

3. Morphologie urbaine

Treize entités ou quartiers forment l'agglomération obernoise. Chacune d'entre-elles offre ses singularités, des atouts et des faiblesses dans ses caractéristiques propres.

3.1. Caractéristiques des entités du tissu bâti

3.1.1. *Le long de l'Ehn (n° 1)*

Caractéristiques :

- espace interstitiel localisé en bordure de l'Ehn, entre la voie ferrée et la contournante Sud (D 426) ;
- secteur comportant un ensemble d'équipements publics (collège, complexe sportif) dans sa partie Nord, et occupé par de la vigne, des vergers, et des cultures permanentes dans sa partie Sud ;
- le parcellaire juxtapose de vastes unités associées aux équipements publics et de fines parcelles en bande issues de l'activité agricole.

L'analyse de la typologie du bâti conduit aux caractéristiques suivantes :

- présence importante d'espaces verts (ripisylve de l'Ehn) ;
- grande superficie des terrains ;
- desserte piétonne et cyclable



Crédit-photo : ville d'Obernai

3.1.2. *Vieille ville et faubourg médiéval (n° 2) :*

Caractéristiques :

- monuments et tissu historiques anciens avec périmètres de protection ;
- bâti dense avec des logements implantés à l'alignement des rues ;
- rues étroites ;
- bâti ancien rénové et repeint ; des réhabilitations sont encore ponctuellement en cours ;
- présence importante de commerces de proximité ;
- problème de stationnement pour les riverains (obligation de garer son véhicule sur les parkings en-dehors du centre).

L'analyse de la typologie du bâti, conduit aux caractéristiques suivantes :

- l'accès aux logements s'effectue depuis la rue ou depuis les cœurs d'îlots (espaces communs), les cœurs d'îlots servent très souvent au stationnement et aux garages ;
- appropriation de ces espaces extérieurs par les habitants (petites extensions, ...).



Crédit-photo : ville d'Obernai

3.1.3. Quartier Sud (n° 3) :

Caractéristiques :

- tissu urbain lâche composé d'habitat individuel ainsi que de vastes espaces interstitiels, occupés par de la vigne et des vergers ;
- monofonctionnel, le quartier ne reçoit pas d'équipements, de commerces ou de services ;
- le parcellaire est constitué de parcelles en bande issues du parcellaire agricole.

L'analyse de la typologie du bâti conduit aux caractéristiques suivantes :

- logement au cœur de la parcelle (retrait important par rapport à la rue) ;
- présence importante d'espaces verts ;
- grande superficie des terrains ;
- pas de vis-à-vis direct (haies, clôtures assurant la séparation avec le voisinage) ;
- garage et abris non attenants au logement.



Crédit-photo : ville d'Obernai

3.1.4. Zone industrielle (n° 4) :

Caractéristiques :

- répartition autour de 2 axes : Boulevard de l'Europe et RD 500 ;
- identification difficile (signalétique) des différentes entreprises par rapport aux départementales (axes de desserte principale).

L'analyse de la typologie du bâti conduit aux caractéristiques suivantes :

- espace non hiérarchisé : bâtiment, clôtures et stationnement respectant des retraits, par rapport à la RD, propres à chaque entreprise ;
- pas d'uniformité : la morphologie du bâti répond à une logique industrielle de production.



Crédit-photo : ville d'Obernai

3.1.5. **Zone d'activités Sud (n° 5) :**

Caractéristiques :

- l'accès à la zone est difficilement identifiable ;
- pas d'uniformité, tant au niveau des bâtiments que des clôtures, difficulté de repérage, absence de lisibilité quant aux dessertes des différentes entreprises.



Crédit-photo : ville d'Obernai

3.1.6. Quartier Europe Sud / extension Est (n° 6) :

Caractéristiques :

- tissus urbains composés de logements collectifs, individuels en bande, et de logements individuels de type pavillonnaire ;
- uniformité des parcelles et des constructions.

L'analyse de la typologie de l'habitat pavillonnaire des années 1975/85 (extensions Sud) et des années 1995-2000 (extension Est) conduit aux caractéristiques suivantes :

- îlot s'articulant autour d'une voie principale ;
- desserte par des voies secondaires ;
- logement situé au cœur de la parcelle ;
- vis-à-vis direct avec le voisinage ;
- séparation entre la rue et le parcellaire effectuée par des murets ;
- difficulté d'orientation : impression de labyrinthe.



Crédit-photo : ville d'Obernai



Crédit-photo : ville d'Obernai

3.1.7. Quartier Europe Nord (n° 7) :

Caractéristiques :

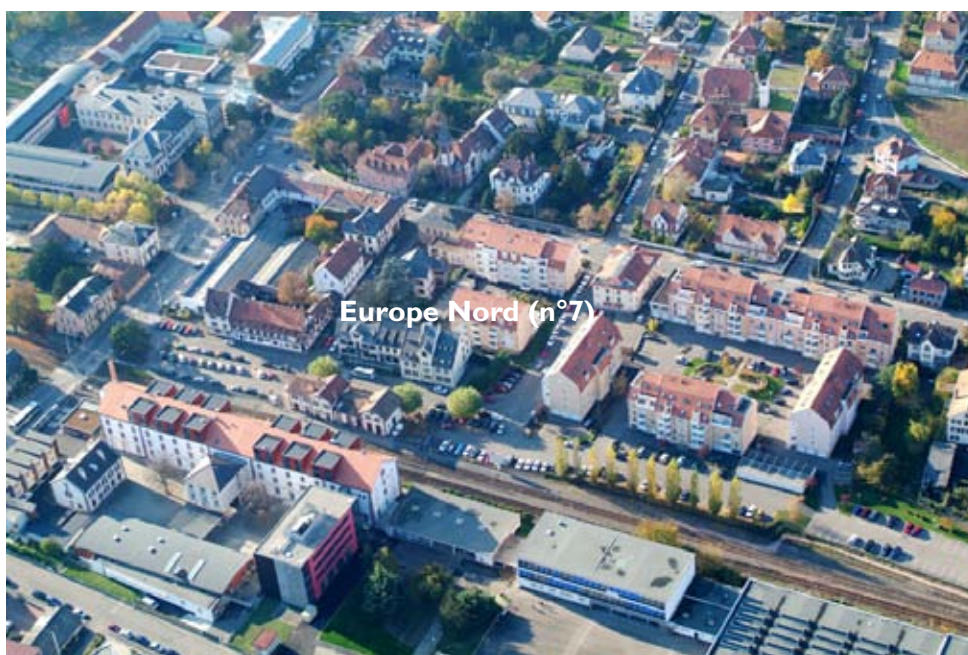
- bordé à l'Ouest par la voie ferrée, comportant des logements individuels en bande, du pavillonnaire ainsi que des logements sociaux et collectifs ;
- comportant de nombreux équipements publics : lycée, collège, groupes scolaires, centre socio-culturel, crèche, halte-garderie, équipements sportifs et commerces, quartier s'articulant autour du boulevard de l'Europe.

L'analyse de la typologie des logements en bande des années 60/70 conduit aux caractéristiques suivantes :

- hiérarchie des espaces clairement définie : rue, stationnement extérieur (visiteur), garage, préau (espace de transition), jardin et logement ;
- espaces entièrement clos (mur, grille d'accès au logement) ;
- pas de rapport direct avec le voisinage.



Crédit-photo : ville d'Obernai



Crédit-photo : ville d'Obernai

3.1.8. Les Coteaux (n° 8) :

Caractéristiques :

- une situation topographique et paysagère d'exception pour des coteaux orientés Sud ;
- un tissu urbain composé de logements individuels de type villas, maisons néo-traditionnelles, maisons modernes, et de logements collectifs ;
- des adaptations architecturales à la topographie : murs de soutènement, étageement des volumes construits.

L'analyse de la typologie de l'habitat résidentiel conduit aux caractéristiques suivantes :

- desserte associant voie principale (route de Boersch) et voiries secondaires (rues de la Moyenne et de la Haute Corniche) ;
- juxtaposition de trois grands modèles d'urbanisation :
 - première urbanisation (1910-1970) : villas étagées et en retrait de l'alignement sur parcelles arborées de dimension importante,
 - urbanisation maîtrisée (1960-1980) : urbanisation sous forme de lotissements, peu visible depuis la vallée, qualité des aménagements paysagers, maisons modernes mêlées à des constructions plus traditionnelles,
 - habitat dispersé (1970-2000) : urbanisation au coup-par-coup mêlant constructions individuelles et bâtiments collectifs ; parcellaire chaotique.



Crédit-photo : ville d'Obernai

3.1.9. Quartier carrefour Europe (n° 9) :

Caractéristiques :

- situation au carrefour de deux des principales voies d'accès au centre-ville (croisement de la rue du Maréchal Juin avec le boulevard de l'Europe) ;
- pôle de la ville porteur d'une intense vie urbaine dominée par l'automobile ;
- secteur assumant trois fonctions essentielles :
 - un secteur d'entrée de ville (via la RD 426 pour les entrants en provenance de Strasbourg, Molsheim ou Sélestat),
 - la desserte piétonne et automobile d'équipements publics,
 - un espace inter-quartier (position charnière dans les déplacements entre le centre-ville et les quartiers périphériques).

L'analyse des grands ensembles structurant le quartier conduit aux constats suivants :

- zone commerciale :
 - positionnée en tête du quartier Europe Sud et au bord de l'Ehn,
 - entretient peu de relations avec les équipements scolaires et l'entrée de ville,
 - gagnerait à tirer parti des qualités paysagères offertes par la rivière.
- rue du Maréchal Juin :
 - traitement des espaces dédiés à la voiture,
 - route surdimensionnée créant un effet de coupure,
 - cheminement piéton peu mis en valeur,
 - impact visuel fort des parkings.



Crédit-photo : ville d'Obernai

3.1.10. Faubourg Est (n° 10) :

Caractéristiques :

- lieu de transit vers le centre d'Obernai ;
- développement du faubourg avec l'arrivée du chemin de fer (vers 1840) et l'implantation de la gare sur le secteur ;
- urbanisation structurée le long des deux voies principales (rue du Général Gouraud et rue du Général Leclerc) et autour de la gare ;
- grande diversité fonctionnelle du quartier : présence de logements, commerces, activités artisanales, grands équipements publics).

L'analyse de la typologie du bâti conduit aux caractéristiques suivantes :

- belle qualité urbaine du faubourg ;
- architecture généralement simple, sans caractère remarquable ;
- alignement des bâtiments ou des clôtures sur rue ;
- recul homogène des constructions ;
- continuité des éléments du bâti.



Crédit-photo : ville d'Obernai

3.1.11. Quartier extension Ouest (n° 11) :

Caractéristiques :

- quartier résidentiel de formation récente entamée dans les années 70,
- diversité bâtie du quartier ;
- ambiances urbaines et végétales spécifiques ;
- prolongement du quartier par un paysage vallonné de prés et de vergers ;
- deux entités distinctes situées de part et d'autre de la route d'Ottrott : au Sud, le lotissement du Mont St-Jean et au Nord, la résidence des Consulats.

L'analyse de la typologie du bâti conduit aux caractéristiques suivantes :

- la résidence des Consulats :
 - immeubles collectifs,
 - circulation automobile circonscrite à l'extérieur des îlots,
 - cours piétonnes en cœur d'îlots.
- le lotissement du Mont St-Jean :
 - habitat pavillonnaire,
 - surface importante des parcelles,
 - traitement végétal de la plupart des clôtures,
 - présence de vergers au cœur du quartier.



Crédit-photo : ville d'Obernai

3.1.12. L'Ehn (n° 12) :

Caractéristiques :

- l'Ehn traverse Obernai d'Ouest en Est,
- présence d'équipements sportifs et scolaires sur ses berges,
- le passage de la rivière constitue un lien à travers la ville à protéger pour sa grande qualité paysagère,
- son caractère fédérateur mériterait d'être renforcé dans sa continuité.

L'analyse de la vocation du site conduit aux caractéristiques suivantes :

- présence importante d'espaces verts (ripisylve de l'Ehn),
- site privilégié pour les activités scolaires, sportives et de loisirs,
- desserte piétonne et cyclable,
- urbanisation récente le long de la route de Boersch qui devrait être encadrée sur le plan paysager.



Crédit-photo : ville d'Obernai

3.1.13. Rue du Général Leclerc (n° 13) :

Caractéristiques :

- urbanisation du secteur à partir de la seconde moitié du 19^{ème} siècle ;
- assemblage de micro-quartiers fédérés par la rue du Général Leclerc ;
- mélange de logements et d'activités industrielles ;
- développement de l'urbanisation avec la réalisation de la ligne de chemin de fer ;
- mixité fonctionnelle issue de la grande variété des typologies bâties et de la présence d'un supermarché et de deux cimetières.

L'analyse de la typologie du bâti conduit aux caractéristiques suivantes :

- habitat individuel :
 - lotissements pavillonnaires,
 - constructions de dimensions modestes,
 - petites parcelles,
 - terrains faiblement arborés,
 - clôtures hétérogènes.

- habitat collectif :
 - implantation au gré des opportunités foncières,
 - opérations isolées déconnectées du quartier et du paysage viticole.



Crédit-photo : ville d'Obernai

3.2. Fonctionnement urbain

3.2.1. Hiérarchie des voies et dysfonctionnements

➤ **Diriger le trafic de transit hors du centre-ville :**

De par sa situation géographique, la ville d'Obernai a des facilités à se connecter au reste du département grâce aux deux échangeurs sur la VRPV et la RD500. L'échangeur situé au Nord permet de desservir la zone industrielle Nord, directement depuis la RD500.

Le maillage en étoile, dont les deux axes principaux sont la RD 426 (sens Est-Ouest) et la RD 422 (sens Nord-Sud), entraîne une concentration de la circulation vers le centre-ville. La RD 322 (desservant Boersch) et la RD 109 (desservant Bernardswiller) relient les deux autres axes au niveau du centre-ville.

La réalisation de la contournante Sud (RD 426) a permis de sortir une bonne partie du trafic de transit de l'agglomération. Cet aménagement jouera sa pleine fonction dès lors que la RD 322 y sera directement reliée, mais aussi dès que la circulation générale du centre-ville sera revue. A ce jour, trop d'usagers empruntent la rue du Général Gouraud dans le sens Est-Ouest pour se rendre vers Boersch.

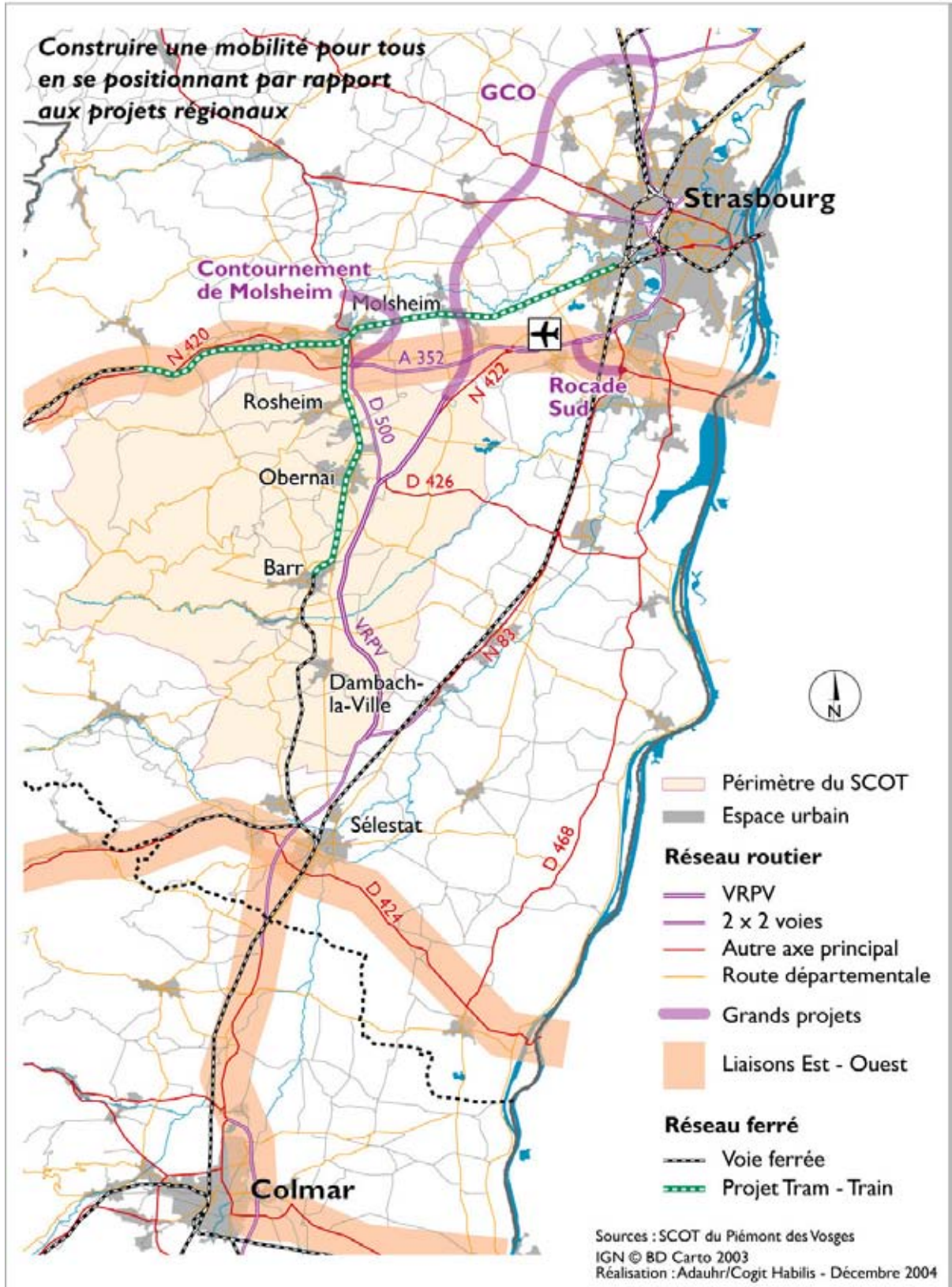
De même, le trafic de transit venant du Nord sur la RD 422 évite difficilement le centre-ville pour aller vers l'Ouest. Le détour nécessaire, entre la RD 422 et la RD 426, pour rejoindre la contournante Sud allonge la distance de parcours.

De ce fait, la ville vient de mettre en place une signalétique appropriée pour diriger les usagers depuis la RD 422 ou la zone industrielle Nord vers l'Ouest en passant par la rue des Bonnes Gens, rue de la Victoire, rue Goessli, rue du Chanoine Gyss, route de Boersch et rue de l'Altau. Cet itinéraire ne jouera jamais la même fonction que la contournante Sud car ces voiries ne sont pas dimensionnées pour recevoir le même trafic.

➤ **Maillage principal de desserte de la ville :**

La rue du Général Gouraud est la voie principale de desserte du centre-ville dans le sens Est-Ouest. Dans le sens Ouest-Est, le centre-ville est desservi par la rue Sainte-Odile, la rue de Dietrich, et la rue du Général Baegert qui rejoint la rue de Sélestat (voie principale de desserte du centre-ville dans le sens Sud-Nord).

Le boulevard de l'Europe est l'axe principal Nord-Sud desservant le quartier Europe et le parc d'activités Nord. Cet axe, reliant directement la contournante Sud à l'échangeur Nord de la RD 500, entraîne des problèmes de sécurité du fait du trafic de transit et de la vitesse au droit du quartier d'habitation. En conséquence, la ville souhaite changer le statut de ce boulevard entre la rue du Maréchal Juin et la rue des Bonnes Gens ; ce qui est déjà amorcé par la présence de plateaux surélevés et d'une signalisation renforcée.



Nous avons vu précédemment que les rues des bonnes Gens, de la Victoire, Goessli, du Chanoine Gyss, de l'Altau et la route de Boersch desservent les quartiers au Nord du centre-ville.

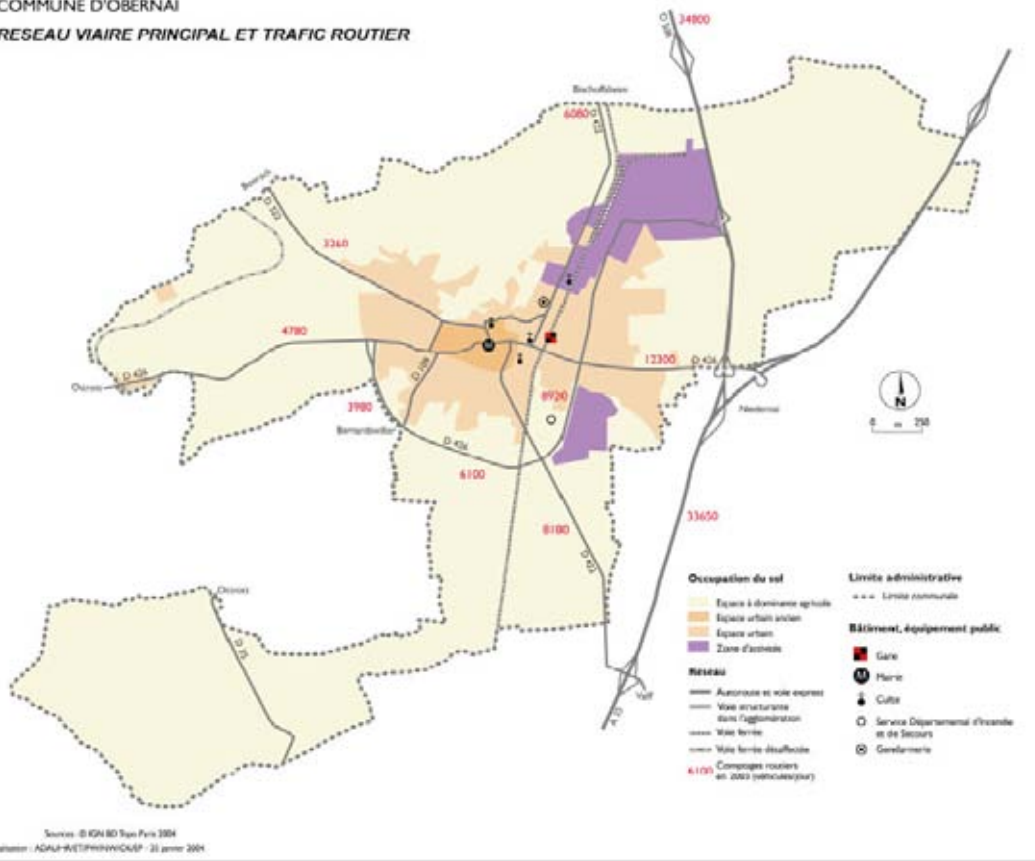
Le parc d'activités Sud ainsi que les équipements sportifs (gymnase, piscine et stade) et commerciaux dans ce secteur sont desservis directement depuis la RD 426 (extrémité de la contournante Sud).

➤ **Maillage secondaire :**

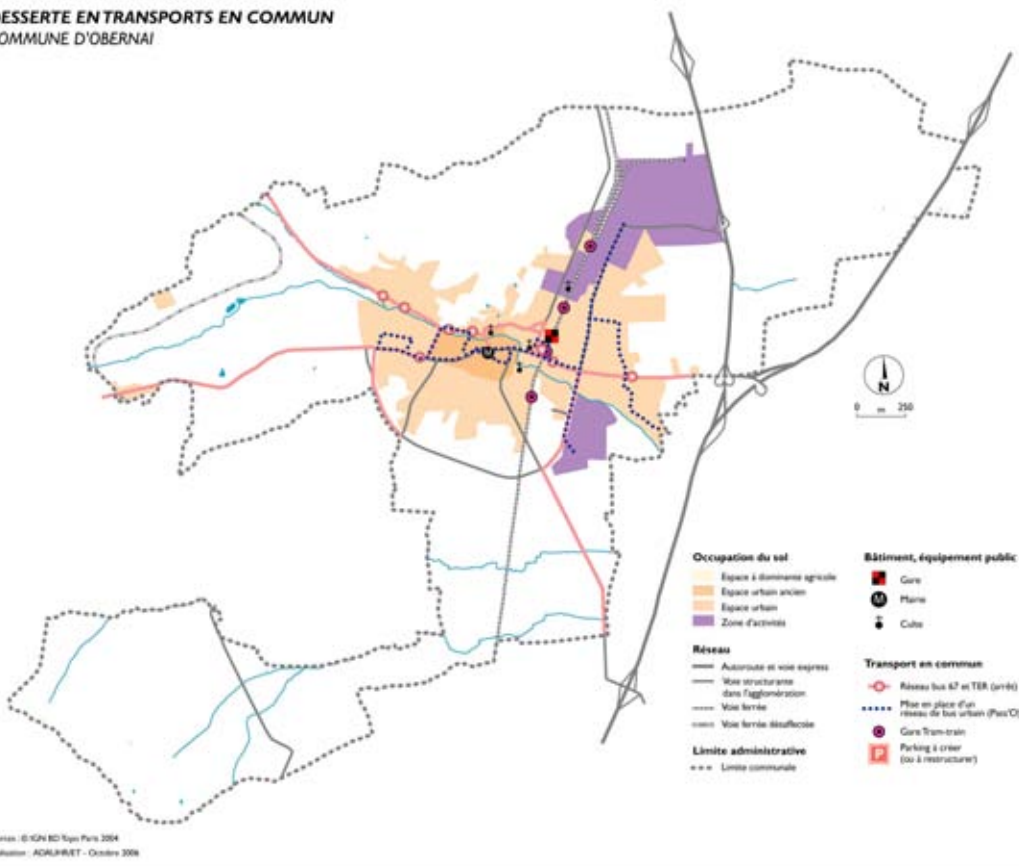
Les autres rues plus ou moins importantes ont un statut de voie de desserte de quartier et ne participent pas pour le moment à la vie structurante de la ville (entrée-sortie du quartier au même point, voies en impasse) :

- le long de l'Ehn : le réseau viaire est à construire dans sa globalité. La rue du Maréchal de Lattre de Tassigny est à recalibrer entre l'accès au stade et la rue Clémenceau. Les sentiers existants peuvent former la future ossature du réseau viaire de ce quartier, ou la compléter en supportant les circulations douces ;
- le centre-ville : toutes les rues secondaires situées dans un sens Nord-Sud viennent se greffer sur les axes principaux Est-Ouest. Le gabarit de ces voies est très étroit, ce qui engendre à la fois des problèmes de circulation et de stationnement ;
- le quartier Sud : le réseau viaire irrigue ce secteur dans le sens Nord-Sud par les rues de Bernardswiller, de la 1^{ère} D.F.L. et de Sélestat. Le réseau transversal permet de desservir les sous-quartiers mais il est difficile de se rendre d'une extrémité à l'autre en empruntant ce réseau. Il s'agit, peut-être, d'une volonté pour éviter le trafic de transit inter-quartiers ;
- le quartier Europe Sud et Extension Est : ces secteurs sont desservis par une rue principale et les quartiers se sont construits autour de cette voirie avec la réalisation de voies en impasse, placettes de retournement. Les voiries ne sont utilisées que pour la desserte du quartier car elles fonctionnent en impasse. L'entrée et la sortie du quartier ne se font qu'en un et même point ;
- le quartier Europe Nord : le bouclage des rues secondaires sur le réseau principal (RD 426 et boulevard de l'Europe) permet une bonne desserte de ce secteur ;
- les coteaux : les voiries se sont dessinées en fonction de la topographie du site sur un axe Est-Ouest. La desserte de ce quartier se fait exclusivement depuis la rue de la Paix. Les rues de la Moyenne et de la Haute Corniche se sont développées au fur et à mesure que l'urbanisation prenait le pas sur le milieu naturel ;
- le quartier Extension Ouest : l'avenue des Consuls draine ce quartier depuis la rue d'Ottrott. Le reste des voiries vient se greffer dessus et fonctionne en impasse.

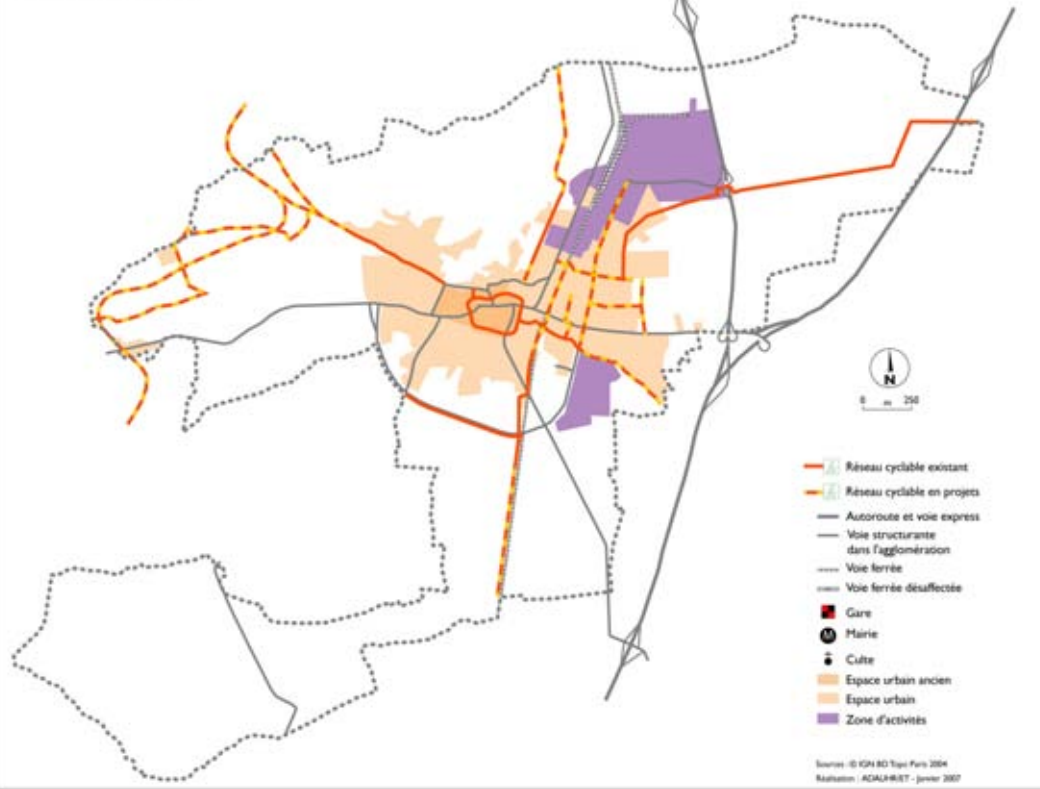
COMMUNE D'OVERNAI
RESEAU VIAIRE PRINCIPAL ET TRAFIC ROUTIER



DESSERTA EN TRANSPORTS EN COMMUN
COMMUNE D'OVERNAI



RESEAU DE PISTES CYCLABLES
COMMUNE D'OBERNAI



➤ **Réseau cyclable :**

Obernai dispose d'un réseau de pistes cyclables en passe d'être complété et maillé, tant à l'intérieur de l'agglomération que vers les communes voisines.

Aujourd'hui seul le quartier d'habitation Europe Sud est doté d'un réseau cyclable clairement identifié. Les bandes cyclables depuis la rue du Maire Mosser via la rue du Maréchal Koenig rejoignent le sentier piéton le long de l'Ehn. Dans le reste de la ville, le réseau cyclable est à développer et à mailler complètement.

➤ **Réseau de transport public urbain Pass'O :**

La municipalité a mis en place récemment un transport public urbain : Pass'O. La ligne 1 s'étend de la Rue du Maire Mosser jusqu'au quartier des Consuls avec comme terminus l'arrêt Camping. Elle passe systématiquement, à l'aller comme au retour, devant le Collège Europe, le long du Boulevard Europe et à la gare SNCF tout en irriguant parfaitement le centre-ville d'Obernai.

La ligne est desservie par 35 allers-retours quotidiens en semaine (17 le week-end).

3.2.2. Accès et flux

➤ **Accès au centre-ville** (activités commerciales et touristiques) :

Les remparts formant une ceinture autour du centre-ville, cinq accès sont possibles pour y entrer :

- la rue du Général Gouraud (2 accès Est-Ouest),
- la rue de Sélestat au Sud,
- la rue du Chanoine Gyss et la rue du cimetière au Nord.

A l'intérieur du centre, les flux piétons et véhicules légers (VL) sont importants du fait de la présence de nombreux artisans, commerçants et du patrimoine existant.

Les secteurs piétons de la ville se situent d'une part sur les remparts, et d'autre part rue du Marché et rue du Canal de l'Ehn.

➤ **Accès aux équipements scolaires et sportifs :**

Deux grandes zones sont dédiées aux activités scolaires et sportives. A l'Ouest de la rue de l'Altau, un nouveau groupe scolaire avec, à proximité, le centre équestre, le tennis, une piscine ; à l'Est, de part et d'autre de la rue du Général Gouraud et rue du Maréchal Juin, plusieurs groupes scolaires (lycées, collèges et école primaire).

Le boulevard de l'Europe dessert au Nord le lycée agricole, et le complexe omnisports est desservi depuis l'extrémité de la contournante Sud, au Nord de la rue du Maréchal de Lattre de Tassigny.

Développer un maillage piétonnier et cycliste pour desservir ces différents équipements est un enjeu essentiel au développement d'Obernai. Pour ce faire, il faut :

- aménager un itinéraire piéton entre le centre-ville piéton et le parc municipal situé à proximité des activités Ouest, via les rues de l'Angle et des Coqs ;
- recalibrer également l'axe Nord-Sud boulevard de l'Europe et la contournante Sud entre le lycée agricole au Nord et la rue du Maréchal de Lattre de Tassigny au Sud.

➤ **Accès aux activités économiques :**

L'accès au parc d'activités Nord est de bonne qualité puisqu'il est réalisé directement sur la RD500. De même, l'accès au parc d'activités Sud se fait aisément depuis la RD 426 ou la RD 422 via la connexion avec les échangeurs de la VRPV. Il faut rappeler que 3935 actifs habitant à environ 15 km d'Obernai viennent y travailler.

➤ **Accès aux transports en commun :**

Source : enquête « Origine-destination », 1999

A ce jour, la gare SNCF située à l'angle de la rue du Général Leclerc et de la rue du Général Gouraud permet de prendre le TER pour se rendre en 30-40 minutes environ à Strasbourg, selon que le train desserve ou non toutes les gares. Le projet tram-train avec la création des trois arrêts supplémentaires sur la commune va permettre de développer ce mode de déplacement.

Un réseau de bus interurbain, utilisé surtout par les ouvriers et les scolaires, relie également Obernai à Strasbourg. La ligne 210 du réseau 67 fait le trajet en 50 minutes environ.

Il est à noter que 90 % des usagers n'utilisent cette ligne que de temps en temps. Outre, la ligne 210, 14 autres lignes spécifiques assurent le transport des scolaires d'Obernai. Selon une enquête « *origine-destination* » effectuée en 1999, le nombre de personnes empruntant la ligne 210 s'élevait à 873 voyageurs par jour, dont 306 sur la commune d'Obernai (la plupart s'arrêtant à la gare SNCF). 264 voyageurs étaient des scolaires et 168 voyageurs venaient de la Communauté de Communes du Pays de Saint Odile.

Le nombre de scolaires transportés par les différentes lignes de bus s'élève en moyenne à 1272 élèves.

Un service de transport à la carte a été mis en place sur le territoire de la Communauté de Communes ayant pour objectifs d'adapter le transport aux besoins et de renforcer le maillage.

➤ **Projet tram-train :**

La mise en place d'un tel système permettra de relier le Piémont des Vosges et la vallée de la Bruche au centre-ville de Strasbourg et au quartier universitaire de l'Esplanade.

Ce projet commun à l'Etat, la Région Alsace, le Conseil Général du Bas-Rhin et la CUS, en collaboration avec la SNCF et RFF, était inscrit au contrat de plan Etat-Région 2000-2006.

L'aire d'étude comprend Strasbourg, la plaine de la Bruche, la vallée de la Bruche et le Piémont des Vosges. Ce secteur en fort développement correspond à une population de 365 450 habitants en 1999 (+ 6 % entre 90 et 99) et à un bassin d'emplois de 190 900 en 1999 (+ 5 % entre 90 et 99). La ligne dessert les pôles plus industriels comme Duppigheim ou Duttlenheim. Elle dessert également les principaux pôles urbains (Strasbourg, Lingolsheim, Molsheim et Obernai) et l'aéroport d'Entzheim.

Le tram-train est envisagé avec un passage toutes les 15 minutes jusqu'à Molsheim, puis toutes les 30 minutes sur le reste du tracé. Sur Obernai, la station située à la gare actuelle sera renforcée par trois autres arrêts pour rendre la desserte attractive.

Les études de déplacement montrent que le tram-train permettrait d'augmenter sensiblement le nombre de voyages par jour (voy/j) : + 13 500 voy/j en 2008 au lieu de 8 000 si trains classiques. Le report modal (trafic issu de la voiture) s'élèverait à 4 400 déplacements par jour.

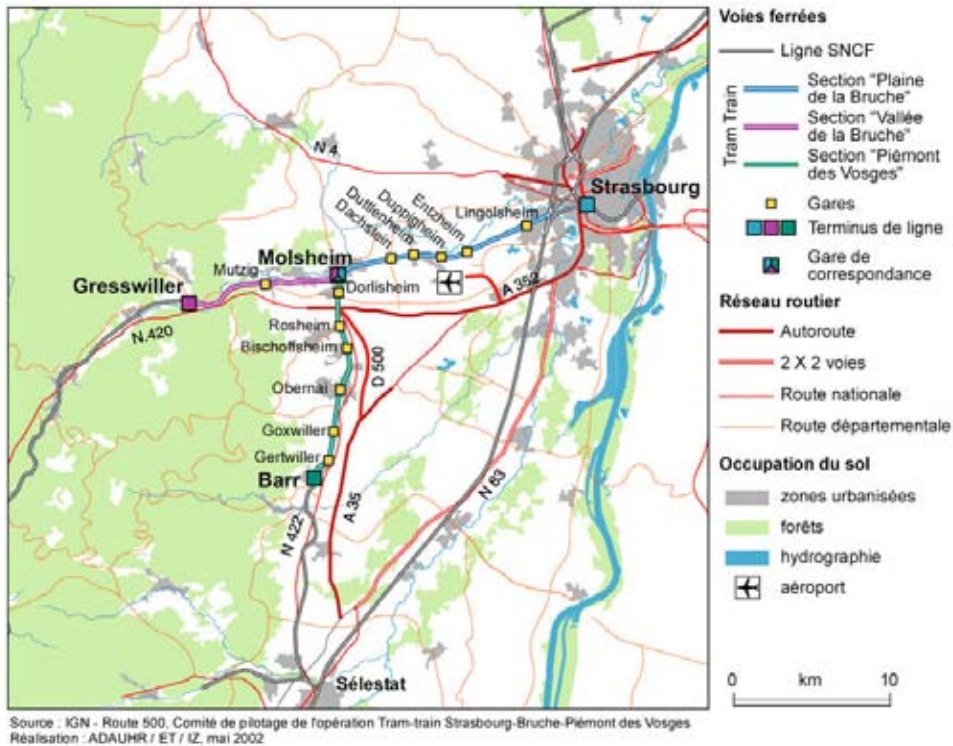
La provenance des usagers du tram-train se répartirait de la façon suivante :

- 39 % des usagers utilisent le TER,
- 32 % délaissent leur voiture,
- 29 % utilisent le réseau urbain.

80 % des utilisateurs du tram-train ont pour origine ou destination Strasbourg.

L'étude montre également que la desserte de l'aéroport serait trois fois plus fréquentée qu'à l'heure actuelle (1 200 voy/j).

Aire d'étude du projet tram-train



L'enjeu pour la ville d'Obernai est de se situer dans un vrai positionnement de ville moyenne en intégrant les phénomènes induits du fait du renforcement de l'axe Obernai-Molsheim-Strasbourg.

Le maillage des lignes de transport en commun devra être revu afin de rabattre les usagers sur la ligne tram-train.

L'arrivée du tram-train constitue un outil d'aménagement et de développement du projet urbain de la commune avec la création d'un pôle d'équipements publics d'intérêt communal, intercommunal et régional. Elle doit également permettre de reconstituer les deux entités urbaines séparées par la voie ferrée : à l'Ouest la ville traditionnelle et à l'Est la ville nouvelle.

3.2.3. Stationnement

➤ **Usagers du stationnement :**

Le stationnement sert à différents usagers qui peuvent être classés de la façon suivante :

- les touristes et les visiteurs,
- les résidents,
- les actifs du centre.

Les touristes et les visiteurs sont prêts à marcher pour se rendre à leur destination tandis que les autres veulent se garer le plus près possible de leur destination.

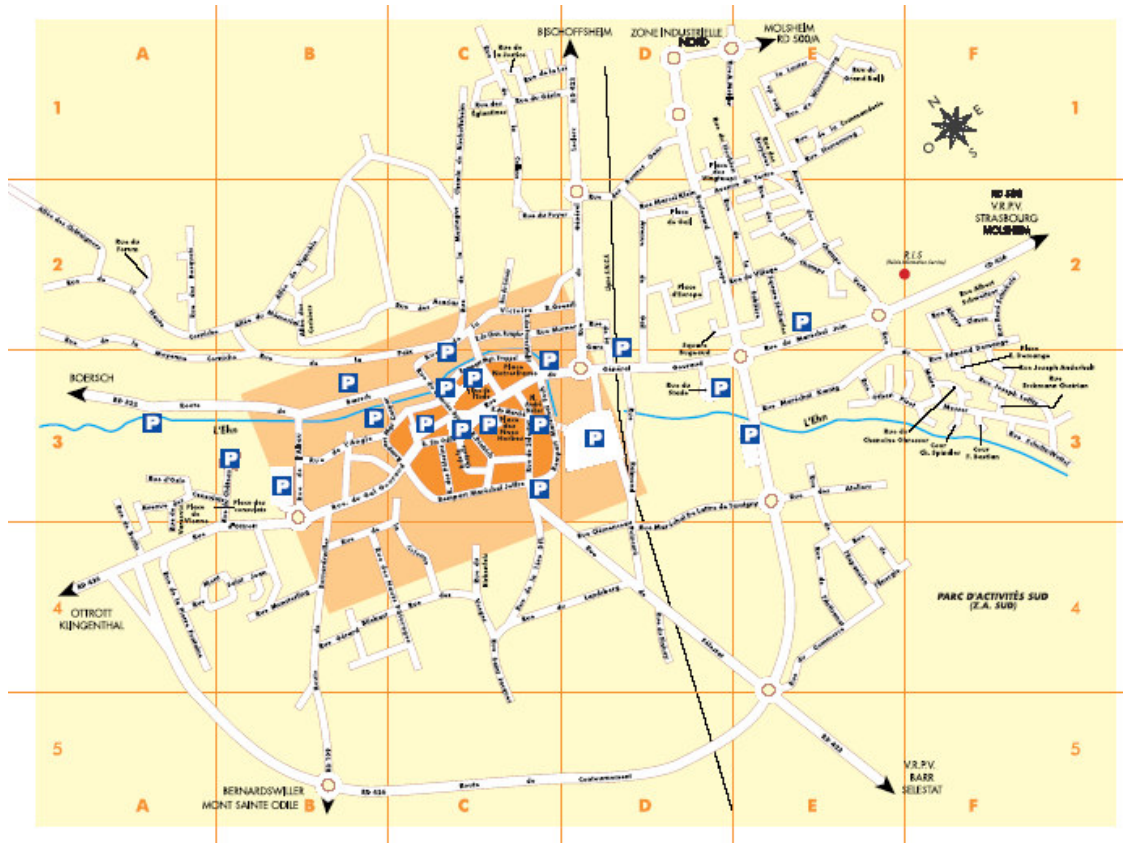
➤ **Offre en stationnement :**

La pression en stationnement se fait ressentir uniquement au centre ville. Dans le reste de la commune, l'offre se calque sur les besoins des résidents. Les places de stationnement pour les VL se répartissent de la façon suivante à l'intérieur des remparts et en périphérie :

Lieu	Places V.L.	Bus	Camping -cars	Payant / Gratuit
Place de l'Etoile	16			Payant
Place Notre Dame	28			
Rue du Puits	8			
Place André Neher	11			
Place du Marché	14			
Rue du Général Gouraud	32			
Rue Sainte-Odile	9 + 6			
Place du Beffroi	14 + 2			
Rue de Sélestat	26			
Places des Fines Herbes	102			
Sous-total des emplacements payants				274
Parking de l'Altau	140			Gratuit
Parking des Remparts	374	18	30	
Parking du Stade	168			
Parking du COSEC	50			
Rue de la Victoire	12			
Place de l'Eglise	18			
Rue de l'Altau	30			
Salle des fêtes	64			
Parking Remparts Monseigneur Freppel	55			
Parking de la Piscine	50			
Parking de la Gare	29			
Parking rue du Château	24			
Parking rue du Maréchal Juin	61			
Parking route de Boersch	87			
Sous-total des emplacements gratuits				1 188
Total des emplacements				1 462

Source : Ville d'Obernai, 2007

Répartition de l'offre en stationnement



Source : Ville d'Obernai, 2007

L'offre en stationnement :

- près de 1500 places de stationnement en tout ;
- 4 parkings de plus de 100 places (Place des Fines Herbes, Parking de l'Altai, Parking des Remparts, Parking du Stade)
- 300 places de parking en cœur historique
- les parkings des remparts et de la rue de l'Altai cumulent à eux seuls plus de 500 places de stationnement

Au centre ville, le développement de parkings n'est plus possible. Le programme de piétonisation et de réaménagement des remparts diminue le nombre de places. Il est remarqué que 2/3 des commerçants stationnent au centre-ville, ce qui monopolise 160 places.

En ce qui concerne les bus, le parking des Remparts compte 18 places réservées à ces derniers. C'est le seul endroit où les bus peuvent se garer à proximité du centre-ville. Les bus peuvent se garer également sur le parking du camping (10 places).

En conclusion, il faut inciter les usagers à se garer en périphérie en développant l'offre de stationnement aux «portes» de la ville, en établissant un bon système de jalonnement, et en profitant des opportunités offertes par le tram-train et quelques projets d'équipements pour mutualiser leur usage.

Le parking rue de l'Altau (140 places), réalisé récemment, permet de capter les usagers venant de Boersch et Ottrott.

Le projet tram-train induira des nouveaux flux de circulation en attirant notamment des usagers des communes avoisinantes qui laisseront leur véhicule à coté d'une station pour prendre ce nouveau mode de déplacement. Penser à un parking-relais proche de la station Sud, et du giratoire entre la RD 422 et la contournante Sud, est indispensable afin de capter également les usagers venant du Sud (Barr-Sélestat). Ce parking pourrait enfin servir aux bus et aux véhicules des visiteurs ainsi qu'aux usagers du secteur d'équipements attenant.

Les accès du parking des Remparts devraient être réaménagés, en créant un nouvel accès depuis le rond-point rue du Maréchal de Lattre et la voie de contournement, ce qui permettra de rendre plus attractif ce dernier même si le passage de la voie ferrée reste un sujet délicat à traiter.

Enfin le projet de parking au Sud du Rempart du Maréchal Joffre avec un accès depuis la rue de Sélestat doit d'abord servir aux actifs du centre, ce qui libérera des places au centre-ville. Une liaison piétonne depuis ce parking vers la rue des Pèlerins ou la rue Dietrich est essentielle. Son intégration dans le paysage urbain l'est également.

3.2.4. **Mobilité**

➤ **Mouvements pendulaires :**

Ce thème en lien avec la problématique de l'emploi est développé dans la partie socio-économique.

➤ **Modes de déplacement :**

L'analyse des modes de déplacements est basée sur les résultats de l'enquête ménages effectuée auprès de 600 ménages résidant à Obernai.

- la motorisation :
Le taux de motorisation par ménage s'élève à 1,33 véhicules/ménage, ce qui est important pour Obernai comparé à des villes de même taille.
11 % des ménages déclarent ne disposer d'aucun véhicule.

Le taux d'équipement en vélo est de 1,24 vélos/ménage mais 41 % déclarent ne pas en posséder. En ce qui concerne les deux-roues à moteur, le taux est très faible. La voiture particulière constitue un des moyens privilégiés de déplacement.
- La répartition des modes de déplacements :
1879 déplacements par jour ont été dénombrés sur les 600 ménages interrogés.

Mode de déplacement	Type	Nombre	%
Véhicule particulier	Conducteur	1009	53,7
	Passager	175	9,3
	Sous-total	1184	63,0
Modes doux	MAP*	604	32,1
	Vélos	44	2,3
	2 R < 125 cm 3	2	
	Sous-total	650	34,6
Transport en commun	Bus	1	
	Car interurbain	3	
	TER	21	1,10
	SNCF	5	
	Transport scolaire	2	
	Transport Employeur	3	
	Sous-total	35	1,90
Autres		10	0,50
TOTAL		1879	100

*MAP : Marche à pieds

On ne dénombre que 19 trajets multimodaux sur les 1879 déplacements. C'est normal puisque 54 % des déplacements s'effectuent seul avec sa voiture et que le transport en commun ne représente qu'à peine 2 %.

➤ **Taux de mobilité :**

Le taux de mobilité, tous modes confondus, s'établit à 3,13 déplacements par jour et par ménage. Le quartier Europe où le taux de mobilité est plus faible (2,48) est le secteur où le taux de chômage est le plus élevé (12,8 %).

➤ **Durée des déplacements :**

La durée moyenne de parcours est de 16 minutes.

Mode de déplacement	Durée	%
MAP	< 15 minutes	83
Voiture	< 10 minutes	53
TER	< 30 minutes	52
	> 30 minutes	48

53 % des temps de parcours en voiture qui ont une durée inférieure à 10 minutes laissent supposer que ces trajets ont pour origine et destination Obernai, soit 535 déplacements, soit 28,5 %.

➤ **Motifs du déplacement :**

Sur les 1879 déplacements recensés lors de l'enquête, la répartition se fait comme suit :

Motif de déplacement	%
Retour au domicile	43,0
Achats en commerce	15,1
Travail	12,3
Loisirs	7,0
Ecole, lycée, faculté	5,8
Accompagner quelqu'un	5,4
Visite parents, amis	4,0
Santé	2,0
Nourrice, crèche	1,4
Restauration hors domicile	1,3
Démarches	1,0
Déposer quelqu'un à un mode de transport	0,7
Tournée professionnelle	0,4
Recherche emplois	0,1
Autres	0,5
TOTAL	100

Cette répartition montre que les déplacements liés aux achats, aux loisirs et aux visites (26%) sont plus nombreux que ceux liés au travail et à l'école (18%).

➤ **Lieu habituel de travail ou d'études :**

Sur les 600 ménages, 251 ne sont pas concernés par cette question. Ces 251 ménages correspondent vraisemblablement aux retraités et aux personnes sans emploi.

4. Contraintes et nuisances

4.1. Urbanisation le long des voies à grande circulation

Rappel des dispositions de l'article L. 111-1-4 du Code de l'Urbanisme :

En dehors des espaces urbanisés des communes, les constructions sont interdites dans une bande de cent mètres de part et d'autre de l'axe des autoroutes, des routes express et des déviations au sens du code de la voirie routière et de soixante-quinze mètres de part et d'autre de l'axe des autres routes classées à grande circulation. Ces dispositions ne s'appliquent pas dès lors que les règles concernant ces zones, contenues dans le plan local d'urbanisme, ou dans un document d'urbanisme en tenant lieu, sont justifiées et motivées au regard notamment des nuisances, de la sécurité, de la qualité architecturale, ainsi que de la qualité de l'urbanisme et des paysages.

Sur le ban communal d'Obernai, quatre voies de communication sont concernées par l'article L111-1-4 : la VRPV et la RD 500 respectivement classées « autoroute » et « déviation d'agglomération », qui engendrent un recul de 100 m, et les RD 422 et RD 426 classées en « routes à grande circulation » qui génèrent un recul de 75 m.

4.2. Bruit lié à la circulation automobile

Le bruit de la circulation routière peut représenter une source importante de nuisances sur l'environnement. L'examen des statistiques du trafic routier à proximité d'Obernai montre que certains flux sont importants.

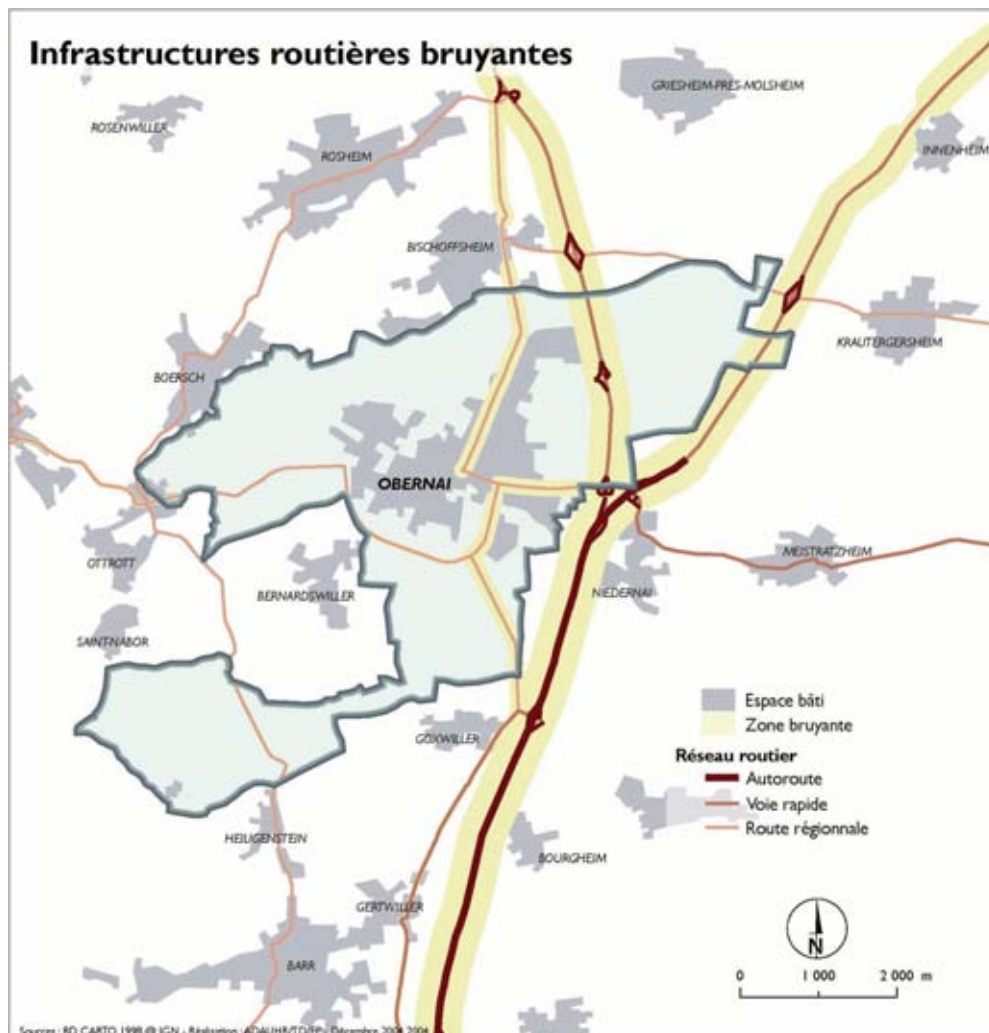
Toutefois, grâce à l'existence du réseau de contournement de la ville, les trafics les plus forts sont rejetés à l'écart des quartiers résidentiels Ouest et Sud et du centre-ville, mais le carrefour Europe constitue un point de concentration du trafic (8 920 véhicules/jour sur la route de contournement, et 12 300 véhicules/jour pour la RD 426 entre Obernai et la RD 500).

Aussi, ce sont les habitations bordant les voies principales traversant les quartiers Est de la ville qui sont les plus exposées au bruit. La tendance à l'accroissement des trafics routiers et la nécessité de réduire la pollution de l'air (induite par la circulation routière) incitent à poursuivre une politique de maîtrise des flux de déplacement et de mise en place de solutions alternatives et complémentaires de modes de transport (transports en commun, circulations douces).

L'arrêté préfectoral du 25 juin 1999 a recensé et classé les infrastructures de transports terrestres du Bas-Rhin et déterminé l'isolement acoustique nécessaire des bâtiments d'habitation dans les secteurs affectés par le bruit.

Cet arrêté a recensé et classé sur le territoire de la commune d'Obernai :

- la RN 422 (section Nord d'Innenheim à accès VRPV – devenue A35 –) : 250 m de part et d'autre de la voie ;
- la RD 422 (section Sud Bischoffsheim à Goxwiller) : 100 m de part et d'autre de la voie ;
- la RD 426 (section RD 109 à RD 422 à Obernai) : 30 m de part et d'autre de la voie ;
- la RD 426 (section RD 422 à Obernai à VRPV) : 100 m de part et d'autre de la voie ;
- la RD 500 (section A 35-RD422 à VRPV) : 250 m de part et d'autre de la voie.

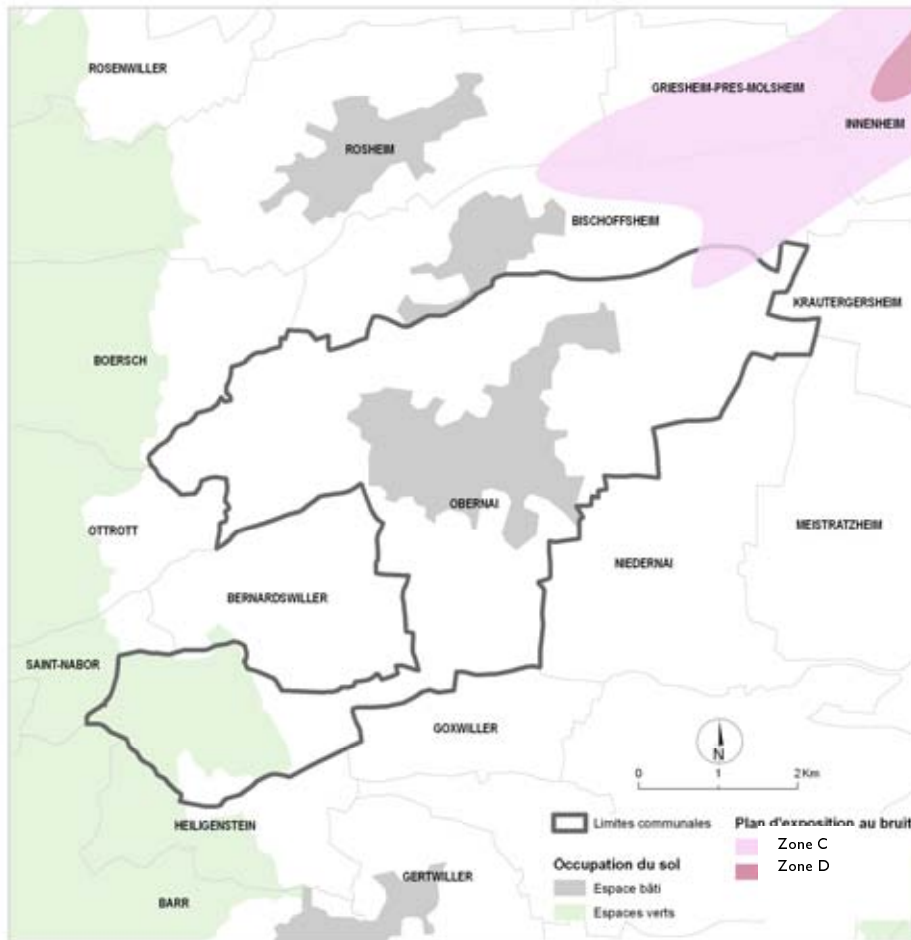


4.3. Plan d'Exposition au Bruit - Aéroport de Strasbourg-Entzheim

Depuis 1994, le trafic commercial de l'aéroport de Strasbourg-Entzheim s'est développé dans le cadre d'une vocation européenne de l'aéroport. Suite à l'élaboration du document de planification destiné à fixer les orientations fondamentales de l'aéroport sur le long terme, la révision du Plan d'Exposition au Bruit a été anticipée en 2003. Son approbation a été entérinée par l'arrêté préfectoral du 7 septembre 2004.

Le PEB est un instrument juridique qui s'inscrit dans le long terme et qui permet, à titre de précaution, d'éviter d'exposer des populations nouvelles au bruit des avions. Il limite pour cela le droit à construire dans les zones de bruit au voisinage de l'aéroport, sans toutefois avoir d'impact pour les constructions existantes. Les dispositions du PLU communal doivent être compatibles avec celle du PEB.

Impact du périmètre D du PEB sur le ban communal d'Obernai



Source(s) : ROUTE 500 © IGN, CR 67 - Réalisation : ADAUHR/ET/CK-TD/EP-Novembre 2005

Source : SCOT du Piémont des Vosges

Les niveaux sonores LDEN (les indices **LDEN** traduisent la nuisance sonore engendrée par le trafic aérien) sont évalués par simulation à partir des

hypothèses de trafic à court, moyen et long termes, et des infrastructures de l'aéroport.

Des courbes reliant les points caractérisés par un même niveau sonore sont établies et permettent de définir des zones de bruit :

- **A et B** : zones de bruit fort dans lesquelles toute construction neuve à usage d'habitation est interdite,
- **C** : zone de bruit modéré, dans laquelle les droits à construire sont limités,
- **D** : zone de bruit ne donnant pas lieu à des restrictions des droits à construire mais à des mesures d'information et d'isolation acoustique des nouvelles constructions.

Le ban communal d'Obernai n'est concerné que par la zone D qui s'étend à l'extrémité Nord-Est du territoire, en secteur rural. A l'intérieur de cette zone, les constructions (dans la mesure où le règlement du PLU les autorise) sont autorisées en application de l'article L.147-5 du Code de l'Urbanisme, mais doivent faire l'objet des mesures d'isolation acoustique prévues à l'article L.147-6 du Code de l'Urbanisme.

4.4. Qualité de l'air

Selon les rapports 2001 et 2002 de l'ASPA pour le Comité Départemental d'Hygiène du Bas-Rhin, la qualité de l'air peut être qualifiée de globalement bonne dans le Bas-Rhin (le cas de Strasbourg mis à part) avec des stagnations et de légères fluctuations d'une année à l'autre (notamment dioxyde de soufre, dioxyde d'azote et particules). Cependant, la pollution photochimique induit des dépassements d'objectifs de qualité de l'air pour l'ozone, mais pour un nombre de jours variables d'une année à l'autre.

Le niveau de recommandation pour la population nécessitant le déclenchement d'une procédure d'information, 180 microgrammes/m³ sur une heure, a été dépassé pendant 14 jours en 2001, 4 jours en 2002, mais 36 jours entre le 1^{er} janvier et le 30 septembre 2003 du fait de l'épisode climatique exceptionnel.

La promotion de solutions alternatives et d'équipements favorables aux transports en commun et aux connexions multimodales entre différents types de moyens de transport constitue une voie contributive locale à la diminution de cette pollution.

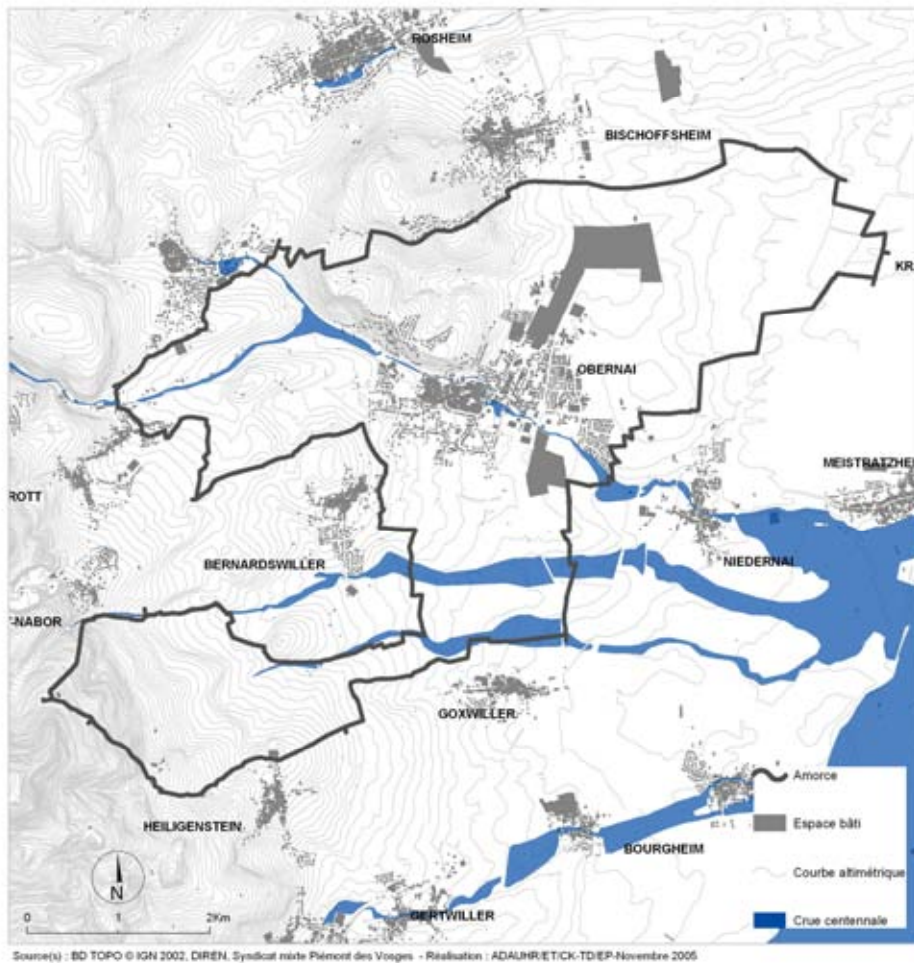
4.5. Risques naturels

4.5.1. Risque d'inondation

Selon l'étude SAGEECE (Schéma d'Aménagement, de Gestion et d'Entretien Ecologique des Cours d'Eau) sur les crues centennales réalisée par le Conseil Général du Bas-Rhin, le territoire communal est affecté par les risques d'inondation du bassin hydrographique de l'Ehn-Dachsbach-Appfelbach. Deux secteurs sont plus particulièrement concernés : l'amont et l'aval de l'agglomération d'Obernai jusqu'aux abords du centre historique ainsi que la partie Sud du ban communal, dans une zone de milieux ouverts.

La définition des zones inondables dépasse le seul souci de prise en compte des biens et des personnes. Il s'agit, dans le cadre d'une gestion globale et équilibrée de l'eau, de conserver les champs d'épandage de crue pour ne pas aggraver le risque en aval.

Zones inondables - crues centennales (CG 67)



Source : SCOT du Piémont des Vosges

Les données cartographiques concernant les crues centennales sont issues de l'étude réalisée par le Conseil Général du Bas-Rhin dans le cadre du SAGEECE Ehn-Andlau-Scheer.

4.5.2. Risque de coulées de boues

Le secteur des collines sous-vosgiennes est soumis au risque d'érosion et de formation de coulées de boues (document sur les risques majeurs dans le Bas-Rhin – Préfecture du Bas-Rhin – septembre 2002).

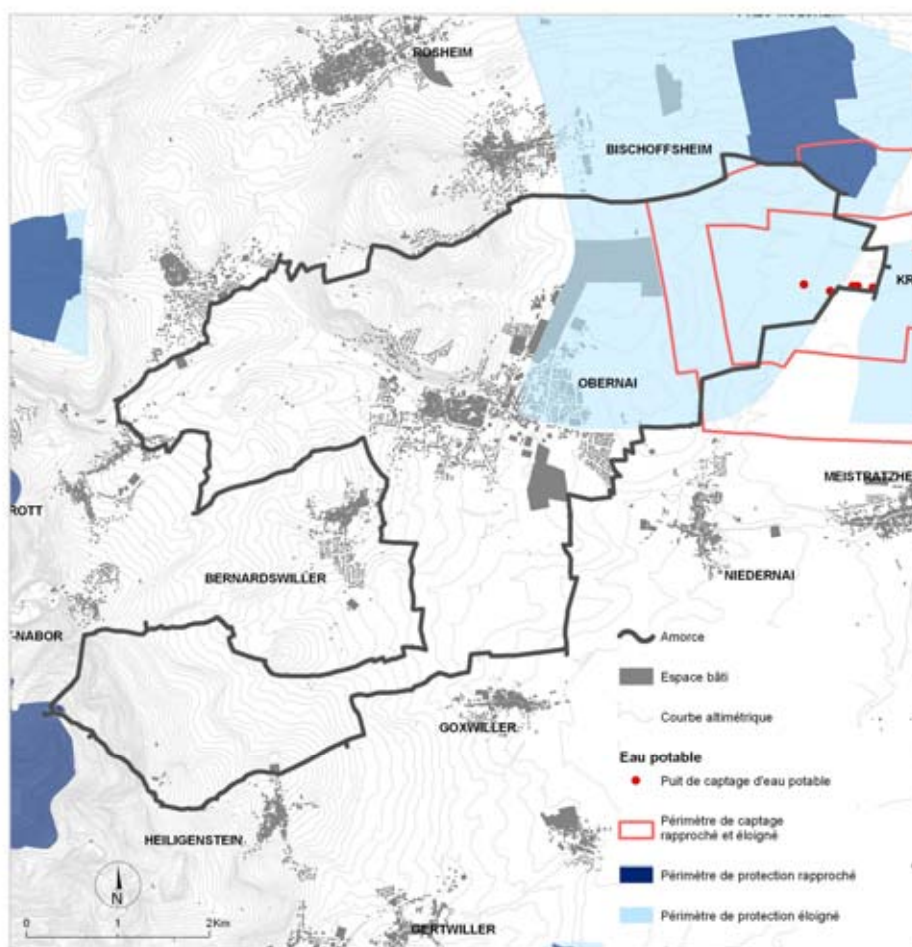
4.5.3. Risque sismique

La commune d'Obernai est classée en zone de sismicité I b, c'est-à-dire à risque de sismicité faible. Le classement des risques de sismicité est défini par le décret n° 91-461 du 14 mai 1991 relatif à la prévention des risques sismiques. Des règles de construction parasismique sont à appliquer (arrêté du 29 mai 1997).

4.6. Périmètres de captage d'eau potable

La commune est soumise à la Servitude d'Utilité Publique résultant de l'instauration du périmètre de protection rapprochée des sources de la Mense Episcople et de la commune d'Heiligenstein, ainsi que des périmètres de protection éloignée des forages de Griesheim-près-Molsheim et de Krautergersheim.

Les puits de captage d'eau potable et leurs périmètres



Source(s) : BD TOPO © IGN 2002, DDE - Réalisation : ADAUHR/ETICK-TD/EP-Novembre 2005

Source : SCOT du Piémont des Vosges

Les périmètres de protection rapprochée des captages qui alimentent la brasserie Kronenbourg ne sont pas déclarés d'Utilité Publique.

4.7. Sites pollués (Source : Basol, 2006)

La gestion des sites dont le sol a été pollué par des activités industrielles est effectuée dans le cadre de la législation relative aux Installations Classées pour la Protection de l'Environnement.

Elle part du principe que ce n'est pas tant la présence de polluants dans les sols qui est problématique, que le fait que cette pollution soit mobile et donc susceptible d'affecter l'environnement ou une population exposée.

Trois sites sont concernés sur le territoire d'Obernai :

➤ **HAGER ELECTRO SA (I ET II) :**

Site industriel de fabrication de matériel électrique dont les sols et les eaux souterraines ont été pollués par des solvants chlorés. La pollution a été générée par les installations de dégraissage.

Description qualitative à la date du 01/08/2001 : la situation, mise en évidence en 1994, se caractérise par une pollution des sols et des eaux souterraines par des Composés Organiques Halogènes Volatiles (COHV) principalement, dont du Trichloréthylène (TCE).

Une installation de traitement des sols par venting a été mise en place le 18/03/97 au voisinage de la station de dégraissage, et une autre a été mise en place le 08/07/97 sur le site dit prototype.

L'Arrêté préfectoral du 17/09/97 imposait le maintien des opérations de dépollution et le suivi. Ces installations ont fonctionné jusqu'en juillet 1998, avec des interruptions (technique d'alternance permettant un meilleur rendement), et ont permis d'extraire plus de 140 Kg de Trichloréthylène sur les deux sites.

Au droit des sites pollués, les teneurs en TCE dans les eaux souterraines sont passées de 2000 µg/l (au maximum) à 5 µg/l et de 62 à 19 µg/l respectivement pour le site de la station de dégraissage et le site prototype.

Les teneurs en aval du site sont comprises entre 0,6 et 2,4 µg/l.

➤ **HAGER ELECTRO SA (IV) :**

L'usine IV fait partie des usines de HAGER Electro sur le secteur d'Obernai. Une pollution des eaux souterraines par des solvants chlorés a été décelée, avec un impact notable en aval.

Description qualitative à la date du 23/09/2004 : un premier diagnostic des sols et des eaux souterraines réalisé le 20/12/97 a montré une pollution de la nappe par du Tétrachloréthylène à une concentration de 330 µg/l. Une deuxième étude a montré la difficulté de repérer la source de pollution dans les sols. Le traitement mis en place le 28/03/2000 a alors consisté en un pompage de la

nappe dans 3 puits de dépollution, avec passage dans un décanteur/déshuileur puis à travers une unité à charbon actif.

Entre mars 2000 et décembre 2002, environ 22 kg de Perchloroéthylène ont été extraits de la nappe. Les eaux traitées sont rejetées dans le réseau pluvial.

Sur les recommandations d'une étude de décembre 2002, établissant un bilan de fonctionnement de l'unité de dépollution, un quatrième puits de pompage devra être mis en place.

L'arrêté du 2/01/03 fixe les objectifs de traitement et les conditions de surveillance.

La concentration en Perchloroéthylène dans les puits est inférieure à 200 µg/l.

➤ **USINE SUPRA :**

Usine de fabrication d'appareils de chauffage au bois et au mazout en activité, dont les sols ont été pollués par du Trichloréthylène. La pollution de la nappe par du Trichloréthylène s'étend sur le site de l'usine, et en aval.

Le traitement par venting des sols a démarré en décembre 1996, d'abord en superficie, puis dans les couches profondes. 1100 kg de Trichloréthylène (TCE) ont été extraits jusqu'en juillet 1999, date à laquelle le venting a été arrêté. Une surveillance bimensuelle est maintenue.

Les valeurs en TCE dans la nappe sont passées de 1440µg/l à moins de 20µg/l en mai 2001.

Une modélisation de la propagation dans les eaux souterraines a permis de définir les seuils acceptables en sortie de site pour garantir la protection des captages d'eau potable en aval. Ces seuils se situent entre 50 et 100µg/l.

Le traitement est maintenant terminé. Le site est sous surveillance.

4.8. Risque industriel et transport de matières dangereuses

Si on ne recense à Obernai aucun établissement industriel entrant dans le champ d'application de la Directive SEVESO, la commune d'Obernai compte en revanche 2 établissements classés à risques :

- la **Brasserie Kronenbourg K2**
- l'entreprise de transport et logistique **Jung**

Ces installations industrielles présentent des risques technologiques dont les rayons de danger impliquent des mesures de limitation de l'urbanisme autour de leur site. Ces limites sont prescrites par des études de danger.

Le site classé SEVESO le plus proche est localisé sur le territoire de la commune de Molsheim : il s'agit du complexe Messier-Bugatti classé SEVESO seuil haut dont l'activité est liée au traitement de surface.

Commune d'Obernai - liste des établissements soumis à autorisation

Commune	Nom de l'établissement	Activité
Obernai	Brasserie Kronenbourg K 2	Fabrication de bière
Obernai	CMO	Travail des métaux, chaudronnerie, poudres.
Obernai	Divinal	Fabrication de boissons
Obernai	Hager Electro	Transformation des matières plastiques
Obernai	Sobovia Romeco	Industrie agro-alimentaire
Obernai	Stoeffler Obernai	Industrie agro-alimentaire
Obernai	Supra II	Mécanique, électrique, traitement de surface.
Obernai	Transports logistique Jung	Transports
Obernai	Triumph International	Confection de vêtements, bonneterie.
Obernai	Union des coopérateurs d'Alsace	Détail de carburants
Obernai	ZH Industries (anc. Zaegel Held)	Travail des métaux, chaudronnerie, poudres.

Source : DRIRE

Le territoire communal accueille en outre deux bâtiments d'élevage bovin soumis à déclaration.

La RD 500 ainsi que l'A 35 sont susceptibles de supporter du transport de matières dangereuses.

4.9. Réseaux divers

4.9.1. Gaz

Il faut signaler le passage sur le ban communal d'Obernai d'une conduite de transport de gaz. Il s'agit d'une canalisation haute pression exploitée par Gaz de Barr et localisée sous le Boulevard de l'Europe. Son diamètre varie de 150 au Nord à 160 au Sud du giratoire.

4.9.2. Electricité

Le ban communal est également soumis à des servitudes relatives à l'existence des canalisations électriques. 19 lignes sont recensées. La plus importante en terme de capacité est la ligne 2 x 400 kv Marlenheim-Muhlbach-Bezaumont exploitée par RTE (Réseau de Transport d'Electricité). Le reste du réseau est exploité par Electricité de Strasbourg.

4.9.3. Eau et assainissement

La Communauté de Communes du Pays de Sainte-Odile gère depuis son origine, en 1973 alors SIVOM du secteur d'Obernai, les services de l'eau.

En 1996 pour l'assainissement, et en 2002 pour l'eau potable, le choix du mode de gestion s'est porté sur une délégation de service public de type "affermage". Le fermier retenu, la Lyonnaise des Eaux, assure depuis lors l'ensemble du fonctionnement des deux services pour le compte de la collectivité.

Une programmation pluriannuelle a été mise en place pour allier la planification des investissements aux travaux à réaliser afin de limiter les décalages dans le temps.

➤ Réseau d'eau potable

A ce jour, la Communauté de Communes est alimentée par :

- les sources : 2 400 m³/j.
- le forage de Krautergersheim : 4 600 m³/j.
- l'apport de la brasserie Kronenbourg : 1 000 m³/j.

A terme, l'apport en eau de la brasserie Kronenbourg doit s'achever. Pour pallier la future demande évaluée à 10 000 m³, une convention devrait être signée avec le Syndicat d'Erstein Nord pour s'approvisionner auprès de lui. Une conduite devrait relier les installations de la Communauté de Communes d'Erstein à celle du Pays de Sainte-Odile.

Pour la brasserie Kronenbourg, un site complémentaire fait l'objet d'une étude de faisabilité sur le ban de Gresswiller.

Concernant Obernai, le maillage est bon et les extensions futures au Sud et à l'Est ne posent pas de problème particulier que ce soit en terme de débit ou de pression.

Les besoins seront à affiner lorsque les futurs aménagements seront dessinés.

➤ Réseau d'assainissement

Les zones urbanisées d'Obernai sont équipées d'un réseau gravitaire de type unitaire à l'exception du secteur « Eurovillage » et du quartier « Les Consuls ». Le réseau est organisé autour d'un collecteur principal, parallèle à l'Ehn, qui traverse l'agglomération d'Ouest en Est pour se diriger vers la station d'épuration intercommunale du SIVOM du bassin de l'Ehn située à l'Est de Niedernai.

A ce jour, la capacité de la station dimensionnée pour 25 400 équivalents-habitants devient limite, un projet d'une nouvelle station est à l'étude. Elle remplacera les installations actuelles de Niedernai et Blaesheim et devra répondre aux besoins des collectivités pour les 25 prochaines années.

Les pointes de débit d'orage sont rejetées dans l'Ehn à l'aide de déversoirs d'orage situés tout le long de l'Ehn. L'Ehn avec un débit d'étiage de 188 litres par seconde (L/s) à Niedernai est un milieu récepteur sensible. La qualité de l'eau est actuellement bonne (1B) dans la traversée d'Obernai, mais passe à 3, médiocre, en aval. Il s'agit-là d'un épisode exceptionnel dans la mesure où les objectifs fixés entre 2000 et 2002 avaient été atteints (de passable (2) en 2000 à bonne (1b) en 2001 et 2002).

Pour maintenir, l'objectif de qualité fixé à 2, passable, il ne faut pas accentuer, sinon réduire, les déversements polluants des déversoirs d'orage (DO) existants en temps de pluie.

En conséquence, il va falloir penser à des techniques alternatives pour ne pas surcharger le réseau :

- réseau séparatif sous nouvelle voie depuis l'Ehn pour les extensions Sud,
- réseau séparatif pour éviter d'amener des eaux claires à la station d'épuration,
- limiter les débits de ruissellement sur les parcelles,
- récupérer les eaux de toitures pour arroser le jardin, nettoyer la voiture, voire les utiliser pour les WC, infiltrer le surplus si possible,
- mettre en place un séparateur d'hydrocarbures pour les eaux de chaussée et de parking avant rejet,
- redimensionner les DO si nécessaire.

4.9.4. Traitement des ordures ménagères

Selon les extensions, il faudra connaître les débits admissibles sur chaque ramification du réseau existant.

La déchetterie intercommunale située dans le Parc d'activités Sud accueille les déchets qui ne peuvent être mis dans la poubelle traditionnelle. Elle est ouverte le mercredi et le jeudi de 13h à 18h, le vendredi de 9h00 à 13h, et le samedi de 9h à 17h.

Le tri sélectif des déchets est mis en place également par la Communauté de Communes du Pays de Sainte-Odile. Les jours de ramassage sont fixés en fonction des quartiers.

4.10. Schéma régional des gravières

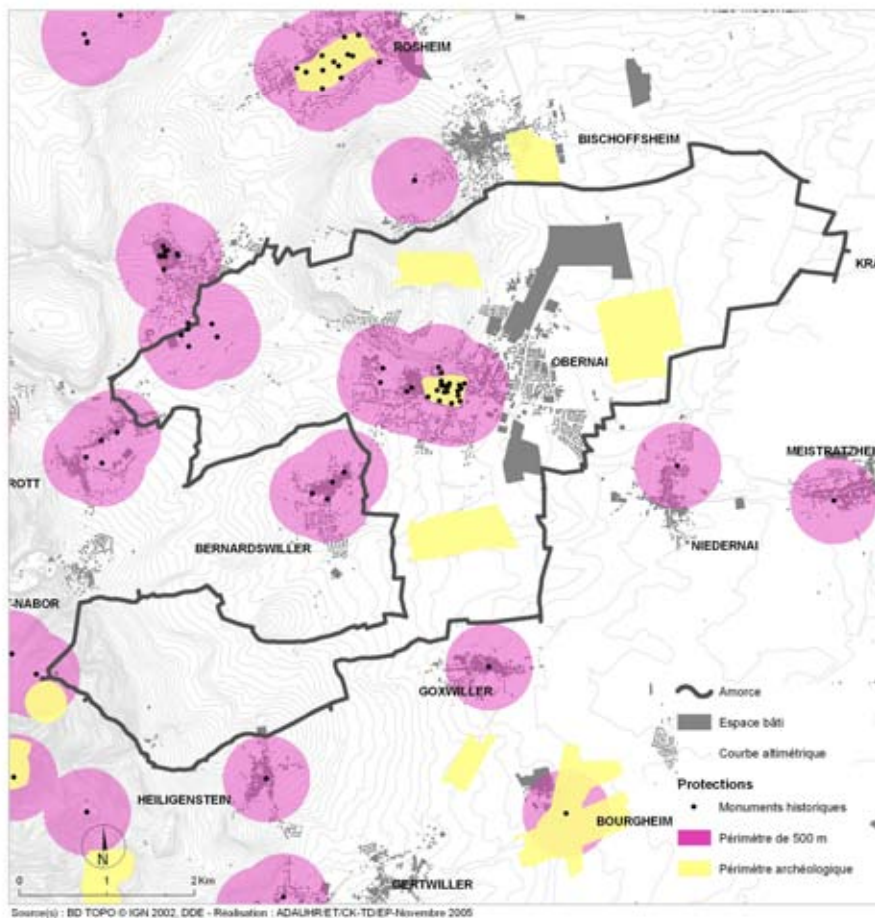
En matière de ressources minérales, le territoire communal est concerné par le schéma régional des gravières (ZERC – Zone d'Exploitation et de Réaménagement Coordonnées des Carrières – n°3) qualifié de projet d'intérêt général par arrêté préfectoral du 6 septembre 1999. Ce dernier détermine les secteurs où l'exploitation des matériaux alluvionnaires peut être autorisée. La mise en place des ZERC résulte de la volonté des pouvoirs publics et des responsables locaux de construire une politique des gravières qui garantisse le respect de l'environnement. La ZERC n°3 ne prévoit aucun secteur exploitable sur le territoire d'Obernai.

4.1.1. Monuments historiques

On recense 27 monuments historiques inscrits ou classés sur le territoire communal et 11 situés sur des communes limitrophes dont le périmètre de protection touche Obernai.

Ces monuments génèrent un périmètre de protection de 500 mètres, dans lequel chaque demande d'autorisation d'urbanisme (permis de construire, lotissement, permis de démolir...) est soumise à l'avis conforme de l'Architecte des Bâtiments de France lorsqu'il y a covisibilité.

Patrimoine historique – périmètre indicatif (source : SCOT du Piémont)



Fort de sa qualité et de son abondance, le patrimoine communal lié à l'histoire politique, religieuse, économique et sociale est bien conservé, respecté et mis en valeur.

4.1.2. Périmètres archéologiques

Des vestiges archéologiques ont été reconnus par des sondages et des fouilles préventives partielles réalisées à Obernai. Lors de tous travaux de terrassement et d'affouillement dans ces zones sensibles, le Service Régional de l'Archéologie devra être informé.

L'inventaire du Service Régional de l'Archéologie recense 4 sites archéologiques sur le ban communal :

- Zone 700 Centre historique
- Zone 856 Occupation néolithique
- Zone 724 Occupation protohistorique et gallo-romaine
- Zone 725 Occupation gallo-romaine et médiévale

Carte de localisation des périmètres archéologiques

