

+

Volet G9
Mise en compatibilité du Plan d'Occupation
des Sols du SIVOM ACKERLAND
(commune d'ITTENHEIM)

SOMMAIRE DU VOLET G9

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 Ittenheim.....</i>	<i>4</i>
III. L'environnement.....	5
III.1 Etat initial de l'environnement sur la commune d'Ittenheim.....	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>6</i>
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>	<i>7</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..	9
I. Légende du plan de zonage.....	9
II. Extrait du Plan de zonage avant et après modification.....	10
II.1. Extrait du Plan de zonage avant modification (plan principal extrait du plan 1/5000 et encart extrait du plan au 1/2000).....	10
II.2. Extrait du Plan de zonage modifié (plan principal extrait du plan 1/5000 et encart extrait du plan au 1/2000).....	11
Pièce 3 : Extraits du règlement en vigueur des zones du P.O.S. concernées et propositions de modification dudit règlement.....	12
I. Extraits du règlement en vigueur avant et après modification.....	12
I.1. Règlement (modification N°1) - p. 60 (Article 2 Zone NC).....	12
<i>I.1.1. Règlement avant modification.....</i>	<i>12</i>
<i>I.1.2. Règlement modifié.....</i>	<i>12</i>
I.2. Règlement - p. 61 (Article 3 Zone NC).....	13
<i>I.2.1. Règlement avant modification.....</i>	<i>13</i>

<i>I.2.2. Règlement modifié.....</i>	<i>13</i>
I.2. Règlement – p. 62 (Article 6 Zone NC).....	13
I.2. Règlement – p. 62 (Article 6 Zone NC).....	14
<i>I.2.1. Règlement avant modification.....</i>	<i>14</i>
<i>I.2.2. Règlement modifié.....</i>	<i>14</i>
II. Rapport de présentation.....	15
II.1. Rapport avant modification – p. 19 (Section 3 Dispositions du POS révisé).....	15
II.2. Rapport modifié – p19 (Section 3 Dispositions du POS révisé).....	15
II.3. Rapport avant modification – p. 22 (Section 5 Prise en compte des contraintes de droit) ...	16
II.4. Rapport modifié – p22 (Section 5 Prise en compte des contraintes de droit).....	16
II.5. Rapport avant modification – p. 23 (Section 5 Prise en compte des contraintes de droit) ...	16
II.5. Rapport avant modification – p. 23 (Section 5 Prise en compte des contraintes de droit) ...	17
II.6. Rapport modifié – p. 23 (Section 5 Prise en compte des contraintes de droit).....	17

Pièce 4 : Liste des emplacements réservés du P.O.S. en vigueur et propositions de modification de ladite liste.....	18
I. Liste des emplacements réservés avant modification.....	18
II. Liste des emplacements réservés modifiée.....	18

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'Ittenheim, commune appartenant à la communauté de communes de l'Ackerland, dont la première version a été approuvée le 9 décembre 1994, 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'Ittenheim 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 19, 22 et 23 du rapport de présentation
- Le plan de zonage au 1 / 2000è et au 1 / 10 000è où devra figurer l'emplacement réservé nécessaire à la réalisation du GCO de Strasbourg ;
- Le règlement applicable à la zone NC, qui devra être modifié ;
- 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 autoroute concédée à 2x2 voies élargissable à 2x3 voies, d'une longueur d'environ 24 km. Celle-ci sera localisée entre l'autoroute A35 au Nord et la Voie Rapide du Piémont des Vosges (VRPV) au Sud de Strasbourg.

Les objectifs principaux assignés à la future infrastructure sont :

- Assurer la continuité de l'axe autoroutier Nord/Sud alsacien en reliant l'A4/A35 à la Voie Rapide du Piémont des Vosges (VRPV*) pour réorienter le trafic de transit qui circule aujourd'hui sur la rocade Ouest de Strasbourg (A35) et les trafics récemment exclus des vallées vosgiennes ;
- Améliorer les relations entre les villes moyennes alsaciennes où le transport ferroviaire n'est pas encore adapté : Haguenau et Saverne au Nord, Obernai, Molsheim et Sélestat au Sud, et offrir à l'Ouest strasbourgeois un meilleur accès au système autoroutier pour les trajets à longue distance ;
- En limitant les échanges avec le réseau local, la vocation du contournement est résolument tournée vers les déplacements à moyenne ou grande distance, et ne doit pas favoriser la poursuite d'une urbanisation incontrôlée, génératrice de déplacements automobiles vers Strasbourg et de consommation d'espace de qualité à l'Ouest de Strasbourg.

Le tracé proposé et la conception retenue permettent en outre de :

- Réorganiser les accès à l'agglomération de Strasbourg, non pas tant pour les trajets domicile-travail que pour tous les trafics d'échanges à moyenne et longue distance, à destination des grands pôles tels que l'aéroport, la zone d'activités de la Bruche, voire le port ;
- En soulageant la rocade Ouest (A35) de ces trafics, il sera possible de redonner à cette infrastructure un caractère plus urbain et de lui conférer le rôle de poumon indispensable aux renforcements des systèmes de transports collectifs du centre-ville.

II.2. Tracé et caractéristiques de l'infrastructure

II.2.1. Description du tracé

Les études préliminaires ont conduit à la définition puis à la comparaison de 5 options de passage, comparées lors du débat dit « Bianco » de 1999. Le choix s'est alors porté sur l'option 3, qui présente le scénario le plus pertinent, à savoir : prolongement de l'A35 en direction du Sud et liaison avec la VRPV en contournant l'agglomération strasbourgeoise par l'Ouest.

Dans cette option ont ensuite été comparés deux fuseaux kilométriques : un fuseau Est et un fuseau Ouest. Le choix s'est alors porté sur le fuseau Est qui vient s'insérer dans une région où la densité de population est particulièrement faible et les impacts induits naturellement plus modérés.

Enfin, au sein du fuseau Est a été défini un tracé, avec quelques variantes localisées dont la comparaison a permis de conclure sur l'intérêt d'un tracé mixte.

Les extrémités du tracé sont :

- au Nord : la jonction avec l'A4 à hauteur de Vendenheim (dans le prolongement de l'A35 Nord reliant l'A4 à Lauterbourg),
- au Sud : la jonction avec l'A35 et l'A352 à hauteur de Duttlenheim puis sa prolongation jusqu'à Innenheim par la Voie Rapide du Piémont des Vosges.

Partie Nord

• La partie Nord rencontre un faisceau de contraintes techniques et environnementales qui ne donne pratiquement aucun choix pour le tracé :

- étroitesse du passage entre Vendenheim et Eckwersheim (moins de 500 mètres sur certaines portions) ;
- présence d'un château d'eau entre les deux communes ;
- positionnement très proche de la commune de Vendenheim.

• Le franchissement de voies fluviales, ferroviaires et routières appelle la mise en place d'une infrastructure aérienne (ouvrages d'art). La nappe alluviale affleurante interdit en effet toute solution en dessous des voies.

Partie Kochersberg

• La traversée du Kochersberg ne présente pas de difficulté topographique majeure. Les villages sont espacés. La topographie est douce. Il a donc été relativement facile d'optimiser un critère essentiel : se tenir à distance respectable de l'habitat. Le tracé évite ainsi Breuschwickersheim, Ittenheim, Stutzheim-Offenheim et plus loin l'ensemble Dingsheim-Griesheim-Pfulgriesheim. Il contourne aussi totalement la zone boisée à proximité d'Oberhausbergen.

• Le GCO n'a pas pour fonction de desservir le Kochersberg. Un seul point d'échange est prévu, au croisement de la RN 4. Il permettra :

- d'établir un lien entre les villes moyennes (Sélestat et Saverne) ;
- d'améliorer les conditions d'accès à l'agglomération strasbourgeoise, en constituant un nouvelle grande porte d'accès.

Les installations de péage seront positionnées à hauteur de cet échangeur.

Partie Bruche

• Au niveau de la côtière, le tracé dessine un vaste arc de cercle pour franchir le val de Muehlbach. Ce faisant, il demeure à distance respectable d'Ittenheim et de Breuschwickersheim.

• Ensuite, le tracé de la nouvelle infrastructure doit tenir compte de l'habitat d'Ernolsheim et du site classé de Kolbsheim. Il emprunte donc le léger thalweg que représente le front de la côtière dans le prolongement de l'emplacement réservé dans le POS d'Ernolsheim.

• Plus au Sud, il n'y a pratiquement aucune latitude en raison de la situation urbanistique et des normes autoroutières. Il n'y qu'une seule possibilité de passage, entre Duttlenheim et Duppigheim.

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

II.2.2. Caractéristiques de l'ouvrage

Le tracé du Grand Contournement Ouest de Strasbourg présente un linéaire global de 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 Ittenheim

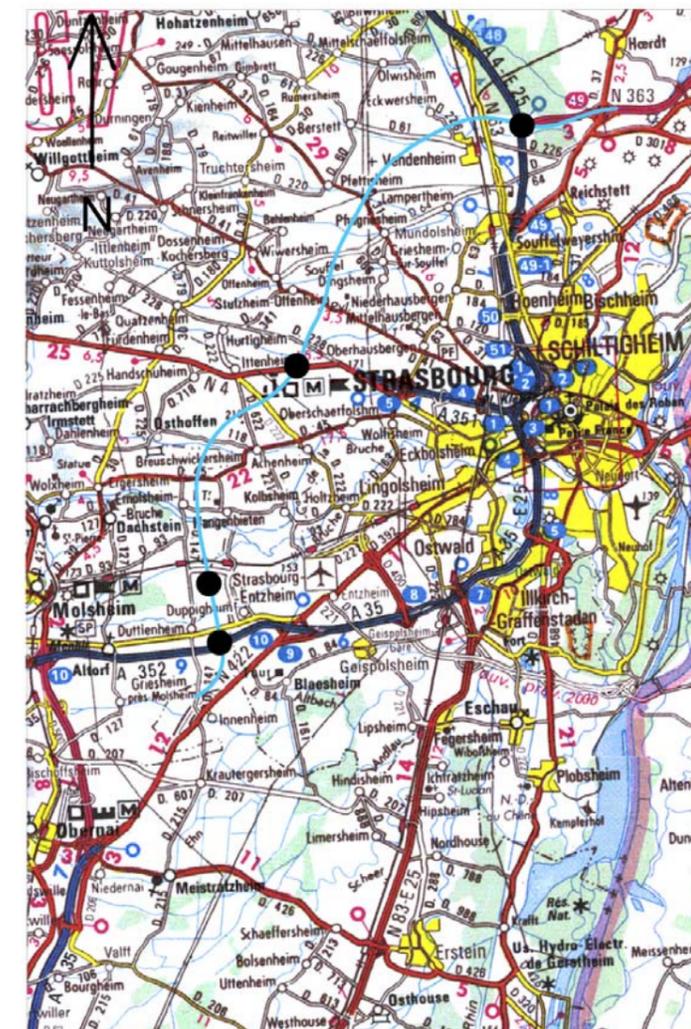
Sur la commune de Ittenheim, le projet s'insère dans les secteurs Est et Sud de la commune, dont il suit approximativement la frontière.

L'échangeur avec la RN4 est implanté en quasi totalité sur le territoire d'Ittenheim.

Le profil se présente sous la forme d'une alternance déblai/ remblai de hauteur variable. D'assez forts remblais sont prévus au Nord Est pour le franchissement de la RN4.

Il est aussi prévu d'implanter les installations de perception du péage et une aire de service.

Plusieurs ouvrages sont prévus pour rétablir les fonctions hydrauliques, agricoles et routières (Cf carte III.2). Un ouvrage de traitement des eaux de ruissellement (bassin) pourra être réalisé dans le cadre de l'emplacement réservé. Sa localisation précise sera déterminé au vu des études de détail.



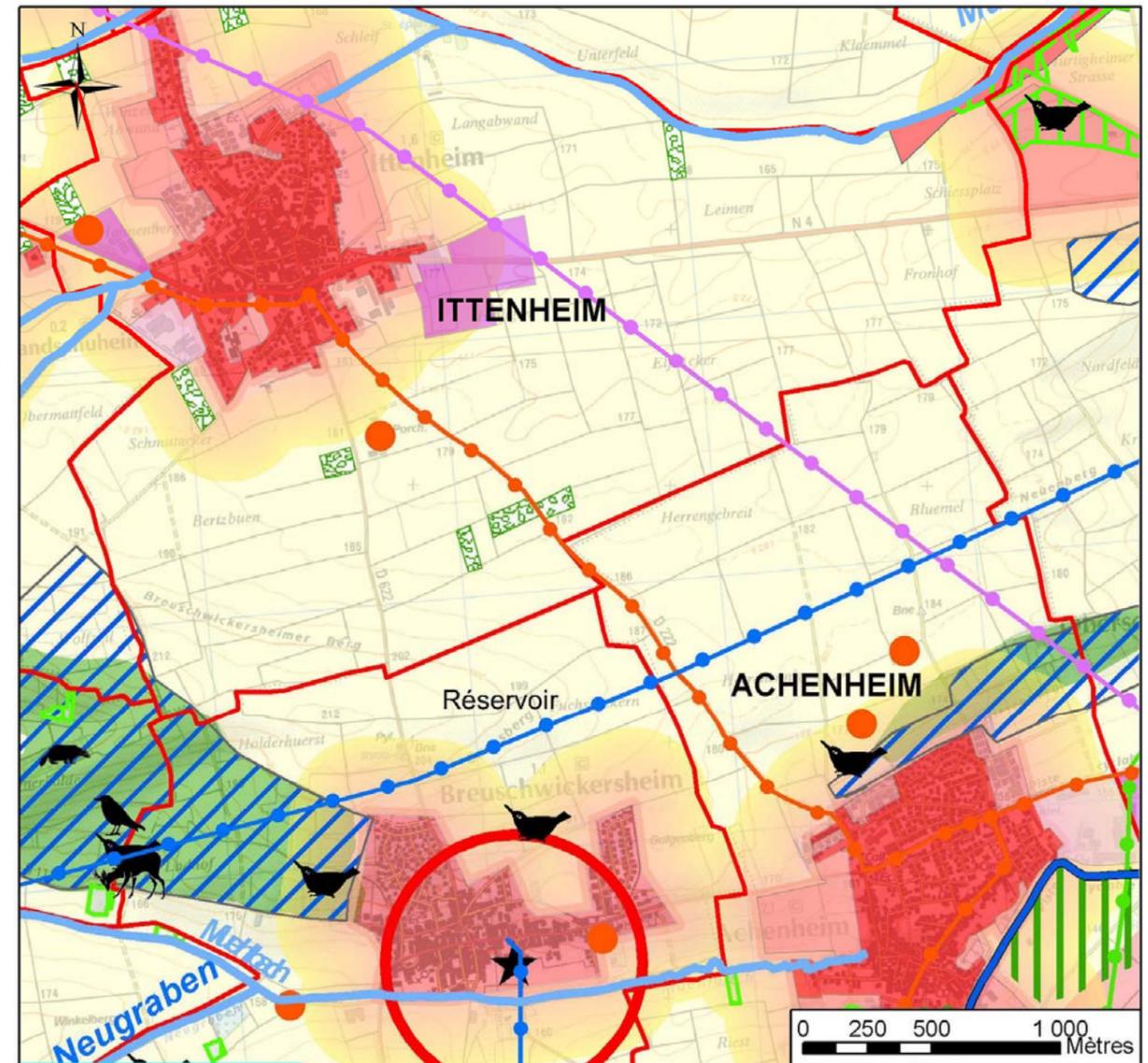
LEGENDE

- 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'Ittenheim

III.1.1 Carte de synthèse des données environnementales

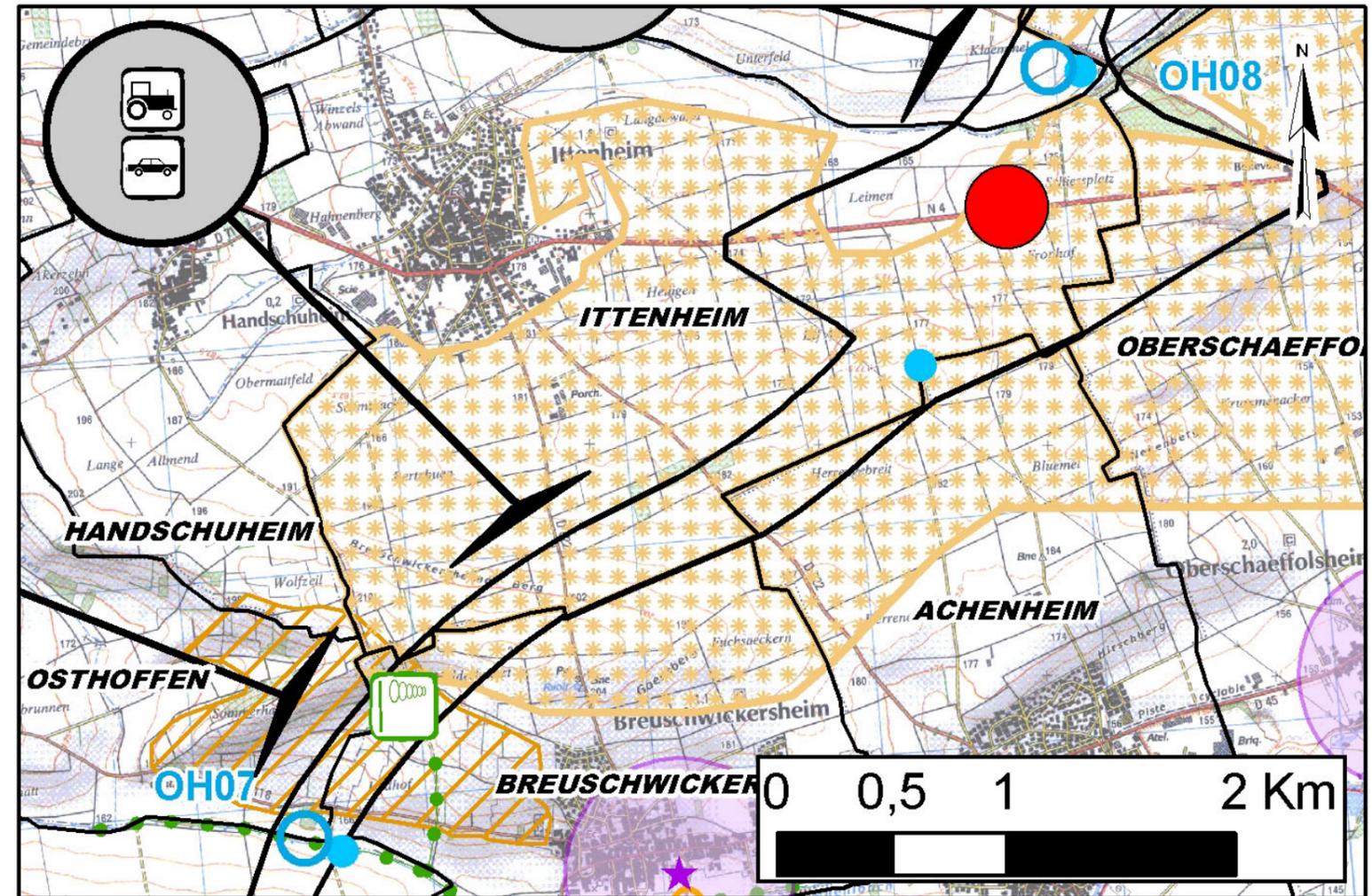
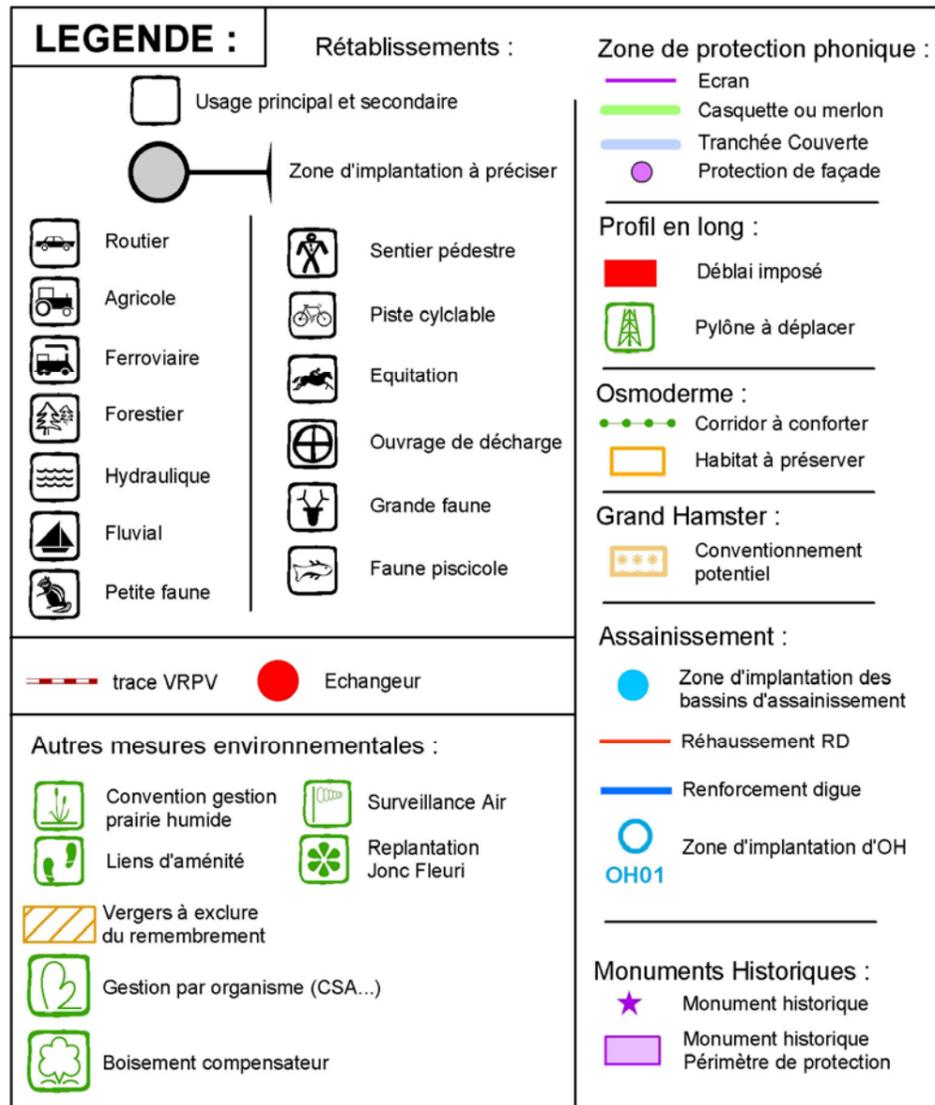


III.1.2 Rappel synthétique de l'existant

Thèmes	Synthèse de l'existant (cf carte)
Géomorphologie, Géologie, Pédologie	Morphologie vallonnée du plateau. Présence de loëss et alluvions.
Eaux souterraines et superficielles	Eaux souterraines : pas d'aquifère exploitable. Eaux superficielles : le Musaubach.
Agriculture et sylviculture	Zone cultivée, parcellaire organisé, itinéraires agricoles. Présence de boisements.
Activités industrielles et commerciales	Pas de contrainte majeure.
Acoustique	Pas de contrainte majeure.
Qualité de l'air	Pas de contrainte majeure à proximité immédiate.
Patrimoine culturel et historique	Pas de contrainte majeure.
Tourisme et loisirs	Chemin de randonnée équestre.
Contraintes techniques et servitudes d'utilité publique	Réseaux (ligne électrique très haute tension, gazoduc).
Urbanisme et paysage	Vision panoramique vers l'Ackerland, les Vosges et le Kochersberg. Solidarités naturelles entre la Souffel et les boisements du Musaubach.
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 à Ittenheim et les mesures envisagées afin de réduire ces impacts :

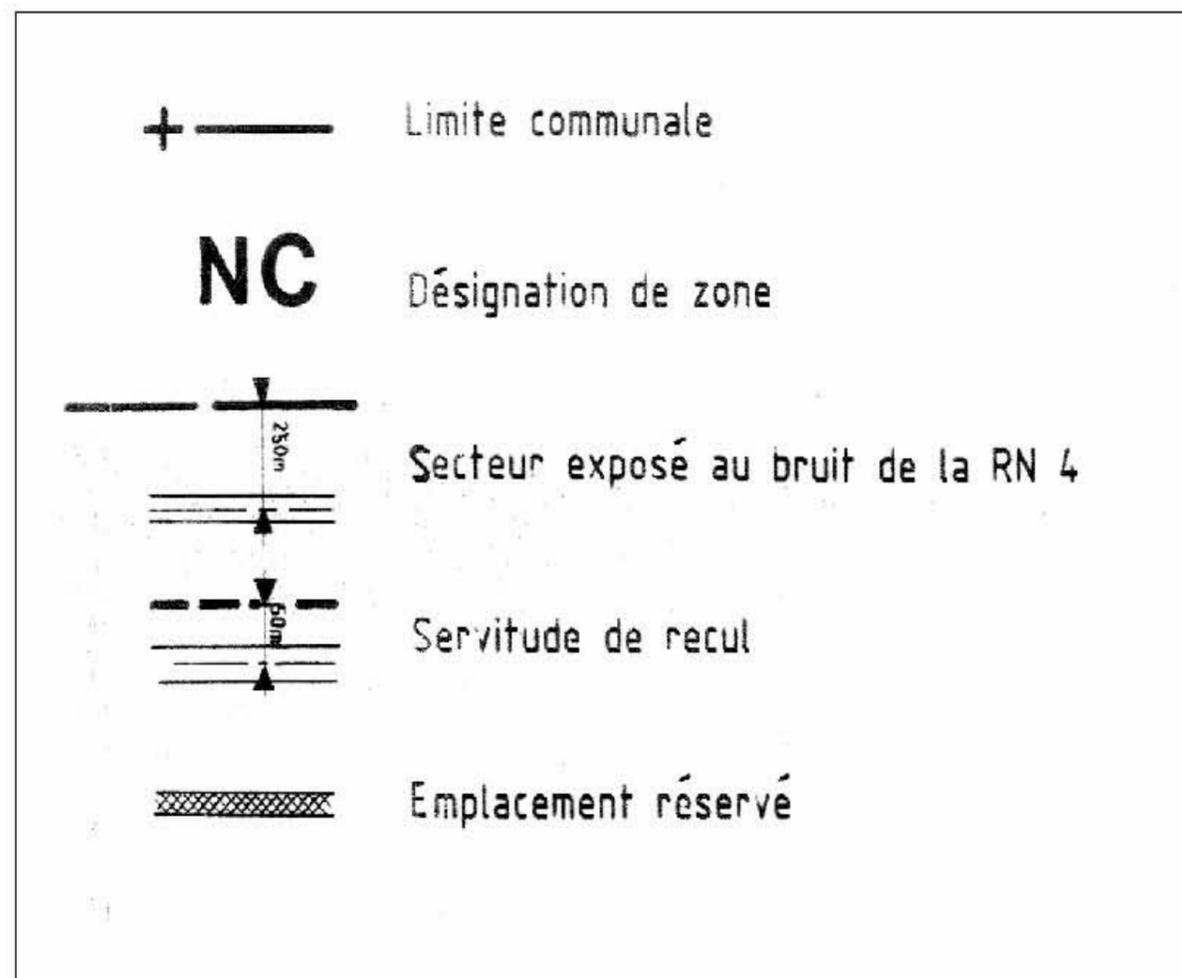
Thèmes	Contraintes/Impacts	Mesures
Géomorphologie, Géologie, Pédologie	<p>Risque de détérioration des terrains au niveau du chantier.</p> <p>Morphologie vallonnée du plateau : alternance de déblais et de remblais importants</p> <p>→ problèmes de stabilité des talus, compte tenu de la sensibilité des sols support (loess essentiellement et alluvions récentes).</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. Franchissement du Musaubach.	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 de l'ouvrage de franchissement pour assurer les fonctions hydrologiques et écologiques du 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 destructurant pour le parcellaire.	Ouvrages de rétablissement Remembrement.
Sylviculture	Passage dans les boisements au droit de l'ancienne décharge.	-
Activités industrielles et commerciales	Élargissement de l'offre de biens de services et de clients potentiels. Élargissement des aires de marché et accroissement du marché. Élargissement des aires de chalandise grâce à l'amélioration des conditions de circulation entraînant une augmentation du nombre de certains commerces et services. Risque de perte de clientèle pour certains commerces situés le long de l'ancien itinéraire. Risque de développement des zones d'activité à proximité des échangeurs.	-
Acoustique	Pendant les travaux : Bruit lié à l'utilisation d'engins de chantier motorisés. Pendant l'exploitation : pas d'impact particulier (ambiance acoustique inférieure à 55 dB(A)) compte-tenu de la distance.	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	-

Thèmes	Contraintes/Impacts	Mesures
Patrimoine culturel et historique	Pas de patrimoine concerné.	-
Tourisme et loisirs	Interception d'un sentier équestre.	Le sentier intercepté sera rétabli.
Contraintes techniques et servitudes d'utilité publique	Franchissement d'une ligne à très haute tension et d'un gazoduc.	Rétablissement des réseaux en coordination avec leurs gestionnaires.
Urbanisme et paysage	Impact sur l'inscription visuelle : Impact visuel fort de l'échangeur et des péages. Bien qu'éloigné d'Ittenheim, le projet en remblai est très prégnant visuellement, notamment depuis la RN4. Vision panoramique vers l'Ackerland, les Vosges et le Kochersberg. Impact sur les solidarités naturelles : Opportunité d'un remaillage transversal entre la « lanière » verte de la Souffel et les boisements du Musaubach. Coupure, par l'échangeur, du Musaubach, qui constitue une importante « maille bleue ». Contraintes urbaines : Risque de débordement urbain vers l'échangeur. L'échange avec la RN4 est la principale « plaque tournante » du projet qui constitue la « porte » du Kochersberg d'un côté, de Strasbourg de l'autre. Le risque d'aimantation est bien réel, compte tenu notamment de l'extension, à proximité, de la zone d'activités d'Ittenheim.	Plantation de haies vives et de bosquets-jalons dans ou hors emprise (mesures compensatoires). On veillera à anticiper et verrouiller le développement du secteur d'échange avec la RN4. On veillera à plaquer le futur contournement d'Ittenheim le long de l'autoroute, pour éviter la création d'un couloir d'urbanisation. On tendra au maximum les modelés, on soignera l'architecture des barrières de péage (étendards du projet) et on ponctuera le parcours via des arbres jalons (tradition de noyers isolés). Valorisation de la perspective sur la plaine d'Ittenheim en maintenant un beau dégagement.
Milieus naturels	Passage en zone cultivée et dans les boisements au droit de l'ancienne décharge : gêne pour certaines espèces trouvant refuge dans les boisements et la plaine cultivée et le risque de mortalité par collision.	Mise en place de clôture afin d'interdire l'accès de l'autoroute à la faune.

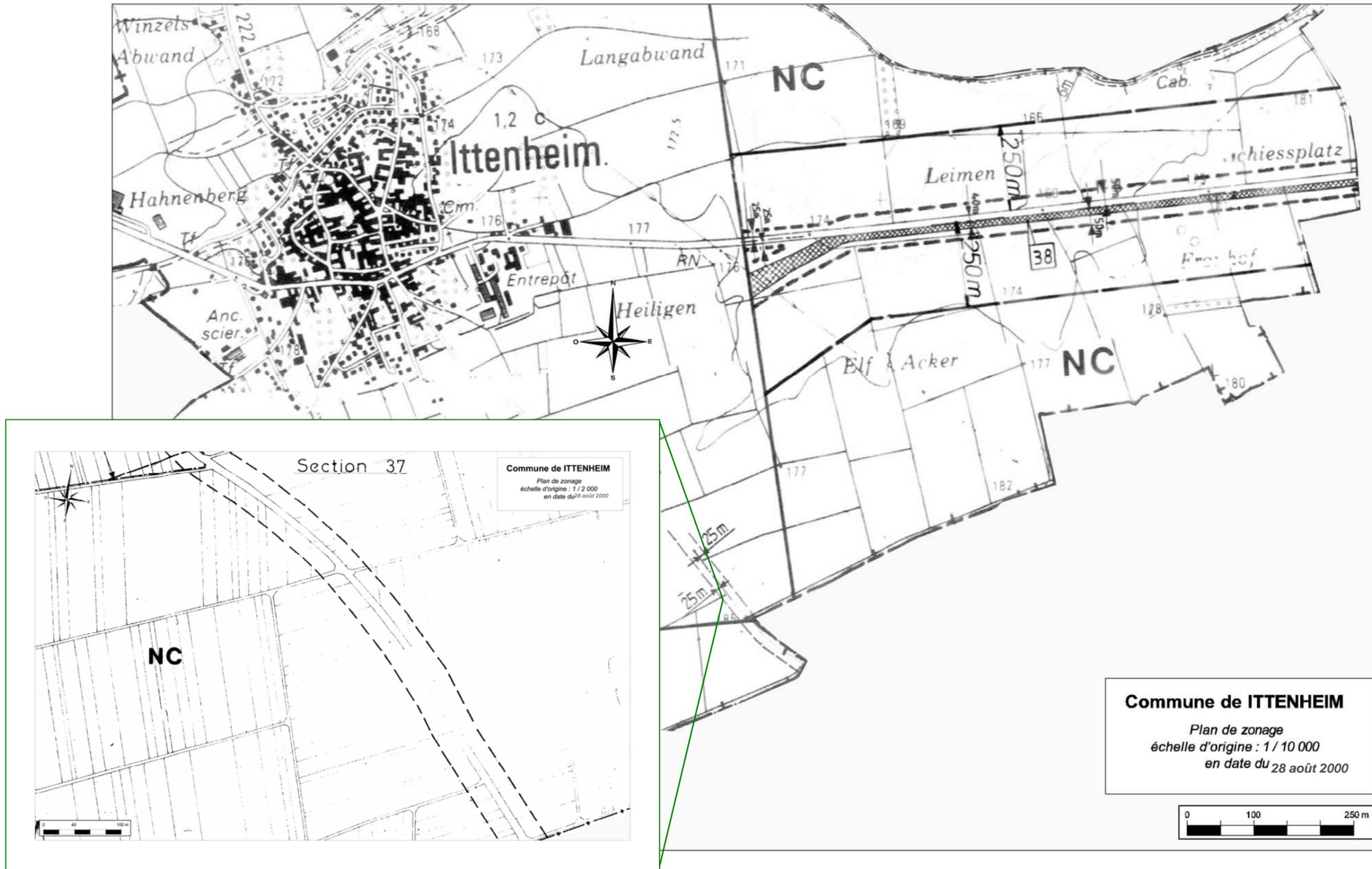
Pièce 2 : Extrait du plan de zonage concerné par le projet avant et après modification

I. Légende du plan de zonage

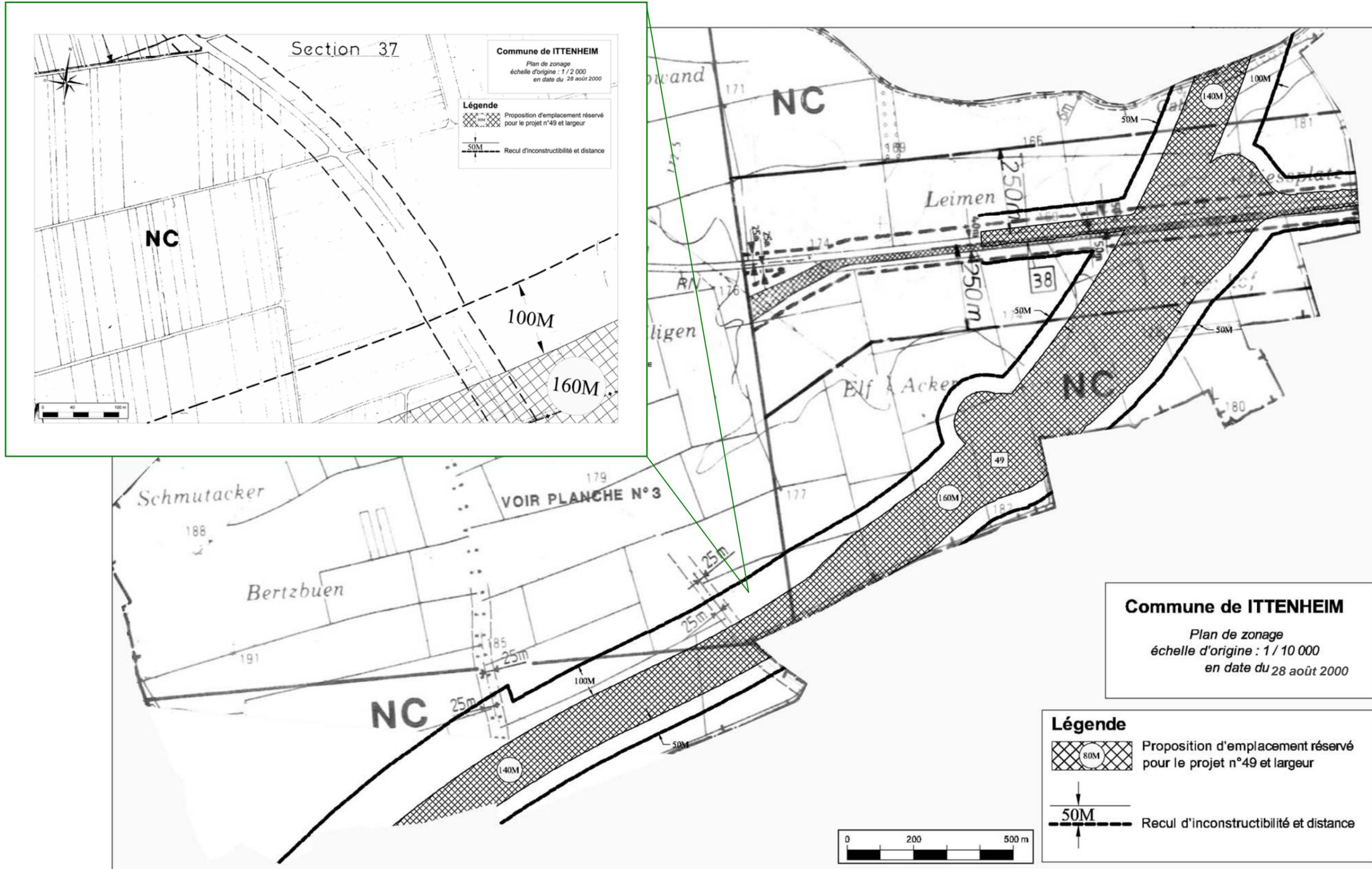


II. Extrait du Plan de zonage avant et après modification

II.1. Extrait du Plan de zonage avant modification (plan principal extrait du plan 1/5000 et encart extrait du plan au 1/2000)



II.2. Extrait du Plan de zonage modifié (plan principal extrait du plan 1/5000 et encart extrait du plan au 1/2000)



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

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

I. Extraits du règlement en vigueur avant et après modification

I.1. Règlement (modification N° 1) - p. 60 (Article 2 Zone NC)

I.1.1. Règlement avant modification

CHAPITRE III - 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 changements d'affectation des constructions existantes à l'exception de ceux correspondant à des occupations et utilisations du sol autorisées.
- Les affouillements et exhaussements du sol, quelles que soient leurs dimensions, à l'exception de ceux visés à l'article 2 ci-dessous.
- Les dépôts de ferrailles, de matériaux, de déchets ainsi que de vieux véhicules.
- Les carrières et les étangs.
- Les campings et terrains de caravanes.

ARTICLE 2 NC - Sont autorisés sous conditions spéciales

Dans la zone NC

- Les constructions et installations à usage agricole.
- Les constructions à usage d'habitation à condition :
 - qu'elles soient situées à proximité des bâtiments agricoles existants,
 - qu'elles soient nécessaires aux personnels dont la présence sur place est directement liée et indispensable à l'activité de l'exploitation agricole
 - et dans la limite d'un seul logement par exploitation.
- Les aménagements et transformations de bâtiments à l'intérieur des volumes existants.
- Les installations classées agricoles, soumises à déclaration ou à autorisation.
- Les affouillements et exhaussements du sol nécessaires aux autres O.U.S. autorisées ou aux ouvrages prévus en emplacement réservés.
- Les constructions et installations, classées ou non, nécessaires au fonctionnement ou à l'exploitation de la voirie publique ou des réseaux publics.

Dans le secteur NCa

- Les constructions et installations, classées ou non, nécessaires au fonctionnement ou à l'exploitation de la voirie publique ou des réseaux publics.

I.1.2. Règlement modifié

CHAPITRE III - 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 changements d'affectation des constructions existantes à l'exception de ceux correspondant à des occupations et utilisations du sol autorisées.
- Les affouillements et exhaussements du sol, quelles que soient leurs dimensions, à l'exception de ceux visés à l'article 2 ci-dessous.
- Les dépôts de ferrailles, de matériaux, de déchets ainsi que de vieux véhicules.
- Les carrières et les étangs.
- Les campings et terrains de caravanes.

ARTICLE 2 NC - Sont autorisés sous conditions spéciales

Dans la zone NC

- Les constructions et installations à usage agricole.
- Les constructions à usage d'habitation à condition :
 - qu'elles soient situées à proximité des bâtiments agricoles existants,
 - qu'elles soient nécessaires aux personnels dont la présence sur place est directement liée et indispensable à l'activité de l'exploitation agricole
 - et dans la limite d'un seul logement par exploitation.
- Les aménagements et transformations de bâtiments à l'intérieur des volumes existants.
- Les installations classées agricoles, soumises à déclaration ou à autorisation.
- Les affouillements et exhaussements du sol nécessaires aux autres O.U.S. autorisées ou aux ouvrages prévus en emplacement réservés.
- Les constructions et installations, classées ou non, nécessaires au fonctionnement ou à l'exploitation de la voirie publique ou des réseaux publics.

- L'opération de Grand Contournement Ouest de Strasbourg, inscrite en emplacement réservé N°49, ainsi que les constructions et installations qui lui sont liées, y compris éventuellement une aire de service.

Dans le secteur NCa

- Les constructions et installations, classées ou non, nécessaires au fonctionnement ou à l'exploitation de la voirie publique ou des réseaux publics.

I.2. Règlement - p. 61 (Article 3 Zone NC)

I.2.1. Règlement avant modification

SECTION 2 - CONDITIONS D'OCCUPATION DU SOL

ARTICLE 3 NC - Accès et voirie

1. Accès

Le permis de construire ne peut être accordé sur des terrains qui ne seraient desservis, soit directement, soit par l'intermédiaire d'un passage aménagé sur fonds voisin d'au moins 4 mètres de large, éventuellement obtenu par application de l'article 682 du code civil par des voies publiques ou 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 égale ou supérieure à 17,50 mètres de l'axe devra se faire en des points spécialement aménagés.

Les accès aux constructions à partir des 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 mètres ; cette distance est au minimum égale à 7 mètres.

2. Voirie

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

ARTICLE 4 NC - Desserte en eau et en assainissement

3. Réseau d'eau

Toute construction qui requiert d'être alimentée en eau potable doit l'être par branchement au réseau public de distribution.

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 captages, forages ou puits particuliers, dans les conditions fixées par la réglementation vigoureuse.

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 mètres, il n'existe pas un point d'eau naturel ou artificiel pouvant servir aux besoins des services d'incendie.

I.2.2. Règlement modifié

SECTION 2 - CONDITIONS D'OCCUPATION DU SOL

ARTICLE 3 NC - Accès et voirie

1. Accès

Le permis de construire ne peut être accordé sur des terrains qui ne seraient desservis, soit directement, soit par l'intermédiaire d'un passage aménagé sur fonds voisin d'au moins 4 mètres de large, éventuellement obtenu par application de l'article 682 du code civil par des voies publiques ou 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 égale ou supérieure à 17,50 mètres de l'axe devra se faire en des points spécialement aménagés.

Les accès aux constructions à partir des 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 mètres ; cette distance est au minimum égale à 7 mètres.

= Tout accès direct à l'opération inscrite en emplacement réservé N°49 est interdit

2. Voirie

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

ARTICLE 4 NC - Desserte en eau et en assainissement

3. Réseau d'eau

Toute construction qui requiert d'être alimentée en eau potable doit l'être par branchement au réseau public de distribution.

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 captages, forages ou puits particuliers, dans les conditions fixées par la réglementation vigoureuse.

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 mètres, il n'existe pas un point d'eau naturel ou artificiel pouvant servir aux besoins des services d'incendie.

I.2. Règlement – p. 62 (Article 6 Zone NC)

I.2.1. Règlement avant modification

2) Assainissement

Toutes les eaux et matières usées doivent être dirigées sur des installations d'assainissement autonomes, conformément à la réglementation en vigueur.

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

ARTICLE 5 NC - Surface et forme des terrains

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 mètres de l'axe de la voie de desserte, sauf disposition contraire figurant au plan. Dans le cas de construction desservies par des chemins ruraux et chemins d'exploitation cette distance est ramenée 8 mètres.

Si le terrain devant recevoir la construction se situe à proximité d'un grand itinéraire, une route assimilée ou une voie classée « grande circulation », les constructions destinées à l'habitation doivent être éloignées d'au moins 35 mètres de l'axe de ces voies et les constructions destinées à un autre usage que l'habitation, d'au moins 25 mètres de large 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 mètres et les constructions destinées à un autre usage que l'habitation, une distance d'au moins 40 mètres de l'axe de cette autoroute.

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

Dispositions particulières

Les postes de transformation électrique peuvent être implantés en retrait de l'alignement des voies à une distance au moins égale à 1,50 mètres, à condition que leur insertion dans le site soit assurée par le traitement de leur aspect et de leurs abords.

I.2.2. Règlement modifié

2) Assainissement

Toutes les eaux et matières usées doivent être dirigées sur des installations d'assainissement autonomes, conformément à la réglementation en vigueur.

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

ARTICLE 5 NC - Surface et forme des terrains

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 mètres de l'axe de la voie de desserte, sauf disposition contraire figurant au plan. Dans le cas de construction desservies par des chemins ruraux et chemins d'exploitation cette distance est ramenée 8 mètres.

Si le terrain devant recevoir la construction se situe à proximité d'un grand itinéraire, une route assimilée ou une voie classée « grande circulation », les constructions destinées à l'habitation doivent être éloignées d'au moins 35 mètres de l'axe de ces voies et les constructions destinées à un autre usage que l'habitation, d'au moins 25 mètres de large 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 mètres et les constructions destinées à un autre usage que l'habitation, une distance d'au moins 40 mètres de l'axe de cette autoroute.

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

Toute instruction et installation autre que celles liées à l'opération concernée par l'emplacement réservé N°49 sont interdites à l'intérieur des reculs de construction inscrits sur les plans.

Dispositions particulières

Les postes de transformation électrique peuvent être implantés en retrait de l'alignement des voies à une distance au moins égale à 1,50 mètres, à condition que leur insertion dans le site soit assurée par le traitement de leur aspect et de leurs abords.

II. Rapport de présentation

II.1. Rapport avant modification – p. 19 (Section 3 Dispositions du POS révisé)

Elle comporte un secteur de zone NCa, totalement inconstructible, destiné à préserver les diverses variantes du contournement d'ITTENHEIM (voir ci-dessous emplacements réservés).

2) Les emplacements réservés

Les emplacements réservés sont destinés à protéger les terrains destinés à la réalisation d'ouvrage ou d'équipements publics.

Le P.O.S. de ITTENHEIM en comporte un grand nombre.

Les emplacements réservés les plus importants sont destinés à :

- la déviation de la R.N. 4, au Sud de l'agglomération. Son tracé n'ayant pu être déterminé que pour sa partie Est, il est prolongé par un secteur de zone NCa, totalement inconstructible, qui couvre le faisceau des variantes possibles pour son tracé en partie Ouest,
- la réalisation d'une zone de sports et de loisirs, au Nord de l'agglomération,
- à l'extension du cimetière,
- à l'implantation d'un groupe scolaire.

Les nombreux autres emplacements réservés sont destinés à la création de voies publiques nouvelles ou à l'élargissement de voies existantes.

3) Les secteurs de nuisance acoustique

Conformément à l'article R.123-18-II du code de l'urbanisme les parties de zone exposées aux nuisances acoustiques de la R.N. 4 et de la future déviation de la R.N. 4 font l'objet de secteurs de nuisance délimités aux plans de zonage.

Dans ces secteurs de nuisance les constructions à usage d'habitation nouvelles devront faire l'objet de mesures d'isolation acoustique. Ces mesures varieront selon le classement de la voie (fonction de l'intensité des nuisances) et selon l'exposition effective de ces constructions au bruit.

II.2. Rapport modifié – p19 (Section 3 Dispositions du POS révisé)

Elle comporte un secteur de zone NCa, totalement inconstructible, destiné à préserver les diverses variantes du contournement d'ITTENHEIM (voir ci-dessous emplacements réservés).

2) Les emplacements réservés

Les emplacements réservés sont destinés à protéger les terrains destinés à la réalisation d'ouvrage ou d'équipements publics.

Le P.O.S. de ITTENHEIM en comporte un grand nombre.

Les emplacements réservés les plus importants sont destinés à :

- la déviation de la R.N. 4, au Sud de l'agglomération. Son tracé n'ayant pu être déterminé que pour sa partie Est, il est prolongé par un secteur de zone NCa, totalement inconstructible, qui couvre le faisceau des variantes possibles pour son tracé en partie Ouest,
- la réalisation d'une zone de sports et de loisirs, au Nord de l'agglomération,
- à l'extension du cimetière,
- à l'implantation d'un groupe scolaire.
- à la réalisation du projet de Grand Contournement Ouest de Strasbourg, voie de type I à 4 files de circulation.

Les nombreux autres emplacements réservés sont destinés à la création de voies publiques nouvelles ou à l'élargissement de voies existantes.

3) Les secteurs de nuisance acoustique

Conformément à l'article R.123-18-II du code de l'urbanisme les parties de zone exposées aux nuisances acoustiques de la R.N. 4 et de la future déviation de la R.N. 4 font l'objet de secteurs de nuisance délimités aux plans de zonage.

Dans ces secteurs de nuisance les constructions à usage d'habitation nouvelles devront faire l'objet de mesures d'isolation acoustique. Ces mesures varieront selon le classement de la voie (fonction de l'intensité des nuisances) et selon l'exposition effective de ces constructions au bruit.

II.3. Rapport avant modification – p. 22 (Section 5 Prise en compte des contraintes de droit)

V.- PRISE EN COMPTE DES CONTRAINTES DE DROIT

Articles L.110 et L.121-10 du code de l'urbanisme

Ces articles font obligation au P.O.S. :

- d'une part, de limiter l'utilisation de l'espace, de protéger les activités agricoles, les forêts, les sites et les paysages,
- d'autre part de prévoir suffisamment d'espaces constructibles pour les activités économiques, les installations d'intérêt général et la satisfaction des besoins présents et futurs en matière de logement.

La compatibilité du P.O.S. avec ces dispositions est assurée par :

- la protection de la majorité des espaces agricoles,
- la délimitation de zones d'urbanisation suffisantes pour faire face au développement de l'habitat, des activités économiques et des équipements publics,
- des règles qui autorisent la diversité de l'habitat et la mixité des fonctions dans la plupart des quartiers.

Schéma Directeur de l'Agglomération Strasbourgeoise et Schéma de Secteur du Kochersberg

Ces deux documents ne prévoient aucun développement particulier de la commune, tout comme pour l'ensemble du Kochersberg auquel est affecté un caractère dominant de "zone rurale, village, constructions dispersées".

Le développement de l'urbanisation de ITTENHEIM, tant pour l'habitat que pour les activités, reste toutefois compatible avec les orientations de ces deux documents. En effet, l'affectation en zone rurale n'interdit pas en elle-même un développement limité de l'habitat et des activités tel que prévu par le P.O.S. d'ITTENHEIM, dans la mesure où il ne remet en cause ni l'activité agricole, ni la protection du site et du paysage sur la majeure partie du territoire communal ; ainsi le caractère dominant du tissu urbain du secteur n'est pas bouleversé.

Le P.O.S. de ITTENHEIM est également compatible avec les prévisions d'équipement structurants prévus au Schéma Directeur :

- le tracé du grand contournement Ouest de Strasbourg est situé en zone agricole, ce qui lui confère une protection suffisante.

II.4. Rapport modifié – p22 (Section 5 Prise en compte des contraintes de droit)

V.- PRISE EN COMPTE DES CONTRAINTES DE DROIT

Articles L.110 et L.121-10 du code de l'urbanisme

Ces articles font obligation au P.O.S. :

- d'une part, de limiter l'utilisation de l'espace, de protéger les activités agricoles, les forêts, les sites et les paysages,
- d'autre part de prévoir suffisamment d'espaces constructibles pour les activités économiques, les installations d'intérêt général et la satisfaction des besoins présents et futurs en matière de logement.

La compatibilité du P.O.S. avec ces dispositions est assurée par :

- la protection de la majorité des espaces agricoles,
- la délimitation de zones d'urbanisation suffisantes pour faire face au développement de l'habitat, des activités économiques et des équipements publics,
- des règles qui autorisent la diversité de l'habitat et la mixité des fonctions dans la plupart des quartiers.

Schéma Directeur de l'Agglomération Strasbourgeoise et Schéma de Secteur du Kochersberg

Ces deux documents ne prévoient aucun développement particulier de la commune, tout comme pour l'ensemble du Kochersberg auquel est affecté un caractère dominant de "zone rurale, village, constructions dispersées".

Le développement de l'urbanisation de ITTENHEIM, tant pour l'habitat que pour les activités, reste toutefois compatible avec les orientations de ces deux documents. En effet, l'affectation en zone rurale n'interdit pas en elle-même un développement limité de l'habitat et des activités tel que prévu par le P.O.S. d'ITTENHEIM, dans la mesure où il ne remet en cause ni l'activité agricole, ni la protection du site et du paysage sur la majeure partie du territoire communal ; ainsi le caractère dominant du tissu urbain du secteur n'est pas bouleversé.

Le P.O.S. de ITTENHEIM est également compatible avec les prévisions d'équipement structurants prévus au Schéma Directeur :

Un emplacement est réservé sur le plan de zonage du POS d'Ittenheim pour le tracé du Grand Contournement Ouest de Strasbourg.

II.5. Rapport avant modification – p. 23 (Section 5 Prise en compte des contraintes de droit) Servitudes d'utilité publique (S.U.P.)

Le territoire de ITTENHEIM ne supporte aucune servitude d'utilité publique réellement contraignante pour l'urbanisme.

 Projets d'intérêt général

Le territoire d'ITTENHEIM est inclus dans le périmètre du projet de Zone d'Exploitation et de Réaménagement Coordonnés des Carrières (Z.E.R.C. n° II), qualifié de projet d'intérêt général par arrêté du Préfet en date du 19 décembre 1988.

Ce projet d'intérêt général interdit toute zone graviérable sur le territoire communal.

Les dispositions du P.O.S. sont conformes à celles de la Z.E.R.C. n° 2.

 Bruit des infrastructures de transports terrestres

Il est pris en compte par la délimitation aux plans de zonage de secteurs de nuisance acoustique le long de la R.N. 4 et de la future déviation de ITTENHEIM.

II.6. Rapport modifié – p. 23 (Section 5 Prise en compte des contraintes de droit) Servitudes d'utilité publique (S.U.P.)

Le territoire de ITTENHEIM ne supporte aucune servitude d'utilité publique réellement contraignante pour l'urbanisme.

 Projets d'intérêt général

Le territoire d'ITTENHEIM est inclus dans le périmètre du projet de Zone d'Exploitation et de Réaménagement Coordonnés des Carrières (Z.E.R.C. n° II), qualifié de projet d'intérêt général par arrêté du Préfet en date du 19 décembre 1988.

Ce projet d'intérêt général interdit toute zone graviérable sur le territoire communal.

Les dispositions du P.O.S. sont conformes à celles de la Z.E.R.C. n° 2.

Le territoire communal est également concerné par le projet d'intérêt général relatif au projet de Grand Contournement Ouest de Strasbourg qui a été qualifié comme tel par arrêté préfectoral du 27 Juin 2005.

Les dispositions nécessaires à la mise en œuvre du projet d'intérêt général ont consisté notamment à inscrire le projet du Grand Contournement Ouest de Strasbourg en emplacement réservé sur le plan de zonage du P.O.S.

 Bruit des infrastructures de transports terrestres

Il est pris en compte par la délimitation aux plans de zonage de secteurs de nuisance acoustique le long de la R.N. 4 et de la future déviation de ITTENHEIM.

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	Superficie en ares	Bénéficiaire
18	Voie piétonne de 3 m d'emprise reliant l'impasse de la Licorne à la Rue des Lilas.	-	Commune
21	Amorce d'une voie de 8 m d'emprise permettant la desserte de la zone INA31 depuis la Rue du Hahnenberg.	6	Commune
22	Amorce d'une voie de 8 m d'emprise permettant la desserte de la zone INA33 et l'accès à la zone NC voisine, au Nord de la Rue du Hahnenberg. Cette voie est constituée par un chemin rural existant de 3 m de large, 3 m d'emprise supplémentaire à l'Est du chemin et 2 m d'emprise supplémentaire à l'Ouest du chemin.	-	Commune
30	Voie piétonne de 3 m d'emprise reliant la Rue de la Garance à la zone IINA38.	1	Commune
31	Voie de 8 m d'emprise reliant la Rue de la Garance à la zone IINA38, obtenue par l'élargissement du chemin existant, côté Nord.	4	Commune
37	Carrefour giratoire permettant la desserte de la zone NAX31.	34	Commune
38	Aménagement sur place (2 x 2 voies) et déviation de la RN 4, au Sud de ITTENHEIM (tronçon Est), y compris l'emprise d'un échangeur donnant accès à l'agglomération. Emprise de 40 m en section courante.	1 165	Etat
41	Voie de 8 m d'emprise reliant la Rue des Pommiers à la Route de Breuschwickersheim.	3	Commune
42	Voie de 8 m d'emprise reliant la Route de Breuschwickersheim à la Route d'Achenheim.	1,7	Commune
44	Amorces d'une voie de 8 m d'emprise permettant la desserte de la zone INA31 depuis d'une part la RN 4 et, d'autre part la voie dite "chemin de Molsheim".	5	Commune
47	Voie de 6 m d'emprise longeant la bordure Ouest de la zone UX30.	14	Commune
48	Amorce d'une voie de 8 m d'emprise à travers de la zone UB 32 destinée au désenclavement de la zone NC située au sud de la RN4.	4	Commune

II. Liste des emplacements réservés modifiée

N°	Destination	Superficie en ares	Bénéficiaire
18	Voie piétonne de 3 m d'emprise reliant l'impasse de la Licorne à la Rue des Lilas.	-	Commune
21	Amorce d'une voie de 8 m d'emprise permettant la desserte de la zone INA31 depuis la Rue du Hahnenberg.	6	Commune
22	Amorce d'une voie de 8 m d'emprise permettant la desserte de la zone INA33 et l'accès à la zone NC voisine, au Nord de la Rue du Hahnenberg. Cette voie est constituée par un chemin rural existant de 3 m de large, 3 m d'emprise supplémentaire à l'Est du chemin et 2 m d'emprise supplémentaire à l'Ouest du chemin.	-	Commune
30	Voie piétonne de 3 m d'emprise reliant la Rue de la Garance à la zone IINA38.	1	Commune
31	Voie de 8 m d'emprise reliant la Rue de la Garance à la zone IINA38, obtenue par l'élargissement du chemin existant, côté Nord.	4	Commune
37	Carrefour giratoire permettant la desserte de la zone NAX31.	34	Commune
38	Aménagement sur place (2 x 2 voies) et déviation de la RN 4, au Sud de ITTENHEIM (tronçon Est), y compris l'emprise d'un échangeur donnant accès à l'agglomération. Emprise de 40 m en section courante.	1011	Etat
41	Voie de 8 m d'emprise reliant la Rue des Pommiers à la Route de Breuschwickersheim.	3	Commune
42	Voie de 8 m d'emprise reliant la Route de Breuschwickersheim à la Route d'Achenheim.	1,7	Commune
44	Amorces d'une voie de 8 m d'emprise permettant la desserte de la zone INA31 depuis d'une part la RN 4 et, d'autre part la voie dite "chemin de Molsheim".	5	Commune
47	Voie de 6 m d'emprise longeant la bordure Ouest de la zone UX30.	14	Commune
48	Amorce d'une voie de 8 m d'emprise à travers de la zone UB 32 destinée au désenclavement de la zone NC située au sud de la RN4.	4	Commune
49	Création du Grand Contournement Ouest de Strasbourg	6875	Etat