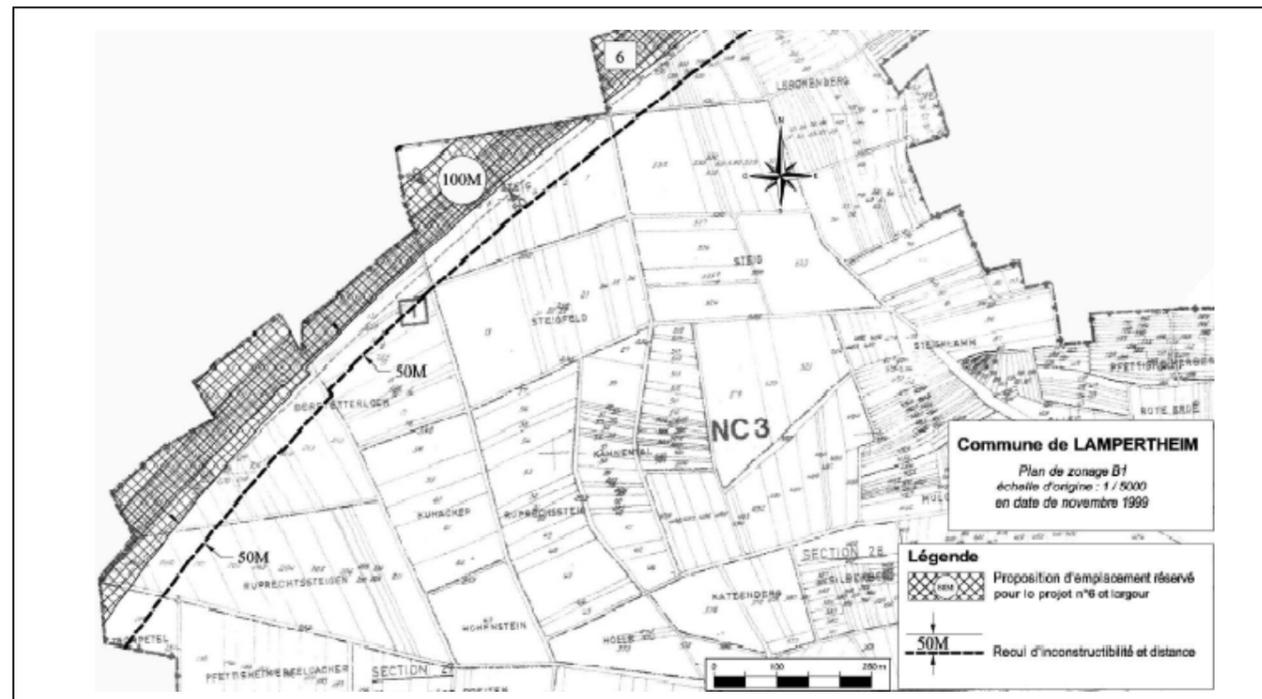


## Autoroute A355 Grand Contournement Ouest de Strasbourg



**Dossier d'enquête préalable à la Déclaration  
d'Utilité Publique et de mise en  
compatibilité des Plans Locaux d'Urbanisme  
Tome 3/3  
Pièce G  
Mise en compatibilité des POS/PLU**



Volet G16  
Mise en compatibilité du Plan d'Occupation  
des Sols de la commune de Duttlenheim

# SOMMAIRE DU VOLET G16

<b>Pièce 1 : Note destinée à être annexée au rapport de présentation du P.O.S.</b>	<b>4</b>
--	----------

<b>I. La procédure engagée</b> .....	<b>4</b>
I.1. L'objet de la procédure.....	4
I.2. Les incidences du projet sur les pièces du dossier de P.O.S.....	4
<i>I.2.1. Situation actuelle</i> .....	4
<i>I.2.2. Incidences du projet sur les dossiers du P.O.S.</i> .....	4
<b>II. Le projet</b> .....	<b>4</b>
II.1. Rappel des objectifs et des raisons du choix du tracé retenu.....	4
II.2. Le tracé et caractéristiques de l'infrastructure.....	4
<i>II.2.1. Description du tracé</i> .....	4
<i>II.2.2. Caractéristiques de l'ouvrage</i> .....	5
<i>II.2.3. Sur le territoire de Duttlenheim</i> .....	5
<b>III. L'environnement</b> .....	<b>7</b>
III.1 Etat initial de l'environnement sur la commune de Duttlenheim.....	7
<i>III.1.1 Carte de synthèse des données environnementales</i> .....	7
<i>III.1.2 Rappel synthétique de l'existant</i> .....	8
III.2 Impacts du projet et mesures prises en faveur de l'environnement.....	9
<i>III.2.1 Carte de synthèse des impacts et mesures environnementales</i> .....	9
<i>III.2.2 Tableau de synthèse</i> .....	10

<b>Pièce 2 : Extraits du plan de zonage concerné par le projet avant et après modification</b>	<b>12</b>
--	-----------

<b>I. Légende du plan de zonage existant</b> .....	<b>12</b>
<b>II. Extrait N°1 du plan de zonage avant et après modification</b> .....	<b>13</b>
II.1. Extrait N°1 du plan de zonage avant modification.....	13
II.2. Extrait N°1 du plan de zonage modifié.....	14
<b>III. Extrait N°2 du plan de zonage avant et après modification</b> .....	<b>15</b>
III.1. Extrait N°2 du plan de zonage avant modification.....	15
III.2. Extrait N°2 du plan de zonage modifié.....	16
<b>IV. Extrait N°3 du plan de zonage avant et après modification</b> .....	<b>17</b>
IV.1. Extrait N°3 du plan de zonage avant modification.....	17
IV.2. Extrait N°1 du plan de zonage modifié.....	18

<b>Pièce 3 : Extraits du règlement en vigueur des zones du P.O.S. concernées et propositions de modification dudit règlement</b>	<b>19</b>
--	-----------

<b>I. Extraits du règlement en vigueur avant et après modification</b> .....	<b>19</b>
I.1. Règlement –p. 93 (Article 3 Zone NC).....	19

<i>I.1.1. Règlement avant modification</i> .....	19
<i>I.1.2. Règlement modifié</i> .....	19
I.2 Règlement –p. 95 (Article 6 Zone NC).....	19
I.2 Règlement –p. 95 (Article 6 Zone NC).....	20
<i>I.2.1. Règlement avant modification</i> .....	20
<i>I.2.1. Règlement modifié</i> .....	20
I.5. Règlement –p. 102 (Article 3 Zone ND).....	20
I.5. Règlement –p. 102 (Article 3 Zone ND).....	21
<i>I.5.1. Règlement avant modification</i> .....	21
<i>I.5.2. Règlement modifié</i> .....	21
I.6. Règlement –p. 103 (Article 6 Zone ND).....	21
I.6. Règlement –p. 103 (Article 6 Zone ND).....	22
<i>I.6.1. Règlement avant modification</i> .....	22
<i>I.6.2. Règlement modifié</i> .....	22
I.8. Règlement –p49 (Article 3 Zone UX).....	23
<i>I.8.1. Règlement avant modification</i> .....	23
<i>I.8.2. Règlement modifié</i> .....	23
I.9. Règlement – p51 (Article 6 Zone UX).....	24
<i>I.9.1. Règlement avant modification</i> .....	24
<i>I.9.2. Règlement modifié</i> .....	24

<b>Pièce 4 : Liste des emplacements réservés du P.O.S. en vigueur et propositions de modification de ladite liste</b>	<b>25</b>
---	-----------

<b>I. Liste des emplacements réservés avant modification</b> .....	<b>25</b>
<b>II. Liste des emplacements réservés modifiée</b> .....	<b>25</b>

<b>Pièce 5 : Extraits du Rapport de présentation et propositions de modification dudit rapport</b>	<b>26</b>
--	-----------

<b>I. Extraits du rapport de présentation avant et après modification</b> .....	<b>26</b>
I.1. Rapport de présentation avant modification– p. 56 (Chapitre 1 Analyse de l'état existant, Urbanisation).....	26
I.2. Rapport de présentation après modification– p. 56 (Chapitre 1 Analyse de l'état existant, Urbanisation).....	26
II.1. Rapport de présentation avant modification– p. 61 (Chapitre 2 Les options définies au POS, leur traduction réglementaire, Stratégie d'ensemble).....	27
II.2. Rapport de présentation après modification– p. 61 (Chapitre 2 Les options définies au POS, leur traduction réglementaire, Stratégie d'ensemble).....	27

III.1. Rapport de présentation avant modification– p. 73 (Chapitre 2 Les options définies au POS, leur traduction réglementaire, Les dispositions prévues au POS).....	28
III.2. Rapport de présentation après modification– p. 73 (Chapitre 2 Les options définies au POS, leur traduction réglementaire, Les dispositions prévues au POS).....	28
IV.1. Rapport de présentation avant modification– p. 88 (Chapitre 4, Prise en compte des prescriptions supra communales).....	29
IV.2. Rapport de présentation après modification– p. 88 (Chapitre 4, Prise en compte des prescriptions supra communales).....	29

**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 Duttlenheim, approuvé le 11 février 2002, ne prévoit en effet pas la réalisation du projet de GCO. Il doit donc être mis en compatibilité conformément aux dispositions de l'article L. 123-16 susvisé.

La déclaration d'utilité publique d'une opération qui n'est pas compatible avec les dispositions d'un plan local d'urbanisme ne peut intervenir en effet que si :

- a) l'enquête publique concernant cette opération a porté à la fois sur l'utilité publique (...) et sur la mise en compatibilité du plan qui en est la conséquence ;
- b) l'acte déclaratif d'utilité publique (...) est pris après que les dispositions proposées pour assurer la mise en compatibilité du plan ont fait l'objet d'un examen conjoint de l'Etat, de l'établissement public mentionné à l'article L 122-4, s'il en existe un, de la région, du département et des organismes mentionnés à l'article L 121-4, et après avis du conseil municipal.

La déclaration d'utilité publique emporte approbation des nouvelles dispositions du plan.

### I.2. Les incidences du projet sur les pièces du dossier de P.O.S.

#### I.2.1. Situation actuelle

Le P.O.S. en vigueur de Duttlenheim n'intègre pas le projet de Grand Contournement Ouest.

#### I.2.2. Incidences du projet sur les dossiers du P.O.S.

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

- les pages 56, 61, 73, 88, 92 et 93 du rapport de présentation,
- le rapport de présentation qui sera complété par la présente notice ,
- les plans de zonage au 1/2000<sup>e</sup> (planches 1 et 2) et au 1 / 5000<sup>e</sup> sur lesquels sont reportés un emplacement réservé avec indications d'un recul de construction,
- le règlement des zones NC, ND et 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. Le 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. 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	1m

**II.2.3. Sur le territoire de Duttlenheim**

Le projet s'inscrit à l'Est du territoire, de façon quasi parallèle à la limite communale (orientation globalement Nord-Sud). Il se situe à distance à peu près égale entre les zones urbaines de Duttlenheim et Duppigheim. Un diffuseur (qui se situera entièrement sur le territoire de Duttlenheim) est prévu pour desservir la Zone d'Activité, au Sud de cette dernière. Est également prévu, au Sud du territoire, un échangeur autoroutier avec l'A352. Outre les ouvrages liés à l'échangeur autoroutier et ses accès, il est prévu la réalisation de plusieurs ouvrages pour la voie ferrée (dans la zone d'activité), les routes, pistes cyclables (existante ou en projet) et chemins agricoles et l'hydraulique. Deux ouvrages de traitement des eaux de ruissellement (bassin) sont également prévus pour assurer la qualité des rejets.



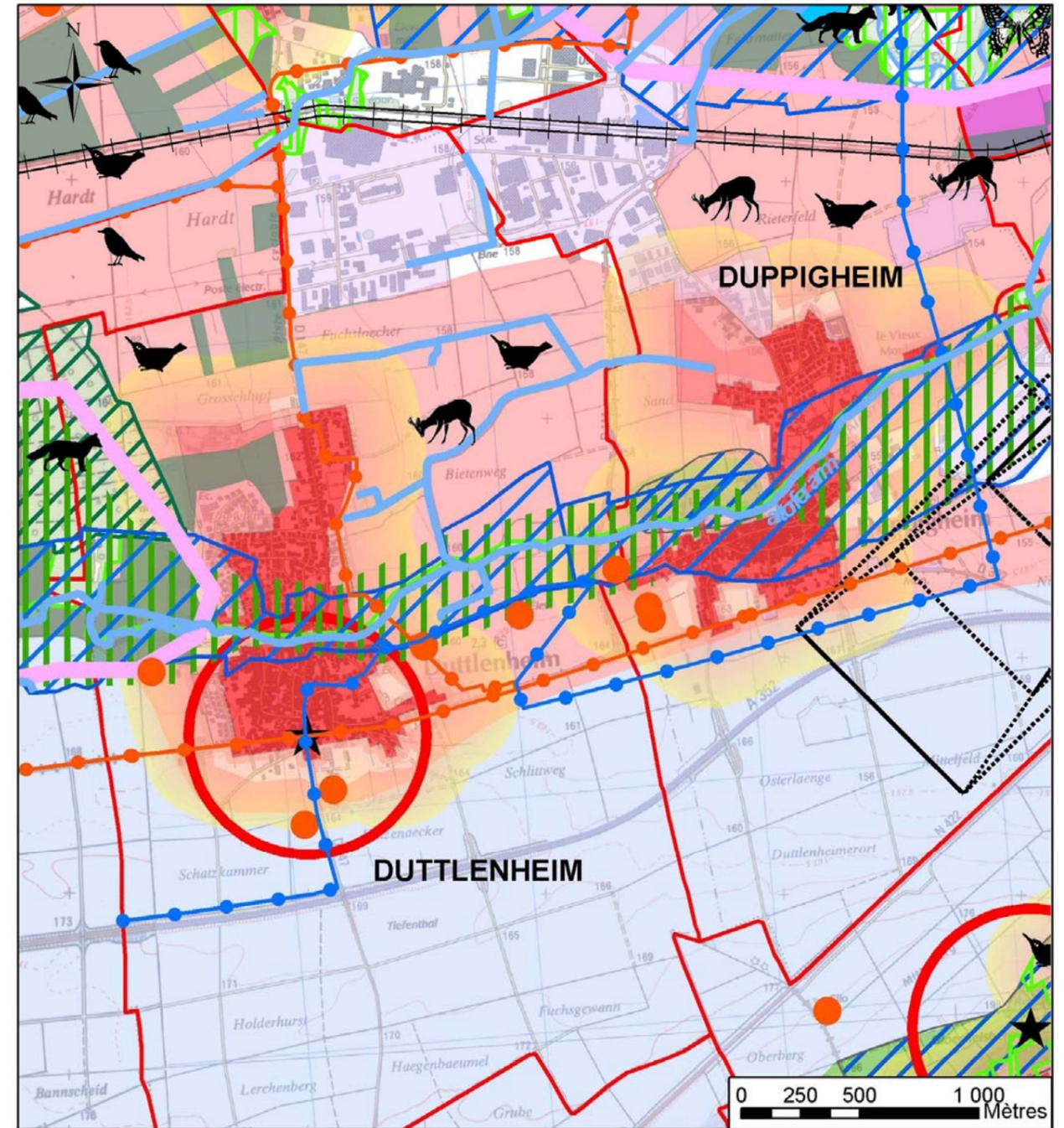
### LEGENDE

-  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 Duttlenheim

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

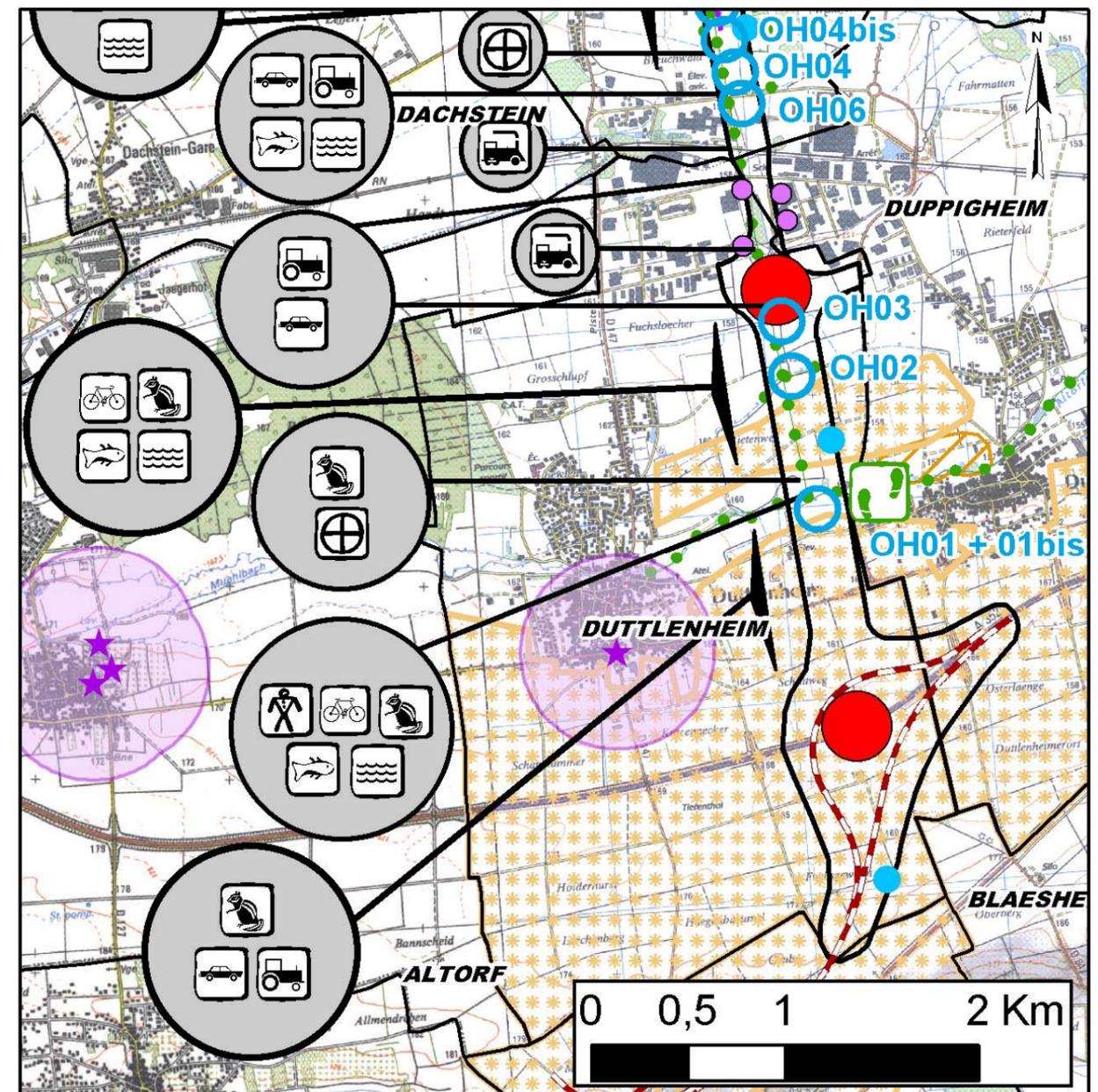
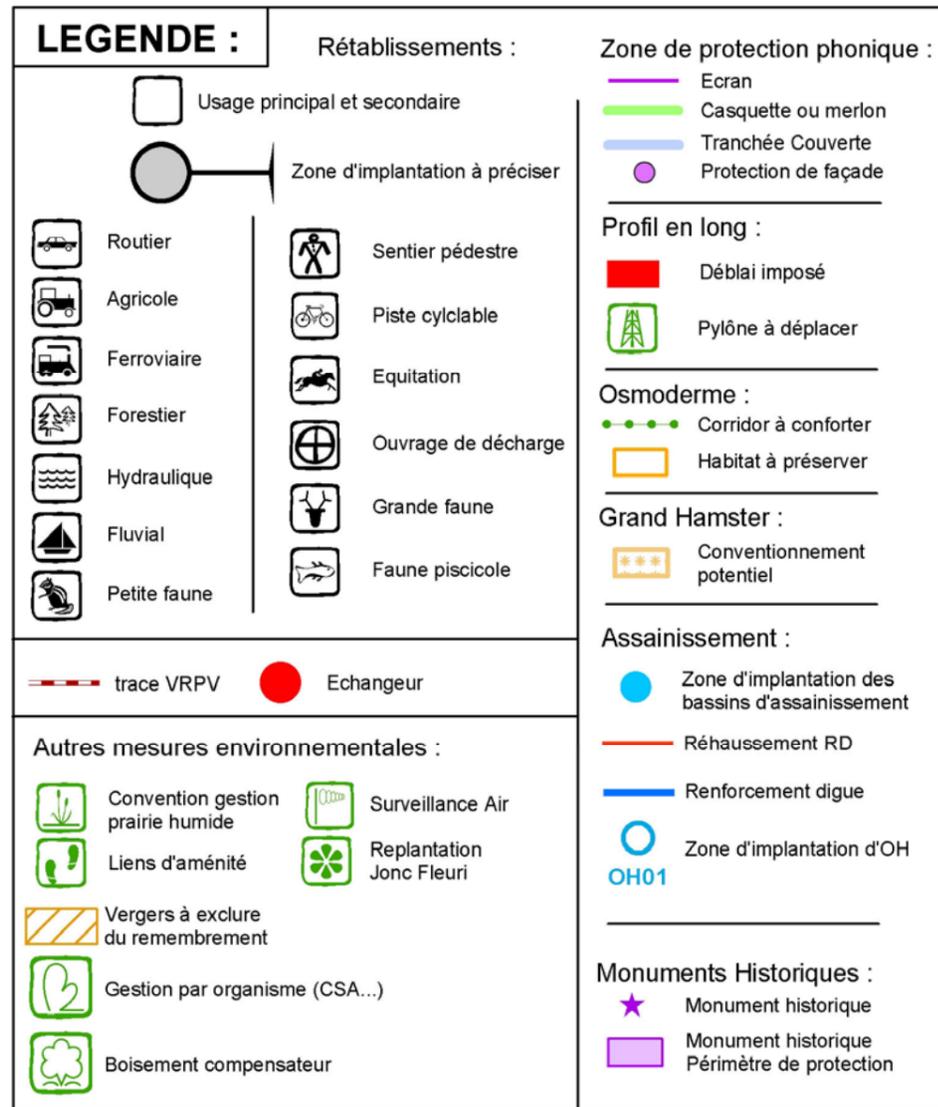


*III.1.2 Rappel synthétique de l'existant*

<b>Thèmes</b>	<b>Synthèse de l'existant (cf carte)</b>
Géomorphologie, Géologie, Pédologie	Sols compressibles du bras d'Altorf.
Eaux souterraines et superficielles	Eaux souterraines : vallée de la Bruche et ses alluvions affleurantes. Nappe alluviale sensible, proche de la surface et en relation hydrologique avec les cours d'eau.  Eaux superficielles : Bras d'Altorf.
Agriculture et sylviculture	Zones agricoles, parcellaire organisé, itinéraires agricoles. Pas de boisement.
Activités industrielles et commerciales	Zone d'activité de la Bruche.
Acoustique	Pas de contrainte majeure. Présence du collège.
Qualité de l'air	Pas de contrainte majeure à proximité immédiate.
Patrimoine culturel et historique	Restes archéologiques.
Tourisme et loisirs	Pas de contrainte majeure.
Contraintes techniques et servitudes d'utilité publique	Réseaux (gazoduc, télécoms) et voie ferrée.
Urbanisme et paysage	Zone d'activités de la Bruche et couloir agricole entre Duppigheim et Duttlenheim. Ouvertures visuelles vers Duttlenheim.
Milieux naturels	Présence du 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



**III.2.2 Tableau de synthèse**

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

Thèmes	Contraintes/Impacts	Mesures
Géomorphologie, Géologie, Pédologie	Présence de sols compressibles au niveau du Bras d'Altorf.	Délimitation du chantier lors de la phase travaux. Remise en état des aires techniques à la fin de la phase travaux. Détermination des conditions de stabilité du site au regard des caractéristiques du projet.
Eaux souterraines et superficielles	<p>Traversée de la vallée de la Bruche où les alluvions vosgiennes et rhénanes affleurent et où la nappe alluviale est très proche de la surface, en relation étroite avec les cours d'eau qui la drainent.</p> <p>Les alluvions rhénanes sont ensuite protégées par quelques mètres de loess, 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> <p>→ impact potentiel fort sur les eaux souterraines car la nappe alluviale est une cible potentielle pour des pollutions éventuelles.</p> <p>Risque d'aggravation des niveaux d'eau et des vitesses d'écoulement du Bras d'Altorf.</p>	<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>Étanchéification 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 de 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
Agriculture	<p>Passage dans une zone de cultures :</p> <p>→ risque de dépôt de poussières sur les cultures pendant la phase de travaux.</p> <p>Coupure d'itinéraires agricoles induisant des allongements de parcours pour les agriculteurs.</p> <p>Consommation de SAU.</p> <p>Effet déstructurant pour le parcellaire.</p>	<p>Arrosage des pistes de chantier par temps sec pour éviter l'envol de poussière.</p> <p>Ouvrages de rétablissement</p> <p>Remembrement.</p>
Sylviculture	Pas de massif boisé.	-
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 : niveaux supérieurs à 60 dB(A) pour quelques hangars seulement.</p>	En phase travaux, choix du site d'implantation des installations de chantier.
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 et historique	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	<p>Franchissement d'une voie ferrée.</p> <p>Franchissement d'un gazoduc et d'un réseau de télécommunications.</p>	<p>Pendant la phase travaux : mesures particulières afin de limiter les interruptions de trafic ferroviaire.</p> <p>La voie ferrée sera également franchie par un ouvrage dimensionné à cet effet.</p> <p>Rétablissement des réseaux en coordination avec les gestionnaires.</p>

Thèmes	Contraintes/Impacts	Mesures
Urbanisme et paysage	<p><b>Traversée de la zone d'activités de la Bruche et du couloir agricole entre Duppigheim et Duttlenheim</b></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>Coupure 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>Coupure d'une solidarité urbaine forte entre Duppigheim et Duttlenheim.</p> <p><b>Echangeur avec l'A352</b></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 Duttlenheim.</p> <p>Impact sur les solidarités naturelles :</p> <p>Risque de fragmentation spatiale par une mauvaise intégration de l'échangeur.</p>	<p><b>La traversée du Bras d'Altorf entre Duppigheim et Duttlenheim</b></p> <p>Pour réduire les effets de coupure : 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 coupure 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><b>Echangeur avec l'A352</b></p> <p>Discrétisation 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><b>La plaine d'Entzheim</b></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 : Extraits du plan de zonage concerné par le projet avant et après modification

I. Légende du plan de zonage existant

**PRESCRIPTIONS EDICTEES PAR LE P.O.S.**

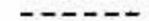
**A. LE ZONAGE , zones et secteurs**

Limite de zone et de secteur de zone	.....
Désignation de zone	UA
Désignation de secteur de zone	NCa

**B. LES EMPLACEMENTS RESERVES**

ouvrage public	
voie à créer	
voie à élargir	
voie à élargir (cas de faible élargissement )	

**C. LES AUTRES PRESCRIPTIONS**

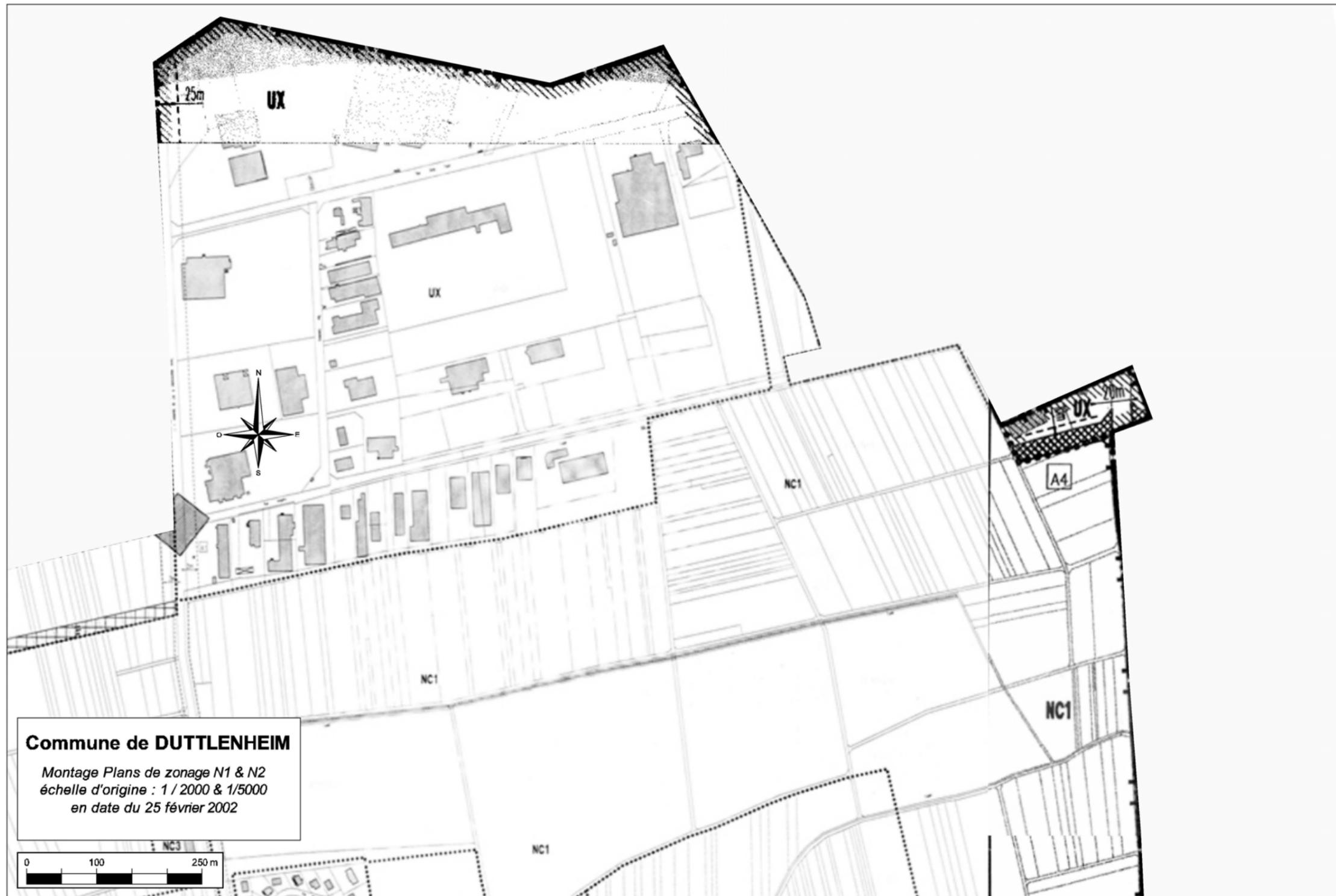
Espace boisé classé à créer ou à protéger	
Marge de recul	
Plantations à réaliser	
Principe de liaison routière	

**D. INFORMATIONS DIVERSES**

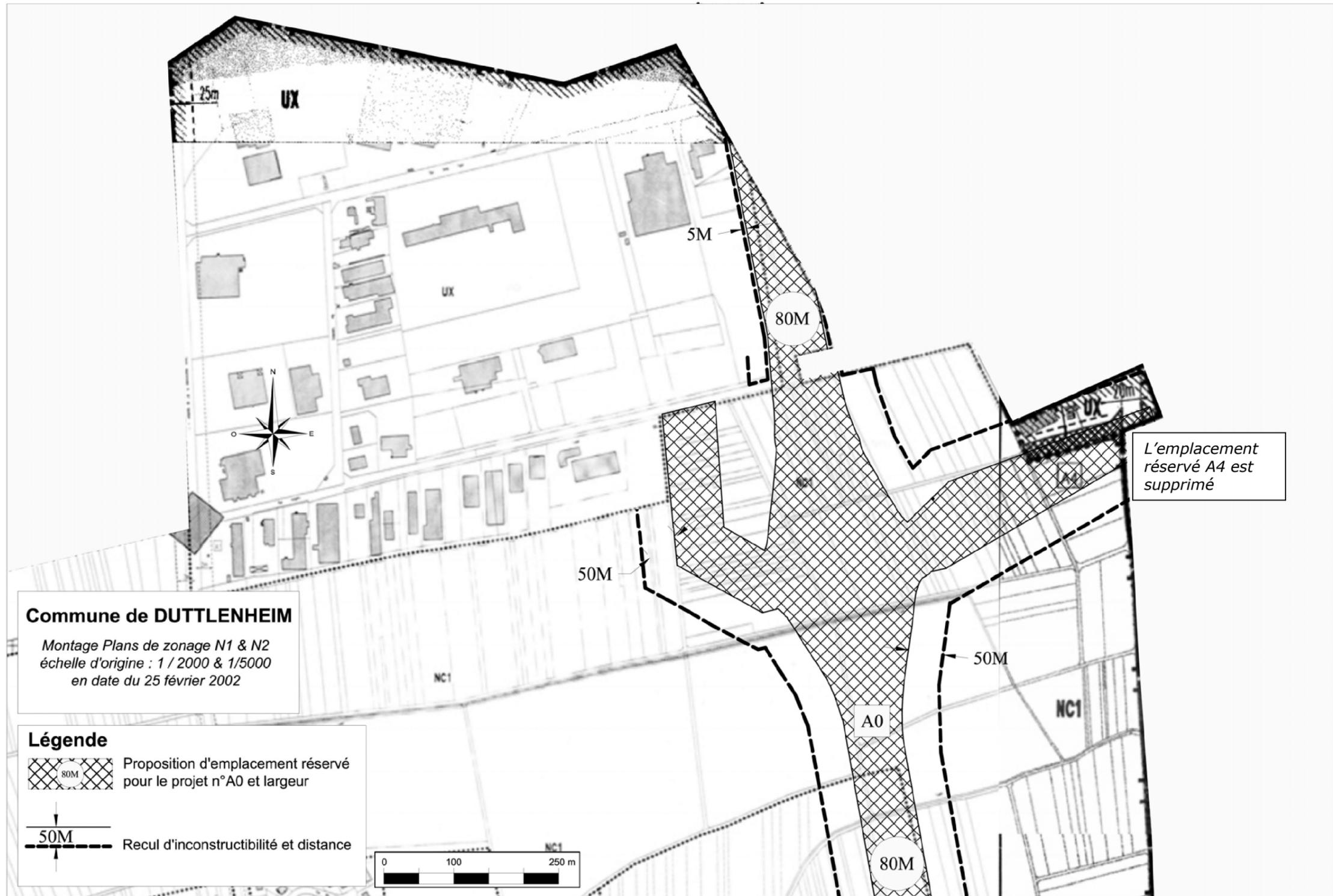
Bati	
Cours_eau_	
Secteur exposé aux nuisances d'infrastructures de transport terrestre	
Limite de la zone de bruit de l'aérodrome d'Entzheim	
DPU ( droit de préemption urbain )	

## II. Extrait N°1 du plan de zonage avant et après modification

### II.1. Extrait N°1 du plan de zonage avant modification



II.2. Extrait N°1 du plan de zonage modifié



### III. Extrait N°2 du plan de zonage avant et après modification

#### III.1. Extrait N°2 du plan de zonage avant modification



III.2. Extrait N°2 du plan de zonage modifié



## IV. Extrait N° 3 du plan de zonage avant et après modification

## IV.1. Extrait N° 3 du plan de zonage avant modification



IV.2. Extrait N°1 du plan de zonage modifié



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

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

Le règlement des zones NC, ND et UX, figurant dans le règlement d'urbanisme du Plan d'Occupation des Sols de la commune de Duttlenheim, est concerné par la présente mise en compatibilité.

**I.1. Règlement –p. 93 (Article 3 Zone NC)**

*I.1.1. Règlement avant modification*

- les dépôts de toutes natures non liés et nécessaires à une occupations et utilisation du sol admise à l'article i NC, tels les dépôts de ferrailles, de matériaux inertes, de résidus chimiques,...

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

**Article 3 NC - Accès et voirie**

**I. Dispositions générales**

**1. Accès**

1.1. Pour être constructible, un terrain doit avoir accès à une voie publique ou privée en bon état de viabilité.

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

1.3. La desserte des éventuelles constructions autorisées sera assurée par un carrefour d'accès unique depuis la voirie départementale. L'implantation et les caractéristiques de cet accès devront tenir compte de la sécurité des usagers de la voie publique et des utilisateurs de l'accès (visibilité au débouché notamment).

1.4. Le permis de construire peut être subordonné à la réalisation d'aménagement particuliers concernant les accès.

**2. Voirie**

2.1. La sécurité des usagers et des riverains de toute voie nouvelle qui sera ouverte à la circulation automobile devra être garantie, ainsi que la liberté de passage des véhicules de sécurité incendie.

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

*I.1.2. Règlement modifié*

les dépôts de toutes natures non liés et nécessaires à une occupations et utilisation du sol admise à l'article i NC, tels les dépôts de ferrailles, de matériaux inertes, de résidus chimiques,...

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

**Article 3 NC - Accès et voirie**

**I. Dispositions générales**

**1. Accès**

1.1. Pour être constructible, un terrain doit avoir accès à une voie publique ou privée en bon état de viabilité.

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

1.3. La desserte des éventuelles constructions autorisées sera assurée par un carrefour d'accès unique depuis la voirie départementale. L'implantation et les caractéristiques de cet accès devront tenir compte de la sécurité des usagers de la voie publique et des utilisateurs de l'accès (visibilité au débouché notamment).

1.4. Le permis de construire peut être subordonné à la réalisation d'aménagement particulier concernant les accès.

**2. Voirie**

2.1. La sécurité des usagers et des riverains de toute voie nouvelle qui sera ouverte à la circulation automobile devra être garantie, ainsi que la liberté de passage des véhicules de sécurité incendie.

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

2.3. Tout accès direct à l'opération inscrite en emplacement réservé N°A0 est interdit.

## I.2 Règlement –p. 95 (Article 6 Zone NC)

### I.2.1. Règlement avant modification

L'évacuation des eaux usées non traitées dans les rivières, fossés ou égouts d'eaux pluviales est interdite.

#### 2.2. Eaux pluviales

Les eaux pluviales doivent être évacuées conformément à la réglementation en vigueur.

#### Article 5 NC - Caractéristiques des terrains

Non réglementé.

#### Article 6 NC - Implantation des constructions par rapport aux voies et emprises publiques

##### 1. Cas des voies routières

###### 1.1. Dispositions générales

Sauf dispositions contraires figurant au plan de zonage, toute construction ou installation doit être édifiée à 6 mètres au moins de la limite d'emprise de toutes les voies, y compris les chemins ruraux ou chemins d'exploitation.

###### 1.2. Dispositions particulières

Sauf dispositions contraires figurant au plan de zonage, les constructions ou installations de faible emprise nécessaires à l'exploitation des réseaux d'utilité publique ou d'intérêt général, tels que postes de transformation électrique doivent s'implanter avec un retrait au moins égal à 3,00 mètres de l'alignement des voies et des limites de chemins.

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

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

### I.2.1. Règlement modifié

L'évacuation des eaux usées non traitées dans les rivières, fossés ou égouts d'eaux pluviales est interdite.

#### 2.2. Eaux pluviales

Les eaux pluviales doivent être évacuées conformément à la réglementation en vigueur.

#### Article 5 NC - Caractéristiques des terrains

Non réglementé.

#### Article 6 NC - Implantation des constructions par rapport aux voies et emprises publiques

##### 1. Cas des voies routières

###### 1.1. Dispositions générales

Sauf dispositions contraires figurant au plan de zonage, toute construction ou installation doit être édifiée à 6 mètres au moins de la limite d'emprise de toutes les voies, y compris les chemins ruraux ou chemins d'exploitation.

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

###### 1.2. Dispositions particulières

Sauf dispositions contraires figurant au plan de zonage, les constructions ou installations de faible emprise nécessaires à l'exploitation des réseaux d'utilité publique ou d'intérêt général, tels que postes de transformation électrique doivent s'implanter avec un retrait au moins égal à 3,00 mètres de l'alignement des voies et des limites de chemins.

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

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

## I.5. Règlement –p. 102 (Article 3 Zone ND)

### I.5.1. Règlement avant modification

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

1.3. Il peut également être refusé si les accès présentent un risque pour la sécurité des usagers des voies publiques ou pour celles des personnes utilisant ces accès. Cette sécurité doit être appréciée compte tenu, notamment, de la position des accès, de leur configuration ainsi que de la nature et de l'intensité du trafic.

1.4. De plus, le permis de construire peut être subordonné à la réalisation d'aménagements particuliers concernant les accès.

#### I. Dispositions particulières

##### 1. Accès

1.1. Tout terrain enclavé est inconstructible à moins qu'il ne bénéficie d'une servitude de passage suffisante, instituée par une acte authentique ou par voie judiciaire, en application de l'article 682 du Code Civil.

##### 2. Voirie

2.1. La sécurité des usagers et des riverains de toute voie nouvelle qui sera ouverte à la circulation automobile devra être garantie, ainsi que la liberté de passage des véhicules de sécurité incendie.

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

#### **Article 4 ND – Desserte par les réseaux**

Non réglementé

#### **Article 5 ND – Caractéristiques des terrains**

Non réglementé

### I.5.2. Règlement modifié

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

1.4. Il peut également être refusé si les accès présentent un risque pour la sécurité des usagers des voies publiques ou pour celles des personnes utilisant ces accès. Cette sécurité doit être appréciée compte tenu, notamment, de la position des accès, de leur configuration ainsi que de la nature et de l'intensité du trafic.

1.4. De plus, le permis de construire peut être subordonné à la réalisation d'aménagements particuliers concernant les accès.

#### II. Dispositions particulières

##### 1. Accès

1.1. Tout terrain enclavé est inconstructible à moins qu'il ne bénéficie d'une servitude de passage suffisante, instituée par une acte authentique ou par voie judiciaire, en application de l'article 682 du Code Civil.

##### 2. Voirie

2.1. La sécurité des usagers et des riverains de toute voie nouvelle qui sera ouverte à la circulation automobile devra être garantie, ainsi que la liberté de passage des véhicules de sécurité incendie.

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

2.3. Tout accès direct à l'opération inscrite en emplacement réservé N°A0 est interdit.

#### **Article 4 ND – Desserte par les réseaux**

Non réglementé

#### **Article 5 ND – Caractéristiques des terrains**

Non réglementé

## I.6. Règlement –p. 103 (Article 6 Zone ND)

### I.6.1. Règlement avant modification

#### **Article 6 ND - Implantation des constructions par rapport aux voies et emprises publiques**

##### I. Cas des voies routières

sauf dispositions contraires figurant au plan de zonage, toute construction ou installation doit être édifiée à 3 mètres au moins de la limite d'emprise de toutes voies, y compris les chemins ruraux ou chemins d'exploitation.

##### II. Cas des cours d'eau

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

#### **Article 7 ND - Implantation des constructions par rapport aux limites séparatives**

##### 1 Dispositions générales

La distance comptée horizontalement de tout point d'une construction au point de la limite séparative qui en est le plus rapproché doit être au moins égale à la moitié de la différence d'altitude entre ces deux points sans pouvoir être inférieure à 3 mètres.

##### 2 Dispositions particulières

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

#### **Article 8 ND - Implantation des constructions les unes par rapport aux autres sur une même propriété**

Les constructions et installations non contiguës doivent être distantes les unes des autres d'au moins 1 mètre.

### I.6.2. Règlement modifié

#### **Article 6 ND - Implantation des constructions par rapport aux voies et emprises publiques**

##### I. Cas des voies routières

sauf dispositions contraires figurant au plan de zonage, toute construction ou installation doit être édifiée à 3 mètres au moins de la limite d'emprise de toutes voies, y compris les chemins ruraux ou chemins d'exploitation.

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

##### II. Cas des cours d'eau

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

#### **Article 7 ND - Implantation des constructions par rapport aux limites séparatives**

##### 1. Dispositions générales

La distance comptée horizontalement de tout point d'une construction au point de la limite séparative qui en est le plus rapproché doit être au moins égale à la moitié de la différence d'altitude entre ces deux points sans pouvoir être inférieure à 3 mètres.

##### 2 Dispositions particulières

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

#### **Article 8 ND - Implantation des constructions les unes par rapport aux autres sur une même propriété**

Les constructions et installations non contiguës doivent être distantes les unes des autres d'au moins 1 mètre.

## I.8. Règlement –p49 (Article 3 Zone UX)

### I.8.1. Règlement avant modification

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

##### Article 3 UX – ACCÈS ET VOIRIES

###### I. Dispositions générales

###### 1. Accès

- 1.1 L'autorisation de construire peut être refusé sur des terrains qui ne seraient pas desservis par des voies publiques ou privées dans des conditions répondant à l'importance ou à la destination de l'immeuble ou de l'ensemble d'immeubles envisagés, et notamment si les caractéristiques de ces voies rendent difficile la circulation ou l'utilisation des engins de lutte contre l'incendie
- 1.2 L'autorisation de construire peut être refusé si les accès présentent un risque pour la sécurité des usagers des voies publiques ou pour celle des personnes utilisant ces accès. Cette sécurité doit être appréciée compte tenu, notamment, de la position des accès, de leur configuration ainsi que de la nature et de l'intensité du trafic.
- 1.3 La délivrance de l'autorisation de construire peut être subordonnée à la réalisation d'aménagements particuliers concernant les accès et tenant compte de l'intensité de la circulation.

###### II – Dispositions particulières

###### 1. Accès

- 1.1 Tout terrain enclavé est inconstructible à moins que son propriétaire ne produise une servitude de passage suffisante, instituée par un acte authentique ou par voie judiciaire, en application de l'article 682 du Code Civil.
- 1.2 Aucun accès nouveau ne devra avoir une largeur inférieure à 8 mètres.
- 1.3 Le nombre d'accès à la voie publique pour des véhicules automobiles ne peut être supérieur à deux pour une longueur de façade sur rue inférieure à 100 mètres. Un accès supplémentaire pourra être autorisé pour chaque tranche de façade sur une rue supplémentaire de 200 mètres.

### I.8.2. Règlement modifié

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

##### Article 3 UX – ACCÈS ET VOIRIES

###### II. Dispositions générales

###### 1. Accès

- 1.1 L'autorisation de construire peut être refusé sur des terrains qui ne seraient pas desservis par des voies publiques ou privées dans des conditions répondant à l'importance ou à la destination de l'immeuble ou de l'ensemble d'immeubles envisagés, et notamment si les caractéristiques de ces voies rendent difficile la circulation ou l'utilisation des engins de lutte contre l'incendie
- 2.2. L'autorisation de construire peut être refusé si les accès présentent un risque pour la sécurité des usagers des voies publiques ou pour celle des personnes utilisant ces accès. Cette sécurité doit être appréciée compte tenu, notamment, de la position des accès, de leur configuration ainsi que de la nature et de l'intensité du trafic.
- 2.3. La délivrance de l'autorisation de construire peut être subordonnée à la réalisation d'aménagements particuliers concernant les accès et tenant compte de l'intensité de la circulation.

###### II – Dispositions particulières

###### 1. Accès

- 1.1 Tout terrain enclavé est inconstructible à moins que son propriétaire ne produise une servitude de passage suffisante, instituée par un acte authentique ou par voie judiciaire, en application de l'article 682 du Code Civil.
- 1.2 Aucun accès nouveau ne devra avoir une largeur inférieure à 8 mètres.
- 1.3 Le nombre d'accès à la voie publique pour des véhicules automobiles ne peut être supérieur à deux pour une longueur de façade sur rue inférieure à 100 mètres. Un accès supplémentaire pourra être autorisé pour chaque tranche de façade sur une rue supplémentaire de 200 mètres.
- 1.4 Tout accès direct à l'opération inscrite en emplacement réservé n°AO est interdit.

## I.9. Règlement – p51 (Article 6 Zone UX)

### I.9.1. Règlement avant modification

2.2.3. En cas de réseau insuffisant, les aménagements nécessaires à l'écoulement des eaux pluviales (et éventuellement ceux visant à la limitation des débits évacués de la propriété) sont à la charge du constructeur ou de l'opérateur qui doit réaliser les dispositifs adaptés au terrain et à l'opération.

#### Article 5 UX – Caractéristiques des terrains

Non réglementé

#### Article 6 UX – Implantation des constructions par rapport aux voies et emprises publiques

##### 1. Cas des voies routières

###### 1.1 Dispositions générales

1.1.1. Sauf dispositions contraires figurant aux plans de zonage, toute construction, dépôt ou installation doit être implanté à une distance au moins égale à 10 mètres de la limite d'emprise des voies publiques.

###### 1.2 Dispositions particulières

Ces règles ne s'appliquent pas :

1.2.1. aux constructions et installations de faible emprise nécessaire à l'exploitation des réseaux d'utilité publique ou d'intérêt général, tels que postes de transformation électrique, etc ..., qui pourront être implantés à une distance au moins égale à 1,5 mètres de l'alignement ;

1.2.2. aux aires de stationnement.

1.2.3. à l'aménagement, la transformation ou l'extension des constructions existantes dans les marges de recul le long de la RD 111, sous réserve de ne pas dépasser de plus d'un mètre la ligne des constructions existantes.

### I.9.2. Règlement modifié

2.2.3. En cas de réseau insuffisant, les aménagements nécessaires à l'écoulement des eaux pluviales (et éventuellement ceux visant à la limitation des débits évacués de la propriété) sont à la charge du constructeur ou de l'opérateur qui doit réaliser les dispositifs adaptés au terrain et à l'opération.

#### Article 5 UX – Caractéristiques des terrains

Non réglementé

#### Article 6 UX – Implantation des constructions par rapport aux voies et emprises publiques

##### 2. Cas des voies routières

###### 1.1 Dispositions générales

1.1.1. Sauf dispositions contraires figurant aux plans de zonage, toute construction, dépôt ou installation doit être implanté à une distance au moins égale à 10 mètres de la limite d'emprise des voies publiques.

###### 1.2 Dispositions particulières

Ces règles ne s'appliquent pas :

1.2.1. aux constructions et installations de faible emprise nécessaire à l'exploitation des réseaux d'utilité publique ou d'intérêt général, tels que postes de transformation électrique, etc ..., qui pourront être implantés à une distance au moins égale à 1,5 mètres de l'alignement ;

1.2.2. aux aires de stationnement.

1.2.3. à l'aménagement, la transformation ou l'extension des constructions existantes dans les marges de recul le long de la RD 111, sous réserve de ne pas dépasser de plus d'un mètre la ligne des constructions existantes.

1.2.4. toutes constructions et installations autres que celles liées à l'opération concernée par l'emplacement réservé n°A0 sont interdites à l'intérieur de la zone de recul de constructions inscrites sur les plans de zonage.

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

**I. Liste des emplacements réservés avant modification**

N°	Destination	Bénéficiaire	Superficie en ares (environ)
<b>I – VOIES PUBLIQUES</b>			
A) <u>Voies nouvelles</u>			
A1	Aménagement d'un carrefour entre la RD 147 et la rue Ampère	Commune	38,33
A2	Maintien et prolongement d'un chemin piéton de deux mètres d'emprise orienté Est-Ouest au Sud de la rue de la Poste	Commune	2,01
A3	Création d'un carrefour entre la RD 392, la voie future de liaison inter-quartier Est et la voie de desserte de la zone IINA située au Sud de la RD 392	Commune	27,12
A4	Poursuite d'une voie de liaison Est-Ouest au Sud de la zone d'activités, à l'Est du ban (plan au 1/5000).	Commune	41,90
A5	Création d'un chemin piéton de 2 mètres d'emprise entre la rue de la Poste et la RD 392	Commune	2,19
A6	Réserve de terrain pour la création de la Voie Rapide du Piémont des Vosges	Etat	5000
A7	Création d'un chemin piéton sur les berges du Bras d'Altorf d'une emprise variant entre 2 et 4 mètres	Commune	20,26
A8	Création d'un chemin piéton et cycliste reliant le lotissement à la rue des Perdreaux	Commune	6,19
A9	Prolongement de la rue de Kolbsheim à 12 m d'emprise	Commune	12,54
A10	Création d'une voie de 5 mètres d'emprise reliant la rue des Vergers à la rue du 24 novembre en bordure du cimetière et élargissement de la rue des Vergers et de la place du cimetière au Nord du cimetière.	Commune	14,97
B) <u>Elargissements</u>			
A11	Elargissement de la rue du Bachgaessel	Commune	2,00
A12	Elargissement de la partie Est de la rue du Cimetière à 8 mètres d'emprise	Commune	5,96
A13	Elargissement de la rue de la Poste à 8 mètres d'emprise	Commune	2,02

**II. Liste des emplacements réservés modifiée**

N°	Destination	Bénéficiaire	Superficie en ares (environ)
<b>I – VOIES PUBLIQUES</b>			
A) <u>Voies nouvelles</u>			
<b>A0</b>	<b>Grand Contournement Ouest de Strasbourg</b>	<b>Etat</b>	<b>2967,77</b>
A1	Aménagement d'un carrefour entre la RD 147 et la rue Ampère	Commune	38,33
A2	Maintien et prolongement d'un chemin piéton de deux mètres d'emprise orienté Est-Ouest au Sud de la rue de la Poste	Commune	2,01
A3	Création d'un carrefour entre la RD 392, la voie future de liaison inter-quartier Est et la voie de desserte de la zone IINA située au Sud de la RD 392	Commune	27,12
A4	Sans objet		
A5	Création d'un chemin piéton de 2 mètres d'emprise entre la rue de la Poste et la RD 392	Commune	2,19
A6	Réserve de terrain pour la création de la Voie Rapide du Piémont des Vosges	Etat	5000
A7	Création d'un chemin piéton sur les berges du Bras d'Altorf d'une emprise variant entre 2 et 4 mètres	Commune	20,26
A8	Création d'un chemin piéton et cycliste reliant le lotissement à la rue des Perdreaux	Commune	6,19
A9	Prolongement de la rue de Kolbsheim à 12 m d'emprise	Commune	12,54
A10	Création d'une voie de 5 mètres d'emprise reliant la rue des Vergers à la rue du 24 novembre en bordure du cimetière et élargissement de la rue des Vergers et de la place du cimetière au Nord du cimetière.	Commune	14,97
B) <u>Elargissements</u>			
A11	Elargissement de la rue du Bachgaessel	Commune	2,00
A12	Elargissement de la partie Est de la rue du Cimetière à 8 mètres d'emprise	Commune	5,96
A13	Elargissement de la rue de la Poste à 8 mètres d'emprise	Commune	2,02

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

**I. Extraits du rapport de présentation avant et après modification**

Les pages 92 et 93 du rapport de présentation sont supprimées et remplacées par la Pièce 1 du présent dossier.

**I.1. Rapport de présentation avant modification– p. 56 (Chapitre 1 Analyse de l'état existant, Urbanisation)**

*Du point de vue des infrastructures routières et autres, le territoire communal de Duttlenheim est pour l'avenir notamment concerné par :*

- la réalisation de la Voie Rapide du Piémont des Vosges entre la déviation d'Innenheim et l'A 352.
- la voie de liaison Est-Ouest interne à l'axe industriel de la Plaine de la Bruche

**ORIENTATIONS**

⇒ *Participer à la réflexion qui sera menée dans le cadre de la révision du schéma directeur qui paraît indispensable.*

**I.2. Rapport de présentation après modification– p. 56 (Chapitre 1 Analyse de l'état existant, Urbanisation)**

*Du point de vue des infrastructures routières et autres, le territoire communal de Duttlenheim est pour l'avenir notamment concerné par :*

- la réalisation de la Voie Rapide du Piémont des Vosges entre la déviation d'Innenheim et l'A 352.
- la voie de liaison Est-Ouest interne à l'axe industriel de la Plaine de la Bruche

*-la réalisation du Grand Contournement Ouest de Strasbourg.*

**ORIENTATIONS**

⇒ *Participer à la réflexion qui sera menée dans le cadre de la révision du schéma directeur qui paraît indispensable.*

**II.1. Rapport de présentation avant modification– p. 61 (Chapitre 2 Les options définies au POS, leur traduction réglementaire, Stratégie d'ensemble)**

8. Comment canaliser les évolutions du centre ancien et particulièrement le phénomène de densification ?
- Edicter des règles qui contribuent à maintenir les éléments essentiels de la structure traditionnelle du tissu villageois.
  - Limiter la densité admise des constructions notamment sur les grandes unités foncières.
  - Tenir compte des besoins en stationnement. Revoir à la hausse le nombre de places imposées.
9. Comment intégrer le développement économique de la commune et de sa zone d'activités au sein de l'axe industriel de la Plaine de la Bruche ?
- Etendre la zone d'activités à l'Ouest de la RD 147 dans le prolongement et en cohérence avec le projet de la zone d'activité intercommunale « Activéum » en concertation avec la Communauté de Communes de Molsheim-Mutzig et Environs.
  - Prolonger la rue Ampère vers l'Est pour rejoindre la RD 111 tout en tenant compte des contraintes liées aux projets routiers (G.C.O.S., liaison Entzheim – G.C.O.S., échangeur avec le G.C.O.S.).  
Vu les incertitudes liées à ces projets routiers, cet objectif est reporté.
  - Assurer un développement en cohérence avec celui de Duppigheim.
  - Maintenir une coupure verte entre l'agglomération et la zone d'activité.
10. Comment préserver le territoire communal des coupures susceptibles d'être générées par la création des grandes infrastructures projetées ?
- Regrouper la RD 111 et le G.C.O.S ( Grand Contournement Ouest de Strasbourg)
  - Favoriser les échanges entre la zone d'activité et le Grand Contournement Ouest de Strasbourg), particulièrement ceux des camions, en favorisant l'usage de l'autoroute et la création d'un échangeur entre le site de la Plaine de la Bruche et le GCOS.
  - Obtenir de nombreux rétablissements d'itinéraires à des fins routières, agricoles mais également de loisir (cf carte ci-jointe).

**II.2. Rapport de présentation après modification– p. 61 (Chapitre 2 Les options définies au POS, leur traduction réglementaire, Stratégie d'ensemble)**

8. Comment canaliser les évolutions du centre ancien et particulièrement le phénomène de densification ?
- Edicter des règles qui contribuent à maintenir les éléments essentiels de la structure traditionnelle du tissu villageois.
  - Limiter la densité admise des constructions notamment sur les grandes unités foncières.
  - Tenir compte des besoins en stationnement. Revoir à la hausse le nombre de places imposées.
9. Comment intégrer le développement économique de la commune et de sa zone d'activités au sein de l'axe industriel de la Plaine de la Bruche ?
- Etendre la zone d'activités à l'Ouest de la RD 147 dans le prolongement et en cohérence avec le projet de la zone d'activité intercommunale « Activéum » en concertation avec la Communauté de Communes de Molsheim-Mutzig et Environs.
- 
- Assurer un développement en cohérence avec celui de Duppigheim.
  - Maintenir une coupure verte entre l'agglomération et la zone d'activité.
10. Comment préserver le territoire communal des coupures susceptibles d'être générées par la création des grandes infrastructures projetées ?
- 
- Favoriser les échanges entre la zone d'activité et le Grand Contournement Ouest de Strasbourg), particulièrement ceux des camions, en favorisant l'usage de l'autoroute et la création d'un échangeur entre le site de la Plaine de la Bruche et le GCOS.
  - Obtenir de nombreux rétablissements d'itinéraires à des fins routières, agricoles mais également de loisir (cf carte ci-jointe).

### III.1. Rapport de présentation avant modification– p. 73 (Chapitre 2 Les options définies au POS, leur traduction réglementaire, Les dispositions prévues au POS)

Il n'a pas été prévu d'élargir la partie Ouest de la rue du cimetière afin de préserver une liaison piétonne en direction de l'école maternelle.

#### Les ouvrages publics et les installations d'intérêt général

Les emplacements réservés inscrits pour l'agrandissement d'équipements existants ou pour la création de nouvelles installations sont indispensables pour mettre en œuvre les programmes d'équipements communaux ou intercommunaux.

A cela se rajoute l'emplacement réservé nécessaire à la réalisation du raccordement de la Voie Rapide du Piémont des Vosges avec l'A 352.

### 2.3 Les marges de recul

Des marges de recul des constructions figurent sur les plans de zonage le long des routes départementales hors agglomération conformément aux prescriptions en vigueur en rase campagne. Au droit de la zone d'activités, ces marges de recul sont augmentées pour conserver le parti d'aménagement initial.

La marge de recul autour du cimetière a été réduite par rapport au Plan d'occupation du sol initial et passe de 25 mètres à 15 mètres. Des reculs sont maintenus pour des motifs d'urbanisme, notamment de préservation d'intimité et non de salubrité publique.

### 2.4 Les espaces boisés classés à créer ou à protéger

Les terrains couverts par cette disposition sur les plans de zonage concernent des espaces boisés existants à protéger ou des espaces à planter d'arbres et sont soumis aux dispositions de l'article L 130.1 et suivant du code de l'urbanisme.

Ce classement interdit tout changement d'affectation ou tout mode d'occupation du sol de nature à compromettre la conservation, la protection ou la création des boisements. Les coupes et abatages d'arbres sont de plus soumis à autorisation.

Les secteurs suivants sont touchés par cette disposition :

1. le massif boisé du Birckenwald : forêt à protéger dans un but écologique, paysager et pour sa fonction appréciée d'espace de détente,
2. la frange Sud de la future zone d'activités classée NAX : boisements à créer pour des raisons paysagères et écologiques.

### 2.5 Les plantations à réaliser

Dans la zone NC, au Nord de l'agglomération un cortège végétal le long d'un fossé sera reconstitué pour des motifs d'ordres paysager et biologiques. La disposition graphique figurant au plan de zonage dénommée « plantation à réaliser » repère le tronçon concerné.

### III.2. Rapport de présentation après modification– p. 73 (Chapitre 2 Les options définies au POS, leur traduction réglementaire, Les dispositions prévues au POS)

Il n'a pas été prévu d'élargir la partie Ouest de la rue du cimetière afin de préserver une liaison piétonne en direction de l'école maternelle.

#### Les ouvrages publics et les installations d'intérêt général

Les emplacements réservés inscrits pour l'agrandissement d'équipements existants ou pour la création de nouvelles installations sont indispensables pour mettre en œuvre les programmes d'équipements communaux ou intercommunaux.

A cela se rajoute l'emplacement réservé nécessaire à la réalisation du raccordement de la Voie Rapide du Piémont des Vosges avec l'A 352.

Le Grand Contournement Ouest de Strasbourg est également inscrit en emplacement réservé.

### 2.3 Les marges de recul

Des marges de recul des constructions figurent sur les plans de zonage le long des routes départementales hors agglomération conformément aux prescriptions en vigueur en rase campagne. Au droit de la zone d'activités, ces marges de recul sont augmentées pour conserver le parti d'aménagement initial.

La marge de recul autour du cimetière a été réduite par rapport au Plan d'occupation du sol initial et passe de 25 mètres à 15 mètres. Des reculs sont maintenus pour des motifs d'urbanisme, notamment de préservation d'intimité et non de salubrité publique.

### 2.4 Les espaces boisés classés à créer ou à protéger

Les terrains couverts par cette disposition sur les plans de zonage concernent des espaces boisés existants à protéger ou des espaces à planter d'arbres et sont soumis aux dispositions de l'article L 130.1 et suivant du code de l'urbanisme.

Ce classement interdit tout changement d'affectation ou tout mode d'occupation du sol de nature à compromettre la conservation, la protection ou la création des boisements. Les coupes et abatages d'arbres sont de plus soumis à autorisation.

Les secteurs suivants sont touchés par cette disposition :

1. le massif boisé du Birckenwald : forêt à protéger dans un but écologique, paysager et pour sa fonction appréciée d'espace de détente,
2. la frange Sud de la future zone d'activités classée NAX : boisements à créer pour des raisons paysagères et écologiques.

### 2.5 Les plantations à réaliser

Dans la zone NC, au Nord de l'agglomération un cortège végétal le long d'un fossé sera reconstitué pour des motifs d'ordres paysager et biologiques. La disposition graphique figurant au plan de zonage dénommée « plantation à réaliser » repère le tronçon concerné.

#### IV.1. Rapport de présentation avant modification– p. 88 (Chapitre 4, Prise en compte des prescriptions supra communales)

### 2. PROJET D'INTERET GENERAL

La commune est concernée par un projet d'intérêt général dont la définition figure à l'article R.121-13 du Code de l'urbanisme. Il s'agit du projet de Zone d'Exploitation et de Réaménagement Coordonnés des carrières (Z.E.R.C. III) pris en considération par arrêté préfectoral du 19 décembre 1988.

Ce projet s'inscrit dans le cadre de l'élaboration du schéma régional des gravières. Il ne comporte aucun secteur exploitable sur le territoire de la commune.

Ceci implique que les carrières d'exploitation de sables et graviers alluvionnaires rhénans sont interdits sur l'ensemble du territoire communal.

Le règlement du POS respecte les dispositions relatives à ce projet d'intérêt général dans la mesure où le règlement du POS interdit dans toutes les zones d'ouverture ou l'exploitation de carrières.

### 3. LES SERVITUDES D'UTILITE PUBLIQUE

Les dispositions du P.O.S. respectent les servitudes d'utilité publique qui s'appliquent sur le territoire de la commune. Elles sont répertoriées sur une liste et mentionnées sur un plan joint au présent dossier.

- ◆ Servitudes relatives à la protection des forêts soumises au régime forestier.  
Il s'agit de la forêt communale du Birckenwald qui bénéficie d'une double protection au POS révisé : elle est classée en zone ND et en espace boisé classé à protéger ou à créer.
- ◆ Servitudes de protection des monuments historiques : le crucifix au croisement de la rue Principale et de la route d'Innenheim.
- ◆ Terrains de sport dont le changement d'affectation est soumis à autorisation.
- ◆ Servitudes relatives à l'établissement des canalisations électriques.  
La ligne la plus importante est la 63 KV Altorf-Duppigheim passant au travers de la zone d'activités.  
Tout projet à proximité de ces lignes devra faire l'objet d'une consultation du gestionnaire de cette infrastructure.
- ◆ Servitudes relatives à l'établissement des canalisations de transport et de distribution de gaz.  
Tout projet à proximité de ces lignes devra faire l'objet d'une consultation du gestionnaire de cette infrastructure.

#### IV.2. Rapport de présentation après modification– p. 88 (Chapitre 4, Prise en compte des prescriptions supra communales)

### 2. PROJET D'INTERET GENERAL

La commune est concernée par un projet d'intérêt général dont la définition figure à l'article R.121-13 du Code de l'urbanisme. Il s'agit du projet de Zone d'Exploitation et de Réaménagement Coordonnés des carrières (Z.E.R.C. III) pris en considération par arrêté préfectoral du 19 décembre 1988.

Ce projet s'inscrit dans le cadre de l'élaboration du schéma régional des gravières. Il ne comporte aucun secteur exploitable sur le territoire de la commune.

Ceci implique que les carrières d'exploitation de sables et graviers alluvionnaires rhénans sont interdits sur l'ensemble du territoire communal.

Le règlement du POS respecte les dispositions relatives à ce projet d'intérêt général dans la mesure où le règlement du POS interdit dans toutes les zones d'ouverture ou l'exploitation de carrières.

Le territoire communal est 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 POS.

### 3. LES SERVITUDES D'UTILITE PUBLIQUE

Les dispositions du P.O.S. respectent les servitudes d'utilité publique qui s'appliquent sur le territoire de la commune. Elles sont répertoriées sur une liste et mentionnées sur un plan joint au présent dossier.

- ◆ Servitudes relatives à la protection des forêts soumises au régime forestier.  
Il s'agit de la forêt communale du Birckenwald qui bénéficie d'une double protection au POS révisé : elle est classée en zone ND et en espace boisé classé à protéger ou à créer.
- ◆ Servitudes de protection des monuments historiques : le crucifix au croisement de la rue Principale et de la route d'Innenheim.
- ◆ Terrains de sport dont le changement d'affectation est soumis à autorisation.
- ◆ Servitudes relatives à l'établissement des canalisations électriques.  
La ligne la plus importante est la 63 KV Altorf-Duppigheim passant au travers de la zone d'activités.  
Tout projet à proximité de ces lignes devra faire l'objet d'une consultation du gestionnaire de cette infrastructure.
- ◆ Servitudes relatives à l'établissement des canalisations de transport et de distribution de gaz.  
Tout projet à proximité de ces lignes devra faire l'objet d'une consultation du gestionnaire de cette infrastructure.