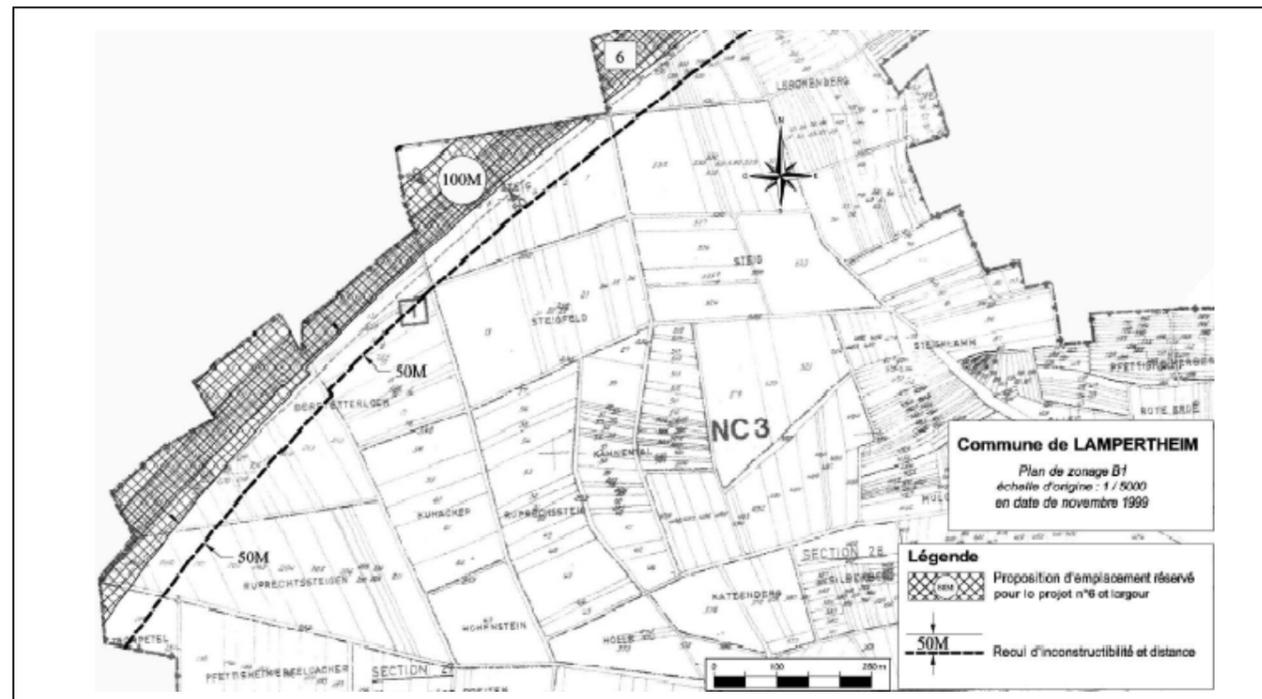


Autoroute A355 Grand Contournement Ouest de Strasbourg



**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 G8
Mise en compatibilité du Plan d'Occupation
des Sols du SIVOM ACKERLAND
(commune d'HURTIGHEIM)

SOMMAIRE DU VOLET G8

Pièce 1 : Note destinée à être annexée au rapport de présentation du P.O.S.	3
I. La procédure engagée	3
I.1. L'objet de la procédure	3
I.2. Les incidences du projet sur les pièces du dossier de P.O.S.	3
<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>
II. Le projet	3
II.1. Rappel des objectifs et des raisons du choix du tracé retenu	3
II.2. Tracé et caractéristiques de l'infrastructure	3
<i>II.2.1. Description du tracé</i>	<i>3</i>
<i>II.2.2. Caractéristiques de l'ouvrage</i>	<i>4</i>
<i>II.2.3. Sur le territoire de Hurtigheim</i>	<i>4</i>
III. L'environnement	5
III.1. Etat initial de l'environnement sur la commune d'Hurtigheim	5
<i>III.1.1 Carte de synthèse des données environnementales</i>	<i>5</i>
<i>III.1.2 Rappel synthétique 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 synthèse des impacts et mesures environnementales</i>	<i>6</i>
<i>III.2.2 Tableau de synthèse</i>	<i>7</i>
Pièce 2 : Extrait du plan de zonage concerné par le projet avant et après modification	8

I. Légende du plan de zonage	8
II. Extrait du Plan de zonage avant et après modification	9
II.1. Extrait du Plan de zonage avant modification	9
II.2. Extrait du Plan de zonage modifié	10
Pièce 3 : Extraits du règlement en vigueur des zones du P.O.S. concernées et propositions de modification dudit règlement	11
I. Règlement – p.46 (Article 2 Zone NC)	11
I.1. Règlement avant modification	11
I.2. Règlement modifié	11
II. Règlement – p.47 (Article 3 Zone NC)	12
II.1. Règlement avant modification	12
II.2. Règlement modifié	12
III. Règlement – p.48 (Article 6 Zone NC)	13
III.1. Règlement avant modification	13
III.2. Règlement modifié	13
Pièce 4 : Liste des emplacements réservés du P.O.S. en vigueur et propositions de modification de ladite liste	14
I. Liste des emplacements réservés avant modification	14
II. Liste des emplacements réservés modifiée	14

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

I. La procédure engagée

I.1. L'objet de la procédure

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

Le P.O.S. (valant P.L.U.) de la commune d'Hurtigheim, commune appartenant à la communauté de communes de l'Ackerland, dont la première version a été approuvée le 30 mai 1987, 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. du SIVOM ACKERLAND en vigueur sur le territoire de la commune d'Hurtigheim 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 :

- le rapport de présentation initial de 1982, qui sera complété par la présente notice ,
- le plan de zonage au 1 / 10 000 è 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.

N.B. : Le rapport de présentation est complété par la présente notice.

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 d'autoroute 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

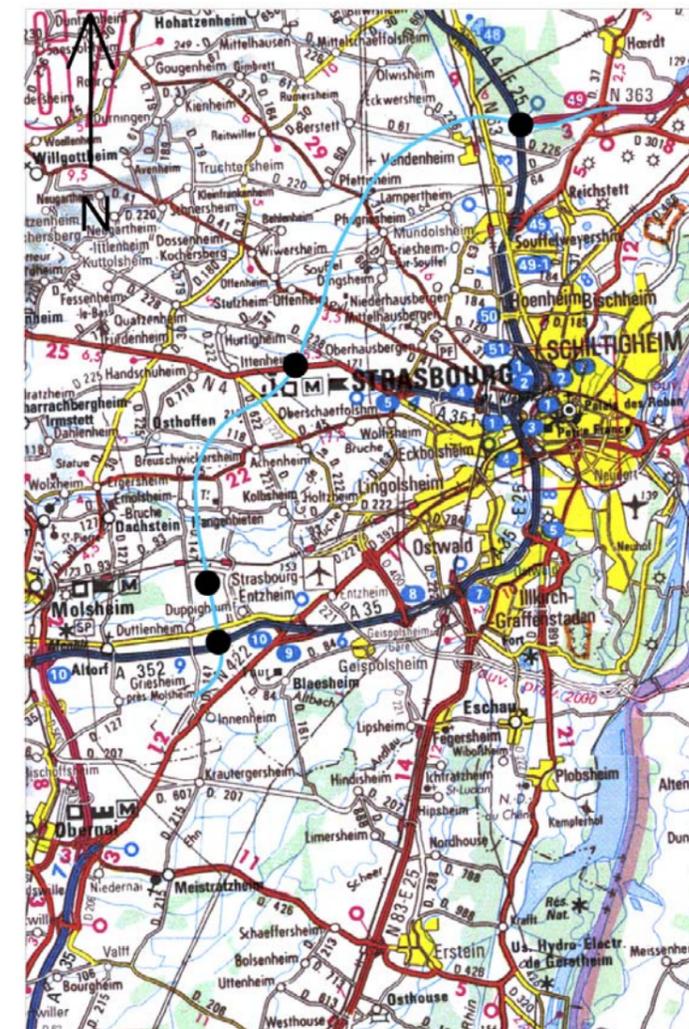
Le tracé du Grand Contournement Ouest de Strasbourg présente un linéaire global de 24km. Conformément aux prescriptions de l'Instruction sur les Conditions Techniques d'Aménagement des Autoroutes de Liaison de 2000 (ICTAAL 2000), le GCO sera dimensionné de façon à répondre aux caractéristiques de la catégorie L1, norme fixant les caractéristiques de l'infrastructure de façon à assurer les règles de sécurité, visibilité et mode de collecte des eaux de ruissellement.

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

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

II.2.3.Sur le territoire de Hurtigheim

Le projet empiète sur la pointe Est de la commune, sur un linéaire très réduit. Le profil est mixte (déblai/ remblai) et il est prévu 1 rétablissement hydraulique (mixte, notamment agricole) ainsi qu'un ouvrage de traitement des eaux (bassin) pour assurer des rejets conformes aux critères de qualité des eaux.



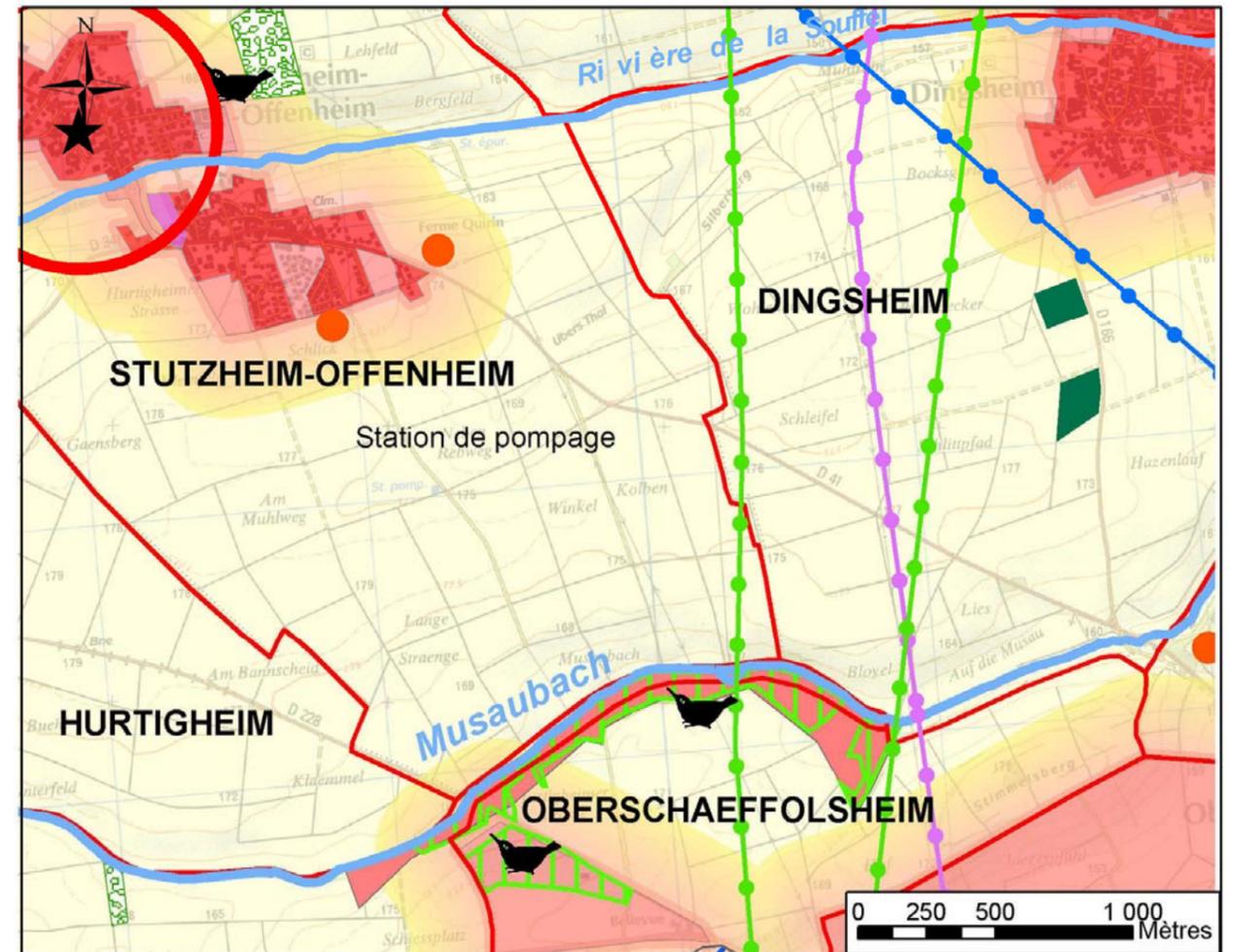
LEGENDE

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

III. L'environnement

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

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	Morphologie vallonnée du plateau. Présence de loess et alluvions.
Eaux souterraines et superficielles	Pas de contraintes majeures.
Agriculture et sylviculture	Zones cultivées, 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	Restes archéologiques.
Tourisme et loisirs	Pas de contraintes majeures.
Contraintes techniques et servitudes d'utilité publique	Pas de contraintes majeures.
Urbanisme et paysage	Vision panoramique vers l'Ackerland, les Vosges et le Kochersberg. Solidarités naturelles du Musaubach.
Milieus naturels	Pas d'espèces ou d'habitat remarquable.

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

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 :

- Conventionnement 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

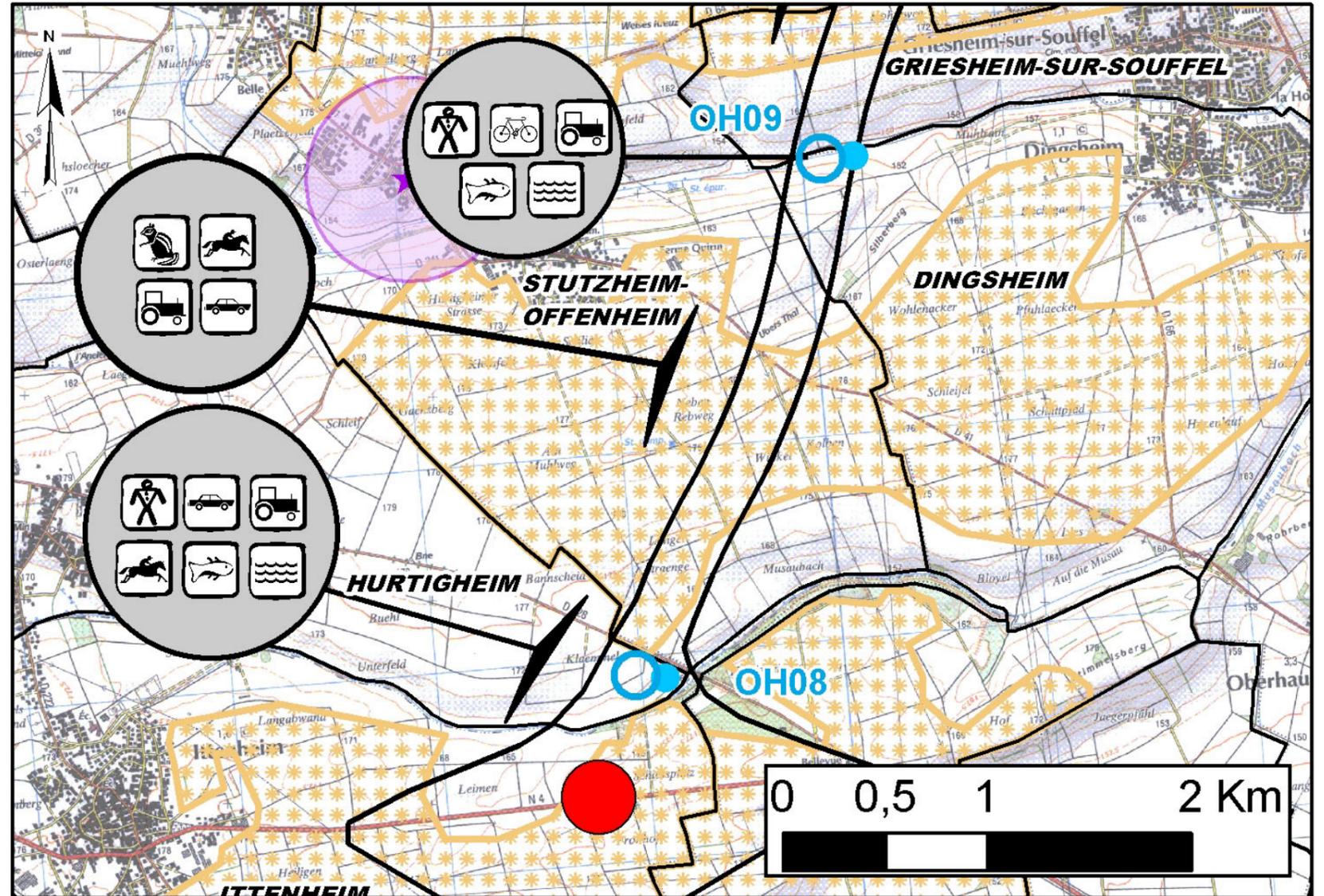
Autres mesures environnementales :

- Convention gestion prairie humide
- Liens d'aménité
- Vergers à exclure du remembrement
- Gestion par organisme (CSA...)
- Boisement compensateur
- Surveillance Air
- Replantation Jonc Fleuri

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

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

trace VRPV **Echangeur**



III.2.2 Tableau de synthèse

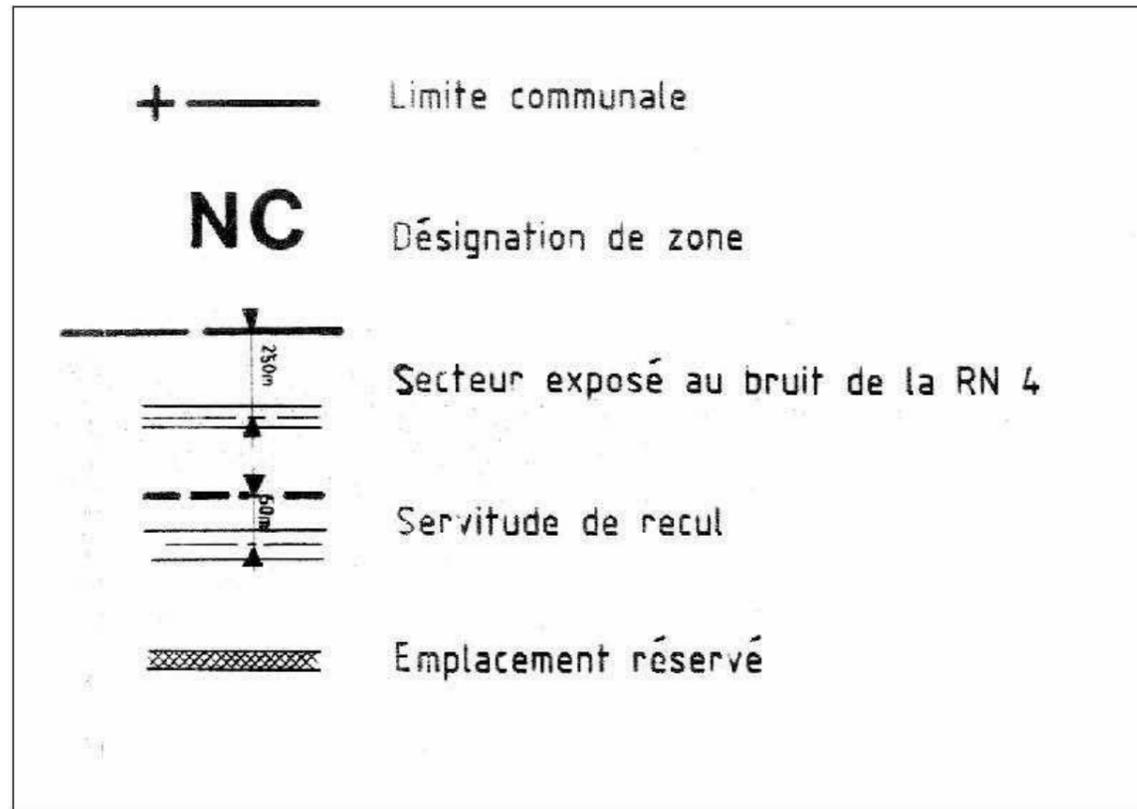
Le tableau suivant présente les contraintes et impacts du projet à Hurtigheim et les mesures envisagées afin de réduire ces impacts :

Thèmes	Contraintes/Impacts	Mesures
Géomorphologie, Géologie, Pédologie	Risque de détérioration des terrains au niveau du chantier. Morphologie vallonnée du plateau : alternance de déblais et de remblais importants ➔ problèmes de stabilité des talus, compte tenu de la sensibilité des sols support (loess essentiellement et alluvions récentes).	Délimitation du chantier lors de la phase travaux. Remise en état des aires techniques à la fin de la phase travaux. Détermination des conditions de stabilité du site au regard des caractéristiques du projet.
Eaux souterraines et superficielles	Impact potentiel faible sur les eaux souterraines car pas d'aquifère exploitable. Pas de cours d'eau à proximité.	Epurateur 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 décanter, une cloison de tranquillisation, une lame de déshuilage et un système de dérivation avec vannes amont et aval.
Agriculture	Passage en zone de cultivée : ➔ risque de dépôt de poussières sur les cultures pendant la phase de travaux. Coupure d'itinéraires agricoles induisant des allongements de parcours pour les agriculteurs. Consommation de SAU. Effet destructurant pour le parcellaire.	Ouvrages de rétablissement 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	Passage à l'extrême Est de la commune : pas d'impact particulier.	-
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	Un site archéologique identifié mais opportunité de nouvelles découvertes.	Des fouilles archéologiques préventives seront engagées avant le début des travaux.
Tourisme et loisirs	Pas d'infrastructure de loisirs ou de tourisme.	-
Contraintes techniques et servitudes d'utilité publique	Aucune contrainte ou servitude.	-
Urbanisme et paysage	Impact sur l'inscription visuelle : Impact visuel fort de l'échangeur et des péages. Vision panoramique vers l'Ackerland, les Vosges et le Kochersberg. Impact sur les solidarités naturelles : Coupure, par l'échangeur, du Musaubach, qui constitue une importante « maille bleue ».	-
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	Mise en place de clôture afin d'interdire l'accès de l'autoroute à la faune.

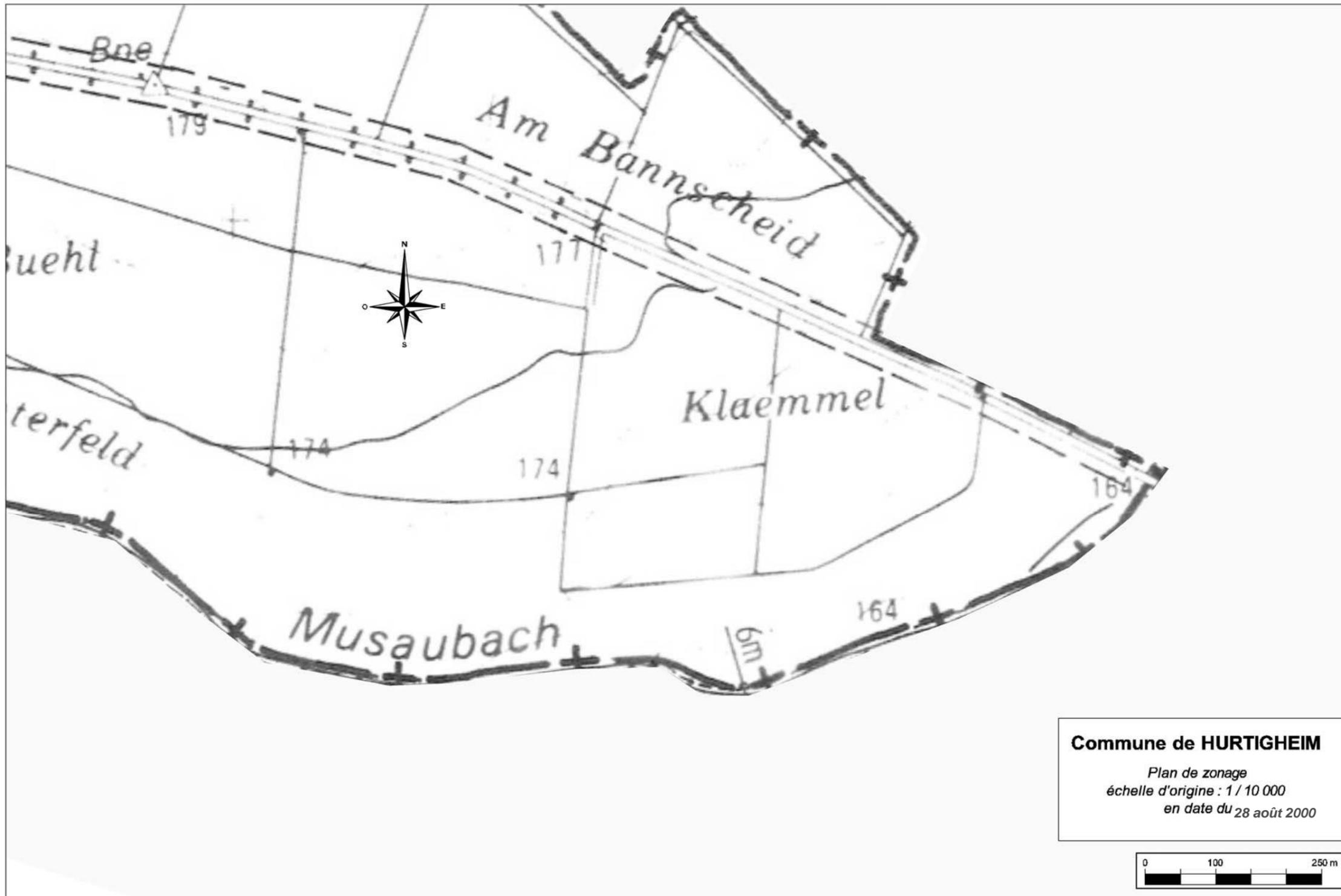
Pièce 2 : Extrait du plan de zonage concerné par le projet avant et après modification

I. Légende du plan de zonage

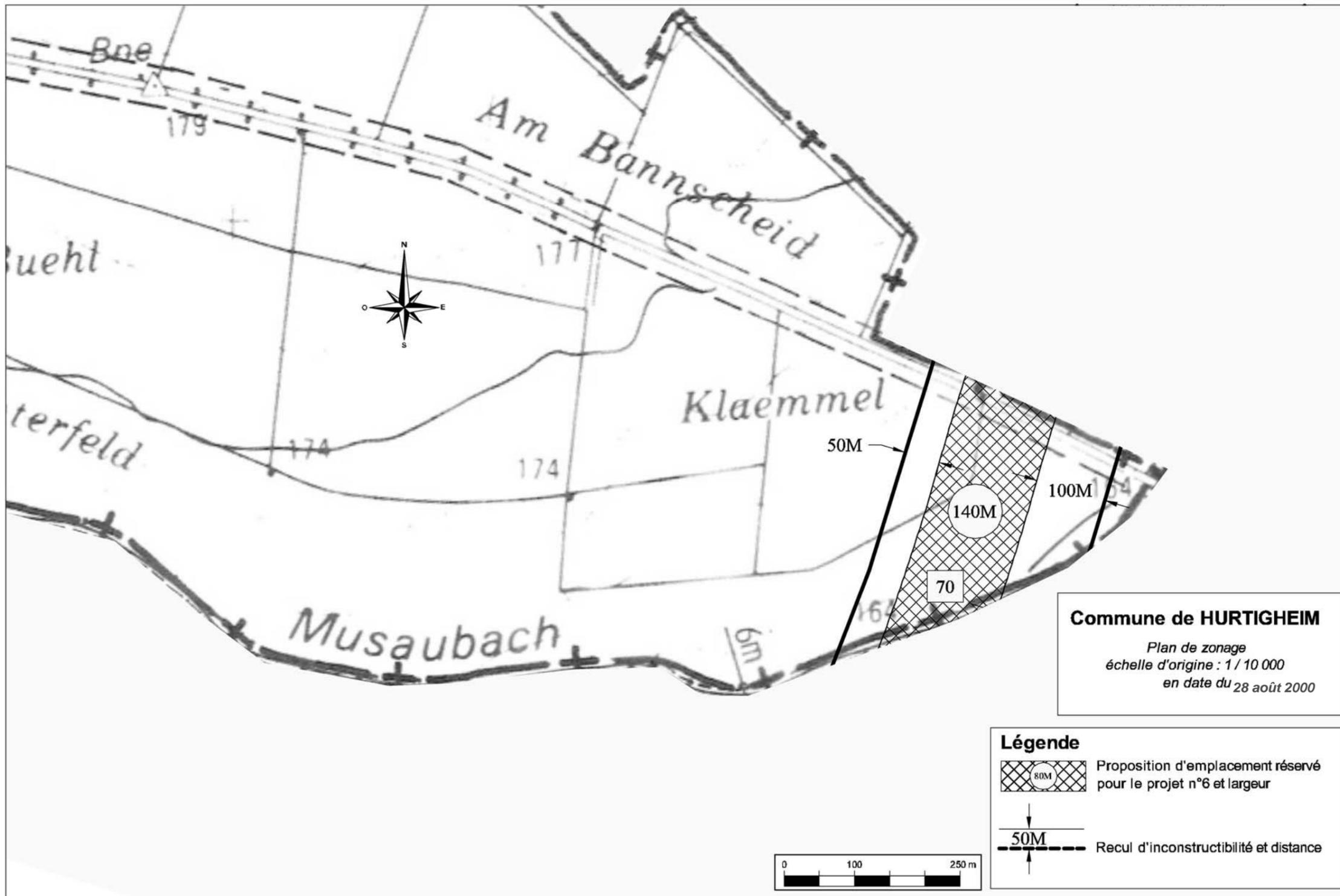


II. Extrait du Plan de zonage avant et après modification

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

Les modifications ci-après concernent le règlement du P.O.S. initial du SIVOM ACKERLAND (datant de 1982).

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

I. Règlement – p.46 (Article 2 Zone NC)

I.1. Règlement avant modification

CHAPITE IV — REGLEMENT APPLICABLE A LA ZONE NC

SECTION 1 — NATURE DE L'OCCUPATION ET DE L'UTILISATION DU SOL

ARTICLE 1 NC — Sont interdits

- Toute construction et installation, à l'exception de celles visées à l'article 2 NC.
- Les dépôts de ferrailles, de matériaux, de déchets ainsi que de vieux véhicules.
- L'ouverture ou l'extension de carrières, étangs ou gravières.
- Les campings et terrains de caravanes.

ARTICLE 2 NC— Sont autorisés sous conditions spéciales

- Les constructions liées à l'exploitation agricole, y compris celles destinées au logement des exploitants ruraux.
- Les aménagements et transformations de bâtiments à l'intérieur des volumes existants.
- La construction de stations-service, accessibles depuis la RN 4, est autorisée sous réserve que l'implantation et les conditions d'accès soient agréées par les services compétents.

Les implantations d'activités classées soumises à déclaration ou à autorisation si elles se conforment aux conditions ci-après :

- Activité en rapport avec la transformation de produits agricoles,
- Possibilité de raccordement aux réseaux publics,
- Conformité avec le règlement département d'hygiène.

Dans les secteurs situés à moins de 200 m de la limite d'emprise de la RN 4 (voir plans de zonage), les constructions à usage d'habitation sont soumises aux normes d'isolement acoustique conformément aux dispositions de l'arrêté du 6 octobre 1976 relatif à l'isolement acoustique des bâtiments d'habitation.

I.2. Règlement modifié

CHAPITE IV — REGLEMENT APPLICABLE A LA ZONE NC

SECTION 1 — NATURE DE L'OCCUPATION ET DE L'UTILISATION DU SOL

ARTICLE 1 NC — Sont interdits

- Toute construction et installation, à l'exception de celles visées à l'article 2 NC.
- Les dépôts de ferrailles, de matériaux, de déchets ainsi que de vieux véhicules.
- L'ouverture ou l'extension de carrières, étangs ou gravières.
- Les campings et terrains de caravanes.

ARTICLE 2 NC — Sont autorisés sous conditions spéciales

- Les constructions liées à l'exploitation agricole, y compris celles destinées au logement des exploitants ruraux.
- Les aménagements et transformations de bâtiments à l'intérieur des volumes existants.
- La construction de stations-service, accessibles depuis la RN 4, est autorisée sous réserve que l'implantation et les conditions d'accès soient agréées par les services compétents.

Les implantations d'activités classées soumises à déclaration ou à autorisation si elles se conforment aux conditions ci-après :

- Activité en rapport avec la transformation de produits agricoles,
- Possibilité de raccordement aux réseaux publics,
- Conformité avec le règlement département d'hygiène.

Dans les secteurs situés à moins de 200 m de la limite d'emprise de la RN 4 (voir plans de zonage), les constructions à usage d'habitation sont soumises aux normes d'isolement acoustique conformément aux dispositions de l'arrêté du 6 octobre 1976 relatif à l'isolement acoustique des bâtiments d'habitation.

L'opération inscrite en emplacement réservé N°70 ainsi que les constructions et installations qui leurs sont liées.

II. Règlement – p.47 (Article 3 Zone NC)

II.1. Règlement avant modification

SECTION 2 — CONDITIONS DE L'OCCUPATION DU SOL

ARTICLE 3 NC — Accès et voirie

1. Accès

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

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

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

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

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

2. Voirie

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

ARTICLE 4 NC — Alimentation en eau et assainissement

1. Eau

Toute construction à usage d'habitation, tout établissement ou installation abritant des activités ou des loisirs doivent être alimentés en eau potable. Cette disposition n'est toutefois pas obligatoire pour les hangars servant au stockage, sous réserve de l'accord des services chargés de la sécurité-incendie.

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.

II.2. Règlement modifié

SECTION 2 — CONDITIONS DE L'OCCUPATION DU SOL

ARTICLE 3 NC — Accès et voirie

1. Accès

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

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

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

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

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

Tout accès direct à l'opération inscrite en emplacement réservé N°70 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

Toute construction à usage d'habitation, tout établissement ou installation abritant des activités ou des loisirs doivent être alimentés en eau potable. Cette disposition n'est toutefois pas obligatoire pour les hangars servant au stockage, sous réserve de l'accord des services chargés de la sécurité-incendie.

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.

III. Règlement – p.48 (Article 6 Zone NC)

III.1. Règlement avant modification

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

2. Assainissement

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.

L'évacuation des eaux ménagères dans les fosses ou les égouts pluviaux est interdite.

ARTICLE 5 NC — Surface et forme des parcelles

Non réglementé.

ARTICLE 6 NC — Implantation des constructions par rapport aux voies et emprises publiques

Les constructions et les établissements doivent être édifiés à 15 m de l'axe de la voie de desserte, sauf disposition contraire figurant au plan. Dans le cas de constructions desservies par des chemins ruraux, cette distance est ramenée à 8 m.

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 m de l'axe de ces voies et les constructions destinées à un autre usage que l'habitation, d'au moins 25 m de l'axe de ces voies.

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 m et les constructions destinées à un autre usage que l'habitation, une distance d'au moins 40 mètres de l'axe de cette autoroute.

Toute clôture et tout ouvrage doit respecter un recul d'au moins 4 m à compter de l'axe d'un chemin rural ou d'un chemin d'exploitation ou d'une voie communale.

1. Lignes électriques

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

III.2. Règlement modifié

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

2. Assainissement

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.

L'évacuation des eaux ménagères dans les fosses ou les égouts pluviaux est interdite.

ARTICLE 5 NC — Surface et forme des parcelles

Non réglementé.

ARTICLE 6 NC — Implantation des constructions par rapport aux voies et emprises publiques

Les constructions et les établissements doivent être édifiés à 15 m de l'axe de la voie de desserte, sauf disposition contraire figurant au plan. Dans le cas de constructions desservies par des chemins ruraux, cette distance est ramenée à 8 m.

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 m de l'axe de ces voies et les constructions destinées à un autre usage que l'habitation, d'au moins 25 m de l'axe de ces voies.

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 m et les constructions destinées à un autre usage que l'habitation, une distance d'au moins 40 mètres de l'axe de cette autoroute.

Toute clôture et tout ouvrage doit respecter un recul d'au moins 4 m à compter de l'axe d'un chemin rural ou d'un chemin d'exploitation ou d'une voie communale.

Toutes construction et installation que celles liées à l'opération concernée par l'emplacement réservé N°70 sont interdites à l'intérieur des reculs de construction inscrits sur les plans de zonage.

1. Lignes électriques

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

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

II. Liste des emplacements réservés modifiée

COMMUNE DE HURTIGHEIM + QUARTIER DE LA GARE (FURDENHEIM)		
N° des emplacements réservés	Désignation des opérations	Bénéficiaire du droit de réservation des terrains
A — CREATIONS DE VOIES		
24	Amorce d'une voie de 8 m d'emprise devant desservir la zone NA 20, entre les zones UA 20 et UB 22, à partir d'un chemin rural perpendiculaire au CD 341. Environ 3 ares.	Commune
25	Voie de 8 m d'emprise au Nord de la zone UA 21 reliant le CD 341 à la partie sud du terrain réservé pour l'extension du cimetière. Environ 15 ares.	Commune
30	Sans objet.	Commune
31	Voie de 8 m d'emprise assurant la jonction directe entre la rue de l'École et celle des Forgerons. Environ 1 are.	Commune
B — AMELIORATIONS DE VOIES		
20	Sans objet.	
21	Amélioration de l'intersection entre le CD 228 et la rue des Forgerons. Environ 1 are.	Commune
22	Amélioration à 8 m d'emprise d'un chemin rural en zone UB 20. Environ 2 ares.	Commune
23	Amélioration à 8 m d'emprise d'un chemin rural à proximité du carrefour entre le CD 228 et le CD 341, à l'Est de la zone UB 20. Environ 2 ares.	Commune
27	Amélioration d'un chemin rural reliant la rue Principale à la rue de l'École dans le but de faciliter son utilisation par les piétons et les cyclistes. Environ 1 are.	Commune
32	Amélioration à 8 m d'emprise de la rue de la Gare, en zone UA 21 sur le territoire communal de Furdenheim. Environ 3 ares.	Commune de Furdenheim
33	Amélioration d'un chemin rural au Nord—Ouest de la zone UA 20 dans le but de faciliter son utilisation par les piétons et les cyclistes. Environ 1 are.	Commune

COMMUNE DE HURTIGHEIM + QUARTIER DE LA GARE (FURDENHEIM)		
N° des emplacements réservés	Désignation des opérations	Bénéficiaire du droit de réservation des terrains
A — CREATIONS DE VOIES		
24	Amorce d'une voie de 8 m d'emprise devant desservir la zone NA 20, entre les zones UA 20 et UB 22, à partir d'un chemin rural perpendiculaire au CD 341. Environ 3 ares.	Commune
25	Voie de 8 m d'emprise au Nord de la zone UA 21 reliant le CD 341 à la partie sud du terrain réservé pour l'extension du cimetière. Environ 15 ares.	Commune
30	Sans objet.	Commune
31	Voie de 8 m d'emprise assurant la jonction directe entre la rue de l'École et celle des Forgerons. Environ 1 are.	Commune
70	Création du grand Contournement Ouest de Strasbourg. Environ 456 ares	Etat
B — AMELIORATIONS DE VOIES		
20	Sans objet.	
21	Amélioration de l'intersection entre le CD 228 et la rue des Forgerons. Environ 1 are.	Commune
22	Amélioration à 8 m d'emprise d'un chemin rural en zone UB 20. Environ 2 ares.	Commune
23	Amélioration à 8 m d'emprise d'un chemin rural à proximité du carrefour entre le CD 228 et le CD 341, à l'Est de la zone UB 20. Environ 2 ares.	Commune
27	Amélioration d'un chemin rural reliant la rue Principale à la rue de l'École dans le but de faciliter son utilisation par les piétons et les cyclistes. Environ 1 are.	Commune
32	Amélioration à 8 m d'emprise de la rue de la Gare, en zone UA 21 sur le territoire communal de Furdenheim. Environ 3 ares.	Commune de Furdenheim
33	Amélioration d'un chemin rural au Nord—Ouest de la zone UA 20 dans le but de faciliter son utilisation par les piétons et les cyclistes. Environ 1 are.	Commune