





Volet G4  
Mise en compatibilité du Plan d'Occupation  
des Sols de la commune de Lampertheim

# SOMMAIRE DU VOLET G4

<b>Pièce 1 : Note destinée à être annexée au rapport de présentation du P.O.S.....</b>	<b>3</b>
<b>I. La procédure engagée.....</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>I.2.1. SITUATION ACTUELLE .....</i>	<i>3</i>
<i>I.2. 2. INCIDENCES DU PROJET SUR LES DOSSIERS DU P.O.S. ....</i>	<i>3</i>
<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
<i>II.2.1. DESCRIPTION DU TRACE .....</i>	<i>3</i>
<i>II.2.2. CARACTERISTIQUES DE L'OUVRAGE .....</i>	<i>4</i>
<i>II.2.3. SUR LE TERRITOIRE DE LAMPERTHEIM.....</i>	<i>4</i>
<b>III. L'environnement .....</b>	<b>5</b>
III.1 Etat initial de l'environnement sur la commune de Lampertheim .....	5
<i>III.1.1 CARTE DE SYNTHESE DES DONNEES ENVIRONNEMENTALES.....</i>	<i>5</i>
<i>III.1.2 RAPPEL SYNTHETIQUE DE L'EXISTANT .....</i>	<i>5</i>
III.2 Impacts du projet et mesures prises en faveur de l'environnement.....	6
<i>III.2.1 CARTE DE SYNTHESE DES IMPACTS ET MESURES ENVIRONNEMENTALES.....</i>	<i>6</i>
<i>III.2.2 TABLEAU DE SYNTHESE .....</i>	<i>7</i>
<b>Pièce 2 : Extrait du plan de zonage concerné par le projet avant et après modification..</b>	<b>9</b>
<b>I. Légende du plan de zonage.....</b>	<b>9</b>
<b>II. Extraits du Plan de zonage avant et après modification.....</b>	<b>10</b>
II.1. Extraits du Plan de zonage avant modification.....	10
II.2. Extraits du Plan de zonage modifié .....	11

<b>Pièce 3 : Extraits du règlement en vigueur des zones du P.O.S. concernées et propositions de modification dudit règlement .....</b>	<b>12</b>
<b>I. Extraits du règlement en vigueur avant et après modification.....</b>	<b>12</b>
I.1. Règlement – p 51 (Article 2 Zone NC).....	12
<i>I.1.1. REGLEMENT AVANT MODIFICATION.....</i>	<i>12</i>
<i>I.1.2. REGLEMENT MODIFIE .....</i>	<i>12</i>
I.2. Règlement – p.52 (Article 3 Zone NC).....	12
I.2. Règlement – p.52 (Article 3 Zone NC).....	13
<i>I.2.1. REGLEMENT AVANT MODIFICATION.....</i>	<i>13</i>
<i>I.2.2. REGLEMENT MODIFIE .....</i>	<i>13</i>
I.3. Règlement – p. 53 (Article 6 Zone NC).....	14
<i>I.3.1. REGLEMENT AVANT MODIFICATION.....</i>	<i>14</i>
<i>I.3.2. REGLEMENT MODIFIE .....</i>	<i>14</i>
<b>Pièce 4 : Extrait du rapport de présentation concerné par le projet avant et après modification .....</b>	<b>15</b>
<b>I. Rapport de présentation .....</b>	<b>15</b>
I.1. Rapport de présentation avant modification– p.12 (IV- Les Viabilités).....	15
I.2. Rapport de présentation après modification– p.12 (IV- Les Viabilités) .....	15
II.1. Rapport de présentation avant modification– p.14 (VI Sauvegarde de l'Environnement) ....	15
II.2. Rapport de présentation après modification– p.14 (VI Sauvegarde de l'Environnement).....	15
<b>Pièce 5 : Liste des emplacements réservés du P.O.S. en vigueur et propositions de modification de ladite liste.....</b>	<b>15</b>
<b>I. Liste des emplacements réservés avant modification .....</b>	<b>15</b>
<b>II. Liste des emplacements réservés modifiée .....</b>	<b>15</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 de Lampertheim, approuvé le 28 mai 1980, 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 Grand Contournement Ouest de Strasbourg. Toutefois, l'emprise de cet 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 plan de zonage au 1/50000è sur lequel le tracé de l'emplacement réservé nécessaire à la réalisation du GCO de Strasbourg a été modifié ;
- Le règlement applicable à la zone NC, qui sera modifié ;
- les pages 12 et 14 du rapport de présentation qui devra être modifié et complété par la présente notice ;
- La liste des emplacements réservés, qui devra être complétée.

## **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**

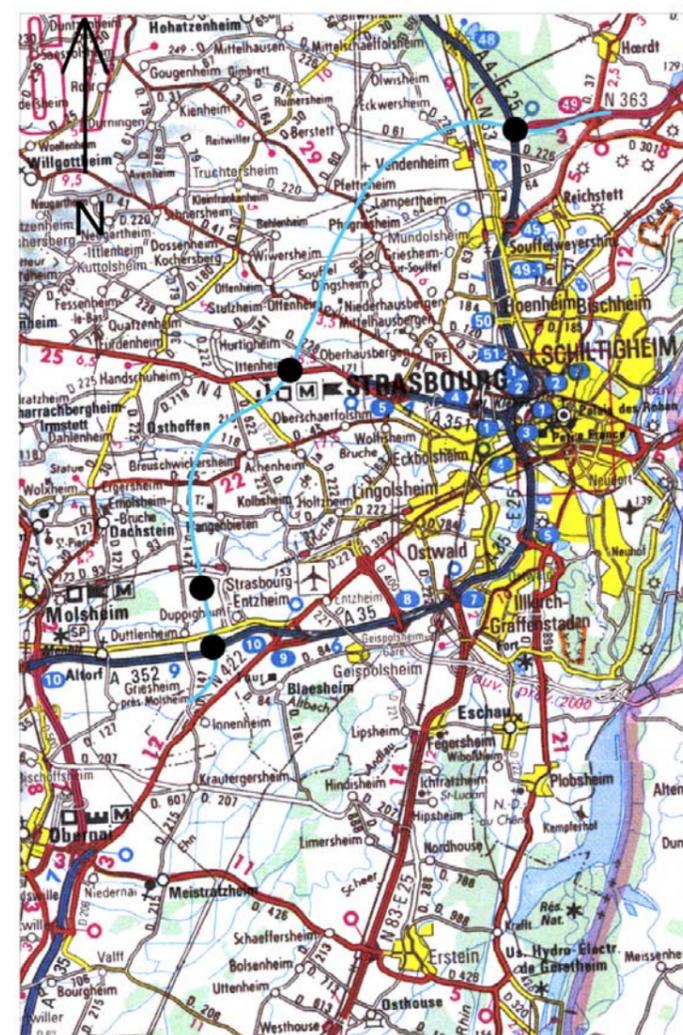
Le tracé du Grand Contournement Ouest de Strasbourg présente un linéaire global de 24 km. Conformément aux prescriptions de l'Instruction sur les Conditions Techniques d'Aménagement des Autoroutes de Liaison de 2000 (ICTAAL 2000), le GCO sera dimensionné de façon à répondre aux caractéristiques de la 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	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 Lampertheim**

Le projet s'inscrit au Nord-Ouest du territoire communal, en limite avec la commune de Bersett. Le profil présente une alternance de déblais et remblais. Sur la commune de Lampertheim, plusieurs rétablissements agricoles sont prévus ainsi qu'un ouvrage de traitement des eaux de ruissellement (bassin), Cf carte III.2.



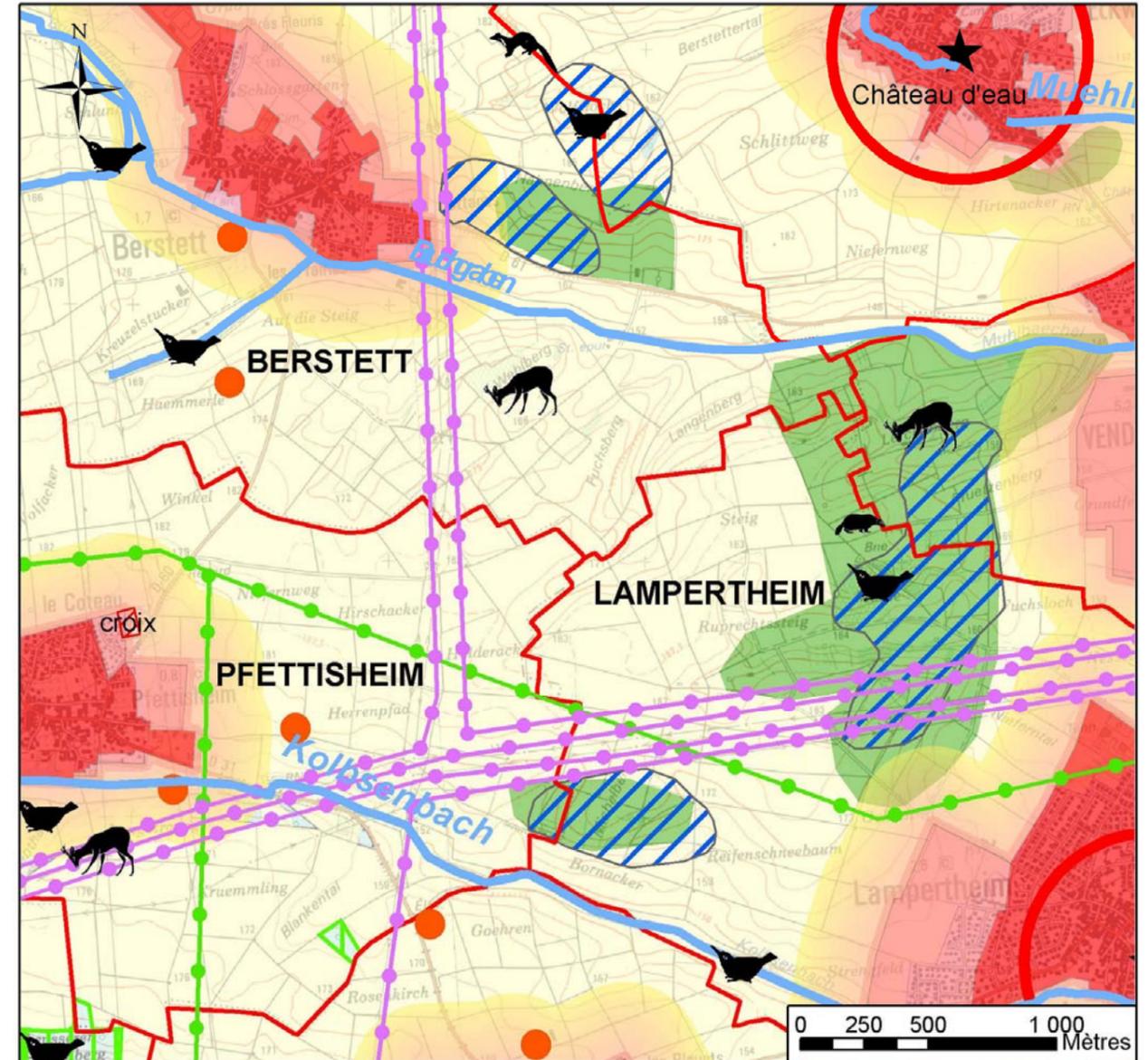
**LEGENDE**

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

### III. L'environnement

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

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



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

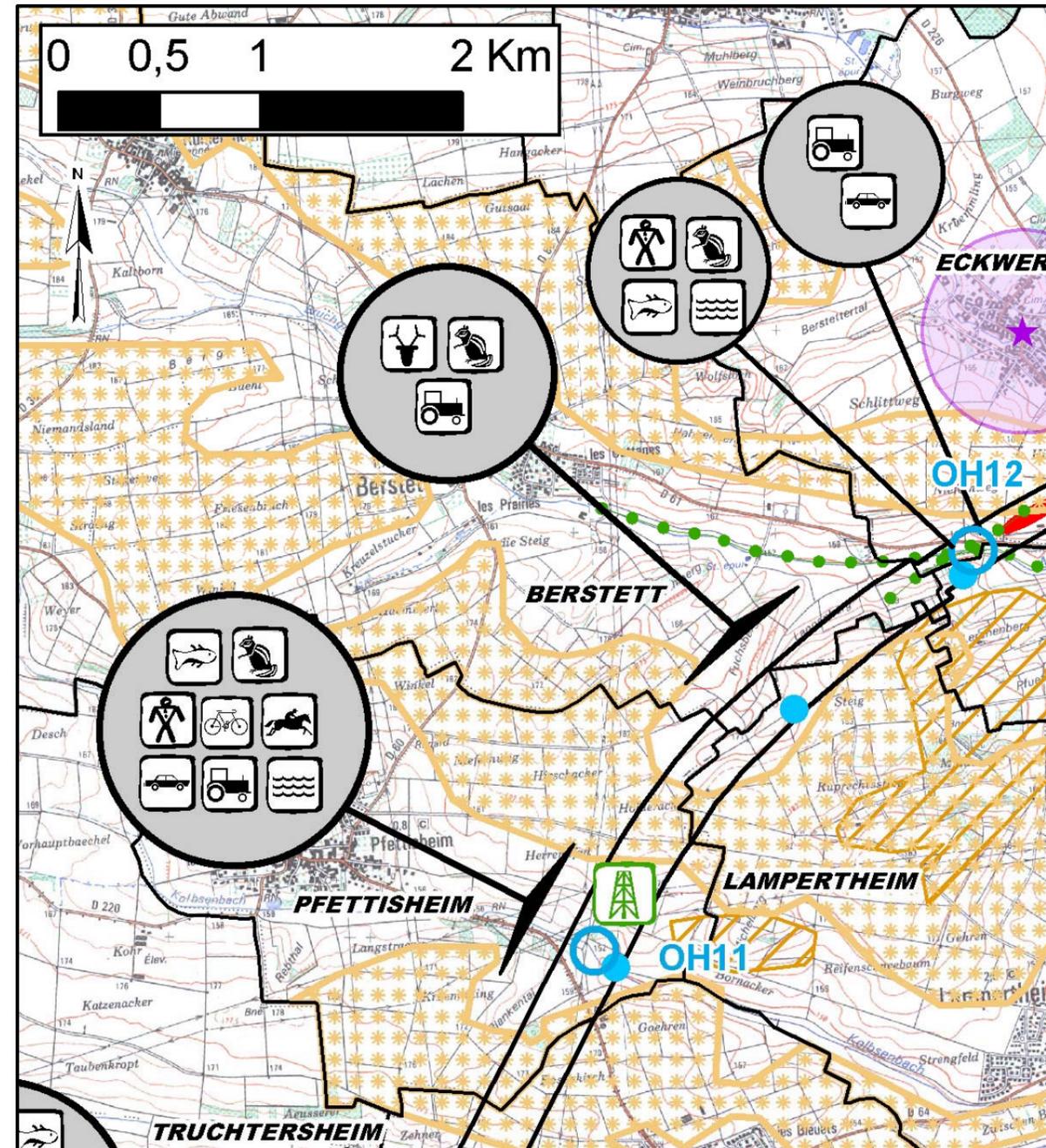
Thèmes	Synthèse de l'existant (cf carte)
Géomorphologie, Géologie, Pédologie	Plateau vallonné.
Eaux souterraines et superficielles	Pas d'aquifère exploitable. Passage à proximité du Kolsenbach. Vallée de la Bruche.
Agriculture et sylviculture	Zones agricoles, parcellaire organisé, itinéraires agricoles. Zones de vergers. Présence du bois de Lampertheim.
Activités industrielles et commerciales	Pas de contrainte majeure.
Acoustique	Pas de contrainte majeure.
Qualité de l'air	Pas de contrainte majeure à proximité immédiate.
Patrimoine culturel et historique	Restes archéologiques.
Tourisme et loisirs	Chemin équestre.

Contraintes techniques et servitudes d'utilité publique	Réseaux (oléoduc, gazoduc) et infrastructures (voies ferrée Paris- Strasbourg et LGV Est européenne en construction).
Urbanisme et paysage	Unité naturelle des vallons et solidarités fortes Pfettisheim, Pfulgriesheim et Lampertheim.
Milieux naturels	Pas d'habitats ou d'espèces particulièrement sensibles.

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

#### III.2.1 Carte de synthèse des impacts et mesures environnementales

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



### III.2.2 Tableau de synthèse

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

Thèmes	Contraintes/Impacts	Mesures
Géomorphologie, Géologie, Pédologie	<p>Risque de détérioration des terrains au niveau du chantier.</p> <p>Morphologie vallonnée du plateau : alternance de déblais et remblais de hauteur relativement importante</p> <p>→ problèmes de stabilité des talus, compte tenu de la sensibilité des sols support (loess essentiellement).</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>Impact potentiel faible sur les eaux souterraines car pas d'aquifère exploitable.</p> <p>Passage à proximité du Kolbsenbach.</p> <p>Risque d'aggravation des niveaux d'eau et des vitesses d'écoulement de la Bruche par la création de remblais à effet « barrage » en zone inondable (suppression d'une partie du champ d'expansion de ses crues).</p>	<p>Epuration simplifiée des eaux de ruissellement de la plate-forme routière :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- fossés de rétention enherbés,</li> <li>- 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.</li> </ul> <p>Dimensionnement des ouvrages de franchissement pour assurer les fonctions hydrologiques et écologiques des cours d'eau.</p>
Agriculture	<p>Passage en zone de vergers :</p> <p>→ risque de dépôt de poussières sur les fruits pendant la phase de travaux.</p> <p>Coupe d'itinéraires agricoles induisant des allongements de parcours pour les agriculteurs.</p> <p>Consommation de SAU.</p> <p>Effet déstructurant, particulièrement pour le petit parcellaire.</p>	<p>Ouvrages de rétablissement</p> <p>Remembrement.</p>
Sylviculture	Prélèvement dans les bois de Lampertheim.	Plantations compensatoires.

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 : pas d'impact particulier (ambiance acoustique inférieure à 55 dB(A)) compte-tenu de la distance.</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>
Qualité de l'air	<p>Pollution de proximité limitée.</p> <p>A l'échelle de la Région, réduction des rejets de gaz à effet de serre</p>	-
Patrimoine culturel et historique	Traversée d'un site archéologique identifié mais opportunité de nouvelles découvertes.	Des fouilles archéologiques préventives seront engagées avant le début des travaux.
Tourisme et loisirs	Interception d'un chemin équestre.	Rétablissement du chemin équestre interrompu.
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'oléoducs.</p> <p>Franchissement d'un gazoduc.</p>	<p>Pendant la phase travaux, afin de limiter les interruptions de trafic ferroviaire des mesures particulières seront mises en œuvre.</p> <p>Les voies ferrées seront franchies par des ouvrages dimensionnés à cet effet.</p>

Thèmes	Contraintes/Impacts	Mesures
Urbanisme et paysage	<p>Impact sur l'inscription visuelle : Rare ouverture visuelle au sein d'un parcours très enterré.</p> <p>Impact sur les solidarités naturelles : Opportunité d'un double remailage vert transversal entre le Leisbach et le vallon du Kolbsenbach. Ces nouveaux axes pourraient appuyer de nouveaux itinéraires récréatifs.</p> <p>Coupe d'une unité naturelle de vallon intéressante.</p> <p>Contraintes urbaines : Rupture des solidarités liant Pfettisheim à Pfulgriesheim et Lampertheim.</p>	<p>Réduction de l'impact des remblais par un ouvrage très aéré et par des plantations en pied (+ berme). Création, si nécessaire, de rideaux ou de petits massifs perpendiculairement ou à distance du projet.</p> <p>Opportunité de conforter et/ou renforcer les solidarités liant Pfettisheim à Pfulgriesheim et Lampertheim : la restitution conjointe, sous l'autoroute, de la RD31 et du ruisseau Kolbsenbach justifie la conception d'un ouvrage assez aéré. Celui-ci devra également permettre la continuité d'un lien doux cyclable et pédestre.</p> <p>Opportunité d'un double remailage transversal entre le Leisbach et le Muhlbaechel via le vallon du Kolbsenbach : plantation de haies vives et/ou de bosquets-jalons.</p>
Milieux naturels	<p>Passage en zone cultivée : pas d'impact particulier si ce n'est la gêne de certaines espèces trouvant refuge dans les plaines cultivées et le risque de mortalité par collision.</p>	<p>Mise en place de clôture afin d'interdire l'accès de l'autoroute à la faune.</p>

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

I. Légende du plan de zonage

1. PRESCRIPTIONS EDICTEES PAR LE P.O.S.

A. LE ZONAGE : ZONES ET SECTEURS

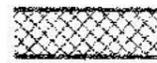
●●●● Limite de zone

UC Désignation de zone

B. LES EMPLACEMENTS RESERVES

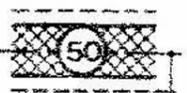
3 Numéro de repérage des emplacements réservés

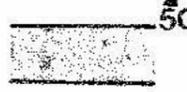
Voies publiques :

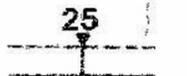
 A créer

 A élargir

C. LES AUTRES INDICATIONS

 Emprises (50) et reculs (50) par rapport à l'axe des voies publiques (hors agglomération)

 Couloir de passage des lignes électriques haute tension

 Servitude de recul

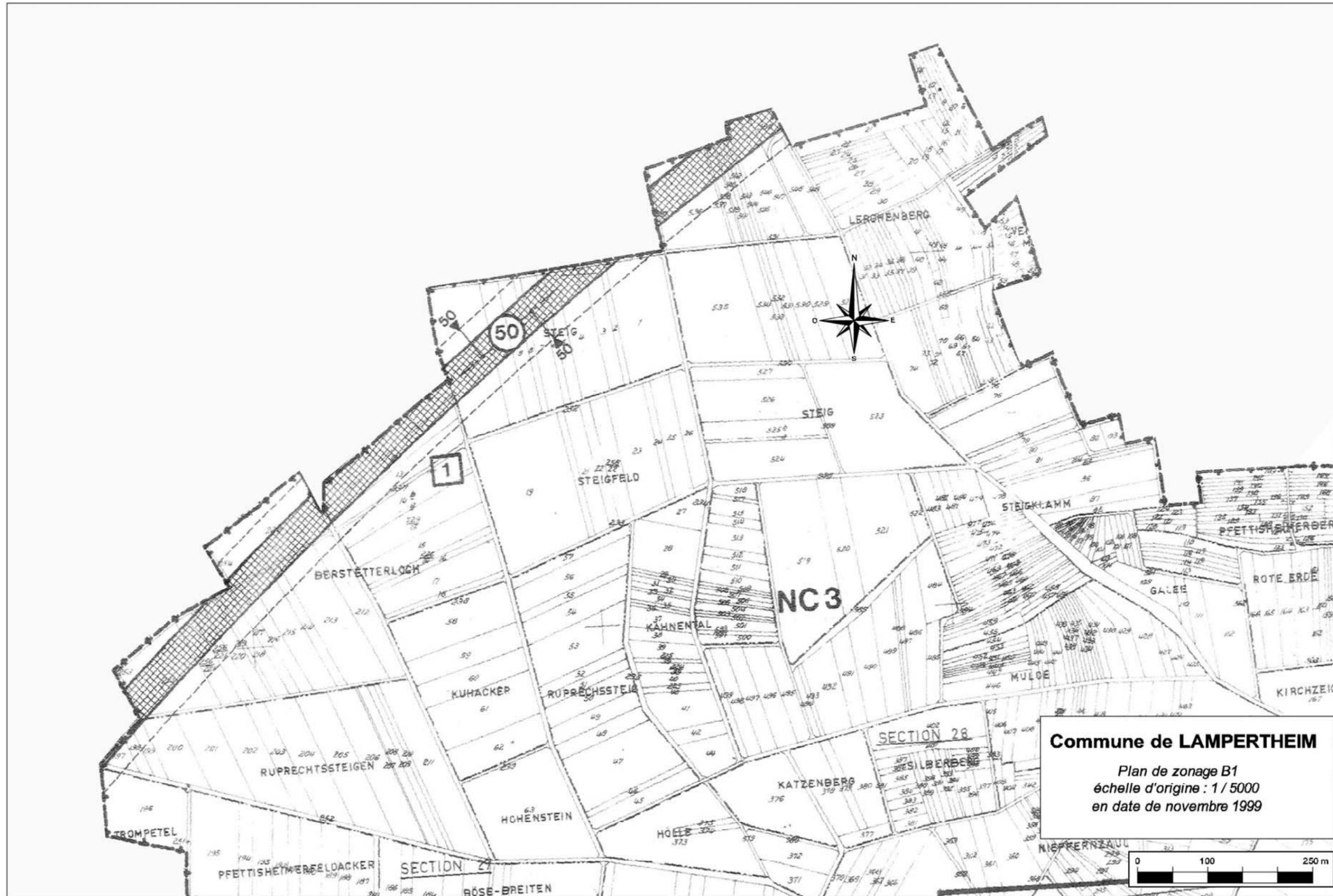
2. RENSEIGNEMENTS AJOUTES AU FOND DE PLAN

+ — Limite de commune

--- Limite de section

## II. Extraits du Plan de zonage avant et après modification

### II.1. Extraits du Plan de zonage avant modification





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

**I. Extraits du règlement en vigueur avant et après modification**

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

**I.1. Règlement – p 51 (Article 2 Zone NC)**

**I.1.1. Règlement avant modification**

<b>CHAPITRE II - REGLEMENT APPLICABLE A LA ZONE NC</b>
<p><b>Section I - Nature de l'occupation et de l'utilisation du sol</b></p>
<p><b>ARTICLE 1 NC – Sont interdits</b></p>
<ol style="list-style-type: none"><li>1) Toutes constructions et installations à l'exception de celles visées à l'article 2 NC.</li><li>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.</li><li>3) L'ouverture ou l'extension de carrières, étangs ou gravières.</li><li>4) Les campings et terrains de caravanes.</li></ol>
<p><b>ARTICLE 2 NC – Sont autorisés sous conditions spéciales</b></p>
<ol style="list-style-type: none"><li>1) Les aménagements et transformations de bâtiments à l'intérieur des volumes existants.</li><li>2) Dans les zones NC1 et NC3, les constructions liées à l'exploitation agricole, y compris celles destinées aux logements des exploitants ruraux.</li><li>3) Dans la zone NC2, les installations ou constructions accompagnant les terrains de sports et de loisirs ne produisant pas des eaux usées domestiques, conformément aux prescriptions particulières définissant le périmètre de protection rapproché des puits de captage d'eau potable (arrêté préfectoral du 20 février 1974).</li><li>4) Les constructions et installations nécessaires à l'opération inscrite au plan de zonage en emplacement réservé n°35.</li></ol>
<p><b>Section II – Conditions de l'occupation du sol</b></p>
<p><b>ARTICLE 3 NC – Accès et voirie</b></p>
<ol style="list-style-type: none"><li>1) <u>Accès</u></li></ol> <p>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</p>

**I.1.2. Règlement modifié**

<b>CHAPITRE II - REGLEMENT APPLICABLE A LA ZONE NC</b>
<p><b>Section I - Nature de l'occupation et de l'utilisation du sol</b></p>
<p><b>ARTICLE 1 NC – Sont interdits</b></p>
<ol style="list-style-type: none"><li>1) Toutes constructions et installations à l'exception de celles visées à l'article 2 NC.</li><li>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.</li><li>3) L'ouverture ou l'extension de carrières, étangs ou gravières.</li><li>4) Les campings et terrains de caravanes.</li></ol>
<p><b>ARTICLE 2 NC – Sont autorisés sous conditions spéciales</b></p>
<ol style="list-style-type: none"><li>1) Les aménagements et transformations de bâtiments à l'intérieur des volumes existants.</li><li>2) Dans les zones NC1 et NC3, les constructions liées à l'exploitation agricole, y compris celles destinées aux logements des exploitants ruraux.</li><li>3) Dans la zone NC2, les installations ou constructions accompagnant les terrains de sports et de loisirs ne produisant pas des eaux usées domestiques, conformément aux prescriptions particulières définissant le périmètre de protection rapproché des puits de captage d'eau potable (arrêté préfectoral du 20 février 1974).</li><li>4) Les constructions et installations nécessaires aux opérations inscrites au plan de zonage en emplacements réservés n° 1 et 35.</li></ol>
<p><b>Section II – Conditions de l'occupation du sol</b></p>
<p><b>ARTICLE 3 NC – Accès et voirie</b></p>
<ol style="list-style-type: none"><li>1) <u>Accès</u></li></ol> <p>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</p>

## I.2. Règlement – p.52 (Article 3 Zone NC)

### I.2.1. Règlement avant modification

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 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 voie classée 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 doit avoir une largeur inférieure à 4 mètres.

### **ARTICLE 4 NC – Alimentation en eau et assainissement**

#### 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 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.

### I.2.2. Règlement modifié

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 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 voie 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 N°1 est interdit.

#### 2. Voirie

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

### **ARTICLE 4 NC – Alimentation en eau et assainissement**

#### 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 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.

**I.3. Règlement – p. 53 (Article 6 Zone NC)****I.3.1. 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 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 et matières usées doivent être dirigées sur des dispositifs de traitement conformément aux prescriptions de l'arrêté du 14 juin 1969, sur des fosses septiques ou appareils équivalents et évacuées conformément aux exigences des textes réglementaires, notamment le règlement sanitaire départemental.

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

**ARTICLE 5 NC – Surface et forme des parcelles**

Pour être constructible, toute parcelle 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 et les établissements doivent être édifiés à au moins 15 m de l'axe d'une voie de desserte principale. Dans le cas d'une voie de desserte secondaire, cette distance peut être réduite à 10 m.

Des adaptations mineures peuvent être apportées aux dispositions du paragraphe précité dans les formes précisées au titre I article 4 -dessus lorsqu'elles permettent une utilisation plus rationnelle des lieux ou des locaux.

Les reculs des constructions le long des voies figurant aux plans sont à respecter.

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.

**I.3.2. Règlement modifié**

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 et matières usées doivent être dirigées sur des dispositifs de traitement conformément aux prescriptions de l'arrêté du 14 juin 1969, sur des fosses septiques ou appareils équivalents et évacuées conformément aux exigences des textes réglementaires, notamment le règlement sanitaire départemental.

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

**ARTICLE 5 NC – Surface et forme des parcelles**

Pour être constructible, toute parcelle 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 et les établissements doivent être édifiés à au moins 15 m de l'axe d'une voie de desserte principale. Dans le cas d'une voie de desserte secondaire, cette distance peut être réduite à 10 m.

Des adaptations mineures peuvent être apportées aux dispositions du paragraphe précité dans les formes précisées au titre I article 4 -dessus lorsqu'elles permettent une utilisation plus rationnelle des lieux ou des locaux.

Les reculs des constructions le long des voies figurant aux plans sont à respecter.

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.

Toutes construction et installation autres que celles liées à l'opération concernée par l'emplacement réservé N°A5 sont interdites à l'intérieur des reculs de construction inscrits sur les plans de zonage.

Pièce 4 : Extrait du rapport de présentation concerné par le projet avant et après modification

**I. Rapport de présentation**

**I.1. Rapport de présentation avant modification – p.12 (IV- Les Viabilités)**

- 12 -

communal, d'un tronçon de voie primaire se raccordant à l'échangeur de MUNDOLSHEIM et desservant directement LAMPERTHEIM et VENDENHEIM par l'intermédiaire d'une bretelle de raccordement.

Egalement à l'échance lointaine s'inscrit, en limite Nord-Ouest du territoire communal, le tracé du contournement Ouest de l'agglomération strasbourgeoise (autoroute A 35).

**b) Voirie secondaire**

La RD 64 est la principale voie traversant l'agglomération reliant le Kochersberg à la pénétrante Nord (autoroute A 4). En raison de l'intensité de la circulation sur cet axe, due à une forte poussée de l'urbanisation du Kochersberg, un itinéraire de délestage sous forme d'une voie de contournement de l'agglomération par le Sud s'impose à terme. Des amorces pour l'aménagement d'une telle voie sont prévues sur la RD 64 de part et d'autre de l'agglomération avec possibilité de raccordement de la RD 863 sur cette voie.

**c) Desserte de quartiers**

Le réseau de desserte à créer, ou à améliorer, est établi en tenant compte de la nécessité d'une bonne liaison des zones d'extension entre elles et avec le noyau urbain ancien.

**V. - LES EQUIPEMENTS**

**1) Scolaires**

A la rentrée scolaire de 1992/1993, les effectifs du groupe scolaire de la place de Niefern se répartissaient comme suit :

- enseignement préscolaire : 4 classes = 105 élèves
- enseignement élémentaire : 6 classes = 167 élèves

Les effectifs scolaires résultant des zones d'extension (sur la base de 300 logements et de 17 ha de terrain) prévues au POS donnent la répartition théorique suivante :

- enseignement préscolaire : 90 élèves = 3 classes = 1.350 m<sup>2</sup>
- enseignement élémentaire : 165 élèves = 5 classes = 1.980 m<sup>2</sup>

La surface de terrain nécessaire à cette augmentation de la population scolaire est de l'ordre de 0,34 ha.  
Il existe des possibilités d'extension à proximité immédiate du groupe scolaire existant.

**- enseignement secondaire 1er cycle :**

La capacité d'accueil des zones d'extension donne un effectif théorique de l'ordre de 132 élèves.

**I.2. Rapport de présentation après modification – p.12 (IV- Les Viabilités)**

- 12 -

communal, d'un tronçon de voie primaire se raccordant à l'échangeur de MUNDOLSHEIM et desservant directement LAMPERTHEIM et VENDENHEIM par l'intermédiaire d'une bretelle de raccordement.

Egalement à l'échéancier à moyen terme s'inscrit, en limite Nord Ouest du ban communal le tracé du Grand Contournement Ouest de Strasbourg.

**b) Voirie secondaire**

La RD 64 est la principale voie traversant l'agglomération reliant le Kochersberg à la pénétrante Nord (autoroute A 4). En raison de l'intensité de la circulation sur cet axe, due à une forte poussée de l'urbanisation du Kochersberg, un itinéraire de délestage sous forme d'une voie de contournement de l'agglomération par le Sud s'impose à terme. Des amorces pour l'aménagement d'une telle voie sont prévues sur la RD 64 de part et d'autre de l'agglomération avec possibilité de raccordement de la RD 863 sur cette voie.

**c) Desserte de quartiers**

Le réseau de desserte à créer, ou à améliorer, est établi en tenant compte de la nécessité d'une bonne liaison des zones d'extension entre elles et avec le noyau urbain ancien.

**V. - LES EQUIPEMENTS**

**1) Scolaires**

A la rentrée scolaire de 1992/1993, les effectifs du groupe scolaire de la place de Niefern se répartissaient comme suit :

- enseignement préscolaire : 4 classes = 105 élèves
- enseignement élémentaire : 6 classes = 167 élèves

Les effectifs scolaires résultant des zones d'extension (sur la base de 300 logements et de 17 ha de terrain) prévues au POS donnent la répartition théorique suivante :

- enseignement préscolaire : 90 élèves = 3 classes = 1.350 m<sup>2</sup>
- enseignement élémentaire : 165 élèves = 5 classes = 1.980 m<sup>2</sup>

La surface de terrain nécessaire à cette augmentation de la population scolaire est de l'ordre de 0,34 ha.  
Il existe des possibilités d'extension à proximité immédiate du groupe scolaire existant.

**- enseignement secondaire 1er cycle :**

La capacité d'accueil des zones d'extension donne un effectif théorique de l'ordre de 132 élèves.

## II.1. Rapport de présentation avant modification– p.14 (VI Sauvegarde de l'Environnement)

La commune a souhaité freiner l'urbanisation de la partie Ouest du village en demandant dans le cadre d'une modification, un classement en zone IINA sur environ 12 ha des zones classées primitivement INA au POS approuvé en 1980.

Dans ces zones d'extension figurent également les principales réserves d'emprise pour les équipements publics spécialement celles destinées à la voirie. Ces dernières sont indiquées, soit sous forme de tracé de principe, soit selon des tracés de principe, soit selon des tracés déterminés là où des passages obligés s'imposent.

Les extensions industrielles (2ha) se concentrent sur la bande de terrains comprise entre la voie ferrée et la RN 63 (partie Sud de la ZAC). Elles s'intègrent au site industriel et commercial qui s'est développé de part et d'autre de cet axe routier. Ce site est d'autant plus attrayant qu'il est situé à proximité de l'échangeur autoroutier. Cette légère extension prévue au POS modifié ne représente cependant que 2,2% de la totalité des zones d'activités s'étendant sur Vendenheim-Lampertheim et Mundolsheim.

Les terrains de la ZAC sont pratiquement totalement urbanisés. La commune ne dispose donc plus de terrains urbanisables pour les activités, à l'exception de ces 2ha.

Il est vrai que ce développement urbain se fait au détriment de l'agriculture. Ce changement d'affectation du sol n'aura toutefois lieu que d'une façon progressive et ne deviendra pleinement effectif qu'à long terme. Il n'intéresse en définitif qu'un dixième des terres agricoles tout en assurant la protection des zones sensibles tels que les abords Nord des coteaux de Hausbergen et les puits de captage d'eau potable.

C'est également dans une perspective à long terme qu'il faut compter avec l'incidence d'une nouvelle voie de transit (grand contournement Ouest). Elle passe en limite Nord-Ouest du ban communal à l'écart des secteurs habités.

Quels en seront les effets sur les zones rurales traversées ?

C'est l'étude d'impact obligatoire faite en fonction de toutes les caractéristiques du projet qui permettra le moment venu d'apprécier les incidences sur l'environnement et les mesures à prendre pour compenser les conséquences néfastes pouvant éventuellement résulter de la construction de cette voie.

## II.2. Rapport de présentation après modification– p.14 (VI Sauvegarde de l'Environnement)

La commune a souhaité freiner l'urbanisation de la partie Ouest du village en demandant dans le cadre d'une modification, un classement en zone IINA sur environ 12 ha des zones classées primitivement INA au POS approuvé en 1980.

Dans ces zones d'extension figurent également les principales réserves d'emprise pour les équipements publics spécialement celles destinées à la voirie. Ces dernières sont indiquées, soit sous forme de tracé de principe, soit selon des tracés de principe, soit selon des tracés déterminés là où des passages obligés s'imposent.

Les extensions industrielles (2ha) se concentrent sur la bande de terrains comprise entre la voie ferrée et la RN 63 (partie Sud de la ZAC). Elles s'intègrent au site industriel et commercial qui s'est développé de part et d'autre de cet axe routier. Ce site est d'autant plus attrayant qu'il est situé à proximité de l'échangeur autoroutier. Cette légère extension prévue au POS modifié ne représente cependant que 2,2% de la totalité des zones d'activités s'étendant sur Vendenheim-Lampertheim et Mundolsheim.

Les terrains de la ZAC sont pratiquement totalement urbanisés. La commune ne dispose donc plus de terrains urbanisables pour les activités, à l'exception de ces 2ha.

Il est vrai que ce développement urbain se fait au détriment de l'agriculture. Ce changement d'affectation du sol n'aura toutefois lieu que d'une façon progressive et ne deviendra pleinement effectif qu'à long terme. Il n'intéresse en définitif qu'un dixième des terres agricoles tout en assurant la protection des zones sensibles tels que les abords Nord des coteaux de Hausbergen et les puits de captage d'eau potable.

Il faut également tenir compte de l'incidence de la nouvelle voie de transit (le grand contournement Ouest) qui en limite Nord-Ouest du ban communal à l'écart des secteurs habités.

Les incidences sur l'environnement et les mesures à prendre pour compenser les conséquences néfastes pouvant éventuellement résulter de la construction de cette voie sont analysées en III ci-avant.

**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**

N°	DESTINATION	BENEFICIAIRE	SUPERFICIE APPROXIMATIVE EN ARES
	<b>1. - LES VOIES PUBLIQUES</b>		
	<b>1. LES VOIES NOUVELLES</b>		
1	Création d'un tronçon de voie rapide de 50 m d'emprise (autoroute A35) en limite Nord-Ouest de la commune	Etat	575 ares
2	Création du tronçon de voie pour desservir la zone d'activité longeant l'Est de la voie ferrée	CUS	24
3	Création d'une bretelle de raccordement de 20 m d'emprise entre la limite communale au Nord avec aménagement d'un carrefour à l'intersection à hauteur de la RD64 et RD63 au Sud après franchissement de la voie ferrée Strasbourg-Paris.	CUS	440
4	Prolongement de la RD863 sous forme de voie de contournement de 15 m d'emprise jusqu'à la RD64 avec en juxtaposition une piste cyclable de 4m entre la rue du Mundolsheim et le Nordfeldweg.	Département CUS	48 8
5	Amorces de voies à créer de 15 m d'emprise à partir de la RD64 et de la RD863 incluant le délaissé de la RD863 en vue de la création ultérieure d'une déviation de la RD64.	CUS	21
6	Néant - Création de voie supprimée	-	-
7	Amorce d'une voie de desserte de la zone NA2 de 10m d'emprise à créer depuis la rue de Mundolsheim	CUS	4
8	Prolongement avec une emprise de 10m de la rue des bouchers vers le Sud	CUS	4
9	Création d'une voie de liaison de 12 m d'emprise entre l'opération précitée N°4 et la rue de Mundolsheim	CUS	16
10	Amorce d'une voie à créer de 10 m d'emprise depuis la voie principale incluant l'assiette du chemin rural à l'ouest de l'église catholique	CUS	5
11	Amorce d'une voie à créer de 10 m d'emprise prolongeant la rue du stade depuis la rue Leh	CUS	4
12	Création d'une voie de 10m d'emprise entre la rue de Pfulgriesheim et la rue des Bouchers	CUS	14
13	Néant (emplacement réservé supprimé le 29 mars 1996)	-	-

**II. Liste des emplacements réservés modifiée**

N°	DESTINATION	BENEFICIAIRE	SUPERFICIE APPROXIMATIVE EN ARES
	<b>1. - LES VOIES PUBLIQUES</b>		
	<b>1. LES VOIES NOUVELLES</b>		
1	Création du Grand Contournement Ouest de Strasbourg	Etat	960
2	Création du tronçon de voie pour desservir la zone d'activité longeant l'Est de la voie ferrée	CUS	24
3	Création d'une bretelle de raccordement de 20 m d'emprise entre la limite communale au Nord avec aménagement d'un carrefour à l'intersection à hauteur de la RD64 et RD63 au Sud après franchissement de la voie ferrée Strasbourg-Paris.	CUS	440
4	Prolongement de la RD863 sous forme de voie de contournement de 15 m d'emprise jusqu'à la RD64 avec en juxtaposition une piste cyclable de 4m entre la rue du Mundolsheim et le Nordfeldweg.	Département CUS	48 8
5	Amorces de voies à créer de 15 m d'emprise à partir de la RD64 et de la RD863 incluant le délaissé de la RD863 en vue de la création ultérieure d'une déviation de la RD64.	CUS	21
6	Néant - Création de voie supprimée		
7	Amorce d'une voie de desserte de la zone NA2 de 10m d'emprise à créer depuis la rue de Mundolsheim	CUS	4
8	Prolongement avec une emprise de 10m de la rue des bouchers vers le Sud	CUS	4
9	Création d'une voie de liaison de 12 m d'emprise entre l'opération précitée N°4 et la rue de Mundolsheim	CUS	16
10	Amorce d'une voie à créer de 10 m d'emprise depuis la voie principale incluant l'assiette du chemin rural à l'ouest de l'église catholique	CUS	5
11	Amorce d'une voie à créer de 10 m d'emprise prolongeant la rue du stade depuis la rue Leh	CUS	4
12	Création d'une voie de 10m d'emprise entre la rue de Pfulgriesheim et la rue des Bouchers	CUS	14
13	Néant (emplacement réservé supprimé le 29 mars 1996)	-	-