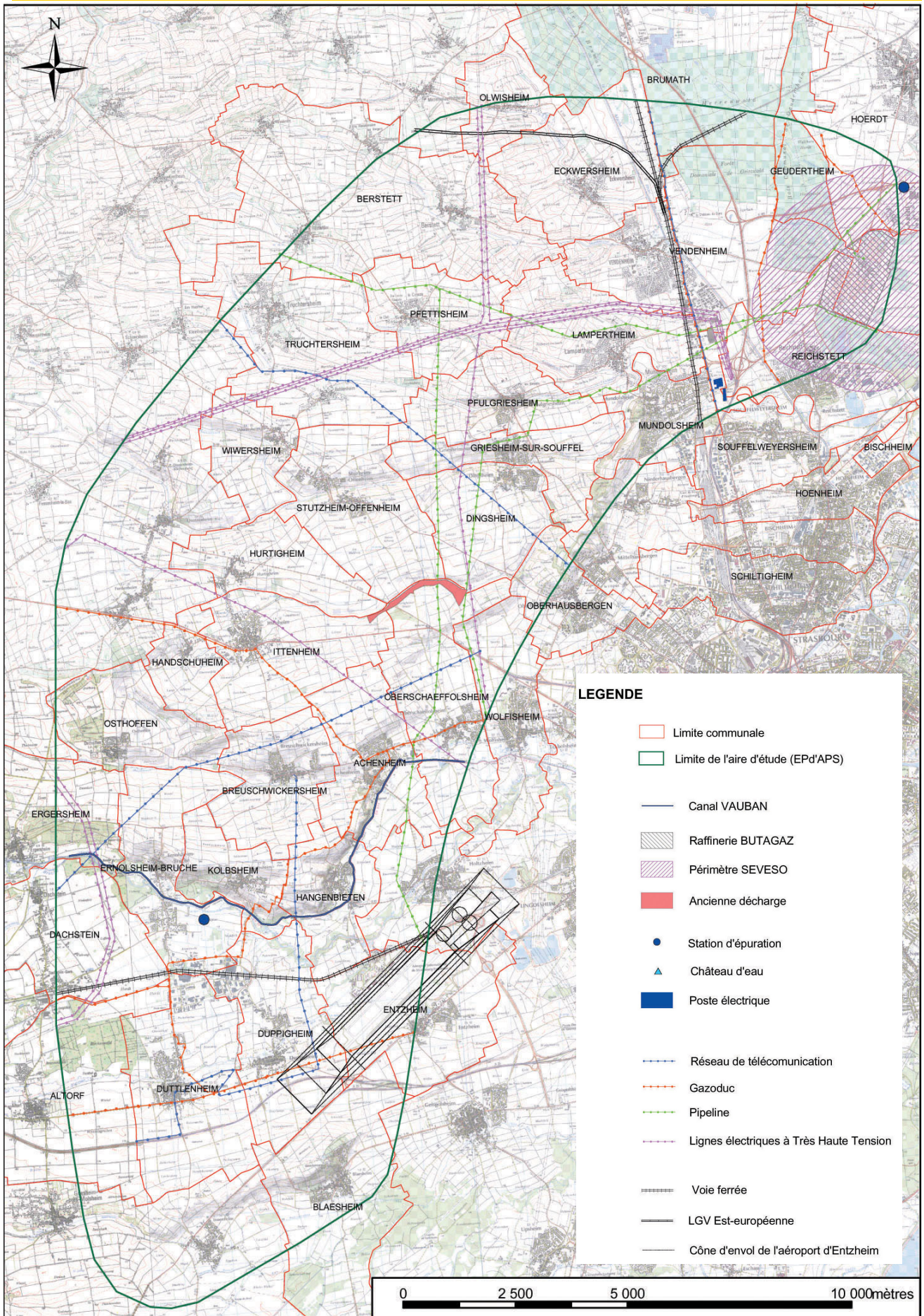


Pièce E : Etude d'impact

E4. Analyse de l'état initial du site et de son environnement



Contraintes techniques et servitudes d'utilité publique.

E4.2.9. Contraintes techniques et servitudes d'utilité publique

Dans l'aire d'étude, on ne trouve qu'une voie navigable : le canal de la Marne au Rhin. Avec 10 290 bateaux en 2001, c'est la voie la plus importante de l'Est. Le franchissement de ce canal est soumis à plusieurs prescriptions. Le canal de la Bruche a été réalisé pour assurer le transport des matériaux.

L'aire d'étude est traversée par deux lignes ferroviaires existantes et une en cours de travaux :

la ligne Strasbourg/Wissembourg.

la LGV* Est-européenne a été déclarée d'utilité publique le 14 mai 1996. Le tracé suit la voie ferrée actuelle jusqu'à Vendenheim puis traverse les communes d'Eckwersheim, Olwisheim, Mittelschaeffolsheim. D'importants aménagements sont prévus entre la fin de la ligne nouvelle et le triage d'Hausbergen (voies supplémentaires, sauts de mouton, sous-station électrique de Vendenheim).

la ligne Strasbourg/St Dié, traverse l'aire d'étude en passant au Nord de l'aéroport. L'électrification de cette ligne est prévue dans le cadre du projet de Tram-Train de la vallée de la Bruche inscrit au contrat de plan Alsace 2000-2006.

L'aire d'étude est également concernée par la présence de l'aérodrome de Strasbourg-Entzheim. Cet aéroport dispose depuis 1983 d'un plan d'exposition au Bruit. Les servitudes de dégagement aéronautiques imposent une hauteur maximale ne dépassant pas 30 m sur les communes de Blaesheim, Duppigheim, Duttlenheim, Holzheim. Au-delà, les servitudes se prolongent pour des altitudes plus grandes. Les servitudes radioélectriques imposent des hauteurs maximales pour les obstacles de 20 à 30 m.

Le transport d'hydrocarbures est assuré par 3 canalisations. Le pipeline Phalsbourg-Strasbourg (Ø 273 mm) et l'antenne de l'aérodrome de Strasbourg-

Entzheim (Ø 273 mm) bénéficient de servitudes d'utilité publique. L'aire d'étude est également traversée par le pipeline "Sud Européen". Il transporte des hydrocarbures liquides sous pression. Pour prévenir tout risque d'explosion et d'incendie, des mesures de sécurité sont à respecter pour tous travaux à proximité des pipelines.

Plusieurs lignes haute et moyenne tension traversent l'aire d'étude. Plusieurs lignes 225 kV traversent l'aire d'étude dans sa longueur. Les contraintes d'aménagement seront limitées à leur franchissement.

En revanche, les lignes 225 kV Marlenheim/Reichstett, Batzendorf/Marlenheim, Graffenstaden/Reichstett constituent une difficulté car elles forment un réseau électrique dense depuis le poste de Reichstett. Ces difficultés sont liées au respect de hauteur minimale des lignes (8 m pour les lignes 225 kV) par rapport à l'aménagement et à l'existence de pylônes qui peuvent être déplacés.

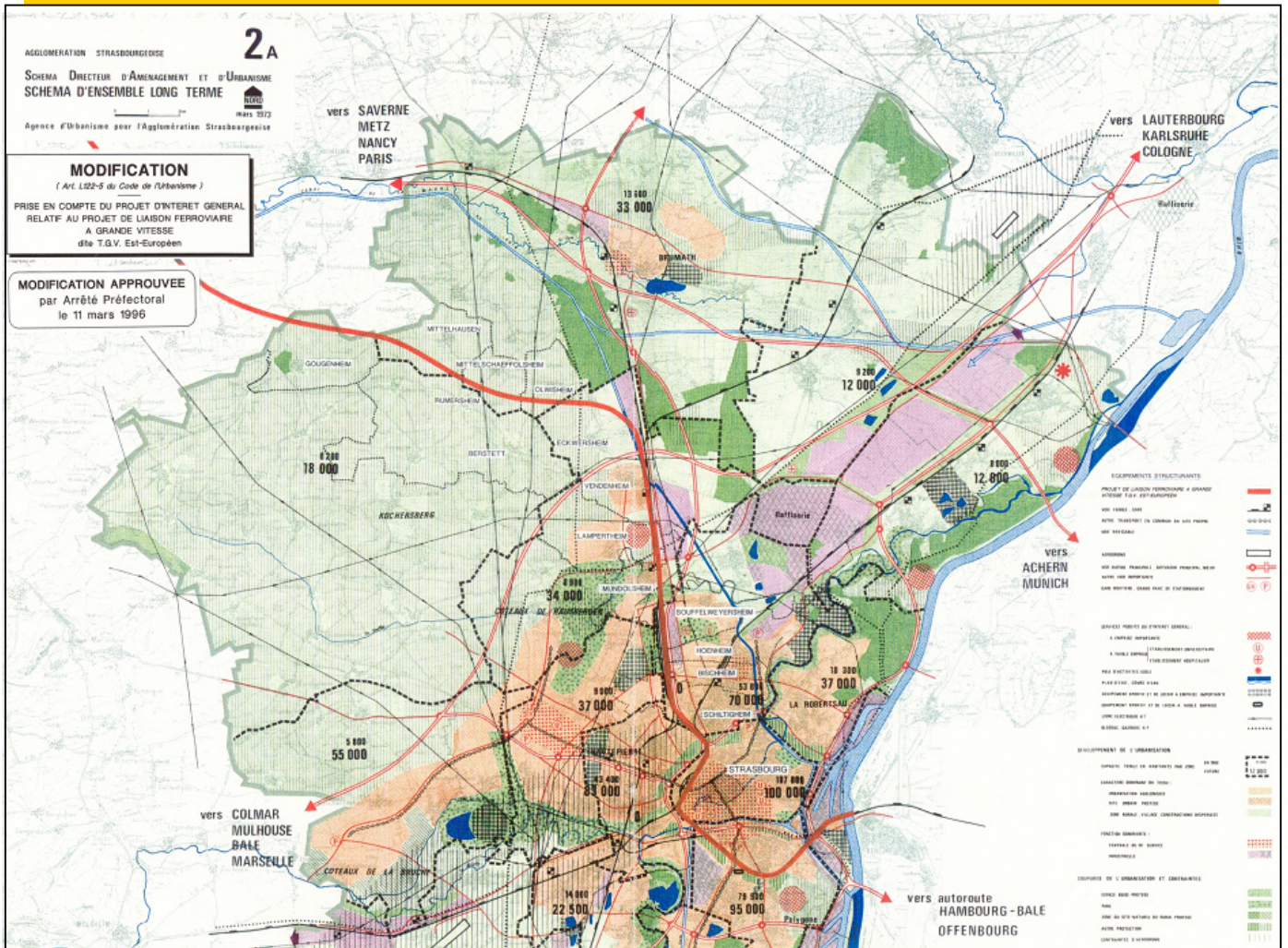
L'aire d'étude est concernée par deux canalisations de gaz haute pression. La canalisation de Strasbourg-Brumath (Ø 150 mm) longe le canal de la Marne au Rhin. La seconde (Ø 450 mm), encore plus à l'Est, ne devrait pas être concernée par le projet. Les ouvrages de transport de gaz naturel par canalisation sont soumis à des dispositions réglementaires strictes.

L'aire d'étude n'est pas concerné par des installations de télé diffusion (T.D.F.). En revanche, elle est traversée par plusieurs lignes téléphoniques correspondant à des fibres optiques. Les servitudes liées à l'existence de ces réseaux correspondent essentiellement à des prescriptions à respecter lors de travaux réalisés à proximité des réseaux.

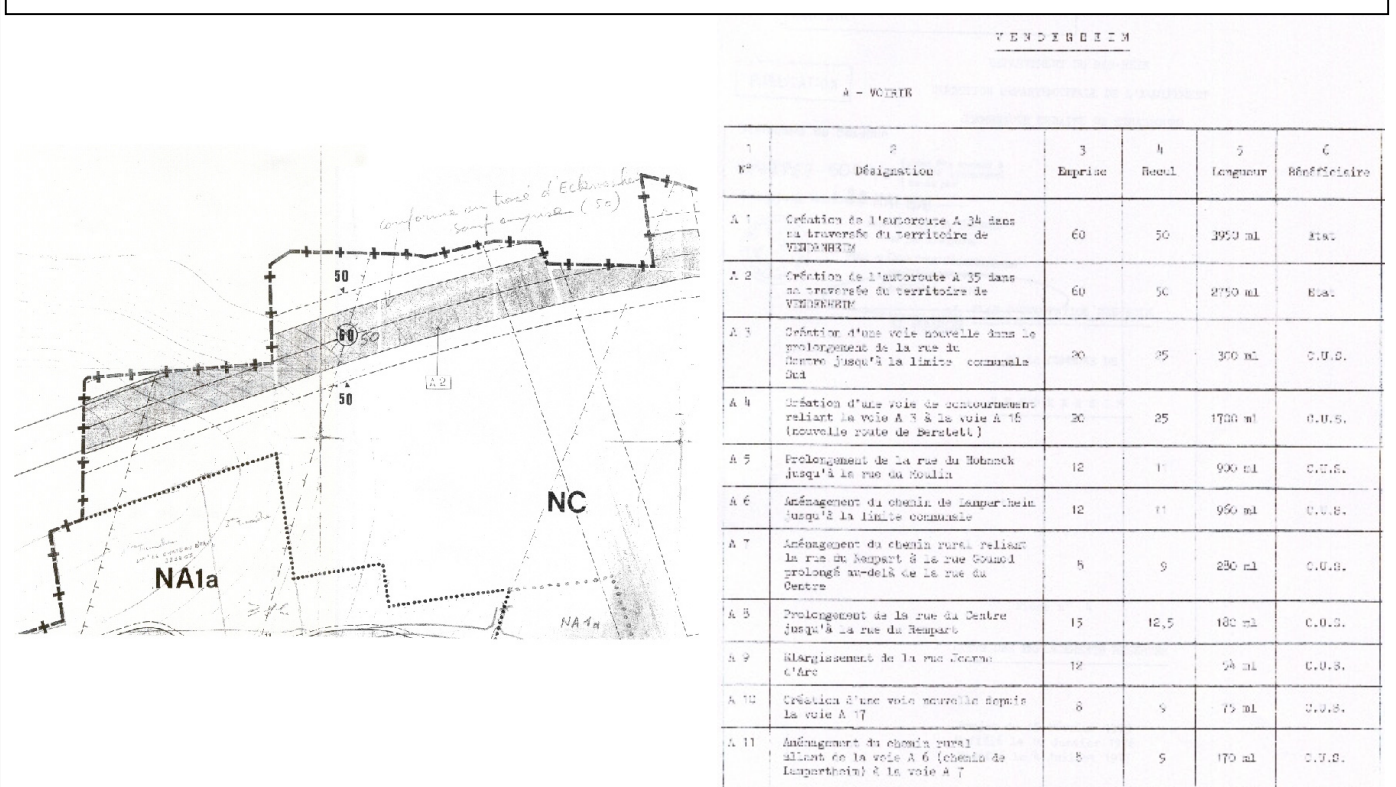
Il convient aussi de mentionner le château d'eau de Vendenheim et sa conduite d'alimentation parallèle à la RD63.

Pièce E : Etude d'impact

E4. Analyse de l'état initial du site et de son environnement



Le schéma directeur de Strasbourg de 1973 révisé en 1996 à titre d'illustration



Traduction du schéma directeur de Strasbourg de 1973 dans le POS* de Vendenheim à titre d'illustration

E4.2.10. Urbanisme et paysage

A noter la présence de plusieurs antennes (3) de télécommunication appartenant à France Télécom et gérées par T.D.F. C'est une tour relais pour les faisceaux hertziens.

Certaines communes de la vallée de la Bruche sont incluses dans les périmètres des Zones d'Exploitation et de Réaménagement des Carrières (ZERC). Cependant, aucun secteur exploitable n'est retenu.

Presque toutes les communes sont concernées par la présence d'installations classées soumises à autorisation : les silos de stockage de céréales (4), les industries agroalimentaires, les entreprises de matériaux, dépôts de ferrailles, centre de traitement des déchets. Il n'y a pas de périmètre d'isolement associé à ces usines.

Plusieurs établissements dépendant de la directive SEVESO* sont répertoriés sur la commune de Reischstett : installations de la raffinerie de la Compagnie Rhénane de Raffinage (C.R.R.), unités de raffinage, parcs de stockage des produits bruts reçus de Fos sur mer, de produits intermédiaires de raffinage et de produits finis (essences, fiouls...). Un centre de remplissage Butagaz est aussi implanté à proximité de la raffinerie. Le PPI définit des zones de protection, dont le périmètre concerne partiellement 7 communes, dont notamment Vendenheim et Reichstett.

Les châteaux d'eau représentent des contraintes non réglementaires ponctuelles. Ils sont gérés par des syndicats.

Les stations d'épuration (STEP*) - quatre dans l'aire d'étude -devront être évitées. La nouvelle STEP* d'Ernolsheim représente une difficulté à intégrer dans le calage fin du GCO.

Urbanisme

L'aire d'étude participe de l'aréole urbaine de Strasbourg : elle est de ce fait très maillée et fortement peuplée. Plusieurs documents d'urbanisme prennent en compte un projet autoroutier sous forme d'emplacements réservés aux endroits les plus sensibles (Ernolsheim, Vendenheim).

Les activités industrielles et commerciales sont essentiellement accrochées le long des trois grands axes transversaux : couloir industriel dans la vallée de la Bruche, couloir industriel et commercial à Vendenheim le long de la RN 63, petit pôle d'activités à Ittenheim le long de la RN 4.

Ailleurs c'est un territoire encore essentiellement dévolu à l'agriculture et à l'habitat.

La pression immobilière y est très forte et les villages participent tous - inégalement - d'un large mouvement général de périurbanisation : fort développement de l'habitat résidentiel (lotissement), forte mobilité pendulaire vers Strasbourg...

L'accroissement des villages, rapide et souvent "massif" ces dernières décennies, semble cependant aller aujourd'hui vers davantage de retenue : ambitions démographiques revues à la baisse, moindre étalement urbain... C'est du moins la tendance affichée par les nouveaux documents d'urbanisme en cours d'élaboration.

Le territoire apparaît assez nettement découpé en sous-ensembles villageois très solidarisés.

En marge du couloir urbain Nord et de son faisceau de voies convergeant vers Strasbourg (A 4, RN 63, canal de la Marne au Rhin, voie ferrée Strasbourg-Paris, bientôt LGV*), les villages de Vendenheim et d'Eckwersheim sont assez nettement tournés vers la ville.

Pièce E : Etude d'impact

E4. Analyse de l'état initial du site et de son environnement

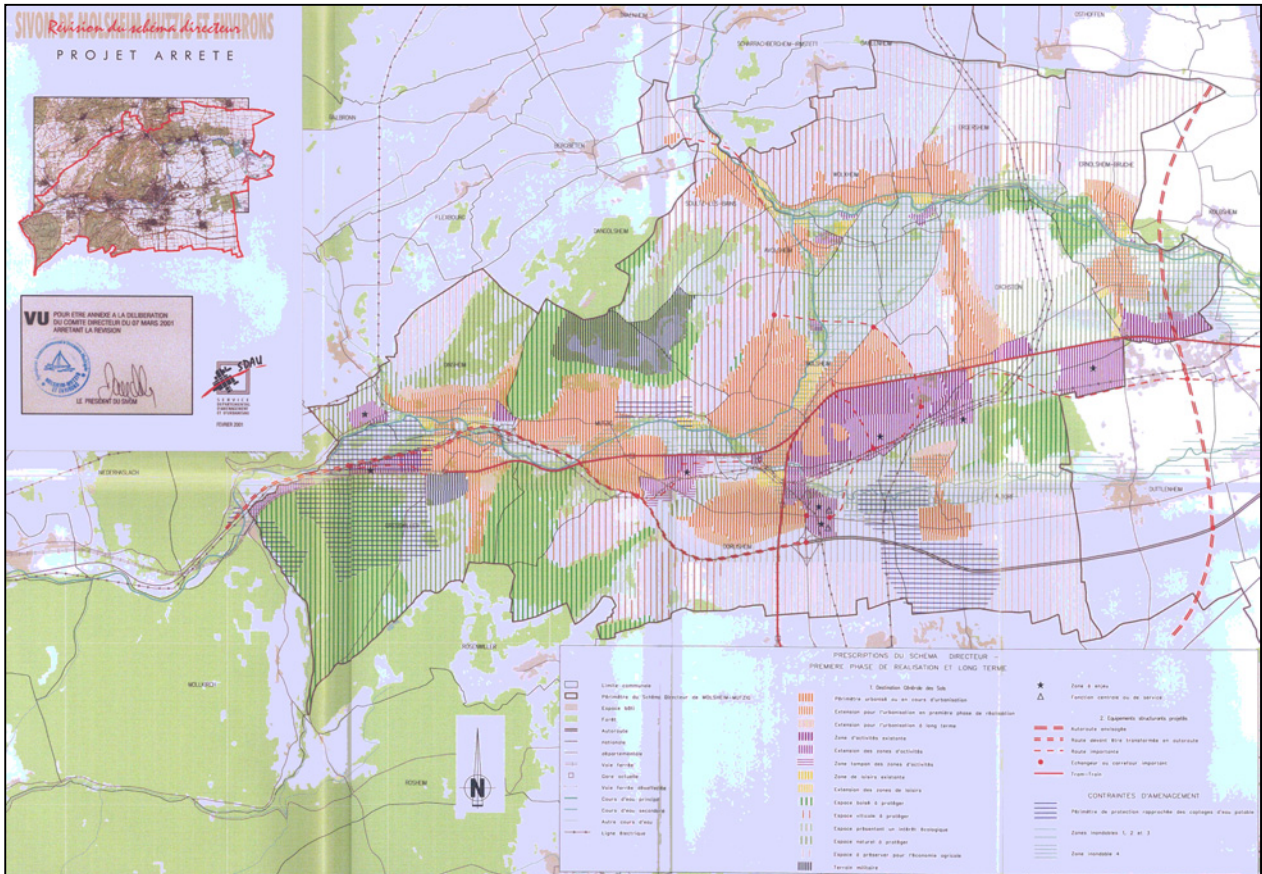


Schéma directeur de Molsheim-Mutzig révisé le 7 mars 2001 à titre d'illustration



Traduction du Schéma directeur de Molsheim - Mutzig dans le POS d'Ernolsheim sur Bruche (partie sud) à titre d'illustration

Ils appartiennent à la communauté urbaine et participent de la deuxième couronne strasbourgeoise.

Ces anciens "villages-pont", déployés autour de la rivière, conservent un caractère rural lié à une agriculture toujours très dynamique, malgré un très important accroissement périphérique de l'habitat. Celui-ci s'est opéré "en nappe" via différentes générations de tissus résidentiels et de lotissements.

L'ancien bourg-centre de Vendenheim s'est progressivement décentré vers sa gare d'abord puis surtout vers le Sud via l'émergence d'un nouveau pôle public (mairie, collège, centre culturel, complexe sportif...).

Son extension limitée vers Eckwersheim avec deux taches de lotissements a su maintenir entre les villages une zone agricole tampon ; un emplacement y est réservé dans le POS* pour le GCO.

Une extension future de l'habitat est prévue vers l'Est dans l'enclave entre le canal et le noyau historique.

Le développement d'Eckwersheim, longtemps limité aux périphéries immédiates du village, s'opère pour sa part principalement vers le Nord.

A l'écart, le village de Berstett, groupé autour de son clocher-donjon, est solidaire administrativement et politiquement de ses voisines du Kochersberg (quatre communes fusionnées : Berstett, Rumersheim, Gimbrett, Reitwiller).

La proximité de Strasbourg se traduit cependant là aussi par un accroissement et des prévisions de développement très marqués.

Anciens "villages-tas" étagés à mi-pente le long des rives du Leisbach et de la Souffel, les communes de Pfulgiesheim, Griesheim et Dingsheim, bien qu'appartenant à la Communauté de Communes du Kochersberg, entretiennent une forte solidarité de proximité avec Strasbourg. Situé directement sous le "rempart" de la côtière* d'Oberhausbergen, cet arrière urbain forme aujourd'hui une nouvelle "banlieue", forte de plusieurs générations de lotissements.

Ces trois villages tendent à constituer progressivement autour de la RD 31 une même nappe conurbée mais affichent néanmoins encore une forte ruralité grâce à une agriculture très vivante. Jadis pionnières de la périurbanisation, elles prévoient à présent des développements bien plus mesurés.

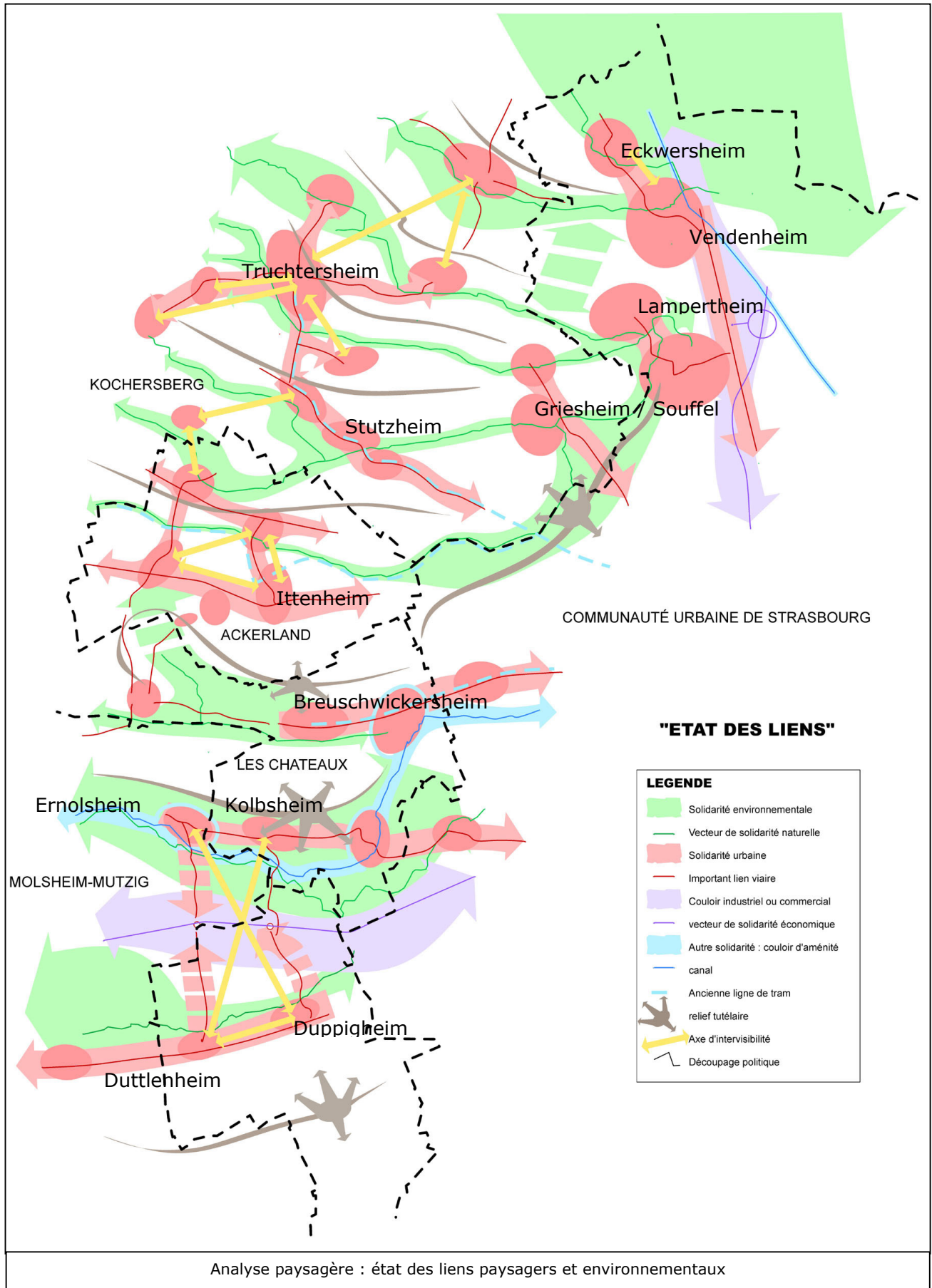
Autre solidarité villageoise très liée à Strasbourg, les villages de Wiwersheim et Stutzheim-Offenheim ont progressivement formé une longue "traîne périurbaine" le long d'une des principales voies pénétrantes de Strasbourg, la RD 41.

Un large ruban pavillonnaire quasi continu s'est en effet cristallisé autour des tous petits hameaux paysans d'origine, pour répondre à une pression immobilière très forte qui pèse encore sur le secteur malgré des conditions d'accès à Strasbourg aujourd'hui très difficiles.

Au centre de l'aire d'études, l'Ackerland constitue un carré urbain d'une grande cohésion.

Groupés autour du bourg-centre d'Ittenheim, les "villages-rues" de Furdenheim, Quatzenheim, Hurtigheim et Handschuheim composent un ensemble doublement solidarisé.

L'Ackerland est lié par les réseaux : la croisée de trois axes routiers régionaux majeurs (RD 228, RD 30, RN 4) fait en effet de ce plateau de labours ("ackers") un carrefour économique stratégique. Grâce à cette position nodale, il a connu très tôt un lien commerçant privilégié avec Strasbourg (renforcé encore à la fin du 19^{ème} siècle par la création d'une ligne de tram reliant Strasbourg à Westhoffen transportant passagers et marchandises).



Ces liens viaires confortent une solidarité politique très ancienne basée sur une unité confessionnelle : l'Ackerland est un solide bastion protestant. Son SIVOM fut longtemps la seule intercommunalité de l'aire d'études.

Le développement des villages, d'abord linéaire le long des voies structurantes, est aujourd'hui de nature aréolaire, chaque commune s'étoffant progressivement via de petites extensions pavillonnaires (lotissements) assez bien calées/réparties autour des matrices originelles.

Forte de sa bonne situation géographique, l'Ackerland développe un peu d'artisanat à Hurtigheim, à Quatzenheim et surtout à Ittenheim le long de la RN 4 où de nouvelles extensions sont programmées en direction de Strasbourg.

Entre l'Ackerland et la plaine de Bruche s'étage un sous-ensemble urbain plus composite, constitué d'une part d'Osthoffen et Breuschwickersheim liés par le vallon du Muhlbach, d'autre part d'Ernolsheim-sur-Bruche, Kolbsheim et Hangenbieten, adossés à la côtère* Nord de la Bruche.

Ces communes, réunies récemment au sein de la Communauté de Communes des Châteaux (hormis Ernolsheim-sur-Bruche rattachée à la Communauté de Communes de Molsheim-Mutzig), présentent une typologie assez spécifique.

Elles affichent une empreinte seigneuriale forte : les anciens "Wasserburgs" fortement remaniés (Breuschwickersheim, Osthoffen), ou totalement reconstruits (Ernolsheim-sur-Bruche, Kolbsheim), constituent des pôles identitaires et des points d'ancrages importants.

Appuyés contre les coteaux Nord abrupts et bien orientés et étirés jusqu'à la rivière, ces anciens fiefs présentent aujourd'hui encore des finages très diversifiés, supports de pratiques douces : labours sur les rebords, forêts, vignes et vergers sur les pentes, près dans la vallée.

Ces communes participent de solidarités linéaires d'appui, orientées vers Strasbourg :

- Breuschwickersheim est solidement arrimé à Strasbourg, via la RD 45 porteuse jusqu'en 1953 d'une ligne directe de tram.
- Ernolsheim-sur-Bruche, Kolbsheim, Hangenbieten sont liés à l'agglomération par plusieurs vecteurs linéaires : route, canal, piste cyclable.
- Seul Osthoffen apparaît davantage isolé, aux portes du vignoble.

Ces liens à Strasbourg se traduisent ici comme ailleurs par une pression immobilière forte.

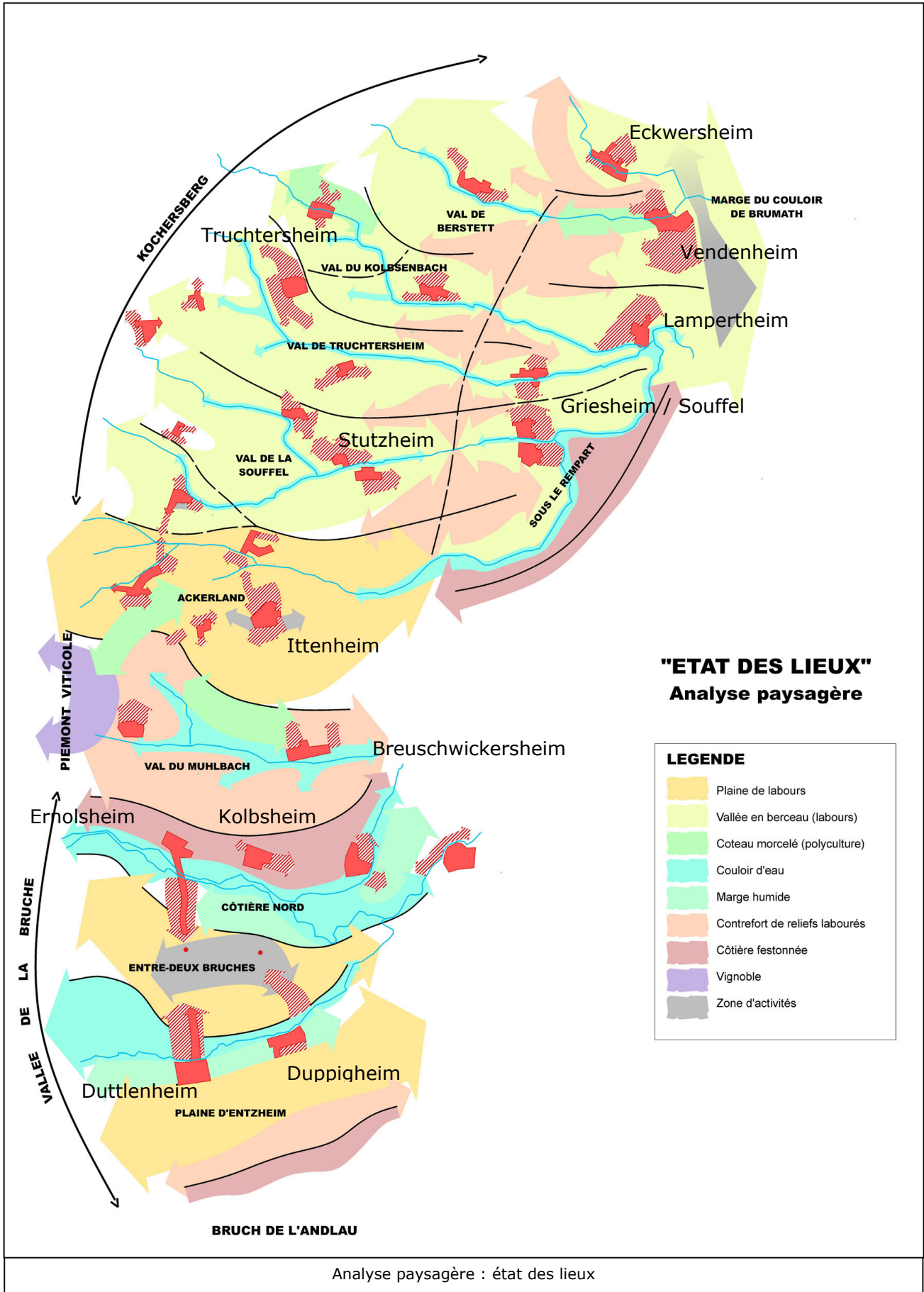
D'abord ordonné de façon linéaire vers Strasbourg et vers les gares de la Bruche, le développement des villages s'est ensuite opéré par nappes successives de lotissements. Ceux-ci tendent à occuper les balcons les mieux exposés au dépens des vergers et jardins périvillageois.

Seul Ernolsheim-sur-Bruche a largement débordé de son cadre historique sur le coteau pour développer l'habitat dans la plaine, de façon étale et sans appuis.

Au centre de la vallée, la vaste zone d'activités économiques de la plaine de la Bruche (PAEPB) axée sur la voie ferrée tend à constituer une barrière urbaine entre les deux rives de la vallée (rupture des continuités physiques et visuelles et des échelles) ; plus qu'un trait d'union local, la zone d'activités entretient des solidarités fortes en direction de Strasbourg et de Molsheim/Obernai via la voie ferrée.

Pièce E : Etude d'impact

E4. Analyse de l'état initial du site et de son environnement



Cette dynamique se renforcera avec le projet de train-tram qui développera les offres de transport en commun vers ces deux pôles urbains mais également vers l'aéroport et la future gare TGV, ainsi qu'avec le projet d'extension vers l'Ouest de la zone d'activités en direction du Piémont des Vosges.

Au Sud de l'aire d'études, coupés de la côtère* Nord par la barrière industrielle, les villages de Duppigheim et de Duttlenheim, adossés au bras d'Altorf, participent d'une solidarité urbaine linéaire plutôt orientée vers Molsheim.

Ils dressent derrière la RD 392 un front de Bruche assez franc, dominé par des églises très altières.

Ces deux communes à double finage, très liées historiquement et culturellement, se tournaient à l'origine vers le Sud, côté terrasse, hors champ d'inondation ; seuls de beaux ponts anciens donnant accès aux domaines de pâtures et aux moulins.

Duttlenheim comme Duppigheim ont d'abord densifié leur bâti le long et à proximité de la RD 392 puis étiré des lignes de pavillons le long des chemins vers les gares.

Aujourd'hui on assiste à un véritable retournement/dédoublage des villages via l'émergence de vastes quartiers de résidents, de l'autre côté du rideau aquatique.

Les équipements collectifs (écoles, collèges, équipements sportifs) s'installent dans ces nouvelles périphéries.

Paysage

Le projet participe successivement de trois grandes unités géographiques.

Son articulation à l'A 4 s'opère au Nord dans le cône de déjection* de la Zorn.

Le projet franchit ensuite différents sillons du Kochersberg, il coupe pour finir au Sud la basse vallée de la Bruche.

Ce faisant, il opère une grande transition paysagère entre deux Alsace :

- Le vaste couloir alluvial de la Zorn, faiblement creusé, qui appuie l'A 4, marque en effet la limite méridionale d'une Alsace du Nord, morcelée et secrète,

- La vallée de la Bruche, première grande traversante vosgienne, signe a contrario au Sud l'amorce de l'emblématique "plaine d'Alsace", organisée jusqu'à Mulhouse selon trois longues bandes longitudinales (piémont viticole / plaine agricole / bande rhénane).

Entre ces deux grands corridors-seuil, le Kochersberg fait figure de "parenthèse territoriale" : polarisé par l'agglomération strasbourgeoise à l'Est et appuyé à l'Ouest contre un petit massif éponyme qui tend à relayer l'horizon vosgien disparu, il constitue un terroir agricole assez fermé sur lui-même et très singulier.

Le cône de déjection de la Zorn*

Au Nord de l'aire d'étude, le plateau loessique du Kochersberg verse progressivement sur une vaste plaine forestière reliant la vallée de la Zorn au ried rhénan de la Wantzenau.

Les vallons s'échancrent pour ouvrir d'assez larges perspectives vers la plaine du canal, les fronts boisés du Grittwald et l'horizon lointain de la Forêt Noire.

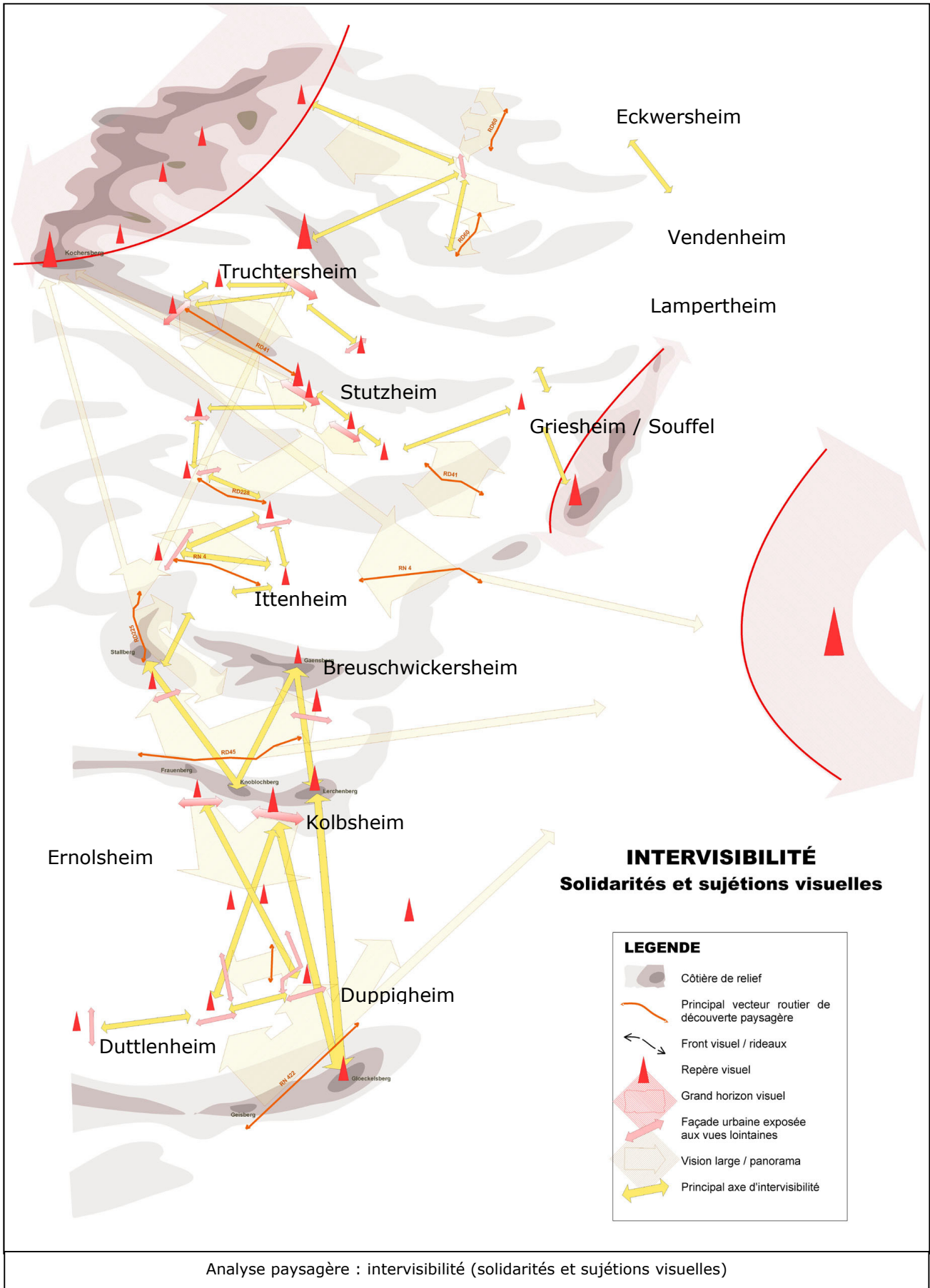
L'amplitude de ce paysage alluvial est cependant toute relative.

L'imposant manteau forestier dresse des horizons très opaques.

Le secteur coïncide à un couloir d'infrastructures linéaires qui fragmentent le paysage en autant de bandes interstitielles déconnectées les unes des autres.

La ligne ferroviaire Paris/Strasbourg bientôt doublée, la RN 63, l'A 4 ordonnent aux portes Nord de l'agglomération un large corridor qui ne cesse de s'urbaniser.

Seules les marges du canal de la Marne au Rhin, à l'Ouest du couloir, connaissent encore de belles ambiances naturelles : petits boisements alluviaux, haies et cortèges végétaux y animent de grandes étendues prairiales.



Le Kochersberg

Traversé par le projet entre Vendenheim et Breuschwickersheim, le Kochersberg coïncide avec une importante terrasse loessique dominée à l'Ouest par une longue échine de relief (Horst) orienté Nord-Sud et creusé par une succession de longues vallées en berceau, toutes orientées Est-Ouest.

Moins érodée, la rive Nord de ces vallons adosse généralement les villages. Ceux-ci sont traditionnellement compacts (peu ou pas d'habitat dispersé) et structurés de façon très hiérarchisée : au centre, les grandes fermes à cour carrée de "l'aristocratie paysanne", autour la ceinture des manœuvriers. Celle-ci est à présent redoublée par une nouvelle périphérie pavillonnaire qui signe le caractère nouvellement "rurbain" de cette campagne péristrasbourgeoise.

Outre le caractère marqué de son habitat paysan, l'unité de ce terroir tient également à l'omniprésence des labours. Leur développement extensif impose un paysage de plus en plus monotone (disparition des haies, des jardins et vergers pévillageois, des cortèges végétaux et prairiaux de fond de vallée...).

Bien que fortement identitaire, le Kochersberg n'échappe pas pour autant à une forte sectorisation, du fait des découpages du relief et d'une multipolarisation urbaine. On peut distinguer ainsi quatre sous-ensembles paysagers :

Les grandes lanières du Kochersberg :

Au Nord de la RN 4, le Kochersberg est découpé en tranches selon autant de vallons parallèles, étanches les uns par rapport aux autres.

Tendues visuellement à l'Ouest vers l'horizon tutélaire du Horst animé par une tour de télécommunication, ces micro-unités territoriales, centrées sur les rivières, occasionnent de belles solidarités intervillageoises (liens visuels et viaires).

Positionné à flanc d'une cote pentue, Truchtersheim connaît un

rayonnement paysager assez fort, son château d'eau faisant office de signal visuel.

L'attrait de Strasbourg s'exprime quant à lui surtout le long de la RD 41 par un développement linéaire de l'habitat (pavillonnaire).

Sous le rempart :

Les grands vallons du Kochersberg viennent buter à l'Est contre le Horst d'Oberhausbergen qui fait rempart devant l'agglomération.

Cette barrière génère en amont un "ourlet" de relief assez chahuté, où les liens visuels se distendent.

Cette zone transitoire, où le bâti est absent, abrite encore au Sud-Ouest de Vendenheim de belles animations (jardins, bosquets, vergers...) qui constituent, par leur rareté, un patrimoine paysager à préserver. Elle tire une ligne de partage entre les lanières à l'Ouest et des bulles plus fermées sous le rempart.

Les villages qui s'y abritent (Lampertheim, Pfulgriesheim, Griesheim, Dingsheim) sont aujourd'hui fortement engagés dans la périurbanisation strasbourgeoise.

Pièce E : Etude d'impact

E4. Analyse de l'état initial du site et de son environnement



Vue aérienne de Breuchwickersheim.



Les marges Nord de la Bruche sous le regard de Kolbsheim et de son château.

Différentes générations de grands lotissements orientées vers l'agglomération tendent à constituer des nappes urbaines de plus en plus jointives.

Autour de ces communes dominant comme ailleurs les labours, seul l'amont des vallons (Leisbach, Souffel) loge encore à la périphérie des villages un microparcellaire plus diversifié (jardins, vergers, boisements...).

L'Ackerland :

Parmi les sillons du Kochersberg, l'Ackerland se singularise par sa relative platitude : faiblement creusé par le Musaubach, ce secteur partiellement tabulaire, voué très tôt aux labours (« ackers »), présente une amplitude paysagère exceptionnelle (grande vision panoramique vers le Kochersberg).

Cette unité paysagère fait montre aussi d'une remarquable cohésion urbaine : autour du bourg-centre d'Ittenheim, les villages de Quatzenheim, Furdenheim, Hurtigheim et Handschuheim constituent un carré villageois très fortement solidarisé (intervisibilité, développement des villages en "boucle").

Le val du Muhlbach :

Dernier sillon du Kochersberg taillé dans le loess* ou arrière vallon de la Bruche participant de son bassin versant, la large vallée évasée du Muhlbach, étirée entre Osthoffen et Breuschwickersheim, constitue une unité transitoire à la fois ample et intime.

Son coteau Nord pentu et caractérisé par des affleurements marneux assez ingrats présente un patchwork de microparcelles vivrières aussi riches paysagèrement qu'écologiquement (jardins, vergers, vignes, fruits en pleins champs...).

La vallée de la Bruche

Coupée transversalement par le projet au Sud de l'aire d'étude, la vallée de la Bruche est un très vaste couloir alluvial dissymétrique : versant Sud étiré en pente douce, versant Nord abrupt.

La solidarité visuelle qui lie les repères perchés sur les rebords (tours, villages) peine à imposer une unité d'ensemble ; en effet une forte partition longitudinale liée à la diffluence Bruche / bras d'Altorf tend à partager cette unité géographique en trois ensembles paysagers distincts :

La côtère Nord :

Taillé en pied par la Bruche et son canal, le versant Nord constitue un ensemble paysager d'une grande cohésion naturelle et urbaine. Ses villages (Ernolsheim-sur-Bruche, Kolbsheim), bâtis à mi-pente, dominant la vallée. Le château et le clocher de Kolbsheim notamment constituent des repères-phare.

Ils sont solidarisés sur le coteau par un remarquable ruban de jardins, vignes et vergers.

En contrebas le canal, autrefois lien usinier aujourd'hui fil d'aménité, tire un deuxième trait d'union entre les villages. Ses bords forestés et ceux de la Bruche renferment de très belles intimités prairiales.

L'entre-deux Bruche :

Entre Bruche et bras d'Altorf, la vallée connaît un "intérieur" : celui-ci mêle, de façon assez marquée de part et d'autre de la ligne ferroviaire Strasbourg-Molsheim, labours intensifs, nappes d'habitat pavillonnaire et activités industrielles.

La plaine d'Entzheim :

Appuyés le long du bras d'Altorf, les communes de Duppigheim et de Duttlenheim, fortes de leurs hautes églises, tirent un front altier le long de la RD 392.

Ces villages à double finage, traditionnellement tournés vers les terrasses labourées du Gloeckelsberg, ont engagé à présent une urbanisation arrière de leurs anciens confins prairiaux. Ces développements neufs tendent à doubler les villages.