





## Volet G6

Mise en compatibilité du Plan d'Occupation  
des Sols du SIVOM de la Souffel :  
communes de Dingsheim/Griesheim-sur-  
Souffel/Pfulgriesheim

# SOMMAIRE DU VOLET G6

<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>	3
<i>I.2.2. Incidences du projet sur les dossiers du P.O.S.</i>	3
<b>II. Le projet</b>	<b>3</b>
II.1. Rappel des objectifs et des raisons du choix du tracé retenu	3
II.2. Tracé et caractéristiques de l'infrastructure	3
<i>II.2.1. Description du tracé</i>	3
<i>II.2.2. Caractéristiques de l'ouvrage</i>	4
<i>II.2.3. Sur le territoire des communes du SIVOM de la Souffel</i>	4
<b>III. L'environnement</b>	<b>5</b>
III.1 Etat initial de l'environnement sur les communes de Dingsheim / Griesheim sur Souffel / Pfulgriesheim	5
<i>III.1.1 Rappel synthétique de l'existant</i>	5
<i>III.1.2 Carte de synthèse des données environnementales</i>	5
III.2 Impacts du projet et mesures prises en faveur de l'environnement	7
<i>III.2.1 Carte de synthèse des impacts et mesures environnementales</i>	7
<i>III.2.2 Tableau de synthèse</i>	7
<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. Extrait du Plan de zonage avant et après modification</b>	<b>10</b>
II.1. Extrait du Plan de zonage avant modification	10
II.2. Extrait 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. 39 (Articles 1 Zone NC et 3 Zone NC)	12
<i>I.1.1. Règlement avant modification</i>	12
<i>I.1.2. Règlement modifié</i>	12
I.2. Règlement – p. 41 (Article 6 Zone NC)	13
<i>I.2.1. Règlement avant modification</i>	13
<i>I.2.2. Règlement modifié</i>	13
<b>II. Rapport de présentation – p.35</b>	<b>13</b>
<b>II. Rapport de présentation – p.35</b>	<b>14</b>
II.1. Rapport avant modification	14
II.2. Rapport modifié	14
<b>Pièce 4 : 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 – Commune de Dingsheim</b>	<b>15</b>
I.1. Liste des emplacements réservés avant modification, Commune de Dingsheim– p. 2	15
I.2. Liste des emplacements réservés modifiée, Commune de Dingsheim– p. 2	15
<b>II. Liste des emplacements réservés – Commune de Griesheim</b>	<b>15</b>
<b>II. Liste des emplacements réservés – Commune de Griesheim</b>	<b>16</b>
II.1. Liste des emplacements réservés avant modification, Commune de Griesheim– p. 4	16
II.2. Liste des emplacements réservés modifiée, Commune de Griesheim– p. 4	16
<b>III. Liste des emplacements réservés – Commune de Pfulgriesheim</b>	<b>16</b>
<b>III. Liste des emplacements réservés – Commune de Pfulgriesheim</b>	<b>17</b>
III.1. Liste des emplacements réservés avant modification, Commune de Pfulgriesheim–p. 6	17
III.2. Liste des emplacements réservés modifiée, Commune de Pfulgriesheim– p. 6	17

**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.) des communes de Dingsheim, Griesheim-sur-Souffel et Pfulgriesheim, approuvé en novembre 1993, 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 Dingsheim, Griesheim-sur-Souffel et Pfulgriesheim 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 apportés aux pièces suivantes :

- le rapport de présentation qui sera complété par la présente notice ,
- le plan de zonage au 1/10 000<sup>e</sup> sur lequel est reporté un emplacement réservé avec indications d'un recul de construction,
- le règlement de la zone NC,
- la liste des emplacements réservés qui est complétée par l'inscription de la nouvelle opération.

## II. Le projet

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

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

Le Grand Contournement Ouest (GCO\*) de l'agglomération strasbourgeoise consiste en la création d'une liaison autoroutière concédée à 2x2 voies élargissable à 2x3 voies, d'une longueur

d'environ 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. 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 d'environ 24km. Conformément aux prescriptions de l'Instruction sur les Conditions Techniques d'Aménagement des Autoroutes de Liaison de 2000 (ICTAAL 2000), le GCO sera dimensionné de façon à répondre aux caractéristiques de la catégorie L1, norme fixant les caractéristiques de l'infrastructure de façon à assurer les règles de sécurité, visibilité et mode de collecte des eaux de ruissellement.

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

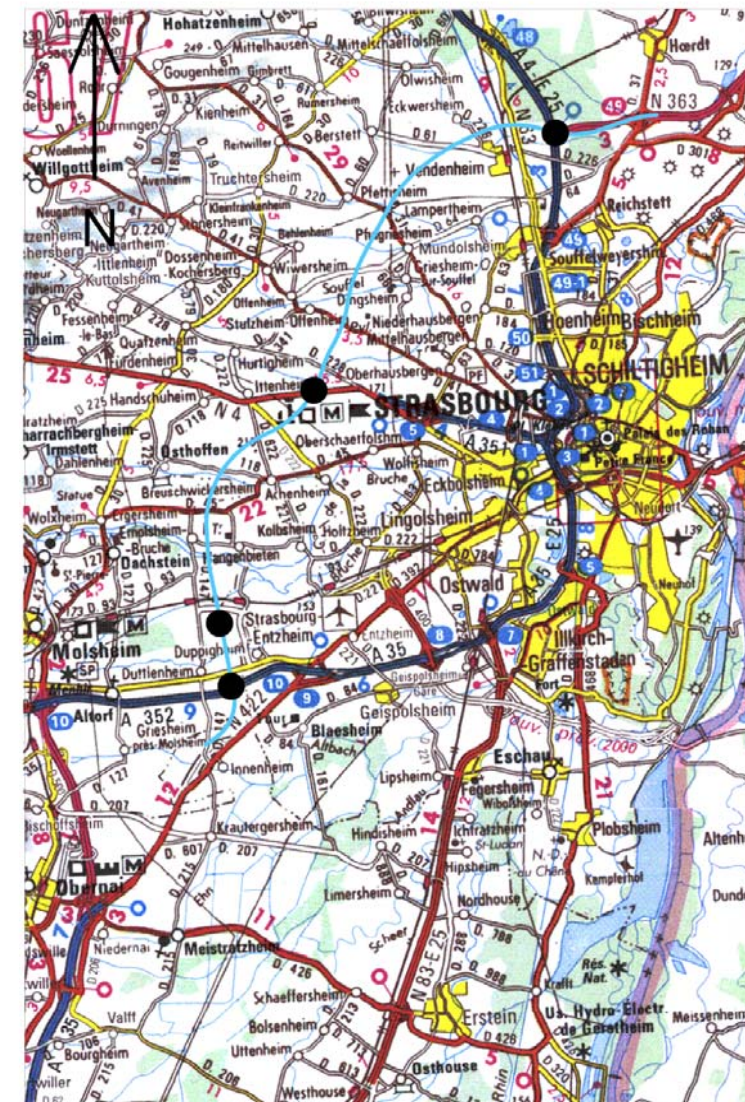
Largeur terre plein central	10 m
Largeur de chaussée	7 m
Largeur de voie	3,5 m
Bande d'arrêt d'urgence	3 m
Berme en remblai	1,25 m
Berme en déblai	1m

#### II.2.3. Sur le territoire des communes du SIVOM de la Souffel

Le projet s'insère dans le secteur Ouest de la commune de Pfulgriesheim, dont il coupe le territoire. Le GCO passe essentiellement en déblai relativement profond, à l'exception d'un passage en léger remblai dans la vallée.

Le tracé passe à l'extrémité Ouest du territoire de Griesheim-sur-Souffel et Dingsheim, essentiellement en déblai relativement profond à l'exception d'un passage en remblai dans la vallée à la frontière des deux communes.

Plusieurs ouvrages sont prévus pour rétablir les fonctions routières, agricoles et hydraulique (Cf carte en III.2.1). Des ouvrages de traitement des eaux (bassin) sont également prévus pour assurer le traitement avant rejet des eaux de ruissellement.



#### LEGENDE

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

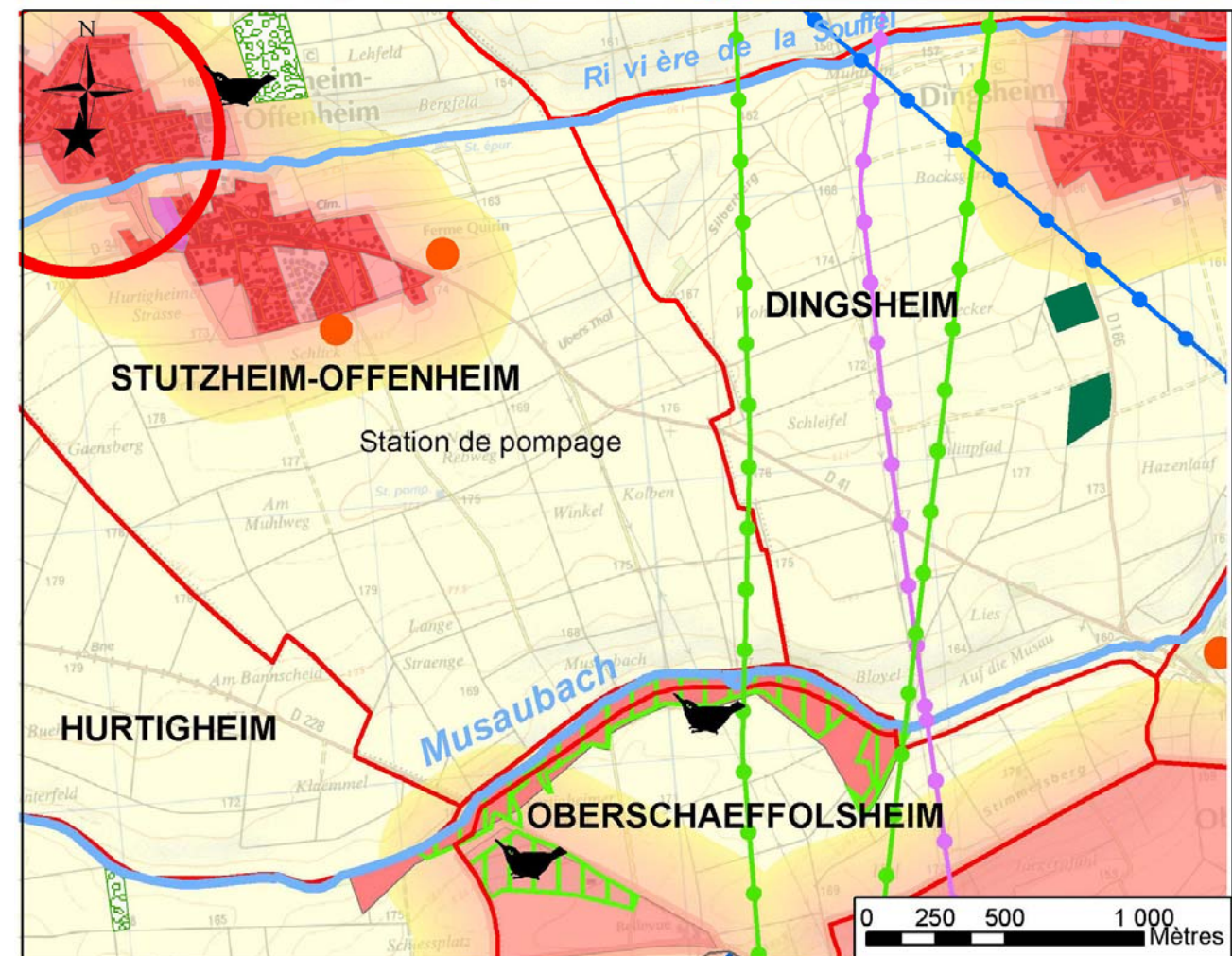
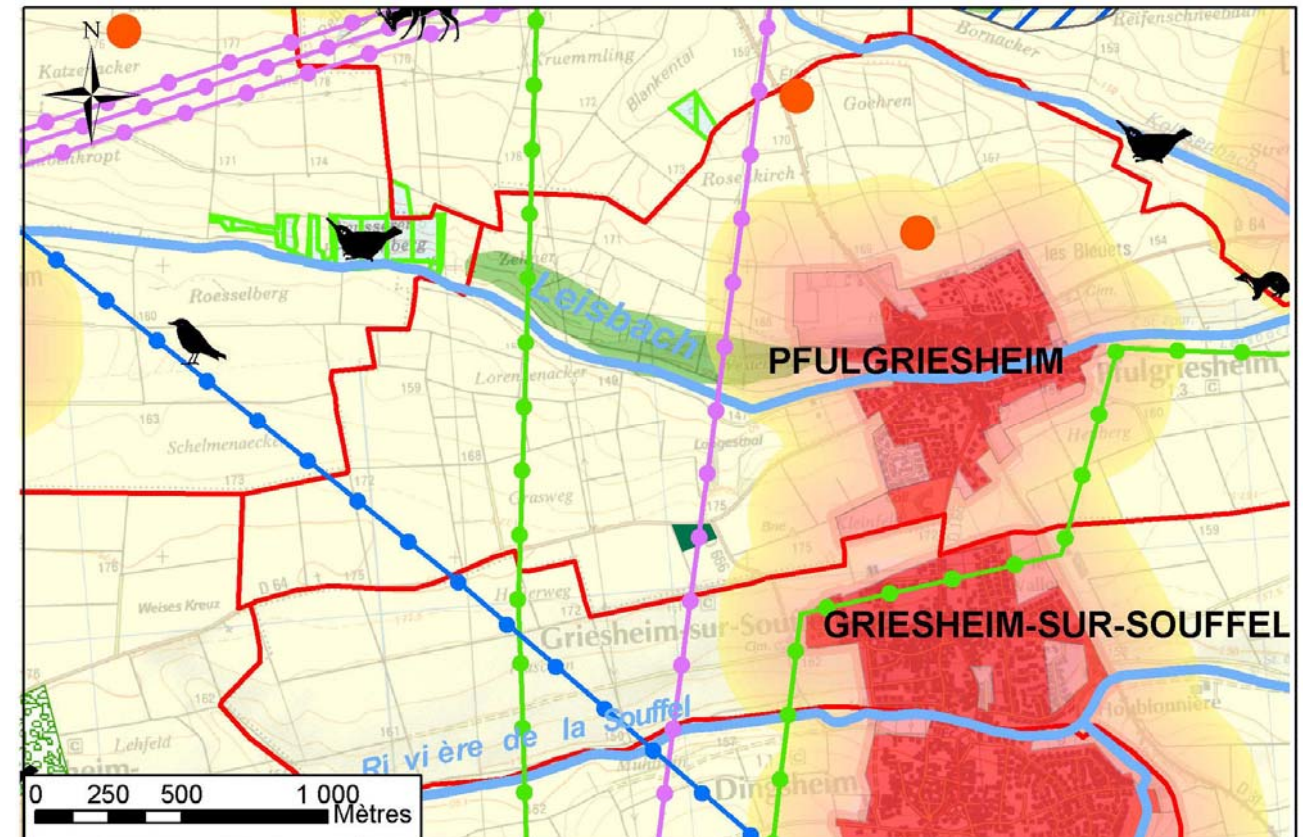
### III. L'environnement

#### III.1 Etat initial de l'environnement sur les communes de Dingsheim / Griesheim sur Souffel / Pfulgriesheim

##### III.1.1 Rappel synthétique de l'existant



##### III.1.2 Carte de synthèse des données environnementales

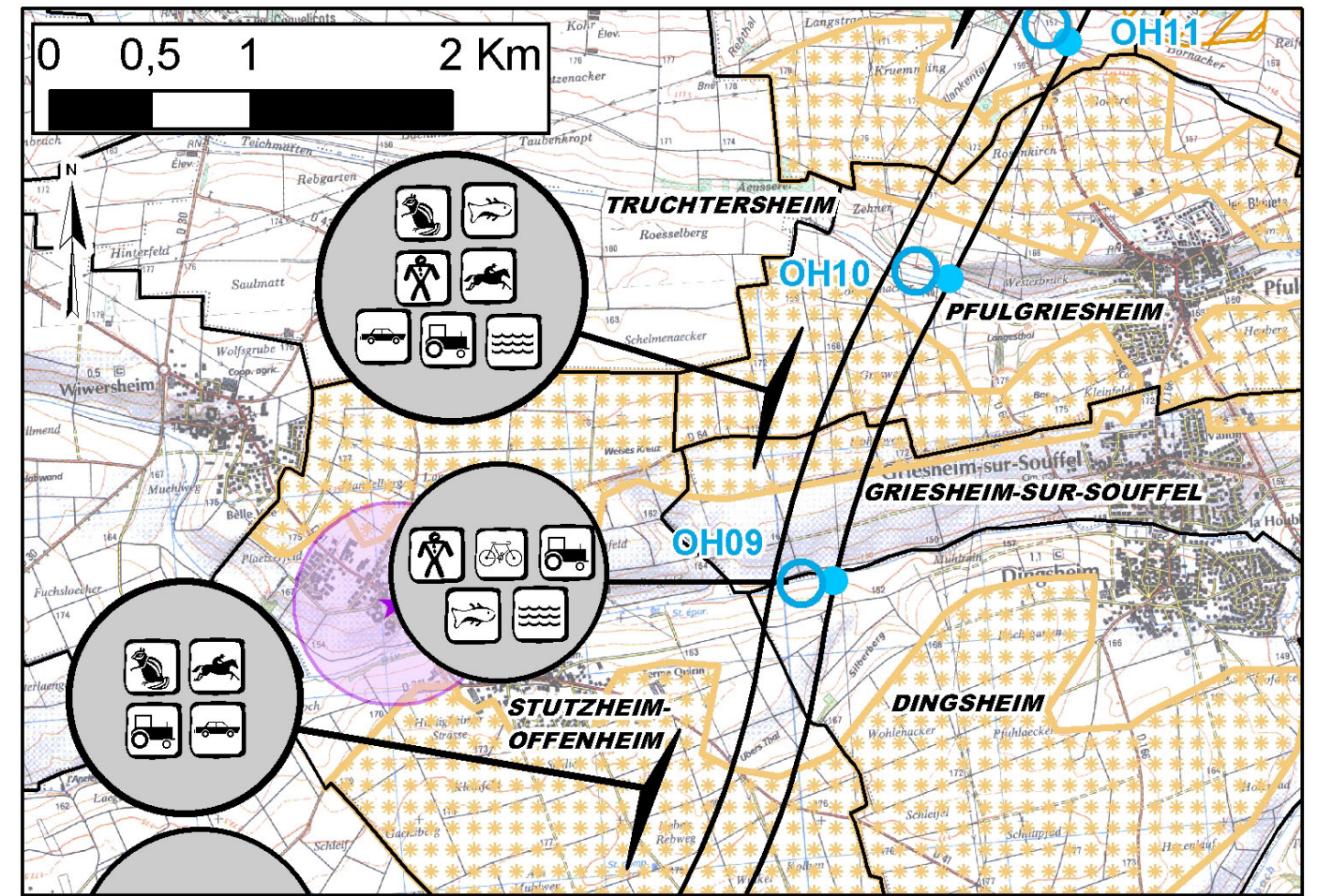
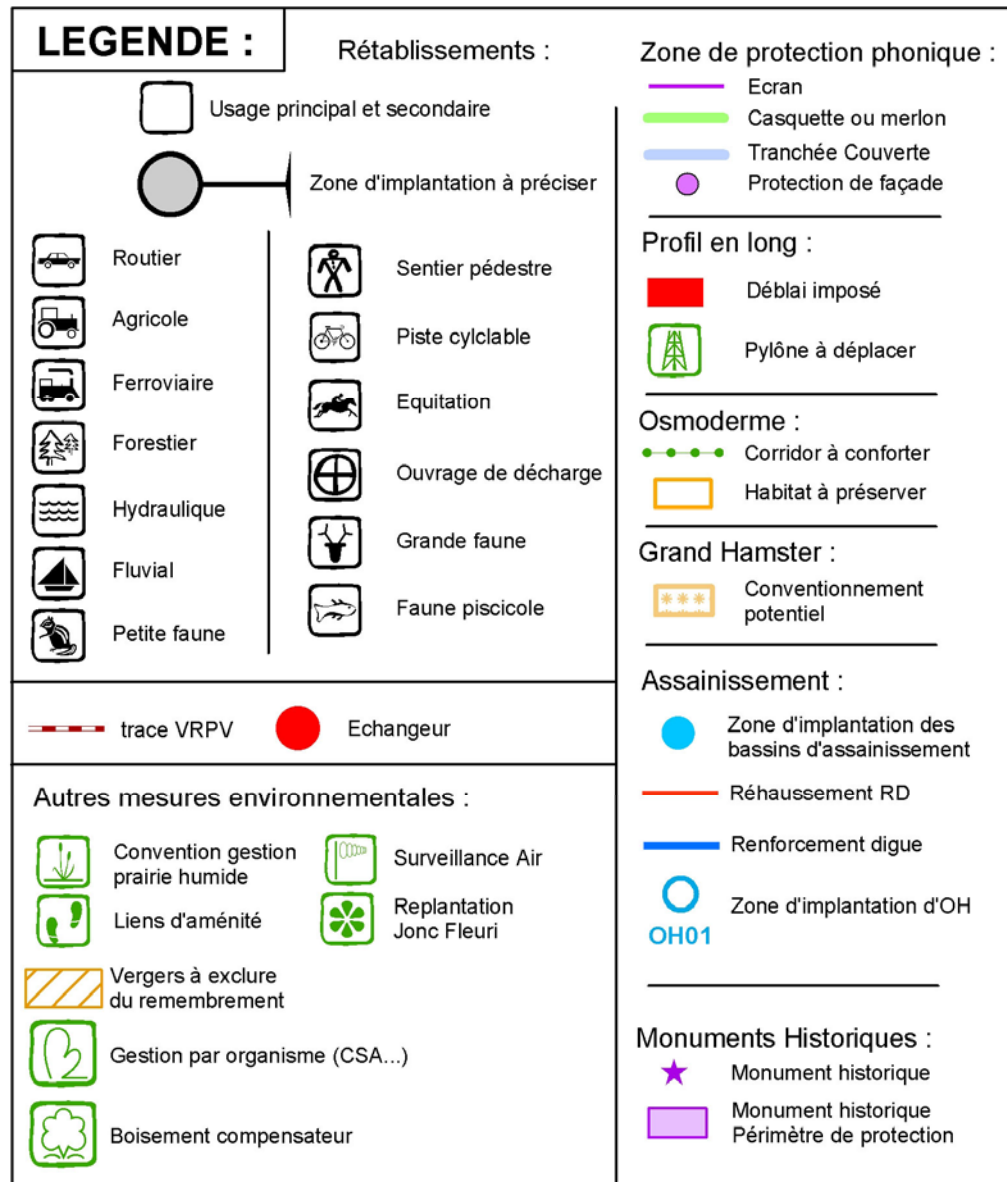


Thèmes	Synthèse de l'existant (cf carte)
Géomorphologie, Géologie, Pédologie	Variations topographiques parfois marquées. Sols compressibles au droit des cours d'eau.
Eaux souterraines et superficielles	Eaux souterraines : pas d'aquifère exploitable. Eaux superficielles : proximité du Kolbsenbach, du Leisbach et de la Souffel (lit mineur et lit majeur).
Agriculture et sylviculture	Zones agricoles, parcellaire organisé, itinéraires agricoles. Pas de boisements.
Activités industrielles et commerciales	Pas de contraintes majeures.
Acoustique	Pas de contraintes majeures.
Qualité de l'air	Pas de contraintes majeures à proximité.
Patrimoine culturel et historique	Restes archéologiques.
Tourisme et loisirs	Chemin de randonnée équestre.
Contraintes techniques et servitudes d'utilité publique	Réseaux (ligne électrique très haute tension, télécommunications).
Urbanisme et paysage	Unités naturelles du vallon du Leisbach et de la Souffel. Solidarités de vallon entre Pfulgriesheim et Truchtersheim d'une part et Stutzheim-Offenheim et Griesheim d'autre part.
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



#### III.2.2 Tableau de synthèse

Le tableau suivant présente les contraintes et impacts du projet dans les communes de Dingsheim, Griesheim-sur-Souffel et Pfulgriesheim 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>Dans les lits majeurs des différents ruisseaux : sols compressibles (limons saturés, lœss remaniés, tourbes...).</p> <p>Secteurs topographiquement plus bas : remblais avec éventuels problèmes de stabilité et de résistance du sol support.</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>

Thèmes	Contraintes/Impacts	Mesures
Eaux souterraines et superficielles	Impact potentiel faible sur les eaux souterraines car pas d'aquifère exploitable. Passage à proximité du Kolbsenbach, du Leisbach et de la Souffel. Risque d'aggravation des niveaux d'eau et des vitesses d'écoulement par la création de remblais à effet « barrage » en zone inondable (suppression d'une partie du champ d'expansion de ses crues).	Epuration simplifiée des eaux de ruissellement de la plate-forme routière : - fossés de rétention enherbés, - dégrillage, déshuilage et piégeage passif par des bassins comportant une fosse à décantat, une cloison de tranquillisation, une lame de déshuilage et un système de dérivation avec vannes amont et aval.  Dimensionnement des ouvrages de franchissement pour assurer les fonctions hydrologiques et écologiques des cours d'eau.
Agriculture	Passage en zone 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.	<b>Ouvrages de rétablissement</b>  Remembrement.
Sylviculture	Pas de boisement.	-
Activités industrielles et commerciales	Élargissement de l'offre de biens de services et de clients potentiels. Élargissement des aires de marché et accroissement du marché.  Élargissement des aires de chalandise grâce à l'amélioration des conditions de circulation entraînant une augmentation du nombre de certains commerces et services.  Risque de perte de clientèle pour certains commerces situés le long de l'ancien itinéraire.  Risque de développement des zones d'activité à proximité des échangeurs.	-
Acoustique	Pendant les travaux : Bruit lié à l'utilisation d'engins de chantier motorisés.  Après mise en service : bruit de fond sans dépassement des seuils réglementaires (ambiance acoustique inférieure à 55 dB(A)).	<i>Pendant les travaux : Choix du site d'implantation des installations de chantier de manière à limiter l'impact acoustique sur les riverains..</i>
Qualité de l'air	Pollution de proximité limitée.  A l'échelle de la Région, réduction des rejets de gaz à effet de serre.	

Thèmes	Contraintes/Impacts	Mesures
Patrimoine culturel et historique	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 sentier de randonnée équestre.	Le sentier de randonnée intercepté sera rétabli.
Contraintes techniques et servitudes d'utilité publique	Franchissement d'un pipeline, d'une ligne à très haute tension et d'un réseau de télécommunication.	Rétablissement des réseaux en partenariat avec les gestionnaires.
Urbanisme et paysage	Impact sur l'inscription visuelle : Découverte fugace et lointaine de Pfulgriesheim.  Impact sur les solidarités naturelles :  Coupe de l'unité naturelle du vallon du Leisbach.  Opportunité d'un remailage transversal entre les « lanières » du Leisbach et de la Souffel.  Coupure la Souffel, un fil géographique clé.  Contraintes urbaines :  Rupture d'une intéressante solidarité de vallon liant Pfulgriesheim à la sphère de Truchtersheim.  Création d'une entrave à la solidarité du vallon reliant Stutzheim-Offenheim à Griesheim.	Renaturation et/ou réappropriation de la Souffel autour de pratiques douces (promenades, pêche...) dans le cadre de mesures compensatoires et en liaison avec le projet régional de renaturation de la Trame Verte Alsacienne.  Opportunité de remailage transversal entre les « lanières » de la Souffel et du Leisbach : récréation d'une liaison verte hors emprise, à l'Ouest, par la plantation de haies vives et/ou de bosquets-jalons dans le cadre de mesures compensatoires.  Respect de la cohésion et de la diversité du vallon : sauvegarde des parcelles de jardins vergers et des boisements en limitant les remembrements, décalage du tracé vers l'Est pour garder la « traîne » verte de Pfulgriesheim la plus longue possible et pour chercher un calage forestier du projet (moyennant un boisement compensatoire prolongeant le bois « Ausserer Freudenberg »), bonne perméabilité sous l'autoroute via un ouvrage large et aérien.  Découverte fugace et lointaine de la commune de Pfulgriesheim : cadrage de cet appel visuel canalisé par le vallon.
Milieux 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.	<i>Mise en place de clôture afin d'interdire l'accès de l'autoroute à la faune.</i>

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

I. Légende du plan de zonage

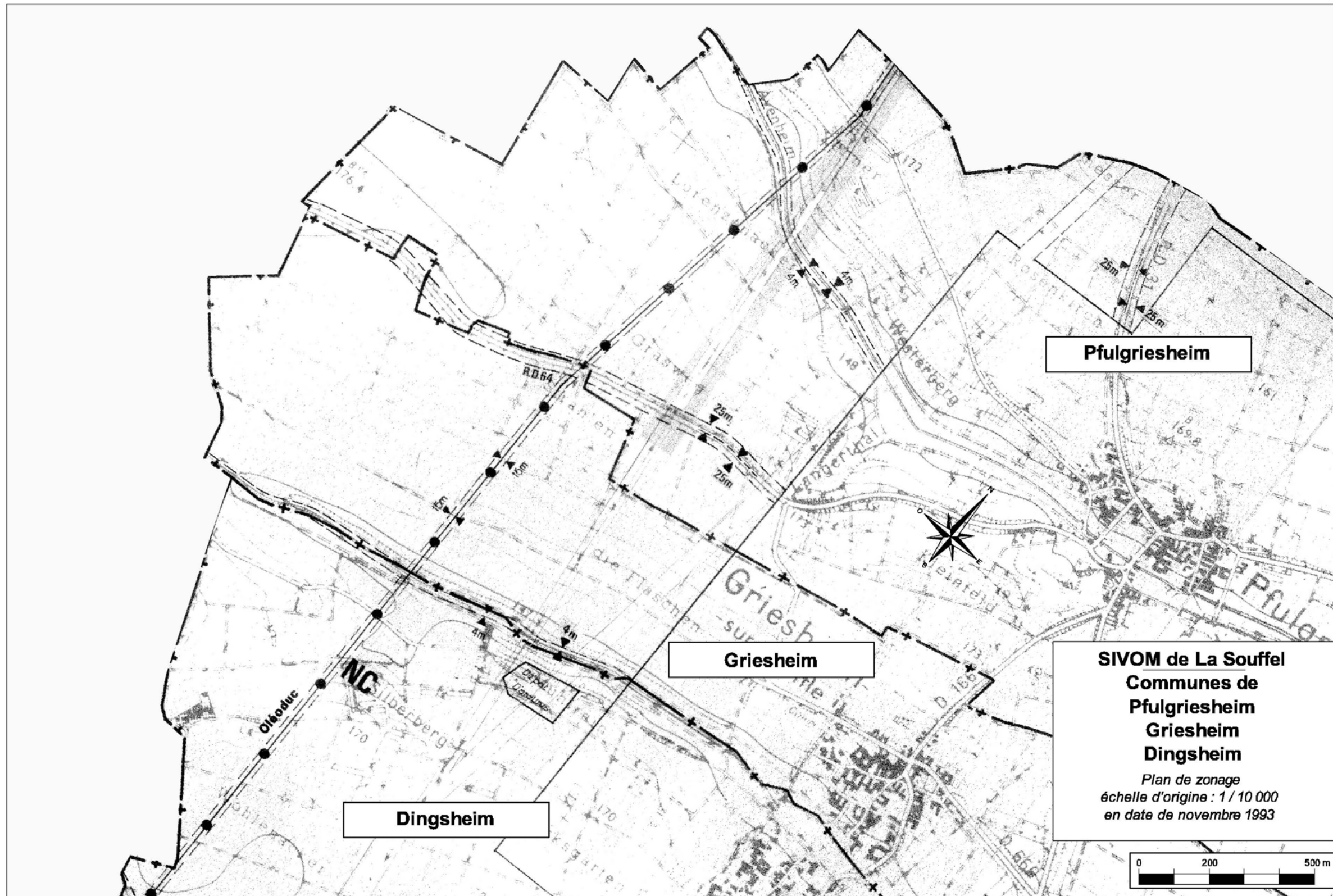
—+ Limite communale

NC Désignation des zones

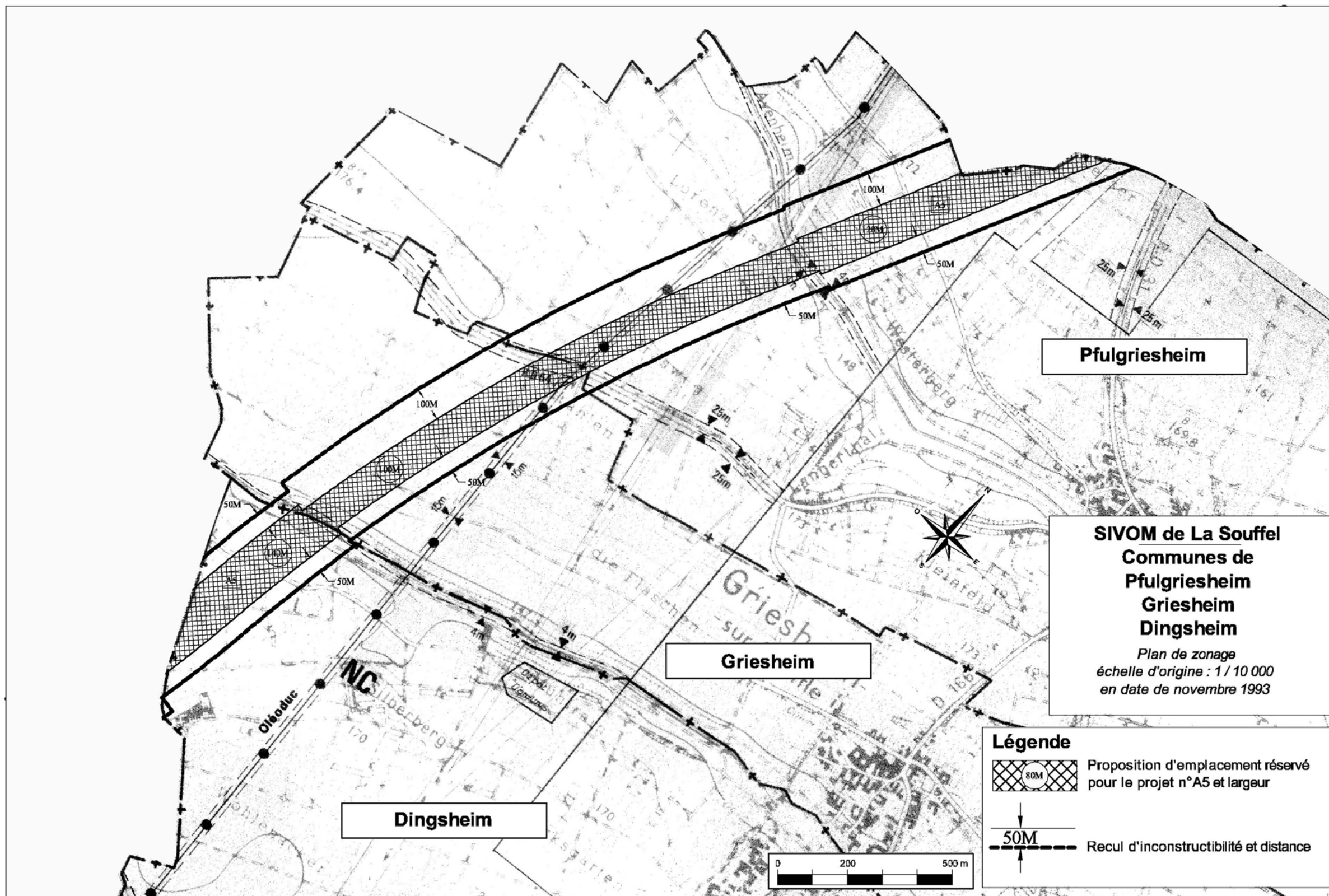
▲ 25m Servitude recul (prise à partir de l'axe de la voie)  
(prise à partir de la berge du cours d'eau)

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

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



II.2. Extrait 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 de la zone NC, figurant dans le règlement d'urbanisme du Plan d'Occupation des Sols des communes de Dingsheim, Griesheim-sur-Souffel et Pfulgriesheim, est concerné par la présente mise en compatibilité.

**I.1. Règlement – p. 39 (Articles 1 Zone NC et 3 Zone NC)**

*I.1.1. Règlement avant modification*

**CHAPITRE V - REGLEMENT APPLICABLE A LA ZONE NC**

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

**ARTICLE 1 NC - Occupation et utilisation du sol admises**

1. Les constructions et installations nécessaires aux exploitations agricoles classées ou non classées, ainsi que les logements des exploitants.
2. Les aménagements, transformations et extensions de bâtiments existants.
3. Les constructions et installations d'emprise mesurée liées au fonctionnement des services publics.

**ARTICLE 2 NC - Occupation et utilisation du sol interdites**

1. Les dépôts de ferrailles, de matériaux, de déchets ainsi que de carcasses de vieux véhicules.
2. L'ouverture ou l'extension de carrières ou gravières.
3. Les terrains de camping et de caravanes ainsi que les parcs résidentiels de loisirs.
4. Toute construction et installation, à l'exception de celles visées à l'article I NC ci-dessus.

**Section II - Conditions de l'occupation du sol**

**ARTICLE 3 NC - Accès et voirie**

1. Accès

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

*I.1.2. Règlement modifié*

**CHAPITRE V - REGLEMENT APPLICABLE A LA ZONE NC**

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

**ARTICLE 1 NC - Occupation et utilisation du sol admises**

1. Les constructions et installations nécessaires aux exploitations agricoles classées ou non classées, ainsi que les logements des exploitants.
2. Les aménagements, transformations et extensions de bâtiments existants.
3. Les constructions et installations d'emprise mesurée liées au fonctionnement des services publics.
4. Les opérations inscrites en emplacement réservé N°A5 ainsi que les constructions et installations qui leur sont liées.

**ARTICLE 2 NC - Occupation et utilisation du sol interdites**

1. Les dépôts de ferrailles, de matériaux, de déchets ainsi que de carcasses de vieux véhicules.
2. L'ouverture ou l'extension de carrières ou gravières.
3. Les terrains de camping et de caravanes ainsi que les parcs résidentiels de loisirs.
4. Toute construction et installation, à l'exception de celles visées à l'article I NC ci-dessus.

**Section II - Conditions de l'occupation du sol**

**ARTICLE 3 NC - Accès et voirie**

1. Accès

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

Tout accès direct à l'opération inscrite en emplacement réservé N°A5 est interdit.

## I.2. Règlement – p. 41 (Article 6 Zone NC)

### I.2.1. Règlement avant modification

#### **ARTICLE 5 NC - Surface et forme des parcelles**

Non réglementé.

#### **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 15 mètres au moins de l'axe d'une voie limitrophe, sauf dans le cas des chemins ruraux et des chemins d'exploitation. Les reculs des constructions, le long des voies, figurant aux plans de zonage sont à respecter.

1.2. Un recul minimum des constructions de 5 mètres est exigé par rapport à la limite de l'emprise des chemins ruraux et des chemins d'exploitation.

1.3. Seules les clôtures peuvent être édifiées à l'alignement de ces mêmes voies. Toutefois elles doivent respecter un recul d'au moins 3 mètres par rapport à l'axe de tout chemin rural ou d'exploitation.

##### 2. Cours d'eau

Toute construction doit respecter un recul d'au moins 4 mètres à compter des berges de la Souffel, du ruisseau de la Musau et du ruisseau d'Avenheim. Cette disposition ne s'applique toutefois pas aux ouvrages techniques destinés à empêcher l'érosion des berges.

##### 3. Lignes électriques

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

#### **ARTICLE 7 NC - Implantation des constructions par rapport aux limites séparatives**

La distance comptée horizontalement de tout point du bâtiment au point de la limite séparative qui en est le plus rapproché ne peut être inférieure à 3 mètres. Une distance supérieure peut toutefois être imposée si les conditions de sécurité en cas d'incendie l'exigent.

### I.2.2. Règlement modifié

#### **ARTICLE 5 NC - Surface et forme des parcelles**

Non réglementé.

#### **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 15 mètres au moins de l'axe d'une voie limitrophe, sauf dans le cas des chemins ruraux et des chemins d'exploitation. Les reculs des constructions, le long des voies, figurant aux plans de zonage sont à respecter.

1.2. Un recul minimum des constructions de 5 mètres est exigé par rapport à la limite de l'emprise des chemins ruraux et des chemins d'exploitation.

1.3. Seules les clôtures peuvent être édifiées à l'alignement de ces mêmes voies. Toutefois elles doivent respecter un recul d'au moins 3 mètres par rapport à l'axe de tout chemin rural ou d'exploitation.

1.4. Toute construction et installation autre que celles liées à l'opération concernée par l'emplacement réservé N°A5 est interdite à l'intérieur des reculs de construction inscrits sur les plans de zonage.

##### 2. Cours d'eau

Toute construction doit respecter un recul d'au moins 4 mètres à compter des berges de la Souffel, du ruisseau de la Musau et du ruisseau d'Avenheim. Cette disposition ne s'applique toutefois pas aux ouvrages techniques destinés à empêcher l'érosion des berges.

##### 3. Lignes électriques

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

#### **ARTICLE 7 NC - Implantation des constructions par rapport aux limites séparatives**

La distance comptée horizontalement de tout point du bâtiment au point de la limite séparative qui en est le plus rapproché ne peut être inférieure à 3 mètres. Une distance supérieure peut toutefois être imposée si les conditions de sécurité en cas d'incendie l'exigent.

## II. Rapport de présentation – p.35

### II.1. Rapport avant modification

- 35 -

Directeur de l'Agglomération Strasbourgeoise et le Schéma de Secteur du Kochersberg, qui ont été exposées au chapitre premier.

On a vu ci-dessus que les communes étaient concernées par les passages d'une autoroute (grand contournement Ouest de Strasbourg) ainsi que d'une voie rapide (en bordure des coteaux de Hausbergen). La définition des tracés de ces voies qui ne se réaliseront ni à court, ni à moyen terme étant prématurée, leur protection par le classement en zone NC ou ND des zones traversées a été jugée suffisante. A noter que le Schéma de Secteur du Kochersberg ne prend pas en compte le projet d'autoroute indiqué ci-dessus.

La contrainte apportée par le pipe-line Sud-européen, qui a fait l'objet d'un doublement en 1973, est concrètement défini. La zone non constructible pour de l'habitat, est d'au moins 120 mètres entre les villages de Griesheim et de Pfulgriesheim. Mais, de nombreuses dérogations ayant déjà été accordées à des constructions situées immédiatement en bordure du pipe-line existant, à la limite Nord du village de Griesheim, la zone de discontinuité de l'urbanisation concerne essentiellement Pfulgriesheim. En ce qui concerne les constructions agricoles, le recul des constructions est plus réduit, la marge étant de 15 mètres de la conduite extérieure, de part et d'autre de chaque conduite.

### II.2. Rapport modifié

- 35 -

Directeur de l'Agglomération Strasbourgeoise et le Schéma de Secteur du Kochersberg, qui ont été exposées au chapitre premier.

On a vu ci-dessus que les communes étaient concernées par les passages d'une autoroute (grand contournement Ouest de Strasbourg) ainsi que d'une voie rapide (en bordure des coteaux de Hausbergen).

La définition du tracé de la voie rapide (en bordure des coteaux de Hausbergen) qui ne se réalisera ni à court ni à moyen terme étant prévu à terme sa protection par le classement en zone NC ou ND des zones traversées a été jugée suffisante. A noter que le Schéma de Secteur du Kochersberg ne prend pas en compte le projet d'autoroute indiqué ci-dessus.

La contrainte apportée par le pipe-line Sud-européen, qui a fait l'objet d'un doublement en 1973, est concrètement défini. La zone non constructible pour de l'habitat, est d'au moins 120 mètres entre les villages de Griesheim et de Pfulgriesheim. Mais, de nombreuses dérogations ayant déjà été accordées à des constructions situées immédiatement en bordure du pipe-line existant, à la limite Nord du village de Griesheim, la zone de discontinuité de l'urbanisation concerne essentiellement Pfulgriesheim. En ce qui concerne les constructions agricoles, le recul des constructions est plus réduit, la marge étant de 15 mètres de la conduite extérieure, de part et d'autre de chaque conduite.

Le Grand Contournement Ouest de Strasbourg, dont le tracé traverse le territoire des communes formant le SIVOM de la Souffel, a été déclaré Projet d'Intérêt Général par arrêté préfectoral du 27 juin 2005.



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

## I. Liste des emplacements réservés – Commune de Dingsheim

## I.1. Liste des emplacements réservés avant modification, Commune de Dingsheim– p. 2

N° de l'opération	Désignation	Bénéficiaire du droit de réservation
	<b>A. CREATION D'UNE VOIE</b>	
A1	Prolongement de la rue des Champs (emprise 8m) avec réalisation d'une place de retournement Environ 8 m	Commune
A2	Amorce de voie de 6 m d'emprise débouchant sur la rue Le Corbusier Environ 4 ares	Commune
A3	Sans objet	
	<b>B. AMELIORATION DE VOIE</b>	
B1	Aménagement à 8 m d'emprise de la voie bordant à l'Ouest la stade ; Son amélioration se prolonge marginalement au Nord de la Souffel, sur le territoire de Griesheim Environ 1 are	SIVOM
B2	Amélioration à 7,5 m d'emprise du chemin rural dit Schafweg et amélioration de son intersection avec la rue de Strasbourg Environ 2 ares	Commune
B3	Amélioration à 8 m d'emprise de la rue de Strasbourg, d'une part dans sa section avec le Schafweg et avec la rue du Modulor et d'autre part, sur une trentaine de mètres à l'extrémité Nord de la zone NC. Environ 3 ares	Commune

## I.2. Liste des emplacements réservés modifiée, Commune de Dingsheim– p. 2

N° de l'opération	Désignation	Bénéficiaire du droit de réservation
	<b>A. CREATION D'UNE VOIE</b>	
A1	Prolongement de la rue des Champs (emprise 8m) avec réalisation d'une place de retournement Environ 8 m	Commune
A2	Amorce de voie de 6 m d'emprise débouchant sur la rue Le Corbusier Environ 4 ares	Commune
A3	Sans Objet	
A4	Sans Objet	
A5	Création du Grand Contournement Ouest de Strasbourg <b>Environ 701 ares</b>	Etat
	<b>B. AMELIORATION DE VOIE</b>	
B1	Aménagement à 8 m d'emprise de la voie bordant à l'OUEST LE STADE ; Son amélioration se prolonge marginalement au Nord de la Souffel, sur le territoire de Griesheim Environ 1 are	SIVOM
B2	Amélioration à 7,5 m d'emprise du chemin rural dit Schafweg et amélioration de son intersection avec la rue de Strasbourg Environ 2 ares	Commune
B3	Amélioration à 8 m d'emprise de la rue de Strasbourg, d'une part dans sa section avec le Schafweg et avec la rue du Modulor et d'autre part, sur une trentaine de mètres à l'extrémité Nord de la zone NC. Environ 3 ares	Commune

## II. Liste des emplacements réservés – Commune de Griesheim

## II.1. Liste des emplacements réservés avant modification, Commune de Griesheim– p. 4

N° de l'opération	Désignation	Bénéficiaire du droit de réservation
A4	A. CREATION D'UNE VOIE Opération supprimée	/
B4	B. AMELIORATION DE VOIE Amélioration à 8 m d'emprise, en zone NC du chemin rural parallèle à la limite communale avec Pfulgriesheim, en bordure Sud de l'emprise du Collège  Environ 5 ares	SIVOM
C2	C. AUTRE OPERATION Cimetière communal à l'Ouest de la RD 666  Environ 112 ares	Commune

## II.2. Liste des emplacements réservés modifiée, Commune de Griesheim– p. 4

N° de l'opération	Désignation	Bénéficiaire du droit de réservation
A4	A. CREATION D'UNE VOIE Opération supprimée	
A5	Opération du Grand Contournement Ouest de Strasbourg dans sa traversée du territoire de Dingsheim  <b>Environ 854 ares</b>	Etat
B4	B. AMELIORATION DE VOIE Amélioration à 8 m d'emprise, en zone NC du chemin rural parallèle à la limite communale avec Pfulgriesheim, en bordure Sud de l'emprise du Collège  Environ 5 ares	SIVOM
C2	C. AUTRE OPERATION Cimetière communal à l'Ouest de la RD 666  Environ 112 ares	Commune

**III. Liste des emplacements réservés – Commune de Pfulgriesheim**

**III.1. Liste des emplacements réservés avant modification, Commune de Pfulgriesheim– p. 6**

N° de l'opération	Désignation	Bénéficiaire du droit de réservation
A5	A CREATION DE VOIES Opération Supprimée	/
A6	Voie de 8 m d'emprise, en bordure Nord du ruisseau d'Avenheim à proximité du groupe scolaire, en zone UA 2, ainsi qu'au sud de la zone UB 9 , jusqu'en limite de la zone INA 4 (rue des Prés) Environ 5 ares	Commune
B 5	B. AMELIORATION DE VOIES Amélioration à 20 m d'emprise de la RD 166 au droit du Collège, entre la limite communale avec Griesheim et son intersection avec la rue du Gaensberg. Cette amélioration est destiné à permettre d'éventuels aménagements de sécurité (trottoirs ou bandes cyclables, refuge central) Environ 20 ares	SIVOM
B 6	Opération supprimée	/
B 7	Amélioration à 10 m d'emprise de la rue de Truchtersheim, l'élargissement s'effectuant côté nord de la rue. Environ 2 ares	Commune

**III.2. Liste des emplacements réservés modifiée, Commune de Pfulgriesheim– p. 6**

N° de l'opération	Désignation	Bénéficiaire du droit de réservation
A CREATION DE VOIES		
A5	Opération du Grand Contournement Ouest de Strasbourg	Etat
<b>Environ 1585 ares</b>		
A6	Voie de 8 m d'emprise, en bordure Nord du ruisseau d'Avenheim à proximité du groupe scolaire, en zone UA 2, ainsi qu'au sud de la zone UB 9 , jusqu'en limite de la zone INA 4 (rue des Prés) Environ 5 ares	Commune
B. AMELIORATION DE VOIES		
B 5	Amélioration à 20 m d'emprise de la RD 166 au droit du Collège, entre la limite communale avec Griesheim et son intersection avec la rue du Gaensberg. Cette amélioration est destiné à permettre d'éventuels aménagements de sécurité (trottoirs ou bandes cyclables, refuge central) Environ 20 ares	SIVOM
B 6	Opération supprimée	/
B 7	Amélioration à 10 m d'emprise de la rue de Truchtersheim, l'élargissement s'effectuant côté nord de la rue. Environ 2 ares	Commune