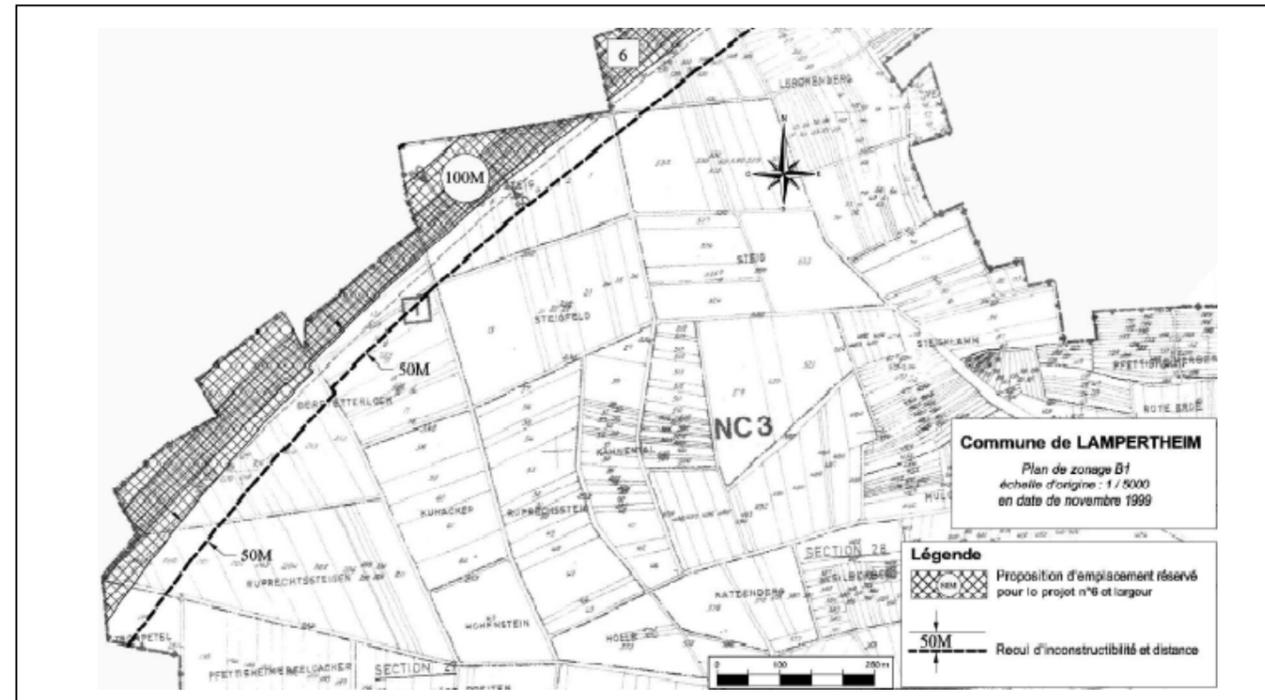


## Autoroute A355 Grand Contournement Ouest de Strasbourg



**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 G2  
Mise en compatibilité du Plan d'Occupation  
des Sols de la commune d'Eckwersheim

# SOMMAIRE DU VOLET G2

**PIECE 1 : NOTE DESTINEE A ETRE ANNEXEE AU RAPPORT DE PRESENTATION DU P.O.S.. 3**

<b>I. LA PROCEDURE ENGAGEE</b>	<b>3</b>
I.1. L'objet de la procédure.....	3
I.2. Les incidences du projet sur les pièces du dossier de P.O.S.....	3
I.2.1. <i>Situation actuelle</i> .....	3
I.2.2. <i>Incidences du projet sur les dossiers du P.O.S.</i> .....	3
<b>II. LE PROJET</b>	<b>3</b>
II.1. Rappel des objectifs et des raisons du choix du tracé retenu .....	3
II.2. Tracé et caractéristiques de l'infrastructure.....	3
II.2.1. <i>Description du tracé</i> .....	3
II.2.2. <i>Caractéristiques de l'ouvrage</i> .....	4
II.2.3. <i>Sur le territoire d'Eckwersheim</i> .....	4
<b>III. L'ENVIRONNEMENT</b>	<b>5</b>
III.1 Etat initial de l'environnement sur la commune d'Eckwersheim .....	5
III.1.1 <i>Carte de synthèse des données environnementales</i> .....	5
III.1.2 <i>Rappel synthétique de l'existant</i> .....	5
III.2 Impacts du projet et mesures prises en faveur de l'environnement.....	6
III.2.1 <i>Carte de synthèse des impacts et mesures environnementales</i> .....	6
III.2.2 <i>Tableau de synthèse</i> .....	7

**PIECE 2 : EXTRAITS DU PLAN DE ZONAGE CONCERNE PAR LE PROJET AVANT ET APRES MODIFICATION ..... 9**

<b>I. LEGENDE DU PLAN DE ZONAGE ORIGINAL</b>	<b>9</b>
<b>II. EXTRAIT N°1 DU PLAN DE ZONAGE AVANT ET APRES MODIFICATION</b>	<b>10</b>
II.1. Extrait N°1 du plan de zonage avant modification .....	10
II.2. Extrait N°1 du plan de zonage modifié .....	11
<b>III. EXTRAIT N°2 DU PLAN DE ZONAGE AVANT ET APRES MODIFICATION</b>	<b>12</b>
III.1. Extrait N°2 du plan de zonage avant modification.....	12
III.2. Extrait N°2 du plan de zonage modifié .....	13

**PIECE 3 : EXTRAITS DU REGLEMENT EN VIGUEUR DES ZONES DU P.O.S. CONCERNEES ET PROPOSITIONS DE MODIFICATION DUDIT REGLEMENT.....14**

<b>I. REGLEMENT –P. 57 (ARTICLE 1 ZONE NC)</b>	<b>14</b>
I.1. Règlement avant modification .....	14

I.2. Règlement modifié .....	14
------------------------------	----

**II. REGLEMENT –P. 58 (ARTICLE 3 ZONE NC) 15**

II.1. Règlement avant modification.....	15
II.2. Règlement modifié .....	15

**III. REGLEMENT - P. 59 (ARTICLE 6 ZONE NC) 16**

III.1. Règlement avant modification.....	16
III.2. Règlement modifié .....	16

**IV. REGLEMENT – P. 48 (ARTICLE 1 ZONE INAX) 17**

IV.1. Règlement avant modification .....	17
IV.2. Règlement modifié.....	17

**IV. REGLEMENT –P. 49 (ARTICLE 3 ZONE INAX) 18**

IV.3. Règlement avant modification .....	18
IV.4. Règlement modifié.....	18

**IV. REGLEMENT –P. 51 (ARTICLE 6 ZONE INAX) 19**

IV.5. Règlement avant modification .....	19
IV.6. Règlement modifié.....	19

**V. REGLEMENT – P.56 (CHAPITRE IV, SECTION I, ARTICLE 1, ZONE IINAX) 20**

V.1. Règlement avant modification .....	20
V.2. Règlement modifié.....	20

**PIECE 4 : LISTE DES EMPLACEMENTS RESERVES DU P.O.S. EN VIGUEUR ET PROPOSITIONS DE MODIFICATION DE LADITE LISTE .....21**

<b>I. LISTE DES EMPLACEMENTS RESERVES AVANT MODIFICATION</b>	<b>21</b>
<b>II. LISTE DES EMPLACEMENTS RESERVES MODIFIEE</b>	<b>21</b>

**PIECE 5 : PAGE DU RAPPORT DE PRESENTATION A MODIFIER .....22**

<b>I. PAGE 16 DU RAPPORT DE PRESENTATION AVANT MODIFICATION</b>	<b>22</b>
<b>II. PAGE 16 DU RAPPORT DE PRESENTATION MODIFIEE</b>	<b>22</b>

**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 d'Eckwersheim, approuvé le 24 avril 1987 et dont la 4ème modification date de Septembre 2005, 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 du Grand Contournement Ouest de Strasbourg. Toutefois, l'emprise de l'emplacement réservé doit être élargie de façon conséquente.

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

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

- le rapport de présentation qui sera complété par la présente notice ,
- les plans de zonage au 1/2000è et au 1/5000è sur lesquels l'emplacement réservé a été modifié avec indications d'un recul de construction ;
- le règlement de la zone NC ;
- le règlement de la zone INAX et de la zone IINAX
- la liste des emplacements réservés qui est complétée par l'inscription de la nouvelle opération.
- La page 16 du rapport de présentation est modifiée

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

#### II.2.2. Caractéristiques de l'ouvrage

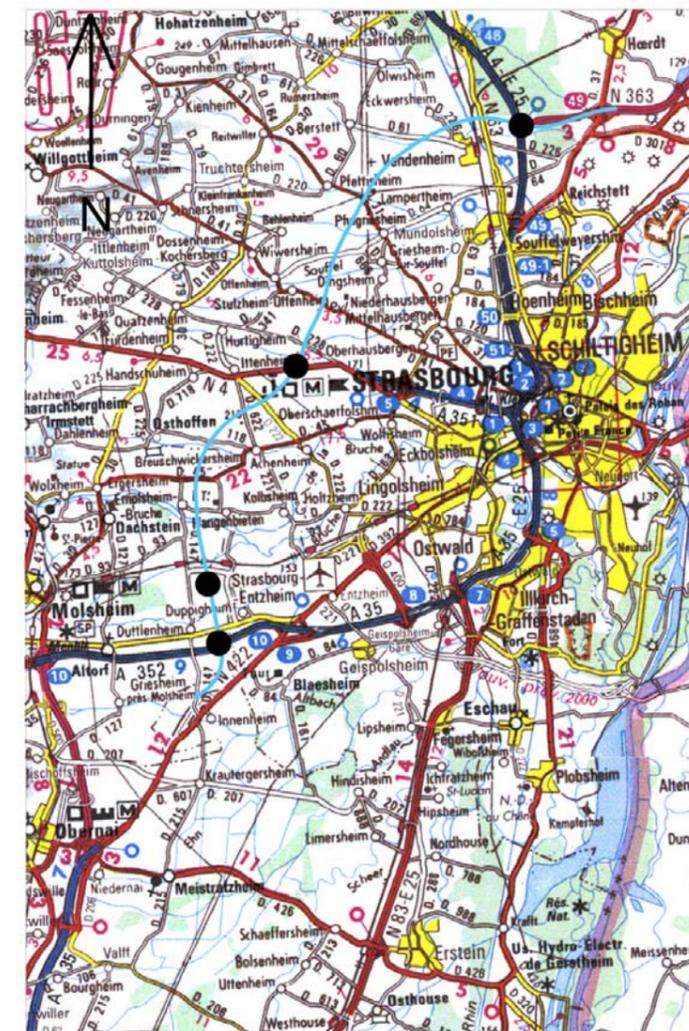
Le tracé du Grand Contournement Ouest de Strasbourg présente un linéaire global de 24 km. Conformément aux prescriptions de l'Instruction sur les Conditions Techniques d'Aménagement des Autoroutes de Liaison de 2000 (ICTAAL 2000), le GCO sera dimensionné de façon à répondre aux caractéristiques de la 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	10 m
Largeur de chaussée	7 m
Largeur de voie	3,5 m
Bande d'arrêt d'urgence	3 m
Berme en remblai	1,25 m
Berme en déblai	1 m

#### II.2.3. Sur le territoire d'Eckwersheim

Le projet s'inscrit en partie Sud du territoire communal en bordure de la limite communale avec Vendenheim. Sur le territoire de Eckwersheim, le profil consiste en une alternance de remblais et déblais ; l'ouvrage dominant étant la tranchée couverte entre les agglomérations. Les ouvrages, outre la tranchée couverte (mixte routier/ agricole), comprennent des franchissements routiers, ferroviaire, agricole et hydrauliques (Cf carte III.2.1).



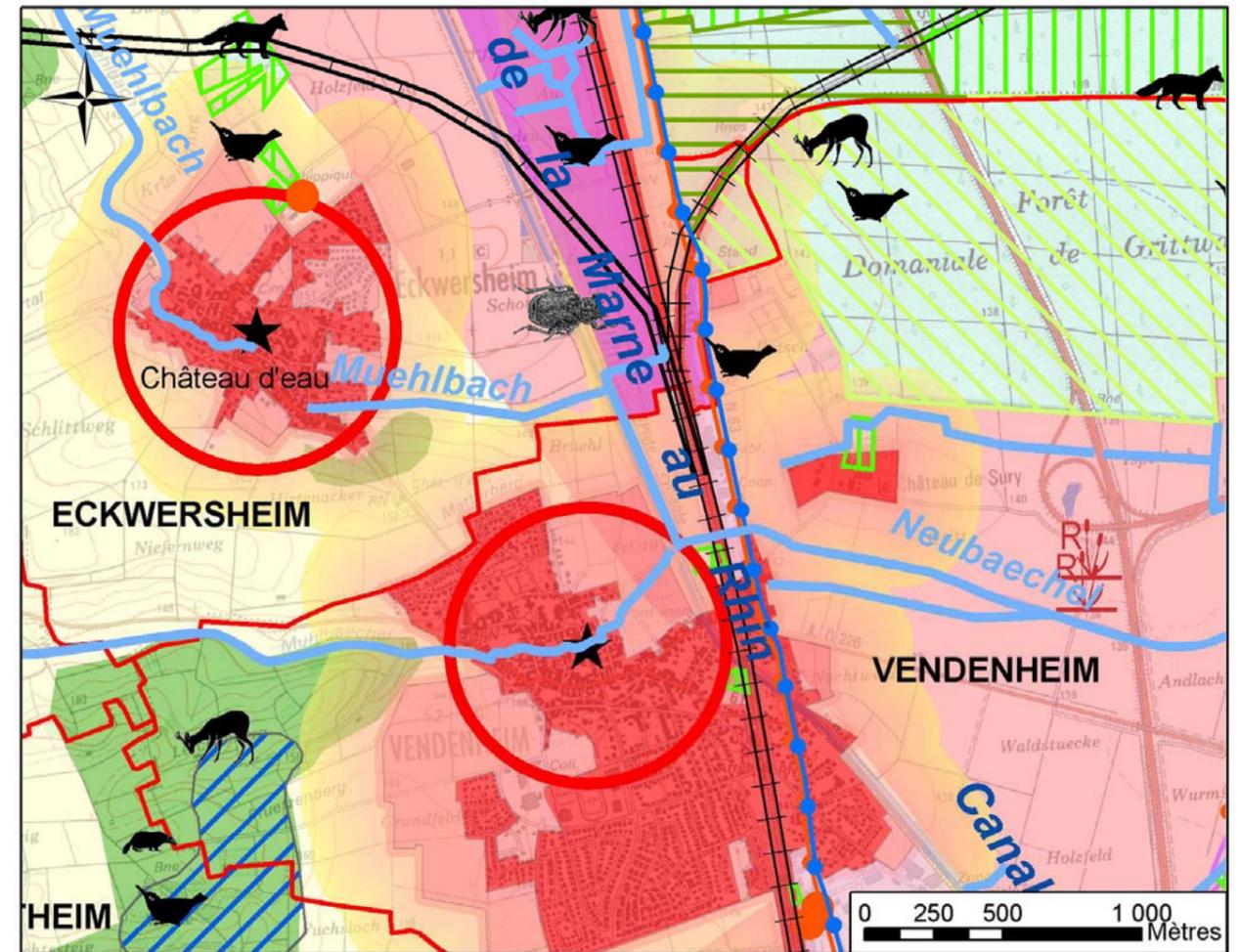
#### LEGENDE

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

### III. L'environnement

#### III.1 Etat initial de l'environnement sur la commune d'Eckwersheim

##### III.1.1 Carte de synthèse des données environnementales



##### III.1.2 Rappel synthétique de l'existant

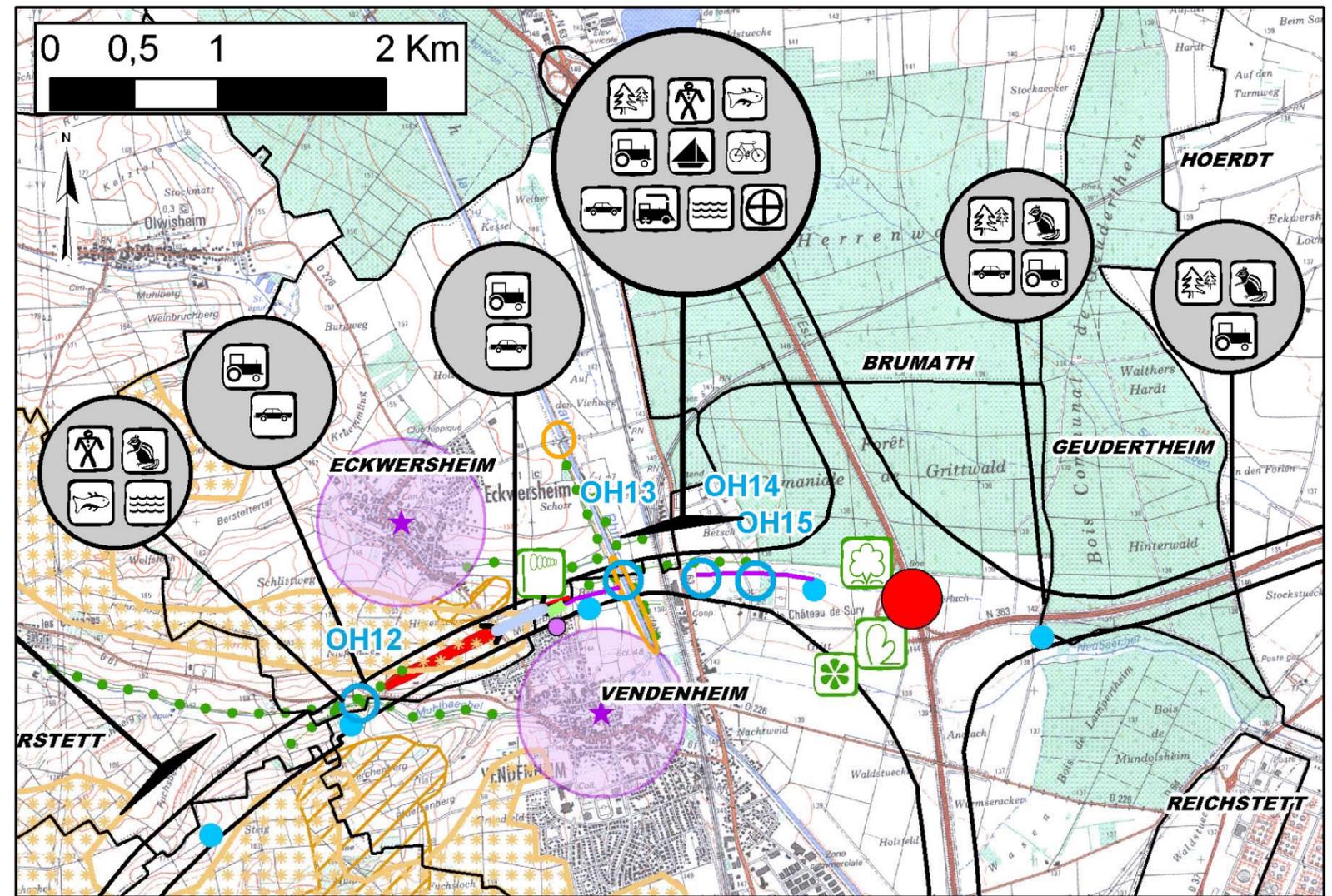
Thèmes	Synthèse de l'existant (cf carte)
Géomorphologie, Géologie, Pédologie	Formations sableuses des alluvions de la Zorn sous une couverture de limons. Zone potentiellement compressible à la confluence des ruisseaux du Mulhbaechel et du Mulbach.
Eaux souterraines et superficielles	Nappe alluviale protégée par une épaisse couche de loess.
Agriculture et sylviculture	Zones cultivées, parcellaire organisé, itinéraires agricoles.
Activités industrielles et commerciales	Pas de contrainte majeure.
Acoustique	Les bâtiments au Sud d'Eckwersheim sont les plus sensibles.
Qualité de l'air	Pas de contrainte majeure à proximité immédiate.
Patrimoine culturel et historique	Pas de contrainte majeure.
Tourisme et loisirs	Pas de contrainte majeure.
Contraintes techniques et servitudes d'utilité publique	Nombreuses infrastructures : Canal de la Marne au Rhin et canal de la Bruche, Voie ferrée Paris-Strasbourg et LGV Est européenne (en construction).
Urbanisme et paysage	Vallée de la Bruche et plaines cloisonnées par des haies.
Milieus naturels	Sites favorables à l'Osmoderne.

III.2 Impacts du projet et mesures prises en faveur de l'environnement

III.2.1 Carte de synthèse des impacts et mesures environnementales

**LEGENDE :**

<p>Usage principal et secondaire</p> <p>Zone d'implantation à préciser</p> <p>Routier</p> <p>Agricole</p> <p>Ferroviaire</p> <p>Forestier</p> <p>Hydraulique</p> <p>Fluvial</p> <p>Petite faune</p>	<p>Rétablissement :</p> <p>Sentier pédestre</p> <p>Piste cyclable</p> <p>Equitation</p> <p>Ouvrage de décharge</p> <p>Grande faune</p> <p>Faune piscicole</p>	<p>Zone de protection phonique :</p> <p>Ecran</p> <p>Casquette ou merlon</p> <p>Tranchée Couverte</p> <p>Protection de façade</p> <p>Profil en long :</p> <p>Déblai imposé</p> <p>Pylône à déplacer</p> <p>Osmoderme :</p> <p>Corridor à conforter</p> <p>Habitat à préserver</p> <p>Grand Hamster :</p> <p>Conventionnement potentiel</p> <p>Assainissement :</p> <p>Zone d'implantation des bassins d'assainissement</p> <p>Réhaussement RD</p> <p>Renforcement digue</p> <p>Zone d'implantation d'OH</p> <p>OH01</p> <p>Monuments Historiques :</p> <p>Monument historique</p> <p>Monument historique Périumètre de protection</p>
<p>trace VRPV</p> <p>Echangeur</p>	<p>Autres mesures environnementales :</p> <p>Convention gestion prairie humide</p> <p>Liens d'aménité</p> <p>Vergers à exclure du remembrement</p> <p>Gestion par organisme (CSA...)</p> <p>Boisement compensateur</p>	



### III.2.2 Tableau de synthèse

Le tableau suivant présente les contraintes et impacts du projet à Eckwersheim et les mesures envisagées afin de réduire ces impacts :

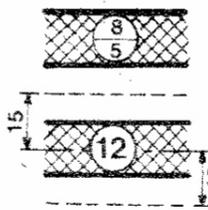
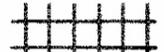
Thèmes	Contraintes/Impacts	Mesures
Géomorphologie, Géologie, Pédologie	Sols d'assise constitués des formations sableuses des alluvions de la Zorn sous une couverture de limons : pas de difficultés particulières vis à vis du tracé. Seule la jonction des ruisseaux du Muhlbaechel et du Muhlbach, qui correspond à une zone de dépôts alluviaux récents, potentiellement compressibles, pourra poser des problèmes de tassements vis à vis des remblais.	Délimitation du chantier lors de la phase travaux. Remise en état des aires techniques à la fin de la phase travaux. Détermination des conditions de stabilité du site au regard des caractéristiques du projet.
Eaux souterraines et superficielles	Secteur de la nappe alluviale rhénane mais dont les alluvions sont protégées par une couche de loess de plus de 20 m d'épaisseur : → impact moyen à faible sur les eaux souterraines. Passage à proximité du Muhlbach.	Epuration simplifiée des eaux de ruissellement de la plate-forme routière : - fossés de rétention enherbés, - dégrillage, déshuilage et piégeage passif par des bassins comportant une fosse à décantat, une cloison de tranquillisation, une lame de déshuilage et un système de dérivation avec vannes amont et aval.
Agriculture	Passage en zone de cultivée : → risque de dépôt de poussières sur les cultures pendant la phase de travaux. Coupure d'itinéraires agricoles induisant des allongements de parcours pour les agriculteurs. Consommation de SAU. Effet déstructurant pour le parcellaire.	Ouvrages de rétablissement  Remembrement.
Sylviculture	Pas de boisements.	-

Thèmes	Contraintes/Impacts	Mesures
Activités industrielles et commerciales	Élargissement de l'offre de biens de services et de clients potentiels. Élargissement des aires de marché et accroissement du marché. Élargissement des aires de chalandise grâce à l'amélioration des conditions de circulation entraînant une augmentation du nombre de certains commerces et services. Risque de perte de clientèle pour certains commerces situés le long de l'ancien itinéraire. Risque de développement des zones d'activité à proximité des échangeurs.	-
Acoustique	Pendant les travaux : bruit lié à l'utilisation d'engins de chantier motorisés. Pendant l'exploitation : Quelques bâtiments au Sud d'Eckwersheim dans la zone des isophones compris entre 55 et 60 dB(A) : les riverains percevront certainement la voie en bruit de fond, mais le projet respectera globalement les seuils les plus restrictifs imposés par la réglementation, soit 60dB(A) en période diurne. Autres bâtiments : zone de niveau sonore inférieur.	Pendant les travaux : choix du site d'implantation des installations de chantier.  La configuration en déblais atténue les effets du projet.
Qualité de l'air	Pollution de proximité limitée. A l'échelle de la Région, réduction des rejet de gaz à effet de serre.	-
Patrimoine culturel et historique	Pas d'impact particulier sur le patrimoine.	-
Tourisme et loisirs	Pas d'infrastructure de tourisme et de loisirs particulière.	-
Contraintes techniques et servitudes d'utilité publique	Franchissement du canal de la Marne au Rhin et du canal de la Bruche. Franchissement de la voie ferrée Paris-Strasbourg et la future LGV Est-européenne.	Pendant la phase travaux : mesures particulières afin de limiter les interruptions de trafic ferroviaire. Pendant l'exploitation : Franchissement des voies navigables par des viaducs dégageant un gabarit suffisant pour les bateaux. Franchissement des voies ferrées par des ouvrages dimensionnés à cet effet.

Thèmes	Contraintes/Impacts	Mesures
Urbanisme et paysage	<p>Impact sur l'inscription visuelle :</p> <p>Passage en fort remblai : très contraignant visuellement pour les riverains mais belle découverte des villages et du canal.</p> <p>Impact sur les solidarités naturelles :</p> <p>Passage dans une bande de plaine cloisonnée par des haies-rideaux : risque de rupture de ces lignes-force naturelles.</p> <p>Contraintes urbaines :</p> <p>De part et d'autre du franchissement de la voie SNCF : entrave au développement d'un petit quartier résidentiel d'Eckwersheim.</p>	<p>Réduction de l'impact visuel des talus de remblai et des glissières en gardant des ouvertures latérales pour l'usager : par des plantations en pied de talus pour favoriser des visions plus ouvertes vers le Nord, par des transparences au sein des dispositifs de protection pour favoriser des visions plus fugaces vers le Sud plus urbanisé.</p> <p>Maintien des lignes-forces naturelles lors du passage dans la bande de plaine cloisonnée par des haies-rideaux.</p>
Milieux naturels	<p>Le tracé touchera un site favorable à l'Osmoderme.</p> <p>Gène de certaines autres espèces trouvant refuge dans les plaines cultivées et risque de mortalité par collision.</p>	<p>Préservation de saules têtards accueillant l'Osmoderme et renforcement des haies et alignements le long des routes, canaux et fossés.</p> <p>Mise en place de clôture afin d'interdire l'accès de l'autoroute à la faune.</p>

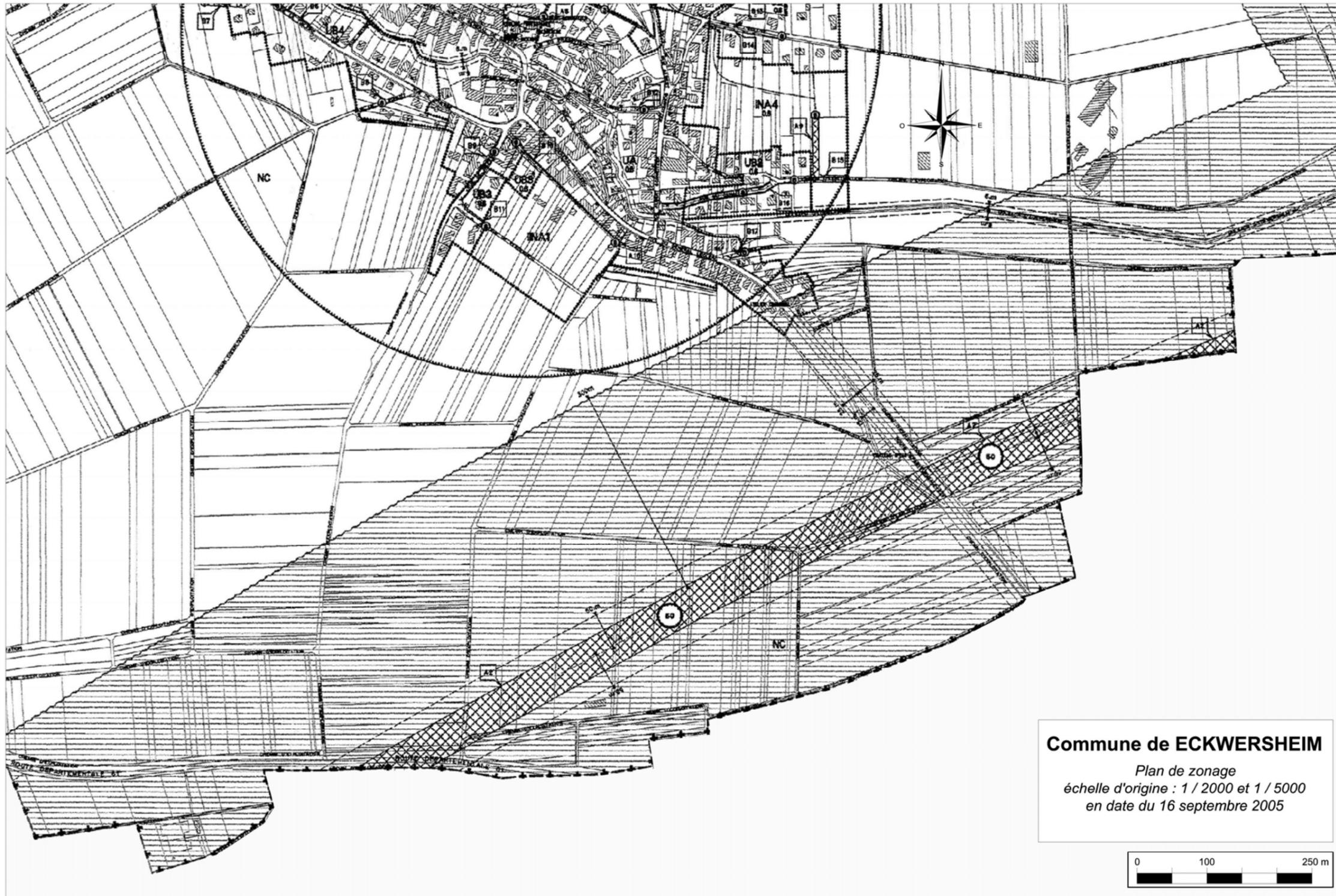
Pièce 2 : Extraits du plan de zonage concerné par le projet avant et après modification

I. Légende du plan de zonage original

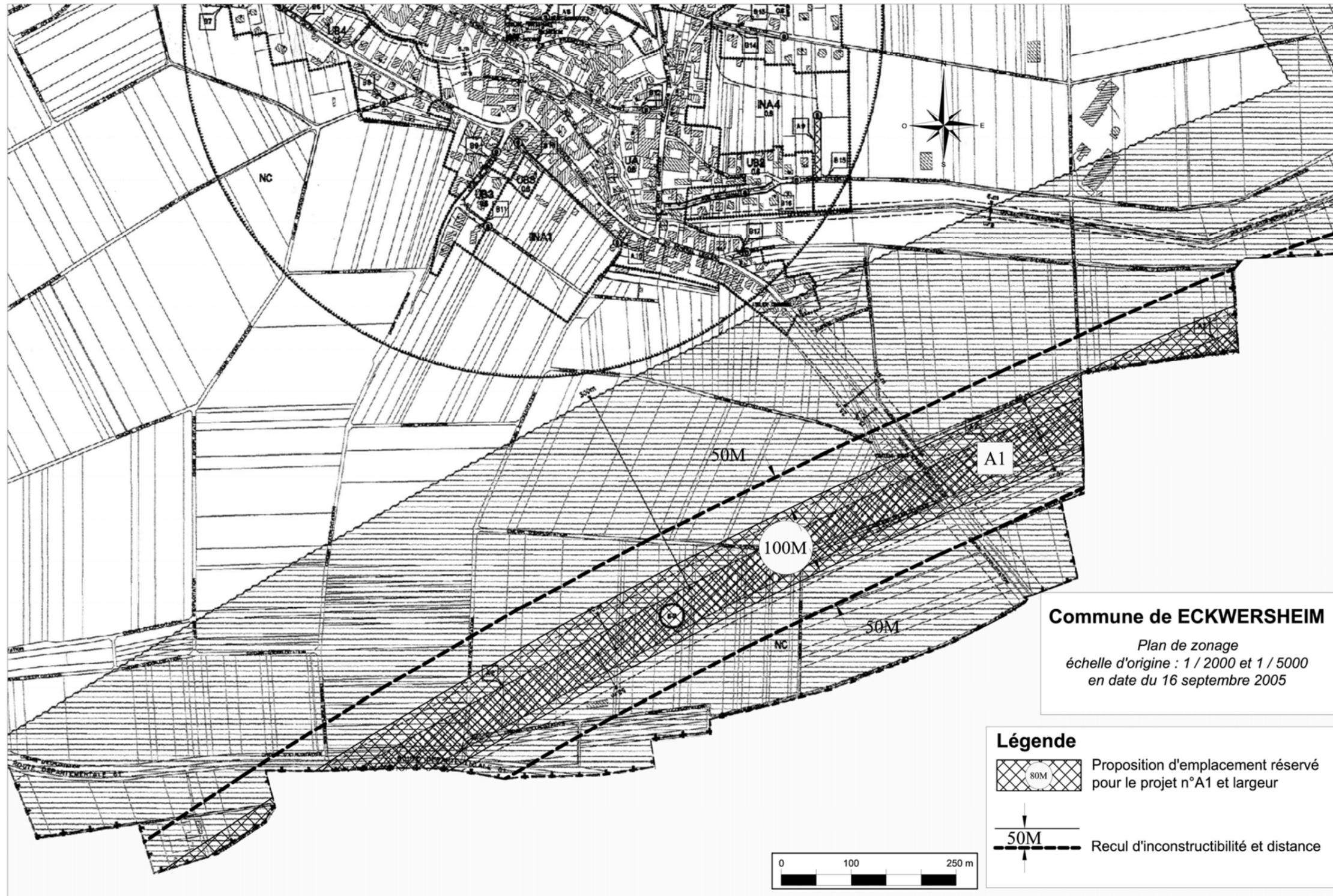
<b>LEGENDE</b>		<b>C. LES AUTRES INDICATIONS</b>	
<b>1. PRESCRIPTIONS EDICTEES PAR LE P.O.S</b>		<b>2. RENSEIGNEMENTS AJOUTES AU FOND DE PLAN</b>	
<b>A. LE ZONAGE: ZONES ET SECTEURS</b>			Emprises(8)et marges de reculement(5)par rapport à l'alignement des voies publiques(en agglomération)
● ● ● ●	Limite de zone		Emprises(12)et reculs(15)par rapport à l'axe des voies publiques(hors agglomération)
<b>UA</b>	Désignation de zone		Périmètre du champ de visibilité d'un monument historique inscrit
<b>NA1</b>	Désignation de secteur de zone		Servitude de recul
	Espace boisé classé		Secteur de nuisance acoustique
<b>B. LES EMPLACEMENTS RESERVES</b>			Cheminement piétons
<b>A3</b>	Numéro de repérage des emplacements réservés		
<b>Voies publiques:</b>			
	A créer		Limite de commune
	A élargir		Limite de section
	A élargir (cas d'un faible élargissement)		Principe de voirie
	Ouvrages publics installations d'intérêt général ou espaces verts		

## II. Extrait N°1 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

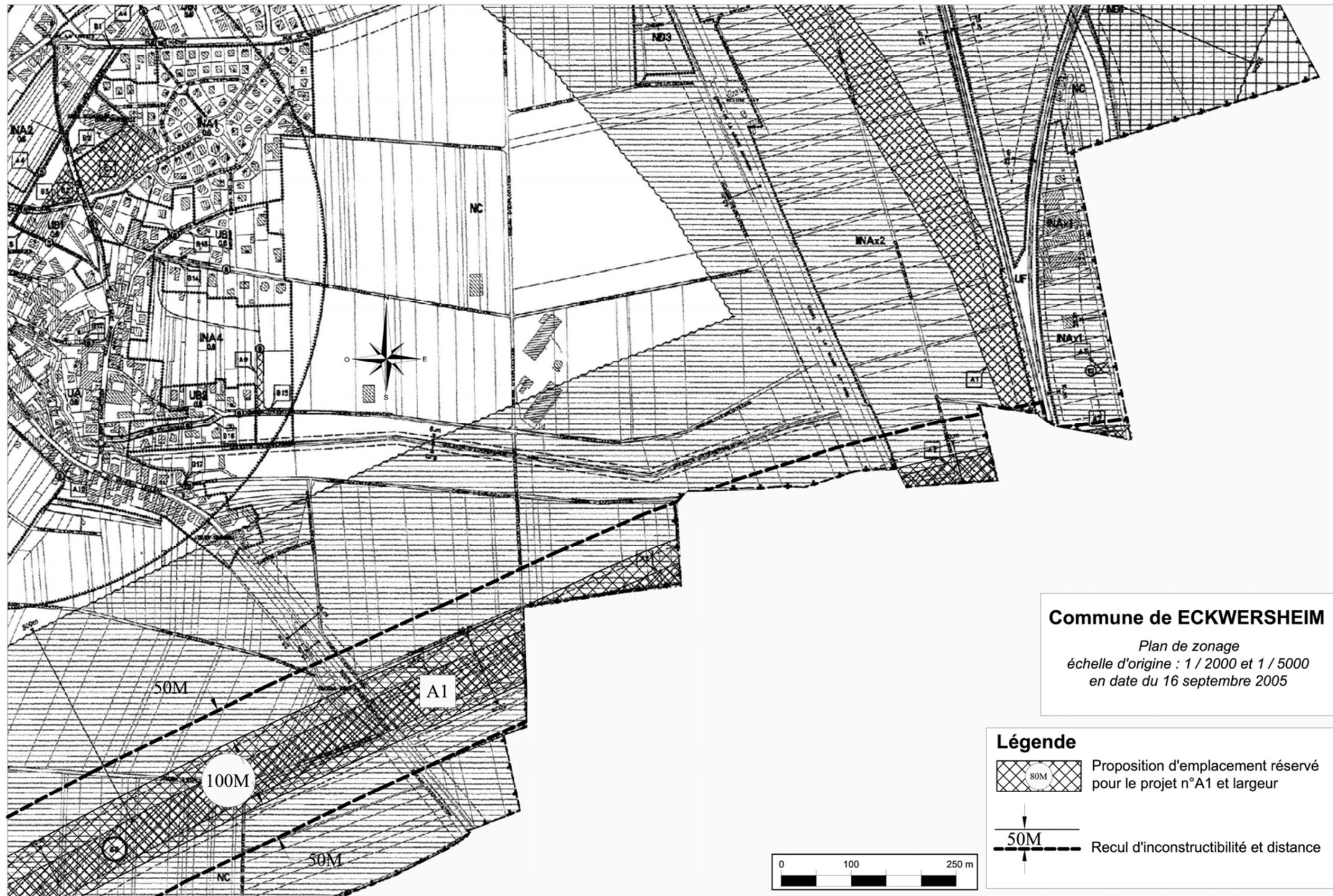


### III. Extrait N°2 du plan de zonage avant et après modification

#### III.1. Extrait N°2 du plan de zonage avant modification



III.2. Extrait N°2 du plan de zonage modifié



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

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

**I. Règlement –p. 57 (Article 1 Zone NC)**

**I.1. Règlement avant modification**

**CHAPITRE II - REGLEMENT APPLICABLE A LA ZONE 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.
2. Les aménagements et transformations de bâtiments à l'intérieur des volumes existants.
3. Les constructions et installations nécessaires à l'entretien et à l'exploitation du canal de la Marne au Rhin.
4. Les constructions et installations à usage d'habitation comprises dans les secteurs de nuisance matérialisés par une bande grisée de part et d'autre des voies suivantes :
  - Le contournement Ouest, voie de type I à 4 files de circulation,
  - La voie ferrée Strasbourg/Paris, voie de type I à moins de 4 files de circulation,
  - La RN 63, voie de type II moins de 4 files de circulation.Ne sont admises que si elles répondant aux exigences d'isolement acoustique, conformément à la réglementation en vigueur.
5. Les constructions et installations nécessaires à l'opération inscrite au plan de zonage en emplacement réservé n°A0.

**Article 2 NC - Occupations et utilisations du sol interdites**

1. toutes constructions et installations à l'exception de celles visées à l'article 1NC ci dessus
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.2. Règlement modifié**

**CHAPITRE II - REGLEMENT APPLICABLE A LA ZONE 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.
2. Les aménagements et transformations de bâtiments à l'intérieur des volumes existants
3. Les constructions et installations nécessaires à l'entretien et à l'exploitation du canal de la Marne au Rhin.
4. Les constructions et installations à usage d'habitation comprises dans les secteurs de nuisance matérialisés par une bande grisée de part et d'autre des voies suivantes :
  - La voie ferrée Strasbourg/Paris, voie de type I à moins de 4 files de circulation,
  - La RN 63, voie de type II moins de 4 files de circulation.Ne sont admises que si elles répondant aux exigences d'isolement acoustique, conformément à la réglementation en vigueur.
5. Les constructions et installations nécessaires aux opérations inscrites aux plans de zonage en emplacements réservés n°A1 et A2

**Article 2 NC - Occupations et utilisations du sol interdites**

1. toutes constructions et installations à l'exception de celles visées à l'article 1NC ci dessus
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.

## II. Règlement –p. 58 (Article 3 Zone NC)

### II.1. Règlement avant modification

#### **Section II - Conditions d'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 m 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.

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.

L'accès direct des riverains aux voies pour lesquelles le recul depuis l'axe est égal ou supérieur à 17,50 mètres 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 + 2 mètres ; cette distance est au minimum égale à 7 mètres.

###### 2. Voirie

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

##### **Article 4 NC - Desserte par les réseaux**

###### 1. Eau

a) Toute construction à usage d'habitation, tout établissement ou installation abritant des activités ou des loisirs doivent être alimentés en eau potable.

P.O.S. ECKWERSHEIM NC - JANVIER 1987

### II.2. Règlement modifié

#### **Section II - Conditions d'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 m 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.

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.

L'accès direct des riverains aux voies pour lesquelles le recul depuis l'axe est égal ou supérieur à 17,50 mètres 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 + 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 doit avoir une largeur inférieure à 4 mètres.

##### **Article 4 NC - Desserte par les réseaux**

###### 1. Eau

a) Toute construction à usage d'habitation, tout établissement ou installation abritant des activités ou des loisirs doivent être alimentés en eau potable.

P.O.S. ECKWERSHEIM NC - JANVIER 1987

### III. Règlement - p. 59 (Article 6 Zone NC)

#### III.1. Règlement avant modification

- b) Lorsqu'elle ne peut s'effectuer par le 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.
- 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 m<sup>3</sup>, 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 usées devront être traitées et évacuées par un dispositif d'assainissement autonome conformément à la réglementation en vigueur, notamment le règlement sanitaire départemental.
- b) L'évacuation des eaux ménagères dans les fosses ou les égouts pluviaux est interdite.

##### **Article 5 NC - Caractéristiques des terrains**

Pour être constructible, tout terrain doit avoir au moins 20 mètres de longueur de façade sur une voie carrossable publique ou privée.

##### **Article 6 NC - Implantation des constructions par rapport aux voies et emprises**

###### **publiques**

##### 1. Voirie

1.1 Les constructions, installations et les établissements doivent être édifiés à 15 mètres de l'axe de la voie de desserte, sauf dispositions contraires figurant au plan.

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.

#### III.2. Règlement modifié

- b) Lorsqu'elle ne peut s'effectuer par le 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.
- 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 m<sup>3</sup>, 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 usées devront être traitées et évacuées par un dispositif d'assainissement autonome conformément à la réglementation en vigueur, notamment le règlement sanitaire départemental.
- b) L'évacuation des eaux ménagères dans les fosses ou les égouts pluviaux est interdite.

##### **Article 5 NC - Caractéristiques des terrains**

Pour être constructible, tout terrain doit avoir au moins 20 mètres de longueur de façade sur une voie carrossable publique ou privée.

##### **Article 6 NC - Implantation des constructions par rapport aux voies et emprises**

###### **publiques**

##### 1. Voirie

1.1 Les constructions, installations et les établissements doivent être édifiés à 15 mètres de l'axe de la voie de desserte, sauf dispositions contraires figurant au plan.

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 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

## IV. Règlement – p. 48 (Article 1 Zone INAx)

### IV.1. Règlement avant modification

3. Nonobstant les dispositions de l'article 2 INAx ci dessous, sont autorisés :
- 3.1 pour les établissements industriels existants :  
Les travaux qui n'entraînent pas de modifications des conditions d'exploitation susceptibles d'aggraver le danger ou les inconvénients résultant, pour le voisinage, de leur fonctionnement.
- 3.2 dans les autres types de bâtiments :  
Les aménagements et transformations à l'intérieur des volumes existants.

#### **Article 2 INAx - Occupations et utilisations du sol interdites**

1. toutes constructions et installations à l'exception de celles visées à l'article 1 INAx ci dessus :
2. les dépôts de ferraille, de matériaux, de déchets ainsi que des vieux véhicules,
3. les installations classées non conformes à l'article 1 INAx ci dessus,
4. L'ouverture ou l'extension de carrières, étangs ou gravières
5. Les campings et terrains de caravanes.

Section II – Conditions d'occupation du sol

Article 3 INAx – Accès et voirie

1. Accès

Les 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 privés 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.

### IV.2. Règlement modifié

3. Nonobstant les dispositions de l'article 2 INAx ci dessous, sont autorisés :
- 3.1 pour les établissements industriels existants :  
Les travaux qui n'entraînent pas de modifications des conditions d'exploitation susceptibles d'aggraver le danger ou les inconvénients résultant, pour le voisinage, de leur fonctionnement.
- 3.2 dans les autres types de bâtiments :  
Les aménagements et transformations à l'intérieur des volumes existants.

- 3.3 les opérations inscrites en emplacement réservés n°A1 ainsi que les constructions et installations qui y sont liées.

#### **Article 2 INAx - Occupations et utilisations du sol interdites**

6. toutes constructions et installations à l'exception de celles visées à l'article 1 INAx ci dessus :
7. les dépôts de ferraille, de matériaux, de déchets ainsi que des vieux véhicules,
8. les installations classées non conformes à l'article 1 INAx ci dessus,
9. L'ouverture ou l'extension de carrières, étangs ou gravières
10. Les campings et terrains de caravanes.

Section II – Conditions d'occupation du sol

Article 3 INAx – Accès et voirie

2. Accès

Les 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 privés 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.

## IV. Règlement –p. 49 (Article 3 Zone INAx)

### IV.3. 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.

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

#### **2. Voirie**

Aucune voirie 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 : 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 mètres ;
- les ouvrages d'art franchissent 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 réduits du type mini-souterrain ;
- les voies en impasse ne doivent pas excéder une longueur de plus de 100 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 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 poids lourds et aux véhicules des services publics (lutte contre l'incendie et enlèvement des ordures ménagères) de faire aisément demi tour.

### IV.4. Règlement modifié

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.

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 voirie 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 : 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 mètres ;
- les ouvrages d'art franchissent 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 réduits du type mini-souterrain ;
- les voies en impasse ne doivent pas excéder une longueur de plus de 100 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 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 poids lourds et aux véhicules des services publics (lutte contre l'incendie et enlèvement des ordures ménagères) de faire aisément demi tour.

## IV. Règlement –p. 51 (Article 6 Zone INAx)

### IV.5. Règlement avant modification

#### Article 6 INAx – Implantation des constructions par rapport aux voies et emprises publiques

##### 1. Voirie

Sauf dispositions contraires indiquées au plan, les constructions doivent être édifiées à 5 mètres au moins de l'alignement de leur voie de desserte ;

Seules les clôtures peuvent être édifiées à l'alignement de ces mêmes voies ;

Aucun arbre d'alignement ne pourra être abattu ;  
Lorsqu'il n'y a pas d'alignement légal, un arrêté d'alignement individuel est délivré par l'autorité compétente.

Les abris fixes légers 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.

##### 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. Voie ferrée

Le long des voies ferrées, une marge de recul d'au moins 10 mètres devra être respectée à compter de la limite d'emprise légale de la SNCF. Ces dispositions ne sont pas applicables aux installations qui utilisent la voie ferrée.

##### 4. Postes de transformation

Les postes de transformation électrique préfabriqués pourront être implantés en retrait des voies et places publiques existantes, à modifier ou à créer, à une distance de l'alignement au moins égale à 1,50 mètres.

### IV.6. Règlement modifié

#### Article 6 INAx – Implantation des constructions par rapport aux voies et emprises publiques

##### 1. Voirie

Sauf dispositions contraires indiquées au plan, les constructions doivent être édifiées à 5 mètres au moins de l'alignement de leur voie de desserte ;

Seules les clôtures peuvent être édifiées à l'alignement de ces mêmes voies ;

Aucun arbre d'alignement ne pourra être abattu ;  
Lorsqu'il n'y a pas d'alignement légal, un arrêté d'alignement individuel est délivré par l'autorité compétente.

Les abris fixes légers 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.

Toutes constructions et installations autres que celles liées à l'opération concernée par l'emplacement réservé n°A1 sont interdites à l'intérieur des recul 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. Voie ferrée

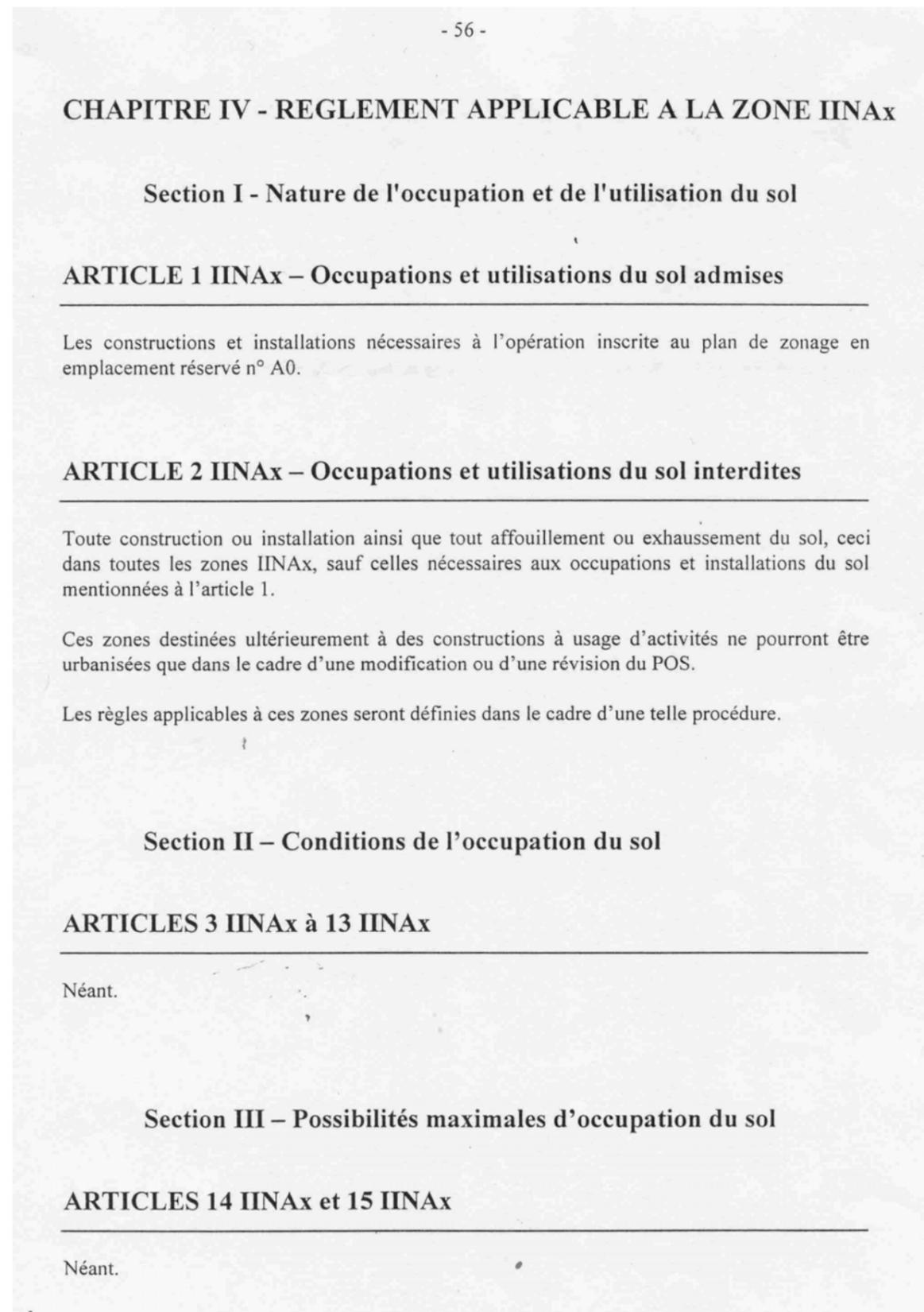
Le long des voies ferrées, une marge de recul d'au moins 10 mètres devra être respectée à compter de la limite d'emprise légale de la SNCF. Ces dispositions ne sont pas applicables aux installations qui utilisent la voie ferrée.

##### 4. Postes de transformation

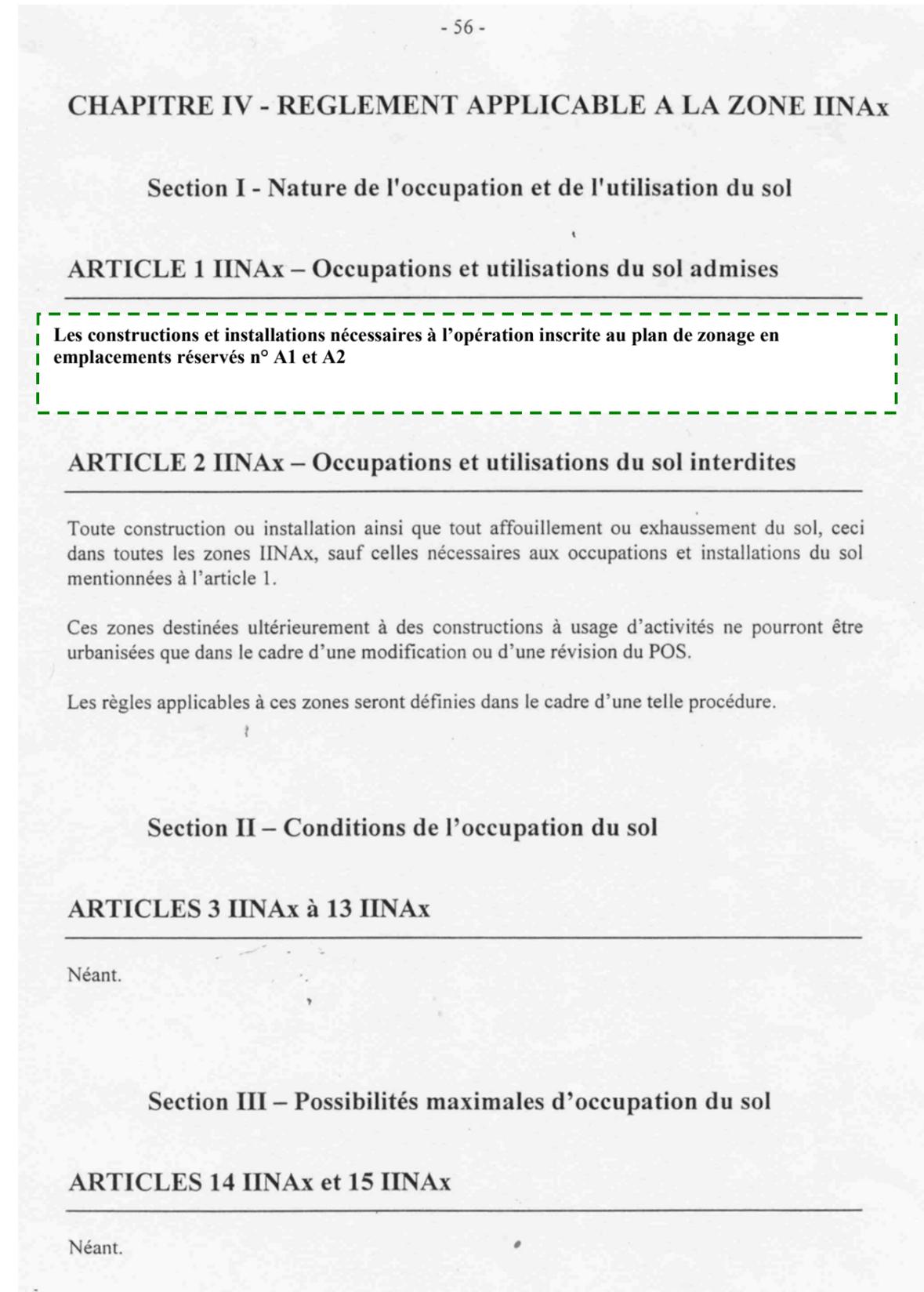
Les postes de transformation électrique préfabriqués pourront être implantés en retrait des voies et places publiques existantes, à modifier ou à créer, à une distance de l'alignement au moins égale à 1,50 mètres.

**V. Règlement – p.56 (Chapitre IV, Section I, Article 1, Zone IINAx)**

**V.1. Règlement avant modification**



**V.2. Règlement modifié**



**Pièce 4 : Liste des emplacements réservés du P.O.S. en vigueur et propositions de modification de ladite liste**

**I. Liste des emplacements réservés avant modification**

- 2 -

N°	DESTINATION	BENEFICIAIRE	SUPERFICIE APPROXIMATIVE EN ARES
	<b>A. - LES VOIES PUBLIQUES</b>		
	<b>1. LES VOIES NOUVELLES</b>		
A1	TGV Est Européen	Etat (SNCF)	4307,5
A2	Grand contournement Ouest de Strasbourg - Emprise 50 mètres	Etat	605
A3	Amorce de voie à partir de la RN 63 pour desserte de la zone INAx1 - Emprise 12 mètres	CUS	4,00
A4	Cheminement piétons entre la rue de l'Hippodrome et la rue du Presbytère incluant l'assiette du chemin rural - Emprise 3 mètres	CUS	14,10
A5	Desserte de la zone INA5 à partir de la rue d'Olwisheim (au Nord) - Emprise 10 mètres	CUS	7,1
A6	Desserte de la zone INA5 à partir de la rue des Champs (au Sud) - Emprise 10 mètres	CUS	43
A7	Desserte de la zone INA2 à partir de la rue du Cimetière - Emprise 7 mètres	CUS	2,2
A8	Cheminement pour piétons entre la rue du Cimetière et la rue Albert Schweitzer incluant l'assiette du chemin rural - Emprise 3 mètres	CUS	8,00

**II. Liste des emplacements réservés modifiée**

- 2 -

N°	DESTINATION	BENEFICIAIRE	SUPERFICIE APPROXIMATIVE EN ARES
	<b>A. - LES VOIES PUBLIQUES</b>		
	<b>1. LES VOIES NOUVELLES</b>		
A1	TGV Est Européen	Etat (SNCF)	4307,5
A2	Grand contournement Ouest de Strasbourg - <b>Emprise 100m</b>	Etat	605
A3	Amorce de voie à partir de la RN 63 pour desserte de la zone INAx1 - Emprise 12 mètres	CUS	4,00
A4	Cheminement piétons entre la rue de l'Hippodrome et la rue du Presbytère incluant l'assiette du chemin rural - Emprise 3 mètres	CUS	14,10
A5	Desserte de la zone INA5 à partir de la rue d'Olwisheim (au Nord) - Emprise 10 mètres	CUS	7,1
A6	Desserte de la zone INA5 à partir de la rue des Champs (au Sud) - Emprise 10 mètres	CUS	43
A7	Desserte de la zone INA2 à partir de la rue du Cimetière - Emprise 7 mètres	CUS	2,2
A8	Cheminement pour piétons entre la rue du Cimetière et la rue Albert Schweitzer incluant l'assiette du chemin rural - Emprise 3 mètres	CUS	8,00

Pièce 5 : Page du rapport de présentation à modifier

I. Page 16 du rapport de présentation avant modification

communal qui constitue le prolongement naturel de la zone de production intensive qu'est le Kochersberg et protégée à ce titre.

Seuls les abords Est de l'agglomération subissent quelques empiètements, somme toute, mineurs.

L'espace boisé situé à l'Est de la RN63 qui se subdivise en une partie soumise au régime forestier (forêt domaniale du Grittwald au Sud de la voie ferrée) et une partie non soumise à ce régime (forêt domaniale du Grittwald au Sud de la voie ferrée) et une partie non soumise à ce régime (forêt privée du Herrenwald) au Nord, reste protégé par des dispositions particulières.

Dans le domaine de la circulation, la voie de contournement Ouest de l'agglomération strasbourgeoise dont la réalisation est prévue à long terme, peut susciter quelques craintes. Son tracé passe en limite Sud du territoire sur environ 1200 m du périmètre de l'agglomération.

Quels en seront les effets sur l'environnement ? Seule l'indispensable étude d'impact permettra, en temps utile, de les déterminer et de proposer les mesures compensatoires.

VII - CONCLUSION

Le P.O.S. révisé d'ECKWERSHEIM, s'il traduit les objectifs locaux en matière d'aménagement, fixe surtout le droit des sols, c'est à dire, les conditions d'utilisation et d'occupation du sol pour les différentes parties de son territoire.

Vouloir établir un échéancier pour la réalisation de ces objectifs serait assez hasardeux. Cependant pour ce qui est de l'urbanisation à court ou moyen terme des seules zones INA sous forme d'opérations d'ensemble, on peu

communal qui constitue le prolongement naturel de la zone de production intensive qu'est le Kochersberg et protégée à ce titre.

Seuls les abords Est de l'agglomération subissent quelques empiètements, somme toute, mineurs.

L'espace boisé situé à l'Est de la RN63 qui se subdivise en une partie

II. Page 16 du rapport de présentation modifiée

communal qui constitue le prolongement naturel de la zone de production intensive qu'est le Kochersberg et protégée à ce titre.

Seuls les abords Est de l'agglomération subissent quelques empiètements, somme toute, mineurs.

L'espace boisé situé à l'Est de la RN63 qui se subdivise en une partie soumise au régime forestier (forêt domaniale du Grittwald au Sud de la voie ferrée) et une partie non soumise à ce régime (forêt domaniale du Grittwald au Sud de la voie ferrée) et une partie non soumise à ce régime (forêt privée du Herrenwald) au Nord, reste protégé par des dispositions particulières.

**Dans le domaine de la circulation, le Grand Contournement Ouest passe en limite sud du ban communal. Ses effets sur l'environnement sont synthétisés en III.2.**

VII - CONCLUSION

Le P.O.S. révisé d'ECKWERSHEIM, s'il traduit les objectifs locaux en matière d'aménagement, fixe surtout le droit des sols, c'est à dire, les conditions d'utilisation et d'occupation du sol pour les différentes parties de son territoire.

Vouloir établir un échéancier pour la réalisation de ces objectifs serait assez hasardeux. Cependant pour ce qui est de l'urbanisation à court ou moyen terme des seules zones INA sous forme d'opérations d'ensemble, on peu raisonnablement estimer que celle-ci s'étendra sur au moins une dizaine d'années même en admettant un accroissement de 50 % du rythme des permis de construire par rapport au proche passé. Dans cette hypothèse, le parc de logements actuel augmenterait d'environ 30 %.

Il est fort probable qu'une révision du P.O.S en fonctions de circonstances particulières interviendra avant ce délai.