





**Volet G15**  
**Mise en compatibilité du Plan  
d'Occupation des Sols de la commune  
de Duppigheim**

# SOMMAIRE DU VOLET G15

<b>Pièce 1 : Note destinée à être annexée au rapport de présentation du P.O.S.</b>	<b>3</b>	I.2. Règlement – p. 28 (Article 3 Zone UX).....	14
<b>I. La procédure engagée</b> .....	<b>3</b>	I.2. Règlement – p. 28 (Article 3 Zone UX).....	15
I.1. L'objet de la procédure.....	3	<i>I.2.1. Règlement avant modification</i> .....	15
I.2. Les incidences du projet sur les pièces du dossier de P.O.S. ....	3	<i>I.2.2. Règlement modifié</i> .....	15
<i>I.2.1. Situation actuelle</i> .....	3	I.3. Règlement – p. 29 (Article 6 Zone UX).....	16
<i>I.2.2. Incidences du projet sur les dossiers du P.O.S.</i> .....	3	<i>I.3.1. Règlement avant modification</i> .....	16
<b>II. Le projet</b> .....	<b>3</b>	<i>I.3.2. Règlement modifié</i> .....	16
II.1. Rappel des objectifs et des raisons du choix du tracé retenu .....	3	<b>Pièce 4 : Liste des emplacements réservés du P.O.S. en vigueur et propositions de modification de ladite liste</b>	<b>17</b>
II.2. Tracé et caractéristiques de l'infrastructure.....	3	<b>I. Liste des emplacements réservés avant modification- p.2</b> .....	<b>17</b>
<i>II.2.1. Description du tracé</i> .....	3	<b>II. Liste des emplacements réservés modifiée- p.2</b> .....	<b>17</b>
<i>II.2.2. Caractéristiques de l'ouvrage</i> .....	4	<b>Pièce 5 : Extraits du rapport de présentation et propositions de modification dudit rapport</b>	<b>18</b>
<i>II.2.3. Sur le territoire de Duppigheim</i> .....	4	<b>I. Extrait du rapport de présentation avant modification - p 48 (Projet d'Intérêt Général)</b>	<b>18</b>
<b>III. L'environnement</b> .....	<b>6</b>	<b>II. Extrait du rapport de présentation après modification p 48 (Projet d'Intérêt Général)</b>	<b>18</b>
III.1 Etat initial de l'environnement sur la commune de Duppigheim .....	6	<b>II. Extrait du rapport de présentation avant modification - p 50 (Tableau des surfaces)</b>	<b>19</b>
<i>III.1.1 Carte de synthèse des données environnementales</i> .....	6	<b>II. Extrait du rapport de présentation modifié - p 50 (Tableau des surfaces)</b> .....	<b>19</b>
<i>III.1.2 Rappel synthétique de l'existant</i> .....	7	<b>III. Extrait du rapport de présentation avant modification - p 51</b> .....	<b>20</b>
III.2 Impacts du projet et mesures prises en faveur de l'environnement.....	8	<b>III. Extrait du rapport de présentation modifié - p 51 (Contraintes Supra communales)</b>	<b>20</b>
<i>III.2.1 Carte de synthèse des impacts et mesures environnementales</i> .....	8		
<i>III.2.2 Tableau de synthèse</i> .....	9		
<b>Pièce 2 : Extrait du plan de zonage concerné par le projet avant et après modification</b>	<b>11</b>		
<b>I. Légende du plan de zonage original</b> .....	<b>11</b>		
<b>II. Extrait du Plan de zonage avant et après modification</b> .....	<b>11</b>		
<b>II. Extrait du Plan de zonage avant et après modification</b> .....	<b>12</b>		
II.1. Extrait du Plan de zonage avant modification .....	12		
II.2. Extrait du Plan de zonage modifié.....	13		
<b>Pièce 3 : Extraits du règlement en vigueur des zones du P.O.S. concernées et propositions de modification dudit règlement</b>	<b>14</b>		
<b>I. Extraits du règlement en vigueur avant et après modification</b> .....	<b>14</b>		
I.1. Règlement – p. 27 (Article 1 Zone UX) .....	14		
<i>I.1.1. Règlement avant modification</i> .....	14		
<i>I.1.2. Règlement modifié</i> .....	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 de Duppigheim approuvé le 3 juillet 1992, 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 :

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 ;

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 Duppigheim 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 48, 50 et 51 du rapport de présentation,
- le rapport de présentation qui sera complété par la présente notice ,
- le plan de zonage au 1/2000è (planche 1) sur lequel est reporté un emplacement réservé avec indications d'un recul de construction,
  - le règlement de la zone UX,
- 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 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 une 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 a qu'une seule possibilité de passage, entre Duttlenheim et Duppigheim. Un échangeur local est prévu pour la desserte de la zone d'activité de la Bruche ainsi que de l'aéroport.

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

Le profil en travers est composé de 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	1 m

### II.2.3. Sur le territoire de Duppigheim

Le projet concerne l'extrémité Nord-Ouest de la commune, où le projet s'insère au sein de la Zone d'Activité sur un faible linéaire. Il se situe à distance à peu près égale entre les zones urbaines de Duppigheim et Duttlenheim.

Trois ouvrages sont prévus : 2 rétablissements de voie ferrée et 1 rétablissement routier prévoyant une fonction agricole sur une voie séparée. L'échange entre l'autoroute et le réseau local se fait au moyen d'un diffuseur situé sur la commune de Duttlenheim au sud de la zone.



## LEGENDE

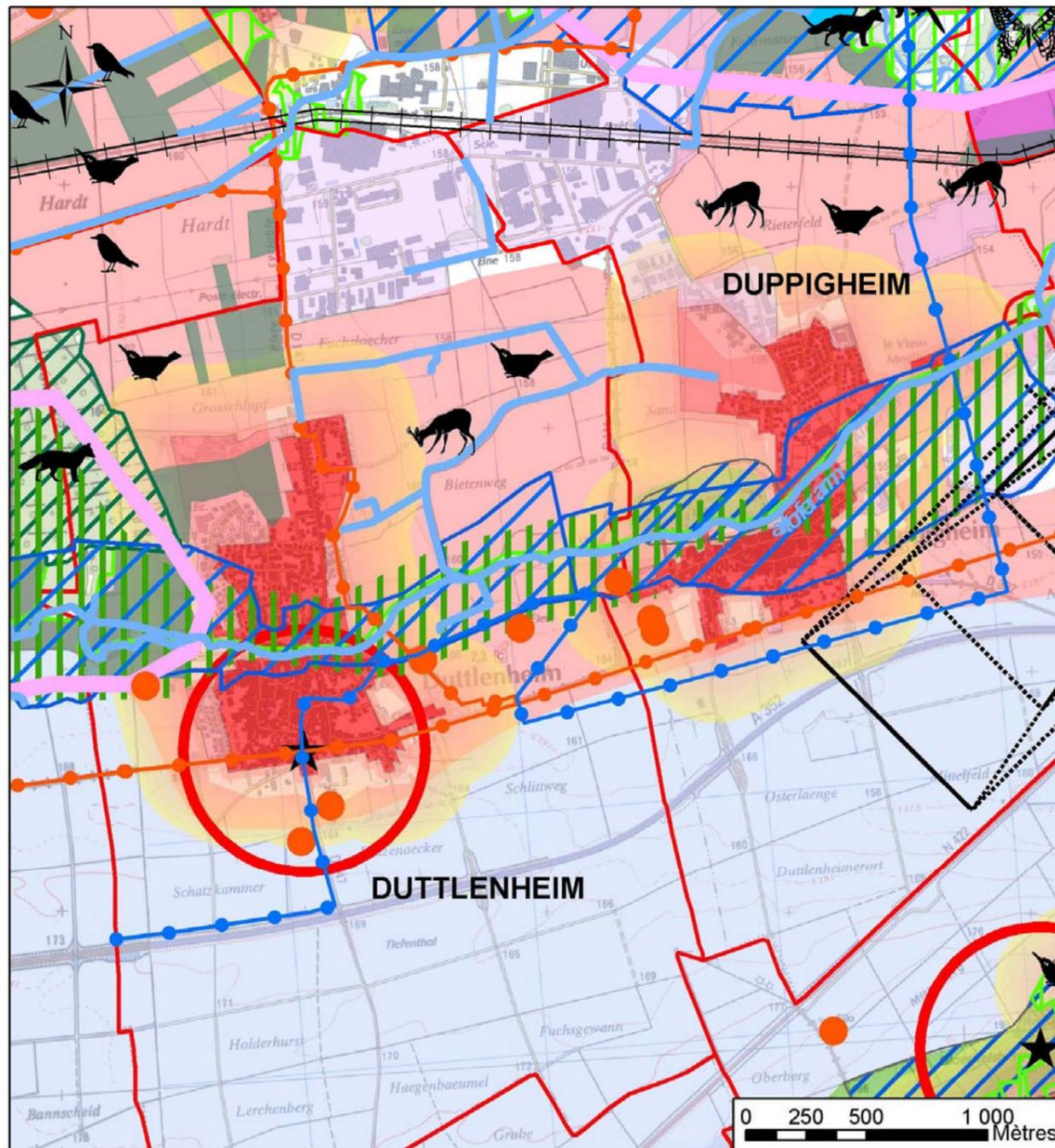
-  Tracé indicatif du Grand Contournement Ouest de Strasbourg
-  Dispositif d'échange

### III. L'environnement

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

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





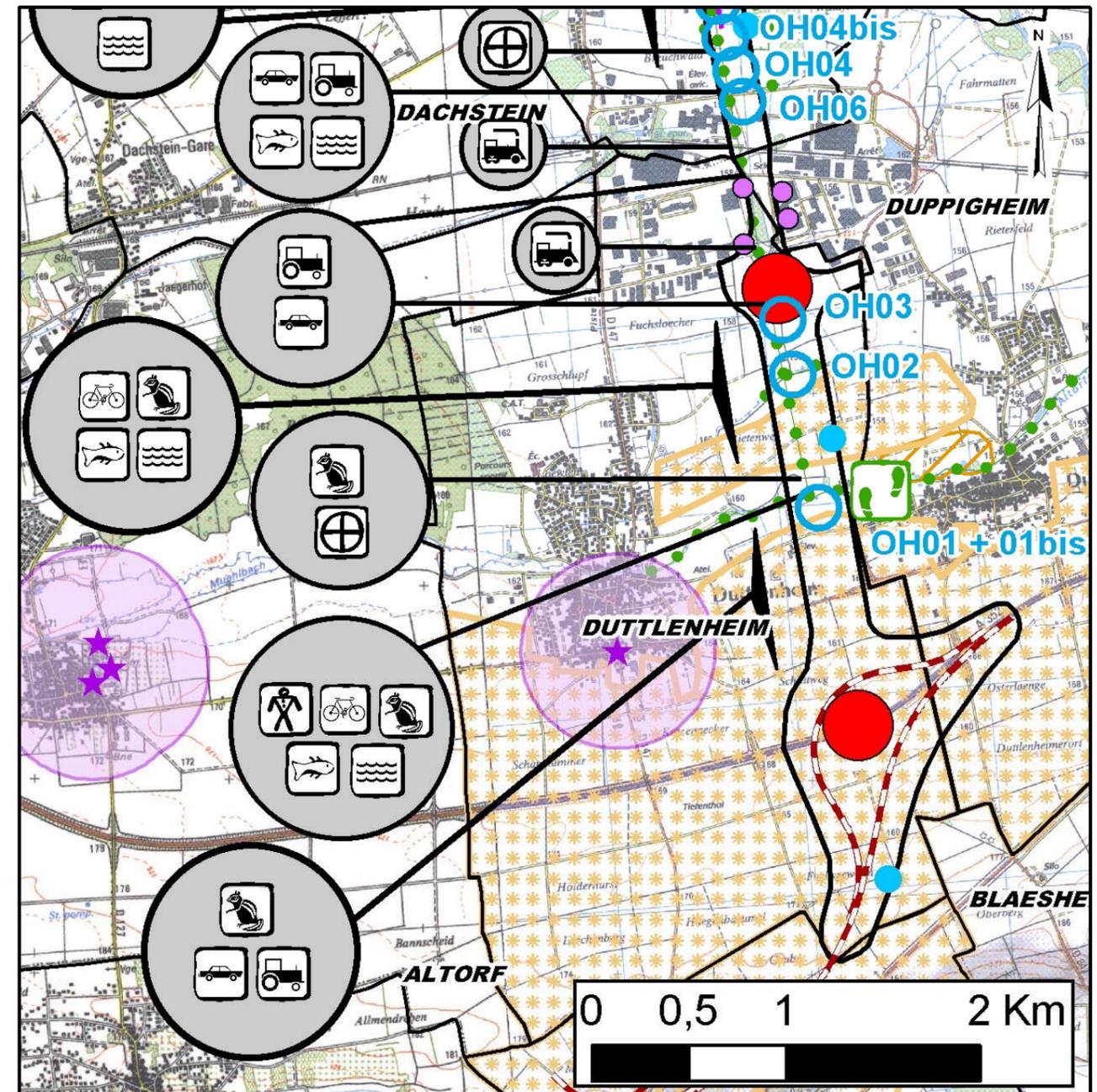
### III.1.2 Rappel synthétique de l'existant

Thèmes	Synthèse de l'existant (cf carte)
Géomorphologie, Pédologie	Géologie, Présence de sols compressibles : alluvions récentes de la Bruche et du Bras d'Altorf. Présence de Loëss.
Eaux souterraines et superficielles	Eaux souterraines : nappe alluviale quelque peu protégée par du loëss. Eaux superficielles : Bras d'Altorf.
Agriculture et sylviculture	Zones cultivées, parcellaire organisé, itinéraires agricoles. Pas de boisement.
Activités industrielles et commerciales	Zone industrielle de Duppigheim (zone d'activité de la Bruche). Pas de contrainte majeure.
Acoustique	Un bâtiment résidentiel à proximité du tracé et des bureaux dans la zone industrielle de Duppigheim.
Qualité de l'air	Pas de récepteur sensible à proximité immédiate.
Patrimoine culturel et historique	Restes archéologiques.
Tourisme et loisirs	Pas de contrainte majeure.
Contraintes techniques et servitudes d'utilité publique	Voie ferrée.
Urbanisme et paysage	Zone d'activités de la Bruche et couloir agricole entre Duppigheim et Duttlenheim.
Milieus naturels	Passage dans une zone où est présent le Grand Hamster.

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

III.2.1 Carte de synthèse des impacts et mesures environnementales

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



**III.2.2 Tableau de synthèse**

Le tableau suivant présente les contraintes et impacts du projet à Duppigheim 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. Présence de sols compressibles (alluvions récentes de la Bruche et du Bras d'Altorf). Passage dans une zone de lœss : pas de difficulté particulière.	Délimitation du chantier lors de la phase travaux. Remise en état des aires techniques à la fin de la phase travaux.
Agriculture	Passage au Sud Ouest de Duppigheim dans une zone de cultures : 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.	Arrosage des pistes de chantier par temps sec pour éviter l'envol de poussière. <b>Ouvrages</b> de rétablissement  Remembrement.
Sylviculture	Pas de massif boisé.	-

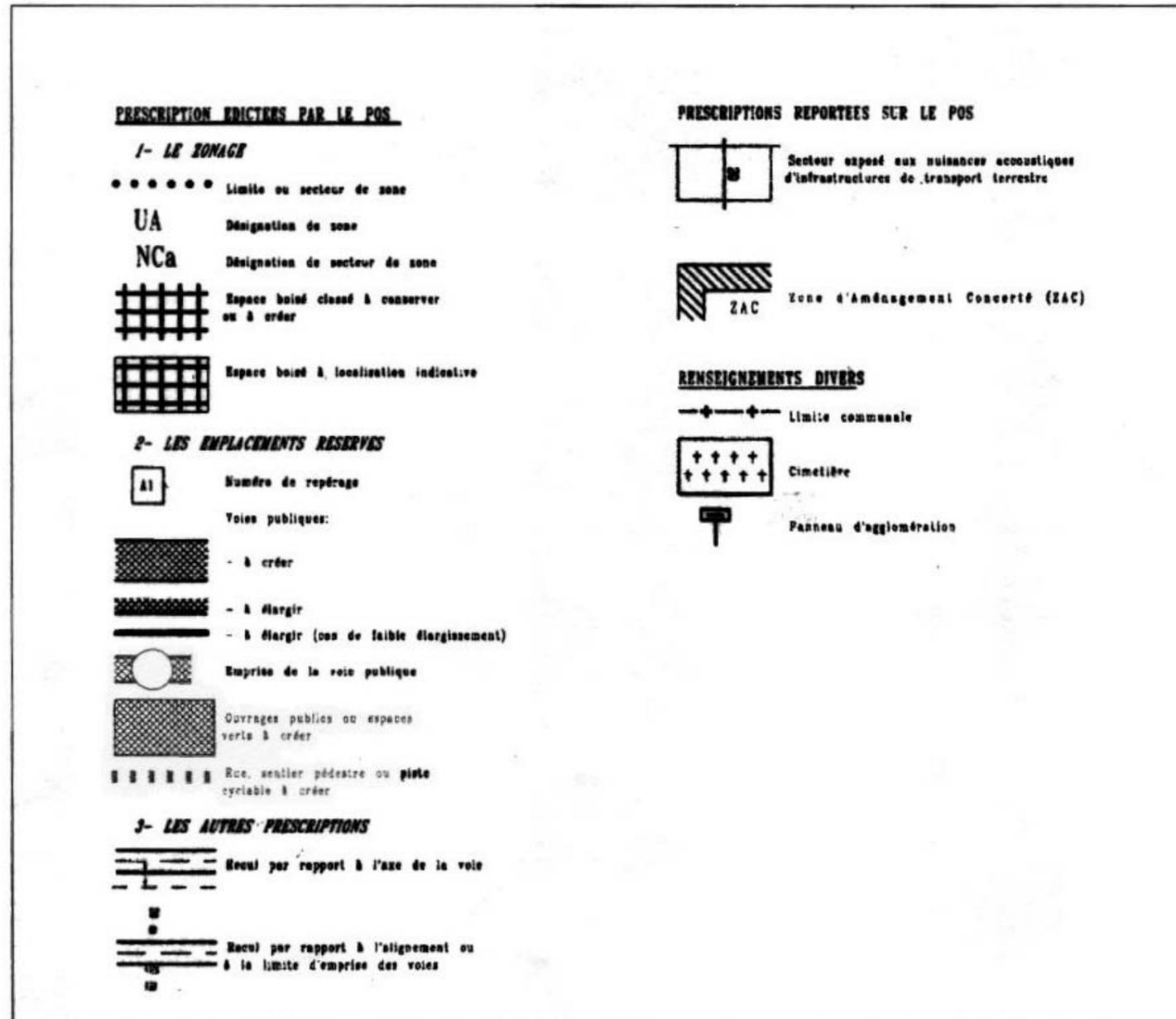
Thèmes	Contraintes/Impacts	Mesures
Eaux souterraines et superficielles	<p>Au droit du passage à Duppigheim, les alluvions rhénanes sont protégées par quelques mètres de lœss, mais le toit de la nappe alluviale est proche de la surface, à une profondeur inférieure à 10 m et le tracé est en déblai de plusieurs mètres. La nappe alluviale ne dispose donc pas de réelle protection :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Impact potentiel fort sur les eaux souterraines car la nappe alluviale est une cible potentielle pour des pollutions éventuelles.</li> <li>Risque d'aggravation des niveaux d'eau et des vitesses d'écoulement du Bras d'Altorf.</li> </ul>	<p>Pendant les travaux :</p> <p>Manipulation des liquides polluants, entretien des engins, remplissage des réservoirs en dehors du site ou sur des aires étanches.</p> <p>Institution d'un dispositif d'intervention très rapide en cas d'accident.</p> <p>Sensibilisation du personnel de chantier.</p> <p>Pendant l'exploitation :</p> <p>Création d'un bassin de décantation et de plusieurs bassins de rétention avec filtration et dessablage, munis de déshuileurs.</p> <p>Retenue des véhicules dans l'emprise routière par des barrières de sécurité pour éviter tout déversement en dehors de celle-ci. Piégeage complémentaire en aval.</p> <p>Etanchéification des accotements, des réseaux d'assainissement et des bassins de stockage pour éviter toute infiltration de substance polluante dans la zone non saturée en cas d'accident.</p> <p>Ecrêtage et décantation des eaux de ruissellement (régulation hydraulique et traitement des pollutions chroniques et accidentelles) par des fossés de rétention étanchéifiés.</p> <p>Limitation de l'utilisation de sels de déverglaçage et phytosanitaires.</p> <p>Dimensionnement de l'ouvrage de franchissement du Bras d'Altorf pour assurer les fonctions hydrologiques et écologiques du cours d'eau (ouvrage de 20 m).</p>

Thèmes	Contraintes/Impacts	Mesures
Activités industrielles et commerciales	<p>Élargissement de l'offre de biens de services et de clients potentiels.</p> <p>Élargissement des aires de marché et accroissement du marché.</p> <p>Élargissement des aires de chalandise grâce à l'amélioration des conditions de circulation entraînant une augmentation du nombre de certains commerces et services.</p> <p>Risque de perte de clientèle pour certains commerces situés le long de l'ancien itinéraire.</p> <p>Risque de développement des zones d'activité à proximité des échangeurs.</p>	
Acoustique	<p>Pendant les travaux : bruit lié à l'utilisation d'engins de chantier motorisés.</p> <p>Pendant l'exploitation :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>niveaux sonores supérieurs à 65 dB(A) de jour dans la zone industrielle de Duppigheim, pour certains bâtiments.</li> <li>niveaux supérieurs à 60 dB(A) à Duppigheim, pour quelques hangars et dépassement des objectifs de 61 dB(A) de jour et 58 dB(A) de nuit pour une habitation.</li> </ul>	<p>Zone industrielle de Duppigheim :</p> <p>La plupart des bâtiments sont des hangars. Les quelques bureaux présents peuvent être protégés par des isolations de façade.</p> <p>L'objectif à atteindre étant de 65 dB(A) de jour, l'isolement requis pour le bâtiment de bureau est de 30 dB(A).</p> <p>Duppigheim :</p> <p>Une seule habitation est concernée, l'isolement requis pour ce bâtiment est de 30 dB(A).</p>
Qualité de l'air	<p>Pollution de proximité limitée.</p> <p>A l'échelle de la Région, réduction des rejets de gaz à effet de serre</p>	-
Patrimoine culturel historique et	Traversée d'un site archéologique identifié mais opportunité de nouvelles découvertes.	Des fouilles archéologiques préventives seront engagées avant le début des travaux.
Tourisme et loisirs	Aucune infrastructure de tourisme ou de loisirs ne sera touchée.	-
Contraintes techniques et servitudes d'utilité publique	Franchissement d'une voie ferrée.	<p>Pendant la phase travaux, mise en place de mesures particulières afin de limiter les interruptions de trafic ferroviaire.</p> <p>Franchissement de la voie ferrée par un ouvrage dimensionné à cet effet.</p>

Thèmes	Contraintes/Impacts	Mesures
Urbanisme et paysage	<p>Traversée de la zone d'activités de la Bruche et du couloir agricole entre Duppigheim et Duttlenheim</p> <p>Impact sur l'inscription visuelle :</p> <p>Impact visuel de l'échangeur d'Entzheim.</p> <p>Impact du passage en remblai entre deux fronts urbains proches.</p> <p>Impact sur les solidarités naturelles :</p> <p>Coupe la maille verte du Bras d'Altorf.</p> <p>Contraintes urbaines :</p> <p>Nuisances phoniques et visuelles pour les travailleurs de la ZA.</p> <p>Entrave au développement urbain.</p> <p>Risque de débordements des activités vers la nouvelle voie de desserte d'Entzheim.</p> <p>Coupe d'une solidarité urbaine forte entre Duppigheim et Duttlenheim.</p> <p>Echangeur avec l'A352</p> <p>Impact sur l'inscription visuelle :</p> <p>Impact visuel du projet avec une vision en balcon depuis la RN422.</p> <p>Vision lointaine depuis Duppigheim.</p> <p>Impact sur les solidarités naturelles :</p> <p>Risque de fragmentation spatiale par une mauvaise intégration de l'échangeur.</p>	<p>La traversée du Bras d'Altorf entre Duppigheim et Duttlenheim</p> <p>Pour réduire les effets de coupe : franchissement « généreux » de la RD392 et rétablissement ou création d'un lien d'aménité intercommunal le long du Bras d'Altorf.</p> <p>Pour l'intégration du projet vis-à-vis des riverains : végétalisation des talus et pieds de remblai.</p> <p>Pour remédier à la coupe de mailles vertes du Bras d'Altorf : pérennisation des rideaux relictuels en permettant une bonne cicatrisation de la ripisylve du Bras d'Altorf, la préservation et/ou le renforcement des rares fossés arborés.</p> <p>Participation de l'autoroute à un remaillage territorial avec la création de rideaux d'accompagnement le long de la voie.</p> <p>L'échangeur A352</p> <p>Discretisation de l'échangeur grâce à un dessin ample et tendu, avec des talus très tirés et un aménagement paysager « minimaliste ».</p> <p>Pour l'intérieur de l'échangeur : bonne « perméabilité » de l'enveloppe pour faciliter le maintien des labours, éviter une trop forte fragmentation spatiale et favoriser l'intégration paysagère du nœud routier.</p> <p>La plaine d'Entzheim</p> <p>Maintien des dégagements visuels avec large échancrure de l'entaille (talus tirés) et sans entrave (pas de rétablissement agricole faisant obstacle).</p>
Milieux naturels	<p>Passage dans une zone où est présent le Grand Hamster : risque d'impacts multiples sur l'espèce.</p> <p>Gène de certaines autres espèces trouvant refuge dans les plaines cultivées et risque de mortalité par collision.</p>	<p>Mesures particulières pour la sauvegarde du Grand Hamster : « Plan Hamster GCO ».</p> <p>Mise en place de clôture afin d'interdire l'accès de l'autoroute à la faune.</p>

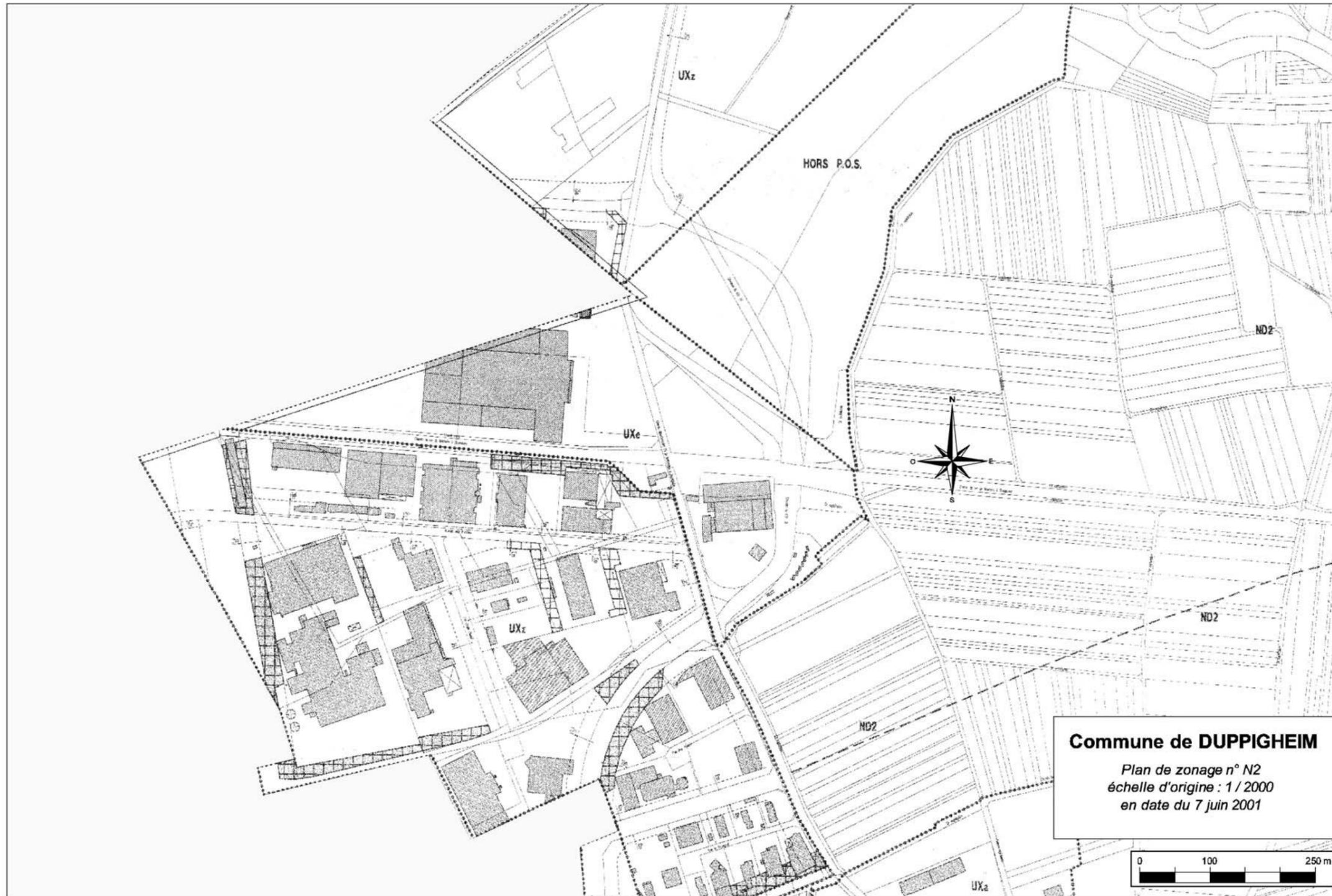
## Pièce 2 : Extrait du plan de zonage concerné par le projet avant et après modification

## I. Légende du plan de zonage original

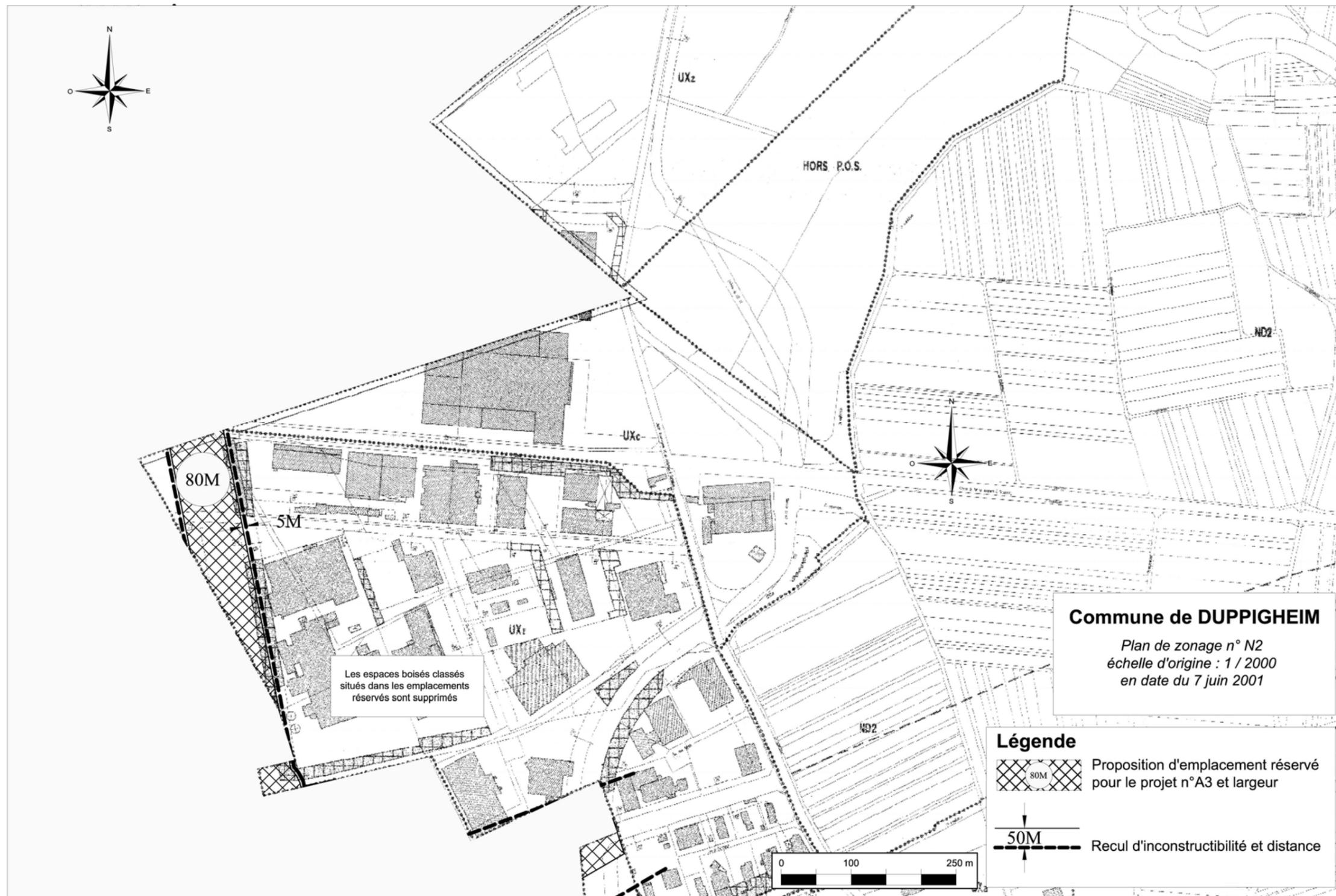


II. Extrait du Plan de zonage avant et après modification

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

**I.1. Règlement – p. 27 (Article 1 Zone UX)****I.1.1. Règlement avant modification**

Dans le secteur UXb :

- 1.5. Seules les constructions et installations liées et nécessaires à la station d'épuration sont autorisées.

Dans le secteur UXc :

- 1.6. Les dépôts de ferrailles, de matériaux et de déchets

Dans le secteur UXz :

- 1.7. Les constructions provisoires nécessitées par les chantiers de réalisation

**Article 2 UX - Occupations et utilisations du sol interdites**

Dans toute la zone:

- 2.1. Les constructions et lotissements à usage d'habitation sont interdits à l'exception des logements de fonction ou de gardiennage indispensables au fonctionnement des constructions et installations implantées sur la zone.
- 2.2. Dans l'ensemble des zones UX à l'exception du secteur UXc, les dépôts de ferrailles, de matériaux, de déchets ainsi que de vieux véhicules.
- 2.3. L'ouverture ou l'extension de carrières ou d'étangs
- 2.4. Les campings et caravanings
- 2.5. Les constructions réalisées dans les zones de bruits B et C ou dans le secteur de nuisances lié à la R.N. 420, qui ne respecteraient pas les normes d'isolation acoustique prévues par les textes en vigueur sont interdites.

Dans le secteur UXb :

- 2.6. Les constructions et installations non liées et nécessaires à la station d'épuration sont interdites.

Dans le secteur UXz :

- 2.7. Les commerces de détail
- les bâtiments d'exploitation agricole
  - les installations prévues à l'article R 442-2 du code de l'urbanisme à l'exception faite des aires de jeux et de sport, ainsi que des aires permanentes de stationnement ouvert au public.

**SECTION II - CONDITIONS DE L'OCCUPATION DU SOL****Article 3 UX - Accès et voirie**

- 3.1. Pour être constructible, un terrain doit avoir accès à une voie publique ou privée, soit directement, soit par l'intermédiaire d'un passage aménagé sur fonds voisin.

**I.1.2. Règlement modifié**

Dans le secteur UXb :

- 1.5. Seules les constructions et installations liées et nécessaires à la station d'épuration sont autorisées.

Dans le secteur UXc :

- 1.6. Les dépôts de ferrailles, de matériaux et de déchets

Dans le secteur UXz :

- 1.7. Les constructions provisoires nécessitées par les chantiers de réalisation

Dans le secteur Ux

- 1.8. L'opération inscrite en emplacement réservé n°A3 ainsi que les constructions et installations qui leur sont liées sont autorisées.

**Article 2 UX - Occupations et utilisations du sol interdites**

Dans toute la zone:

- 2.1. Les constructions et lotissements à usage d'habitation sont interdits à l'exception des logements de fonction ou de gardiennage indispensables au fonctionnement des constructions et installations implantées sur la zone.
- 2.2. Dans l'ensemble des zones UX à l'exception du secteur UXc, les dépôts de ferrailles, de matériaux, de déchets ainsi que de vieux véhicules.
- 2.3. L'ouverture ou l'extension de carrières ou d'étangs
- 2.4. Les campings et caravanings
- 2.5. Les constructions réalisées dans les zones de bruits B et C ou dans le secteur de nuisances lié à la R.N. 420, qui ne respecteraient pas les normes d'isolation acoustique prévues par les textes en vigueur sont interdites.

Dans le secteur UXb :

- 2.6. Les constructions et installations non liées et nécessaires à la station d'épuration sont interdites.

Dans le secteur UXz :

- 2.7. Les commerces de détail
- les bâtiments d'exploitation agricole
  - les installations prévues à l'article R 442-2 du code de l'urbanisme à l'exception faite des aires de jeux et de sport, ainsi que des aires permanentes de stationnement ouvert au public.

**SECTION II - CONDITIONS DE L'OCCUPATION DU SOL****Article 3 UX - Accès et voirie**

- 3.1. Pour être constructible, un terrain doit avoir accès à une voie publique ou privée, soit directement, soit par l'intermédiaire d'un passage aménagé sur fonds voisin.

**I.2. Règlement – p. 28 (Article 3 Zone UX)***I.2.1. Règlement avant modification*

Dans le secteur UXz :

- le nombre d'accès à la voirie publique, pour les véhicules automobiles ne peut être supérieur à 2 pour une largeur de façade sur rue inférieure à 100 m. Un accès supplémentaire pourra être autorisé pour chaque tranche de façade sur rue supplémentaire de 100 m.
  - tout accès direct à la déviation de la RD 111 et à la voie au Nord de la rue de l'artisanat (et parallèle à celle-ci) est interdit.
- 3.2. Les caractéristiques des accès doivent permettre de satisfaire aux exigences de la sécurité, de la protection civile, de la lutte contre l'incendie et du service d'enlèvement des ordures ménagères et répondre à l'importance et à la destination des constructions.
- 3.3. Toute voie nouvelle doit avoir une emprise minimum de 8 mètres, sauf dans le secteur UXz où cette emprise minimum est fixée à 10 m.
- 3.3.1 Les voies en impasse doivent être aménagées dans leur partie terminale afin de permettre aux véhicules privés et à ceux des services publics (lutte contre l'incendie et enlèvement des ordures ménagères) de faire aisément demi-tour. Un cercle d'au moins 30 mètres de diamètre devra pouvoir être inscrit entre les bordures de trottoirs de la placette de retournement.
- 3.3.2. Dans le secteur UXz :  
Aucune voie privée ouverte à la circulation automobile ne doit avoir une largeur inférieure à 6 m.

**Article 4 UX — Desserte par les réseaux**

- 4.1. Les constructions et installations nouvelles à usage d'habitation ou pouvant servir de jour ou de nuit au travail, au repos ou à l'agrément doivent être raccordées aux réseaux de distribution d'eau potable et d'électricité, ainsi qu'au réseau d'assainissement.

Dans toute la zone exceptée le secteur UXz :

- 4.2. Les lotissements industriels ou la construction d'établissements industriels, groupés ou non, peuvent être subordonnés à leur desserte par un réseau d'égouts recueillant les eaux résiduaires industrielles (après qu'elles aient subi éventuellement un pré-traitement approprié), et conduisant soit au réseau public d'assainissement, si ce mode d'évacuation peut être autorisé compte tenu notamment des pré-traitements, soit à un dispositif commun d'épuration.
- 4.3. Les eaux pluviales et eaux résiduaires industrielles qui peuvent être rejetées en milieu naturel sans traitement ne doivent pas être mélangées aux eaux résiduaires industrielles et autres eaux usées de toute nature devant être épurées
- 4.3.1. Toutefois, ce mélange est autorisé si la dilution qui en résulte n'entraîne aucune difficulté d'épuration
- 4.3.2 L'extension ou l'aménagement des constructions qui ne seraient pas raccordées aux réseaux est autorisée sous réserve que les travaux réalisés n'aggravent pas les nuisances vis-à-vis de l'environnement.

*I.2.2. Règlement modifié*

Dans le secteur UXz :

- le nombre d'accès à la voirie publique, pour les véhicules automobiles ne peut être supérieur à 2 pour une largeur de façade sur rue inférieure à 100 m. Un accès supplémentaire pourra être autorisé pour chaque tranche de façade sur rue supplémentaire de 100 m.
  - tout accès direct à la déviation de la RD 111 et à la voie au Nord de la rue de l'artisanat (et parallèle à celle-ci) est interdit.
- 3.2. Les caractéristiques des accès doivent permettre de satisfaire aux exigences de la sécurité, de la protection civile, de la lutte contre l'incendie et du service d'enlèvement des ordures ménagères et répondre à l'importance et à la destination des constructions.
- 3.3. Toute voie nouvelle doit avoir une emprise minimum de 8 mètres, sauf dans le secteur UXz où cette emprise minimum est fixée à 10 m.
- 3.3.1 Les voies en impasse doivent être aménagées dans leur partie terminale afin de permettre aux véhicules privés et à ceux des services publics (lutte contre l'incendie et enlèvement des ordures ménagères) de faire aisément demi-tour. Un cercle d'au moins 30 mètres de diamètre devra pouvoir être inscrit entre les bordures de trottoirs de la placette de retournement.
- 3.3.2. Dans le secteur UXz :  
Aucune voie privée ouverte à la circulation automobile ne doit avoir une largeur inférieure à 6 m.

- 3.4. Tout accès direct à l'opération inscrite en emplacement réservé n°A3 est interdit

**Article 4 UX — Desserte par les réseaux**

- 4.1. Les constructions et installations nouvelles à usage d'habitation ou pouvant servir de jour ou de nuit au travail, au repos ou à l'agrément doivent être raccordées aux réseaux de distribution d'eau potable et d'électricité, ainsi qu'au réseau d'assainissement.

Dans toute la zone exceptée le secteur UXz :

- 4.2. Les lotissements industriels ou la construction d'établissements industriels, groupés ou non, peuvent être subordonnés à leur desserte par un réseau d'égouts recueillant les eaux résiduaires industrielles (après qu'elles aient subi éventuellement un pré-traitement approprié), et conduisant soit au réseau public d'assainissement, si ce mode d'évacuation peut être autorisé compte tenu notamment des pré-traitements, soit à un dispositif commun d'épuration.
- 4.3. Les eaux pluviales et eaux résiduaires industrielles qui peuvent être rejetées en milieu naturel sans traitement ne doivent pas être mélangées aux eaux résiduaires industrielles et autres eaux usées de toute nature devant être épurées
- 4.3.1. Toutefois, ce mélange est autorisé si la dilution qui en résulte n'entraîne aucune difficulté d'épuration
- 4.3.2 L'extension ou l'aménagement des constructions qui ne seraient pas raccordées aux réseaux est autorisée sous réserve que les travaux réalisés n'aggravent pas les nuisances vis-à-vis de l'environnement.

**I.3. Règlement – p. 29 (Article 6 Zone UX)***I.3.1. Règlement avant modification***Article 5 UX — Caractéristiques des terrains**

Non réglementé

**Article 6 UX — Implantation des constructions par rapport aux voies et emprises publiques**

Dans toute la zone à l'exception du secteur UXz :

- 6.1. Les constructions nouvelles doivent être édifiées à 6 mètres au moins de l'alignement de toute voie ou emprise publique existante, à modifier ou à créer
- 6.2. Les dépôts de matériaux doivent respecter une marge d'isolement d'au moins 10 mètres comptés à partir de l'alignement de la voie.

Dans le secteur UXz :

- 6.3. Les constructions nouvelles doivent être édifiées en retrait des limites d'emprise publique selon les reculs indiqués au document graphique. Ce recul est fixé à 6 m dans le cas où aucune indication ne figure sur ce document.
- 6.4. 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.
- 6.5. Les constructions à édifier le long des voies ferrées doivent respecter un recul de 6 m à compter de l'emprise publique à moins qu'il ne s'agisse de bâtiments raccordés directement à la voie ferrée
- 6.6. Sont exclus de cette réglementation, les postes de transformation publics.

**Article 7 UX — Implantation des constructions par rapport aux limites séparatives**

Dans toute la zone

- 7.1. La distance comptée horizontalement de tout point du bâtiment au point de la limite parcellaire qui en est le plus rapproché doit être au moins égale à 5 mètres ; à 6 m en secteur UXz.
  - 7.1.1. Une marge de recul minimum supérieure à ces 5 mètres (ou 6 mètres en UXz) pourra être imposée si les conditions de la sécurité incendie l'exigent.
- 7.2. Lorsque par son gabarit ou son implantation, un immeuble bâti existant n'est pas conforme aux prescriptions de l'alinéa 7.1 ci-dessus, le permis de construire ne peut être accordé que pour des travaux qui ont pour objet d'améliorer la conformité de l'implantation ou du gabarit de cet immeuble avec ces prescriptions, ou pour des travaux qui sont sans effet sur l'implantation ou le gabarit de l'immeuble.

*I.3.2. Règlement modifié***Article 5 UX — Caractéristiques des terrains**

Non réglementé

**Article 6 UX — Implantation des constructions par rapport aux voies et emprises publiques**

Dans toute la zone à l'exception du secteur UXz :

- 6.1. Les constructions nouvelles doivent être édifiées à 6 mètres au moins de l'alignement de toute voie ou emprise publique existante, à modifier ou à créer
- 6.2. Les dépôts de matériaux doivent respecter une marge d'isolement d'au moins 10 mètres comptés à partir de l'alignement de la voie.

Dans le secteur UXz :

- 6.3. Les constructions nouvelles doivent être édifiées en retrait des limites d'emprise publique selon les reculs indiqués au document graphique. Ce recul est fixé à 6 m dans le cas où aucune indication ne figure sur ce document.
- 6.4. 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.
- 6.5. Les constructions à édifier le long des voies ferrées doivent respecter un recul de 6 m à compter de l'emprise publique à moins qu'il ne s'agisse de bâtiments raccordés directement à la voie ferrée
- 6.6. Sont exclus de cette réglementation, les postes de transformation publics.

- 6.7. Toutes constructions et installations nouvelles, autres que celles liées à l'opération concernée par l'emplacement réservé N°A3, sont interdites à l'intérieur des reculs de construction inscrits sur les plans de zonage. L'aménagement et les extensions des constructions et installations existantes sont admis à condition qu'ils n'aggravent pas la non-conformité.

**Article 7 UX — Implantation des constructions par rapport aux limites séparatives**

Dans toute la zone

- 7.1. La distance comptée horizontalement de tout point du bâtiment au point de la limite parcellaire qui en est le plus rapproché doit être au moins égale à 5 mètres ; à 6 m en secteur UXz.
  - 7.1.1. Une marge de recul minimum supérieure à ces 5 mètres (ou 6 mètres en UXz) pourra être imposée si les conditions de la sécurité incendie l'exigent.
- 7.2. Lorsque par son gabarit ou son implantation, un immeuble bâti existant n'est pas conforme aux prescriptions de l'alinéa 7.1 ci-dessus, le permis de construire ne peut être accordé que pour des travaux qui ont pour objet d'améliorer la conformité de l'implantation ou du gabarit de cet immeuble avec ces prescriptions, ou pour des travaux qui sont sans effet sur l'implantation ou le gabarit de l'immeuble.

## 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- p.2

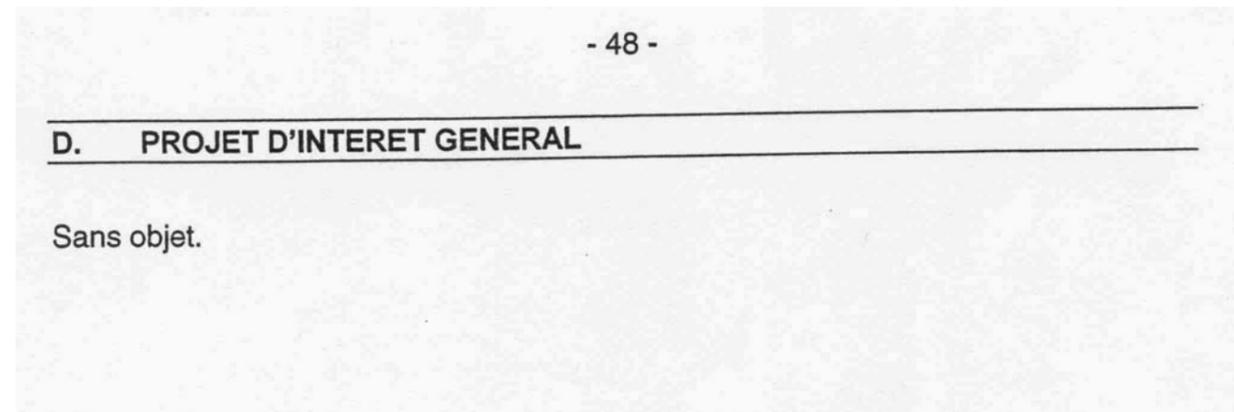
Numéro des emplacements réservés	Désignation des opérations	Bénéficiaire	Superficie en ares
	A - Les voies nouvelles		
A1	Création d'une voie nouvelle reliant le Parc d'Activité de la Basse Vallée de la Bruche à Entzheim - Emprise de 25 mètres	Département	17,5
A2	Création d'une voie de 8 mètres d'emprise desservant la zone I NA 1	Commune	6
	B - Les élargissements		
B1	Amélioration à 6m d'emprise de la rue des Muguets et à 8 m d'emprise de la rue des Roses	Commune	1,5
B2	Amélioration de l'emprise de la rue du Général de Gaulle	Commune	1
B3	Amélioration de la rue de la Gare	Commune	0,5
B4	Réserve d'emprise pour l'élargissement de la R.N.422	État	720
	C - AUTRES OPÉRATIONS		
C1	Extension du cimetière	Commune	17
C2	Extension de la zone de loisirs	Commune	65
C3	Réalisation d'un cheminement piéton entre la rue des Acacias et l'école Maternelle (emprise 3 mètres)	Commune	4
C4	Réserve d'emprise pour la réalisation d'une piste cyclable	Commune	5

## II. Liste des emplacements réservés modifiée- p.2

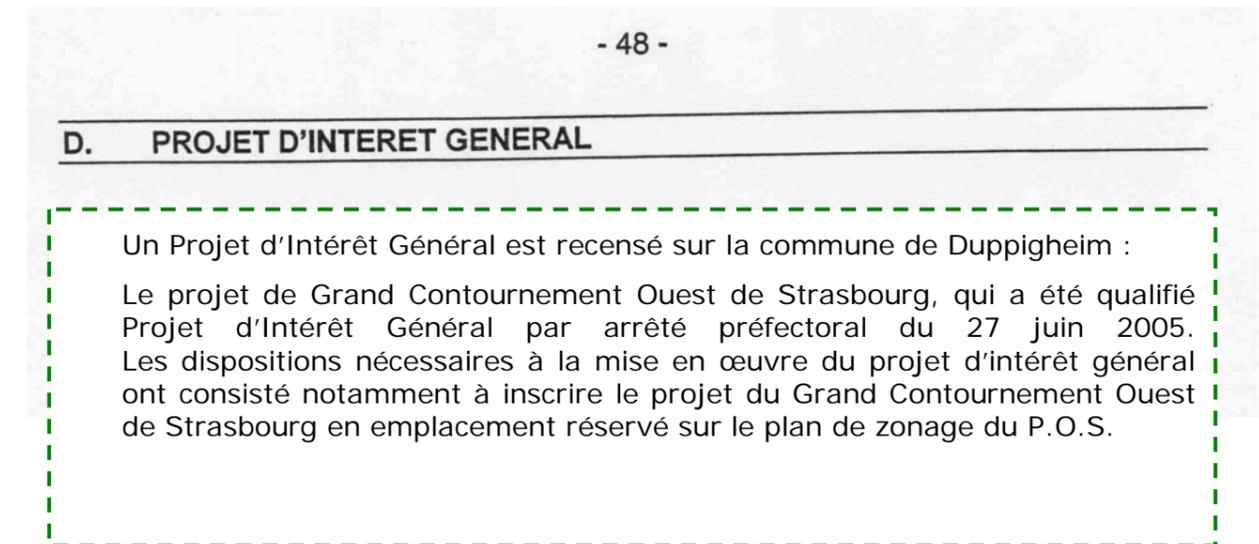
Numéro des emplacements réservés	Désignation des opérations	Bénéficiaire	Superficie en ares
	A - Les voies nouvelles		
A1	Création d'une voie nouvelle reliant le Parc d'Activité de la Basse Vallée de la Bruche à Entzheim - Emprise de 25 mètres	Département	17,5
A2	Création d'une voie de 8 mètres d'emprise desservant la zone I NA 1	Commune	6
A3	Création du Grand Contournement Ouest de Strasbourg	Etat	271,5
	B - Les élargissements		
B1	Amélioration à 6m d'emprise de la rue des Muguets et à 8m d'emprise de la rue des Roses	Commune	1,5
B2	Amélioration de l'emprise de la rue du Général de Gaulle	Commune	1
B3	Amélioration de la rue de la Gare	Commune	0,5
B4	Réserve d'emprise pour l'élargissement de la R.N.422	État	720
	C - AUTRES OPÉRATIONS		
C1	Extension du cimetière	Commune	17
C2	Extension de la zone de loisirs	Commune	65
C3	Réalisation d'un cheminement piéton entre la rue des Acacias et l'école Maternelle (emprise 3 mètres)	Commune	4
C4	Réserve d'emprise pour la réalisation d'une piste cyclable	Commune	5

## Pièce 5 : Extraits du rapport de présentation et propositions de modification dudit rapport

## I. Extrait du rapport de présentation avant modification - p 48 (Projet d'Intérêt Général)



## II. Extrait du rapport de présentation après modification p 48 (Projet d'Intérêt Général)



## II. Extrait du rapport de présentation avant modification - p 50 (Tableau des surfaces)

-50-

## VI. TABLEAU DES SURFACES

## 1. Superficie des zones

	POS APPROUVE	EVOLUTION	POS - MISE A JOUR
UA	20,12		20,12
UB 1	7,60		7,60
UB2	7,80		7,80
UB 3	17,20	- 0,59	16,61
UB 4	0,80		0,80
<b>Total UB</b>	<b>33,40</b>	<b>- 0,59</b>	<b>32,81</b>
UE	33,85		33,85
UXa	8,64	- 0,02	8,62
UXb	1,90		1,90
UXc	15,90		15,90
UXz	0,00	+ 47,77	47,77
UX	2,29		2,29
<b>Total UX</b>	<b>28,73</b>	<b>+ 47,75</b>	<b>76,48</b>
I NA 1	12,28	- 11,54	0,74
I NA 2	0,80		0,80
I NA 3	1,28		1,28
<b>Total I NA</b>	<b>14,36</b>	<b>- 11,54</b>	<b>2,82</b>
II NA	1,00		1,00
ND 1	29,38		29,38
ND 2	142,68		142,68
<b>Total ND</b>	<b>172,06</b>		<b>172,06</b>
NCa	15,88		15,88
NCb	309,38		309,38
NCc	41,88		41,88
<b>Total NC</b>	<b>367,14</b>		<b>367,14</b>
ZAC « les platanes »		+ 12,15	12,15 ha
POS	670,66	+ 47,77	718,43 ha
ZAC	66,34	- 66,34	
HORS POS	0,00	+ 18,57	18,57
<b>Total commune :</b>	<b>737,00</b>		<b>737,00</b>
Espaces boisés classés	0,00	+ 0,53	0,53

## II. Extrait du rapport de présentation modifié - p 50 (Tableau des surfaces)

-50-

## VI. TABLEAU DES SURFACES

## 1. Superficie des zones

	POS APPROUVE	EVOLUTION	POS - MISE A JOUR
UA	20,12		20,12
UB 1	7,60		7,60
UB2	7,80		7,80
UB 3	17,20	- 0,59	16,61
UB 4	0,80		0,80
<b>Total UB</b>	<b>33,40</b>	<b>- 0,59</b>	<b>32,81</b>
UE	33,85		33,85
UXa	8,64	- 0,02	8,62
UXb	1,90		1,90
UXc	15,90		15,90
UXz	0,00	+ 27,17	27,17
UX	2,29		2,29
<b>Total UX</b>	<b>28,73</b>	<b>+ 27,15</b>	<b>55,88</b>
I NA 1	12,28	- 11,54	0,74
I NA 2	0,80		0,80
I NA 3	1,28		1,28
<b>Total I NA</b>	<b>14,36</b>	<b>- 11,54</b>	<b>2,82</b>
II NA	1,00		1,00
ND 1	29,38		29,38
ND 2	142,68		142,68
<b>Total ND</b>	<b>172,06</b>		<b>172,06</b>
NCa	15,88		15,88
NCb	309,38		309,38
NCc	41,88		41,88
<b>Total NC</b>	<b>367,14</b>		<b>367,14</b>
ZAC « les platanes »		+ 12,15	12,15 ha
POS	670,66	+ 47,77	718,43 ha
ZAC	66,34	- 66,34	
HORS POS	0,00	+ 16,17	16,17
<b>Total commune :</b>	<b>737,00</b>		<b>737,00</b>
Espaces boisés classés	0,00	+ 0,19	0,19

**III. Extrait du rapport de présentation avant modification - p 51**

-51-

**2. Superficie des espaces boisés classés**

---

La superficie des espaces boisés classés représente 0,53 ha.

**III. Extrait du rapport de présentation modifié - p 51 (Contraintes Supra communales)**

-51-

**2. Superficie des espaces boisés classés**

---

La superficie des espaces boisés classés représente 0,19 ha