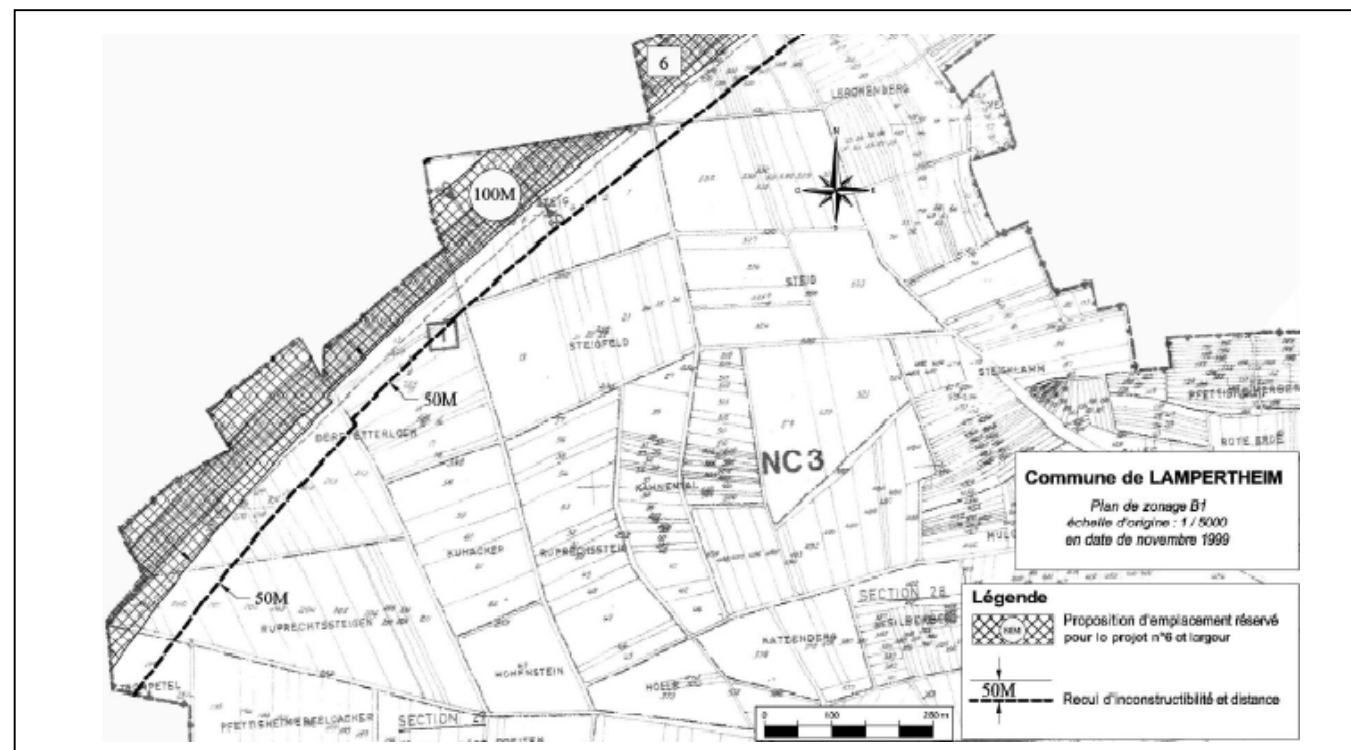


## Autoroute A355 Grand Contournement Ouest de Strasbourg



**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 G5  
Mise en compatibilité du Plan Local  
d'Urbanisme de la commune de  
Pfettisheim

# SOMMAIRE DU VOLET G5

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

<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.2.1. Situation actuelle.....	3
I.2. 2. Incidences du projet sur les dossiers du P.O.S. ....	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. Le tracé et caractéristiques de l'infrastructure .....	3
II.1.2.. Description du tracé.....	3
II.2.2. Caractéristiques de l'ouvrage .....	4
II.2.3. Sur le territoire de Pfettisheim.....	4
<b>III. L'environnement</b> .....	<b>5</b>
III.1 Etat initial de l'environnement sur la commune de Pfettisheim .....	5
III.1.1 Carte de synthèse des données environnementales.....	5
III.1.2 Rappel synthétique de l'existant .....	6
III.2 Impacts du projet et mesures prises en faveur de l'environnement.....	7
III.2.1 Carte de synthèse des impacts et mesures environnementales.....	7
III.2.2 Tableau de synthèse .....	8

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

<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

**PIECE 3 : EXTRAITS DU REGLEMENT EN VIGUEUR DES ZONES DU P.O.S. CONCERNEES ET PROPOSITIONS DE MODIFICATION DUDIT REGLEMENT ..... 12**

<b>I. Extraits du règlement en vigueur avant et après modification</b> .....	<b>12</b>
I.1. Règlement - p.46 (Article 2 Zone A).....	12

I.1.1. Règlement avant modification.....	12
I.1.2. Règlement modifié.....	12
I.2. Règlement - p.48 (Article 6 Zone A) .....	13
I.2.1. Règlement avant modification.....	13
I.2.2. Règlement modifié.....	13
I.4. Règlement - p.54 (Articles 2 et 3 Zone N) .....	14
I.4.1. Règlement avant modification.....	14
I.4.2. Règlement modifié.....	14
I.5. Règlement - p.55 (Article 6 Zone N) .....	14
I.5. Règlement - p.55 (Article 6 Zone N) .....	15
I.5.1. règlement avant modification.....	15
I.5.2. Règlement modifié.....	15
<b>II. Rapport de présentation</b> .....	<b>15</b>
<b>II. Rapport de présentation</b> .....	<b>16</b>
II.1. Rapport de présentation avant modification – p. 52 (Section 3, Diagnostic Socio-économique) .....	16
II.2. Rapport de présentation modifié – p. 52 (Section 3, Diagnostic Socio-économique).....	16
II.3. Rapport de présentation avant modification – p. 73 (Section 5, Evolution des superficies des Zones).....	17
II.4. Rapport de présentation modifié – p. 73 (Section 5, Evolution des superficies des Zones) ..	18

**PIECE 4 : LISTE DES EMPLACEMENTS RESERVES DU P.O.S. EN VIGUEUR ET PROPOSITIONS DE MODIFICATION DE LADITE LISTE..... 19**

<b>I. Liste des emplacements réservés avant modification</b> .....	<b>19</b>
<b>II. Liste des emplacements réservés modifiée</b> .....	<b>19</b>

**PIECE 5 : MODIFICATION A APPORTER AU PROJET D'AMENAGEMENT ET DE DEVELOPPEMENT DURABLE (PADD)..... 20**

<b>I. PADD existant – page 11 (Section 3)</b> .....	<b>20</b>
<b>II. PADD modifié -page 11 (Section 3)</b> .....	<b>20</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 Pfettisheim, approuvé le 8 juillet 2003, ne prévoit en effet pas la réalisation du projet de GCO. 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 de Pfettisheim n'intègre pas le projet de Grand Contournement Ouest.

#### **I.2. 2. Incidences du projet sur les dossiers du P.O.S.**

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

- les pages 52 et 73 du rapport de présentation ;
- la page 11 du Projet d'Aménagement et de Développement Durable (PADD) ;
- Le plan de zonage au 1/5000è où devra figurer l'emplacement réservé nécessaire à la réalisation du GCO de Strasbourg ;
- Les règlements applicables aux zones A et N, qui devront être modifiés ;
- Le rapport de présentation, qui sera 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 24km. 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. Le tracé et caractéristiques de l'infrastructure**

#### **II.1.2.. 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

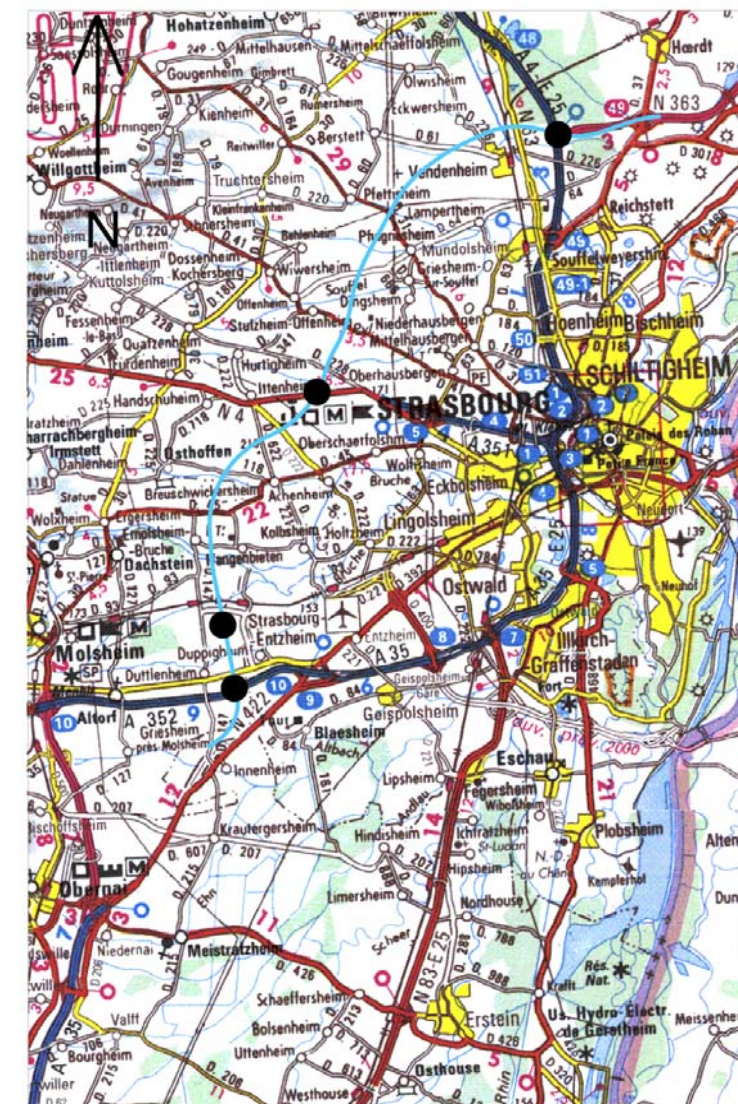
Le tracé du Grand Contournement Ouest de Strasbourg présente un linéaire global de 24m. Conformément aux prescriptions de l'Instruction sur les Conditions Techniques d'Aménagement des Autoroutes de Liaison de 2000 (ICTAAL 2000), le GCO sera dimensionné de façon à répondre aux caractéristiques de la catégorie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

Sur la commune de Pfttisheim, le projet passe essentiellement en déblai relativement profond, à l'exception d'un passage en léger remblai dans la vallée. Le projet coupe le territoire communal au Sud Est. Plusieurs ouvrages rétabliront les communications agricoles, routière et hydraulique (Cf carte III.2). Un ouvrage de traitement des eaux de ruissellement (bassin) pourra être implanté.



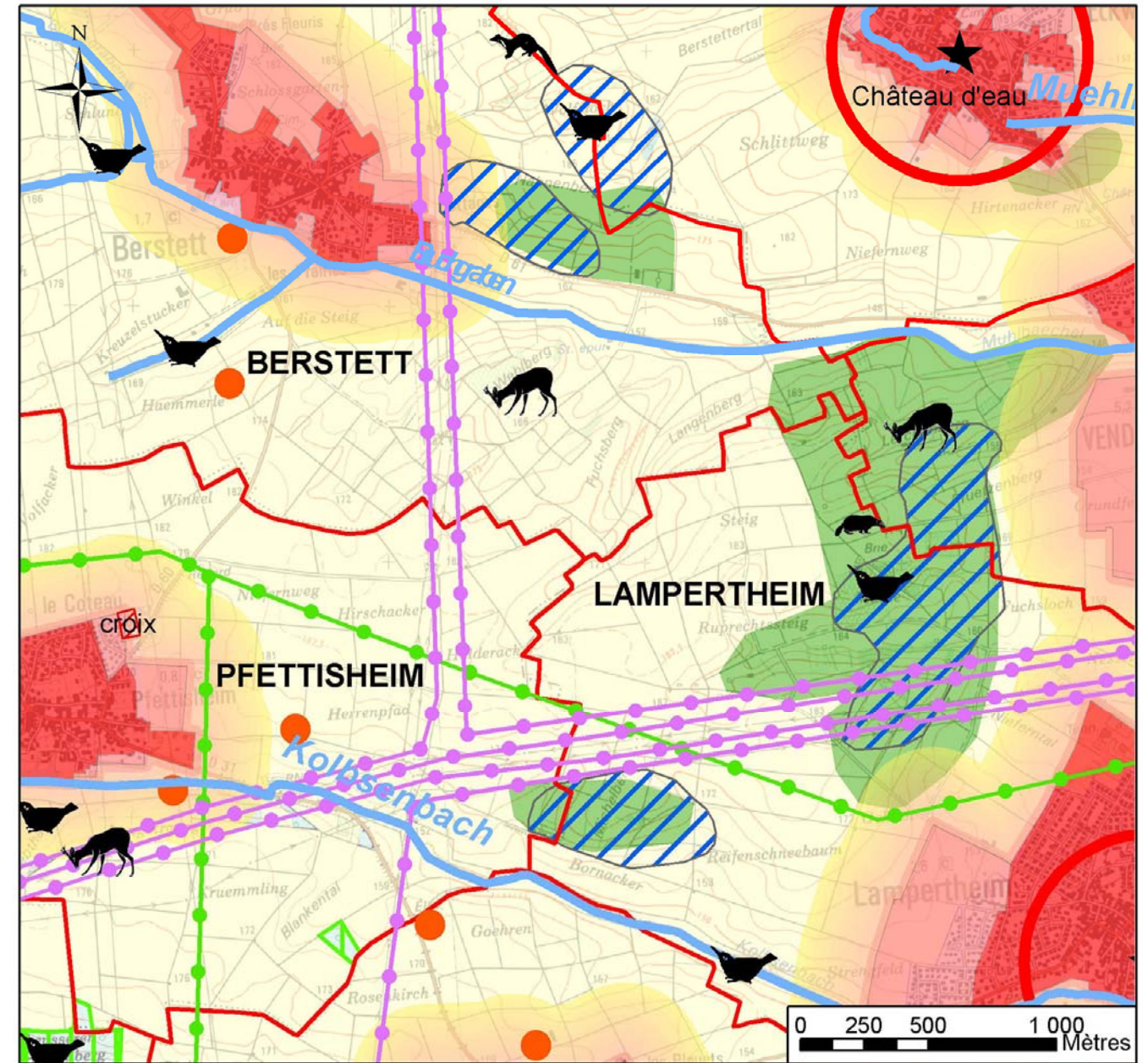
#### LEGENDE

- 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 Pfettisheim

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



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

<b>Thèmes</b>	<b>Synthèse de l'existant (cf carte)</b>
Géomorphologie, Géologie, Pédologie	Formation sableuse des alluvions de la Zorn sous limons.
Eaux souterraines et superficielles	Eaux souterraines : nappe alluviale rhénane protégée par une épaisse couche de lœss. Eaux superficielles : le Kolbsenbach.
Agriculture et sylviculture	Zones agricoles, parcellaire organisé, itinéraires agricoles. Pas de boisement.
Activités industrielles et commerciales	Pas de contraintes majeures.
Acoustique	Pas de contraintes majeures.
Qualité de l'air	Pas de contraintes majeures à proximité immédiate.
Patrimoine culturel et historique	Pas de contraintes majeures.
Tourisme et loisirs	Présence d'une piste cyclable et d'un chemin de randonnée pédestre.
Contraintes techniques et servitudes d'utilité publique	Réseaux (lignes électriques à très haute tension, pipeline).
Urbanisme et paysage	Proximité visuelle de Pfettisheim. Solidarités naturelles entre le Leisbach et le vallon du Kolbsenbach ; unité naturelle de vallon. Solidarités urbaines entre Pfettisheim, Pfulgriesheim et Lampertheim.
Milieux naturels	Pas d'espèces ou d'habitats remarquables.



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 :**

**Rétablissement :**

- Usage principal et secondaire
- Zone d'implantation à préciser

**Routier :** Routier, Agricole, Ferroviaire, Forestier, Hydraulique, Fluvial, Petite faune

**Rétablissement :** Sentier pédestre, Piste cyclable, Equitation, Ouvrage de décharge, Grande faune, Faune piscicole

**Zone de protection phonique :** Ecran, Casquette ou merlon, Tranchée Couverte, Protection de façade

**Profil en long :** Déblai imposé, Pylône à déplacer

**Osmoderme :** Corridor à conforter, Habitat à préserver

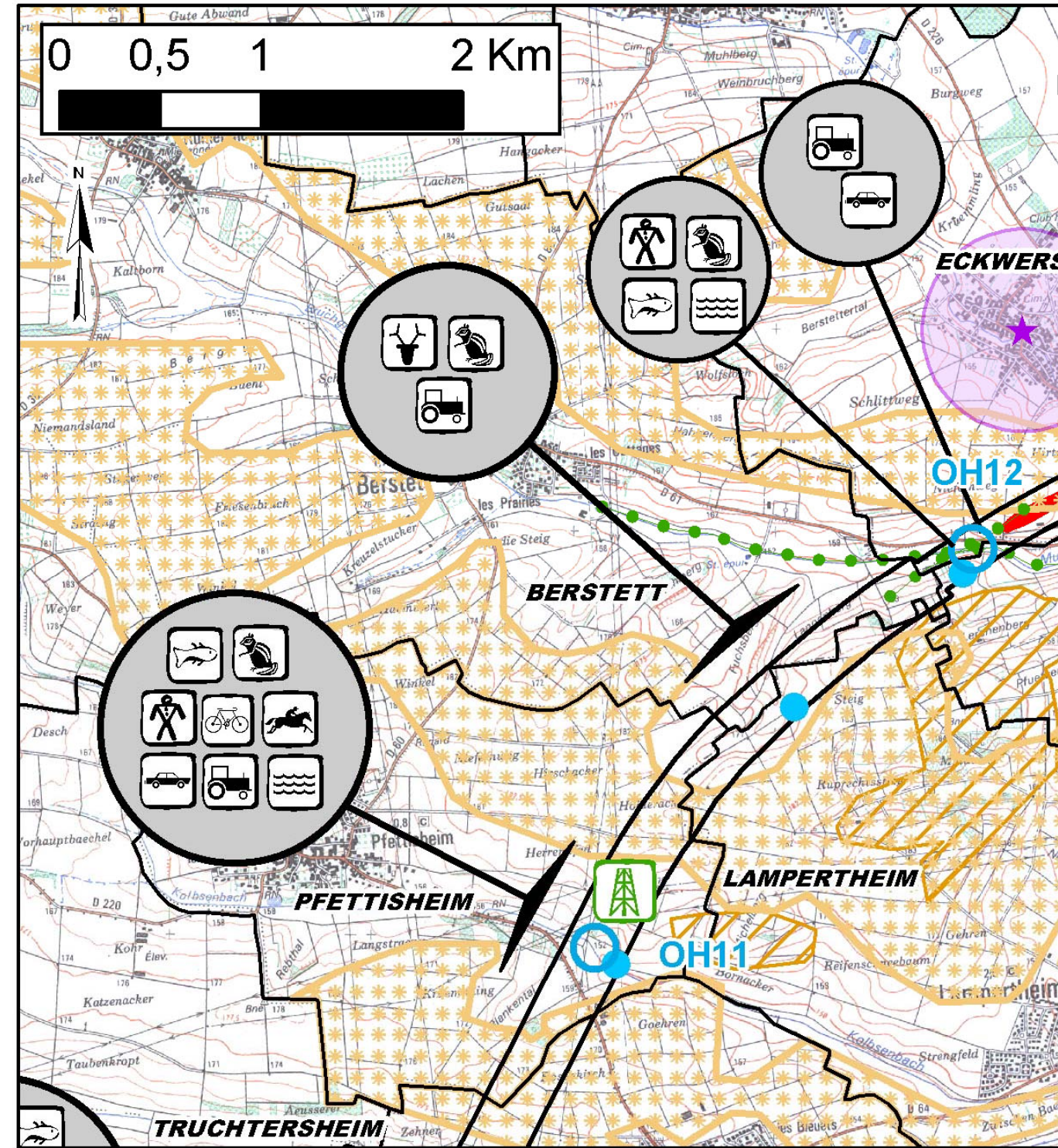
**Grand Hamster :** Conventonnement potentiel

**Assainissement :** Zone d'implantation des bassins d'assainissement, Réhaussement RD, Renforcement digue, Zone d'implantation d'OH

**Monuments Historiques :** Monument historique, Monument historique Périètre de protection

**Autres mesures environnementales :** Convention gestion prairie humide, Liens d'aménité, Vergers à exclure du remembrement, Gestion par organisme (CSA...), Boisement compensateur, Surveillance Air, Replantation Jonc Fleuri

**Autres :** trace VRPV, Echangeur



## III.2.2 Tableau de synthèse

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

Thèmes	Contraintes/Impacts	Mesures
Géomorphologie, Géologie, Pédologie	Sols d'assise constitués de formations sableuses des alluvions de la Zorn sous une couverture de limons : pas de difficultés particulières vis à vis du tracé.	Délimitation du chantier lors de la phase travaux. Remise en état des aires techniques à la fin de la phase travaux.
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. Franchissement du Kolbsenbach.	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 décanat, une cloison de tranquillisation, une lame de déshuilage et un système de dérivation avec vannes amont et aval. Dimensionnement de l'ouvrage de franchissement pour assurer les fonctions hydrologiques et écologiques du cours d'eau.
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.	-
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.	-

Thèmes	Contraintes/Impacts	Mesures
Acoustique	Pendant les travaux : Bruit lié à l'utilisation d'engins de chantier motorisés. Après mise en service : bruit de fond sans dépassement des seuils réglementaires (ambiance acoustique inférieure à 55 dB(A)).	Pendant les travaux : Choix du site d'implantation des installations de chantier de manière à limiter l'impact acoustique sur les riverains.
Qualité de l'air	Pollution de proximité limitée A l'échelle de la Région, réduction des rejets de gaz à effet de serre.	-
Patrimoine culturel et historique	Pas de patrimoine particulier.	-
Tourisme et loisirs	Interruption d'une piste cyclable et d'un sentier de randonnée équestre.	Les sentiers et pistes interrompus seront rétablis.
Contraintes techniques et servitudes d'utilité publique	Franchissement d'un réseau de lignes à très haute tension et d'un pipeline.	Les réseaux seront rétablis en coordination avec les gestionnaires.
Urbanisme et paysage	Impact sur l'inscription visuelle : Passage à proximité de riverains à Pfettisheim mais rare ouverture visuelle au sein d'un parcours très enterré. Impact sur les solidarités naturelles : Opportunité d'un double remaillage vert transversal entre le Leisbach et le vallon du Kolbsenbach. Coupure d'une unité naturelle de vallon intéressante. Contraintes urbaines : Risque de rupture des solidarités liant Pfettisheim à Pfulgriesheim et Lampertheim.	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. 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. Opportunité d'un double remaillage transversal entre le Leisbach et le Muhlbaechel via le vallon du Kolbsenbach : plantation de haies vives et/ou de bosquets-jalons.
Milieus naturels	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.	Mise en place de clôture afin d'interdire l'accès de l'autoroute à la faune.

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

I. Légende du plan de zonage

PRESCRIPTIONS EDICTEES PAR LE PLU

1- LE ZONAGE

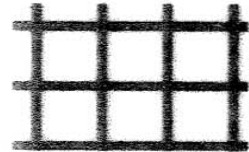
• • • • • Limite ou secteur de zone

A

Désignation de zone

A1

Désignation de secteur de zone



Espace boisé classé à conserver ou à créer

2- LES EMPLACEMENTS RESERVES



Numéro de repérage

Voies publiques:



- à créer



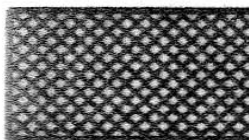
- à élargir



- à élargir (cas de faible élargissement)



Emprise de la voie publique

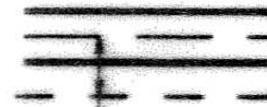


Ouvrages publics ou espaces verts à créer

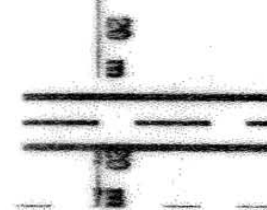


Rue, sentier pédestre ou piste cyclable à créer

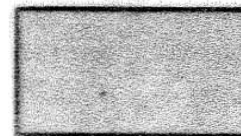
3- LES AUTRES PRESCRIPTIONS



Recul par rapport à l'axe de la voie



Recul par rapport à l'alignement ou à la limite d'emprise des voies



Boisements à protéger



Principe de liaison piétonne

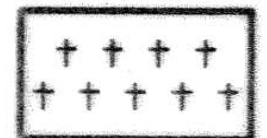


Principe de desserte routière

RENSEIGNEMENTS DIVERS



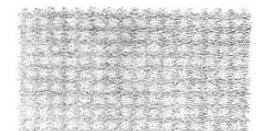
Limite communale



Cimetière



Panneau d'agglomération



Forêt

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

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



II.2. Extraits 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**

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

Le règlement des zones A et N, figurant dans le règlement d'urbanisme du Plan Local d'Urbanisme de la commune de Pfettisheim, est concerné par la présente mise en compatibilité.

**I.1. Règlement - p.46 (Article 2 Zone A)**

**I.1.1. Règlement avant modification**

Dans le secteur A2

Les dépôts temporaires nécessaires à l'exploitation agricole.

2. Les constructions et installations suivantes : les cribs à maïs, les serres nécessaires à l'activité agricole, les silos tranchées, les véhicules temporaires nécessaires à la vente directe des produits de l'exploitation pendant la période de vente.
3. Les bâtiments directement liés et nécessaires à l'activité des exploitations agricoles et. n excédant pas une emprise au sol cumulée de 50 m<sup>2</sup>.

**SECTION II - CONDITIONS DE L'OCCUPATION DU SOL**

**ARTICLE 3 A - ACCES ET VOIRIE**

1. Accès

- 1.1. Tout terrain enclavé est inconstructible à moins que son propriétaire ne produise une servitude de passage suffisante, instituée par un acte authentique ou par voie judiciaire, en application de l'article 682 du Code Civil.
- 1.2. Pour être constructible, un terrain doit avoir accès à une voie publique ou privée en bon état de viabilité.

Le permis de construire peut être refusé sur des terrains qui ne seraient pas desservis par des voies publiques ou privées dans des conditions répondant à l'importance ou à la destination de l'immeuble ou de l'ensemble d'immeubles envisagés, et notamment si les caractéristiques de ces voies rendent difficiles la circulation ou l'utilisation des engins de lutte contre l'incendie.

Il peut également être refusé si les accès présentent un risque pour la sécurité des usagers des voies publiques ou pour celles des personnes utilisant ces accès.

Cette sécurité doit être appréciée compte tenu, notamment, de la position des accès, de leur configuration ainsi que de la nature et de l'intensité du trafic.

- 1.3. De plus, le permis de construire peut être subordonné à la réalisation d'aménagements particuliers concernant les accès.
- 1.4. La desserte des occupations et utilisations du sol autorisées ne pourra excéder un accès par unité foncière à partir de la voirie départementale.

2. Voirie

**I.1.2. Règlement modifié**

Dans le secteur A2

Les dépôts temporaires nécessaires à l'exploitation agricole.

2. Les constructions et installations suivantes : les cribs à maïs, les serres nécessaires à l'activité agricole, les silos tranchées, les véhicules temporaires nécessaires à la vente directe des produits de l'exploitation pendant la période de vente.
3. Les bâtiments directement liés et nécessaires à l'activité des exploitations agricoles et. n excédant pas une emprise au sol cumulée de 50 m<sup>2</sup>.
4. L'opération inscrite en emplacement réservé N°A6 ainsi que les constructions et installations qui lui sont liées.

**SECTION II - CONDITIONS DE L'OCCUPATION DU SOL**

**ARTICLE 3 A - ACCES ET VOIRIE**

1. Accès

- 1.1. Tout terrain enclavé est inconstructible à moins que son propriétaire ne produise une servitude de passage suffisante, instituée par un acte authentique ou par voie judiciaire, en application de l'article 682 du Code Civil.
- 1.2. Pour être constructible, un terrain doit avoir accès à une voie publique ou privée en bon état de viabilité.

Le permis de construire peut être refusé sur des terrains qui ne seraient pas desservis par des voies publiques ou privées dans des conditions répondant à l'importance ou à la destination de l'immeuble ou de l'ensemble d'immeubles envisagés, et notamment si les caractéristiques de ces voies rendent difficiles la circulation ou l'utilisation des engins de lutte contre l'incendie.

Il peut également être refusé si les accès présentent un risque pour la sécurité des usagers des voies publiques ou pour celles des personnes utilisant ces accès.

Cette sécurité doit être appréciée compte tenu, notamment, de la position des accès, de leur configuration ainsi que de la nature et de l'intensité du trafic.

- 1.3. De plus, le permis de construire peut être subordonné à la réalisation d'aménagements particuliers concernant les accès.
- 1.4. La desserte des occupations et utilisations du sol autorisées ne pourra excéder un accès par unité foncière à partir de la voirie départementale.

- 1.5. Tout accès direct à l'opération inscrite en emplacement réservé N°A6 est interdit.

2. Voirie

## I.2. Règlement - p.48 (Article 6 Zone A)

### I.2.1. Règlement avant modification

#### 2.2. Eaux pluviales

Elles doivent être évacuées conformément à la réglementation en vigueur.

#### ARTICLE 5 A - CARACTERISTIQUES DES TERRAINS

Non réglementé.

#### ARTICLE 6 A - IMPLANTATION DES CONSTRUCTIONS PAR RAPPORT AUX VOIES ET EMPRISES PUBLIQUES

##### 1. Cas des voies routières

###### A. Dispositions générales

Sauf dispositions contraires figurant au plan de zonage, toute construction ou installation doit être édifiée à 5 mètres au moins de la limite d'emprise de toutes les voies, y compris les chemins ruraux ou chemins d'exploitation.

###### B. Dispositions particulières

Ces dispositions ne s'appliquent pas :

- aux ouvrages, constructions et installations techniques de distribution et de transport d'énergie électrique qui doivent être implantés à plus d'1 mètre de la limite des chemins ruraux et d'exploitation, à plus de 7 mètres des autres voies publiques.
- aux autres ouvrages, constructions et installations de faible emprise nécessaires à l'exploitation des réseaux d'intérêt public qui doivent s'implanter avec un retrait au moins égal à 1 mètre de la limite des chemins ruraux et d'exploitation et à 3 mètres des autres voies publiques.

##### 2. Cas des voies d'eau

###### A. Dispositions générales

Toute construction ou installation doit être édifiée à une distance au moins égale à 6 mètres des berges des cours d'eau.

###### B. Dispositions particulières

Lorsque par son gabarit ou son implantation, une construction n'est pas conforme aux dispositions générales visées ci-dessus, le permis de construire ne peut être accordé que pour

### I.2.2. Règlement modifié

#### 2.2. Eaux pluviales

Elles doivent être évacuées conformément à la réglementation en vigueur.

#### ARTICLE 5 A - CARACTERISTIQUES DES TERRAINS

Non réglementé.

#### ARTICLE 6 A - IMPLANTATION DES CONSTRUCTIONS PAR RAPPORT AUX VOIES ET EMPRISES PUBLIQUES

##### 1. Cas des voies routières

###### A. Dispositions générales

Sauf dispositions contraires figurant au plan de zonage, toute construction ou installation doit être édifiée à 5 mètres au moins de la limite d'emprise de toutes les voies, y compris les chemins ruraux ou chemins d'exploitation.

###### B. Ces dispositions ne s'appliquent pas :

- aux ouvrages, constructions et installations techniques de distribution et de transport d'énergie électrique qui doivent être implantés à plus d'1 mètre de la limite des chemins ruraux et d'exploitation, à plus de 7 mètres des autres voies publiques.
- aux autres ouvrages, constructions et installations de faible emprise nécessaires à l'exploitation des réseaux d'intérêt public qui doivent s'implanter avec un retrait au moins égal à 1 mètre de la limite des chemins ruraux et d'exploitation et à 3 mètres des autres voies publiques.

C Toute construction et installation autre que celle liée à l'opération concernée par l'emplacement réservé N°A6 est interdite à l'intérieur des reculs de construction inscrits sur les plans de zonage.

##### 2. Cas des voies d'eau

###### A. Dispositions générales

Toute construction ou installation doit être édifiée à une distance au moins égale à 6 mètres des berges des cours d'eau.

###### B. Dispositions particulières

Lorsque par son gabarit ou son implantation, une construction n'est pas conforme aux dispositions générales visées ci-dessus, le permis de construire ne peut être accordé que pour

## I.4. Règlement - p.54 (Articles 2 et 3 Zone N)

### I.4.1. Règlement avant modification

#### ARTICLE 2 N - OCCUPATIONS ET UTILISATIONS SOUMISES A DES CONDITIONS PARTICULIERES

1. Les installations et ouvrages prévus en emplacement réservé.
2. Les réseaux et voies de communication publics ou d'intérêt général ainsi que les ouvrages, constructions et installations nécessaires à leur exploitation.
3. Les travaux et installations nécessaires à l'entretien de l'étang existant.

#### SECTION II - CONDITIONS DE L'OCCUPATION DU SOL

##### ARTICLE 3 N - ACCES ET VOIRIE

1. Accès

La desserte des nouvelles constructions devra se faire par un carrefour d'accès unique depuis la voirie départementale.

2. Voirie

Non réglementé.

##### ARTICLE 4 N - DESSERTE PAR LES RESEAUX

1. Eau potable

Non réglementé.

2. Assainissement non réglementé

##### ARTICLE 5 N - CARACTERISTIQUES DES TERRAINS

Non réglementé.

### I.4.2. Règlement modifié

#### ARTICLE 2 N - OCCUPATIONS ET UTILISATIONS SOUMISES A DES CONDITIONS PARTICULIERES

1. Les installations et ouvrages prévus en emplacement réservé.
2. Les réseaux et voies de communication publics ou d'intérêt général ainsi que les ouvrages, constructions et installations nécessaires à leur exploitation.
3. Les travaux et installations nécessaires à l'entretien de l'étang existant.
4. Les opérations inscrites en emplacement réservé N°A6 ainsi que les constructions et installations qui leur sont liées

#### SECTION II - CONDITIONS DE L'OCCUPATION DU SOL

##### ARTICLE 3 N - ACCES ET VOIRIE

1. Accès

La desserte des nouvelles constructions devra se faire par un carrefour d'accès unique depuis la voirie départementale.

2. Voirie

Tout accès à l'opération inscrite en emplacement réservé N°A6 est interdit

##### ARTICLE 4 N - DESSERTE PAR LES RESEAUX

1. Eau potable

Non réglementé.

2. Assainissement non réglementé

##### ARTICLE 5 N - CARACTERISTIQUES DES TERRAINS

Non réglementé.



**I.5. Règlement - p.55 (Article 6 Zone N)****I.5.1. règlement avant modification****ARTICLE 6 N - IMPLANTATION DES CONSTRUCTIONS PAR RAPPORT AUX VOIES ET EMPRISES PUBLIQUES****A. Dispositions générales**

Sauf dispositions contraires figurant au plan de zonage, les constructions doivent être implantées à des distances comptées à partir de l'axe de la voie au moins égales à 6 mètres des autres voies, chemins ruraux et chemins d'exploitation.

**B. Dispositions particulières**

Ces dispositions ne s'appliquent pas aux ouvrages, constructions et installations techniques de distribution et de transport d'énergie électrique qui doivent être implantés à plus de 1 mètre de la limite des chemins ruraux et d'exploitation, à plus de 7 mètres des autres voies publiques.

Aux autres ouvrages, constructions et installations de faible emprise nécessaires à l'exploitation des réseaux d'intérêt public qui doivent s'implanter avec un retrait au moins égal à 1 mètre de la limite des chemins ruraux et d'exploitation, à 3 mètres des autres voies publiques.

**ARTICLE 7 N - IMPLANTATION DES CONSTRUCTIONS PAR RAPPORT AUX LIMITES SEPARATIVES****A. Dispositions générales**

Les constructions peuvent être implantées soit en limite parcellaire soit à une distance au moins égale à 1,50 mètres des limites séparatives comptées à partir de la façade du bâtiment à construire.

**B. Dispositions particulières**

Les constructions et installations de faible emprise nécessaires à l'exploitation des réseaux d'intérêt public tels que postes de transformation électrique doivent s'implanter avec un retrait au moins égal à 1 mètre des limites séparatives.

Les dispositions générales ne s'appliquent pas aux ouvrages, constructions et installations techniques de distribution et de transport d'énergie électrique qui ne constituent pas des bâtiments.

**I.5.2. Règlement modifié****ARTICLE 6 N - IMPLANTATION DES CONSTRUCTIONS PAR RAPPORT AUX VOIES ET EMPRISES PUBLIQUES****A. Dispositions générales**

Sauf dispositions contraires figurant au plan de zonage, les constructions doivent être implantées à des distances comptées à partir de l'axe de la voie au moins égales à 6 mètres des autres voies, chemins ruraux et chemins d'exploitation.

**B. Dispositions particulières**

Ces dispositions ne s'appliquent pas aux ouvrages, constructions et installations techniques de distribution et de transport d'énergie électrique qui doivent être implantés à plus de 1 mètre de la limite des chemins ruraux et d'exploitation, à plus de 7 mètres des autres voies publiques.

Aux autres ouvrages, constructions et installations de faible emprise nécessaires à l'exploitation des réseaux d'intérêt public qui doivent s'implanter avec un retrait au moins égal à 1 mètre de la limite des chemins ruraux et d'exploitation, à 3 mètres des autres voies publiques.

C. Toute construction et installation autre que celle liée à l'opération concernée par l'emplacement réservé N° A6 est interdite à l'intérieur des reculs de construction inscrits sur les plans de zonage.

**ARTICLE 7 N - IMPLANTATION DES CONSTRUCTIONS PAR RAPPORT AUX LIMITES SEPARATIVES****A. Dispositions générales**

Les constructions peuvent être implantées soit en limite parcellaire soit à une distance au moins égale à 1,50 mètres des limites séparatives comptées à partir de la façade du bâtiment à construire.

**B. Dispositions particulières**

Les constructions et installations de faible emprise nécessaires à l'exploitation des réseaux d'intérêt public tels que postes de transformation électrique doivent s'implanter avec un retrait au moins égal à 1 mètre des limites séparatives.

Les dispositions générales ne s'appliquent pas aux ouvrages, constructions et installations techniques de distribution et de transport d'énergie électrique qui ne constituent pas des bâtiments.

## II. Rapport de présentation

### II.1. Rapport de présentation avant modification – p. 52 (Section 3, Diagnostic Socio-économique)

#### 3.6.3 Les équipements d'infrastructure

on recense les équipements suivants :

##### ♦ Réseaux

- 1 réseau collectif d'eau potable
- 1 réseau collectif d'assainissement. La commune de PFETTISHEIM fait partie du SIVU du KOCHERSBERG, ayant pour compétence la construction et l'exploitation d'une station d'épuration et des collecteurs intercommunaux, ainsi que la gestion des réseaux d'assainissement existants.

##### ♦ Les infrastructures de transport

Transports en commun

PFETTISHEIM est desservie par le réseau 67 de cars CTS Interurbains : ligne Strasbourg – WINGERSHEIM.

La commune n'est pas desservie par la voie ferrée. La gare la plus proche est celle de Strasbourg.

##### ♦ Autres infrastructures de transport

PFETTISHEIM est desservie par des routes départementales. La bretelle de l'autoroute A4 est à 10 km de PFETTISHEIM.

Le projet de GCO frôle le ban communal. A priori, il n'est pas prévu de réaliser d'échangeur dans le Kochersberg.

### II.2. Rapport de présentation modifié – p. 52 (Section 3, Diagnostic Socio-économique)

#### 3.6.3 Les équipements d'infrastructure

on recense les équipements suivants :

##### ♦ Réseaux

- 1 réseau collectif d'eau potable
- 1 réseau collectif d'assainissement. La commune de PFETTISHEIM fait partie du SIVU du KOCHERSBERG, ayant pour compétence la construction et l'exploitation d'une station d'épuration et des collecteurs intercommunaux, ainsi que la gestion des réseaux d'assainissement existants.

##### ♦ Les infrastructures de transport

Transports en commun

PFETTISHEIM est desservie par le réseau 67 de cars CTS Interurbains : ligne Strasbourg – WINGERSHEIM.

La commune n'est pas desservie par la voie ferrée. La gare la plus proche est celle de Strasbourg.

##### ♦ Autres infrastructures de transport

PFETTISHEIM est desservie par des routes départementales. La bretelle de l'autoroute A4 est à 10 km de PFETTISHEIM.

Le projet de GCO passe à l'Est de la commune. Il n'est pas prévu de réaliser d'échangeur dans le Kochersberg.

Pour plus de détails sur les impacts du projet, voir la Pièce 1 du dossier de mise en compatibilité du PLU établi dans le cadre de l'enquête sur l'utilité publique du projet.

**II.3. Rapport de présentation avant modification – p. 73 (Section 5, Evolution des superficies des Zones)**

<b>5 – ÉVOLUTION DES SUPERFICIES DES ZONES</b>				
POS approuvé le 02 juin 1996 et modifié en 1991	Superficie (ha)	Révision du PLU 2002	Superficie (ha)	Évolution
1) Zones naturelles				
ND	0	N	26	+26
Total zones naturelles	0	Total zones naturelles	26	+ 26
2) Zones agricoles				
NC	435,4	A A1 A2	41,6 361,6	
Total zones agricoles	435,4	Total zones agricoles	403,2	- 32,2
Total zones agricoles et naturelles (ND+NC)	435,4	Total zones agricoles et naturelles (N+A)	429,2	- 6,2
3) zones d'extension future				
NA NA2	1,9			
NA3	1,1			
IINA	10,5	IIAU IIAU1 IIAU2	9,83 1,3	
Total zones d'extension (NA+IINA)	13,5	Total zones d'extension (IIAU)	11,13	- 2,37
4) zones urbaines				
UA	20,7	UA UA1 UA2	11,6 7,17	- 1,93
UB UB1	3,9	UB	19,6	+ 5,2
UB2	8,1			
UB3	0,4			
NB	2,0			
		UE (équipement)	5,2	+ 5,2
Total zones urbaines (UA+UB+NB)	35,1	Total zone urbaines (UA+UB+UE)	43,67	+ 8,47
Superficie de la commune : 484 ha				
	Espaces boisés classés		2,29	+ 2,29
	Boisements à protéger		0,35	+ 0,35

**II.4. Rapport de présentation modifié – p. 73 (Section 5, Evolution des superficies des Zones)**

<b>5 – ÉVOLUTION DES SUPERFICIES DES ZONES</b>				
POS approuvé le 02 juin 1996 et modifié en 1991	Superficie (ha)	Révision du PLU 2002	Superficie (ha)	Évolution
1) Zones naturelles				
ND	0	N	26	+26
Total zones naturelles	0	Total zones naturelles	26	+26
2) Zones agricoles				
NC	435,4	A A1 A2	41,6 361,6	
Total zones agricoles	435,4	Total zones agricoles	403,2	- 32,2
Total zones agricoles et naturelles (ND+NC)	435,4	Total zones agricoles et naturelles (N+A)	429,2	- 6,2
3) zones d'extension future				
NA NA2	1,9			
NA3	1,1			
IINA	10,5	IIAU IIAU1 IIAU2	9,83 1,3	
Total zones d'extension (NA+IINA)	13,5	Total zones d'extension (IIAU)	11,13	- 2,37
4) zones urbaines				
UA	20,7	UA UA1 UA2	11,6 7,17	- 1,93
UB UB1	3,9	UB	19,6	+ 5,2
UB2	8,1			
UB3	0,4			
NB	2,0			
		UE (équipement)	5,2	+ 5,2
Total zones urbaines (UA+UB+NB)	35,1	Total zone urbaines (UA+UB+UE)	43,67	+ 8,47
Superficie de la commune : 484 ha				
	Espaces boisés classés		1,9	1,9
	Boisements à protéger		0,35	+ 0,35

**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**

N°	Destination	Bénéficiaire	Superficie en ares
	<b><u>I - VOIES PUBLIQUES</u></b>		
	A) <u>Voies nouvelles</u>		
A1	Création d'une voie piétonne et cycliste de 4 mètres entre la rue du Houblon et la rue des Lilas.	Commune	9,00
A2	Création d'un chemin piéton entre la zone AU et la rue des Perdrix.	Commune	1,25
A3	Création d'un chemin piéton de 3 mètres d'emprise au sud de l'agglomération longeant le Kolbsenbach.	Commune	17,25
	B) <u>Elargissements</u>		
A4	Elargissement de la rue de la Citadelle. (voir détail ci-joint).	Commune	0,14
A5	Elargissement de la RD 31 à l'entrée est du village pour un aménagement paysager de l'accotement.	Commune	6,32

**II. Liste des emplacements réservés modifiée**

N°	Destination	Bénéficiaire	Superficie en ares
	<b><u>I - VOIES PUBLIQUES</u></b>		
	A) <u>Voies nouvelles</u>		
A1	Création d'une voie piétonne et cycliste de 4 mètres entre la rue du Houblon et la rue des Lilas.	Commune	9,00
A2	Création d'un chemin piéton entre la zone AU et la rue des Perdrix.	Commune	1,25
A3	Création d'un chemin piéton de 3 mètres d'emprise au sud de l'agglomération longeant le Kolbsenbach.	Commune	17,25
A6	Création du grand Contournement Ouest de Strasbourg	Etat	1946,16
	B) <u>Elargissements</u>		
A4	Elargissement de la rue de la Citadelle. (voir détail ci-joint).	Commune	0,14
A5	Elargissement de la RD 31 à l'entrée est du village pour un aménagement paysager de l'accotement.	Commune	6,32

**Pièce 5 : Modification à apporter au Projet d'Aménagement et de Développement Durable (PADD)**

**I. PADD existant – page 11 (Section 3))**

**3.4 Transports**

**3.4.1 Favoriser le maintien et le développement des transports en commun**

La commune souhaite continuer à bénéficier de liaisons interurbaines cadencées avec Strasbourg (car).  
Ce volet d'action dépasse la compétence communale puisqu'elle relève du Département.

**3.4.2 Prendre en compte le projet du Grand Contournement Ouest de Strasbourg (G.C.O).**

Participer aux réflexions et concertations relatives à ce projet.

**II. PADD modifié -page 11 (Section 3)**

**3.4 Transports**

**3.4.1 Favoriser le maintien et le développement des transports en commun**

La commune souhaite continuer à bénéficier de liaisons interurbaines cadencées avec Strasbourg (car).  
Ce volet d'action dépasse la compétence communale puisqu'elle relève du Département.

**3.4.2 Prendre en compte le projet du Grand Contournement Ouest de Strasbourg (G.C.O).**

Le Grand Contournement Ouest de Strasbourg fait l'objet d'une inscription en emplacement réservé incorporé dans les PLU par le biais de la procédure de Déclaration d'Utilité Publique prévue par l'article L123-16 du Code de l'Urbanisme qui vaut également mise en compatibilité du PLU.