis	-14% de trafic par rapport à la situation 2025 sans projet Diminution des émissions de polluants qui améliore la situation des bâtiments sensibles	Pas de nécessité de mesures d'évitement ou de réduction supplémentaires
	Auchan → CHU	2700 Habitat collectif au sein du Boulevard Lafontaine + Habitat pavillonnaire rue Charles Peguy	2 écoles maternelles	-11% de trafic par rapport à la situation 2025 sans projet Diminution des émissions de polluants qui améliore la situation de la population concernée et des bâtiments sensibles.	Pas de nécessité de mesures d'évitement ou de réduction supplémentaires
	CHU → A35	250 Habitat individuel le long de la rue de la Chamille	1 stade	-5% de trafic par rapport à la situation 2025 sans projet Légère diminution des émissions de polluants qui améliore la situation de la population concernée et des bâtiments sensibles.	Pas de nécessité de mesures d'évitement ou de réduction supplémentaires
Situation 2025 avec GCO et VLIO avec VR sur A351 avec RN4 à 2 x 2 voies	Wolfisheim → Auchan	0	1 terrain de tennis	-4% de trafic par rapport à la situation 2025 sans projet Légère diminution des émissions de polluants qui améliore la situation des bâtiments sensibles	Pas de nécessité de mesures d'évitement ou de réduction supplémentaires
	Auchan → CHU	2700 Habitat collectif au sein du Boulevard Lafontaine + Habitat pavillonnaire rue Charles Peguy	2 écoles maternelles	-5% de trafic par rapport à la situation 2025 sans projet Légère diminution des émissions de polluants qui améliore la situation de la population concernée et des bâtiments sensibles	Pas de nécessité de mesures d'évitement ou de réduction supplémentaires

Scénarios	Section d'aménagement	Population concernée dans la bande d'étude	Bâtiments sensibles dans la bande d'étude	Impact sur l'évolution du trafic et sur la qualité de l'air	Mesures d'évitement ou de réduction
	CHU → A35	250 Habitat individuel le long de la rue de la Chamille	1 stade	-3% de trafic par rapport à la situation 2025 sans projet Légère diminution des émissions de polluants qui améliore la situation de la population concernée et des bâtiments sensibles.	Pas de nécessité de mesures d'évitement ou de réduction supplémentaires

- Conclusion sur les impacts sur la qualité de l'air

Pour la RN4, les émissions de polluants seront globalement en augmentation à l'horizon 2025, mais dans un secteur sans enjeu : aucune population riveraine n'est concernée et il n'y a pas de bâtiment sensibles. Il est à noter que ces augmentations d'émissions, liées à l'augmentation du trafic, sont dues à un report de trafic d'autres infrastructures – notamment de l'A35 – suite à la mise en œuvre du GCO et de la VLIO. De ce fait, la situation se dégrade sur la RN4 mais

Enquête publique préalable

à la déclaration d'utilité publique des acquisitions et travaux nécessaires à la réalisation du projet d'aménagement multimodal de l'axe A351-RN4

et à la mise en compatibilité des documents d'urbanisme des communes d'Ittenheim, d'Oberschaeffolsheim, de Wolfisheim, d'Eckbolsheim et de Strasbourg

dans un secteur sans enjeu, alors qu'elle s'améliorera de beaucoup sur l'axe Nord-Sud (A35) dans la traversée de Strasbourg, et donc dans des zones fortement urbanisée avec une population concernée plus conséquente et de nombreux bâtiments sensibles.

Pour l'A351, l'évolution du trafic à la baisse améliore la qualité de l'air par la diminution des polluants émis. L'impact est donc moindre sur les populations concernées et les bâtiments sensibles, même si ceux-ci sont aujourd'hui exposés à des niveaux inférieurs aux valeurs cibles et limites pour la protection de la population.

Réponse du maître d'ouvrage à la question n°5 du commissaire enquêteur :

- Bande d'étude :

Le projet consiste en l'aménagement d'une voie supplémentaire par sens de circulation sur la RN4 et d'un aménagement de la BAU sur A351 sans augmentation du niveau de trafic lié directement à l'aménagement.

Les données de trafic et de personnes concernées prises en compte sont les suivantes :

→ Pour RN4 : TMJA horizon projet de 25000 à 41000 véhicules/jour et pas de personnes concernées (pas de bâti le long du tracé)

→ Pour A351 : TMJA horizon projet de 35000 à 52000 véhicules/jour avec 2000 à 10000 personnes concernées.

L'application de la circulaire conduit à définir une bande d'étude de 200m liée à un trafic compris entre 25000 et 50000 véhicules/jour sur une très grande majorité du linéaire concerné.

- Niveau d'étude :

Pour la RN4, les données conduisent à la réalisation d'une étude de niveau III, considérant un trafic compris entre 25000 et 50000 véhicules/jour et pas de bâti le long du tracé .

Pour l'A351, les données conduisent à la réalisation d'une étude de niveau II, considérant des trafics compris entre 25000 et 52000 véhicules/jour et une densité de population concernée entre 2000 et 10 000 hab/km².

Pour des raisons de cohérence sur l'ensemble de l'axe concerné et en appliquant la circulaire qui définit que : « *Dans le cas d'un projet avec des différences marquées de milieu (contexte urbain et interurbain), l'absence totale de population sur certains tronçons (supérieur à 1 km) du projet autorisera l'application d'un niveau d'étude de moindre complexité sur ces sections du projet. Les justifications correspondantes devront clairement apparaître dans l'étude d'environnement et être reprises dans l'étude d'impact* », le niveau d'étude de l'axe A351 a été ramené à un niveau III du fait que l'infrastructure concernée est une infrastructure déjà existante en déblai avec des éléments de protection déjà présents (écrans antibruit, haie arborée en haut de déblai) et du fait que l'aménagement prévu ne modifie pas la structure de l'infrastructure.

Enquête publique préalable

à la déclaration d'utilité publique des acquisitions et travaux nécessaires à la réalisation du projet d'aménagement multimodal de l'axe A351-RN4

et à la mise en compatibilité des documents d'urbanisme des communes d'Ittenheim, d'Oberschaeffolsheim, de Wolfisheim, d'Eckbolsheim et de Strasbourg

Avis du commissaire enquêteur :

Ces observations sont très pertinentes car elles ont trait à la qualité de vie des riverains de l'axe A351-RN4.

Au sujet de la qualité de l'air, le Maître d'Ouvrage a rappelé les réponses qu'il avait déjà faites suite aux recommandations de l'Autorité Environnementale.

Le commissaire enquêteur note donc que, d'un point de vue des émissions atmosphériques, le projet présente un intérêt public certain puisqu'il contribue à une amélioration de la qualité de l'air dans les zones fortement urbanisées avec une population concernée plus conséquente et de nombreux bâtiments sensibles.

Le commissaire enquêteur note également que l'étude d'impact tient compte du projet d'aménagement de l'Arc Ouest mais ne tient toutefois pas compte du projet de ZAC à Ittenheim et des autres projets non « connus » selon la définition du Code de l'Environnement. Les études d'impacts de ces projets devront quant à elles tenir compte des émissions atmosphériques du secteur.

D'un point de vue des risques sanitaires, le Maître d'Ouvrage a complété les réponses qu'il avait déjà faites suite aux recommandations de l'Autorité Environnementale, notamment en ce qui concerne le niveau d'étude retenu. Cette détermination du niveau d'étude est basée sur un abaissement du niveau sur l'A351 du fait que « l'infrastructure concernée est une infrastructure déjà existante en déblai avec des éléments de protection déjà présents (écrans antibruit, haie arborée en haut de déblai) et du fait que l'aménagement prévu ne modifie pas la structure de l'infrastructure ». A contrario, comme l'indique la circulaire, d'autres cas auraient pu résulter d'une augmentation du niveau comme l'existence du Plan de Protection de l'Atmosphère ou la présence de lieux dits sensibles dans la bande d'étude.

En conséquence, le commissaire enquêteur n'est toujours pas entièrement convaincu par les explications du Maître d'Ouvrage et regrette qu'une évaluation quantitative des risques sanitaires n'ait pas été réalisée sur l'axe, comme l'avait recommandé l'Autorité Environnementale.

3.5.19.3 Coûts collectifs

Cet item fait référence à la question n°8 du commissaire enquêteur.

Réponse du maître d'ouvrage à la question n°8 du commissaire enquêteur :

L'étude des coûts collectifs est basée sur les scénarios étudiés dans l'étude de trafic : scénario actuel (2011), scénario futur de référence (sans projet) à l'horizon 2025, scénario futur avec le projet à l'horizon 2025 avec RN4 à 2 × 1 voies et RN4 à 2 × 2 voies.

Pour ces différents scénarios, le trafic est évalué à ces horizons pour les différentes situations de projet, en prenant en compte l'évolution du trafic (véhicules/poids lourds) et le report modal induit par la mise en place du projet.

Enquête publique préalable

à la déclaration d'utilité publique des acquisitions et travaux nécessaires à la réalisation du projet d'aménagement multimodal de l'axe A351-RN4

et à la mise en compatibilité des documents d'urbanisme des communes d'Ittenheim, d'Oberschaeffolsheim, de Wolfisheim, d'Eckbolsheim et de Strasbourg

Le nombre de cars du TSPO par jour est restreint par rapport au trafic global (moins de 1%) et n'apporte pas d'incidences directes, mais génère un report modal pris en compte dans l'évaluation du trafic.

La monétarisation des coûts collectifs est basée sur des valeurs dépendant du type de trafic (VL, PL) et de la configuration de l'aménagement (rural, périurbain, urbain), qui a sa propre évolution dans le temps, liée aux évolutions technologiques. Ces éléments pris en compte dans cette étude sont définis par l'instruction cadre du 25 mars 2004 relative aux méthodes d'évaluation économique des grands projets (qui a été actualisée par l'Instruction du Gouvernement du 16 juin 2014).

Avis du commissaire enquêteur :

Le commissaire enquêteur prend acte de la réponse « réglementaire » du Maître d'Ouvrage et déplore le manque de détails apportés.

3.5.20 Impacts sur le milieu humain

3.5.20.1 Consommation d'espaces agricoles

Cet item fait référence à l'observation n°117 du public au sujet des impacts du projet d'aménagement multimodal de l'axe A351-RN4 sur les terres agricoles.

Réponse du maître d'ouvrage à l'observation n°117 :

Les espaces traversés par la RN4 sont effectivement des terres agricoles de grande qualité, ayant un rendement très élevé. Ces espaces sont en outre situés dans le périmètre de protection stricte pour l'espèce à enjeu très fort qu'est le Grand Hamster. Ces deux éléments ont été largement abordés lors de la concertation. L'un des enjeux forts du projet était donc de limiter les emprises foncières au strict nécessaire sur la RN4.

Ainsi, pour répondre à cet enjeu, deux axes de réflexion ont guidé la conduite des études sur le projet :

- le caractère évolutif de l'aménagement sur la RN4 : pour s'adapter au mieux au calendrier de réalisation du GCO et aux évolutions de trafic qui peuvent en découler, l'aménagement multimodal sur la RN4 doit se limiter au strict nécessaire, mais doit être pensé pour pouvoir évoluer ultérieurement ;
- la recherche d'une optimisation dans le rétablissement des chemins agricoles : des aménagements fonciers étant en cours ou prévus sur les communes traversées par le projet, une concertation étroite sera menée avec la profession agricole, la Chambre d'agriculture et les communes pour établir de manière optimale le tracé des chemins, sans consommation excessive d'espace.

Enquête publique préalable

à la déclaration d'utilité publique des acquisitions et travaux nécessaires à la réalisation du projet d'aménagement multimodal de l'axe A351-RN4

et à la mise en compatibilité des documents d'urbanisme des communes d'Ittenheim, d'Oberschaeffolsheim, de Wolfisheim, d'Eckbolsheim et de Strasbourg

Avis du commissaire enquêteur :

Le commissaire enquêteur prend acte de cette observation qui est pertinente du fait de la localisation de la RN4 en milieu rural où la profession agricole est encore présente.

Le commissaire enquêteur estime que, même si la conception du projet limite la consommation d'espaces agricoles, il aurait été intéressant de disposer d'une estimation des conséquences économiques et financières à long terme pour les exploitants agricoles qui tient compte des autres projets connus du secteur (VLIO, GCO...).

3.5.20.1 Activité Denis Auto

Ce thème fait référence aux observations n°116 et 124 du public au sujet du maintien de l'accès à l'entreprise Denis Auto en bordure de la RN4.

Concernant l'accès pendant la phase chantier, le Maître d'Ouvrage répond :

[Extrait de la réponse du maître d'ouvrage à l'observation n°124 :](#)

... les études détaillées à venir permettront de vérifier la faisabilité et le coût de la réalisation d'un accès « par-derrière » via le nouvel échangeur RN4/RD228 pour l'entreprise Denis Auto. Des discussions particulières entre le maître d'ouvrage et le gestionnaire de l'entreprise Denis Auto devront avoir lieu pour définir les conditions de la poursuite de cette activité économique à cet endroit, et pour déterminer les mesures particulières à prendre pendant la phase chantier vis-à-vis de cette activité.

Concernant l'accès après la phase chantier, depuis la RN4 reconfigurée, le Maître d'Ouvrage répond :

[Extrait de la réponse du maître d'ouvrage à l'observation 116 :](#)

Dans le cadre du présent projet, il ne sera pas possible de recréer un accès direct à l'entreprise Denis Auto depuis la RN4 puisque celle-ci sera clôturée et réaménagée avec un terre-plein central, donc cela nécessiterait la création d'un échangeur spécifique....

Avis du commissaire enquêteur :

Le commissaire enquêteur prend acte de cette observation qui est pertinente.

Le commissaire enquêteur demande qu'un accès à l'entreprise Denis Auto soit maintenu en attente d'un accord sur les conditions de poursuite de cette activité économique à cet endroit.

Enquête publique préalable

à la déclaration d'utilité publique des acquisitions et travaux nécessaires à la réalisation du projet d'aménagement multimodal de l'axe A351-RN4

et à la mise en compatibilité des documents d'urbanisme des communes d'Ittenheim, d'Oberschaeffolsheim, de Wolfisheim, d'Eckbolsheim et de Strasbourg

3.5.21 Impacts sur les eaux superficielles et souterraines

Cet item fait référence aux observations n°121 et 122 du public et aux questions n°2 et 4 du commissaire enquêteur au sujet de la gestion des eaux pluviales et des bassins d'assainissement prévus dans le cadre du projet d'aménagement multimodal de l'axe A351-RN4.

Réponse du maître d'ouvrage à la question n°2 du commissaire enquêteur :

Au stade actuel des études, seuls les grands principes de mise en place d'un réseau d'assainissement sont connus : le nombre et la superficie des bassins de traitement, leur emplacement approximatif (toutes ces données étant directement dépendantes de la surface imperméabilisée ainsi que de la topographie du terrain).

En revanche, le type de réseau de collecte (cunette ou fossé enherbé) ainsi que les données de conception détaillées des bassins de traitement ne sont pas encore déterminés précisément. Il est nécessaire d'effectuer des études de projet plus détaillées pour définir précisément ces éléments, et c'est pour cette raison que le présent dossier est soumis à enquête publique uniquement pour les procédures « Déclaration d'Utilité Publique » et « Mise en compatibilité des documents d'urbanisme », et pas pour la procédure « Loi sur l'eau ».

Lorsque les études de détail auront permis de définir avec précision l'ensemble des mesures relatives à la collecte et au traitement des eaux de l'infrastructure, celles-ci seront décrites dans un dossier « Loi sur l'eau » qui sera soumis à enquête publique.

Le dimensionnement des dispositifs relatifs à la gestion des eaux sera réalisé selon les prescriptions en vigueur et les différents guides techniques en application (Guide technique de l'assainissement routier – SETRA octobre 2006 – et Guide technique de la pollution d'origine routière – SETRA août 2007 – notamment). L'assainissement des chaussées sera assuré par la mise en place d'un réseau de collecte ou la réutilisation du réseau existant lorsque possible, qui alimentera les bassins multifonctions. Ces derniers assurent les rôles suivants :

- écrêtement ;
- confinement pour une pollution accidentelle ;
- traitement de la pollution chronique avec mise en place d'une géométrie de bassin (surface en fond...), permettant notamment la décantation et donc la réduction des matières en suspension.

Sur la RN4, les eaux de ruissellement de plateforme seront récupérées par un système d'assainissement longitudinal situé de part et d'autre de la RN4 : caniveaux en U et collecteurs. Ces caniveaux seront situés de préférence en tête de talus de la plateforme routière plutôt qu'en pied. Cette solution permet de s'affranchir des écoulements du bassin versant extérieur à la RN4 dans le dimensionnement des bassins. Elles seront ensuite envoyées vers des bassins de traitement multifonction. 5 bassins seront nécessaires sur la RN4, accompagnés de bassins d'infiltration lorsqu'aucun rejet n'est possible en raison de la topographie.

Sur l'A351, le système d'assainissement longitudinal de surface existant sur A351 (cunettes) sera repris dans le cadre des travaux de transformation de la BAU en voie réservée. Les collecteurs situés sous les accotements seront conservés au maximum. Il est à noter que la

Enquête publique préalable

à la déclaration d'utilité publique des acquisitions et travaux nécessaires à la réalisation du projet d'aménagement multimodal de l'axe A351-RN4

et à la mise en compatibilité des documents d'urbanisme des communes d'Ittenheim, d'Oberschaeffolsheim, de Wolfisheim, d'Eckbolsheim et de Strasbourg

modification du profil en travers de l'A351 pour les besoins du projet n'impacte pas l'accotement dans la plupart des cas. La voie réservée va traverser l'accotement pour le franchissement des échangeurs. Ainsi une reprise des collecteurs pourra être ponctuellement nécessaire. Un bassin de traitement multifonction sera réalisé pour récupérer les eaux de plate-forme de l'A351 au niveau de la jonction avec l'A35.

Extrait de la réponse du maître d'ouvrage à observation n°122 :

... l'emplacement des bassins de traitement des eaux issues de la plate-forme routière est déterminé sur la base de la topographie du terrain. En effet, les eaux ruisselant sur la plate-forme doivent pouvoir s'écouler de manière gravitaire dans le réseau de collecte puis dans les bassins de traitement. Ainsi, les emplacements des bassins définis dans le cadre du projet correspondent à des « points bas » locaux. Or il n'est pas certain que le niveau d'implantation des bassins du COW puisse convenir pour le présent projet.

D'autre part, la surface d'emprise des bassins de traitement est directement dépendant de la surface de la plate-forme routière. Ainsi, même si techniquement il était possible de rassembler les bassins du COW et ceux du présent projet, leur surface totale correspondrait à la surface d'emprise actuelle des bassins du COW, à laquelle s'ajoute la surface d'emprise des bassins tels que définis dans le cadre du présent projet. Il n'y aura pas de réduction de la consommation de foncier par le regroupement des bassins de traitement des deux infrastructures.

Extrait de la réponse du maître d'ouvrage à observation n°121 :

.... Dans la suite des études, le maître d'ouvrage étudiera plus finement la topographie au niveau de la bretelle du COW de manière à vérifier la possibilité de déplacement des bassins de traitement du présent projet vers les bassins existants du COW. Une optimisation de la consommation d'espace sera recherchée dans le placement de ces bassins.

Réponse du maître d'ouvrage à la question n°4 du commissaire enquêteur :

Le bassin multifonction BM6 sera implanté dans le délaissé existant à l'heure actuelle au milieu de la bretelle « Porte Blanche » entre l'A351 et l'A35. L'État est déjà propriétaire de cette emprise, c'est pour cette raison qu'il n'a pas été jugé nécessaire de créer un emplacement réservé pour cet aménagement.

Avis du commissaire enquêteur :

Le commissaire prend acte des observations relatives à l'implantation des bassins d'infiltration des eaux pluviales sur la commune de Wolfisheim.

Le commissaire enquêteur prend acte de la réponse du Maître d'Ouvrage qui rappelle les grands principes de mise en place du réseau d'assainissement le long de l'axe A351-RN4 et qui précise que les données de conception détaillées feront l'objet d'un dossier ultérieur au titre de la Loi sur l'Eau.

Le commissaire enquêteur note toutefois que, selon la réponse apportée, le dispositif de traitement de la pollution chronique qui sera mis en place concernera uniquement les matières en suspension (processus de décantation) et non pas les hydrocarbures.

Enquête publique préalable

à la déclaration d'utilité publique des acquisitions et travaux nécessaires à la réalisation du projet d'aménagement multimodal de l'axe A351-RN4

et à la mise en compatibilité des documents d'urbanisme des communes d'Ittenheim, d'Oberschaeffolsheim, de Wolfisheim, d'Eckbolsheim et de Strasbourg

Concernant plus particulièrement les bassins qui seront localisés sur la commune de Wolfisheim, à proximité du COW, le commissaire enquêteur prend note de l'engagement du Maître d'Ouvrage de vérifier la possibilité de déplacement des bassins de traitement prévus dans le cadre du projet d'aménagement multimodal de l'axe A351-RN4 vers les bassins existants du COW et de rechercher une optimisation de la consommation d'espace dans le placement de ces bassins.

3.5.22 Impacts sur le Grand Hamster

Cet item fait référence aux observations n°118, 119 et 120 du public au sujet de l'impact du projet d'aménagement multimodal de l'axe A351-RN4 sur l'habitat et l'espèce du Grand Hamster.

Réponse du maître d'ouvrage à l'observation n°119 :

Il est d'abord nécessaire de rappeler l'historique de la problématique du Grand Hamster en Alsace : longtemps présent dans presque la moitié des communes d'Alsace, un déclin des populations et une réduction très forte de son aire de présence est amorcée à la fin des années 1970 lorsque le hamster est considéré comme nuisible en raison des dégâts qu'il occasionnait sur les cultures agricoles. Face à ce fort déclin, le hamster devient une espèce protégée au début des années 90, mais les populations et l'aire de répartition continuent de chuter. Les populations sont fragmentées et isolées par des barrières naturelles ou d'infrastructures (routes, étalement urbain). Pour enrayer le processus de déclin, le hamster commun est aujourd'hui protégé par plusieurs réglementations nationales, européennes et internationales. Il est considéré comme « espèce en danger » en France.

Un premier plan de sauvegarde a été mis en œuvre sur la période 2000 – 2004. Ce plan a initié des actions de sensibilisation et des contractualisations avec les agriculteurs (cultures favorables, suivi, lâchers de hamsters), mais il n'a pas permis de stopper le déclin de l'espèce et de son aire de répartition. Il a cependant permis une meilleure acceptation de l'espèce par les agriculteurs.

Un plan national d'actions a ensuite été engagé sur la période 2007 – 2011. Avec 6 axes de travail, 36 actions et la mobilisation d'une diversité d'acteurs, l'objectif était de restaurer et sauvegarder des populations viables et de stopper le déclin de la population à proximité de l'agglomération de Strasbourg. L'évaluation de ce plan a souligné des points positifs (efforts financiers, meilleure acceptation de l'espèce, augmentation des superficies de cultures favorables) mais l'espèce restait encore une fois très fragile.

Un nouveau plan national d'actions en faveur du hamster commun a été mis en œuvre pour la période 2012-2016. Les objectifs sont les suivants :

- Conserver l'aire de présence actuelle (19 communes) ;
- Tripler l'effectif de hamsters comptabilisé en 2010 – 2011 et ainsi tendre vers l'objectif de populations viables de 1500 individus ;

Enquête publique préalable

à la déclaration d'utilité publique des acquisitions et travaux nécessaires à la réalisation du projet d'aménagement multimodal de l'axe A351-RN4

et à la mise en compatibilité des documents d'urbanisme des communes d'Ittenheim, d'Oberschaeffolsheim, de Wolfisheim, d'Eckbolsheim et de Strasbourg

- Contribuer à l'amélioration de la qualité de l'habitat pour assurer un habitat favorable sur l'aire de présence actuelle, densifier les populations des zones de plus forte densité vers l'objectif de 2 terriers par hectare, et faciliter la reconnexion des sous-populations.

L'atteinte de ces objectifs passe par une stratégie différentielle et cohérente :

- 1) La définition d'une zone d'intervention plus grande, suffisante pour accueillir des populations viables de hamster, et protégée réglementairement. L'urbanisation y est limitée et toutes les actions opérationnelles du plan y sont localisées ;
- 2) Sur toute cette zone, l'objectif est d'améliorer la qualité de l'habitat avec une couverture agricole favorable à l'espèce (cultures favorables et maintien de bandes refuges) ;
- 3) Lorsque la densité de population est très faible, les mesures sur l'habitat ne sont pas suffisantes pour assurer un maintien de l'espèce. Des renforcements de population par des lâchers d'animaux dans les zones de présence les plus fragiles sont nécessaires.

Ainsi, il est clair que l'enjeu relatif à l'espèce dépasse très largement le présent dossier d'aménagement multimodal de l'axe A351-RN4, d'autant que le projet vise à améliorer les connectivités pour l'espèce de part et d'autre de l'infrastructure existante.

Par ailleurs, un dossier de demande de dérogation devra être établi pour le présent projet suivant les prescriptions de l'arrêté du 6 août 2012. Il contiendra :

- L'impact résiduel de l'opération projetée sur l'espèce et son habitat ;
- Les mesures d'évitement envisagées et la justification de la solution retenue ;
- Les mesures de réduction prévues ;
- Les mesures de compensation prévues.

Ce dossier sera instruit par le CNPN (Conseil National de la Protection de la Nature) qui rendra un avis sur le projet. C'est le ministre en charge de l'écologie qui a la compétence pour délivrer par arrêté la dérogation nécessaire pour mettre en œuvre le projet.

Réponse du maître d'ouvrage à l'observation n°118 :

Au stade d'avancement actuel du dossier, plusieurs pistes sont envisagées pour compenser l'impact résiduel du projet sur le Grand Hamster :

1. Avec des propriétaires fonciers détenteurs de parcelles à proximité du projet en zone d'habitat favorable au Grand Hamster. Des contacts ont déjà été pris dans ce sens et se poursuivront dans la suite du projet **afin de vérifier avec les titulaires des baux agricoles de ces parcelles si des mesures agricoles intensives peuvent être contractualisées, et sur quelle durée** (sur la base du volontariat de l'exploitant agricole concerné) ;
2. **Avec des exploitants volontaires pour s'engager dans une démarche favorisant des actions favorables à l'espèce.** La Chambre d'Agriculture du Bas-Rhin sera étroitement associée à cette démarche ;

Enquête publique préalable

à la déclaration d'utilité publique des acquisitions et travaux nécessaires à la réalisation du projet d'aménagement multimodal de l'axe A351-RN4

et à la mise en compatibilité des documents d'urbanisme des communes d'Ittenheim, d'Oberschaeffolsheim, de Wolfisheim, d'Eckbolsheim et de Strasbourg

3. Avec des opérateurs spécialisés proposant de mettre en place une offre de compensation.

Ainsi, l'ensemble des mesures destinées à la sauvegarde du Grand Hamster ne seront pas mises en place au détriment des agriculteurs, mais en concertation avec eux. La Chambre d'Agriculture du Bas-Rhin sera étroitement associée afin de garantir les intérêts de la profession agricole. En particulier, la Chambre d'Agriculture du Bas-Rhin a déjà mis en place une offre de service permettant à des groupes d'agriculteurs de mettre en place collectivement des mesures agri-environnementales à l'échelle communale.

Réponse du maître d'ouvrage à l'observation n°120 :

Les bandes paysagères situées entre le pied de talus de la RN4 et les chemins agricoles correspondent à des mesures d'accompagnement améliorant la connectivité des espaces favorables au Grand Hamster. Ces 2 ha environ d'espace résiduel sous forme de bandelette linéaire seront utilisés pour mettre en place des cultures favorables au Grand Hamster (luzerne ou blé sur pied) en association avec les passages à faune dédiés à l'espèce. Ainsi, cet ensemble de mesures permettra à l'espèce de pouvoir franchir la RN4 en plusieurs points régulièrement répartis, et d'aboutir dans une zone qui leur est favorable.

Avis du commissaire enquêteur :

Le commissaire enquêteur prend acte de ces observations qui traitent d'un enjeu environnemental important.

Comme l'indique le Maître d'Ouvrage, le commissaire enquêteur estime essentiel que les agriculteurs du secteur via la Chambre d'Agriculture du Bas-Rhin, soient associés aux mesures de sauvegarde du Grand Hamster qui seront mises en œuvre dans le cadre du Plan d'Action 2012-2016 et du plan suivant vu l'importance des impacts cumulés avec le projet de GCO.

3.5.23 Travaux

Cet item fait référence aux observations n°93, 101, 123 et 125 du public au sujet de la réalisation des travaux (impacts et phasage) du projet d'aménagement multimodal de l'axe A351-RN4.

Réponse du maître d'ouvrage à l'observation n°123 :

La période des travaux causera inévitablement des perturbations provisoires de circulation sur l'axe A351-RN4 dans le cadre de déviations provisoires, ce qui peut provoquer des ralentissements voire des congestions supplémentaires aux heures de pointe.

La circulation sur l'axe, et notamment la circulation des lignes de cars, pourra être rendue temporairement et ponctuellement difficiles par la réalisation des travaux qui engendrera des trafics parasites de camions approvisionnant le chantier. Les trafics poids lourds et les travaux en eux-mêmes pourront être en effet en augmentation aux cours de la phase chantier et

Enquête publique préalable

à la déclaration d'utilité publique des acquisitions et travaux nécessaires à la réalisation du projet d'aménagement multimodal de l'axe A351-RN4

et à la mise en compatibilité des documents d'urbanisme des communes d'Ittenheim, d'Oberschaeffolsheim, de Wolfisheim, d'Eckbolsheim et de Strasbourg

viendront gonfler les trafics existants, ce qui pourra être à l'origine de ralentissements ponctuels.

Néanmoins, le marquage et la signalisation de chantier permettront de fluidifier le trafic. Les usagers des transports en commun actuels seront également informés en amont, afin d'organiser leurs trajets. Pendant les travaux, le Maître d'ouvrage mettra en œuvre des mesures d'exploitation favorables à l'utilisation des transports en commun pour offrir une alternative performante à la voiture.

Des déviations provisoires seront mises en place pour compenser les interruptions temporaires de la circulation sur les routes connectées à cet axe. Une signalétique claire et lisible sera mise en place en phase travaux pour permettre un accès aisé aux communes de la zone d'étude et aux activités en place.

Le fonctionnement des cars interurbains sera maintenu pendant toute la durée des travaux.

Réponse du maître d'ouvrage à l'observation n°125 :

Le maître d'ouvrage prend bonne note de cette recommandation (planifier la réalisation de l'opération de façon à permettre la réalisation de la section A351 dans les délais les plus courts) pour la suite du projet. Néanmoins, il est également nécessaire de prendre en compte le fait que le phasage des travaux dépendra également des autorisations administratives à obtenir pour chaque tronçon du projet. En particulier, sur la RN4, les travaux ne pourront démarrer sans l'obtention de l'arrêté de dérogation pour l'espèce Grand Hamster. Sur l'A351, la mise en service de l'aménagement sera conditionnée à l'obtention d'une autorisation d'exploiter de la part des directions ministérielles en charge des transports et de la sécurité routière.

Par ailleurs, il est nécessaire de préciser que le rythme de réalisation des travaux sera également soumis à la programmation budgétaire annuelle des crédits de l'État, particulièrement contrainte des dernières années.

Extrait de la réponse du maître d'ouvrage à l'observation n°93 :

.... Il est ainsi prévu que le projet d'aménagement des stations avance en parallèle au projet d'aménagement de l'infrastructure et que les travaux se fassent de manière concomitante afin de mettre en service un aménagement global et fonctionnel.

Extrait de la réponse du maître d'ouvrage à l'observation n°101 :

... il est nécessaire de signaler que dans le cadre de la réalisation du projet de VLIO, l'échangeur actuel A351/RD63 va être totalement reconfiguré. Ainsi, l'aménagement des accès et des quais de la station VLIO ne pourra s'effectuer que lorsque les travaux de réalisation de l'échangeur VLIO auront été réalisés. D'après le calendrier actuel de réalisation de la VLIO (projet porté par le Conseil Départemental du Bas-Rhin), la VLIO pourrait être mise en service à l'horizon 2020, de manière concomitante avec le présent projet.

Enquête publique préalable

à la déclaration d'utilité publique des acquisitions et travaux nécessaires à la réalisation du projet d'aménagement multimodal de l'axe A351-RN4

et à la mise en compatibilité des documents d'urbanisme des communes d'Ittenheim, d'Oberschaeffolsheim, de Wolfisheim, d'Eckbolsheim et de Strasbourg

Avis du commissaire enquêteur :

Le commissaire enquêteur prend acte de cette observation pertinente.

Le commissaire enquêteur estime que de gros problèmes de circulation seront certainement observés aux heures de pointe pendant la phase de chantier malgré l'ensemble des mesures qui seront mises en œuvre par le Maître d'Ouvrage. Une programmation du déroulement du chantier, qui pourrait en effet consister à réaliser dans un premier temps les aménagements sur l'A351, devra être recherchée en fonction de l'ensemble des contraintes (réglementaires, programmation budgétaire, travaux de réalisation des autres projets dans la zone ouest...). Son objectif principal sera évidemment de ne pas impacter l'augmentation de fréquentation du TSPO déjà observée depuis 2010.

*Le commissaire enquêteur prend bonne note de la prévision de réalisation des travaux d'aménagement des stations de manière concomitante à ceux d'aménagement de l'axe A351-RN4 afin de mettre en service un aménagement global et fonctionnel. Il estime donc, que pour augmenter la fréquentation du TSPO (rabattement depuis les communes très peuplées de Wolfisheim, Eckbolsheim, Oberhausbergen, Ittenheim...), **il est impératif que cette station identifiée comme un pôle d'échanges soit réalisée dans les meilleurs délais, en conformité avec les documents de planification urbains élaborés par l'Eurométropole à l'horizon 2025.***

3.5.24 Bilan socio-économique du projet

Cet item fait référence aux questions n°3, 9 et 10 du commissaire enquêteur au sujet du bilan socio-économique du projet d'aménagement multimodal de l'axe A351-RN4 et de sa rentabilité.

Réponse du maître d'ouvrage à la question n°3 du commissaire enquêteur :

Il s'agit bien pour ce projet d'un montant d'investissement évalué à 43,3 M€ TTC 2014, soit 36,1 M€ HT 2014 et 34,3 M€ HT 2010 (le bilan est fait en € 2010 par simplicité et cohérence avec les valeurs tutélaires de la circulaire, exprimées en € 2010). Puis sont appliqués l'actualisation et le COFP + PFRFP (coefficient de 1,25) pour arriver à 43,9 M€ 2010 HT actualisés en 2017. C'est le montant actualisé d'investissement auquel sont comparés les avantages actualisés du projet pour l'établissement de la VAN.

A la question sur le cas du passage du scénario 2 au scénario 3, à combien se chiffrerait le surcoût financier si les travaux d'élargissement de la BAU de la RN4 étaient réalisés en même temps que les autres aménagements ou s'ils étaient réalisés ultérieurement, le Maître d'Ouvrage répond :

Enquête publique préalable

à la déclaration d'utilité publique des acquisitions et travaux nécessaires à la réalisation du projet d'aménagement multimodal de l'axe A351-RN4

et à la mise en compatibilité des documents d'urbanisme des communes d'Ittenheim, d'Oberschaeffolsheim, de Wolfisheim, d'Eckbolsheim et de Strasbourg

Réponse du maître d'ouvrage à la question n°9 du commissaire enquêteur :

Pour répondre à cette question, il est nécessaire de prendre une hypothèse réaliste pour l'horizon de passage du scénario 2 au scénario 3. On considère que ce basculement s'effectuera en 2030.

- Hypothèse 1 : les travaux d'élargissement de la BAU sont réalisés en même temps que le reste des aménagements

Dans cette hypothèse, la plate-forme est élargie d'un mètre dans chaque sens de circulation pour prendre en compte l'éventuel passage à terme à un scénario d'exploitation de type 2 × 2 voies + voie réservée (scénario 3). Le linéaire concerné est de 2 550 m dans le sens Strasbourg vers Ittenheim et de 2 700 m dans le sens Ittenheim vers Strasbourg (entre le futur échangeur du GCO et le raccordement à l'A351).

A terme, lorsque la décision de passer au scénario 3 sera prise, il sera tout de même nécessaire de procéder aux travaux de renforcement de la BAU afin de permettre le passage des bus.

A la mise en service scénario 1	(A')	1	1				
		Berme	Surla				
A l'ouverture du GCO scénario 2	(B')	1	1				
		Berme	Surla				
A terme, en fonction du trafic scénario 3	(C)	1	0,5				
		Berme	BDD				

L'estimation financière des travaux (base 2014) est la suivante :

- Surcoût de travaux d'environ 230 k€ au moment de la réalisation de l'aménagement par rapport au projet de référence présenté dans le dossier d'enquête (1 m de plate-forme en plus par sens de circulation)
- Travaux de renforcement de chaussée pour environ 2,3 M€ lors du passage à terme au scénario d'exploitation 3

Soit un coût total d'environ 2,5 M€.

La valeur actualisée nette (VAN) dans cette hypothèse est de 8,0 M€ actualisés.

- Hypothèse 2 : les travaux d'élargissement de la BAU sont réalisés ultérieurement

Dans cette hypothèse, les travaux d'élargissement de la plate-forme et de renforcement de chaussée sont réalisés concomitamment, lors de l'éventuel passage au scénario d'exploitation 3.

Les travaux d'élargissement de la plate-forme nécessitent dans cette configuration :

- La démolition du caniveau et du dispositif de retenue en rive de la RN4
- Le décaissement des matériaux en accotement
- La réalisation de redans d'accrochage sur les talus existants
- La réalisation des remblais avec des matériaux issus d'emprunts

Enquête publique préalable

à la déclaration d'utilité publique des acquisitions et travaux nécessaires à la réalisation du projet d'aménagement multimodal de l'axe A351-RN4

et à la mise en compatibilité des documents d'urbanisme des communes d'Ittenheim, d'Oberschaeffolsheim, de Wolfisheim, d'Eckbolsheim et de Strasbourg

– La mise en œuvre d'un caniveau et d'un dispositif de retenue en rive.

A la mise en service scénario 1	(A)	1 Berm						
A l'ouverture du GCO scénario 2	(B)	1 Berm						
A terme, en fonction du trafic scénario 3	(C)	1 Berme	0,5 BDD					

L'estimation financière des travaux (base 2014) est la suivante : le coût des travaux est d'environ 3,6 M€ lors du passage à terme au scénario d'exploitation 3 (travaux d'élargissement de plate-forme et de renforcement de chaussée).

La valeur actualisée nette (VAN) dans cette hypothèse est de 7,3 M€ actualisés.

Ainsi, on observe que la valeur actualisée nette est très proche pour ces deux scénarios ; on peut ainsi en conclure que le choix de l'un ou l'autre de ces scénarios n'a que peu d'impact sur la rentabilité du projet.

C'est néanmoins en prenant la seconde hypothèse (à savoir que les travaux d'élargissement de la BAU sont réalisés ultérieurement) que la rentabilité du projet est la meilleure.

A la question sur l'évolution du bilan socio-économique en cas d'augmentation de la fréquence des cars, le Maître d'Ouvrage répond :

Réponse du maître d'ouvrage à la question n°10 du commissaire enquêteur :

Le projet intègre déjà une augmentation significative de la fréquence des cars qui passerait notamment de 33 à 59 allers-retours par jour sur la ligne 230 et de 22 à 43 allers-retours par jour sur la ligne 240. Ces chiffres sont cohérents avec les études du TSPO et avec l'augmentation de fréquentation attendue sur les transports en commun sur l'axe.

Un test rapide a été effectué avec une augmentation supplémentaire de 10% de la fréquence des bus en heure de pointe, en tenant compte de l'effet fréquence sur les trafics. La VAN du projet passerait alors de 9,9 à 9,0 M€ actualisés. Mais s'il y a réellement saturation des bus, cela signifie que les prévisions de trafic des transports en commun sur lesquelles nous nous basons auront été dépassées et dans ce cas la VAN réelle du projet sera supérieure, et donc sa rentabilité.

Enquête publique préalable

à la déclaration d'utilité publique des acquisitions et travaux nécessaires à la réalisation du projet d'aménagement multimodal de l'axe A351-RN4

et à la mise en compatibilité des documents d'urbanisme des communes d'Ittenheim, d'Oberschaeffolsheim, de Wolfisheim, d'Eckbolsheim et de Strasbourg

Avis du commissaire enquêteur :

Le commissaire enquêteur mentionne qu'il ne comprend pas à quoi correspondent les schémas figurant dans la réponse à la question 9 du commissaire enquêteur.

Le commissaire enquêteur prend acte des éléments de rentabilité calculés par le Maître d'Ouvrage et estime donc que les valeurs actualisées nettes qui sont calculées pour ce projet quel que soit le scénario d'exploitation de la RN4 sont très proches et que la rentabilité du projet est donc quasiment identique.

3.5.25 Documents d'urbanisme

Cet item fait référence aux observations n°28 et 29 du public au sujet des documents d'urbanisme des communes de Wolfisheim et d'Eckbolsheim.

Réponse du maître d'ouvrage à l'observation n°28 :

La matérialisation de la VLIO sur les documents d'urbanisme de la commune de Wolfisheim a été réalisée par la modification n°11. Cette modification n°11 du POS de Wolfisheim, approuvée en juin 2015, a été rendue opposable aux tiers à la date de son insertion dans la presse, à savoir le 28 juillet 2015. Le présent dossier d'enquête publique était déjà imprimé à cette date (puisqu'il a été mis à la disposition de la commissaire enquêteur en date du 3 août 2015), il n'a donc pas pu prendre en compte dans les documents graphiques de la *Pièce G – Mise en compatibilité des documents d'urbanisme* la modification n°11. Néanmoins, cet élément est mentionné au point 3.3 de la pièce G où il est indiqué que « *Les éléments présentés pour la commune de Wolfisheim ne sont pas à jour de la modification n°11 qui a fait l'objet d'une délibération de l'Eurométropole de Strasbourg en date du 25 juin 2015, mais qui n'est pas encore opposable à la date d'impression du présent dossier* ».

Réponse du maître d'ouvrage à l'observation n°29 :

Au point 3.4.1. *Analyse de la compatibilité du projet avec les orientations et objectifs du document d'urbanisme local* de la pièce G, il est indiqué que le projet figure parmi les orientations et objectifs du POS d'Eckbolsheim, et qu'il est donc bien compatible avec celui-ci. Ainsi, il n'était pas nécessaire d'effectuer une modification des plans d'urbanisme pour cette commune. C'est pour cette raison qu'il n'y a pas de plan avant et après mise en compatibilité pour Eckbolsheim.

Avis du commissaire enquêteur :

Le commissaire enquêteur prend acte de la réponse du Maître d'Ouvrage.

Enquête publique préalable

à la déclaration d'utilité publique des acquisitions et travaux nécessaires à la réalisation du projet d'aménagement multimodal de l'axe A351-RN4

et à la mise en compatibilité des documents d'urbanisme des communes d'Ittenheim, d'Oberschaeffolsheim, de Wolfisheim, d'Eckbolsheim et de Strasbourg

3.5.26 Plans du dossier

Cet item fait référence aux observations n°7, 11, 12, 14 et 19 du public qui mentionnent des plans trop schématiques ou incomplets.

Extrait de la réponse du maître d'ouvrage à l'observation n°14 :

Il est vrai que le fond de plan utilisé n'intègre pas encore les nouveaux aménagements de voirie réalisés dans le cadre de la zone d'activité du Parc des Forges...

Réponse du maître d'ouvrage à l'observation n°7 :

Il est possible que l'un ou l'autre plan du dossier d'enquête publique ne fasse pas apparaître le COW (Contournement Oberschaeffolsheim-Wolfisheim) puisque les études préalables sur le présent projet ont démarré avant sa construction, et que certaines cartes sur l'état initial du secteur d'étude ont été effectivement élaborées alors qu'il n'était pas encore construit. Néanmoins, la grande majorité des cartes du projet – et surtout les cartes de la pièce D (Plan général des travaux) – font bien apparaître cette nouvelle infrastructure.

Extrait de la réponse du maître d'ouvrage à l'observation n°19 :

En lien avec la réponse à l'observation n°13, la *Pièce C – Notice explicative du dossier d'enquête* mentionne dans sa partie 3.2. le périmètre de l'aménagement retenu sur l'A351. L'analyse des études de trafic montre en effet que dans le sens vers Strasbourg, pour atteindre l'objectif de gain de fiabilité et de temps de parcours des transports en commun, l'aménagement d'une voie réservée est nécessaire sur toute l'A351 jusqu'au passage à 3 voies. Dans le sens vers Ittenheim, l'aménagement d'une voie réservée est nécessaire sur l'A351 depuis l'échangeur de Hautepierre jusqu'à la RN4. Ainsi, c'est pour cette raison que les aménagements de voie réservée apparaissant sur le plan général des travaux ne vont pas jusqu'à la bretelle Porte Blanche.

... en lien avec la réponse apportée à l'observation n°8, le programme d'aménagement de la section urbaine dans Strasbourg est un programme distinct, qui n'est pas l'objet du présent dossier. Il est donc légitime que les aménagements projetés dans le cadre de ce programme urbain ne soient pas représentés dans le présent dossier.

Réponse du maître d'ouvrage à l'observation n°11 :

Le code de l'expropriation requiert la présence d'un plan de situation ainsi que d'un plan général des travaux dans le dossier d'enquête. Il ne mentionne pas de manière précise l'échelle à laquelle doivent avoir été établis ces plans. Dans la pratique, le plan de situation doit permettre de localiser le projet par rapport à l'ensemble des communes et le plan général des travaux doit être établi à une échelle permettant au public d'avoir une idée des travaux envisagés, et de visualiser l'emprise du projet. Il s'agit de montrer la disposition d'ensemble des équipements projetés, et de faire apparaître clairement le périmètre des travaux. Le plan général des travaux du présent dossier a été établi à l'échelle 1:10 000^e, échelle qui permet d'avoir un aperçu d'ensemble des travaux projetés et de la disposition des principaux ouvrages.

Enfin, cette observation mentionnant l'absence de plan au 1/1000^e a été émise pour mentionner l'absence de plan de détail des stations d'arrêt. Il est donc nécessaire de mentionner ici que le projet objet du présent dossier ne porte que sur la réalisation des voies

Enquête publique préalable

à la déclaration d'utilité publique des acquisitions et travaux nécessaires à la réalisation du projet d'aménagement multimodal de l'axe A351-RN4

et à la mise en compatibilité des documents d'urbanisme des communes d'Ittenheim, d'Oberschaeffolsheim, de Wolfisheim, d'Eckbolsheim et de Strasbourg

réservées aux transports en commun, y compris leurs accès aux stations d'arrêt, ainsi que l'aménagement des quais de ces stations. Le projet d'aménagement relatif au service « voyageurs » (local d'attente, moyens d'accès, équipements des quais...) est piloté par l'Autorité Organisatrice des Transports, à savoir le Conseil Départemental du Bas-Rhin.

Les éléments programmatiques pour l'aménagement des stations d'arrêts du TSPO sur l'A351, fournis par l'Autorité Organisatrice des Transports, sont annexés au présent document en annexe 3.

Avis du commissaire enquêteur :

Le document « Instruction technique relative aux modalités d'élaboration des opérations d'investissement et de gestion sur le réseau routier national », version en date du 29 avril 2014, édité par la Direction Générale des Infrastructures, des Transports et de la Mer du Ministère de l'Ecologie, du Développement durable et de l'Energie, indique que le dossier d'enquête publique tel que décrit dans les articles R. 112-4 du Code de l'expropriation pour cause d'utilité publique et R. 123-8 du Code de l'Environnement, doit contenir les 2 plans suivants :

- *Un plan de situation,*
- *Un plan général des travaux. Pour ce dernier plan, l'Instruction indique de choisir une échelle « courante » comme 1/25 000^{ème} par exemple.*

Concernant l'absence de figuration de la 3^{ème} opération sur les fonds de plan du dossier, le Maître d'Ouvrage n'a pas à l'insérer étant donné qu'il n'est pas l'aménageur de cette opération (qui est l'Eurométropole de Strasbourg). Il en est de même pour les plans détaillés des stations d'arrêt.

Le commissaire enquêteur estime donc que les plans qui figurent dans le dossier soumis à l'enquête publique sont conformes à la réglementation.

Le commissaire enquêteur estime en outre que l'absence de plan actualisé de la zone HautePierre-Koenigshoffen et l'absence du tracé du COW sur certains plans ne remettent pas en cause le contenu du dossier du projet d'aménagement multimodal de l'axe A351-RN4 présenté à l'enquête publique.

3.5.27 Autres sujets évoqués

3.5.27.1 Panneaux photovoltaïques

Réponse du maître d'ouvrage à l'observation n°128 :

Le maître d'ouvrage prend bonne note de cette suggestion (équiper la voie dédiée aux cars de panneaux photovoltaïques afin de générer de l'énergie qui servira à faire circuler ultérieurement un tram-train) et en étudiera la faisabilité technique et les coûts dans le cadre des études détaillées à venir.

Enquête publique préalable

à la déclaration d'utilité publique des acquisitions et travaux nécessaires à la réalisation du projet d'aménagement multimodal de l'axe A351-RN4

et à la mise en compatibilité des documents d'urbanisme des communes d'Ittenheim, d'Oberschaeffolsheim, de Wolfisheim, d'Eckbolsheim et de Strasbourg

Avis du commissaire enquêteur :

Le commissaire enquêteur prend acte de la réponse du Maître d'Ouvrage sur l'étude de la faisabilité technique et des coûts associés à la mise en place de panneaux photovoltaïques sur la chaussée de l'axe multimodal A351-RN4 dans le cadre des études détaillées.

3.5.27.2 Ticket unique

Réponse du maître d'ouvrage à l'observation n°127 :

Le système Badgeo déjà en vigueur à l'heure actuelle permet l'accès aux cars du Réseau 67 ainsi qu'au réseau de transport urbain de la CTS (Compagnie des Transports Strasbourgeois) avec une même carte. L'extension de ce système aux trains TER Alsace est également envisagé. Cette question est de la compétence des différentes autorités organisatrices des transports et n'est pas l'objet du présent projet.

Avis du commissaire enquêteur :

Le commissaire enquêteur prend acte de la réponse du Maître d'Ouvrage et lui demande de communiquer cette observation aux Autorités Organisatrices des Transports.

3.5.27.3 Grand Contournement Ouest

Réponse du maître d'ouvrage à l'observation n°129 :

Le projet de GCO est un projet déclaré d'utilité publique. Le choix du concessionnaire qui réalisera le projet est en cours.

Le projet objet du présent dossier concerne l'aménagement multimodal de l'axe A351-RN4. Il est prévu dans le projet de GCO un échangeur avec la RN4 sur la commune d'Ittenheim ; le projet de GCO aura donc des impacts induits sur le présent projet. Néanmoins, ce sont bien deux projets différents et les opposants au GCO ne peuvent pas remettre en cause le présent projet simplement parce que l'aménagement du GCO aura des conséquences sur le trafic automobile sur l'axe A351-RN4.

Avis du commissaire enquêteur :

Le commissaire enquêteur prend acte de la réponse du Maître d'Ouvrage.

Enquête publique préalable

à la déclaration d'utilité publique des acquisitions et travaux nécessaires à la réalisation du projet d'aménagement multimodal de l'axe A351-RN4

et à la mise en compatibilité des documents d'urbanisme des communes d'Ittenheim, d'Oberschaeffolsheim, de Wolfisheim, d'Eckbolsheim et de Strasbourg

3.5.27.4 Planification de la bretelle d'entrée la VLIO

Réponse du maître d'ouvrage à l'observation n°82 :

Le projet de VLIO (Voies de Liaison Intercommunale Ouest) est porté par le Département du Bas-Rhin. Le Département pourra réaliser les travaux de l'aménagement à l'issue de l'obtention de la Déclaration d'Utilité Publique pour la partie Nord de la VLIO. L'anticipation de la réalisation de la bretelle d'entrée de cette infrastructure ne peut donc pas être réalisée par l'État dans le cadre du présent projet. Par ailleurs, il est peu probable que la seule réalisation anticipée de cette bretelle d'entrée permette de fluidifier la circulation provenant d'Oberhausbergen.

Avis du commissaire enquêteur :

Le commissaire enquêteur prend acte de la réponse du Maître d'Ouvrage.

3.5.27.5 Aménagements récemment réalisés à l'entrée d'Ittenheim

Extrait de la réponse du maître d'ouvrage à l'observation n°36 :

.... Enfin, le tronçon de 1 km de voie réservée qui a d'ores et déjà été créé par Département sur la RN4 avant l'entrée d'Ittenheim en venant de Strasbourg est très utile en heure de pointe du soir : il permet aux transports en commun de dépasser la congestion en entrée d'Ittenheim due aux feux dans le village.

Avis du commissaire enquêteur :

Le commissaire enquêteur prend acte de la réponse du Maître d'Ouvrage.

L'analyse de l'ensemble des éléments recueillis, l'examen de toutes les observations émises par le public, les questions émises par le commissaire enquêteur, les réponses apportées par le Maître d'Ouvrage, ainsi que l'exposé détaillé relatif au déroulement de cette enquête, viennent clore le présent rapport.

Fait et clos à MITTELHAUSBERGEN le 7 janvier 2016

**Valérie TROMMETTER
Commissaire enquêteur**

Enquête publique préalable

à la déclaration d'utilité publique des acquisitions et travaux nécessaires à la réalisation du projet d'aménagement multimodal de l'axe A351-RN4

et à la mise en compatibilité des documents d'urbanisme des communes d'Ittenheim, d'Oberschaeffolsheim, de Wolfisheim, d'Eckbolsheim et de Strasbourg

PARTIE 2 - CONCLUSIONS ET AVIS MOTIVE

Enquête publique préalable

à la déclaration d'utilité publique des acquisitions et travaux nécessaires à la réalisation du projet d'aménagement multimodal de l'axe A351-RN4

et à la mise en compatibilité des documents d'urbanisme des communes d'Ittenheim, d'Oberschaeffolsheim, de Wolfisheim, d'Eckbolsheim et de Strasbourg

1 CONCLUSIONS ET AVIS MOTIVE RELATIF A LA DUP DES ACQUISITIONS ET TRAVUX NECESSAIRES A LA REALISATION DU PROJET D'AMENAGEMENT MULTIMODAL DE L'AXE A351-RN4

1.1 RAPPEL DU PROJET

Le projet porte sur la Déclaration d'Utilité Publique des acquisitions et travaux nécessaire à la réalisation du projet d'aménagement multimodal de l'axe A351-RN4 et sur la mise en compatibilité des documents d'urbanisme des communes d'Ittenheim, d'Oberschaeffolsheim, de Wolfisheim, d'Eckbolsheim et de Strasbourg. Ce projet, localisé entre l'est d'Ittenheim et l'entrée de Strasbourg et porté par l'Etat, a trois objectifs principaux :

- venir compléter les aménagements prévus dans le cadre du Transport en Site Propre de l'ouest strasbourgeois (TSPO) sur la RD1004 entre Wasselonne et Ittenheim, afin de pouvoir offrir aux cars TSPO sur l'axe A351-RN4 un temps et une fiabilité de parcours maîtrisés,
- s'inscrire dans la cohérence avec les autres projets structurants portés par l'État ou les collectivités, dans le secteur Ouest de Strasbourg, notamment les projets d'urbanisation et de Voie de Liaison Intercommunale Ouest (VLIO). Une desserte en transports en commun de l'Ouest strasbourgeois efficace et crédible, qui permette une alternative réelle à l'usage de la voiture particulière, viendra renforcer la pertinence des projets structurants prévus dans ce secteur,
- répondre à la réorganisation du trafic qui sera engendrée par la réalisation de l'autoroute A355 projetée ou Grand Contournement Ouest de Strasbourg (GCO) dont l'échangeur central se trouvera au niveau de la RN4 et, de ce fait, améliorer les conditions de circulation entre le futur GCO et l'A351.

Il constitue la section de transition du programme global d'opérations qui consiste à améliorer les conditions de déplacement dans l'Ouest strasbourgeois entre Wasselonne et Strasbourg-centre-ville en développant l'accessibilité aux Transports en Commun et dont la réalisation est échelonnée dans le temps. Il est à noter que la section interurbaine sur la RD1004 entre Wasselonne et Ittenheim, portée par le Conseil Départemental du Bas-Rhin, est en cours de réalisation et la section interurbaine dans Strasbourg, portée par l'Eurométropole de Strasbourg, est en phase d'études.

Le service global attendu par les différents aménagements sera un gain de temps de parcours en transport en commun et un gain de fiabilité.

Ce projet avait fait l'objet de trois réunions de concertation entre le 4 octobre et le 4 novembre 2010 dans les 5 communes traversées par l'axe concerné à l'issue de laquelle plusieurs variantes avaient été étudiées pour conduire au final au choix du projet présenté dans le dossier soumis à l'enquête publique.

Le coût du projet d'aménagement multimodal de l'axe A351-RN4 est estimé à 43,3 M€ TTC, valeur mai 2014, hors coût de la mise en place d'un éclairage des points singuliers de la RN4

Enquête publique préalable

à la déclaration d'utilité publique des acquisitions et travaux nécessaires à la réalisation du projet d'aménagement multimodal de l'axe A351-RN4

et à la mise en compatibilité des documents d'urbanisme des communes d'Ittenheim, d'Oberschaeffolsheim, de Wolfisheim, d'Eckbolsheim et de Strasbourg

et de l'A351 et coûts des aménagements des stations d'arrêt (local d'attente, moyens d'accès, équipements de quais...).

Selon le calendrier prévisionnel du Maître d'Ouvrage, l'aménagement sera opérationnel dès 2021.

1.2 INFORMATIONS D'ORDRE GENERAL

1.2.1 Information et participation du public

La présente enquête publique, de son organisation initiale à sa prolongation, a fait l'objet d'une publicité via :

- les annonces légales parues dans les journaux régionaux,
- l'affichage réglementaire de l'avis en mairies des 5 lieux de permanences,
- l'affichage réglementaire de l'avis sur le site du projet « en grand format » au niveau de 6 emplacements visibles du public.

En complément de cette information réglementaire, le Maître d'Ouvrage a informé le public du projet et de la tenue d'une enquête publique via la distribution de brochures de communication dans les lignes de bus 230, 220 205, 209 et 240, via la réalisation d'un kakemono et d'un pupitre contenant les brochures dans les 5 mairies concernées par le tracé et via la mise en ligne de l'avis d'enquête et du dossier sur son site internet.

Des articles parus dans la presse régionale ont été également relayés la tenue de cette enquête publique.

Le commissaire enquêteur a souhaité élargir cette information par le biais d'une réunion publique d'information et d'échanges qui s'est tenue le 5 novembre 2015 à Strasbourg. Bien que la publicité relative à cette réunion aurait pu être diffusée plus largement, elle a tout de même réuni une quarantaine de participants, dont nombre de représentants d'associations et de collectifs, et a permis au public d'exprimer son point de vue et d'obtenir du Maître d'Ouvrage les réponses qu'il était en droit d'attendre.

A l'issue de cette réunion, l'enquête publique a été prolongée ; ce qui a porté sa durée à 52 jours consécutifs. Cette durée est relativement conséquente.

Conclusions partielles

Le commissaire enquêteur considère que l'information du public a été correctement réalisée ; ce qui est confirmé par sa participation active (77 observations écrites enregistrées).

Enquête publique préalable

à la déclaration d'utilité publique des acquisitions et travaux nécessaires à la réalisation du projet d'aménagement multimodal de l'axe A351-RN4

et à la mise en compatibilité des documents d'urbanisme des communes d'Ittenheim, d'Oberschaeffolsheim, de Wolfisheim, d'Eckbolsheim et de Strasbourg

1.2.2 Dossier d'enquête

Le dossier soumis à l'enquête publique est conforme aux prescriptions des articles R. 123-8 du Code de l'Environnement et R. 112-4 à 7 du Code de l'expropriation pour cause d'utilité publique.

Au vu de la nature et de l'ampleur du projet, il est admis que le dossier d'enquête publique soit volumineux (545 pages au total au format A3) et complexe. Ainsi, en complément du dossier papier mis à disposition du public dans les 5 communes concernées par le projet, le dossier pouvait également être téléchargé depuis le site internet de la DREAL Alsace dès début septembre 2015.

En complément du dossier initial (pièces A à J), le commissaire enquêteur a demandé au Maître d'Ouvrage de mettre à disposition du public, en cours d'enquête l'étude des simulations de trafics sur l'axe A351-RN4 qui ont été utilisées dans l'étude d'impact. Cette demande provient d'observations du public qui mentionne des différences entre les données de trafic qui apparaissent dans les multiples projets d'aménagements routiers de l'Ouest de l'agglomération de Strasbourg. Un additif a donc été porté au dossier d'enquête publique en date du 29 octobre 2015.

La compréhension de ce dossier par le public n'a pas été évidente pour deux raisons principales :

- **Le découpage du projet global du TSPO en trois sections qui fait tout de même intervenir trois aménageurs et deux AOT !,**
- **Les aspects qui unissent sur la deuxième section d'aménagement, objet du dossier soumis à l'enquête publique, le Maître d'Ouvrage manageur, la DREAL Alsace, et les deux AOT, le Conseil Départemental d'Alsace et l'Eurométropole de Strasbourg.**

Ainsi, même si le dossier précisait clairement qu'il ne traitait pas du troisième programme d'aménagements en voirie urbaine de Strasbourg, porté par l'Eurométropole de Strasbourg, le public a posé plusieurs questions sur ce programme et sur le terminus des cars à Strasbourg. Le commissaire enquêteur n'est pas étonné par ces questions qui apparaissent comme normales du point de vue d'un utilisateur du service de transport en commun. Pour parfaire sa curiosité sur ces sujets, durant la phase préparatoire de l'enquête publique, le commissaire enquêteur avait notamment rencontré les services en charge des transports auprès du Conseil Départemental du Bas-Rhin et de l'Eurométropole de Strasbourg et a pu échanger avec eux sur les trois programmes d'aménagements du TSPO de Wasselonne à Strasbourg. Ces trois acteurs travaillent entre eux même s'il est certain que la coordination ne doit pas forcément être évidente dans ce périmètre géographique où les projets sont nombreux et interfèrent les uns dans les autres.

En décrivant dans le dossier d'autres aspects, certes très intéressants et intimement liés au projet comme l'organisation des transports en commun, l'offre de transport en commun, l'équipement des stations d'arrêt, l'habilitation des conducteurs de cars..., le Maître d'Ouvrage a également semé le trouble dans l'esprit du public et dans celui du commissaire enquêteur. Des attentes et des observations du public ont donc été exprimées sur des sujets qui

Enquête publique préalable

à la déclaration d'utilité publique des acquisitions et travaux nécessaires à la réalisation du projet d'aménagement multimodal de l'axe A351-RN4

et à la mise en compatibilité des documents d'urbanisme des communes d'Ittenheim, d'Oberschaeffolsheim, de Wolfisheim, d'Eckbolsheim et de Strasbourg

ne dépendent pas du présent dossier mais des Autorités Organisatrices des Transports. Il est vrai que le dossier ne décrivait pas clairement en introduction, le **périmètre du projet** d'aménagement multimodal de l'axe A351-RN4 qui ne portait que sur la réalisation des voies réservées aux transports en commun, l'aménagement des accès et des quais des stations d'arrêt ainsi que **les rôles et missions des différents aménageurs et Autorités Organisatrices des Transport** en lien avec ce projet.

En outre, d'autres observations ont porté sur l'absence de prise en compte dans le dossier des **autres projets en cours d'étude dans le quartier de Koenigshoffen** et notamment le projet d'ouvrage d'art devant franchir l'A351 au niveau du parc des Forges, la reconfiguration de l'échangeur sur l'A351 pour mieux desservir le Parc des Forges, la reconfiguration des lignes de transports en commun inter-quartiers pour la desserte du Parc des Forges et le projet de prolongement de la ligne F du tramway vers Koenigshoffen. Le commissaire enquêteur comprend bien que l'état d'avancement de ces projets et leur statut de projets « non connus » au sens du Code de l'Environnement ne permettait pas leur prise en compte dans le dossier.

Conclusions partielles

Le dossier étant particulièrement conséquent et technique et ne pouvant être assimilé en une seule lecture par le public, sa mise à disposition sur le site internet de la DREAL Alsace constitue un aspect très appréciable. Le commissaire enquêteur considère que l'accessibilité aux informations du dossier a été correctement assurée.

Du fait de l'absence de présentation claire du périmètre du projet d'aménagement multimodal de l'axe A351-RN4, en introduction du rapport, le public a posé de nombreuses questions qui n'étaient pas directement liées au projet. Bien que conscient de la nécessité de ce découpage du fait de contraintes géographiques et fonctionnelles, et certainement d'autres contraintes de financement et de planification, le commissaire enquêteur le déplore car il ne permet malheureusement pas d'apporter des réponses globales aux usagers du TSPO et aux riverains de l'ouest strasbourgeois. Par conséquent, pour les observations du public qui ne dépendent pas de la DREAL Alsace, le commissaire enquêteur lui demande de les communiquer aux autres Maîtres d'Ouvrage et Autorités Organisatrices des Transports pour qu'ils en prennent connaissance.

Enfin, malgré les imprécisions liées au périmètre du dossier, le commissaire enquêteur estime que la présentation du projet et de ses enjeux dans le dossier était suffisante pour que le public puisse acquérir une connaissance générale du projet. Ce constat ressort également des observations très pertinentes émises sur le projet par les associations et les collectifs qui démontrent leur bonne compréhension du projet.

Le Maître d'Ouvrage a répondu de manière claire, dans son mémoire en réponse, à l'ensemble des observations émises par le public et aux demandes du commissaire enquêteur en lui fournissant tous les éléments dont il disposait.

Enquête publique préalable

à la déclaration d'utilité publique des acquisitions et travaux nécessaires à la réalisation du projet d'aménagement multimodal de l'axe A351-RN4

et à la mise en compatibilité des documents d'urbanisme des communes d'Ittenheim, d'Oberschaeffolsheim, de Wolfisheim, d'Eckbolsheim et de Strasbourg

Concernant les projets « non encore connus » au sens du Code de l'Environnement et en cours à Koenigshoffen :

- l'échangeur de l'A351 au niveau du quartier de Koenigshoffen, qui est très attendu vu le développement du parc des Forges, les problèmes de circulation dans le secteur et les impacts pour les riverains,
- l'implantation d'une station d'arrêt pour les transports en commun, à proximité de l'Hôpital de HautePierre,

le commissaire enquêteur a pris acte de l'engagement de la poursuite de la concertation entre les Maîtres d'Ouvrage afin d'assurer leur compatibilité. Ainsi lorsque ces projets seront suffisamment avancés au niveau de l'Eurométropole de Strasbourg et seront connus au sens du Code de l'Environnement, une évolution du trajet du TSPO pourra éventuellement être repensée afin que les cars ne rentrent plus dans Strasbourg mais utilisent l'échangeur pour rejoindre une station d'arrêt (par exemple, Les Ducs d'Alsace, comme proposé par le public).

1.3 APPRECIATION DU PROJET

1.3.1 Pertinence générale

Le secteur Ouest strasbourgeois est dépourvu d'infrastructure ferroviaire, la seule desserte d'infrastructure de transport de ce secteur est une desserte routière, dont l'axe principal (A351–RN4) est régulièrement saturé aux heures de pointe du matin et du soir. Actuellement, plus de 90% des échanges avec l'Eurométropole de Strasbourg s'effectuent en voiture particulière. Le projet d'aménagement multimodal de l'axe A351-RN4 présente trois objectifs principaux qui sont déjà mentionnés dans le 1.1.

Ce projet est inscrit dans les documents de planification, le Schéma de Cohérence Territoriale de la Région de Strasbourg (SCoTERS), le Schéma directeur des Transports collectifs 2025, le Plan de Déplacements Urbains (PDU) de la Communauté Urbaine de Strasbourg et le projet de Plan Local d'Urbanisme de l'Eurométropole (PLUI).

Côté réalisation, il est par ailleurs inscrit au programme de modernisation des itinéraires routiers (PDMI) 2009-2014 pour un montant de 30 millions d'euros. Il est également inscrit au Contrat de Plan Etat Région (CPER) 2015-2020, qui succède au PDMI, pour un montant de 36 millions d'euros.

1.3.1.1 Venir compléter les aménagements prévus dans le cadre du TSPO sur la RD1004 entre Wasselonne et Ittenheim

En accord avec les orientations du SCoTERS, le Conseil Départemental du Bas-Rhin a lancé en 2009 un projet visant à améliorer les conditions de déplacement dans l'Ouest strasbourgeois en développant l'accessibilité aux Transports en Commun. Le projet vise à développer un service de transport en commun interurbain proposant de la capacité, évolutif par rapport aux besoins et qui soit attractif par rapport à l'automobile en termes de temps de trajet et de régularité : le Transport en Site Propre de l'Ouest strasbourgeois (TSPO).

Enquête publique préalable

à la déclaration d'utilité publique des acquisitions et travaux nécessaires à la réalisation du projet d'aménagement multimodal de l'axe A351-RN4

et à la mise en compatibilité des documents d'urbanisme des communes d'Ittenheim, d'Oberschaeffolsheim, de Wolfisheim, d'Eckbolsheim et de Strasbourg

Ce projet est découpé en trois programmes d'aménagement portés par différents aménageurs :

- Le 1^{er} programme d'aménagements en section interurbaine sur la RD1004, porté par le Conseil Départemental du Bas-Rhin,
- Le 2^{ème} programme d'aménagement en section de transition sur la RN4-A351, objet du dossier d'enquête publique, porté par l'Etat,
- Le 3^{ème} programme d'aménagements en section urbaine dans Strasbourg, porté par l'Eurométropole de Strasbourg.

Le service global attendu par les différents aménagements sera un gain de temps de parcours en transport en commun sur l'axe Wasselonne–Centre-ville de Strasbourg, et un gain de fiabilité. Ainsi dans la situation projetée, le temps de parcours entre Wasselonne terminus et Strasbourg terminus sera de 39 minutes garantis avec un aléa de 3 minutes contre 45 minutes actuellement avec un aléa de 20 minutes en heure de pointe du matin. Ces gains de temps et de fiabilité seront garantis quel que soit l'évolution possible des trafics sur la RN4.

Suite à la Déclaration d'Utilité Publique du 1^{er} programme d'aménagements le 16 janvier 2012, les travaux ont débuté sur la RD1004 et sont encore en cours de réalisation par tranches. Le Conseil Départemental du Bas-Rhin a déjà constaté une progression de la fréquentation sur la ligne 230 (axe du TSPO) de +63% entre 2010 et 2014 et une augmentation du nombre de bus mis en service de 30 à 42 allers-retours sur cette même période. En ajoutant les autres lignes empruntant le TSPO (rabattements), la progression de fréquentation est de +38%. En heure de pointe du matin, la fréquence de circulation des bus est de 5 minutes.

La majorité du public qui s'est exprimé par écrit au cours de l'enquête publique ainsi que les participants à la réunion publique d'information et d'échanges s'entendent sur le fait qu'un transport en site propre à l'ouest de l'agglomération strasbourgeoise est une évidence, vu les engorgements observés aux heures de pointe, et que la poursuite des aménagements sur la section de transition sont très attendus.

Conclusions partielles

Il est évident que le temps de parcours entre Wasselonne et Strasbourg ainsi que le gain de fiabilité de ce temps de parcours qui sont annoncés ci-dessus ne pourront être atteints que par la réalisation de l'ensemble des trois programmes d'aménagements.

Pour le projet d'aménagement multimodal de l'axe A351-RN4, qui de par sa conception, prévoit une voie réservée aux cars et une priorité aux transports en commun sur l'A351 lors du franchissement des bretelles d'entrée des échangeurs (grâce à des feux mis en place sur ces bretelles), le commissaire enquêteur estime que la fiabilité du temps de parcours devrait être garantie sauf en cas de situation dégradée.

En conséquence, le commissaire enquêteur considère que le projet d'aménagement multimodal de l'axe A351-RN4 répond à l'objectif de compléments des aménagements déjà réalisés sur la RD1004.

Enquête publique préalable

à la déclaration d'utilité publique des acquisitions et travaux nécessaires à la réalisation du projet d'aménagement multimodal de l'axe A351-RN4

et à la mise en compatibilité des documents d'urbanisme des communes d'Ittenheim, d'Oberschaeffolsheim, de Wolfisheim, d'Eckbolsheim et de Strasbourg

1.3.1.2 S'inscrire dans la cohérence avec les autres projets structurants dans le secteur Ouest de Strasbourg

Les grandes orientations d'aménagements urbains sont présentées dans le Schéma Directeur d'urbanisation de l'Ouest Strasbourgeois à l'Ouest de l'agglomération strasbourgeoise. Les projets « connus » au sens du Code de l'Environnement ont été intégrés au projet d'aménagement multimodal de l'axe A351-RN4. Ainsi, le projet « connu » de la ZAC de l'Arc Ouest a été intégré mais les autres projets « non connus » de ZAC (Ittenheim, « les Portes de la Bruche » à Eckbolsheim, « les Lisières d'Ober » à Oberhausbergen) n'ont pas pu être intégrés en l'absence de donnée précise les concernant.

Le secteur Ouest de l'agglomération strasbourgeoise est aussi concerné par plusieurs projets d'aménagements routiers structurants dont le projet de Voie de Liaison Intercommunale Ouest (VLIO) qui doit permettre d'assurer les liaisons inter-quartiers et inter-centres urbains de l'Ouest de l'agglomération, dans le périmètre de l'Eurométropole de Strasbourg. La VLIO sera aménagée pour recevoir un transport en commun de rocade et une station d'arrêt avec un parking relais au niveau de l'échangeur VLIO à Wolfisheim d'après les documents de planification urbains élaborés par l'Eurométropole de Strasbourg à l'horizon 2025.

Le projet de VLIO pour sa partie Sud, reliant Holtzheim et Lingolsheim au sud d'Oberhausbergen, a été déclaré d'Utilité Publique par l'arrêté préfectoral du 16 octobre 2015. La Déclaration d'Utilité Publique de la branche nord, reliant Oberhausbergen à Schiltigheim, n'a pas encore fait l'objet d'une enquête publique.

L'aménagement multimodal de l'axe A351–RN4 est en synergie avec ces projets puisqu'il comprend l'aménagement des accès et des quais pour les cars du TSPO à 2 stations :

- La station VLIO en connexion avec le futur transport en commun de rocade qui sera mis en place à moyen terme sur la VLIO, et avec les parkings relais,
- La station ELUARD en connexion avec le tram D au niveau du pont Paul Éluard.

De ce fait, les nouvelles zones urbanisées profiteront d'une offre en transports en commun de qualité et qui sera interconnectée avec les autres modes de transport afin d'offrir une réelle alternative à l'usage de la voiture particulière.

Le commissaire enquêteur a néanmoins observé que le Maître d'Ouvrage, dans son mémoire en réponse, n'a plus mentionné ce deuxième objectif mais qu'il indique toutefois que *« d'après le calendrier actuel de réalisation de la VLIO (projet porté par le Conseil Départemental du Bas-Rhin), la VLIO pourrait être mise en service à l'horizon 2020, de manière concomitante avec le présent projet »*.

Conclusions partielles

En conséquence, le commissaire enquêteur considère que le projet d'aménagement multimodal de l'axe A351-RN4 est cohérent avec les autres projets structurants portés par l'État ou les collectivités dans le secteur Ouest de Strasbourg.

Il considère également qu'il est impératif, pour la réussite du TSPO, que la station VLIO soit réalisée dans les meilleurs délais, en conformité avec les documents de planification urbains élaborés par l'Eurométropole à l'horizon 2025. Le commissaire

Enquête publique préalable

à la déclaration d'utilité publique des acquisitions et travaux nécessaires à la réalisation du projet d'aménagement multimodal de l'axe A351-RN4

et à la mise en compatibilité des documents d'urbanisme des communes d'Ittenheim, d'Oberschaeffolsheim, de Wolfisheim, d'Eckbolsheim et de Strasbourg

enquêteur recommande également au Maître d'Ouvrage de communiquer les observations du public relatives à l'aménagement du parking VLIO (covoiturage, stationnement des cycles...) à l'Autorité Organisatrice des Transports.

En outre, même si le commissaire enquêteur juge qu'il n'est pas nécessaire, du fait de sa proximité avec le parking relais de la VLIO, de réaliser un parking relais à Ittenheim, il recommande au Maître d'Ouvrage de se rapprocher de la Mairie d'Ittenheim afin d'étudier la possibilité de réserver dans la commune des places pour le covoiturage ou l'auto partage.

1.3.1.3 Répondre à la réorganisation du trafic qui sera engendrée par la réalisation du Grand Contournement Ouest de Strasbourg

Le projet de Grand Contournement Ouest (GCO) de Strasbourg est un autre projet structurant de l'Ouest de l'agglomération strasbourgeoise. Selon les propos mentionnés dans le dossier d'enquête publique, le GCO est une opération dont les principales fonctions sont les suivantes :

- Assurer la continuité de l'axe autoroutier Nord/Sud alsacien en reliant l'A4/A35 à la Voie Rapide du Piémont des Vosges (VRPV) pour réorienter le trafic de transit qui circule aujourd'hui sur la rocade Ouest de Strasbourg (A35) et les trafics récemment exclus des vallées vosgiennes,
- Améliorer les relations entre les villes moyennes alsaciennes où le transport ferroviaire n'est pas encore adapté : Haguenau et Saverne au Nord, Obernai, Molsheim et Sélestat au Sud, et offrir à l'Ouest strasbourgeois un meilleur accès au système autoroutier pour les trajets à longue distance,
- En limitant les échanges avec le réseau local, la vocation du contournement est résolument tournée vers les déplacements à moyenne ou grande distance, et ne doit pas favoriser la poursuite d'une urbanisation incontrôlée, génératrice de déplacements automobiles vers Strasbourg et de consommation d'espace de qualité à l'Ouest de Strasbourg.

Le tracé proposé et la conception retenue permettent en outre de :

- Réorganiser les accès à l'agglomération de Strasbourg, non pas tant pour les trajets domicile/travail que pour tous les trafics d'échanges à moyenne et longue distance, à destination des grands pôles tels que l'aéroport, la zone d'activités de la Bruche, voire le port,
- En soulageant la rocade Ouest (A35) de ces trafics, qui restent minoritaires face à l'ampleur des déplacements de proximité, il sera possible de redonner à cette infrastructure un caractère plus urbain et de lui conférer le rôle de poumon indispensable aux renforcements des systèmes de transports collectifs du centre-ville.

Le projet de GCO a été déclaré d'Utilité Publique le 23 janvier 2008 et la procédure permettant de désigner un concessionnaire pour la réalisation de l'aménagement est en cours. Le GCO est également un projet très controversé pour de multiples raisons.

Enquête publique préalable

à la déclaration d'utilité publique des acquisitions et travaux nécessaires à la réalisation du projet d'aménagement multimodal de l'axe A351-RN4

et à la mise en compatibilité des documents d'urbanisme des communes d'Ittenheim, d'Oberschaeffolsheim, de Wolfisheim, d'Eckbolsheim et de Strasbourg

L'étude d'impact du GCO met en évidence une augmentation des trafics sur la RN4. Suite à ce constat, le Maître d'Ouvrage a jugé nécessaire d'adapter la solution proposée sur la RN4 et de proposer plusieurs scénarios d'exploitation évolutifs dans le temps et qui reposeront sur l'observation des conditions de circulation :

- 1^{er} scénario (avant mise en service du GCO): aménagement à 2×2 voies avec une voie réservée aux transports en commun + une bande d'arrêt d'urgence de 2,50 m de largeur,
- 2^{ème} scénario (après mise en service du GCO si les conditions de trafic le nécessitent) : aménagement à 2×2 voies classique puisque les prévisions de trafic montrent que le trafic sera fluide et que les cars pourront alors tenir les niveaux de service attendus sans utiliser de voie réservée,
- 3^{ème} scénario (après mise en service du GCO si les trafics sont plus importants que prévus et que le niveau de service du TSPO est trop dégradé) ou scénario de « précaution » : aménagement à 2×3 voies avec une voie réservée aux transports en commun. Dans ce cas, la BAU sera transformée en voie réservée par réduction de la bande paysagère localisée entre le talus de la RN4 et les chemins de rétablissement agricole.

Il est à noter que ce troisième scénario d'exploitation a été envisagé par le Maître d'Ouvrage à long terme si les trafics augmentaient de façon très importante. Ses impacts ne sont pas étudiés dans le dossier soumis à l'enquête publique (cf. réponse du Maître d'Ouvrage à la recommandation n°1 de l'Ae). La mise en service de ce scénario nécessitera donc la réalisation d'une étude d'impacts complémentaire et, éventuellement, d'une nouvelle demande de dérogation pour le Grand Hamster.

Ces scénarios d'exploitation ont fait l'objet de vives critiques du public au sujet de la disparition de la voie réservée pour les cars dans le cas du passage au scénario n°2.

Conclusions partielles

D'une part, le commissaire enquêteur estime que la remise à l'ordre du jour du projet de GCO et les niveaux de trafics qui en découlent devaient être pris en compte dans le projet d'aménagement multimodal de l'axe A351-RN4 afin de ne pas générer des situations de congestion trop importantes sur cet axe et sur les axes environnants. Toutefois, le commissaire enquêteur estime qu'un certain niveau de congestion doit toutefois être maintenu afin de rendre attractif le TSPO.

D'autre part, le commissaire enquêteur estime, comme la plupart du public, que pour garantir une réelle attractivité du TSPO, il est nécessaire qu'il puisse disposer d'une voie réservée sur l'ensemble de l'axe A351-RN4 quel que soit les conditions de trafic.

Enfin, le commissaire enquêteur estime évident de réaliser un aménagement qui puisse répondre au juste besoin pour économiser les espaces naturels et les terres agricoles de ce secteur qui se localisent également dans la zone d'habitat favorable au Grand Hamster et utiliser de manière rationnelle les finances publiques.

Enquête publique préalable

à la déclaration d'utilité publique des acquisitions et travaux nécessaires à la réalisation du projet d'aménagement multimodal de l'axe A351-RN4

et à la mise en compatibilité des documents d'urbanisme des communes d'Ittenheim, d'Oberschaeffolsheim, de Wolfisheim, d'Eckbolsheim et de Strasbourg

Dans le cadre de la présente déclaration d'utilité publique, le Maître d'Ouvrage a étudié 2 scénarios d'exploitation évolutifs dans le temps qui reposeront sur l'observation des conditions de circulation sur l'axe A351-RN4.

Le scénario d'exploitation n°1 permet d'assurer une réelle garantie du temps de parcours et de la fiabilité de ce temps de parcours pour les cars quel que soient les conditions de trafic sur la RN4. Le commissaire enquêteur considère que c'est le scénario qui présente la garantie optimale de fluidité des cars sur l'axe.

Cependant, selon le Maître d'Ouvrage, ce scénario pourrait poser des problèmes de circulation sur la RN4 à la mise en service du GCO. Si ce scénario était conservé, des congestions seraient a priori observées sur les voiries avoisinantes, générant des pollutions atmosphériques, des nuisances sonores et des risques sanitaires pour les riverains plus conséquents que ceux qui seraient observés dans le cas du passage au scénario d'exploitation n°2.

Dans ces conditions, le commissaire enquêteur note que les deux scénarios présentent des aspects positifs et négatifs et qu'il n'y aurait pas de scénario idéal permanent !

Par conséquent, afin de répondre à l'objectif principal du projet qui est de garantir la fluidité du transport en commun sur la RN4 et d'augmenter le taux de report modal vers ce mode de transport, le commissaire enquêteur préconise de l'aménager selon les modalités du scénario d'exploitation n°1, à savoir, dans chaque sens, une voie réservée pour les véhicules de transport en commun et une voie pour les autres usagers.

En parallèle, le commissaire enquêteur demande la constitution d'un Comité de suivi des conditions d'exploitation de l'aménagement multimodal de l'axe A351-RN4 qui sera composé par les organismes et associations intéressés (Maîtres d'Ouvrages des trois programmes d'aménagement coordonnés de l'axe Wasselonne-Strasbourg, Autorités Organisatrices des Transports, représentants des usagers des transports en commun, représentants des riverains de l'axe...). Ce comité aura comme mission de suivre les indicateurs de temps de parcours des cars, de fiabilité de ce temps de parcours, de niveau de congestion sur l'axe A351-RN4 et sur les axes environnants, et de dresser un bilan semestriel des conditions de circulation. Sur la base des résultats du bilan, le Comité de suivi pourra alors décider d'adapter les conditions d'exploitation de la RN4.

Le commissaire enquêteur prend aussi bonne note de l'anticipation par le Maître d'Ouvrage des dispositions techniques structurantes permettant la réalisation du scénario 3 sur la RN4 dans le cadre des travaux d'aménagement du projet qui évitera toute mauvaise surprise ultérieure dans la mesure où, comme l'indique le Maître d'Ouvrage, les dispositions techniques structurantes n'engendrent pas de surcoûts importants de réalisation.

Enquête publique préalable

à la déclaration d'utilité publique des acquisitions et travaux nécessaires à la réalisation du projet d'aménagement multimodal de l'axe A351-RN4

et à la mise en compatibilité des documents d'urbanisme des communes d'Ittenheim, d'Oberschaeffolsheim, de Wolfisheim, d'Eckbolsheim et de Strasbourg

1.3.2 Pertinence du tracé

Lors des études de préfaisabilité réalisées en 2008 et pilotées par le Département du Bas-Rhin, deux grandes familles de concept de transport avait été analysées pour répondre à l'absence de voie ferrée dans l'ouest de l'agglomération strasbourgeoise et à la saturation de la seule desserte d'infrastructure de transport (RN4-A351) de ce secteur aux heures de pointe du matin et du soir : le car en site propre selon le concept de Bus à Haut Niveau de Service (BHNS) et le tramway en site propre (tram sur pneus ou tram sur fer).

A l'issue de ces études, le concept BHNS avait été privilégié pour plusieurs raisons. Le Conseil Départemental du Bas-Rhin a donc travaillé dès 2012 à aménager un Transport en Site Propre utilisable par le BHNS sur la RD1004.

Dans ce contexte, le 2^{ème} programme d'aménagements s'est donc logiquement inscrit dans la continuité des aménagements déjà réalisés en proposant des aménagements sur l'axe pénétrant dans Strasbourg, l'axe RN4-A351 qui prolonge la RD1004.

Conclusions partielles

Parmi toutes les raisons qui ont dictées le choix du concept BHNS et qui sont énumérées par le Maître d'Ouvrage dans le mémoire en réponse, le commissaire enquêteur pense que le contexte économique des années 2008 et suivantes a certainement été un élément important qui a pesé dans ce choix. Ce critère est tout à fait défendable et il n'y a plus lieu actuellement de le remettre en cause étant donné qu'il est urgent d'améliorer les conditions de déplacement dans l'Ouest strasbourgeois en développant l'accessibilité aux transports en commun et en offrant une alternative efficace et crédible à l'usage de la voiture particulière. Ainsi, même si le choix du mode de transport retenu peut porter à critiques, il doit être accepté. Enfin, le commissaire enquêteur se réjouit de la possibilité qui reste offerte, en cas de besoin de capacité particulièrement important, d'équiper l'infrastructure pour recevoir un mode de transport en commun lourd, guidé (de type tramway guidé sur rail ou sur pneu).

La réalisation de l'axe multimodal sur une voirie déjà existante présente également certains avantages par rapport à la réalisation d'une voirie nouvelle :

- **Consommation d'espaces naturels et agricoles plus limitée et pas de nouvelle coupure d'espaces,**
- **Nuisances et impacts sur le cadre de vie déjà existants pour les riverains.**

Enquête publique préalable

à la déclaration d'utilité publique des acquisitions et travaux nécessaires à la réalisation du projet d'aménagement multimodal de l'axe A351-RN4

et à la mise en compatibilité des documents d'urbanisme des communes d'Ittenheim, d'Oberschaeffolsheim, de Wolfisheim, d'Eckbolsheim et de Strasbourg

1.3.3 Modalités d'exploitation et de fonctionnement de la voie réservée

Le projet d'aménagement multimodal de l'axe A351-RN4 va nécessiter la mise en œuvre de modalités d'exploitation et de fonctionnement de la voie réservées aux cars qui sont présentées dans le dossier au § 4.2 de la partie C du dossier soumis à l'enquête publique. Ces modalités sont essentiellement liées à la circulation des cars sur la BAU qui constitue une solution innovante mais également inhabituelle pour les automobilistes. Le choix de ce fonctionnement est issu de la concertation publique menée fin 2010.

Certaines de ces modalités ont fait l'objet d'observations écrites et orales du public et sont donc analysées ci-dessous.

Usagers autorisés sur la voie réservée

La voie réservée sera limitée aux seuls cars du Réseau 67. Cinq lignes sont identifiées : 230, 205, 209, 240 et 220. Les véhicules de transport en commun autorisés seront de classe II ou III (c'est-à-dire que les bus urbains ne pourront pas y circuler).

Les conditions de fonctionnement de la voie réservée nécessitent une formation des conducteurs qui seront spécifiquement habilités à y circuler.

Réponse apportée à l'évolution de capacité

La fréquence maximale pour laquelle l'aménagement sera conçu est d'un car toutes les deux minutes. Pour les cinq lignes qui seront amenées à emprunter la voie réservée, le besoin à l'horizon de la mise en service de l'aménagement est évalué à un car toutes les 4 minutes, ce qui laissera donc une réserve de capacité.

L'Autorité Organisatrice des Transport, le Conseil Départemental du Bas-Rhin, a bien comme objectif de mettre en place une offre de transport en commun adaptée à l'évolution de la fréquentation par les usagers. A cet effet, il pourrait être fait appel à des véhicules adaptés de types autocars + remorques, plus capacitaire que les cars utilisés actuellement, mais ceci reste conditionné à l'évolution de la réglementation française.

Fonctionnement de la voie réservée

Sur l'ensemble de l'axe A351-RN4, la voie réservée sera activée en permanence, et donc sur toute la plage d'exploitation des cars de la CTBR (5h-22h). Sur l'A351, en cas d'incident ou d'accident, les cars recevront la consigne de quitter la voie réservée et de se réinsérer dans la circulation générale pour laisser libre la voie réservée qui retrouvera alors sa fonction de BAU. Ainsi, cette modalité d'exploitation permettra de garantir les conditions d'accès et d'intervention des forces de l'ordre, services de secours et d'exploitation sur l'A351.

Selon le Maître d'Ouvrage, la situation où il faudra désactiver la voie réservée pour qu'elle retrouve sa fonction de BAU « aura une occurrence très faible (moins de 3% du temps) et en tout état de cause, aura une durée relativement faible. Le report modal attendu ne devrait donc pas être freiné par ce mode de fonctionnement de l'aménagement ».

Enquête publique préalable

à la déclaration d'utilité publique des acquisitions et travaux nécessaires à la réalisation du projet d'aménagement multimodal de l'axe A351-RN4

et à la mise en compatibilité des documents d'urbanisme des communes d'Ittenheim, d'Oberschaeffolsheim, de Wolfisheim, d'Eckbolsheim et de Strasbourg

Vitesses

La vitesse des véhicules sur l'axe routier sera limitée, comme actuellement, à 90 km/h sur les voies classiques et à 70 km/h pour les cars sur la voie réservée. Des consignes seront néanmoins données aux conducteurs pour qu'ils adaptent leur vitesse à celle des autres usagers. En cas de congestion, le différentiel de vitesse sera abaissé à 20 km/h.

Le Maître d'Ouvrage a vérifié que le différentiel de vitesse impactera de façon mineure le temps de trajet et ne remettra pas en cause l'attractivité du transport en commun.

Franchissement des échangeurs

La voie réservée va franchir successivement quatre échangeurs sur les 4 km de l'A351 qui vont être aménagés. Le mémoire en réponse du Maître d'Ouvrage indique que :

- Concernant la gestion des entrées, celle-ci sera assurée par des feux placés au niveau des bretelles afin de donner la priorité aux transports en commun. Les usagers seront donc arrêtés quelques secondes pour laisser passer un car et pourront ensuite s'insérer en toute sécurité sur l'infrastructure.
- Concernant la gestion des sorties, celle-ci sera assurée par entrecroisement classique composé :
 - d'une première zone mutualisée pour permettre un premier rabattement des véhicules de la circulation générale vers la voie réservée,
 - puis d'un biseau de sortie en déboîtement, comme une sortie classique autoroutière.

Les feux au niveau des bretelles d'accès ne seront au rouge que pendant 15 secondes environ à une fréquence de deux minutes. Le Maître d'Ouvrage a vérifié par des études que la mise en place des feux n'aggraverait pas les conditions d'insertion des véhicules particuliers sur l'A351 et ne surchargerait pas le réseau urbain.

Signalisation et équipements

Plusieurs dispositifs de signalisation et équipements seront mis en place au niveau de la voie réservée dont une vidéo-surveillance et un Système d'Aide à l'Exploitation et à l'Information des Voyageurs (SAEIV). Ce dernier dispositif qui équipera les cars et le Poste de Commandement permettra de géolocaliser en temps réel les cars et de maintenir un contact radio permanent.

Contrôle/sanction des usages frauduleux de la voie réservée

La mise en place de la voie réservée sera accompagnée d'un dispositif permettant d'en limiter les usages frauduleux. Cela pourra passer par la réalisation de contrôles ponctuels fréquents avec amende dissuasive ou par la mise en place d'un contrôle / sanction automatique.

Enquête publique préalable

à la déclaration d'utilité publique des acquisitions et travaux nécessaires à la réalisation du projet d'aménagement multimodal de l'axe A351-RN4

et à la mise en compatibilité des documents d'urbanisme des communes d'Ittenheim, d'Oberschaeffolsheim, de Wolfisheim, d'Eckbolsheim et de Strasbourg

Suivi de l'efficacité des mesures

Le Maître d'Ouvrage a également répondu à l'Ae que l'impact sur la sécurité des usagers sera surveillé par le biais :

- D'audits de sécurité routière de l'aménagement réalisés aux différents stades d'avancement des études et à la mise en service de l'exploitation,
- D'un suivi de l'accidentologie sur plusieurs années et la proposition de mesures correctives si nécessaire.

Conclusions partielles

Le commissaire enquêteur estime que l'utilisation de la BAU constitue une solution innovante qui limite la consommation d'espace sans amputer d'espace de circulation aux automobilistes. Comme mentionné dans le dossier, cet usage peut toutefois être source d'accidents du fait de son caractère inhabituel pour les automobilistes. Il a donc été particulièrement étudié et les nombreuses mesures proposées par le Maître d'Ouvrage (restriction des usages de la voie, modalités de fonctionnement en cas d'accident ou d'incident, adaptation de la vitesse de circulation des cars, habilitation des conducteurs, gestion des entrées et des sorties sur l'A351, équipements de vidéo-surveillance et SAEIV, surveillance des usages frauduleux...) seront de nature à limiter les causes des accidents si elles sont respectées.

Le commissaire enquêteur note également que le Maître d'Ouvrage a montré l'absence d'impact des feux sur les bretelles d'entrée sur les conditions de trafics dans les voiries voisines à l'A351 et l'absence d'impact de l'adaptation de la vitesse de circulation des cars et de la durée de désactivation de la BAU sur le temps de parcours des cars et la fiabilité de ce temps de parcours.

Le commissaire enquêteur se réjouit du fait que tous les voyageurs seront assis et attachés dans les cars.

Le commissaire enquêteur estime en outre que :

- **le Maître d'Ouvrage doit étudier rapidement, en concertation avec l'Eurométropole de Strasbourg, des itinéraires de substitution pour les cars dans le cas où ils devraient sortir de l'A351,**
- **les véhicules qui seront utilisés sur cet axe constitueront des points forts de réussite du projet. Des véhicules rapides, réguliers et fiables mais également aisément accessibles, offrant des espaces spacieux, confortables et propres, contribuant à l'amélioration de la qualité de l'air, peu énergivores et peu bruyants attireront à coup sûr les usagers ! L'augmentation de leur capacité est à anticiper pour conserver et améliorer le taux de report modal.**

Enquête publique préalable

à la déclaration d'utilité publique des acquisitions et travaux nécessaires à la réalisation du projet d'aménagement multimodal de l'axe A351-RN4

et à la mise en compatibilité des documents d'urbanisme des communes d'Ittenheim, d'Oberschaeffolsheim, de Wolfisheim, d'Eckbolsheim et de Strasbourg

1.3.4 Stations d'arrêt

Le projet d'aménagement multimodal de l'axe A351-RN4 porte également sur la réalisation des accès et des quais des deux stations d'arrêt VLIO et ELUARD. Ces stations auront chacune un quai d'une longueur de 50 m permettant d'accueillir 2 cars de grande capacité ou 4 cars classiques. Elles seront aménagées pour l'accueil des Personnes à Mobilité Réduite.

L'aménagement de la partie « voyageurs » (local d'attente, moyens d'accès, équipements des quais...) est quant à lui du ressort de l'Autorité Organisatrice des Transport (Conseil Départemental du Bas-Rhin).

Conclusions partielles

Voir les conclusions partielles déjà mentionnées dans le § 1.3.1.2.

1.3.5 Rétablissement des communications et des échanges

1.3.5.1 Carrefour RN4/RD228

Le projet d'aménagement multimodal de l'axe A351-RN4 inclut également l'aménagement du ce carrefour localisé à l'intersection de la RD228 avec la RN4 qui est très accidentogène. L'ensemble des échanges (véhicules, engins agricoles) sera rétabli de manière sécurisée par la réalisation d'un carrefour dénivelé (passage inférieur).

Conclusions partielles

Le commissaire enquêteur considère que l'aménagement du carrefour RN4/RD228 constitue un point fort du projet d'aménagement multimodal de l'axe A351-RN4.

1.3.5.2 Rétablissements agricoles

Le projet d'aménagement multimodal de l'axe A351-RN4 prévoit 3 aménagements, régulièrement répartis sur les 4,7 km de voirie, permettant aux exploitants agricoles de traverser la RN4 :

- juste après la sortie d'Ittenheim en direction de Strasbourg par un franchissement à niveau,
- au niveau de l'échangeur dénivelé RN4/RD228,
- au niveau du passage inférieur du Liesbuhl, sur la commune de Wolfisheim.

Ces aménagements ont déjà fait l'objet de discussions avec la Chambre d'Agriculture du Bas-Rhin lors de la concertation interservices.

En outre, la procédure d'aménagements fonciers qui sera réalisée sur la commune d'Ittenheim dans le cadre de la réalisation du projet de GCO permettra d'optimiser l'attribution des

Enquête publique préalable

à la déclaration d'utilité publique des acquisitions et travaux nécessaires à la réalisation du projet d'aménagement multimodal de l'axe A351-RN4

et à la mise en compatibilité des documents d'urbanisme des communes d'Ittenheim, d'Oberschaeffolsheim, de Wolfisheim, d'Eckbolsheim et de Strasbourg

parcelles agricoles aux différents exploitants de manière à limiter les besoins de traversée de la RN4.

Le projet prévoit également la réalisation de chemins d'exploitation agricole de part et d'autre de la RN4 pour assurer un accès aisé à l'ensemble des parcelles agricoles. Ces chemins auront une largeur de 4 m et seront séparés du pied de talus de la RN4 par une bande de 3 m permettant de réaliser une frange paysagère. Ils seront empierrés, et leurs extrémités se raccordant à des voies routières accessibles aux engins agricoles seront revêtues en enrobé.

Conclusions partielles

Le commissaire enquêteur considère que les mesures proposées par le Maître d'Ouvrage au sujet des chemins agricoles et des aménagements de traversée de la RN4 par les engins agricoles sont suffisantes. Il considère également que la séparation physique entre les véhicules sur la RN4 et les engins agricoles sur les chemins agricoles contribuera à améliorer les conditions de trafic ainsi que la sécurité de chaque utilisateur.

Le commissaire enquêteur se réjouit également de la proposition du Maître d'Ouvrage de mise en place d'un revêtement adapté sur les chemins agricoles afin qu'ils deviennent des chemins mixtes utilisables par les cyclistes dans le cadre de liaisons cyclistes intercommunales et du conventionnement leur gestion et leur entretien futurs.

1.3.6 Aspects environnementaux

1.3.6.1 Cadre de vie

1.3.6.1.1 Congestion sur les voiries avoisinantes

La « circulation dans le secteur » est un des enjeux environnementaux importants identifiés par l'Ae.

En phase chantier, les conditions de circulation pourront être difficiles. Ces impacts seront toutefois limités dans le temps et le Maître d'Ouvrage s'est engagé à mettre en œuvre avant le démarrage du chantier, des mesures d'exploitation, de communication et de concertation sur l'organisation du chantier et si nécessaire d'éventuelles déviations temporaires.

En phase exploitation, le Maître d'Ouvrage a bien étudié dans son dossier les niveaux de congestion sur les voiries avoisinantes de l'axe multimodal A351-RN4 :

Concernant les voiries de l'Eurométropole de Strasbourg avoisinantes de l'A351, les études ont montré que la mise en place des feux tricolores sur les bretelles d'accès n'aggraverait pas les conditions d'insertion des véhicules particuliers sur l'A351 et ne surchargera pas le réseau urbain (voir § 1.3.3).

Concernant les autres axes routiers, les études menées par le Maître d'Ouvrage ont conclu à la nécessité de faire évoluer les aménagements de la RN4 du fait de l'augmentation de trafic induit par le GCO. Trois scénarios d'exploitation de la RN4 évolutifs dans le temps sont donc proposés dans le dossier (voir § 1.3.1.3). Le passage du scénario 1 (2 × 2 voies avec une voie réservée) au scénario 2 (2 × 2 voies sans voie réservée) permettra ainsi de délester la RD45,

Enquête publique préalable

à la déclaration d'utilité publique des acquisitions et travaux nécessaires à la réalisation du projet d'aménagement multimodal de l'axe A351-RN4

et à la mise en compatibilité des documents d'urbanisme des communes d'Ittenheim, d'Oberschaeffolsheim, de Wolfisheim, d'Eckbolsheim et de Strasbourg

RD41 et l'A35. Le Maître d'Ouvrage indique également que, d'après les études de trafic, le projet n'occasionnera pas d'augmentation de trafic sur la RD228.

Conclusions partielles

Le commissaire enquêteur renvoie aux conclusions partielles des § 1.3.1.3 et 1.3.3.

1.3.6.1.2 Pollution atmosphérique et santé publique

La « qualité de l'air » est un des enjeux environnementaux importants identifiés par l'Ae.

En phase chantier, les travaux généreront des émissions de poussières et de gaz d'échappement. Ces impacts seront toutefois limités dans le temps et le Maître d'Ouvrage s'est engagé à utiliser des engins et du matériel respectant les normes en vigueur, adapter les horaires de chantier, limiter les vitesses de circulation sur le chantier, arroser les plates-formes de terrassement et de chaussée en période sèche.

Le projet d'aménagement multimodal de l'axe A351-RN4 apportera une amélioration de la qualité de l'air du fait du report modal des voitures vers les transports en commun. Cependant, les autres projets du secteur (GCO et VLIO) modifieront les niveaux de trafic sur cet axe et impacteront donc la qualité de l'air. A l'horizon 2025, le trafic sur la RN4 engendrera une dégradation de la qualité de l'air, dans un secteur sans enjeu, alors que ceux sur l'A351 et l'A35 engendreront une amélioration de la qualité de l'air, dans des zones fortement urbanisées avec une population concernée plus conséquente et de nombreux bâtiments sensibles.

D'un point de vue des impacts sanitaires, le Maître d'Ouvrage justifie le choix de ne pas avoir réalisé d'Evaluation Quantitative des Risques (niveau d'étude I), comme l'avait recommandé réglementairement l'Ae, en raison de la détermination d'un niveau d'étude III (circulaire 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). Cette détermination du niveau d'étude est notamment basée sur un abaissement du niveau sur l'A351 du fait que « l'infrastructure concernée est une infrastructure déjà existante en déblai avec des éléments de protection déjà présents (écrans antibruit, haie arborée en haut de déblai) et du fait que l'aménagement prévu ne modifie pas la structure de l'infrastructure ». Le commissaire enquêteur estime, qu'à contrario, comme l'indique la circulaire, d'autres cas auraient pu résulter d'une augmentation du niveau d'étude comme l'existence du Plan de Protection de l'Atmosphère ou la présence de lieux dits sensibles dans la bande d'étude.

Conclusions partielles

Le commissaire enquêteur prend acte du fait que, du point d'un point de vue des émissions atmosphériques, le projet présente un intérêt public certain puisqu'il contribue à une amélioration de la qualité de l'air dans les zones fortement urbanisées avec une population concernée plus conséquente et de nombreux bâtiments sensibles.

Le commissaire enquêteur demande tout de même au Maître d'Ouvrage, comme l'avait déjà demandé l'Ae, de reprendre l'analyse des effets du projet sur la qualité de l'air ; ce

Enquête publique préalable

à la déclaration d'utilité publique des acquisitions et travaux nécessaires à la réalisation du projet d'aménagement multimodal de l'axe A351-RN4

et à la mise en compatibilité des documents d'urbanisme des communes d'Ittenheim, d'Oberschaeffolsheim, de Wolfisheim, d'Eckbolsheim et de Strasbourg

qui implique notamment de réaliser une Evaluation Quantitative des Risques Sanitaires sur l'axe.

1.3.6.1.3 Bruits

Les « nuisances sonores » sont un des enjeux environnementaux importants identifiés par l'Ae.

L'ambiance sonore est actuellement dégradée à proximité de l'axe A351–RN4, principale source de nuisances du secteur. Les « points noirs » de bruit, que sont les bâtiment d'habitation, de santé, de soins, d'enseignement ou d'action sociale vérifiant d'une part, un critère acoustique et d'autre part, un critère d'antériorité par rapport à l'infrastructure concernée, ont été étudiés en 2011 et ont donné lieu à un traitement après accord du propriétaire.

En phase chantier, des nuisances sonores pourront affecter les zones habitées ou occupées à moins de 200 mètres des travaux. Ces impacts seront toutefois limités dans le temps et le Maître d'Ouvrage s'est engagé à utiliser des engins et du matériel respectant les normes en vigueur, adapter les horaires de chantier et si nécessaire mettre en place des protections mobiles.

En phase exploitation, sur la RN4, la mise en œuvre du projet va avoir pour conséquence une augmentation de trafic (notamment du fait du GCO) et donc une augmentation du niveau sonore, mais qui reste en deçà voire en limite des 2dB(A). Cette infrastructure traversant une zone non urbanisée, le Maître d'Ouvrage n'a pas jugé nécessaire de mettre en place des protections acoustiques. Sur l'A351, la mise en œuvre du projet va engendrer une baisse de trafic et donc une diminution des niveaux de bruit.

Conclusions partielles

Le commissaire enquêteur estime que la situation a été correctement étudiée par le Maître d'Ouvrage et ne devrait pas poser de souci majeur.

1.3.6.2 Milieu humain

1.3.6.2.1 Consommation d'espaces agricoles

Comme mentionné dans le dossier, les premières estimations d'emprises du projet permettent d'identifier qu'environ 7 ha de terres cultivées seront impactés par le projet, dont 1,73 ha pour la création des bassins multifonction d'écrêtement et d'infiltration. Ces terres agricoles sont de grande qualité et génèrent un rendement très élevé. Pour ces terrains, des mesures d'acquisition foncière seront engagées. En cas de désaccord, une procédure d'expropriation sera engagée.

L'exigence de limiter les impacts du projet sur les emprises agricoles avait clairement été mentionnée lors de la concertation publique de 2010. Le Maître d'Ouvrage a donc veillé à ce que l'aménagement multimodal sur la RN4 se limite au strict nécessaire, mais puisse évoluer

Enquête publique préalable

à la déclaration d'utilité publique des acquisitions et travaux nécessaires à la réalisation du projet d'aménagement multimodal de l'axe A351-RN4

et à la mise en compatibilité des documents d'urbanisme des communes d'Ittenheim, d'Oberschaeffolsheim, de Wolfisheim, d'Eckbolsheim et de Strasbourg

ultérieurement, notamment si les conditions de trafic évoluent à la suite de la mise en service du GCO.

Les sols agricoles concernés par le projet vont être artificialisés, en partie imperméabilisés et en partie aménagés en espaces verts. Le Maître d'Ouvrage indique qu'il n'y aura aucune déstructuration locale du parcellaire agricole et de modification significative des conditions hydriques ou pédologiques pour les parcelles agricoles localisées à proximité du projet. L'amélioration du système d'assainissement de l'axe A351-RN4 permettra également d'améliorer la qualité des eaux rejetées par la plate-forme routière qui se déversent directement sur les parcelles agricoles des abords.

Aucun bâtiment d'exploitation n'est situé dans les emprises du projet.

Le commissaire-enquêteur note que, même si le prix des acquisitions foncières est mentionné dans le dossier, il n'y a aucune quantification de la perte de production agricole. Celle-ci sera toutefois importante pour la profession agricole si l'on tient compte des impacts cumulés de l'ensemble des projets qui seront réalisés dans ce secteur (VLIO, GCO...) puisque près de 300 ha d'espaces naturels seront concernés.

Conclusions partielles

Le commissaire enquêteur considère que le projet a été optimisé afin de limiter au strict nécessaire la consommation de terres agricoles.

Toutefois, pour une bonne appréciation des effets du projet sur l'économie agricole, le commissaire enquêteur recommande au Maître d'Ouvrage d'estimer les conséquences économiques et financières liées à la perte de terrain à moyen et long terme.

1.3.6.2.2 Activités économiques

Trois activités seront impactées par le projet, en raison de leur proximité avec la chaussée existante :

- La station-service « Total » au PR 37+200 dont l'accès sera rétabli,
- Le garage « Denis auto » au PR 36+900 dont une partie du terrain est à acquérir et dont l'accès est à reconfigurer,
- L'activité « Go Loisirs Lehmann » au PR 36+500, au niveau du carrefour avec la RD228, dont une partie du terrain est également prévue en acquisition pour permettre l'aménagement du carrefour RN4-RD228.

Les activités concernées seront dédommagées par le Maître d'Ouvrage en cas d'acquisition de terrains ou de perte de revenus.

Conclusions partielles

Le commissaire enquêteur estime que le projet a été optimisé afin de limiter les impacts sur les activités économiques. Le commissaire enquêteur demande qu'un accès à

Enquête publique préalable

à la déclaration d'utilité publique des acquisitions et travaux nécessaires à la réalisation du projet d'aménagement multimodal de l'axe A351-RN4

et à la mise en compatibilité des documents d'urbanisme des communes d'Ittenheim, d'Oberschaeffolsheim, de Wolfisheim, d'Eckbolsheim et de Strasbourg

l'entreprise Denis Auto soit maintenu en attente d'un accord sur les conditions de poursuite de cette activité économique à cet endroit.

1.3.6.3 Eaux superficielles et souterraines

À l'heure actuelle, il n'existe pas de réseau d'assainissement sur la RN4 et les eaux récoltées sur l'A351 se rejettent non traitées dans le Fossé des Remparts à l'est de l'axe.

En phase chantier, les travaux sont susceptibles de générer des pollutions accidentelles des eaux de surface, du sol et du sous-sol et de porter atteinte aux points de prélèvements d'eau. Ces impacts seront toutefois limités dans le temps et le Maître d'Ouvrage s'est engagé à mettre en différentes mesures :

- Mise en place de dispositifs d'assainissement provisoires avec des bassins de décantation,
- Engagement d'une réflexion sur le stationnement, le ravitaillement en carburant, l'entretien des engins de chantier et des équipements et le stockage des produits polluants.

Un plan d'intervention ou d'alerte sera élaboré et mis en place pendant le chantier.

En phase exploitation, le projet sera à l'origine d'une augmentation des surfaces imperméabilisées (environ 5 ha). Le Maître d'Ouvrage a donc décidé de profiter des travaux sur l'axe pour mettre en place un réseau d'assainissement des eaux de ruissellement. Au stade actuel des études, seuls les grands principes de sa mise en place sont connus et des études détaillées doivent être réalisées. Elles feront l'objet d'un dossier ultérieur au titre de la procédure « Loi sur l'eau ».

Les grands principes retenus pour l'assainissement des chaussées consistent en la mise en place d'un réseau de collecte (ou la réutilisation du réseau existant lorsque possible) qui alimentera plusieurs bassins multifonctions qui réguleront les volumes des eaux rejetées dans le milieu naturel. Les bassins assureront les rôles suivants :

- écrêtement ;
- confinement pour une pollution accidentelle ;
- traitement de la pollution chronique avec mise en place d'une géométrie de bassin (surface en fond...), permettant notamment la décantation et donc la réduction des matières en suspension.

Cinq bassins multifonction seront nécessaires sur la RN4, accompagnés de quatre bassins d'infiltration lorsqu'aucun rejet dans le milieu superficiel n'est possible en raison de la topographie. Sur l'A351, un bassin multifonction sera réalisé au niveau de la jonction avec l'A35.

Ces ouvrages seront dimensionnés pour une pluie d'occurrence décennale.

Enquête publique préalable

à la déclaration d'utilité publique des acquisitions et travaux nécessaires à la réalisation du projet d'aménagement multimodal de l'axe A351-RN4

et à la mise en compatibilité des documents d'urbanisme des communes d'Ittenheim, d'Oberschaeffolsheim, de Wolfisheim, d'Eckbolsheim et de Strasbourg

Conclusions partielles

Le commissaire enquêteur estime que, d'un point de vue environnemental, ces mesures amélioreront les caractéristiques quantitatives et qualitatives des rejets des eaux pluviales en provenance de l'axe A351–RN4 par rapport à la situation actuelle.

Il se réjouit de l'engagement du Maître d'Ouvrage de vérifier la possibilité de déplacement des bassins de traitement prévus à Wolfisheim vers les bassins existants du COW et de rechercher une optimisation de la consommation d'espace dans le placement de ces bassins.

Le commissaire enquêteur insiste également sur un point qui n'apparaît pas dans le dossier et qui concerne l'entretien régulier des collecteurs et des bassins. Il conviendra en effet de surveiller l'état et d'entretenir régulièrement ces différents dispositifs afin de garantir leur efficacité dans le temps. A cet effet, un plan d'entretien concernant l'ensemble des équipements mis en place sur l'axe multimodal devra être élaboré.

1.3.6.4 Biodiversité

La « faune protégée » et « les continuités écologiques » sont des enjeux environnementaux importants identifiés par l'Ae.

Le tracé de l'axe A351–RN4 traverse des secteurs d'intérêt écologique de par la présence d'espèces de faune et de flore protégées (Grand Hamster, Gagée des près) et de leurs habitats à proximité du tracé. Cet axe coupe par ailleurs des corridors écologiques assurant la continuité entre des « cœurs de nature » et/ou des réservoirs biologiques au nord et au sud de l'infrastructure.

Les impacts sur la biodiversité ont été étudiés par le Maître d'Ouvrage en phase chantier et en phase exploitation. L'analyse des impacts a été menée selon la logique « Eviter-Réduire-Compenser ». Les **mesures d'évitement** sont limitées du fait de la nature du projet qui consiste en une extension d'une voirie déjà existante.

Par contre, plusieurs **mesures de réduction** seront mises en œuvre par le Maître d'Ouvrage :

- en phase chantier : respect d'un calendrier de chantier spécifique, barrière anti-amphibiens, balisage du chantier,
- en phase exploitation :
 - clôture de l'axe routier,
 - bassins d'assainissement rendus inaccessibles aux amphibiens,
 - aménagement paysager et écologique le long de la RN4 sous forme de plantations de haies arbustives et arborescentes,
 - aménagement paysager et écologique de l'échangeur RN4/RD228,
 - création de passages faune et aménagements écologiques associés régulièrement implantés le long de la RN4 (15 passages pour la petite faune dont certains spécifiques au Grand Hamster),

Enquête publique préalable

à la déclaration d'utilité publique des acquisitions et travaux nécessaires à la réalisation du projet d'aménagement multimodal de l'axe A351-RN4

et à la mise en compatibilité des documents d'urbanisme des communes d'Ittenheim, d'Oberschaeffolsheim, de Wolfisheim, d'Eckbolsheim et de Strasbourg

- création d'un passage spécifique « moyenne faune » pour le rétablissement d'un corridor écologique,
- utilisation des délaissés de l'aménagement pour la création d'habitats naturels favorables aux espèces patrimoniales.

Les passages à faune seront de 2 types :

- 15 passages pour la petite faune (PPF) dont 11 passages spécifiques pour le Grand Hamster (PGH) qui seront associés à des parcelles de luzerne. Ces passages pourront être utilisés par la petite faune en général et le Crapaud vert en particulier. Ils seront disposés tous les 280 mètres environ dans la zone d'habitat favorable au Grand Hamster, qui se situe sur les 4 premiers kilomètres de la RN4 depuis Ittenheim.
- Un passage pour la moyenne faune de dimension plus importante (PMF), situé dans l'axe du corridor écologique nord-sud à proximité du carrefour RN4/RD228, qui permettra de relier le réservoir de biodiversité du Musaubach à celui du canal de la Bruche au sud.

Compte-tenu du risque d'impact sur des individus de **Crapaud Vert** durant la phase de chantier, **le Maître d'Ouvrage indique que les études détaillées à venir préciseront le besoin de réaliser un dossier de dérogation, ainsi qu'une Étude d'Impact Résiduel** pour cette espèce.

Concernant plus particulièrement le **Grand Hamster**, le projet engendrera la perte d'environ 5 ha d'habitats favorables dans la zone de protection stricte (dont environ 4 ha se trouvent au sein de la zone tampon de 600 mètres autour de terriers) ainsi qu'environ 2 ha dans l'aire de reconquête. Des **mesures spécifiques de compensation** destinées à la sauvegarde de l'espèce seront mises en œuvre. Elles pourront être de trois types :

- des mesures intensives mises en œuvre sous maîtrise foncière de l'État, c'est-à-dire la mise en œuvre de cultures favorables à l'espèce sur des terrains dont la maîtrise foncière est pérennisée par l'État,
- des mesures de conventionnement, c'est-à-dire la mise en œuvre de cultures favorables à l'espèce, conventionnées auprès d'exploitants agricoles dans le cadre de Mesures Agro-Environnementales Territorialisées (MAET),
- des mesures d'accompagnement améliorant la connectivité, c'est-à-dire l'utilisation de l'espace résiduel (évalué à 2 ha) entre le pied de talus de la RN4 et les chemins agricoles à rétablir pour mettre en place des cultures favorables au Grand Hamster (luzerne ou blé sur pied) en association avec les passages à faune dédiés à l'espèce. Par ailleurs, la surface de délaissés de l'échangeur RN4/RD228 sera également utilisée pour la mise en place de cultures favorables à l'espèce. Ces mesures permettront d'améliorer la fonctionnalité des passages dédiés.

Au stade d'avancement actuel du dossier, plusieurs pistes sont envisagées pour compenser l'impact résiduel du projet sur le Grand Hamster :

1. Avec des propriétaires fonciers détenteurs de parcelles à proximité du projet en zone d'habitat favorable au Grand Hamster. Des contacts ont déjà été pris dans ce sens et se

Enquête publique préalable

à la déclaration d'utilité publique des acquisitions et travaux nécessaires à la réalisation du projet d'aménagement multimodal de l'axe A351-RN4

et à la mise en compatibilité des documents d'urbanisme des communes d'Ittenheim, d'Oberschaeffolsheim, de Wolfisheim, d'Eckbolsheim et de Strasbourg

poursuivront dans la suite du projet afin de vérifier avec les titulaires des baux agricoles de ces parcelles si des mesures agricoles intensives peuvent être contractualisées, et sur quelle durée,

2. Avec des exploitants volontaires pour s'engager dans une démarche favorisant des actions favorables à l'espèce. La Chambre d'Agriculture du Bas-Rhin sera étroitement associée à cette démarche,
3. Avec des opérateurs spécialisés proposant de mettre en place une offre de compensation.

L'ensemble des mesures destinées à la sauvegarde du Grand Hamster sera mise en place en association avec la Chambre d'Agriculture du Bas-Rhin afin de garantir les intérêts de la profession agricole.

Le Maître d'Ouvrage indique que le **dossier de demande de dérogation** sera rédigé à l'issue des études techniques de détail, une fois que les surfaces d'impact résiduel seront connues avec précision afin que les mesures de compensation soient bien en adéquation avec la situation biologique du hamster à cette échéance et que les discussions avec les propriétaires fonciers et les représentants de la profession agricole aient pu aboutir.

Le projet n'aura pas d'incidence significative sur les zones Natura 2000.

Le Maître d'Ouvrage s'est également engagé à suivre l'efficacité des mesures qui seront mises en place :

- en phase chantier : suivi de la réalisation des mesures de protection de l'environnement et suivi écologique,
- en phase exploitation ; suivi des dispositifs d'assainissement et des clôtures et suivi écologique durant 10 ans après la mise en service.

Conclusions partielles

Le commissaire enquêteur estime que les impacts sur la biodiversité ont été correctement estimés et que les mesures qui seront prises par le Maître d'Ouvrage seront de nature à les limiter. La situation actuelle sera même améliorée par la pose d'une clôture autour de l'axe et la réalisation des passages adaptés à la faune locale, associés à une bande paysagère, qui contribueront à recréer des corridors écologiques et à réduire les risques de collisions avec la faune.

Le commissaire enquêteur prend note de la rédaction de deux dossiers de demande de dérogation :

- un dossier pour le Crapaud vert en fonction des résultats des études détaillées,
- un dossier pour le Grand Hamster.

Un impact résiduel subsistera toutefois pour le Grand Hamster du fait de la destruction d'habitats favorables à cette espèce protégée. Les mesures proposées par le Maître

Enquête publique préalable

à la déclaration d'utilité publique des acquisitions et travaux nécessaires à la réalisation du projet d'aménagement multimodal de l'axe A351-RN4

et à la mise en compatibilité des documents d'urbanisme des communes d'Ittenheim, d'Oberschaeffolsheim, de Wolfisheim, d'Eckbolsheim et de Strasbourg

d'Ouvrage sont satisfaisantes et doivent être mises en place en étroite concertation avec la profession agricole. Cependant, cet impact sera d'autant plus marqué dans le secteur du fait de la réalisation du GCO qui aura également un impact sur une centaine d'hectares de zones d'habitats favorables à l'espèce. Ainsi, comme l'a recommandé l'Autorité Environnementale, le commissaire enquêteur déplore l'absence de démarche d'action conjointe associant les différents porteurs de projets et les autres parties prenantes en faveur du Grand Hamster et de ses habitats. Elle aurait pourtant permis d'estimer plus précisément les impacts cumulés et d'envisager une meilleure cohérence des mesures dans le cadre de l'application du Plan National d'Actions de l'espèce. Une telle démarche peut toutefois encore être adoptée au stade des études détaillées et le commissaire enquêteur insiste fortement pour qu'elle le soit vu les enjeux pour l'espèce et vu les mauvais résultats de la 1^{ère} session de dénombrement de terriers de 2015. En effet, comme l'a fait observer le public, des indemnités financières imposées par la Commission Européenne viendraient in fine alourdir le montant du projet dans le cas où le Grand Hamster venait à disparaître du Kochersberg !

Le commissaire enquêteur estime que le suivi des mesures pour la faune que s'est engagé à réaliser le Maître d'Ouvrage constitue un point fort de ce projet qui permettra éventuellement d'adapter certaines mesures et qui servira de base de données pour les autres aménageurs locaux.

Le commissaire enquêteur insiste également sur un point qui n'apparaît pas dans le dossier et qui concerne l'entretien régulier des mesures pour la faune (passage faune, clôtures...). Il conviendra en effet de surveiller l'état et d'entretenir régulièrement ces différents dispositifs afin de garantir leur efficacité dans le temps. A cet effet, un plan d'entretien concernant l'ensemble des équipements mis en place sur l'axe multimodal devra être élaboré.

1.3.6.5 Paysage

De par sa nature et sa conception, le projet ne modifiera pas profondément le paysage local. Les aménagements proposés par le Maître d'Ouvrage permettront toutefois de compenser l'élargissement de l'emprise de la voie et la création des chemins agricoles :

- Au niveau de la RN4, plantation de haies arborées à proximité des passages à faune permettant de guider les espèces. Les essences choisies rappelleront celles rencontrées sur les coteaux d'Hausbergen. Aucun alignement droit de grande hauteur et d'espèces arbustives identiques ne sera mis en place,
- Au niveau du carrefour entre la RN4 et la RD228, plantation de boisements de part et d'autre de l'axe,
- Au niveau de l'A351, plantation de couvre-sols d'essences pour former un tapis uniforme qui sera ponctuellement interrompu par des plantations arbustives à faible développement afin de marquer les franchissements et accompagner les installations liées au projet (stations).

Enquête publique préalable

à la déclaration d'utilité publique des acquisitions et travaux nécessaires à la réalisation du projet d'aménagement multimodal de l'axe A351-RN4

et à la mise en compatibilité des documents d'urbanisme des communes d'Ittenheim, d'Oberschaeffolsheim, de Wolfisheim, d'Eckbolsheim et de Strasbourg

Conclusions partielles

Le commissaire enquêteur estime que les mesures proposées seront de nature à améliorer la situation actuelle.

1.3.6.6 Autres sujets environnementaux

Le public a proposé de mettre en place des panneaux photovoltaïques sur la chaussée afin de donner à ce projet un petit air de développement durable.

Conclusions partielles

Le commissaire enquêteur se réjouit de l'engagement du Maître d'Ouvrage de réaliser une étude sur la faisabilité technique et coûts associés à la mise en place de panneaux photovoltaïques sur la chaussée de l'axe multimodal A351-RN4.

1.3.7 *Planning de chantier*

Les travaux s'étaleront entre les années 2018 et 2020. Le public a proposé de programmer les travaux de façon à permettre la réalisation de la section la plus congestionnée, l'A351, dans les délais les plus courts.

Le Maître d'Ouvrage a pris bonne note de cette recommandation qui sera toutefois couplée avec l'obtention des autorisations administratives pour chaque tronçon et avec la programmation budgétaire annuelle des crédits de l'État.

Conclusions partielles

Le commissaire enquêteur estime que la programmation du déroulement du chantier doit être optimisée de manière à ne pas dégrader l'attractivité grandissante du TSPO observée depuis 2010. Il prend également bonne note de la prévision de réalisation des travaux d'aménagement des stations de manière concomitante à ceux d'aménagement de l'axe A351-RN4 afin de mettre en service un aménagement global et fonctionnel.

1.4 ANALYSE BILANTIÈLE

Par l'arrêt d'Assemblée du 28 mai 1971 dit « Ville nouvelle Est », le conseil d'État a défini les critères de la Déclaration d'Utilité Publique, dont l'examen doit amener à comparer les avantages de l'opération projetée avec les inconvénients qu'elle génère, ce qu'il est convenu d'appeler « la théorie du bilan ». Cette analyse bilancielle doit permettre au commissaire enquêteur de se prononcer sur l'utilité publique d'un projet soumis à l'enquête, l'intérêt général l'emportant sur les intérêts particuliers.

Depuis 1971, la jurisprudence relative à la Déclaration d'Utilité Publique a évolué, de sorte que les critères examinés se sont élargis et affinés. C'est ainsi qu'il convient d'examiner, et de répondre aux 3 questions suivantes :

Enquête publique préalable

à la déclaration d'utilité publique des acquisitions et travaux nécessaires à la réalisation du projet d'aménagement multimodal de l'axe A351-RN4

et à la mise en compatibilité des documents d'urbanisme des communes d'Ittenheim, d'Oberschaeffolsheim, de Wolfisheim, d'Eckbolsheim et de Strasbourg

- L'opération présente-t-elle concrètement un caractère d'intérêt public ?
- L'expropriation envisagée est-elle nécessaire pour atteindre les objectifs de l'opération ?
- Le bilan coûts-avantages penche-t-il en faveur de l'opération ? A ce titre il convient d'examiner :
 - les atteintes à la propriété privée,
 - le coût financier,
 - les inconvénients d'ordre social et l'atteinte à d'autres intérêts publics :
 - les raisons sociales,
 - l'intérêt public de la santé publique,
 - les intérêts de l'environnement,
 - les autres critères à examiner :
 - la nécessité du choix des terrains,
 - la compatibilité avec les documents d'urbanisme existants,
 - la justification du projet retenu par rapport aux solutions alternatives.

1.4.1 L'opération présente-t-elle un caractère d'utilité public ?

La pertinence du projet a été évaluée dans le § 1.3.1 de la partie 2. Le projet qui vise à développer un service de transport en commun sur l'axe A351-RN4 proposant de la capacité, évolutif par rapport aux besoins et qui soit attractif par rapport à l'automobile en terme de temps de trajet et de régularité répond bien à un besoin avéré depuis plusieurs années.

L'intérêt de ce projet est reconnu unanimement par les cofinanceurs (Conseil Départemental du Bas-Rhin et Eurométropole de Strasbourg). La majorité du public qui s'est exprimé, que ce soit lors de la concertation fin 2010 et lors de la présente enquête publique (observations écrites et prises de paroles lors de la réunion publique), a également indiqué son intérêt pour le projet.

Des avis divergent toutefois sur l'évolution des différents scénarios d'exploitation de la RN4 et le maintien d'une voie réservée pour les cars quel que soit le niveau de trafic.

Ainsi, le commissaire enquêteur considère que cette opération d'aménagement multimodal de l'axe A351-RN4 d'une longueur de 10 km sur l'infrastructure existante qui comprend :

- **la réalisation de voies réservées aux transports en commun,**
- **les accès aux stations d'arrêt et l'aménagement des quais de ces stations.**
- **la mise en œuvre de modalités d'exploitation et de fonctionnement de la voie réservée,**
- **le rétablissement des voies de communication et d'échanges,**
- **l'insertion du projet dans l'environnement.**

présente un caractère d'intérêt public incontestable.

Enquête publique préalable

à la déclaration d'utilité publique des acquisitions et travaux nécessaires à la réalisation du projet d'aménagement multimodal de l'axe A351-RN4

et à la mise en compatibilité des documents d'urbanisme des communes d'Ittenheim, d'Oberschaeffolsheim, de Wolfisheim, d'Eckbolsheim et de Strasbourg

1.4.2 L'expropriation envisagée est-elle nécessaire pour atteindre les objectifs de l'opération ?

Pour rappel, les trois objectifs principaux du projet sont les suivants :

- Venir compléter les aménagements prévus dans le cadre du TSPO sur la RD1004 entre Wasselonne et Ittenheim, afin de pouvoir offrir aux cars TSPO sur l'axe A351–RN4 un temps et une fiabilité de parcours maîtrisés,
- S'inscrire dans la cohérence avec les autres projets structurants portés par l'État ou les collectivités dans le secteur Ouest de Strasbourg, notamment les projets d'urbanisation et de Voie de Liaison Intercommunale Ouest (VLIO – projet destiné à irriguer l'ouest de l'agglomération strasbourgeoise). Une desserte en transports en commun de l'Ouest strasbourgeois efficace et crédible, qui permette une alternative réelle à l'usage de la voiture particulière, viendra renforcer la pertinence des projets structurants prévus dans ce secteur ;
- Répondre à la réorganisation du trafic qui sera engendrée par la réalisation de l'autoroute A355 projetée ou Grand Contournement Ouest de Strasbourg (GCO) dont l'échangeur central se trouvera au niveau de la RN4 et, de ce fait, améliorer les conditions de circulation entre le futur GCO et l'A351.

Le projet d'aménagements prévoit donc, suite aux aménagements déjà réalisés depuis quelques années sur la RD1004, de requalifier la RN4 depuis l'est d'Ittenheim pour permettre aux transports en commun de maîtriser leur temps de parcours et la fiabilité de ce temps de parcours. La RN4 sera élargie sur une largeur d'environ 10 mètres. Cette largeur sera suffisante pour répondre pour répondre à la réorganisation du trafic qui sera engendrée par la réalisation du GCO.

Ensuite le réaménagement de l'A351 est rendu nécessaire du fait de la proximité des futures zones d'urbanisation de l'ouest strasbourgeois et des réseaux de transport en commun déjà existants ou projetés (tram D, BHNS de rocade sur la VLIO) et des parkings relais. Il consistera en l'aménagement d'une voie réservée aux transports en commun en lieu et place de la BAU qui sera être élargie à 3,50 m à l'intérieur de ces emprises.

En conséquence, le commissaire enquêteur considère que l'expropriation est rendue nécessaire pour atteindre les 3 objectifs de ce projet d'aménagement multimodal de l'axe A351-RN4.

La bande de la DUP inclut 7 hectares de terres agricoles de part et d'autre de la RN4, une partie du terrain du garage « Denis Auto » ainsi que de la maison d'habitation, une partie du terrain de l'activité « Go Loisirs Lehmann », au niveau du carrefour avec la RD228, une partie de la station-service « Total ».

Enquête publique préalable

à la déclaration d'utilité publique des acquisitions et travaux nécessaires à la réalisation du projet d'aménagement multimodal de l'axe A351-RN4

et à la mise en compatibilité des documents d'urbanisme des communes d'Ittenheim, d'Oberschaeffolsheim, de Wolfisheim, d'Eckbolsheim et de Strasbourg

1.4.3 *Le bilan coûts-avantages penche-t-il en faveur de l'opération ?*

1.4.3.1 Atteintes à la propriété privée

Comme mentionné ci-dessus, du fait d'un aménagement sur un axe routier déjà existant, les atteintes à la propriété privée sont limitées. Le projet nécessite l'acquisition de :

- 7 hectares de terres agricoles de part et d'autre de la RN4,
- la maison individuelle du garage « Denis auto ».

Les emprises des travaux ont été limitées aux surfaces strictement nécessaires.

Le Maître d'Ouvrage indique que des procédures d'indemnisation seront mises en place. Pour les terrains agricoles, différents types d'indemnités sont mentionnés : des indemnités principales qui représentent le prix de la terre estimé à sa valeur vénale par l'administration des Domaines et des indemnités complémentaires adaptées au contexte particulier du projet.

En conséquence, le commissaire enquêteur estime que les atteintes à la propriété privée sont limitées.

1.4.3.2 Coût financier

L'appréciation du coût financier par le Conseil d'Etat permet à celui-ci d'introduire dans la notion d'Utilité Publique le concept économique de rentabilité.

Le montant global du projet est de 43,3 M€ TTC (valeur mai 2014) ou 36,077 M€ HT. Comme précisé dans le dossier, ce montant tient compte de l'estimation financière sommaire et globale des acquisitions foncières liées au projet, établie par France Domaine en date du 22 juin 2015, et inclut les travaux suivants :

- élargissement de la RN4 pour la réalisation des voies réservées aux transports en commun,
- mise en place d'équipements dynamiques performants et sécuritaires,
- renforcement de la Bande d'Arrêt d'Urgence pour permettre le passage des cars,
- aménagement d'un échangeur dénivelé entre la RN4 et la RD228,
- mise en place d'un réseau d'assainissement sur l'infrastructure,
- mise en place d'ouvrage de transparence écologique pour la faune,
- réfection de la structure de chaussée et des enrobés de l'A351...

Par contre, les postes suivants ne sont pas compris dans l'estimation de l'opération :

- La mise en place d'un éclairage des points singuliers de la RN4 et de l'A351,
- L'aménagement de la partie « voyageurs » des stations d'arrêt (local d'attente, moyens d'accès, équipements des quais, ...). Les aménagements liés à l'accueil et à l'information des usagers seront réalisés sous la maîtrise d'ouvrage de l'Autorité Organisatrice des Transports.

Le projet d'aménagement multimodal de l'axe A351-RN4 a été inscrit au programme de modernisation des itinéraires routiers (PDMI) 2009-2014 pour un montant de 30 millions

Enquête publique préalable

à la déclaration d'utilité publique des acquisitions et travaux nécessaires à la réalisation du projet d'aménagement multimodal de l'axe A351-RN4

et à la mise en compatibilité des documents d'urbanisme des communes d'Ittenheim, d'Oberschaeffolsheim, de Wolfisheim, d'Eckbolsheim et de Strasbourg

d'euros. Il est également inscrit au Contrat de Plan Etat Région (CPER) 2015-2020, qui succède au PDMI, pour un montant de 36 millions d'euros.

Le commissaire enquêteur n'est pas en mesure d'apprécier le coût total du projet. Il a donc recherché à le comparer aux montants d'autres projets locaux.

Tout d'abord, le projet de Rociade Sud de Strasbourg - 2ème phase qui consiste en la création d'une voie express à 2 x 2 voies depuis l'échangeur de Fegersheim et l'échangeur de Geispolsheim sur l'A35 sur environ 4,6 km se monte à 60 M€. Ce projet comprend également :

- le réaménagement de l'échangeur de Geispolsheim,
- la création d'un demi-échangeur dénivelé entre la Rociade Sud et la RD84, avec passage supérieur pour la route départementale et la création d'un passage mixte faune / agricole,
- le franchissement de 2 cours d'eau par un ouvrage d'art unique,
- le franchissement de la voie ferrée dimensionné pour les deux voies ferrées existantes, une voie ferrée supplémentaire future et un passage agricole,
- le rétablissement d'un chemin agricole par un passage inférieur,
- le raccordement à l'échangeur entre la RD1083 et la RN353,
- le rétablissement des continuités écologiques avec la création de passages à petite faune et de mares,
- la requalification de la RN83 avant déclassement,
- le ripage de la chaussée Sud de l'A35 existante, avec démolition d'un ouvrage existant et la construction d'un merlon prolongé par un écran antibruit afin de réduire les nuisances acoustiques pour les habitations de Geispolsheim Gare.

La consistance de ce projet est bien différente de celle du projet d'aménagement multimodal de l'axe A351-RN4 et la comparaison s'avère difficile.

Une autre comparaison a été tentée avec le projet de VLIO/banche sud, qui consiste en la réalisation d'une nouvelle infrastructure routière, qui géographiquement proche et pour lequel l'échéance de mise en service est de 2020. Ce projet qui se monte à 46 M€ HT comprend la réalisation de 7 km de voirie dont 5,5 km en 2 x 1 voies et 1,5 km en 2 x 2 voies, 5 ouvrages d'art dont 2 viaducs et un 1 échangeur sur l'A351 ainsi que 9 carrefours. A nouveau, la consistance de ce projet est donc bien différente de celle du projet d'aménagement multimodal de l'axe A351-RN4 et la comparaison est difficile.

Enquête publique préalable

à la déclaration d'utilité publique des acquisitions et travaux nécessaires à la réalisation du projet d'aménagement multimodal de l'axe A351-RN4

et à la mise en compatibilité des documents d'urbanisme des communes d'Ittenheim, d'Oberschaeffolsheim, de Wolfisheim, d'Eckbolsheim et de Strasbourg

Par conséquent, une comparaison des détails des coûts a été réalisée avec le projet de VLIO/branche Sud. La comparaison des coûts a été réalisée à l'aide des montants estimés qui sont présentées dans les deux dossiers d'enquête publique.

	VLIO Sud	Aménagement multimodal de l'axe A351-RN4
études et acquisitions foncières	4,5 M€	4,05 M€
travaux préparatoires	0,8 M€	-
terrassements + couche forme	6,5 M€	4,0 M€
assainissement	6,8 M€	2,8 M€
chaussées	4,0 M€	10,7 M€
équipements	2,9 M€	6,8 M€
aménagements d'environnement	5,6 M€	1,93 M€
ouvrages d'art	12,5 M€	0,467 M€
rétablissement/échanges	2,8 M€	4,23 M€
Sujétions spéciales	-	1,1 M€
total HT	46 M€	36,077 M€

Il ressort de cette comparaison que les deux projets coûtent globalement le même montant si on retire le montant lié à la réalisation des ouvrages d'art qui est très faible pour le projet d'aménagement multimodal de l'axe A351-RN4.

En outre, la réfection de la structure de chaussée et des enrobés de l'A351 ainsi que la mise en place d'équipements dynamiques performants et sécuritaires sont des postes qui pèsent de manière importante dans le montant estimé du projet d'aménagement multimodal de l'axe A31-RN4.

Il est à noter également que s'il l'on compare ces 2 projets au km de voirie à réaliser, ils sont quasiment identiques (15 km de voirie neuve pour le projet d'aménagement multimodal de l'axe A351-RN4 [5 km de voirie sur la RN4 pour 3 voies y compris la BAU + 0 km sur l'A351] et 17 km de voirie neuve pour le projet de VLIO/branche sud [5,5 km en 2 × 1 voies et 1,5 km en 2 × 2 voies]).

Enfin, les résultats de l'évaluation socio-économique, jointe au dossier soumis à l'enquête publique, montrent que les avantages du projet sont supérieurs à ses coûts (investissement, exploitation, variation de taxes). La Valeur Actualisée Nette du projet est ainsi positive à

Enquête publique préalable

à la déclaration d'utilité publique des acquisitions et travaux nécessaires à la réalisation du projet d'aménagement multimodal de l'axe A351-RN4

et à la mise en compatibilité des documents d'urbanisme des communes d'Ittenheim, d'Oberschaeffolsheim, de Wolfisheim, d'Eckbolsheim et de Strasbourg

9,9 M€, soit 0,22 € par euro investi, en tenant compte du coût d'opportunité et du prix de rareté des fonds publics. Le projet peut donc être raisonnablement considéré comme rentable pour la collectivité.

En conséquence, le commissaire enquêteur estime que le montant du projet de l'aménagement multimodal de l'axe A351-RN4, qui est du même ordre de grandeur que celui d'autres projets locaux a été correctement estimé. N'ayant pas d'échelle de référence de VAN de projet d'aménagement, et en l'absence de commentaire de l'Autorité Environnementale et du public sur cet aspect, il ne peut qu'observer que la VAN est positive, que son montant correspond à environ 20% du montant de l'investissement et que le projet est rentable pour la collectivité.

1.4.3.3 Inconvénients d'ordre social et l'atteinte à d'autres intérêts publics

Les inconvénients d'ordre social de ce projet concernent trois activités qui seront impactées par le projet, en raison de leur proximité avec la chaussée existante :

- La station-service « Total » dont l'accès sera rétabli,
- Le garage « Denis auto » dont une partie du terrain est à acquérir et dont l'accès est à reconfigurer, car les bâtiments sont situés en bordure de la RN4 et dans l'emprise du projet,
- L'activité « Go Loisirs Lehmann », au niveau du carrefour avec la RD228, dont une partie du terrain est également prévue en acquisition pour permettre l'aménagement du carrefour RN4-RD228.

La pérennité des activités de la station-service et de « Go Loisirs Lehmann » pourra être assurée. Par contre, des discussions particulières entre le Maître d'Ouvrage et le gestionnaire de l'entreprise Denis Auto devront avoir lieu pour définir les conditions de la poursuite de cette activité à cet endroit.

En conséquence, le commissaire enquêteur estime que les inconvénients d'ordre social du projet de l'aménagement multimodal de l'axe A351-RN4 sont limités.

Les risques sanitaires portent essentiellement sur la qualité de l'air et les nuisances sonores.

Concernant la qualité de l'air, le dossier conclue que :

Pour la RN4, les émissions de polluants seront globalement en augmentation à l'horizon 2025, mais dans un secteur sans enjeu : aucune population riveraine n'est concernée et il n'y a pas de bâtiment sensible. Il est à noter que ces augmentations d'émissions, liées à l'augmentation du trafic, sont dues à un report de trafic d'autres infrastructures – notamment de l'A35 – suite à la mise en œuvre du GCO et de la VLIO. De ce fait, la situation se dégrade sur la RN4 mais dans un secteur sans enjeu, alors qu'elle s'améliorera de beaucoup sur l'axe Nord-Sud (A35) dans la traversée de Strasbourg, et donc dans des zones fortement urbanisées avec une population concernée plus conséquente et de nombreux bâtiments sensibles.

Pour l'A351, l'évolution du trafic à la baisse améliore la qualité de l'air par la diminution des polluants émis. L'impact est donc moindre sur les populations concernées et les bâtiments

Enquête publique préalable

à la déclaration d'utilité publique des acquisitions et travaux nécessaires à la réalisation du projet d'aménagement multimodal de l'axe A351-RN4

et à la mise en compatibilité des documents d'urbanisme des communes d'Ittenheim, d'Oberschaeffolsheim, de Wolfisheim, d'Eckbolsheim et de Strasbourg

sensibles, même si ceux-ci sont aujourd'hui exposés à des niveaux inférieurs aux valeurs cibles et limites pour la protection de la population.

Le commissaire enquêteur note donc que, d'un point de vue des émissions atmosphériques, le projet présente un intérêt public certain puisqu'il contribuera à une amélioration de la qualité de l'air dans les zones fortement urbanisées avec une population concernée plus conséquente et de nombreux bâtiments sensibles. Il demande tout de même au Maître d'Ouvrage, comme l'avait déjà demandé l'Ae, de reprendre l'analyse des effets du projet sur la qualité de l'air ; ce qui implique notamment de réaliser une Evaluation Quantitative des Risques Sanitaires sur l'axe.

Concernant les impacts acoustiques, le dossier conclue que :

Sur la RN4, la mise en œuvre du projet va avoir pour conséquence une augmentation de trafic et donc une augmentation du niveau sonore, mais qui reste en deçà voire en limite des 2dB(A). Cette infrastructure traversant une zone non urbanisée, il n'est pas nécessaire de mettre en place des protections acoustiques.

Sur l'A351, la mise en œuvre du projet va engendrer une baisse de trafic et donc une diminution des niveaux de bruit. De ce fait, aucune protection acoustique n'est nécessaire.

En conséquence, le commissaire enquêteur estime que les nuisances sonores auxquelles sera soumise la population de l'agglomération strasbourgeoise ne généreront pas de risques sanitaires.

Concernant l'environnement, le projet contribuera à améliorer la gestion des eaux pluviales de chaussées, et par conséquent les impacts de leur rejet dans les eaux superficielles et souterraines.

Le tracé de l'axe A351–RN4 traverse des secteurs d'intérêt écologique de par la présence d'espèces de faune et de flore protégées (Grand Hamster, Gagée des près) et de leurs habitats à proximité du tracé. Cet axe coupe par ailleurs des corridors écologiques assurant la continuité entre des « cœurs de nature » et/ou des réservoirs biologiques au nord et au sud de l'infrastructure. Les mesures qui seront mises en œuvre dans le cadre de ce projet amélioreront notamment les connexions et permettront des traversées sécurisées de l'axe du fait de la réalisation de passages pour la faune associés à des aménagements écologiques. Un impact résiduel subsistera néanmoins pour l'espèce protégée du Grand Hamster étant donné que le projet engendrera la perte d'environ 5 ha d'habitats favorables dans la zone de protection stricte et d'environ 2 ha dans l'aire de reconquête. Un dossier de demande de dérogation qui sera réalisé ultérieurement et en complément du dossier soumis à l'enquête publique précisera les mesures compensatoires qui seront prises.

En conséquence, en dehors du cas des mesures compensatoires pour le Grand Hamster qui ne sont pas encore précisées, le commissaire enquêteur estime que les impacts environnementaux générés par le projet de l'aménagement multimodal de l'axe A351-RN4 ont été correctement gérés.

Enquête publique préalable

à la déclaration d'utilité publique des acquisitions et travaux nécessaires à la réalisation du projet d'aménagement multimodal de l'axe A351-RN4

et à la mise en compatibilité des documents d'urbanisme des communes d'Ittenheim, d'Oberschaeffolsheim, de Wolfisheim, d'Eckbolsheim et de Strasbourg

1.4.3.4 Autres critères à examiner

Le choix des terrains concernés par le projet a été dicté par le tracé existant de l'axe A351-RN4.

La mise en compatibilité des documents d'urbanisme des communes d'Ittenheim, d'Oberschaeffolsheim, de Wolfisheim, d'Eckbolsheim et de Strasbourg est rendus nécessaire afin d'inscrire le projet dans les documents d'urbanisme (voir détails dans le § 2 ci-dessous).

La justification du choix du projet par rapport aux solutions alternatives a été réalisée durant les études de préféabilité réalisées en 2008 et pilotées par le Département du Bas-Rhin. Ainsi le Département du Bas-Rhin a privilégié le car en site propre selon le concept BHNS (Bus à Haut Niveau de Service) par rapport au tramway en site propre (tram sur pneus ou tram sur fer) pour plusieurs raisons (réponse du Maître d'Ouvrage à l'observation n°30 par exemple). Le projet porté par l'Etat ayant comme objectif de poursuivre les aménagements déjà engagés par le Conseil Départemental du Bas-Rhin sur le RD1004 entre Wasselonne et Ittenheim a donc retenu le même concept pour l'aménagement de la RN4 et de l'A351.

En conséquence, le commissaire enquêteur estime que ces autres critères ne sont pas de nature à remettre en cause l'intérêt général du projet d'aménagement multimodal de l'axe A351-RN4.

1.4.4 Conclusion sur l'analyse bilancielle

A l'issue de cette analyse bilancielle et des différents critères qui sous-tendent le caractère d'utilité ou de non-Utilité Publique du projet soumis à l'enquête, **le commissaire enquêteur considère que, sous la condition expresse de lever les réserves énumérées au § 1.5, les avantages que présente ce projet d'aménagement de l'axe multimodal A351-RN4, l'emporteront sur les inconvénients qu'il génère et justifieront l'Utilité Publique de l'opération et sa réalisation.**

Enquête publique préalable

à la déclaration d'utilité publique des acquisitions et travaux nécessaires à la réalisation du projet d'aménagement multimodal de l'axe A351-RN4

et à la mise en compatibilité des documents d'urbanisme des communes d'Ittenheim, d'Oberschaeffolsheim, de Wolfisheim, d'Eckbolsheim et de Strasbourg

1.5 CONCLUSIONS GLOBALES

Sur la forme et la procédure de l'enquête :

- Considérant que l'enquête publique concernant la déclaration d'utilité publique de la réalisation des travaux relatifs à l'aménagement multimodal de l'axe A351-RN4 entre l'est d'Ittenheim et Strasbourg s'est déroulée conformément à la réglementation ;
- Considérant que cette enquête s'est tenue conjointement avec l'enquête relative à la Mise en Compatibilité des documents d'urbanisme des communes d'Ittenheim, d'Oberschaeffolsheim, de Wolfisheim, d'Eckbolsheim et de Strasbourg ;
- Considérant que l'affichage de l'avis d'enquête publique dans les mairies des communes d'Ittenheim, d'Oberschaeffolsheim, de Wolfisheim, d'Eckbolsheim et de Strasbourg et sur le site du projet et que la publicité par voies de presse ont respecté la réglementation en vigueur et ont permis une large information du public ;
- Considérant que le dossier d'enquête a été mis à la disposition du public sur le site internet de la DREAL Alsace, dans les mairies de Strasbourg (siège de l'enquête publique), d'Ittenheim, d'Oberschaeffolsheim, de Wolfisheim, et d'Eckbolsheim pendant toute la durée de l'enquête, du mardi 22 septembre 2015 au jeudi 12 novembre 2015, soit sur une période de 52 jours consécutifs ;
- Considérant que le Maître d'Ouvrage a fourni au commissaire enquêteur les éléments d'informations complémentaires demandés ;
- Considérant que les permanences se sont déroulées dans d'excellentes conditions d'organisation et que le public a pu s'exprimer librement au cours des 52 jours d'enquête, rencontrer le commissaire enquêteur au cours des 8 permanences organisées et faire connaître ses observations soit sur les registres déposés dans les lieux d'enquête, soit par courrier postal, soit par courriel ;
- Considérant qu'une réunion publique d'information et d'échanges s'est tenue le 5 novembre 2015 et a permis au public d'échanger avec le porteur de projet dans de bonnes conditions ;

Sur le fond de l'enquête :

- Considérant que le projet répond aux trois objectifs principaux de :
 - Venir compléter les aménagements prévus dans le cadre du TSPO sur la RD1004 entre Wasselonne et Ittenheim, afin de pouvoir offrir aux cars TSPO sur l'axe A351-RN4 un temps et une fiabilité de parcours maîtrisés,
 - S'inscrire dans la cohérence avec les autres projets structurants portés par l'État ou les collectivités dans le secteur Ouest de Strasbourg, notamment les projets d'urbanisation et de VLIO. Une desserte en transports en commun de l'Ouest strasbourgeois efficace et crédible, qui permette une alternative réelle à l'usage de la voiture particulière, viendra renforcer la pertinence des projets structurants prévus dans ce secteur ;

Enquête publique préalable

à la déclaration d'utilité publique des acquisitions et travaux nécessaires à la réalisation du projet d'aménagement multimodal de l'axe A351-RN4

et à la mise en compatibilité des documents d'urbanisme des communes d'Ittenheim, d'Oberschaeffolsheim, de Wolfisheim, d'Eckbolsheim et de Strasbourg

- Répondre à la réorganisation du trafic qui sera engendrée par la réalisation de l'autoroute A355 projetée ou Grand Contournement Ouest de Strasbourg (GCO) dont l'échangeur central se trouvera au niveau de la RN4 et, de ce fait, améliorer les conditions de circulation entre le futur GCO et l'A351.
- Considérant que l'intégralité du dossier était conforme aux dispositions réglementaires en vigueur et qu'il était complet ;
- Considérant que 21 observations ont été consignées dans les 5 registres d'enquête mis à disposition du public, 48 courriels et 8 lettres ont été adressés au commissaire enquêteur ;
- Considérant que le Maître d'Ouvrage a apporté des éléments de réponses à mon procès-verbal de synthèse ;
- Considérant que j'ai porté des conclusions partielles sur les principaux volets de la présente enquête publique ;
- Considérant que j'ai réalisé une analyse bilantielle du projet ;

Le commissaire enquêteur émet en conséquence un

AVIS FAVORABLE

A la déclaration d'utilité publique de la réalisation des acquisitions et travaux nécessaires à la réalisation du projet d'aménagement multimodal de l'axe A351-RN4 assorti des 8 réserves et des 7 recommandations suivantes :

Réserves

1. Aménager la RN4 selon les modalités du scénario d'exploitation n°1, à savoir, dans chaque sens, 1 voie réservée pour les véhicules de transport en commun et une voie pour les autres usagers.
2. Constituer un Comité de suivi des conditions d'exploitation de l'aménagement multimodal de l'axe A351-RN4 composé par les organismes et associations intéressés (Maîtres d'Ouvrages des 3 programmes d'aménagement coordonnés de l'axe Wasselonne-Strasbourg, Autorités Organisatrices des Transports, représentants des usagers des transports en commun, représentants des riverains de l'axe...). Ce comité aura comme mission de suivre les indicateurs suivants : le temps de parcours des cars et la fiabilité de ce temps de parcours, le niveau de congestion sur l'axe A351-RN4 et sur les axes environnants. Ce comité aura comme mission de suivre les indicateurs de temps de parcours des cars, de fiabilité de ce temps de parcours, de niveau de congestion sur l'axe A351-RN4 et sur les axes environnants, et de dresser un bilan semestriel des conditions de circulation. Sur la base des résultats du bilan, le Comité de suivi pourra alors décider d'adapter les conditions d'exploitation de la RN4.

Enquête publique préalable

à la déclaration d'utilité publique des acquisitions et travaux nécessaires à la réalisation du projet d'aménagement multimodal de l'axe A351-RN4

et à la mise en compatibilité des documents d'urbanisme des communes d'Ittenheim, d'Oberschaeffolsheim, de Wolfisheim, d'Eckbolsheim et de Strasbourg

3. S'engager à étudier au moment des études de la RN4, la faisabilité technique détaillée et financière de l'aménagement de la bande d'arrêt d'urgence pour le TSPO,
4. Au moment des travaux sur la RN4, s'engager à réaliser les dispositions techniques structurantes qui permettront l'exploitation de la bande d'arrêt d'urgence pour le TSPO,
5. Réaliser une Evaluation Quantitative des Risques Sanitaires sur l'axe,
6. Engager une démarche d'action conjointe associant les différents porteurs de projets de ce secteur et les autres parties prenantes en faveur du Grand Hamster et de ses habitats,
7. Mettre en place un revêtement adapté sur les chemins agricoles afin que les cyclistes puissent les utiliser,
8. A l'image du plan d'entretien des équipements de l'axe A351-RN4, mettre en place un plan d'entretien de l'ensemble des mesures en faveur de l'environnement afin de garantir leur performance dans le temps.

Recommandations

1. Assurer l'accès aux cars par le biais de deux stations d'arrêt disposées le long de l'axe multimodal A351-RN4 avec au moins une station implantée en entrée d'agglomération et équipée d'un parking relais,
2. Réaliser une étude sur la faisabilité technique et coûts associés à la mise en place de panneaux photovoltaïques sur la chaussée de l'axe multimodal A351-RN4,
3. Etudier rapidement, en concertation avec l'Eurométropole de Strasbourg, des itinéraires de substitution pour les cars qui devront sortir de manière imprévue de l'A351,
4. Estimer les conséquences économiques et financières sur l'économie agricole liée à la perte de terrain à moyen et long terme,
5. Vérifier la possibilité de déplacement des bassins de traitement prévus à Wolfisheim vers les bassins existants du COW et rechercher une optimisation de la consommation d'espace dans le placement de ces bassins,
6. Communiquer aux autres aménageurs et Autorités Organisatrices des Transports les observations du public les concernant,
7. En concertation avec le Conseil Départemental du Bas-Rhin, se rapprocher de la Mairie d'Ittenheim pour étudier la possibilité de réserver dans la commune des places pour le covoiturage ou l'autopartage.

Fait et clos à MITTELHAUSBERGEN le 7 janvier 2016

Valérie TROMMETTER

Commissaire enquêteur

Enquête publique préalable

à la déclaration d'utilité publique des acquisitions et travaux nécessaires à la réalisation du projet d'aménagement multimodal de l'axe A351-RN4

et à la mise en compatibilité des documents d'urbanisme des communes d'Ittenheim, d'Oberschaeffolsheim, de Wolfisheim, d'Eckbolsheim et de Strasbourg

2 CONCLUSION ET AVIS MOTIVE RELATIF A LA MISE EN COMPATIBILITE DES DOCUMENTS D'URBANISME DES COMMUNES D'ITTENHEIM, D'OBSERSCHAEFFOLSHEIM, DE WOLFISHEIM, D'ECKBOLSHEIM ET DE STRASBOURG

La bande soumise à la déclaration d'utilité publique du projet d'aménagement multimodal de l'axe A351-RN4, dont le Maître d'Ouvrage est l'État, représenté par la DREAL Alsace, traverse cinq communes : Strasbourg, Eckbolsheim, Wolfisheim, Oberschaeffolsheim et Ittenheim. Les communes disposent toutes d'un Plan d'Occupation des Sols (POS) ou d'un Plan Local d'Urbanisme (PLU).

Le projet n'est pas compatible avec l'ensemble des documents d'urbanisme de ces communes.

2.1 COMMUNE D'ITTENHEIM

La commune d'Ittenheim dispose d'un POS approuvé le 09/12/1994, suivi de 5 modifications dont la dernière date du 28 janvier 2013. La mise en compatibilité du POS porte sur 2 objets :

- **Mise en compatibilité avec le règlement** des zones NC, NAX31a, NAX31b, NAX31c et UX31 :
 - La zone NC a pour destination principale la protection des espaces agricoles. Les ouvrages techniques nécessaires au fonctionnement ou à l'exploitation de la voirie publique et les affouillements et exhaussements de sols y sont autorisés. Pour être parfaitement compatible avec le projet, il convient de rajouter le projet d'aménagement de l'axe A351-RN4.
 - La zone UX est réservée aux activités. Les affouillements et exhaussements du sol sont interdits. Le règlement de cette zone n'est donc pas compatible avec le projet.
 - Les zones NAX sont des zones naturelles réservées aux activités futures. Les affouillements et exhaussements du sol sont interdits sur ces zones. Le règlement de ces zones n'est donc pas compatible avec le projet.
- **Mise en compatibilité avec les emplacements réservés** : création d'un nouvel emplacement réservé, n°55 intitulé « Réserve d'emprise le long de la voirie existante, pour l'opération d'aménagement multimodal de l'axe A351-RN4 », de 1 041 ares, au bénéfice de l'Etat.

Enquête publique préalable

à la déclaration d'utilité publique des acquisitions et travaux nécessaires à la réalisation du projet d'aménagement multimodal de l'axe A351-RN4

et à la mise en compatibilité des documents d'urbanisme des communes d'Ittenheim, d'Oberschaeffolsheim, de Wolfisheim, d'Eckbolsheim et de Strasbourg

2.2 COMMUNE D'OBERSCHAEFFOLSHEIM

La commune d'Oberschaeffolsheim dispose d'un POS approuvé en 1986, révisé le 12 mai 1995, mis à jour le 26 novembre 2004 et modifié 7 fois dont la dernière modification date du 20 avril 2012. La mise en compatibilité du POS porte sur 2 objets :

- **Mise en compatibilité avec le règlement des zones NAL, NC2 et ND :**
 - La zone NAL est une zone naturelle réservée aux sports et aux loisirs. La zone NAL4 étant réservée aux activités de loisirs, de pêche et de chasse. Les remblais sont interdits ainsi que les constructions et installations dont l'implantation se traduit par des délaissés de terrains inconstructibles ou qui font obstacle à l'écoulement des eaux. L'urbanisation de la zone NAL3 ne peut s'effectuer que dans le cadre d'une opération concernant l'ensemble de la zone. Le règlement de cette zone n'est donc pas compatible avec le projet.
 - La zone NC est une zone naturelle à protéger en raison de la valeur agricole des terres. Le secteur NC2 admet les constructions agricoles liées à l'exploitation agricole à l'exclusion de tout bâtiment d'habitation. Le règlement de cette zone n'est donc pas compatible avec le projet.
 - La zone ND est une zone naturelle à protéger, en raison d'une part de l'existence de risques de nuisances, d'autre part de la qualité des sites, des milieux naturels, des paysages. Les affouillements et exhaussements de sols de toute nature sont interdits. Le règlement de cette zone n'est donc pas compatible avec le projet.
- **Mise en compatibilité avec les emplacements réservés :**
 - Création d'un nouvel emplacement réservé de type « création de voie », n°A18 intitulé « Aménagement multimodal de l'axe A351-RN4 dans le cadre de l'amélioration de l'intersection entre la RN4 et la RD228 », de 4,6 hectares, au bénéfice de l'Etat,
 - Modification de l'emplacement réservé de type « amélioration de voie », n°B5 « Aménagement multimodal de l'axe A351-RN4 dans le cadre de l'amélioration de l'intersection entre la RN4 et la RD228 », de 5,4 hectares, au bénéfice de l'Etat

2.3 COMMUNE DE WOLFISHEIM

La commune de Wolfisheim dispose d'un POS approuvé le 29 novembre 1984, mis à jour le 21 juillet 2008, et ayant fait l'objet de 10 modifications dont la dernière date de janvier 2011. La mise en compatibilité du POS porte sur 2 objets :

- **Mise en compatibilité avec le règlement des zones II NA et NC :**
 - La zone II NA est une zone naturelle réservée à l'urbanisation future sous forme prépondérante d'habitat et d'équipements qui ne peut être urbanisée que dans le cadre d'une procédure de modification du POS. Pour que le règlement de la zone soit parfaitement compatible avec le projet, il convient de rajouter le projet d'aménagement multimodal de l'axe A351-RN4.

Enquête publique préalable

à la déclaration d'utilité publique des acquisitions et travaux nécessaires à la réalisation du projet d'aménagement multimodal de l'axe A351-RN4

et à la mise en compatibilité des documents d'urbanisme des communes d'Ittenheim, d'Oberschaeffolsheim, de Wolfisheim, d'Eckbolsheim et de Strasbourg

- La zone NC est une zone naturelle à protéger en raison de la valeur agricole des terres ou de la valeur du sous-sol sur le plan économique. Le règlement de cette zone n'est donc pas compatible avec le projet.
- **Mise en compatibilité avec les emplacements réservés :**
 - création d'un nouvel emplacement réservé, n°B21 intitulé « Aménagement multimodal de l'axe A351–RN4 », d'environ 4,5 hectares, au bénéfice de l'Etat,
 - création d'un nouvel emplacement réservé, n°C10 intitulé « Bassin d'assainissement pour l'aménagement multimodal de l'axe A351–RN4 », d'environ 76 ares, au bénéfice de l'Etat,
 - création d'un nouvel emplacement réservé, n°C11 intitulé « Bassin d'assainissement pour l'aménagement multimodal de l'axe A351–RN4 », d'environ 43 ares, au bénéfice de l'Etat.

2.4 COMMUNE D'ECKBOLSHEIM

La commune d'Eckbolsheim dispose d'un PLU approuvé le 20 décembre 2007 et modifié le 25 juin 2010. La mise en compatibilité du PLU porte sur la **mise en compatibilité avec le règlement** des zones II AU, II AUx, UX et UZ :

- La zone II AU est une zone à caractère naturel à urbaniser réservée à l'extension des quartiers mixtes à court et moyen terme. Elle n'est donc pas compatible avec le projet.
- La zone II AUx est une zone à caractère naturel à urbaniser réservée aux futures activités à long terme. Elle n'est donc pas compatible avec le projet.
- La zone UX est une zone urbaine réservée aux activités industrielles, artisanales ou commerciales. Les affouillements et exhaussement des sols sont interdits s'ils ne sont pas justifiés par un aménagement autorisé. Pour être parfaitement compatible avec le projet, il convient de rajouter le projet d'aménagement multimodal de l'axe RN4-A351.
- La zone UZ est une zone urbaine réservée aux équipements publics à l'échelle de l'agglomération (salle de spectacle). Le règlement n'interdit pas l'aménagement de l'infrastructure. Pour être parfaitement compatible avec le projet, il convient de rajouter le projet d'aménagement multimodal de l'axe RN4-A351.

2.5 COMMUNE DE STRASBOURG

La commune de Strasbourg dispose d'un POS approuvé le 18 décembre 1992, modifié le 29 novembre 2013. La mise en compatibilité du POS porte sur 2 objets :

- **Mise en compatibilité avec le règlement** des zones UX et ZX (de la ZAC de HautePierre) :
 - Les zones UX sont réservées aux activités dans lesquelles tout programme résidentiel est interdit. Le projet ne fait pas clairement partie des projets autorisés dans la zone. Les affouillements et exhaussements des sols sont autorisés seulement si le projet est considéré comme une construction. Pour

Enquête publique préalable

à la déclaration d'utilité publique des acquisitions et travaux nécessaires à la réalisation du projet d'aménagement multimodal de l'axe A351-RN4

et à la mise en compatibilité des documents d'urbanisme des communes d'Ittenheim, d'Oberschaeffolsheim, de Wolfisheim, d'Eckbolsheim et de Strasbourg

être parfaitement compatible avec le projet, il convient de rajouter le projet d'aménagement multimodal de l'axe A351-RN4.

- La zone ZX de la ZAC de HautePierre (ZAC des Poteries) est un secteur réservé principalement aux activités tertiaires, de service et de commerces le long de la Rue Charles Péguy. Le projet n'est pas autorisé dans ce secteur. Le règlement de la zone ZX nécessite donc une mise en compatibilité par rapport au projet.
- **Mise en compatibilité avec les emplacements réservés** : Création d'un nouvel emplacement réservé, n°HAU B7 intitulé « A351-Aménagement des stations d'arrêt dans le cadre du projet d'aménagement multimodal de l'axe A351-RN4 », d'environ 24 ares, de 12 à 17 mètres, au bénéfice de l'Etat.

Le commissaire enquêteur prenant en compte les éléments contenus dans le projet soumis à l'enquête publique et :

- Considérant que cette enquête s'est tenue conjointement avec l'enquête relative à la Déclaration d'Utilité Publique des acquisitions et travaux nécessaires à la réalisation du projet d'aménagement multimodal de l'axe A351-RN4,
- Considérant que l'enquête publique concernant la mise en compatibilité des documents d'urbanisme des communes d'Ittenheim, d'Oberschaeffolsheim, de Wolfisheim, d'Eckbolsheim et de Strasbourg s'est déroulée conformément à la réglementation et dans de bonnes conditions et qu'aucun des incidents relatés dans le rapport n'est de nature à entacher sa régularité ;
- Considérant que l'affichage de l'avis d'enquête publique dans les mairies des communes d'Ittenheim, d'Oberschaeffolsheim, de Wolfisheim, d'Eckbolsheim et de Strasbourg et sur le site du projet et que la publicité par voies de presse ont respecté la réglementation en vigueur et ont permis une large information du public ;
- Considérant que le dossier d'enquête a été mis à la disposition du public sur le site internet de la DREAL Alsace, dans les mairies de Strasbourg (siège de l'enquête publique), d'Ittenheim, d'Oberschaeffolsheim, de Wolfisheim, et d'Eckbolsheim pendant toute la durée de l'enquête, du mardi 22 septembre 2015 au jeudi 12 novembre 2015, soit sur une période de 52 jours consécutifs ;
- Considérant que l'intégralité du dossier était conforme aux dispositions réglementaires en vigueur et qu'il était complet ;
- Considérant que les permanences se sont déroulées dans d'excellentes conditions d'organisation et que le public a pu s'exprimer librement au cours des 52 jours d'enquête, rencontrer le commissaire enquêteur au cours des 8 permanences organisées et faire connaître ses observations soit sur les registres déposés dans les lieux d'enquête, soit par courrier postal, soit par courriel ;
- Considérant qu'une réunion publique d'information et d'échanges s'est tenue le 5 novembre 2015 et a permis au public d'échanger avec le porteur de projet dans de bonnes conditions ;

Enquête publique préalable

à la déclaration d'utilité publique des acquisitions et travaux nécessaires à la réalisation du projet d'aménagement multimodal de l'axe A351-RN4

et à la mise en compatibilité des documents d'urbanisme des communes d'Ittenheim, d'Oberschaeffolsheim, de Wolfisheim, d'Eckbolsheim et de Strasbourg

- Considérant que cette enquête n'a pas fait l'objet d'observation du public mettant en cause la mise en compatibilité des documents d'urbanisme des communes d'Ittenheim, d'Oberschaeffolsheim et de Strasbourg ;
- Considérant que cette enquête a fait l'objet d'une observation portée dans le registre d'enquête de Wolfisheim au sujet de l'absence de matérialisation de la VLIO sur les documents d'urbanisme de la commune de Wolfisheim ;
- Considérant que cette enquête a fait l'objet d'une observation portée dans un registre d'enquête de Wolfisheim au sujet de l'absence de mise en compatibilité des documents d'urbanisme de la commune d'Eckbolsheim ;
- Considérant que le Maître d'Ouvrage a apporté des éléments de réponses à mon procès-verbal de synthèse ;
- Considérant que les modifications proposées dans les documents d'urbanisme au titre de leur mise en compatibilité sont en adéquation avec le projet ;
- Considérant l'avis favorable assorti des 8 réserves et 7 recommandations émises au titre de la Déclaration d'Utilité Publique des acquisitions et travaux nécessaires à la réalisation du projet d'aménagement multimodal de l'axe A351-RN4 ;

En conséquence, le commissaire enquêteur émet un

AVIS FAVORABLE

A la mise en compatibilité des documents d'urbanisme des communes d'Ittenheim, d'Oberschaeffolsheim, de Wolfisheim, d'Eckbolsheim et de Strasbourg assorti des 3 réserves suivantes :

1. Modifier la mise en compatibilité des documents d'urbanisme de la commune de Wolfisheim sur la base de la modification n°11 du POS de Wolfisheim,
2. S'assurer de la mise en compatibilité du projet avec les plans de zonage au 1/2 000^{ème} et au 1/5 000^{ème} de la commune d'Ittenheim qui ont été modifiés le 14 avril 2014 suite à la création de la ZAC « les Portes de l'Ackerland »,
3. S'assurer de la mise en compatibilité du projet avec les modifications n°13, n°14 et n°15 du POS de la commune de Strasbourg.

Fait et clos à MITTELHAUSBERGEN le 7 janvier 2016

Valérie TROMMETTER

Commissaire enquêteur

Enquête publique préalable

à la déclaration d'utilité publique des acquisitions et travaux nécessaires à la réalisation du projet d'aménagement multimodal de l'axe A351-RN4

et à la mise en compatibilité des documents d'urbanisme des communes d'Ittenheim, d'Oberschaeffolsheim, de Wolfisheim, d'Eckbolsheim et de Strasbourg

LISTE DE DIFFUSION

Monsieur Pascal DEVILLERS Tribunal Administratif de Strasbourg	1 exemplaire papier
Monsieur le Préfet du Bas-Rhin Préfecture du Bas-Rhin	1 exemplaire papier 1 exemplaire informatique
Madame Hélène CHENET DREAL Alsace	1 exemplaire papier 1 exemplaire informatique