

COLLECTIVITE EUROPEENNE D'ALSACE

**ITINERAIRE CYCLABLE ENTRE BERSTETT ET VENDENHEIM**  
DOSSIER ADMINISTRATIF DE LA PROCEDURE D'EXPROPRIATION

# PIECE D - NOTICE EXPLICATIVE





# TABLE DES MATIÈRES

<b>1 PREAMBULE</b>	<b>6</b>
1.1 Contexte de l'opération	6
1.2 Contexte réglementaire et déroulement de la procédure	7
1.3 Présentation du maître d'ouvrage et bénéficiaire de l'expropriation	9
1.3.1 Collectivité européenne d'Alsace (CeA)	9
1.3.2 Eurométropole de Strasbourg (EMS)	10
<b>2 PRESENTATION DU PROJET</b>	<b>11</b>
2.1 Localisation de l'opération	11
2.2 Opportunité de l'opération	12
2.2.1 Contexte local	12
2.2.2 Objectifs de l'opération	14
2.3 Diagnostic environnemental	15
2.4 Description de l'opération	18
2.4.1 Présentation des points spécifiques	18
2.4.2 Présentation des variantes analysées	22
2.4.3 Caractéristiques de la solution retenue	23
2.4.4 Prise en compte des enjeux environnementaux	26
2.5 Justification du recours à l'expropriation	27
2.6 Justification du caractère d'utilité publique de l'opération	29
2.7 La compatibilité avec les documents d'urbanisme en vigueur	31
2.7.1 Compatibilité avec le SCOT	31
2.7.2 Compatibilité avec le PLUi	32

Annexe 1	Plan « Territoires connectés et attractifs » du Bas-Rhin	34
Annexe 2	Logigramme de la procédure de DUP sans étude d'impacts	35
Annexe 3	Convention de la co-maîtrise d'ouvrage entre la CeA et l'EMS	36
Annexe 4	« Plan Vélo 2030 » de la CeA, 2023	37
Annexe 5	Rapport de diagnostic écologique de Biotope, 2023	39
Annexe 6	Rapport des conclusions suite à la recherche des terriers du Grand Hamster d'Alsace du Cabinet Waechter, 07/2024	40
Annexe 7	Rapport d'expertise faune approfondie d'Oréade-Brèche, 07/2024	41
Annexe 8	Carte de synthèse des enjeux environnementaux principaux	42
Annexe 9	Étude parcellaire menée par la CeA	43
Annexe 10	Échange de la CeA avec le bureau d'études « Territoire + » et la Communauté de Communes du Kochersberg et de l'Ackerland	44

## LISTE DES TABLEAUX

Tableau 1 : Contexte réglementaire	7
Tableau 2 : Synthèse des principaux enjeux	17

## LISTE DES FIGURES

Figure 1 : Logo de la CeA et de l'EMS	9
Figure 2 : Carte des 7 territoires composant la CeA	9
Figure 3 : Plan de situation	11
Figure 4 : Extrait du « Plan vélo Alsace 2030 » de la CeA	13
Figure 5 : Outil du Cerema pour développer l'usage du vélo	13
Figure 6 : Trafic au niveau de la section de la RD61 concernée par le projet et localisée sur la commune de Berstett	14
Figure 7 : Localisation du banc-reposoir	18
Figure 8 : Carrefour avec Chemin de la Pépinière	19
Figure 9 : Extrait du PLUi de la Communauté de commune du Kochersberg et de l'Ackerland	19
Figure 10 : Nouveau tracé de la RM61 sous le GCO	20
Figure 11 : Coupe des aménagements réalisés au niveau du franchissement du GCO	21
Figure 12 : Localisation de la Zone d'Expansion de Crue (ZEC) de Vendenheim	21
Figure 13 : Localisation de l'itinéraire cyclable par rapport à la ZEC de Vendenheim / IC : Itinéraire cyclable	21
Figure 14 : Tracé des deux variantes envisagées dans le cadre de ce projet	22
Figure 15 : Profil en travers type de l'itinéraire cyclable	23
Figure 16 : Localisation du chemin à revêtir sur la commune de Berstett	24
Figure 17 : Aménagement prévu autour du banc-reposoir	24

Figure 18 : Aménagement prévu au droit du bois de Nieffern	25
Figure 19 : Itinéraire cyclable aménagés par SOCOS aux alentours du GCO	25
Figure 20 : Localisation des parcelles concernées par la nécessité d'expropriation	27
Figure 21 : Matérialisation des emprises sur les parcelles concernées	27
Figure 22 : Extrait du zonage réglementaire du PLUi du Kochersberg et de l'Ackerland	32
Figure 23 : Zoom sur le zonage réglementaire du PLUi du Kochersberg et de l'Ackerland au niveau du bois de Nieffern	33

## 1 PREAMBULE

Le présent dossier concerne l'enquête préalable à la Déclaration d'Utilité Publique (DUP) du projet d'aménagement d'un itinéraire cyclable entre Berstett et Vendenheim sur les territoires de la Collectivité européenne d'Alsace (CeA) et de l'Eurométropole de Strasbourg (EMS).

La notice explicative, présente pièce, a pour objet de démontrer l'utilité publique du projet.

### 1.1 Contexte de l'opération

L'opération d'aménagement d'un itinéraire cyclable entre Berstett et Vendenheim, a été adoptée dans le cadre du « Plan Territoires Connectés et Attractifs 2017-2021 », par l'Assemblée Départementale du Bas-Rhin le 19 juin 2017, au titre du volet « développement des circulations douces », un enjeu majeur de la politique de mobilité durable du département. Ce plan est disponible en Annexe 1.

Ce projet est porté par la Collectivité européenne d'Alsace (CeA) et l'Eurométropole de Strasbourg (EMS). La réalisation du projet d'une longueur d'environ 3,8 km se fera principalement le long de la RD 61 et de la RM 61 :

- Environ 2 320 m sur le territoire de la Collectivité européenne d'Alsace ;
- Environ 1 490 m sur le territoire de l'Eurométropole de Strasbourg.

L'opération envisagée nécessite que la Collectivité européenne d'Alsace (CeA) devienne propriétaire du foncier. Actuellement, l'emprise foncière pour réaliser l'opération est quasiment maîtrisée par la CeA et l'EMS exceptées deux parcelles situées sur la commune de Berstett au droit du Bois de Nieffern.

- 125 m<sup>2</sup> sur la parcelle 316 de la section 37 (2 808 m<sup>2</sup>) ;
- 390 m<sup>2</sup> sur la parcelle 322 de la section 37 (2 451 m<sup>2</sup>).

Dès lors que les négociations amiables n'ont pu aboutir, l'expropriation devient nécessaire et conformément à l'article L1 du Code de l'expropriation, le projet doit être soumis à une enquête préalable à la Déclaration d'Utilité Publique.

La procédure d'enquête publique a pour but d'informer et de recueillir les appréciations, suggestions et contrepropositions du public afin de permettre à l'autorité compétente de disposer de tous les éléments nécessaires à son information.

C'est à ce titre que l'enquête préalable à la Déclaration d'Utilité Publique se déroulera suivant les dispositions du Code de l'expropriation pour cause d'utilité publique.

## 1.2 Contexte réglementaire et déroulement de la procédure

Les textes régissant cette procédure sont listés dans le tableau suivant :

Références	Articles concernés
relatives aux enquêtes publiques	<b>Articles L 110-1 à L 112-1 et R 111-1 à R 112-27</b> du Code de l'expropriation pour cause d'utilité publique relatifs à l'Enquête Publique.
relatives à l'expropriation	<b>Articles L 121-7 à L 122-7 et R 121-1 à R 122-8</b> du Code de l'expropriation pour cause d'utilité publique relatifs à la Déclaration d'Utilité Publique et à l'arrêté de cessibilité,  <b>Articles L 131-1 à L 132-4 et R 131-1 à R 132-4</b> du Code de l'expropriation pour cause d'utilité publique relatifs à l'indentification des propriétaires et détermination des parcelles,  <b>Articles L 311-1 à L 331-6 et R 211-1 à R 323-4</b> du Code de l'expropriation pour cause d'utilité publique relatifs à la fixation et au paiement des indemnités.
relatives à l'urbanisme	<b>Articles L 151-1 à L 153-60 et R 151-1 à R 153- 22</b> du Code de l'urbanisme, relatifs aux Plans Locaux d'Urbanisme.

Tableau 1 : Contexte réglementaire

Le bénéfice de l'expropriation peut être sollicité par les collectivités locales, leurs établissements publics ou une personne privée dans certains cas. L'expropriation, une fois justifiée l'utilité publique du projet, permet de s'approprier une propriété privée dans le cadre d'une cession forcée moyennant une juste et préalable indemnité, en vue de l'affecter à un usage public.

À l'exception du domaine public, l'expropriation peut concerner tout bien, immeuble bâti ou non, en surface et en tréfonds. L'expropriation est régie par le Code de l'expropriation pour cause d'utilité publique, ainsi que par des textes ou des Codes qui ont précisé le champ de l'expropriation ou édicté des dispositions particulières (Code de l'Urbanisme, Code de l'Environnement, Loi n°2002-276 du 27 février 2002 relative à la démocratie de proximité, etc.).

L'expropriation est une prérogative régaliennne : seul l'État peut prononcer une Déclaration d'Utilité Publique qui permettra l'expropriation et décider que sont cessibles les immeubles et/ou les terrains à exproprier, au bénéfice notamment des collectivités locales.

La procédure d'expropriation comporte en principe deux phases : une phase administrative et une phase judiciaire. Cette procédure s'étend généralement sur 6 mois. Un logigramme est consultable en Annexe 2.

La phase administrative comporte elle-même deux procédures, pouvant être menées en même temps :

- l'enquête préalable à l'utilité publique,
- l'enquête parcellaire.

À l'issue de ces procédures administratives, le préfet du Bas-Rhin pourra prononcer l'utilité publique des travaux puis prendre l'arrêté de cessibilité.

C'est ensuite, au cours de la phase judiciaire, que, s'agissant des parcelles qui n'auraient pu être acquises à l'amiable, le Juge de l'expropriation du Tribunal Judiciaire compétent prononce le transfert de propriété par ordonnance d'expropriation.

Le juge de l'expropriation fixe les indemnités dues aux personnes expropriées. Après paiement des indemnités, l'expropriant peut alors prendre possession des biens expropriés.

La présente Enquête Publique est donc destinée à présenter l'opération et démontrer son utilité publique et son intérêt général. Elle permet de recueillir l'avis des populations concernées. Sans remettre en cause l'économie générale de l'opération, des amendements mineurs pourront être apportés au projet lors de sa mise au point définitive, notamment pour tenir compte des observations formulées lors de l'enquête publique par le Commissaire Enquêteur ou le public.

Conformément à la législation en vigueur, le présent dossier d'enquête préalable à la Déclaration d'Utilité Publique comporte les pièces suivantes :

- **Pièce A** : Délibération de l'organe délibérant qui charge le Président de la collectivité de recourir à la procédure d'expropriation pour cause d'utilité publique et mentionne expressément l'objet de l'opération ;
- **Pièce B** : Plan de situation qui permet de localiser le projet par rapport à l'ensemble des communes ;
- **Pièce C** : Plan Général des Travaux qui permet d'avoir une idée exacte des travaux envisagés et de visualiser l'emprise du projet ;
- **Pièce D** : Notice explicative (présente pièce) qui précise le bénéficiaire de la DUP, l'opportunité du projet, la présentation du projet, les raisons qui ont conduit à retenir le projet, notamment au regard de son insertion dans l'environnement, l'occupation des terrains compris dans le périmètre de la DUP et le cadre juridique de l'enquête.
- **Pièce E** : Estimation sommaire des dépenses en distinguant le montant des acquisitions foncières par consultation de France Domaine et le montant des travaux à réaliser (qui doit également comprendre le coût des mesures compensatoires telles que préservation du sol, protection acoustique, signalisation, éclairage, sécurité...). Cette appréciation permet de s'assurer que les travaux, compte tenu de leur coût total, présentent un caractère d'utilité publique.

### 1.3 Présentation du maître d'ouvrage et bénéficiaire de l'expropriation

Le projet s'inscrit sur le territoire de la Collectivité européenne d'Alsace (CeA) et de l'Eurométropole de Strasbourg (EMS).

Suite aux transferts de compétences institués par la loi NOTRe, cette opération relève d'une co-maîtrise d'ouvrage avec l'Eurométropole de Strasbourg (EMS) :

- La Maîtrise d'ouvrage de la CeA concerne le territoire de la commune de Berstett ;
- La Maîtrise d'ouvrage de l'EMS concerne le territoire des communes d'Eckwersheim et de Vendenheim.

Cette convention de co-maîtrise d'ouvrage a été approuvée par la Commission Permanente de la CeA le 20 septembre 2021 et par le Conseil Communautaire de l'EMS le 4 février 2022. Elle désigne la CeA comme maître d'ouvrage unique de l'opération d'aménagement de la liaison cyclable entre Berstett et Vendenheim. Cette convention est disponible en Annexe 3.



Figure 1 : Logo de la CeA et de l'EMS

#### 1.3.1 Collectivité européenne d'Alsace (CeA)

La CeA est une collectivité territoriale réunissant les départements du Haut-Rhin et du Bas-Rhin. Sur ce territoire, la Collectivité européenne d'Alsace exerce les compétences d'un conseil départemental et des compétences spécifiques adaptées aux particularités de l'Alsace.

Elle se compose de 7 territoires :

- Territoire Nord Alsace ;
- Territoire Ouest Alsace (dont fait partie la commune de Berstett) ;
- Territoire Eurométropole de Strasbourg ;
- Territoire Centre Alsace ;
- Territoire Région de Colmar ;
- Territoire Agglomération de Mulhouse ;
- Territoire Sud Alsace.



Figure 2 : Carte des 7 territoires composant la CeA

Les départements du Bas-Rhin et du Haut-Rhin ont été regroupés sous le nom de Collectivité européenne d'Alsace (CeA) par la loi du 2 août 2019. En plus des compétences exercées habituellement par les départements, la collectivité exerce des compétences spécifiques :

- l'organisation de la coopération transfrontalière (avec l'Allemagne et la Suisse) sur son territoire. La collectivité européenne d'Alsace élabore, en qualité de chef de file, un schéma de coopération transfrontalière, en association avec l'État, la région Grand-Est, l'Eurométropole de Strasbourg et les collectivités locales ;
- la promotion du bilinguisme par la mise en place d'un enseignement facultatif de langue et culture régionales tout au long de la scolarité. La collectivité met en place un comité stratégique de l'enseignement de la langue allemande en Alsace ;
- l'animation et la coordination de la politique touristique sur son territoire ;
- la gestion des routes et autoroutes non concédées, classées dans le domaine public routier national, situées dans les départements du Bas-Rhin et du Haut-Rhin.

Comme pour tous les départements, l'organe délibérant de la collectivité est le conseil départemental. Les conseillers départementaux de la collectivité européenne d'Alsace sont dénommés conseillers d'Alsace.

Le siège de la collectivité est situé à Strasbourg, les séances de l'assemblée se tiennent à Colmar.

### **1.3.2 Eurométropole de Strasbourg (EMS)**

Le territoire de l'Eurométropole de Strasbourg (EMS) comprend 33 communes qui en sont membres et dont font partie : Eckwersheim et Vendenheim.

C'est une forme de coopération intercommunale qui introduit la notion de solidarité financière et de défense d'intérêts communs. Tout en préservant l'indépendance des communes, elle assure une meilleure gestion et ouvre un horizon de développements plus vaste dans les domaines qui relèvent de sa compétence notamment la voirie et la signalisation.

L'EMS ambitionne de renforcer son rayonnement international, son développement économique et d'assurer, aux côtés des communes la qualité de l'environnement, du cadre de vie et des services publics de proximité. Elle exerce les compétences en matière :

- de développement et d'aménagement économique, social et culturel ;
- d'aménagement de l'espace métropolitain ;
- de politique locale de l'habitat et de la ville ;
- de gestion des services d'intérêt collectif ;
- de protection et de mise en valeur de l'environnement et de politique du cadre de vie.

Son organisation est calquée sur celle des communes. Elle comprend : un organe délibérant (le Conseil de l'Eurométropole) et un organe exécutif (la Présidente, aidée des vice-présidents).

De plus, tout comme la Ville, l'EMS exerce des compétences particulières et dispose de son propre budget.

## 2 PRESENTATION DU PROJET

### 2.1 Localisation de l'opération

Le projet s'inscrit dans le département du Bas-Rhin (67) sur les communes de Berstett (67 370), Eckwersheim (67 550) et Vendenheim (67 550) comme le montre la Figure 3.

La commune de Berstett se situe dans le canton de Bouxwiller. Celles d'Eckwersheim et de Vendenheim sont situées dans le canton de Brumath.

Le périmètre du projet longe principalement la RD61 et la RM61 qui cheminent en profil mixte, en partie basse du coteau Nord du vallon, selon un tracé présentant une succession de courbes majoritairement à grand rayon.

Il se situe sur le bord Est du plateau du Kochersberg, dans le vallon du Bruchgraben (aussi appelé Muhlbaechel), à proximité de son débouché sur le plancher Rhénan.

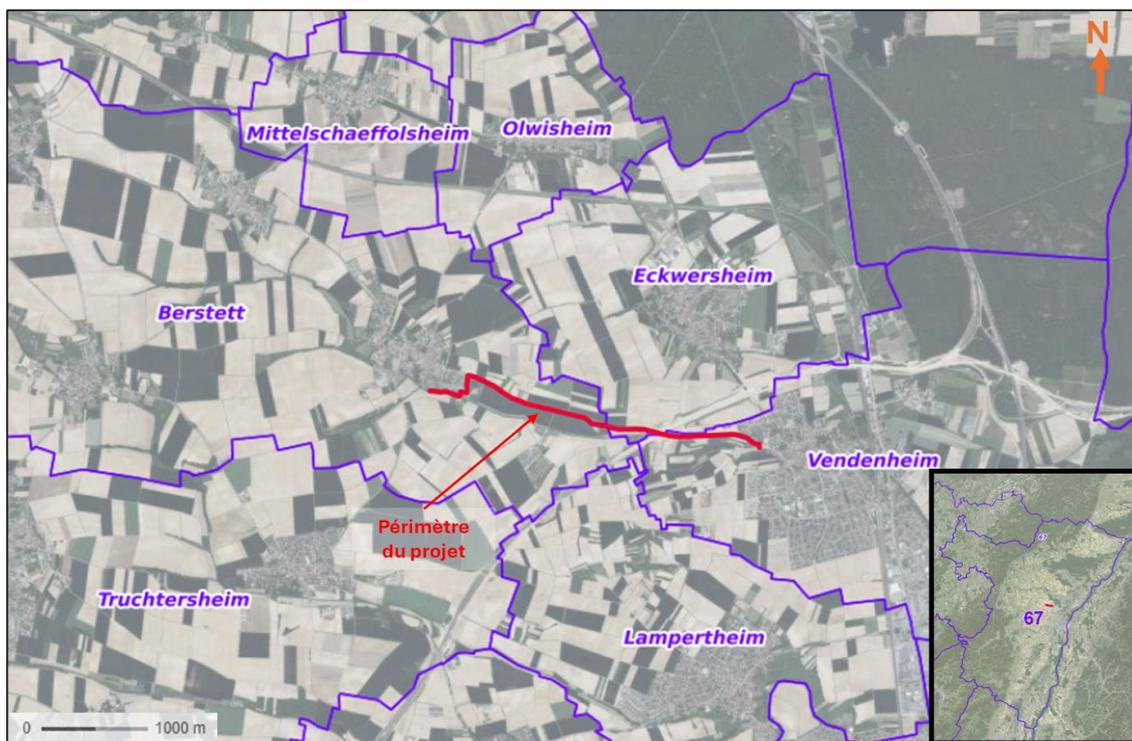


Figure 3 : Plan de situation

## 2.2 Opportunité de l'opération

### 2.2.1 Contexte local

Depuis le début des années 1990, le Département du Bas-Rhin développe une politique encourageant l'usage du vélo sur son territoire. En effet, le premier « Plan Vélo » est adopté en 1992. Il définissait les objectifs et les modalités de mise en œuvre d'un ensemble cohérent de parcours cyclables à l'échelle du Département du Bas-Rhin, afin de développer le cyclotourisme et de présenter la bicyclette comme une véritable alternative à la voiture, en permettant notamment d'améliorer la sécurité des usagers faisant le choix de ce mode de déplacement.

Que ce soit sur le territoire de l'Eurométropole de Strasbourg ou plus largement, sur l'ensemble de la Collectivité européenne d'Alsace, ces deux collectivités n'ont eu de cesse de développer un réseau cyclable cohérent et hiérarchisé depuis plus d'une trentaine d'années.

Ainsi, en addition de ce réseau cyclable très développé et adapté à la densité de l'urbanisation sur le territoire de l'Eurométropole, un réseau moins dense de grands itinéraires cyclables a été développé sur l'ensemble du territoire bas-rhinois. Ces aménagements autorisent aussi bien les liaisons en étoile vers l'Eurométropole que les liaisons transversales entre les autres agglomérations importantes du Bas-Rhin.

Ce projet s'inscrit dans la politique d'aménagement local du territoire :

- Premier « Plan Vélo Alsace » adopté par le Conseil Général du Bas-Rhin en 1992
- « Plan vélo Alsace 2020 » adopté en 2011
- « Plan Territoires Connectés et Attractifs » 2017-2021
- « Plan vélo Alsace 2030 » adopté en 2023 ;
- « Programmation Pluriannuelle des Investissements routiers ou cyclables » 2021 - 2027.

L'étude de cette liaison cyclable résulte d'une demande de la Commune de Berstett en date de mai 2005 et avait déjà été formulée par le maire de Berstett en 1997.

L'opération d'aménagement de cet itinéraire cyclable, a été actée dans le cadre du « Plan Territoires Connectés et Attractifs 2017-2021 », adopté par l'Assemblée Départementale du Bas-Rhin le 19 juin 2017, au titre du volet « développement des circulations douces ».

En juin 2023, la CeA a adopté le « Plan vélo Alsace 2030 », schéma du réseau cyclable structurant d'intérêt alsacien qui s'étend actuellement sur près de 1 479 km et vise à atteindre 1 783 km (cf Figure 4). Ces itinéraires constituent les axes principaux sur lesquels les acteurs locaux s'appuient pour la réalisation d'itinéraires complémentaires, dits de maillage local. Certains, comme l'itinéraire cyclable entre Berstett et Vendenheim sont considérés comme prioritaires, comme l'illustre notamment le « Schéma directeur des itinéraires cyclables de la communauté de communes du Kochersberg et de l'Ackerland ». Le « Plan vélo Alsace 2030 » de la CeA est disponible en Annexe 4.

Le projet de l'itinéraire cyclable entre Berstett et Vendenheim n'est pas mentionné dans ce Plan vélo mais s'inscrit dans les objectifs de ce dernier et dans la nouvelle Programmation Pluriannuelle des Investissements routiers ou cyclables (PPI) qui a été approuvée par les élus en février 2023.



Figure 4 : Extrait du « Plan vélo Alsace 2030 » de la CeA

Par ailleurs, s'agissant du contexte routier, la section de la RD61 concernée par l'opération est classée en catégorie 4, c'est une voie de desserte. D'après l'actualisation de 2023 sur les comptages réalisés en 2019, 2 845 véhicules y circulent par jour, dont 90 poids lourds par jours ouvrés. Cependant, au-delà de 1000 véhicules par jour pour les routes hors-agglomération, le Cerema, pour développer l'usage du vélo, recommande la mise en place d'aménagements cyclables. Ainsi, le niveau de trafic actuel de la RD61 ne permet pas le développement de l'usage du vélo sans aménagements cyclables.

VBS VITESSE LIMITE RÉELLEMENT PRATIQUÉE	TRAFFIC MOTORIZÉ EN UNITÉS DE VÉHICULE PARTICULIER PAR JOUR (DANS LES DEUX SENS)	DÉBIT CYCLISTE SOUHAITÉ (EN NOMBRE DE VÉLOS PAR JOUR)		
		RÉSEAU CYCLABLE SECONDAIRE (TRAFFIC INFÉRIEUR À 750 CYCLISTES/JOUR)	RÉSEAU CYCLABLE PRINCIPAL (TRAFFIC COMPRIS ENTRE 500 ET 3000 CYCLISTES/JOUR)	RÉSEAU CYCLABLE À HAUT NIVEAU DE SERVICE (TRAFFIC >2000 CYCLISTES/JOUR)
30 KM/H OU MOINS	< 2000	Trafic mixte	Vélorue ou trafic mixte	Vélorue ou piste cyclable
	2000 À 4000		Bande cyclable ou trafic mixte	
	> 4000	Piste ou bande cyclable	Piste cyclable	
50 KM/H	< 1500	Trafic mixte		Piste cyclable
	1500 À 6000	Piste ou bande cyclable		
	> 6000			
70/80 KM/H	< 1000	Trafic mixte	Piste cyclable/voie verte/bande cyclable/bande dérasée de droite	Piste cyclable
	1000 À 4000	Piste cyclable/voie verte/bande cyclable/bande dérasée de droite	Piste cyclable ou voie verte	
	> 4000			
RÉGIME DE PRIORITÉ		À choisir selon le contexte		Prioritaire sur le trafic sécant

Figure 5 : Outil du Cerema pour développer l'usage du vélo

À noter que cette section n'est concernée par aucun classement particulier de type RGC (Route à Grande Circulation) ou TMD (Transport de Matières Dangereuses) à l'exception de l'entrée dans la ZFE (Zone à Faible Émissions) de l'EMS et qu'à ce jour, aucun accident n'a été recensé sur cette section.



Figure 6 : Trafic au niveau de la section de la RD61 concernée par le projet et localisée sur la commune de Berstett

## 2.2.2 Objectifs de l'opération

Les principaux objectifs de l'opération sont les suivants :

- Réaliser un itinéraire sécurisé pour les usagers à deux roues non motorisés ;
- Favoriser les déplacements doux dans ce secteur ;
- Réaliser une continuité cyclable entre les communes situées au Nord du Kochersberg et l'EMS (Vendenheim) ;
- Contribuer à la mobilité à vélo du quotidien, particulièrement pour les cyclistes de la périphérie des agglomérations et des secteurs ruraux.

Ce projet d'aménagement de liaison cyclable entre les communes de Berstett et de Vendenheim va donc permettre des échanges entre les réseaux cyclables de l'EMS et de la Communauté de Communes du Kochersberg appartenant au territoire Ouest Alsace de la CeA. En effet, en lien avec l'itinéraire cyclable du canal de la Marne au Rhin qui passe à Vendenheim, il permet de rejoindre toutes les communes du nord de l'EMS, le Wacken et jusqu'au centre-ville de Strasbourg de manière sécurisée. De l'autre côté, ce canal permet de rejoindre Saverne. L'itinéraire sera donc connecté à un axe cyclable majeur.

## 2.3 Diagnostic environnemental

Les principaux enjeux du territoire d'étude sont détaillés dans le Tableau 2 et localisés sur la carte de synthèse disponible en Annexe 5.

Thématique et niveau d'enjeu associé	Description
<p><b>Réseau hydrographique</b></p> <p>Niveau d'enjeu : <b>Modéré</b></p>	<p>Le projet se situe dans le vallon du Bruchgraben (aussi appelé Muhlbaechel), à proximité de son débouché sur le plancher Rhénan.</p> <p>Les pentes et dévers de ce vallon sont dans l'ensemble assez faibles, sauf en partie Est, où on relève des zones présentant des dévers plus marqués. Ce cours d'eau est situé au Sud de la RD61 à une distance oscillante entre 170 m et 10 m.</p>
<p><b>Ressource en eau</b></p> <p>Niveau d'enjeu : <b>Fort</b></p>	<p>Le projet intercepte le Périmètre de Protection Eloigné (PPE) des 3 captages d'Alimentation en Eau Potable (AEP) de Vendenheim et Lampertheim. Il s'agit des forages F1 et F2 sur Vendenheim et F3 sur Lampertheim.</p>
<p><b>Risques naturels</b></p> <p>Niveau d'enjeu : <b>Modéré</b></p>	<p><u>Aléa retrait-gonflement d'argile</u> : Moyen</p> <p>Le tracé du projet est situé en grande partie dans une zone avec un risque moyen d'aléa retrait-gonflement des argiles, à l'exception d'une partie aux alentours du passage sous le pont de l'A355.</p> <p><u>Séisme</u> : Modéré</p> <p>Le tracé du projet est localisé en zone modéré de séisme (3/5).</p> <p><u>Inondation</u> :</p> <p>Le projet recoupe le zonage réglementaire orange du Plan de Prévention des Risques d'Inondation (PPRi) de la Zorn et du Landgraben sur la commune de Vendenheim à gauche du parking situé à l'extrémité du tracé. Il s'agit des zones naturelles et résiduelles d'expansion des crues à préserver afin de ne pas aggraver les dommages en cas de crues.</p> <p>La cote de référence est de 146,1 m NGF.</p> <p>Le projet est compatible avec le règlement de ce PPRi.</p>
<p><b>Zonages de protection et d'inventaire</b></p> <p>Niveau d'enjeu : <b>Modéré</b></p>	<p>Une ZNIEFF de type 1 est située environ 800 m au Nord-Est du projet. Il s'agit des « prairies et zones humides du Judenacker (n° 420030457) ».</p>

Thématique et niveau d'enjeu associé	Description
	<p>Une ZNIEFF de type 2 est située environ 1,3 km au Sud du projet. Il s'agit des « milieux agricoles à Grand Hamster (n° 420030468) ».</p> <p>De plus, dans le périmètre immédiat du projet (au niveau du croisement avec l'A355) est présente une mesure compensatoire prescrite dans le cadre du contournement Ouest de Strasbourg. Il s'agit de la création d'une zone d'expansion de crue (ZEC). Cette ZEC réalisée par l'EMS, a été mise en service en juin 2023. Elle est située au sud de la RM61 entre l'A355 et Vendenheim.</p> <p>Enfin, le projet intercepte une partie de la zone d'accompagnement de la Zone de Protection Spéciale (ZPS) du Grand hamster d'Alsace (en bordure sud du projet et sur une longueur d'environ 500 m à la sortie de Berstett).</p>
<p><b>Potentialité d'accueil d'une biodiversité d'intérêt</b></p> <p>Niveau d'enjeu : <b>Modéré</b></p>	<p><u>Flore</u> : Aucune espèce protégée n'a été à ce jour relevée dans l'emprise du projet ou dans son périmètre immédiat.</p> <p>Cependant, plusieurs espèces végétales exotiques envahissantes ont été répertoriées au sein du périmètre du projet.</p> <p><u>Faune</u> : Le périmètre du projet se situe en zone de reproduction de deux espèces protégées : le lézard des souches et le lézard des murailles.</p> <p>De plus, des gîtes potentiels pour les chiroptères présents dans la zone ont aussi été recensés. Cependant, l'expertise faune approfondie réalisée par Oréade – Brèche en juillet 2024, précise que seul deux arbres sur les 4 potentiellement directement impactés par le projet, possède des habitats favorables pour la faune. Un diagnostic hivernal viendra compléter cette expertise. Ce complément concernera uniquement les cavités identifiées sur les 2 arbres présents dans la forêt de Nieffern entre Berstett et Vendenheim.</p> <p>Suite à la recherche du Grand Hamster d'Alsace menée en juillet 2024, aucun individu ou terrier n'a été recensé dans le périmètre du projet. De plus, les données des comptages de printemps réalisés chaque année sur cette partie de la ZPS Nord ne recensent aucun terrier depuis 2010, année au cours de laquelle deux terriers avaient été identifiés sur la commune de Pfettisheim.</p> <p>Les études réalisées sont disponibles en Annexe 5, Annexe 6 et Annexe 7.</p>

Thématique et niveau d'enjeu associé	Description
<p><b>Diagnostic zones humides</b></p> <p>Niveau d'enjeu : <b>Modéré</b></p>	<p>D'après l'état initial réalisé par Biotope en 2023, les zones humides selon le critère végétation et sol se cantonnent aux abords du ruisseau Muhlbaechel.</p> <p>De plus, une zone d'expansion de crue (zone inondable) est présente entre l'A355 et Vendenheim.</p>
<p><b>Risques technologiques</b></p> <p>Niveau d'enjeu : <b>Faible</b></p>	<p>Aucun site SEVESO n'est présent dans un rayon de 5 km autour du périmètre du projet.</p> <p>Les Installations Classées pour la Protection de l'Environnement (ICPE) les plus proches du projet sont situées à plus de 1km à l'Est du périmètre du projet. Il s'agit d'une choucrouterie et d'une casse automobile.</p> <p>Aucune canalisation de transport de matières dangereuses n'est présente à proximité du projet. La plus proche est située à plus de 1,5 km au Sud du projet et sert au transport des hydrocarbures.</p>
<p><b>Agriculture :</b></p> <p>Niveau d'enjeu : <b>Fort</b></p>	<p>La plaine d'Alsace, au cœur de laquelle le projet est localisé, possède une proportion élevée de sols fertiles constitués de dépôts de loess propices à la culture des céréales ou autres. Les terres agricoles autour du projet représente donc un enjeu fort pour l'économie du territoire du fait des rendements conséquents qu'elles garantissent.</p> <p>Les terres présentes autour du projet sont principalement exploitées pour le maïs et l'ensilage.</p>
<p><b>Patrimoine :</b></p> <p>Niveau d'enjeu : <b>Modéré</b></p>	<p>Un banc-reposoir datant de l'époque napoléonienne est présent sur le périmètre du projet à environ 220 m de la sortie de l'agglomération de Berstett. Accompagné de ses 2 marronniers d'Inde, ils représentent un élément important du patrimoine local. Ils ne sont cependant pas inscrits dans l'inventaire des monuments historiques.</p>

**Tableau 2 : Synthèse des principaux enjeux**

## 2.4 Description de l'opération

La description de l'opération est issue de la phase étude avant-projet (AVP).

### 2.4.1 Présentation des points spécifiques

Le long du tracé de l'opération, plusieurs points particuliers devront être pris en compte lors de la conception du projet afin de limiter au maximum l'impact du projet.

#### Banc reposoir et ses arbres d'alignement

À environ 220 mètres de la sortie d'agglomération de Berstett, dans l'accotement Sud de la RD61, est localisé un banc-reposoir non classé accompagné de ses deux marronniers d'Inde. Typique d'Alsace, il fait partie intégrante du patrimoine locale. L'état sanitaire des arbres est jugé « Acceptable ».



Figure 7 : Localisation du banc-reposoir

#### Carrefour avec le Chemin de la Pépinière

Sur la section de la RD61 concernée par le projet, un seul carrefour est présent. Situé hors agglomération, il se situe au niveau du croisement avec le Chemin de la Pépinière (domaine privé de la commune de Berstett). Ce dernier est un chemin rural en impasse qui dessert la station d'épuration de Berstett et un pépiniériste (Pépinière Naegely). Le régime de priorité au niveau du carrefour est le « cédez-le-passage », la visibilité disponible étant satisfaisante.



Figure 8 : Carrefour avec Chemin de la Pépinière

### Bois de Nieffern

Le Bois de Nieffern, situé à l'extrémité Est du ban communal de Berstett, est classé « Espace planté à conserver ou à créer » au PLUi de la Communauté de communes du Kochersberg et de l'Ackerland, au titre de l'article L 151-23 du Code de l'Urbanisme. Cette protection vient longer les dépendances routières, y interdisant tout abattage et dégagement d'emprise pour le passage de l'itinéraire cyclable. Cependant, on peut y observer la présence de l'ancienne chaussée du délaissé de la RD61 passant dans le bois de Nieffern.

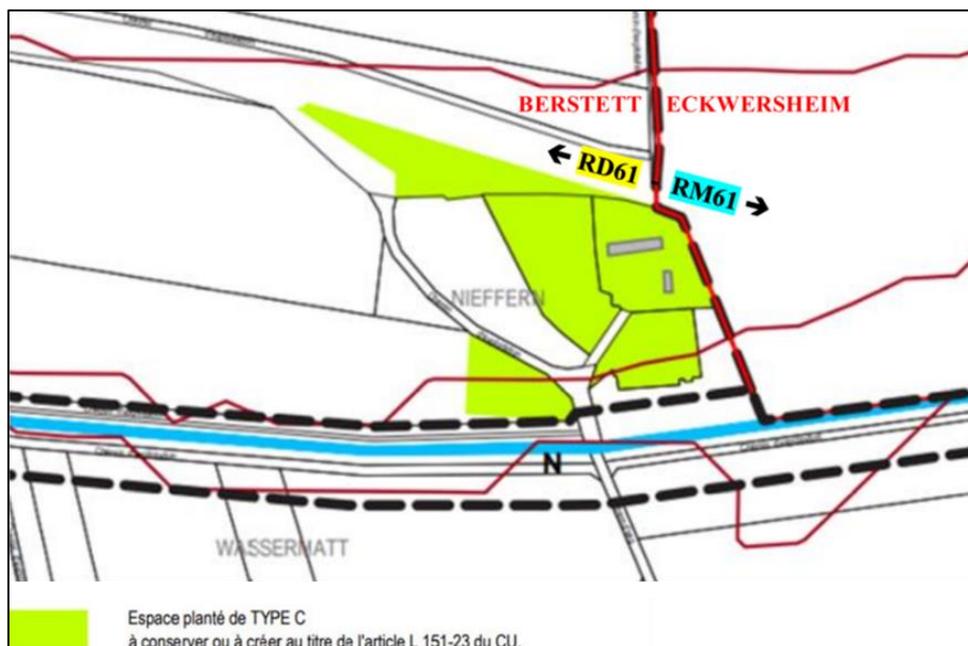


Figure 9 : Extrait du PLUi de la Communauté de communes du Kochersberg et de l'Ackerland

## Franchissement du GCO (A355 – Grand Contournement Ouest)

Le franchissement de la RM61 par le GCO a entraîné une modification du tracé de la route (voir 10).

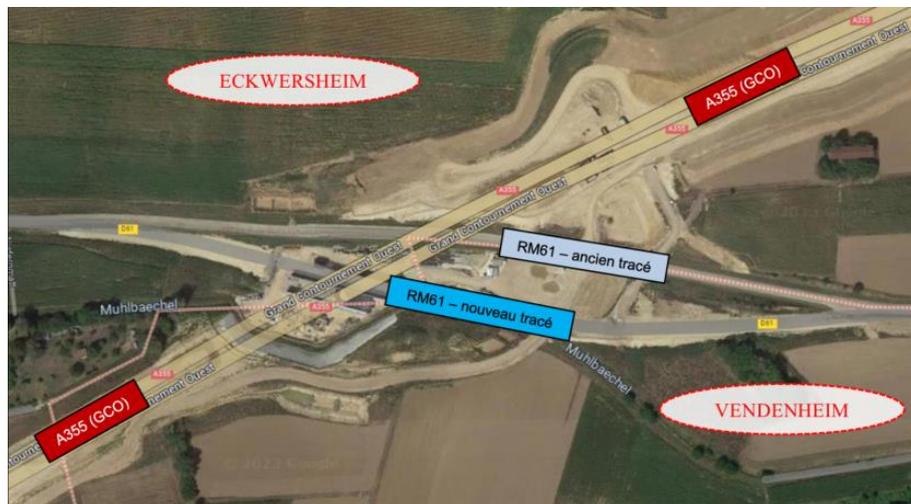


Figure 10 : Nouveau tracé de la RM61 sous le GCO

Cela a permis d'intégrer l'aménagement de l'itinéraire cyclable dans son projet :

- Sur une section centrale d'environ 400 m de long, le futur itinéraire cyclable a été aménagé contre la chaussée, avec une largeur d'environ 3 mètres, séparé d'elle par une bordure. Cette section devra être sécurisée à l'aide d'un dispositif physique de séparation de la route et de l'itinéraire cyclable de type garde-corps.
- De part et d'autre de la section aménagée en totalité et jusqu'aux raccordements sur la RM61 existante, la structure de l'itinéraire cyclable a été préparé. Au niveau de la partie supérieure des terrassements le sol a été traité. La couche de forme a été faite en grave non traitée et la finition provisoire en grave non traitée ou terre végétale. Par conséquent, sur ces 350 mètres seulement un décapage et un revêtement de surface seront nécessaires.

Les contraintes techniques et environnementales n'ont pas permis, dans les emprises du rétablissement, d'éloigner la piste de la route pour cause de difficultés géotechniques nécessitant pré-chargement des zones, de la proximité du cours d'eau du Bruchgraben dévié, ainsi que du dénivelé du terrain naturel adjacent.





Figure 11 : Coupe des aménagements réalisés au niveau du franchissement du GCO

### Zone d'Expansion de Crue de Vendenheim (ZEC)

Afin de prévenir les risques récurrents d'inondation sur la Commune de Vendenheim, l'EMS a aménagé une zone d'expansion de crue en amont de son entrée Ouest, en rive Sud de la RM61, qui s'étend jusqu'au franchissement du GCO présenté ci-avant. Les travaux ont été achevés en juin 2023. Cet aménagement réduit les possibilités d'implantation de l'itinéraire cyclable au Sud de la RM61 au seul redan réalisé à mi-hauteur du talus situé en rive Sud de la route.



Figure 12 : Localisation de la Zone d'Expansion de Crue (ZEC) de Vendenheim

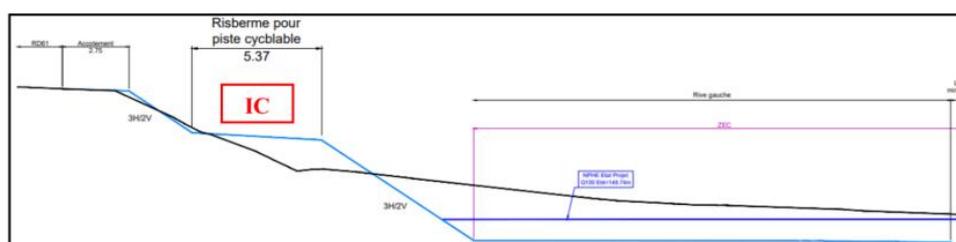


Figure 13 : Localisation de l'itinéraire cyclable par rapport à la ZEC de Vendenheim / IC : Itinéraire cyclable

## 2.4.2 Présentation des variantes analysées

Deux variantes de tracé ont initialement été étudiées dans le cadre de cette opération :

- Tracé A situé le long de la RD61 ;
- Tracé B situé le long du cours d'eau Bruchgraben

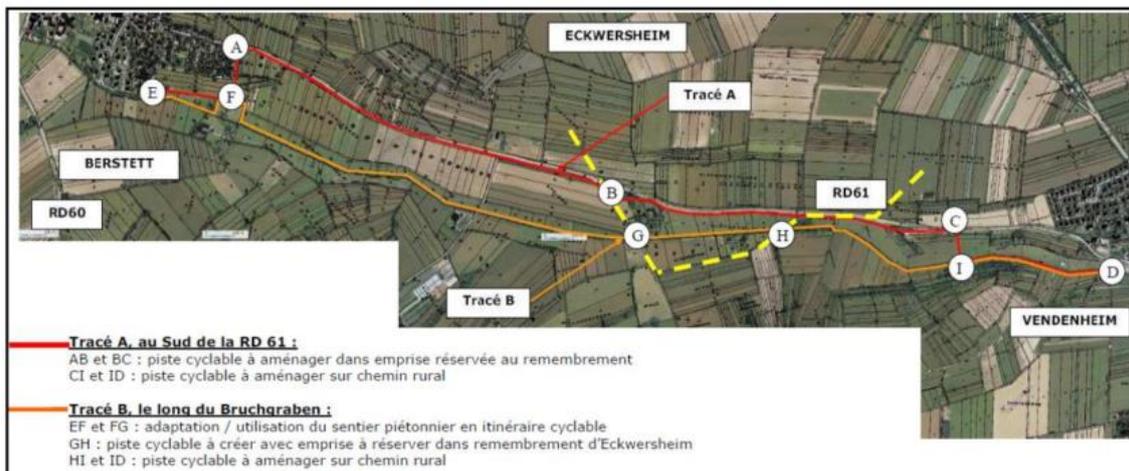


Figure 14 : Tracé des deux variantes envisagées dans le cadre de ce projet

### Tracé le long du Bruchgraben / Muhlbaechel (Tracé B)

La commune de Berstett a aménagé un chemin « stabilisé mais non revêtu » le long du Bruchgraben permettant de rejoindre la limite du ban communal de Vendenheim. Ainsi, en exploitant le réseau des chemins ruraux de Berstett, la création d'un itinéraire en site propre reliant les deux agglomérations était possible.

La Police de l'Eau a toutefois fait savoir qu'une imperméabilisation de ce chemin n'était pas envisageable compte tenu de sa position en zone à caractère humide. Cette décision, qui excluait la possibilité de mettre en œuvre une couche de roulement en béton bitumineux, a poussé la Commission Déléguée aux Transports à abandonner cette variante (séance du 5 novembre 2009).

### Tracé le long de la RD61 (Tracé A)

Le tracé retenu est celui en pied du talus au Sud de la RD 61 puisqu'il permet d'éviter la zone d'expansion des crues du Bruchgraben / Muhlbaechel et les zones humides associées.

Dans le cadre d'un remembrement réalisé sur Berstett, une emprise a été réservée pour cet itinéraire cyclable, elle est aujourd'hui disponible. Par ailleurs, sur le ban communal d'Eckwersheim, il a été convenu en décembre 2012 que l'ouvrage réalisé aurait une chaussée de 4 mètres de large et serait ouvert à la circulation des engins agricoles. Cette demande, présentée par la commune, devait permettre de réduire l'impact du projet sur le foncier agricole, déjà très impacté par la Ligne à Grande Vitesse (LGV) et le GCO.

Dans le projet de remembrement en cours d'élaboration, un chemin d'exploitation a été positionné entre le ruisseau et les parcelles agricoles, rendant inutile cet élargissement à 4 mètres pour une utilisation conjointe avec les agriculteurs.

## 2.4.3 Caractéristiques de la solution retenue

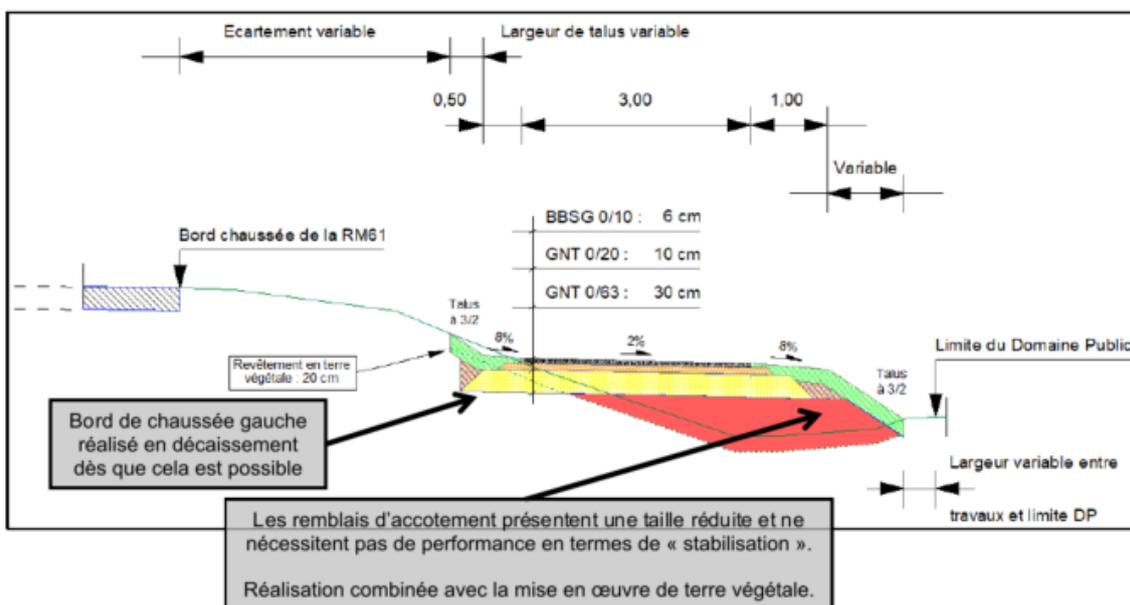
### Généralités

Le projet d'itinéraire cyclable s'étend sur un linéaire total d'environ 3 810 m répartis comme suit :

- Environ 2 320 m sur le territoire de la CeA (dont 500 m sont déjà existants : 350 m entre la RD60 et la Rue des prairies et 150 m rue du Wahlberg) ;
- Environ 1 490 m sur le territoire de l'EMS (dont 400 m ont déjà été réalisés dans le cadre du Grand Contournement Ouest de Strasbourg).

Le profil en travers type de l'itinéraire cyclable comprend :

- Une chaussée de 3 mètres de large (dévers 2 %) composée d'une couche de forme, d'une autre de réglage et d'une de roulement,
- Des accotements enherbés de 0,50 m de largeur (dévers 8 % vers le fond de vallée).
- Et une inter-distance de 4 mètres entre la chaussée de la route et l'aménagement cyclable qui sera privilégiée sur l'ensemble du linéaire pour des raisons de sécurité. Cet écartement pourra être réduit en situation dégradée justifiée par des contraintes avérées. Dans ce cas l'inter-distance pourra ponctuellement être diminuée à 2,50 mètres.



Afin de sécuriser au mieux les carrefours le long du tracé, la visibilité des voitures et des cyclistes est évaluée pour faire des choix éclairés sur les régimes de priorité entre la route et l'itinéraire cyclable ainsi que la signalisation nécessaire pour le faire respecter. Par ailleurs, la mise en place d'un dispositif de séparation entre la route et l'itinéraire cyclable au niveau du franchissement du Grand Contournement Ouest de Strasbourg est en cours de réflexion avec les services de l'EMS.

## Secteur de la CeA - Commune de Berstett

Tout d'abord, le tracé du projet, passant au Sud du village de Berstett et permettant d'y diffuser/recueillir les cyclistes, utilise un chemin existant qui débute au niveau de la rue de la Canardière, pour rejoindre la rue du Wahlberg. Sur une distance d'environ 400 m entre la rue des Prairies et la rue du Wahlberg, un chemin est gravillonné mais non enduit. La DDT a donné son accord pour la mise en œuvre d'une couche de roulement en béton bitumineux sur ce chemin sous réserve que cette couche respecte le niveau fini existant. Le décapage de ce chemin et la mise en œuvre d'une couche de roulement y constituent les seuls travaux de cette partie.

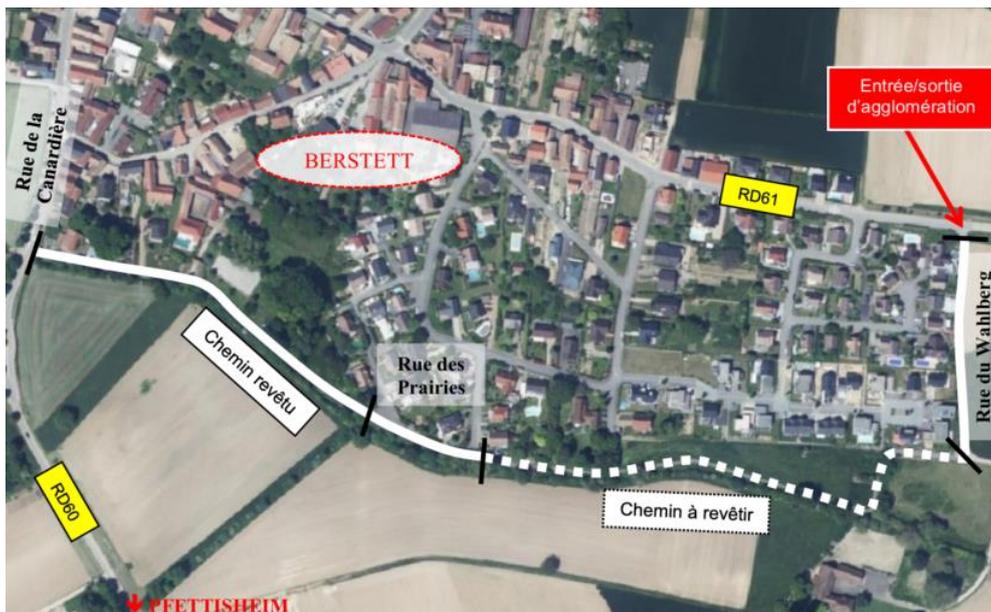


Figure 16 : Localisation du chemin à revêtir sur la commune de Berstett

De plus, le banc-reposoir présent environ 200 m après la sortie de l'agglomération de Berstett, ainsi que les deux arbres seront préservés par la mise en œuvre d'un remblai avec un mur de soutènement.

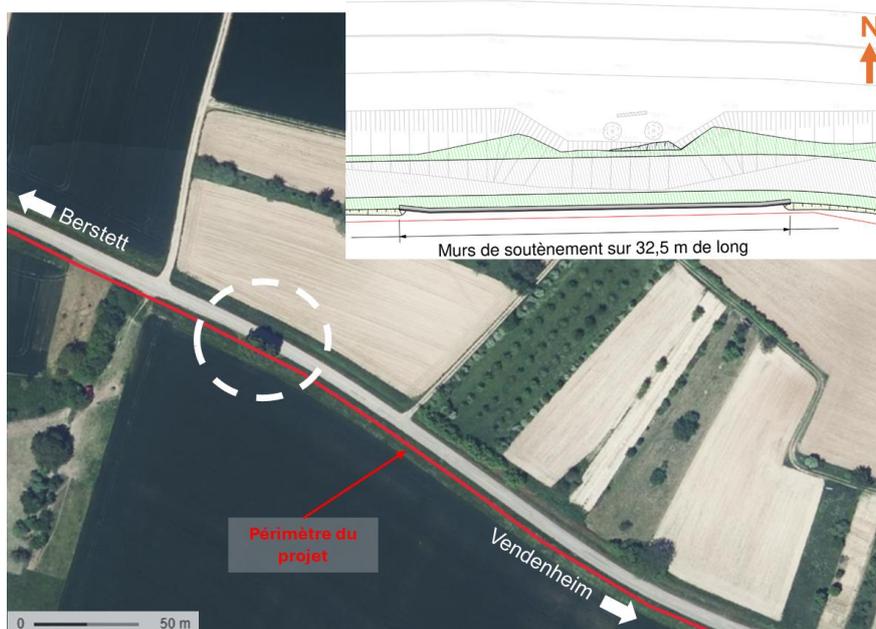


Figure 17 : Aménagement prévu autour du banc-reposoir

Par ailleurs, la traversée du bois de Nieffern se fera par un ancien délaissé de la RD61. Abandonné en l'état depuis plusieurs années, la nature a repris le dessus. Lorsque le PLUi du Kochersberg et de l'Ackerland sera modifié (modification prévue à l'été 2025), les principaux travaux consisteront à supprimer les 2 merlons présents de part et d'autre du délaissé, défricher l'emprise du délaissé routier et abattre quelques arbres qui ont poussé sur l'emprise.



Figure 18 : Aménagement prévu au droit du bois de Nieffern

### Secteur EMS - Communes d'Eckwersheim et de Vendenheim

Dans le cadre du rétablissement de la RM61 à la suite de la création du Grand Contournement Ouest de Strasbourg (GCO), la totalité de l'aménagement cyclable sur une distance d'environ 400 m a été réalisée. De part et d'autre de cette section complète, seule la couche de forme de l'itinéraire cyclable a été réalisée en attente des travaux (environ 170 m de part et d'autre du GCO). Au droit du passage de l'ouvrage d'art de l'A355, un dispositif physique de séparation de type garde-corps sera mis en place entre la RM61 et l'itinéraire cyclable pour sécuriser la circulation des cyclistes.

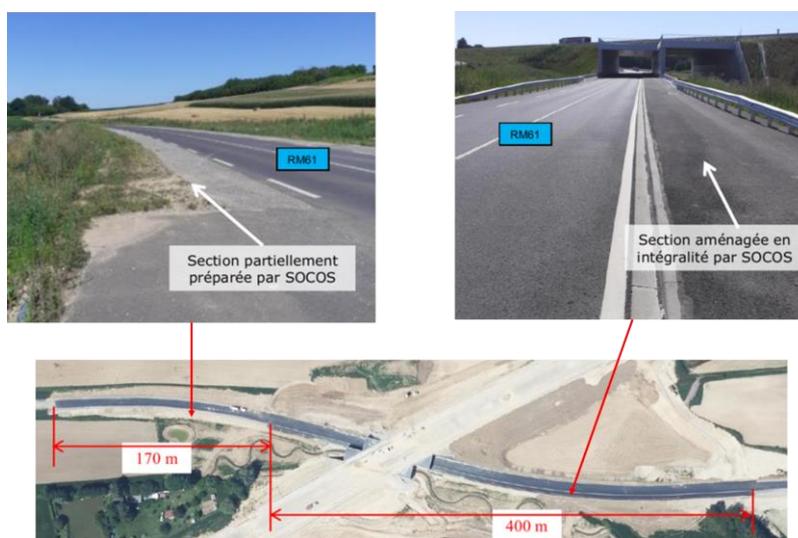


Figure 19 : Itinéraire cyclable aménagés par SOCOS aux alentours du GCO

## Planning des travaux

La date prévisionnelle de démarrage des travaux est prévue pour septembre 2025. Le phasage des travaux est le suivant :

- Travaux de génie écologique : 2 mois à partir de septembre 2025 ;
- Travaux de défrichage dans le bois de Nieffern : 1 semaine à partir de septembre 2025 ;
- Travaux de chaussée : 4 mois à partir de juin 2026.

### 2.4.4 Prise en compte des enjeux environnementaux

Les enjeux environnementaux développés au paragraphe 2.3, ont été pris en compte lors de la conception du projet et seront pris en compte lors de sa réalisation et de son exploitation.

Les mesures prises sont les suivantes :

- Préservation de l'enjeu patrimonial local représenté par le banc reposoir et ses arbres par un aménagement particulier (cf. Figure 16).
- Mise en place d'un protocole pour abattre les arbres présentant des habitats favorables à la faune notamment les chiroptères et autres espèces protégées. Une inspection des arbres avant abattage sera réalisée avec l'accompagnement d'un écologue afin de vérifier la présence potentielle de gîte occupé. De plus, si un arbre à enjeux doit être abattu, une installation de niche pour remplacer l'habitat perdu pourra être mis en place.
- Respect des périodes sensibles pour les espèces. La période d'abattage des arbres aura lieu entre septembre et octobre. Sur le reste du secteur, les travaux commenceront avant la période de reproduction afin que les espèces n'aient pas commencé leur cycle de reproduction.
- Réalisation d'une zone de compensation des habitats des lézards des murailles et des souches.
- Évitement de la zone humide le long du Ruisseau du Bruchgraben (aussi appelé « Mulhbaechel ») ainsi que des zones à risque d'inondation.

Ces mesures seront définies plus précisément dans le cadre des études de détail ultérieures.

## 2.5 Justification du recours à l'expropriation

Ce projet s'inscrit dans la politique d'aménagement local du territoire depuis quelques années :

- « Plan Territoires Connectés et Attractifs » 2017-2021
- « Plan vélo » de la Communauté de communes du Kochersberg et de l'Ackerland dans lequel la liaison cyclable est identifiée ;
- « Programmation Pluriannuelle des Investissements routiers ou cyclables » (PPI).

Le service des opérations foncières de la CeA a essayé en 2022 d'acquies à l'amiable les surfaces de terrain nécessaires. Actuellement, l'emprise foncière pour réaliser l'opération est quasiment maîtrisée par la CeA et l'EMS exceptées deux parcelles situées sur la commune de Berstett au droit du Bois de Nieffern (voir Annexe 9). L'opération nécessite donc l'acquisition de :

- 125 m<sup>2</sup> sur la parcelle 316 de la section 37 (2 808 m<sup>2</sup>)
- 390 m<sup>2</sup> sur la parcelle 322 de la section 37 (2 451 m<sup>2</sup>)



Figure 20 : Localisation des parcelles concernées par la nécessité d'expropriation



Figure 21 : Matérialisation des emprises sur les parcelles concernées

Sur la parcelle 322, deux bâtiments en l'état de ruine sont présents. Leur usage n'est pas précisé. Ils sont cependant situés hors emprise projet.

La procédure d'acquisition des surfaces à l'amiable n'a pas abouti suite à des difficultés de succession. En effet, ces parcelles font l'objet d'un héritage plus complexe dont la succession va être transmise au tribunal. De ce fait, cela justifie le recours à cette procédure.

À noter que si les propriétaires ne sont pas d'accord pour une cession des surfaces nécessaires, l'achat de l'ensemble des deux parcelles pourrait présenter un intérêt dans le cadre d'une mesure compensatoire environnementale.

## 2.6 Justification du caractère d'utilité publique de l'opération

### Cadre juridique

Cette justification de l'utilité publique repose sur une dialectique en trois temps, formalisée dans la jurisprudence du Conseil d'État par la décision Commune de Levallois-Perret (CE 19 oct. 2012, req. n° 343070, AJDA 2012. 1982 ; RDI 2012. 617, obs. R. Hostiou).

Le Juge Administratif contrôle successivement que l'opération nécessitant l'expropriation répond à une finalité d'intérêt général, que l'expropriant n'était pas en mesure de réaliser l'opération dans des conditions équivalentes sans recourir à l'expropriation, notamment en utilisant des biens se trouvant dans son patrimoine et, enfin, que les atteintes à la propriété privée, le coût financier et, le cas échéant, les inconvénients d'ordre social ou économique que comporte l'opération ne sont pas excessifs eu égard à l'intérêt qu'elle présente.

La première étape correspond à la recherche du motif d'intérêt général (le but légitime si l'on se réfère au cadre issu de la jurisprudence de la CEDH) ; l'utilité publique, pour les expropriations et, plus largement, pour les décisions en matière d'aménagement auxquelles la théorie du bilan a été étendue.

La deuxième étape est celle de la nécessité.

La troisième étape est celle des inconvénients excessifs où les éléments pris en compte à ce titre ne se limitent pas à la prise en compte des atteintes causées à d'autres droits et libertés comme c'est le cas dans le cadre du contrôle de la proportionnalité des mesures de police. Les coûts sociaux, financiers ou environnementaux de l'opération sont ainsi des données déterminantes de cette analyse.

En conséquence, il est nécessaire de démontrer que l'intérêt de l'opération projetée l'emporte sur ses inconvénients (atteintes à la propriété privée, coût financier, inconvénients d'ordre social et environnemental, atteinte à d'autres intérêts publics).

### Utilité publique du projet

Qu'il s'agisse du préambule du présent dossier ou des développements exposés dans les paragraphes précédents, il ressort sans conteste que cette opération répond parfaitement aux exigences attachées à la notion d'utilité publique.

Ce projet d'itinéraire cyclable entre Berstett et Vendenheim, a été adopté dans le cadre du « Plan Territoires Connectés et Attractifs 2017-2021 », par l'Assemblée Départementale du Bas-Rhin le 19 juin 2017, au titre du volet « développement des circulations douces ». C'est un enjeu majeur de la politique de mobilité durable du département. Il est d'intérêt général de par sa nature.

Par ailleurs, le trafic routier non négligeable entre les deux communes (plus de 1000 véhicules par jour sur une route hors-agglomération) ne permet pas une circulation sécurisée des cycles sur cet axe selon le Cerema, d'où la nécessité de créer cet itinéraire cyclable.

Enfin, le projet permet de réaliser une continuité cyclable entre les communes situées au Nord du Kochersberg et l'EMS (Vendenheim) afin de développer le maillage local. En effet, la liaison Berstett-Vendenheim permet de relier ces deux communes dont Vendenheim qui donne un accès à la métropole de Strasbourg, mais également le village de Rumersheim, la liaison étant déjà existante. De plus, la Communauté de communes du Kochersberg et de l'Ackerland a inscrit les liaisons Berstett-Reitwiller, Berstett-Pfettisheim ainsi que Rumersheim-Gimbrett dans son schéma cyclable.

Berstett sera donc un carrefour du schéma cyclable local et la liaison Berstett-Vendenheim apparaît stratégique pour relier toutes ces communes d'où sa priorisation dans le Schéma directeur des itinéraires cyclables de la Communauté de communes du Kochersberg et de l'Ackerland.

La circulation sur un itinéraire entièrement sécurisé sera profitable pour l'ensemble des modes de transports doux et il se positionnera comme un outil structurant de développement des déplacements en vélo sur un secteur étendu.

### Nécessité de recours à l'expropriation

Eu égard de la complexité de la succession et de la situation familiale des propriétaires des parcelles concernées par l'expropriation, le paragraphe 2.5 a déjà exposé que la cession forcée est le dernier recours pour la CeA afin de réaliser un itinéraire cyclable entre Berstett et Vendenheim.

### Bilan coûts / avantages

À la lumière des développements des chapitres précédents, il ressort sans conteste que le bilan coûts/avantages est d'une telle disproportion en faveur des avantages issus de la réalisation de cette opération que la CeA et l'EMS se borneront à rappeler les éléments de ce bilan.

En termes de coûts, qu'il s'agisse de l'atteinte à l'intérêt privé des propriétaires des parcelles 316 et 322 prenant la forme d'une prise de possession d'une bande très limitée de leur propriété privée ayant une incidence financière minimale sur la valeur vénale de leur bien, ou qu'il s'agisse du coût financier pour la CeA et l'EMS tel que décrit dans la pièce E du dossier, il est clair que les avantages de la mise en œuvre de ce projet sont sans commune mesure inférieure aux inconvénients précités : la sécurité des cyclistes, la mise en place du « Plan Territoires Connectés et Attractifs 2017-2021 » adopté par l'Assemblée Départementale du Bas-Rhin en juin 2017 ainsi que du « Plan vélo » de la Communauté de communes du Kochersberg et de l'Ackerland, et le développement de la continuité cyclable entre les communes rurales et l'EMS.

## 2.7 La compatibilité avec les documents d'urbanisme en vigueur

### 2.7.1 Compatibilité avec le SCOT

Le Schéma de Cohérence Territoriale (SCoT) est l'outil de conception et de mise en œuvre d'une planification stratégique intercommunale, à l'échelle d'un large bassin de vie ou d'une aire urbaine, dans le cadre d'un projet d'aménagement et de développement durables (PADD). Il a été créé par la Loi Solidarité et Renouvellement Urbains (SRU) en décembre 2000, dont le périmètre et le contenu a été revu par ordonnance du 17 juin 2020, afin d'être adapté aux enjeux contemporains.

Le SCoT est destiné à servir de cadre de référence pour les différentes politiques sectorielles, notamment celles centrées sur les questions d'organisation de l'espace et d'urbanisme, d'habitat, de mobilité, d'aménagement commercial, d'environnement...

Il en assure la cohérence, tout comme il assure la cohérence des documents sectoriels intercommunaux : plans locaux d'urbanisme intercommunaux (PLUi), programmes locaux de l'habitat (PLH), plans de déplacements urbains (PDU), et des PLU ou des cartes communales établis au niveau communal.

Le SCoT doit respecter les principes du développement durable :

- principe d'équilibre entre le renouvellement urbain, le développement urbain maîtrisé, le développement de l'espace rural et la préservation des espaces naturels et des paysages,
- principe de diversité des fonctions urbaines et de mixité sociale,
- principe de respect de l'environnement, comme les corridors écologiques, et de lutte contre l'étalement urbain.

Il permet d'établir un projet de territoire qui anticipe les conséquences du dérèglement climatique, et les transitions écologique, énergétique, démographique, numérique...

Le SCoT contient 3 documents :

- un rapport de présentation, qui contient notamment un diagnostic et une évaluation environnementale,
- le Projet d'Aménagement et de Développement Durables (PADD) présentant les objectifs et les orientations générales en ce qui concerne le développement urbanistique, mais aussi économique, social et environnemental d'une commune ou d'une communauté de communes durant une période donnée. Le PADD est consultable en ligne, à cette adresse : [https://www.scoters.org/wp-content/uploads/2020/05/PADD\\_2016\\_M4.pdf](https://www.scoters.org/wp-content/uploads/2020/05/PADD_2016_M4.pdf)
- le Document d'Orientation et d'Objectifs (DOO), qui est opposable aux PLUi et PLU, PLH, PDU et cartes communales, ainsi qu'aux principales opérations d'aménagement (ZAD, ZAC, opérations ou constructions portant sur une surface de plancher de plus de 5 000 m<sup>2</sup>, réserves foncières de plus de 5 ha...). Il constitue le « corps normatif » du projet du SCoT de la Région de Strasbourg, dans le sens où il traduit règlementairement les ambitions du Projet d'Aménagement et de Développement Durables (PADD). Les orientations du DOO prolongent les intentions du projet de territoire formulées dans le PADD. Le DOO est consultable en ligne, à cette adresse : [https://www.scoters.org/wp-content/uploads/2021/07/DOO\\_2021\\_DECLARATION-PROJET-24062021.pdf](https://www.scoters.org/wp-content/uploads/2021/07/DOO_2021_DECLARATION-PROJET-24062021.pdf)

Le SCoT de la Région de Strasbourg (SCOTERS) a été approuvé le 1<sup>er</sup> juin 2006. Il a été révisé quatre fois dont la dernière le 21 octobre 2016, date de l'approbation du document et mise en œuvre du nouveau SCoT. Le territoire concerné par le SCOTERS s'est resserré en 2017 et se compose de 104 communes (réparties en 4 EPCI).

L'opération s'inscrit dans l'orientation 7.3 « Encourager l'usage des modes doux et du transport fluvial » du PADD où il est mentionné l'ambition suivante : « *En complément de l'effort porté sur les transports en commun, l'usage de modes non motorisés sera encouragé, en particulier dans les déplacements liés à l'activité professionnelle. L'usage du vélo, qui est particulièrement approprié au contexte topographique de la région, doit être appuyé, par une facilité d'utilisation et de garage, tant au lieu de résidence qu'au lieu de travail. [...]* »

De plus, au sein du DOO du SCOTERS, les communes d'Eckwersheim et Vendenheim sont mentionnées, au niveau de l'orientation 4 présentée au chapitre 1 du DOO, comme suit : « [...] *Au sein de ces zones de proximité, les capacités de développement urbain seront toutefois conditionnées à la mise en œuvre de politiques de transports alternatifs à la voiture particulière avec un aménagement de l'espace public permettant notamment une pratique cyclable sécurisée [...]* ».

Le projet est donc compatible avec le SCoT de la Région de Strasbourg.

## 2.7.2 Compatibilité avec le PLUi

Pour rappel, au niveau des usages et affectations du sol, une piste cyclable est considérée comme un aménagement.

En-dehors des périmètres des Monuments Historiques, ce qui est le cas dans le cadre de ce projet, la réalisation d'un itinéraire cyclable ne nécessite pas d'autorisation d'urbanisme.

Pour autant, son aménagement doit respecter les dispositions du PLUi ainsi que d'autres dispositions réglementaires (code de l'environnement, etc.).

### PLUi du Kochersberg et de l'Ackerland

La commune de Berstett est couverte par le PLUi du Kochersberg approuvé par délibération du 14 novembre 2019 et modifié le 30 juin 2022. L'autorité compétente en urbanisme est la Communauté de communes du Kochersberg et de l'Ackerland.

Le projet traverse une zone N (Naturelle) et une zone Aa (Agricole = zone destinée à la préservation des terres agricoles dont la constructibilité est très limitée.)



Figure 22 : Extrait du zonage réglementaire du PLUi du Kochersberg et de l'Ackerland

L'aménagement d'une piste cyclable n'est ni interdit, ni autorisé sous conditions par le règlement. Il est donc autorisé sans conditions. Cependant, le plan de règlement identifie sur l'emprise du projet de piste cyclable (bois de Nieffern) un espace planté de type C « Espace à conserver ou à créer » au titre de l'article L. 151-23 du Code de l'Urbanisme.

Dans le règlement, l'article 3 du chapitre 2 interdit la coupe et l'arrachage d'arbres ou d'arbustes appartenant à une haie ou un boisement. Il n'est donc pas possible d'empiéter sur cet espace paysager sans évolution du PLUi. Pour rendre le projet compatible avec le PLUi, une révision est en cours (voir Annexe 10).

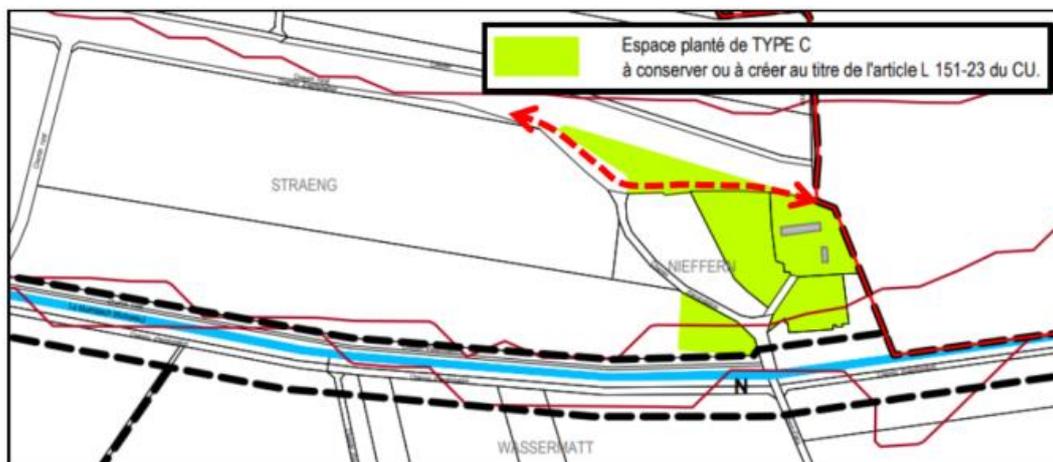


Figure 23 : Zoom sur le zonage réglementaire du PLUi du Kochersberg et de l'Ackerland au niveau du bois de Nieffern

### PLU de l'Eurométropole de Strasbourg

Approuvé le 16 décembre 2016, le Plan Local d'Urbanisme (PLU) de l'Eurométropole de Strasbourg qui s'applique sur les communes d'Eckwersheim et de Vendenheim a été révisé le 27 septembre 2019 et modifié le 31 mai 2024. Il a pour objectif de définir un projet de territoire à l'échelle de l'Eurométropole de Strasbourg, en matière d'environnement, de déplacements, d'habitat ainsi que d'économie et d'établir les dispositions réglementaires pour sa mise en œuvre.

Au titre du premier alinéa de l'article 2 - Titre II – Dispositions applicables à toutes les zones - Règlement écrit du PLU de l'EMS, sont admis sous conditions « les opérations inscrites en emplacement réservé... », ce qui est le cas du projet. En effet, le projet est inscrit aux emplacements réservés n° 25 (Eckwersheim) et n° 10 (Vendenheim) : « Création d'une liaison piétons-cycles le long de la limite Sud de la RD61 entre Vendenheim et Berstett. ».

## **Annexe 1      Plan « Territoires connectés et attractifs » du Bas-Rhin**

## **Annexe 2      Logigramme de la procédure de DUP sans étude d'impacts**

## **Annexe 3      Convention de la co-maîtrise d'ouvrage entre la CeA et l'EMS**

## **Annexe 4 « Plan Vélo 2030 » de la CeA, 2023**



## **Annexe 5    Rapport de diagnostic écologique de Biotope, 2023**

## **Annexe 6 Rapport des conclusions suite à la recherche des terriers du Grand Hamster d'Alsace du Cabinet Waechter, 07/2024**

## **Annexe 7    Rapport d'expertise faune approfondie d'Oréade-Brèche, 07/2024**

## **Annexe 8 Carte de synthèse des enjeux environnementaux principaux**

## **Annexe 9 Étude parcellaire menée par la CeA**

## **Annexe 10 Échange de la CeA avec le bureau d'études « Territoire + » et la Communauté de Communes du Kochersberg Ackerland**