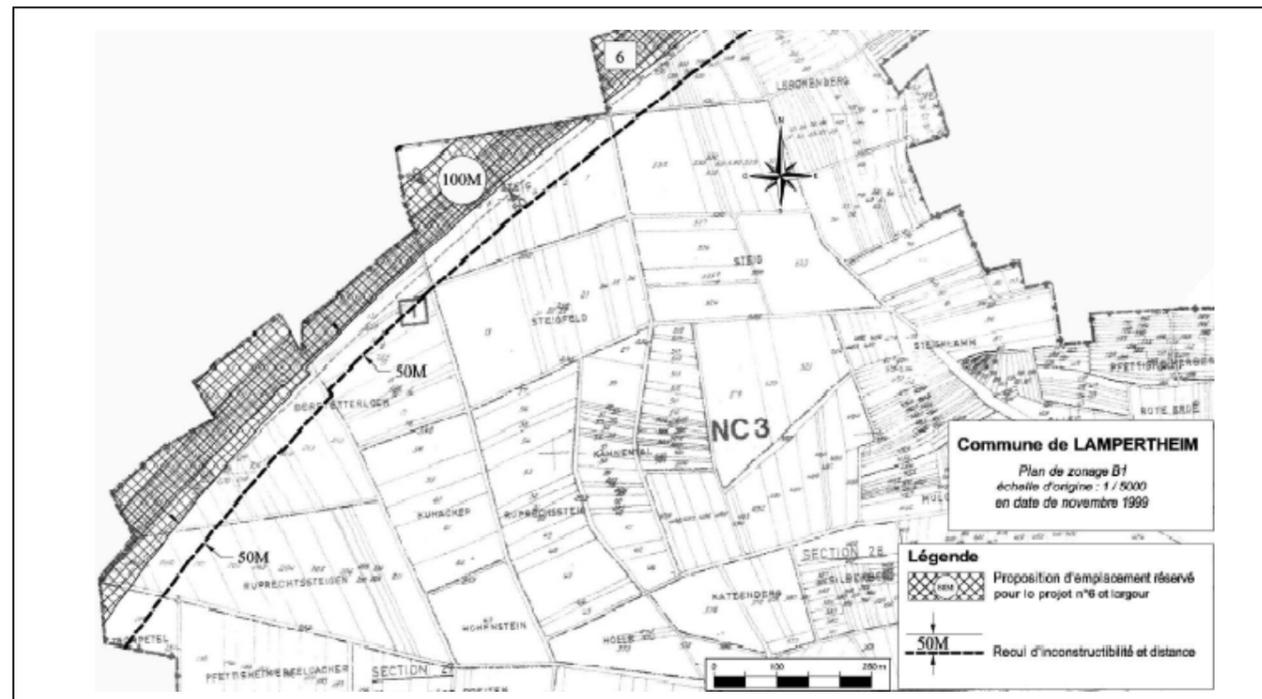


Autoroute A355 Grand Contournement Ouest de Strasbourg



**Dossier d'enquête préalable à la Déclaration
d'Utilité Publique et de mise en
compatibilité des Plans Locaux d'Urbanisme
Tome 3/3
Pièce G
Mise en compatibilité des POS/PLU**

Volet G1

Mise en compatibilité du Plan d'Occupation des
Sols de la commune de Vendenheim

SOMMAIRE DU VOLET G1

PIECE 1: NOTE DESTINEE A ETRE ANNEXEE AU RAPPORT DE PRESENTATION DU P.O.S.		3
I	La procédure engagée	3
I.1	L'objet de la procédure.....	3
I.2	Les incidences du projet sur les pièces du dossier de P.O.S.....	3
II	Le projet.....	3
II.1	Rappel des objectifs et des raisons du choix du tracé retenu	3
II.2	Tracé et caractéristiques de l'infrastructure	3
II.3	Etat initial de l'environnement sur la commune de Vendenheim	6
II.4	Impacts du projet et mesures prises en faveur de l'environnement	8
PIECE 2: EXTRAITS DU PLAN DE ZONAGE CONCERNE PAR LE PROJET AVANT ET APRES MODIFICATION		11
I	Légende du plan de zonage	11
II	Extraits du Plan de zonage avant et après modification	12
II.1	Extrait N°1 du plan de zonage avant modification	12
II.2	Extrait N°1 du plan de zonage modifié.....	13
II.3	Extrait N°2 du plan de zonage avant modification	14
II.4	Extrait N°2 du plan de zonage modifié.....	15
II.5	Extrait N°3 du plan de zonage avant modification	16
II.6	Extrait N°3 du plan de zonage modifiée	17
PIECE 3: EXTRAITS DU REGLEMENT EN VIGUEUR DES ZONES DU P.O.S. CONCERNEES ET PROPOSITIONS DE MODIFICATION DUDIT REGLEMENT		18
I	Règlement.....	18
I.1	Règlement p. 32 (Article 1 Zone UX)	18
I.2	Règlement – p. 33 (Article 3 Zone UX)	19
I.3	Règlement – p. 35 (Article 6 Zone UX)	20
I.4	Règlement – p. 67 (Article 1 Zone NC)	21
I.5	Règlement –p. 68 (Article 3 Zone NC)	22
I.6	Règlement – p. 70 (Article 6 Zone NC)	23
I.7	Règlement – p. 73 (Article 1 Zone ND)	24
I.8	Règlement – p. 74 (Article 3 Zone ND)	25
I.9	Règlement – p. 75 (Article 6 Zone ND)	26
PIECE 4: EXTRAITS DU RAPPORT DE PRESENTATION ET PROPOSITIONS DE MODIFICATION		27
I	Rapport avant modification – p. 20 (IV- Les viabilités)	27
II	Rapport après modification – p. 20 (IV- Les viabilités)	27

PIECE 5: : LISTE DES EMPLACEMENTS RESERVES DU P.O.S. EN VIGUEUR ET PROPOSITIONS DE MODIFICATION DE LADITE LISTE		28
I	Liste des emplacements réservés avant modification – p. 2.....	28
II	Liste des emplacements réservés modifiée – p. 2	28

Pièce 1: Note destinée à être annexée au rapport de présentation du P.O.S.

I La procédure engagée

I.1 L'objet de la procédure

Le projet de Grand Contournement Ouest de Strasbourg (G.C.O.) est soumis à enquête publique dans le cadre des dispositions de l'article L. 123-16 du Code de l'Urbanisme.

Le P.O.S. (valant P.L.U.) de la commune de Vendenheim, révisé le 24 juin 1998 et dont la 9^{ème} modification a été approuvée en Avril 2004, prend déjà en compte le projet du Grand Contournement Ouest de Strasbourg. Toutefois l'emprise de l'emplacement réservé doit être élargie de façon conséquente. Il doit donc être mis en compatibilité conformément aux dispositions de l'article L. 123-16 susvisé.

La déclaration d'utilité publique d'une opération qui n'est pas compatible avec les dispositions d'un plan local d'urbanisme ne peut intervenir en effet que si :

- a) l'enquête publique concernant cette opération a porté à la fois sur l'utilité publique (...) et sur la mise en compatibilité du plan qui en est la conséquence ;
- b) l'acte déclaratif d'utilité publique (...) est pris après que les dispositions proposées pour assurer la mise en compatibilité du plan ont fait l'objet d'un examen conjoint de l'Etat, de l'établissement public mentionné à l'article L. 122-4, s'il en existe un, de la région, du département et des organismes mentionnés à l'article L. 121-4, et après avis du conseil municipal.

La déclaration d'utilité publique emporte approbation des nouvelles dispositions du plan.

I.2 Les incidences du projet sur les pièces du dossier de P.O.S.

I.2.1 Situation actuelle

Le P.O.S. en vigueur comporte un emplacement réservé pour le projet de Grand Contournement Ouest. Toutefois, l'emprise de l'emplacement réservé doit être portée de 50m à 100m.

I.2.2 Incidences du projet sur les dossiers du P.O.S.

Des compléments ou des modifications doivent être apportées aux pièces suivantes :

- la page 20 du rapport de présentation,
- le rapport de présentation qui sera complété par la présente notice ,
- les plans de zonage au 1/2000^{ème} (planche 1) et au 1/5000^{ème} (planches 3 et 4) sur lesquels le tracé de l'emplacement réservé a été modifié avec indications d'un recul de construction,
- le règlement des zones NC, UX et ND,
- la liste des emplacements réservés qui est complétée par l'inscription de la nouvelle opération.

II Le projet

Le projet de Grand Contournement Ouest de Strasbourg a été déclaré Projet d'Intérêt Général (PIG) par arrêté préfectoral du 27 juin 2005.

II.1 Rappel des objectifs et des raisons du choix du tracé retenu

Le Grand Contournement Ouest (GCO*) de l'agglomération strasbourgeoise consiste en la création d'une liaison autoroutière concédée à 2x2 voies élargissable à 2x3 voies, d'une longueur d'environ 24 km. Celle-ci sera localisée entre l'autoroute A35 au Nord et la Voie Rapide du Piémont des Vosges (VRPV) au Sud de Strasbourg.

Les objectifs principaux assignés à la future infrastructure sont :

- 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, 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.

II.2 Tracé et caractéristiques de l'infrastructure

II.2.1 Description du tracé

Les études préliminaires ont conduit à la définition puis à la comparaison de 5 options de passage, comparées lors du débat dit « Bianco » de 1999. Le choix s'est alors porté sur l'option 3, qui présente le scénario le plus pertinent, à savoir : prolongement de l'A35 en direction du Sud et liaison avec la VRPV en contournant l'agglomération strasbourgeoise par l'Ouest.

Dans cette option ont ensuite été comparés deux fuseaux kilométriques : un fuseau Est et un fuseau Ouest. Le choix s'est alors porté sur le fuseau Est qui vient s'insérer dans une région où la densité de population est particulièrement faible et les impacts induits naturellement plus modérés.

Enfin, au sein du fuseau Est a été défini un tracé, avec quelques variantes localisées dont la comparaison a permis de conclure sur l'intérêt d'un tracé mixte.

Les extrémités du tracé sont :

- au Nord : la jonction avec l'A4 à hauteur de Vendenheim (dans le prolongement de l'A35 Nord reliant l'A4 à Lauterbourg),
- au Sud : la jonction avec l'A35 et l'A352 à hauteur de Duttlenheim puis sa prolongation jusqu'à Innenheim par la Voie Rapide du Piémont des Vosges.

Partie Nord

La partie Nord rencontre un faisceau de contraintes techniques et environnementales qui ne donne pratiquement aucun choix pour le tracé :

- étroitesse du passage entre Vendenheim et Eckwersheim (moins de 500 mètres sur certaines portions) ;
- présence d'un château d'eau entre les deux communes ;
- positionnement très proche de la commune de Vendenheim.

Le franchissement de voies fluviales, ferroviaires et routières appelle la mise en place d'une infrastructure aérienne (ouvrages d'art). La nappe alluviale affleurante interdit en effet toute solution en dessous des voies.

Partie Kochersberg

La traversée du Kochersberg ne présente pas de difficulté topographique majeure. Les villages sont espacés. La topographie est douce. Il a donc été relativement facile d'optimiser un critère essentiel : se tenir à distance respectable de l'habitat. Le tracé évite ainsi Breuschwickersheim, Ittenheim, Stutzheim-Offenheim et plus loin l'ensemble Dingsheim-Griesheim-Pfulgriesheim. Il contourne aussi totalement la zone boisée à proximité d'Oberhausbergen.

Le GCO n'a pas pour fonction de desservir le Kochersberg. Un seul point d'échange est prévu, au croisement de la RN 4. Il permettra :

- d'établir un lien entre les villes moyennes (Sélestat et Saverne) ;
- d'améliorer les conditions d'accès à l'agglomération strasbourgeoise, en constituant un nouvelle grande porte d'accès.

Les installations de péage seront positionnées à hauteur de cet échangeur.

Partie Bruche

Au niveau de la côtière, le tracé dessine un vaste arc de cercle pour franchir le val de Muehlbach. Ce faisant, il demeure à distance respectable d'Ittenheim et de Breuschwickersheim.

Ensuite, le tracé de la nouvelle infrastructure doit tenir compte de l'habitat d'Ernolsheim et du site classé de Kolbsheim. Il emprunte donc le léger thalweg que représente le front de la côtière dans le prolongement de l'emplacement réservé dans le POS d'Ernolsheim.

Plus au Sud, il n'y a pratiquement aucune latitude en raison de la situation urbanistique et des normes autoroutières. Il n'y qu'une seule possibilité de passage, entre Duttlenheim et Duppigheim. Un échangeur local est prévu pour la desserte de la zone d'activité de la Bruche ainsi que de l'aéroport.

Le tracé doit également être conçu de façon à éviter le détournement de la Bruche.

II.2.2 Caractéristiques de l'ouvrage

Le tracé du Grand Contournement Ouest de Strasbourg présente un linéaire global de 24km.

Conformément aux prescriptions de l'Instruction sur les Conditions Techniques d'Aménagement des Autoroutes de Liaison de 2000 (ICTAAL 2000), le GCO sera dimensionné de façon à répondre aux caractéristiques de la catégorie L1, norme fixant les caractéristiques de l'infrastructure de façon à assurer les règles de sécurité, visibilité et mode de collecte des eaux de ruissellement.

Le profil en travers est composé de 2 chaussées à 2 voies élargissable à 3 voies, définies comme suit :

Largeur terre plein central	10m
Largeur de chaussée	7 m
Largeur de voie	3.5 m
Bande d'arrêt d'urgence	3 m
Berme en remblai	1.25m
Berme en déblai	1m

II.2.3 Sur le territoire de Vendenheim

Le projet s'inscrit dans la moitié Nord du territoire communal. Il est calé à l'Est en lisière de la Forêt Domaniale de Grittwald puis autant que possible sur la limite intercommunale avec Eckwersheim au Nord de l'agglomération de Vendenheim.

L'échangeur avec l'autoroute A4 ainsi qu'une partie du projet se trouvent à proximité du Château de Sury.

Le projet est principalement en remblai, à l'exception de la section au Nord de la zone urbaine de Vendenheim où des déblais sont prévus, ainsi qu'une tranchée couverte.

Plusieurs ouvrages de traitement des eaux de ruissellement sont prévus sur le territoire communal.

Outre les ouvrages liés au franchissement de l'A4 et aux bretelles de l'échangeur, il est prévu de réaliser plusieurs ouvrages de franchissement pour les axes routiers, pour l'agriculture, la voie ferrée et des ouvrages hydrauliques. (Cf carte III.2).

Suite à la concertation locale et aux études, il est proposé de couvrir l'infrastructure sur environ 300 mètres (tranchée couverte). Ce dispositif permettra de réduire les nuisances sonores et d'améliorer l'insertion paysagère du projet.



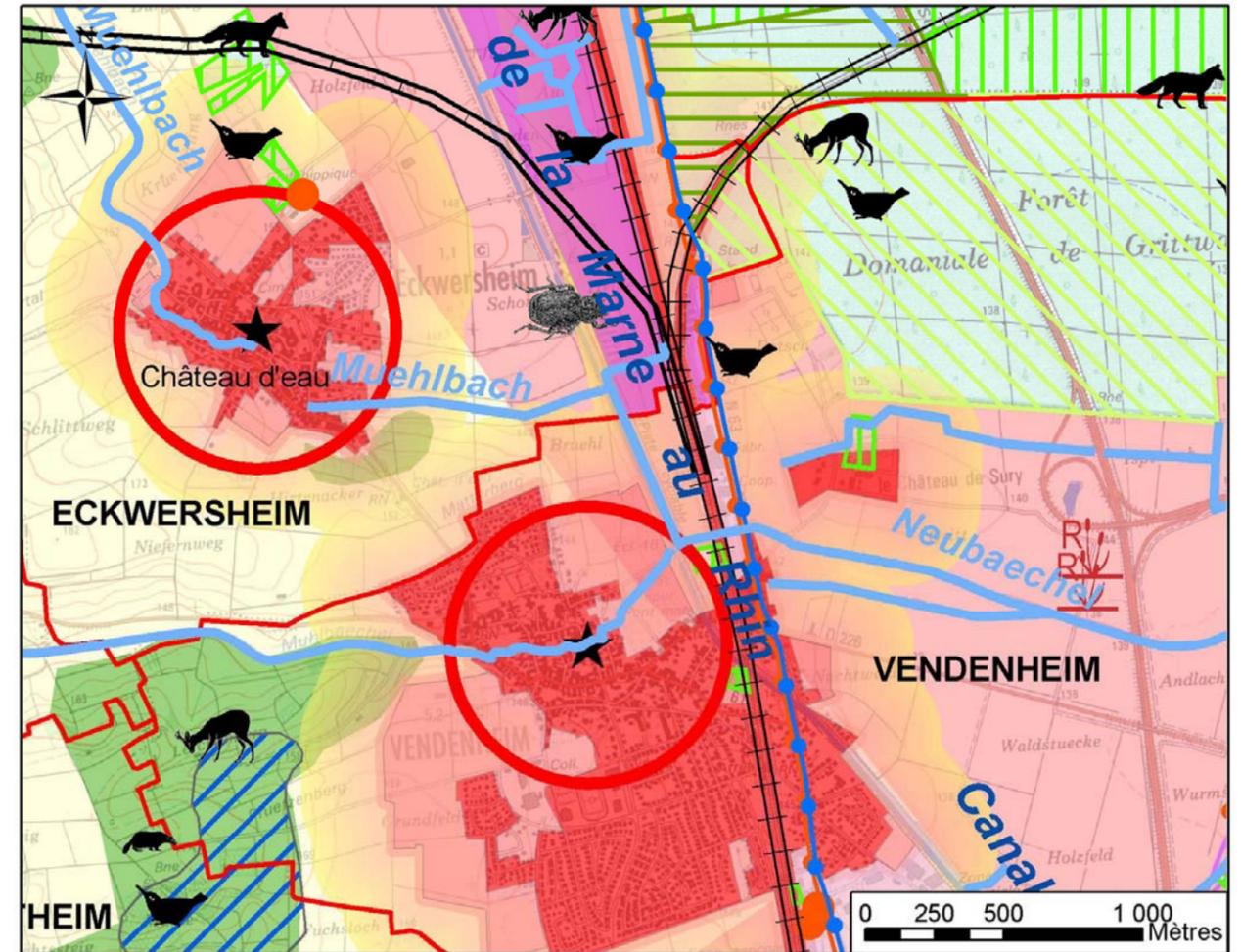
LEGENDE

-  Tracé indicatif du Grand Contournement Ouest de Strasbourg
-  Dispositif d'échange

L'environnement

II.3 Etat initial de l'environnement sur la commune de Vendenheim

II.3.1 Carte de synthèse des données environnementales

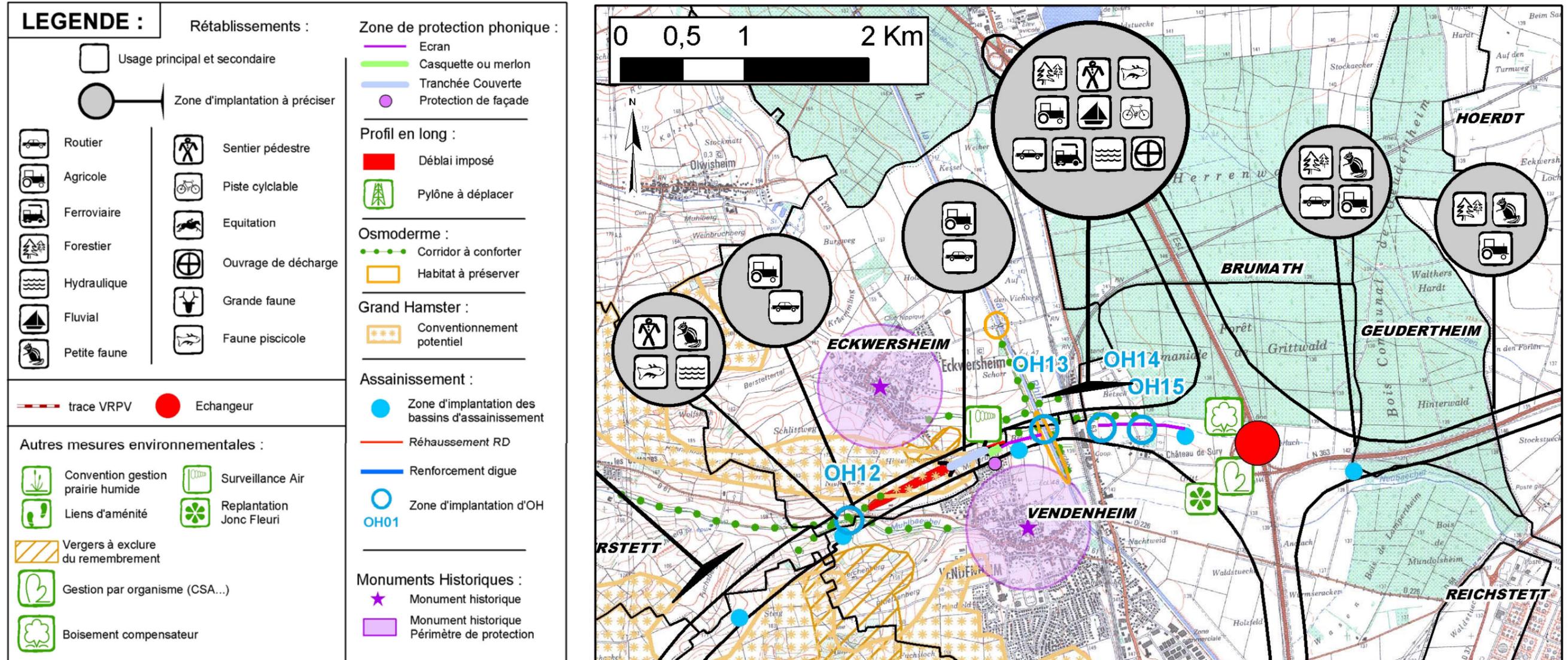


II.3.2 Rappel synthétique de l'existant

Thèmes	Synthèse de l'existant (cf carte)
Géomorphologie, Géologie, Pédologie	Formations sableuses des alluvions de la Zorn. Zones potentiellement compressibles au droit de la confluence des cours d'eau (Muhlbaechel et Muhlbach).
Eaux souterraines et superficielles	Eaux souterraines : nappe alluviale rhénane protégée par une épaisse formation de lœss. Eaux superficielles : le Mulbaechel.
Agriculture et sylviculture	Zones agricoles, parcellaire organisé, itinéraires agricoles. Présence de polyculture et de vergers. Réseau d'irrigation. Forêt de Grittwald.
Activités industrielles et commerciales	Pas de contraintes majeures.
Acoustique	Zones résidentielle de Vendenheim et château de Sury.
Qualité de l'air	Pas de contrainte majeure à proximité immédiate mais un niveau de pollution de fond élevé.
Patrimoine culturel et historique	Restes archéologiques.
Tourisme et loisirs	Piste cyclable le long du Canal de la Marne au Rhin.
Contraintes techniques et servitudes d'utilité publique	Infrastructures : voie ferrée Paris- Strasbourg et LGV Est européenne (en construction).
Urbanisme et paysage	Ouvertures visuelles vers les zones résidentielles. Valeur paysagère de l'ensemble formé par les bois, les zones agricoles et les haies. Importance du Canal comme axe de liaison.
Milieux naturels	Forêt de Grittwald présentant des sites intéressants pour les Oiseaux et Mammifères.

II.4 Impacts du projet et mesures prises en faveur de l'environnement

II.4.1 Carte de synthèse des impacts et mesures environnementales



II.4.2 Tableau de synthèse

Le tableau suivant présente les contraintes et impacts du projet sur Vendenheim et les mesures envisagées afin de réduire ces impacts.

Thèmes	Contraintes/Impacts	Mesures
Géomorphologie, Géologie, Pédologie	<p>Sols d'assise constitués des formations sableuses des alluvions de la Zorn sous une couverture de limons : pas de difficultés particulières vis à vis du tracé.</p> <p>Seule la jonction des ruisseaux du Muhlbaechel et du Muhlbach, qui correspond à une zone de dépôts alluviaux récents, potentiellement compressibles, pourra poser des problèmes de tassements vis à vis des remblais.</p>	<p>Délimitation du chantier lors de la phase travaux.</p> <p>Remise en état des aires techniques à la fin de la phase travaux.</p> <p>Détermination des conditions de stabilité du site au regard des caractéristiques du projet.</p>
Eaux souterraines et superficielles	<p>Secteur de la nappe alluviale rhénane mais dont les alluvions sont protégées par une couche de loess de plus de 20 m d'épaisseur :</p> <p>⇒ impact moyen à faible sur les eaux souterraines.</p> <p>Passage à proximité du Muhlbaechel.</p>	<p>Epuration simplifiée des eaux de ruissellement de la plate-forme routière :</p> <ul style="list-style-type: none"> • fossés de rétention enherbés, • dégrillage, déshuilage et piégeage passif par des bassins comportant une fosse à décanat, une cloison de tranquillisation, une lame de déshuilage et un système de dérivation avec vannes amont et aval.
Agriculture	<p>Passage en zone de polyculture et de vergers :</p> <p>⇒ risque de dépôt de poussières sur les cultures pendant la phase de travaux.</p> <p>Coupe d'itinéraires agricoles induisant des allongements de parcours pour les agriculteurs.</p> <p>Coupe d'un réseau enterré d'irrigation avec huit puits d'alimentation.</p> <p>Consommation de SAU.</p> <p>Effet déstructurant, particulièrement pour le petit parcellaire.</p>	<p>Ouvrages de rétablissement</p> <p>Réparation du réseau d'irrigation interrompu.</p> <p>Remembrement.</p>
Sylviculture	<p>Prélèvements de surfaces boisées dans la forêt de Grittwald et création de nouvelles lisières au niveau du château de Sury.</p>	<p>Plantations compensatoires.</p>

Thèmes	Contraintes/Impacts	Mesures
Activités industrielles et commerciales	<p>Élargissement de l'offre de biens de services et de clients potentiels.</p> <p>Élargissement des aires de marché et accroissement du marché.</p> <p>Élargissement des aires de chalandise grâce à l'amélioration des conditions de circulation entraînant une augmentation du nombre de certains commerces et services.</p> <p>Risque de perte de clientèle pour certains commerces situés le long de l'ancien itinéraire.</p> <p>Risque de développement des zones d'activité à proximité des échangeurs.</p>	
Acoustique	<p>Pendant les travaux : Bruit lié à l'utilisation d'engins de chantier motorisés.</p> <p>Pendant l'exploitation :</p> <p>Rangée de bâtiments de Vendenheim la plus proche du projet dans la zone d'isophone supérieure à 60 dB(A) et les bâtiments les plus proches du projet entre la RN63 et l'A4 dans des zones supérieures à 60 ou 65 dB(A) de jour.</p>	<p>Pendant les travaux :</p> <p>Choix du site d'implantation des installations de chantier de manière à limiter l'impact acoustique sur les riverains.</p> <p>Pendant l'exploitation :</p> <p>Des protections de type murs ou merlon devront être mises en œuvre dans le secteur du château de Sury. Pour le lotissement du Matterberg, la concertation locale a conduit à retenir le principe d'une tranchée couverte de 300m. cependant, il pourra être nécessaire de prévoir pour certains bâtiments des isolations de façade en complément.</p>
Qualité de l'air	<p>Proximité importante des habitations.</p> <p>A l'échelle de la Région, réduction des rejets de gaz à effet de serre.</p>	<p>La tranchée couverte permet de confiner la pollution. Une surveillance de la qualité de l'air sera mise en place.</p>
Patrimoine culturel et historique	<p>Traversée d'un site archéologique mais opportunité de nouvelles découvertes.</p>	<p>Des fouilles archéologiques préventives seront engagées avant le début des travaux.</p>
Tourisme loisirs	<p>Interruption d'une piste cyclable (le long du canal de la Marne au Rhin).</p>	<p>Rétablissement de la piste cyclable.</p>
Contraintes techniques et servitudes d'utilité publique	<p>Franchissement de la voie ferrée Paris-Strasbourg et la future LGV Est-européenne.</p> <p>Franchissement d'un réseau de télécommunications.</p>	<p>Mesures particulières pour limiter les interruptions du trafic ferroviaire.</p> <p>Franchissement des voies ferrées en concertation avec les gestionnaires.</p>

Thèmes	Contraintes/Impacts	Mesures
Urbanisme et paysage	<p>Impact sur l'inscription visuelle : Passage en fort remblai : contraignant visuellement pour les riverains, mais localement belle découverte des villages et du canal.</p> <p>Impact sur les solidarités naturelles : Inscription de l'échangeur en lisière forestière.</p> <p>Passage ensuite dans une bande de plaine cloisonnée par des haies-rideaux. Risque de rupture des lignes-force naturelles.</p> <p>Contraintes urbaines : Risque de précipitation des développements urbains par la création d'un énorme nœud autoroutier aux portes de l'aire strasbourgeoise.</p> <p>De part et d'autre du franchissement de la voie SNCF : entrave au développement urbain de Vendenheim.</p> <p>Coupure d'un important fil d'aménité régional au niveau du Canal de la Marne, qui constitue en effet un axe de promenade Nord-Sud très fréquenté.</p>	<p>Réduction de l'impact visuel des talus de remblai et des glissières en gardant cependant des ouvertures latérales pour l'utilisateur : plantations en pied de talus pour favoriser des visions plus ouvertes vers le Nord (plus attractif et moins contraignant), transparences au sein des dispositifs de protection pour favoriser des visions plus fugaces vers le Sud plus urbanisé.</p> <p>Passage du Canal de la Marne au Rhin : aménagement d'un beau passage sous l'ouvrage (tirant d'air confortable avec traitement architectural spécifique).</p> <p>Passage dans une bande de plaine cloisonnée par des haies-rideaux : maintien des lignes-forces naturelles (remembrements).</p> <p>Intégration de la « digue » autoroutière à ce maillage, via la plantation de haies similaires en pied ou sur les talus en remblai (berme basse).</p> <p>Bonne perméabilité sous l'autoroute pour garder aux habitations et à l'école leur lien à la forêt et aux équipements sportifs.</p> <p>Aménagements paysagers et réduction visuelle des talus de remblai (plantations + berme).</p> <p>Réduction de l'effet d'aimantation en marginalisant visuellement le nœud autoroutier aux portes de l'aire strasbourgeoise par l'érection de rideaux végétaux pour casser l'effet « vitrine ».</p> <p>Intégration paysagère de l'échangeur à son milieu naturel par la création de boisements compensatoires et paysagers pour caler le projet.</p>
Milieux naturels	<p>Risque d'effarouchement de la faune et de destruction de la végétation pendant les travaux.</p> <p>Disparition de plusieurs hectares de bois dans la forêt de Grittwald : destruction ou perturbation de sites favorables à l'avifaune, à la grande faune et au blaireau.</p> <p>Risque de mortalité de la faune par collision.</p>	<p>Mise en place de clôtures afin d'interdire l'accès de l'autoroute à la faune.</p> <p>Défragmentation par l'adaptation des ouvrages hydrauliques et des passages agricoles au passage de la petite faune.</p> <p>Crapauds dans la forêt de Grittwald.</p> <p>Création en complément de deux ouvrages forestiers dans la forêt de Grittwald pour la grande faune.</p>

Pièce 2: Extraits du plan de zonage concerné par le projet avant et après modification

I Légende du plan de zonage

LEGENDE

1. PRESCRIPTIONS EDICTEES PAR LE P.O.S

A. LE ZONAGE : ZONES ET SECTEURS

●●●● Limite de zone

..... Limite de secteur de zone

INA Designation de zone

INA1 Designation de secteur de zone

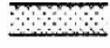
 Espace boisé classé

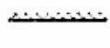
 Terrain cultivé à protéger

B. LES EMPLACEMENTS, RESERVES

 Numero de repérage des emplacements reserves

Voies publiques :

 A creer

 A elargir

 A elargir (cas d'un faible élargissement)

 Ouvrages publics, installations d'interet general ou espaces verts

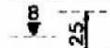
 Cheminement piétons

C. LES AUTRES INDICATIONS

 Emprise sans recul (8) ou emprise (8) et recul (5) par rapport à l'alignement des voies publiques (en agglomération)

 Emprise (20) et recul par rapport à l'axe (25) des voies publiques (hors agglomération)

 Couloir de passage des lignes électriques haute tension

 Servitude de recul

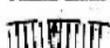
 Secteur de nuisance acoustique

2. PRESCRIPTION REPORTÉE SUR LE P.O.S.

 Périmètre de zone d'aménagement différé

3. RENSEIGNEMENTS AJOUTÉS AU FOND DE PLAN

 Limite de commune

 Limite de section

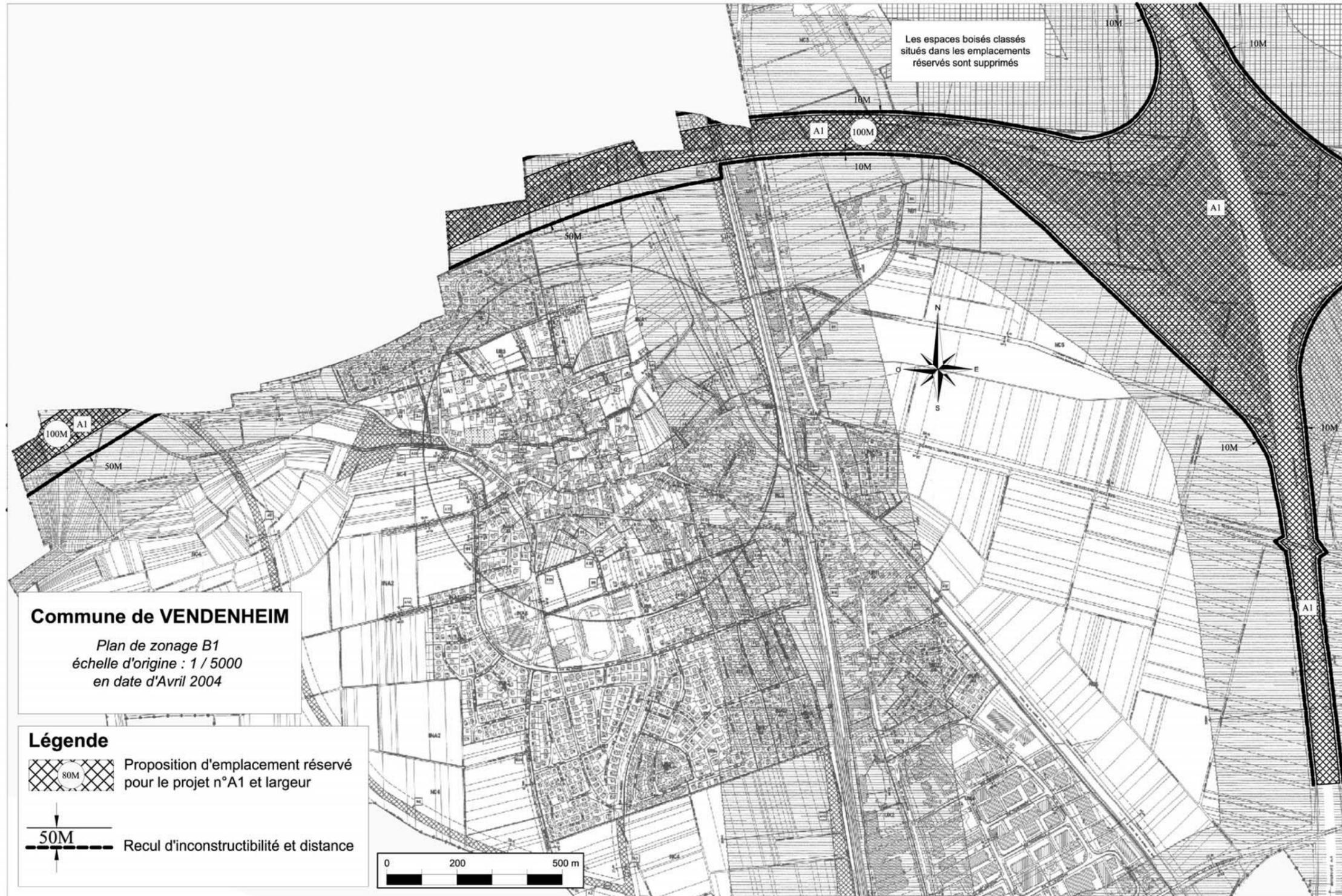
 Périmètre du champ de visibilité d'un monument historique classé ou inscrit

II Extraits du Plan de zonage avant et après modification

II.1 Extrait N°1 du plan de zonage avant modification



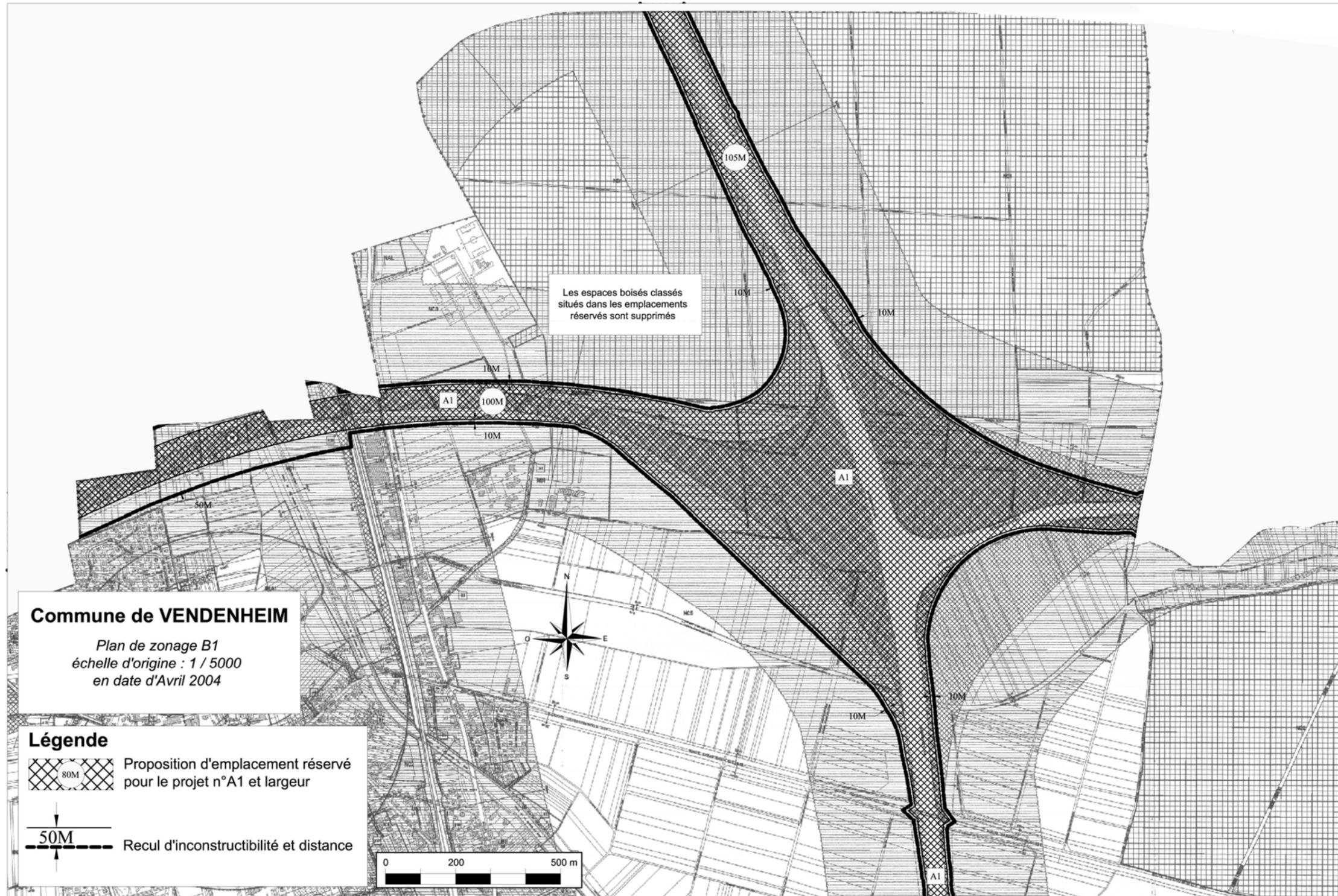
II.2 Extrait N°1 du plan de zonage modifié



II.3 Extrait N°2 du plan de zonage avant modification



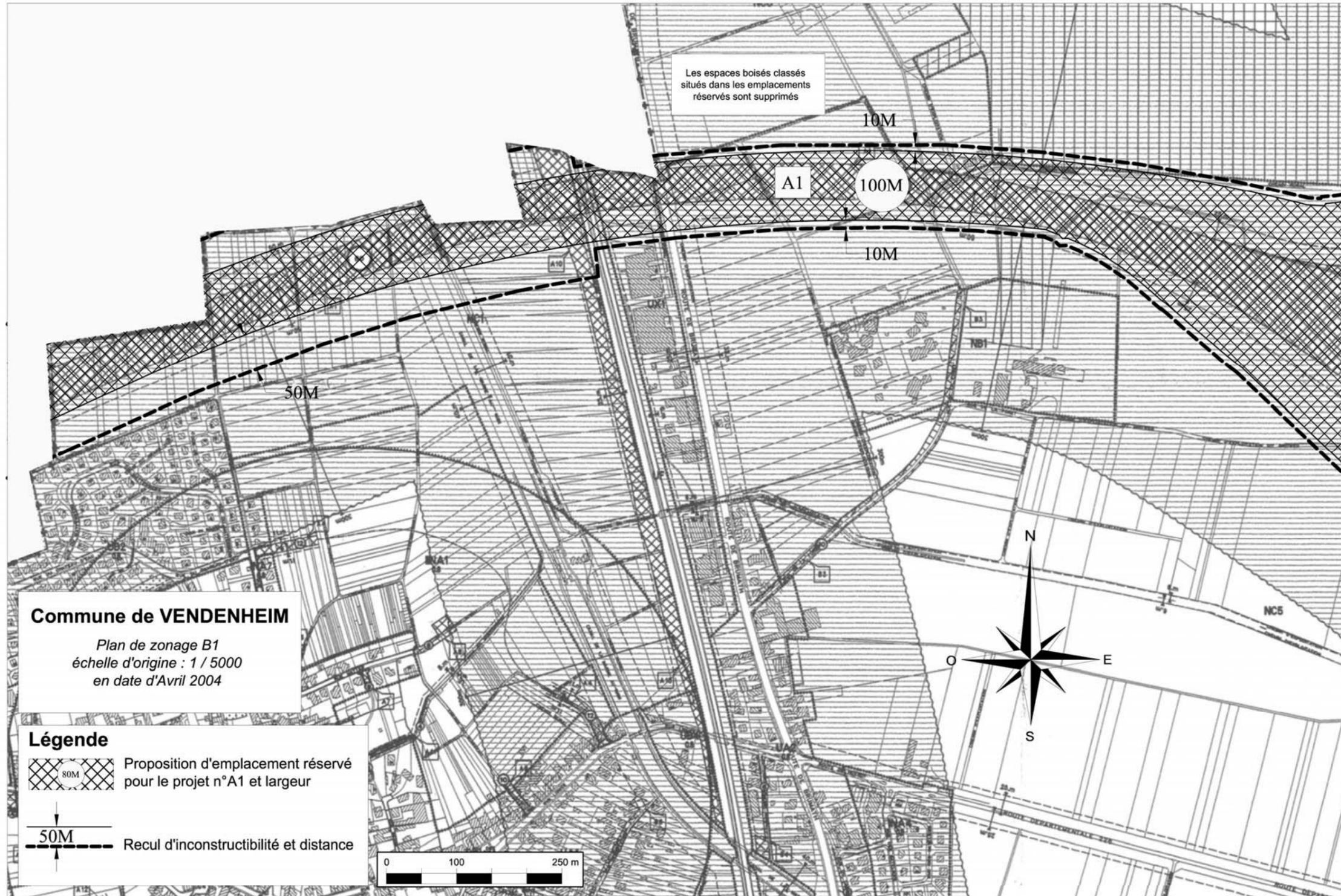
II.4 Extrait N°2 du plan de zonage modifié



II.5 Extrait N°3 du plan de zonage avant modification



II.6 Extrait N°3 du plan de zonage modifiée



Pièce 3: Extraits du règlement en vigueur des zones du P.O.S. concernées et propositions de modification dudit règlement

I Règlement

Le règlement des zones UX, NC et ND, figurant dans le règlement d'urbanisme du Plan d'Occupation des Sols de la commune de Vendenheim, est concerné par la présente mise en compatibilité.

I.1 Règlement p. 32 (Article 1 Zone UX)

I.1.1 Règlement avant modification

7. De part et d'autre de l'axe de la voie ferrée Strasbourg-Paris (Type 1, à moins de 4 files de circulation) et de la RN 63 (Type II, à moins de 4 files de circulation) figure au plan de zonage un secteur grisé de 200 m de large exposé au bruit de la circulation. Dans la partie des zones UX1 à UX6 touchées par ce secteur, les constructions nouvelles à usage d'habitation définies au paragraphe 3 ci-dessus, sont soumises aux normes d'isolement acoustique conformément aux dispositions de la réglementation en vigueur relative à l'isolement acoustique des bâtiments d'habitation.

ARTICLE 2 UX – Occupation et utilisation du sol interdites

1. Les lotissements pour l'habitation.
2. Les constructions à usage d'habitation, de bureaux et de commerces autres que celles visées à l'article I UX ci-dessus.
3. L'ouverture ou l'extension de carrières, étangs ou gravières.
4. Les terrains de camping et de caravanes.
5. Les installations classées soumises à autorisation à l'exception de celles visées à l'article I UX ci-dessus dans les zones UX 1, UX 2 et UX 4.
6. Toutes les installations classées soumises à autorisation dans le secteur UX 3.
7. Les aménagements créant ou augmentant la capacité des habitations, immeubles occupés par des tiers, immeubles de grande hauteur, établissements recevant du public, voies de circulation dont le débit est supérieur à 2 000 véhicules par jour, voies ferrées ouvertes au transport de voyageur sont interdits à l'intérieur d'une zone de 50 mètres autour des capacités de stockage et délimitée au plan.

ARTICLE 3 UX – Accès et voirie

1. Accès.
Le permis de construire ne peut être accordé sur des terrains qui ne seraient pas desservis, soit directement, soit par l'intermédiaire d'un passage aménagé sur fonds voisin, d'au moins 4 mètres de large, éventuellement obtenu par application de l'article 682 du Code Civil, par des voies publiques ou privées dans des conditions répondant à l'importance et à la destination de l'immeuble ou de l'ensemble d'immeubles qui y sont édifiés, notamment en ce qui concerne la commodité de la circulation, des accès et des moyens d'approche permettant une lutte efficace contre l'incendie.

I.1.2 Règlement modifié

7. De part et d'autre de l'axe de la voie ferrée Strasbourg-Paris (Type 1, à moins de 4 files de circulation) et de la RN 63 (Type II, à moins de 4 files de circulation) figure au plan de zonage un secteur grisé de 200 m de large exposé au bruit de la circulation. Dans la partie des zones UX1 à UX6 touchées par ce secteur, les constructions nouvelles à usage d'habitation définies au paragraphe 3 ci-dessus, sont soumises aux normes d'isolement acoustique conformément aux dispositions de la réglementation en vigueur relative à l'isolement acoustique des bâtiments d'habitation.

8. L'opération inscrite en emplacement réservé N° A1 ainsi que les constructions et installations qui leur sont liées.

ARTICLE 2 UX – Occupation et utilisation du sol interdites

1. Les lotissements pour l'habitation.
2. Les constructions à usage d'habitation, de bureaux et de commerces autres que celles visées à l'article I UX ci-dessus.
3. L'ouverture ou l'extension de carrières, étangs ou gravières.
4. Les terrains de camping et de caravanes.
5. Les installations classées soumises à autorisation à l'exception de celles visées à l'article I UX ci-dessus dans les zones UX 1, UX 2 et UX 4.
6. Toutes les installations classées soumises à autorisation dans le secteur UX 3.
7. Les aménagements créant ou augmentant la capacité des habitations, immeubles occupés par des tiers, immeubles de grande hauteur, établissements recevant du public, voies de circulation dont le débit est supérieur à 2 000 véhicules par jour, voies ferrées ouvertes au transport de voyageur sont interdits à l'intérieur d'une zone de 50 mètres autour des capacités de stockage et délimitée au plan.

ARTICLE 3 UX – Accès et voirie

1. Accès.
Le permis de construire ne peut être accordé sur des terrains qui ne seraient pas desservis, soit directement, soit par l'intermédiaire d'un passage aménagé sur fonds voisin, d'au moins 4 mètres de large, éventuellement obtenu par application de l'article 682 du Code Civil, par des voies publiques ou privées dans des conditions répondant à l'importance et à la destination de l'immeuble ou de l'ensemble d'immeubles qui y sont édifiés, notamment en ce qui concerne la commodité de la circulation, des accès et des moyens d'approche permettant une lutte efficace contre l'incendie.

I.2 Règlement – p. 33 (Article 3 Zone UX)

I.2.1 Règlement avant modification

Le permis de construire peut être subordonné à la réalisation d'aménagements particuliers concernant Les accès et tenant compte de l'intensité de la circulation et des caractéristiques des véhicules.

L'accès direct des riverains à la RN 63 et aux voies figurant sur le plan avec une emprise de plus de 15 mètres doit se faire en des points spécialement aménagés , par l'intermédiaire de voies secondaires de desserte.

Les aires de stationnement ou les garages groupés doivent être desservis par un seul accès sur la voie publique.

2. Voirie

Aucune voie privée ouverte à la circulation automobile ne doit avoir une largeur inférieure à 4 mètres.

Toute voie ouverte à la circulation automobile susceptible d'être classée dans le domaine public est soumise, sauf circonstances particulières, appréciées par la Communauté Urbaine, aux conditions suivantes

- largeur minimale entre alignements de 10 mètres ;
- largeur minimale de la chaussée 7 mètres ; au passage des ouvrages d'art, cette largeur doit être au moins de 8 mètres ;

Largeur minimale des trottoirs 1,50 mètre ;

- les ouvrages d'art franchissant une voie carrossable doivent réserver un tirant d'air d'au moins 4,30 mètres sur toute la largeur de la chaussée, sauf dans le cas d'aménagement d'ouvrages à gabarit réduit du type mini-souterrain ;
- les voies en impasse ne doivent pas excéder une longueur de plus de 120 mètres. Cette longueur peut être supérieure si la Communauté Urbaine prévoit son raccordement ultérieur à une autre voie publique et si elle a pris toutes les dispositions pour se réserver l'emprise nécessaire à ce raccordement ;
- les voies en impasse doivent être aménagées dans leur partie terminale afin de permettre aux véhicules privés et à ceux des services publics (lutte contre l'incendie et enlèvement des ordures) de faire aisément demi-tour. Un cercle d'au moins 30 mètres de diamètre devra s'inscrire entre bordures de trottoir dans toute place de retournement.

I.2.2 Règlement après modification

Le permis de construire peut être subordonné à la réalisation d'aménagements particuliers concernant Les accès et tenant compte de l'intensité de la circulation et des caractéristiques des véhicules.

L'accès direct des riverains à la RN 63 et aux voies figurant sur le plan avec une emprise de plus de 15 mètres doit se faire en des points spécialement aménagés , par l'intermédiaire de voies secondaires de desserte.

Les aires de stationnement ou les garages groupés doivent être desservis par un seul accès sur la voie publique.

Tout accès direct à l'opération inscrite en emplacement réservé N°A1 est interdit.

2. Voirie

Aucune voie privée ouverte à la circulation automobile ne doit avoir une Largeur inférieure à 4 mètres.

Toute voie ouverte à la circulation automobile susceptible d'être classée dans le domaine public est soumise, sauf circonstances particulières, appréciées par la Communauté Urbaine, aux conditions suivantes :

- largeur minimale entre alignements de 10 mètres ;
- largeur minimale de la chaussée 7 mètres ; au passage des ouvrages d'art, cette largeur doit être au moins de 8 mètres ;

Largeur minimale des trottoirs 1,50 mètre ;

- les ouvrages d'art franchissant une voie carrossable doivent réserver un tirant d'air d'au moins 4,30 mètres sur toute la largeur de la chaussée, sauf dans le cas d'aménagement d'ouvrages à gabarit réduit du type mini-souterrain ;
- les voies en impasse ne doivent pas excéder une longueur de plus de 120 mètres. Cette longueur peut être supérieure si la Communauté Urbaine prévoit son raccordement ultérieur à une autre voie publique et si elle a pris toutes les dispositions pour se réserver l'emprise nécessaire à ce raccordement ;
- les voies en impasse doivent être aménagées dans leur partie terminale afin de permettre aux véhicules privés et à ceux des services publics (lutte contre l'incendie et enlèvement des ordures) de faire aisément demi-tour. Un cercle d'au moins 30 mètres de diamètre devra s'inscrire entre bordures de trottoir dans toute place de retournement.

I.3 Règlement – p. 35 (Article 6 Zone UX)

I.3.1 Règlement avant modification

ARTICLE 6UX - Implantation des constructions par rapport aux voies et emprises publiques

1. Voirie

1.1. Dispositions générales

Sauf indication contraire portée au plan, aucune construction nouvelle ne peut être édiflée à moins de 6 mètres de l'alignement des voies existantes.

Les servitudes de recul des constructions certaines voies indiquées au plan, sont à respecter.

Aucun arbre d'alignement ne pourra être abattu.

1.2. Les abris fixes ou mobiles ainsi que les dépôts de matériaux doivent respecter une marge d'isolement d'au moins 10 mètres comptés à partir de l'alignement de la voie.

1.3. Lorsque la limite entre la voie publique n'est pas déterminée par le POS, un arrêté individuel d'alignement doit être délivré par l'autorité compétente.

1.4. L'accès direct sur la RN 63 et le CD 64 est interdit en dehors des carrefours et accès spécialement aménagés.

2. Lignes électriques

Avant d'entreprendre des travaux à proximité d'une ligne électrique, en raison du danger que cela représente, déclaration doit être faite, en application de la réglementation en vigueur et de l'arrêté préfectoral du 22 octobre 1971, auprès du représentant local de la distribution.

3. Postes de transformation

Les postes de transformation électrique préfabriqués pourront être implantés au retrait des voies et places publiques existantes, à modifier ou à créer, à une distance de l'alignement au moins égale à 1,50 m (un mètre cinquante) et ce, dans la mesure où ils ne contrarieront pas l'organisation générale de la zone.

4. Voie ferrée

Le long des voies ferrées, une marge de recul de 6 mètres devra être respectée à compter de la limite d'emprise légale de la S.N.C.F. Ces dispositions ne sont pas applicables aux installations qui utilisent la voie ferrée.

I.3.2 Règlement après modification

ARTICLE 6UX - Implantation des constructions par rapport aux voies et emprises publiques

1. Voirie

1.1. Dispositions générales

Sauf indication contraire portée au plan, aucune construction nouvelle ne peut être édiflée à moins de 6 mètres de l'alignement des voies existantes.

Les servitudes de recul des constructions certaines voies indiquées au plan, sont à respecter.

Aucun arbre d'alignement ne pourra être abattu.

1.2. Les abris fixes ou mobiles ainsi que les dépôts de matériaux doivent respecter une marge d'isolement d'au moins 10 mètres comptés à partir de l'alignement de la voie.

1.3. Lorsque la limite entre la voie publique n'est pas déterminée par le POS, un arrêté individuel d'alignement doit être délivré par l'autorité compétente.

1.4. L'accès direct sur la RN 63 et le CD 64 est interdit en dehors des carrefours et accès spécialement aménagés.

1.5. Toute construction et installation autres que celles liées à l'opération concernée par l'emplacement réservé N°A1 sont interdites à l'intérieur des reculs de construction inscrits sur les plans de zonage.

2. Lignes électriques

Avant d'entreprendre des travaux à proximité d'une ligne électrique, en raison du danger que cela représente, déclaration doit être faite, en application de la réglementation en vigueur et de l'arrêté préfectoral du 22 octobre 1971, auprès du représentant local de la distribution.

3. Postes de transformation

Les postes de transformation électrique préfabriqués pourront être implantés au retrait des voies et places publiques existantes, à modifier ou à créer, à une distance de l'alignement au moins égale à 1,50 m (un mètre cinquante) et ce, dans la mesure où ils ne contrarieront pas l'organisation générale de la zone.

4. Voie ferrée

Le long des voies ferrées, une marge de recul de 6 mètres devra être respectée à compter de la limite d'emprise légale de la S.N.C.F. Ces dispositions ne sont pas applicables aux installations qui utilisent la voie ferrée.

I.4 Règlement – p. 67 (Article 1 Zone NC)

I.4.1 Règlement avant modification

CHAPITRE V - REGLEMENT APPLICABLE AUX ZONES NC

Section I - Nature de l'occupation et de l'utilisation du sol

ARTICLE 1 NC — Occupations et utilisations du sol admises

1. Les constructions et installations nécessaires aux exploitations agricoles, y compris celles destinées au logement des exploitants ruraux. Toutefois, ces logements ne sont autorisés que si les bâtiments à usage agricole sont préexistants.
2. Les aménagements et transformations de bâtiments à l'intérieur des volumes existants.
3. De part et d'autre de l'axe de l'autoroute A4, de la voie ferrée Strasbourg-Paris (type I, à 4 files de circulation), de la RN 63 et de la RD 300 (type II, à moins de 4 files de circulation) figure au plan de zonage un secteur grisé de 200 m de large exposé au bruit de la circulation. Dans les parties des zones NC1 à NC5 touchées par ce secteur, les constructions nouvelles à usage d'habitation définies au paragraphe 1 ci-dessus sont soumises aux normes d'isolement acoustique, conformément aux dispositions de la réglementation en vigueur relative à l'isolement acoustique des bâtiments d'habitation.
4. Les équipements sportifs et de loisirs, leurs annexes ainsi que le logement de service nécessaire à l'entretien et l'exploitation des installations.
5. Toute construction et installation nécessaires à l'entretien et à l'exploitation du canal dans les zones NC1, NC2 et NC5.
6. En zones NC4 et NC5, les aménagements susceptibles de ne pas porter atteinte directement ou indirectement à la qualité de l'eau souterraine, conformément aux prescriptions particulières définissant le périmètre de protection rapproché du captage d'eau potable de Lampertheim.
7. Les postes de transformation destinés aux exploitations agricoles existantes ou projetées. Ils devront être accolés aux bâtiments ou disposés le plus près possible de ceux-ci.
8. Les constructions et installations nécessaires à l'opération inscrite aux plans de zonage en emplacement réservé A81.

ARTICLE 2 NC — Occupations et utilisations du sol interdites

1. Toutes constructions et installations à l'exception de celles visées à l'article 1 NC.
2. Les installations prévues à l'article R 442-2 du Code de l'Urbanisme, exception faite des aires de jeux et de sports ainsi que des aires permanentes de stationnement ouvertes au public.
3. L'ouverture ou l'extension de carrières, étangs ou gravières.
4. Les campings et terrains de caravanes.

I.4.2 Règlement après modification

CHAPITRE V - REGLEMENT APPLICABLE AUX ZONES NC

Section I - Nature de l'occupation et de l'utilisation du sol

ARTICLE 1 NC — Occupations et utilisations du sol admises

1. Les constructions et installations nécessaires aux exploitations agricoles, y compris celles destinées au logement des exploitants ruraux. Toutefois, ces logements ne sont autorisés que si les bâtiments à usage agricole sont préexistants.
2. Les aménagements et transformations de bâtiments à l'intérieur des volumes existants.
3. De part et d'autre de l'axe de l'autoroute A4, de la voie ferrée Strasbourg-Paris (type I, à 4 files de circulation), de la RN 63 et de la RD 300 (type II, à moins de 4 files de circulation) figure au plan de zonage un secteur grisé de 200 m de large exposé au bruit de la circulation. Dans les parties des zones NC1 à NC5 touchées par ce secteur, les constructions nouvelles à usage d'habitation définies au paragraphe 1 ci-dessus sont soumises aux normes d'isolement acoustique, conformément aux dispositions de la réglementation en vigueur relative à l'isolement acoustique des bâtiments d'habitation.
4. Les équipements sportifs et de loisirs, leurs annexes ainsi que le logement de service nécessaire à l'entretien et l'exploitation des installations.
5. Toute construction et installation nécessaires à l'entretien et à l'exploitation du canal dans les zones NC1, NC2 et NC5.
6. En zones NC4 et NC5, les aménagements susceptibles de ne pas porter atteinte directement ou indirectement à la qualité de l'eau souterraine, conformément aux prescriptions particulières définissant le périmètre de protection rapproché du captage d'eau potable de Lampertheim.
7. Les postes de transformation destinés aux exploitations agricoles existantes ou projetées. Ils devront être accolés aux bâtiments ou disposés le plus près possible de ceux-ci.

8. L'opération inscrite en emplacement réservé N° A1 ainsi que les constructions et installations qui leur sont liées.

ARTICLE 2 NC — Occupations et utilisations du sol interdites

1. Toutes constructions et installations à l'exception de celles visées à l'article 1 NC.
2. Les installations prévues à l'article R 442-2 du Code de l'Urbanisme, exception faite des aires de jeux et de sports ainsi que des aires permanentes de stationnement ouvertes au public.
3. L'ouverture ou l'extension de carrières, étangs ou gravières.
4. Les campings et terrains de caravanes.

I.5 Règlement –p. 68 (Article 3 Zone NC)

I.5.1 Règlement avant modification

5. Les dépôts de ferrailles, de matériaux, de déchets, ainsi que de vieux véhicules.

Section II - Conditions de l'occupation du sol

ARTICLE 3 NC - Accès et voirie

1. Accès

Le permis de construire ne peut être accordé sur des terrains qui ne seraient pas desservis, soit directement, soit par l'intermédiaire d'un passage aménagé sur fonds voisin d'au moins 4 mètres de large éventuellement obtenu par application de l'article 682 du Code Civil, par des voies publiques ou privées dans des conditions répondant à l'importance et à la destination de l'immeuble ou de l'ensemble d'immeubles qui y sont édifiés, notamment en ce qui concerne la commodité de la circulation, des accès et des moyens d'approche permettant une lutte efficace contre l'incendie.

L'accès direct des riverains aux voies pour lesquelles la marge de recul est égale ou supérieure à 17,50 mètres de l'axe devra se faire en des points spécialement aménagés.

Les accès aux constructions à partir de voies classées dans la voirie nationale ou départementale peuvent être interdits.

Le permis de construire peut être subordonné à la réalisation d'aménagements particuliers concernant les accès et tenant compte de l'intensité de la circulation.

Dans le cas où la propriété est clôturée, la porte d'accès des véhicules devant desservir la propriété doit être édifiée en retrait de l'alignement de la voie d'une distance au moins égale à la longueur de ces véhicules, plus 2 mètres ; cette distance est au minimum égale à 7 mètres.

2. Voirie

Aucune voie privée nouvelle ouverte à la circulation automobile ne peut avoir une largeur inférieure à 4 mètres.

I.5.2 Règlement après modification

5. Les dépôts de ferrailles, de matériaux, de déchets, ainsi que de vieux véhicules.

Section II - Conditions de l'occupation du sol

ARTICLE 3 NC- Accès et voirie

1. Accès

Le permis de construire ne peut être accordé sur des terrains qui ne seraient pas desservis, soit directement, soit par l'intermédiaire d'un passage aménagé sur fonds voisin d'au moins 4 mètres de large éventuellement obtenu par application de l'article 682 du Code Civil, par des voies publiques ou privées dans des conditions répondant à l'importance et à la destination de l'immeuble ou de l'ensemble d'immeubles qui y sont édifiés, notamment en ce qui concerne la commodité de la circulation, des accès et des moyens d'approche permettant une lutte efficace contre l'incendie.

L'accès direct des riverains aux voies pour lesquelles la marge de recul est égale ou supérieure à 17,50 mètres de l'axe devra se faire en des points spécialement aménagés.

Les accès aux constructions à partir de voies classées dans la voirie nationale ou départementale peuvent être interdits.

Le permis de construire peut être subordonné à la réalisation d'aménagements particuliers concernant les accès et tenant compte de l'intensité de la circulation.

Dans le cas où la propriété est clôturée, la porte d'accès des véhicules devant desservir la propriété doit être édifiée en retrait de l'alignement de la voie d'une distance au moins égale à la longueur de ces véhicules, plus 2 mètres ; cette distance est au minimum égale à 7 mètres.

.....
Tout accès direct à l'opération inscrite en emplacement réservé A1 est interdit.
.....

2. Voirie

Aucune voie privée nouvelle ouverte à la circulation automobile ne peut avoir une largeur inférieure à 4 mètres.

I.6 Règlement – p. 70 (Article 6 Zone NC)

I.6.1 Règlement avant modification

[ARTICLE 6NC – 1 Voirie]

- 1.2. Si le terrain devant recevoir la construction se situe à proximité d'un grand itinéraire~ une route assimilée ou une voie classée "grande circulation", les constructions destinées à l'habitation doivent être éloignées d'au moins 35 mètres de l'axe de ces voies et les constructions destinées à un autre usage que l'habitation, d'au moins 25 mètres de l'axe de ces voies.
- 1.3. Si le terrain devant recevoir la construction se situe à proximité d'une autoroute, les constructions destinées à l'habitation doivent respecter une distance d'au moins 50 mètres et les constructions destinées à un autre usage que l'habitation, une distance d'au moins 40 mètres de l'axe de cette autoroute.
2. Lignes électriques
Avant d'entreprendre des travaux à proximité d'une ligne électrique, en raison du danger que cela représente, déclaration doit en être faite, en application de la réglementation en vigueur et de l'arrêté préfectoral du 22 octobre 1971, auprès du représentant local de la distribution.
3. Canal de la Marne au Rhin
Les constructions devront respecter une marge de recul de 40 mètres à compter de l'axe du canal à l'exception des installations et constructions nécessaires à son entretien ou à son exploitation.
4. Voie ferrée
Tout local destiné à recevoir de l'habitat doit respecter un recul d'au moins 25 mètres à compter de l'emprise légale du domaine SNCF.
5. Cours d'eau
Les constructions devront respecter une marge de recul de 6 mètres à compter des berges ou des limites d'emprise des cours d'eau.

ARTICLE 7 NC – Implantation des constructions par rapport aux limites séparatives

La distance comptée horizontalement des points les plus hauts ou les plus défavorables du bâtiment au point de la limite parcellaire qui en est le plus rapproché doit être au moins égale à la moitié de la différence d'altitude entre ces points ($L = h/2$) sans pouvoir être inférieure à 5 mètres.

I.6.2 Règlement après modification

[ARTICLE 6NC – 1 Voirie]

- 1.2. Si le terrain devant recevoir la construction se situe à proximité d'un grand itinéraire~ une route assimilée ou une voie classée "grande circulation", les constructions destinées à l'habitation doivent être éloignées d'au moins 35 mètres de l'axe de ces voies et les constructions destinées à un autre usage que l'habitation, d'au moins 25 mètres de l'axe de ces voies.
- 1.3. Si le terrain devant recevoir la construction se situe à proximité d'une autoroute, les constructions destinées à l'habitation doivent respecter une distance d'au moins 50 mètres et les constructions destinées à un autre usage que l'habitation, une distance d'au moins 40 mètres de l'axe de cette autoroute.
- 1.4. Toute construction et installation autre que celle liée à l'opération concernée par l'emplacement réservé N°A1 est interdite à l'intérieur des reculs de construction inscrits sur les plans de zonage.
2. Lignes électriques
Avant d'entreprendre des travaux à proximité d'une ligne électrique, en raison du danger que cela représente, déclaration doit en être faite, en application de la réglementation en vigueur et de l'arrêté préfectoral du 22 octobre 1971, auprès du représentant local de la distribution.
3. Canal de la Marne au Rhin
Les constructions devront respecter une marge de recul de 40 mètres à compter de l'axe du canal à l'exception des installations et constructions nécessaires à son entretien ou à son exploitation.
4. Voie ferrée
Tout local destiné à recevoir de l'habitat doit respecter un recul d'au moins 25 mètres à compter de l'emprise légale du domaine SNCF.
5. Cours d'eau
Les constructions devront respecter une marge de recul de 6 mètres à compter des berges ou des limites d'emprise des cours d'eau.

ARTICLE 7 NC – Implantation des constructions par rapport aux limites séparatives

La distance comptée horizontalement des points les plus hauts ou les plus défavorables du bâtiment au point de la limite parcellaire qui en est le plus rapproché doit être au moins égale à la moitié de la différence d'altitude entre ces points ($L = h/2$) sans pouvoir être inférieure à 5 mètres.

I.7 Règlement – p. 73 (Article 1 Zone ND)

I.7.1 Règlement avant modification

CHAPITRE VI - REGLEMENT APPLICABLE AUX ZONES ND

Section I - Nature de l'occupation et de l'utilisation du sol

ARTICLE 1 ND - Occupation et utilisation du sol admises

- 1.1. Les aménagements et transformations de bâtiments à l'intérieur des volumes existants.
- 1.2. Les constructions à usage agricole ou forestier destinées à satisfaire les besoins nés de l'économie rurale ou forestière et celles concernant la mise en valeur de la vocation du site. Dans le secteur ND1 les constructions nouvelles à usage d'habitation implantées à moins de 200 mètres de l'axe de l'autoroute A4 (Type 1, à 4 files de circulation) et situées de ce fait dans le secteur de nuisance acoustique délimité sur les documents graphiques (Plan de zonage) du présent plan à condition que les bâtiments soient insonorisés conformément aux dispositions de la réglementation en vigueur relative à l'isolement acoustique des bâtiments d'habitation contre les bruits de l'espace extérieur.

ARTICLE 2 ND - Occupation et utilisation du sol interdites

1. Toute construction et installation à l'exception de celles visées à l'article 1 ND.
2. Les installations prévues à l'article R 442-2 du Code de l'Urbanisme, exception faite des aires de jeux et de sports ainsi que des aires permanentes de stationnement ouvertes au public.
3. Les affouillements ou exhaussements du sol et les ouvertures et extensions de carrières, étangs ou gravières.
4. Les terrains de camping et de caravanes.
5. Les dépôts de ferrailles, de matériaux, de déchets, ainsi que de vieux véhicules.

I.7.2 Règlement après modification

CHAPITRE VI - REGLEMENT APPLICABLE AUX ZONES ND

Section I - Nature de l'occupation et de l'utilisation du sol

ARTICLE 1 ND - Occupation et utilisation du sol admises

- 1.1. Les aménagements et transformations de bâtiments à l'intérieur des volumes existants.
- 1.2. Les constructions à usage agricole ou forestier destinées à satisfaire les besoins nés de l'économie rurale ou forestière et celles concernant la mise en valeur de la vocation du site. Dans le secteur ND1 les constructions nouvelles à usage d'habitation implantées à moins de 200 mètres de l'axe de l'autoroute A4 (Type 1, à 4 files de circulation) et situées de ce fait dans le secteur de nuisance acoustique délimité sur les documents graphiques (Plan de zonage) du présent plan à condition que les bâtiments soient insonorisés conformément aux dispositions de la réglementation en vigueur relative à l'isolement acoustique des bâtiments d'habitation contre les bruits de l'espace extérieur.
- 1.3. L'opération inscrite en emplacement réservé N° A1 ainsi que les constructions et installations qui leur sont liées.

ARTICLE 2 ND - Occupation et utilisation du sol interdites

1. Toute construction et installation à l'exception de celles visées à l'article 1 ND.
2. Les installations prévues à l'article R 442-2 du Code de l'Urbanisme, exception faite des aires de jeux et de sports ainsi que des aires permanentes de stationnement ouvertes au public.
3. Les affouillements ou exhaussements du sol et les ouvertures et extensions de carrières, étangs ou gravières.
4. Les terrains de camping et de caravanes.
5. Les dépôts de ferrailles, de matériaux, de déchets, ainsi que de vieux véhicules.

I.8 Règlement – p. 74 (Article 3 Zone ND)

I.8.1 Règlement avant modification

Section II - Conditions de l'occupation du sol

ARTICLE 3 ND - Accès et voirie

1. Accès

Le permis de construire ne peut être accordé sur des terrains qui ne seraient pas desservis, soit directement, soit par l'intermédiaire d'un passage aménagé sur fonds voisin d'au moins 4 mètres de large éventuellement obtenu par application de l'article 682 du Code Civil, par des voies publiques ou privées dans des conditions répondant à l'importance et à la destination de l'immeuble ou de l'ensemble d'immeubles qui y sont édifiés, notamment en ce qui concerne la commodité de la circulation, des accès et des moyens d'approche permettant une lutte efficace contre l'incendie.

L'accès direct des riverains aux voies pour lesquelles la marge de recul est égale ou supérieure à 17,50 mètres de l'axe devra se faire en des points spécialement aménagés.

Les accès aux constructions à partir de voies classées dans la voirie nationale ou départementale peuvent être interdits.

Dans le cas où la propriété est clôturée, la porte d'accès des véhicules devant desservir la propriété doit être édifiée en retrait de l'alignement de la voie d'une distance au moins égale à la longueur de ces véhicules, plus 2 mètres ; cette distance est au minimum égale à 7 mètres.

2. Voirie

Aucune voie privée ouverte à la circulation automobile ne peut avoir une largeur inférieure à 4 mètres.

ARTICLE 4 ND - Desserte par les réseaux

1. Eau

a) Toute construction à usage d'habitation, tout établissement ou installation abritant des activités ou des loisirs, à l'exception des bâtiments agricoles servant aux récoltes et au matériel, doivent être alimentés en eau potable.

b) Lorsqu'elle ne peut s'effectuer par branchement sur une conduite de distribution d'eau potable, l'alimentation en eau de ces constructions peut être réalisée par des captages, forages ou puits particuliers dans les conditions fixées par le règlement sanitaire départemental.

I.8.2 Règlement après modification

Section II - Conditions de l'occupation du sol

ARTICLE 3 ND - Accès et voirie

1. Accès

Le permis de construire ne peut être accordé sur des terrains qui ne seraient pas desservis, soit directement, soit par l'intermédiaire d'un passage aménagé sur fonds voisin d'au moins 4 mètres de large éventuellement obtenu par application de l'article 682 du Code Civil, par des voies publiques ou privées dans des conditions répondant à l'importance et à la destination de l'immeuble ou de l'ensemble d'immeubles qui y sont édifiés, notamment en ce qui concerne la commodité de la circulation, des accès et des moyens d'approche permettant une lutte efficace contre l'incendie.

L'accès direct des riverains aux voies pour lesquelles la marge de recul est égale ou supérieure à 17,50 mètres de l'axe devra se faire en des points spécialement aménagés.

Les accès aux constructions à partir de voies classées dans la voirie nationale ou départementale peuvent être interdits.

Dans le cas où la propriété est clôturée, la porte d'accès des véhicules devant desservir la propriété doit être édifiée en retrait de l'alignement de la voie d'une distance au moins égale à la longueur de ces véhicules, plus 2 mètres ; cette distance est au minimum égale à 7 mètres.

Tout accès direct à l'opération inscrite en emplacement réservé A1 est interdit.

2. Voirie

Aucune voie privée ouverte à la circulation automobile ne peut avoir une largeur inférieure à 4 mètres.

ARTICLE 4 ND - Desserte par les réseaux

1. Eau

a) Toute construction à usage d'habitation, tout établissement ou installation abritant des activités ou des loisirs, à l'exception des bâtiments agricoles servant aux récoltes et au matériel, doivent être alimentés en eau potable.

b) Lorsqu'elle ne peut s'effectuer par branchement sur une conduite de distribution d'eau potable, l'alimentation en eau de ces constructions peut être réalisée par des captages, forages ou puits particuliers dans les conditions fixées par le règlement sanitaire départemental.

I.9 Règlement – p. 75 (Article 6 Zone ND)

I.9.1 Règlement avant modification

c) Lorsque la construction n'est pas raccordée au réseau public de distribution d'eau le permis de construire pourra être subordonné à la création d'une réserve d'eau de 120 m³. Si dans un rayon de 400 mètres il n'existe pas un point d'eau naturel ou artificiel pouvant servir aux besoins des services d'incendie.

2. Assainissement

a) Toutes les eaux et matières usées doivent être dirigées sur des dispositifs de traitement des eaux usées conformes aux prescriptions réglementaires en vigueur et notamment à celles du règlement sanitaire départemental.

b) L'évacuation des eaux ménagères dans les fossés ou les égouts pluviaux est interdite.

ARTICLE 5 ND - Caractéristiques des terrains

Non réglementé.

ARTICLE 6 ND - Implantation des constructions par rapport aux voies et emprises publiques

1. Voirie

1.1. Les constructions et les établissements doivent être édifiés à 5 mètres de la limite des chemins, sauf dispositions contraires figurant au plan.

Les reculs des constructions le long des voies figurant au plan sont à respecter.

1.2. Si le terrain devant recevoir la construction se situe à proximité d'une autoroute, les constructions destinées à l'habitation doivent respecter une distance d'au moins 50 mètres et les constructions destinées à un autre usage que l'habitation, une distance d'au moins 40 mètres de l'axe de cette autoroute.

1.3. Un recul de 30 m devra être respecté en bordure des forêts soumises au régime forestier -inscrites au plan des servitudes-. Ce recul ne doit s'appliquer qu'aux constructions nouvelles, à l'exclusion des travaux d'amélioration des bâtiments existants.

I.9.2 Règlement après modification

c) Lorsque la construction n'est pas raccordée au réseau public de distribution d'eau le permis de construire pourra être subordonné à la création d'une réserve d'eau de 120 m³. Si dans un rayon de 400 mètres il n'existe pas un point d'eau naturel ou artificiel pouvant servir aux besoins des services d'incendie.

2. Assainissement

a) Toutes les eaux et matières usées doivent être dirigées sur des dispositifs de traitement des eaux usées conformes aux prescriptions réglementaires en vigueur et notamment à celles du règlement sanitaire départemental.

b) L'évacuation des eaux ménagères dans les fossés ou les égouts pluviaux est interdite.

ARTICLE 5 ND - Caractéristiques des terrains

Non réglementé.

ARTICLE 6 ND - Implantation des constructions par rapport aux voies et emprises publiques

1. Voirie

1.1. Les constructions et les établissements doivent être édifiés à 5 mètres de la limite des chemins, sauf dispositions contraires figurant au plan.

Les reculs des constructions le long des voies figurant au plan sont à respecter.

1.2. Si le terrain devant recevoir la construction se situe à proximité d'une autoroute, les constructions destinées à l'habitation doivent respecter une distance d'au moins 50 mètres et les constructions destinées à un autre usage que l'habitation, une distance d'au moins 40 mètres de l'axe de cette autoroute.

1.3. Un recul de 30 m devra être respecté en bordure des forêts soumises au régime forestier -inscrites au plan des servitudes-. Ce recul ne doit s'appliquer qu'aux constructions nouvelles, à l'exclusion des travaux d'amélioration des bâtiments existants.

1.4. Toutes constructions et installations autres que celles liées à l'opération concernée par l'emplacement réservé N°A1 sont interdites à l'intérieur des reculs de construction inscrits sur les plans de zonage.

Pièce 4: Extraits du Rapport de présentation et propositions de modification

I Rapport avant modification – p. 20 (IV- Les viabilités)

- 20 -

IV.3 Voirie

a) Voirie primaire

La RN 63 passant dans le secteur Est de l'agglomération assure à la fois un trafic de transit et de desserte pour l'ensemble de la commune, avec raccordement par l'échangeur de Mundolsheim, à l'autoroute A 4.

Ce trafic de transit a d'ailleurs été notablement soulagé depuis la mise en service, en 1976, de l'autoroute A 4 Strasbourg-Paris. Il s'élève encore à plus de 6 000 véhicules par jour dans la traversée de l'agglomération.

Cette voie, qui était la plus fréquentée du Bas-Rhin avant la mise en service de l'autoroute, est restée dangereuse et bruyante pour l'ensemble des riverains de l'agglomération. Pour les piétons elle est difficilement franchissable.

De part et d'autre de ces deux voies (RN 63 et A 4) figure au plan d'occupation des sols un secteur de nuisance acoustique de 200 m de large. Les constructions à usage d'habitation y sont soumises à des normes d'isolement acoustique conformément à la réglementation en vigueur.

b) voirie secondaire

Les CD 61 et 226, voies transversales par rapport à la RN 63 constituent les artères principales et commerciales de l'agglomération. Le trafic de ces deux voies s'élève à un peu plus de 2000 véhicules par jour dans la traversée de l'agglomération.

A l'échéance lointaine s'inscrit, en limite Nord du territoire communal, le tracé du grand contournement Ouest de l'agglomération strasbourgeoise.

II Rapport après modification – p. 20 (IV- Les viabilités)

- 20 -

IV.3 Voirie

a) Voirie primaire

La RN 63 passant dans le secteur Est de l'agglomération assure à la fois un trafic de transit et de desserte pour l'ensemble de la commune, avec raccordement par l'échangeur de Mundolsheim, à l'autoroute A 4.

Ce trafic de transit a d'ailleurs été notablement soulagé depuis la mise en service, en 1976, de l'autoroute A 4 Strasbourg-Paris. Il s'élève encore à plus de 6 000 véhicules par jour dans la traversée de l'agglomération.

Cette voie, qui était la plus fréquentée du Bas-Rhin avant la mise en service de l'autoroute, est restée dangereuse et bruyante pour l'ensemble des riverains de l'agglomération. Pour les piétons elle est difficilement franchissable.

De part et d'autre de ces deux voies (RN 63 et A 4) figure au plan d'occupation des sols un secteur de nuisance acoustique de 200 m de large. Les constructions à usage d'habitation y sont soumises à des normes d'isolement acoustique conformément à la réglementation en vigueur.

Le projet de Grand Contournement Ouest de Strasbourg est également inscrit sur le plan de zonage de Vendenheim. Le projet et son impact sont décrits dans la Pièce 1 du dossier de mise en compatibilité du POS de la commune, établi dans le cadre de l'enquête sur l'utilité publique du projet.

b) voirie secondaire

Les CD 61 et 226, voies transversales par rapport à la RN 63 constituent les artères principales et commerciales de l'agglomération. Le trafic de ces deux voies s'élève à un peu plus de 2000 véhicules par jour dans la traversée de l'agglomération.

Pièce 5 : : Liste des emplacements réservés du P.O.S. en vigueur et propositions de modification de ladite liste

I Liste des emplacements réservés avant modification – p. 2

- 2 -

N°	DESTINATION	BENEFICIAIRE	SUPERFICIE APPROXIMATIVE EN ARES
A. LES VOIES PUBLIQUES			
1) Les voies nouvelles			
A 1	Création d'une grande voie de contournement Ouest dans sa traversée du territoire de Vendenheim - Emprise 50 m	Etat	1.781,00
A 2	Aménagement du contournement Sud-Ouest de Vendenheim par la création d'une liaison entre la RD 61 et la RD 64 - Emprise 20 m	CUS	417,00
A 3	Prolongement de la rue Jean Holweg jusqu'à son intersection avec la RD 64 - Emprise 20 m	CUS	41,00
A 4	Création d'une voie de desserte de la zone IINA1 reliant la rue du Château d'Eau au Nord, à la rue Lignée au Sud - Emprise 12 m	CUS	26,00
A 5	Elargissement à 6 m du chemin (rue des Serins) reliant la rue du Cottage à la rue des Jardins avec place de retournement à son extrémité Sud - Emprise 6 m	CUS	12,00
A 6	Aménagement d'une amorce de desserte de la zone IINA1 dans le prolongement de la rue des Jardins - Emprise 8 m	CUS	2,50
A 7	Création d'une amorce en vue de desservir la zone IINA1 à partir de la rue Matter - Emprise 8 m	CUS	2,70
A 8	Prolongement de la rue Matter avec création à son extrémité Est d'une placette de retournement - Emprise 8 m	CUS	10,00
A 9	Création d'une amorce à partir de la RD 226 empruntant l'assiette du chemin rural pour la desserte de la zone IINA1 au Nord de la rue Lignée - Emprise 10 m	CUS	7,00

II Liste des emplacements réservés modifiée – p. 2

- 2 -

N°	DESTINATION	BENEFICIAIRE	SUPERFICIE APPROXIMATIVE EN ARES
A. LES VOIES PUBLIQUES			
1) Les voies nouvelles			
A 1	Création d'une grande voie de contournement Ouest dans sa traversée du territoire de Vendenheim Emprise 100m	Etat	9177,00
A 2	Aménagement du contournement Sud-Ouest de Vendenheim par la création d'une liaison entre la RD 61 et la RD 64 - Emprise 20 m	CUS	417,00
A 3	Prolongement de la rue Jean Holweg jusqu'à son intersection avec la RD 64 - Emprise 20 m	CUS	41,00
A 4	Création d'une voie de desserte de la zone IINA1 reliant la rue du Château d'Eau au Nord, à la rue Lignée au Sud - Emprise 12 m	CUS	26,00
A 5	Elargissement à 6 m du chemin (rue des Serins) reliant la rue du Cottage à la rue des Jardins avec place de retournement à son extrémité Sud - Emprise 6 m	CUS	12,00
A 6	Aménagement d'une amorce de desserte de la zone IINA1 dans le prolongement de la rue des Jardins - Emprise 8 m	CUS	2,50
A 7	Création d'une amorce en vue de desservir la zone IINA1 à partir de la rue Matter - Emprise 8 m	CUS	2,70
A 8	Prolongement de la rue Matter avec création à son extrémité Est d'une placette de retournement - Emprise 8 m	CUS	10,00
A 9	Création d'une amorce à partir de la RD 226 empruntant l'assiette du chemin rural pour la desserte de la zone IINA1 au Nord de la rue Lignée - Emprise 10 m	CUS	7,00

Surface d'espaces boisés classés dans l'emprise de l'emplacement réservé A1: 762 ares.

Evolution de la surface d'Espaces boisés classés pour la commune de Vendenheim: -762 ares.