

PLAN LOCAL D'URBANISME

Modification n°3

Extraits
1. RAPPORT DE PRESENTATION
TOME 6
1.9. Entrées de ville

Dossier d'enquête publique Novembre 2020

direction *urbanisme
et territoires*

aménagement du territoire
et projets urbains



PROPOSITION DE MODIFICATION

- 5 -

3. LES SECTEURS TRAITÉS AU TITRE DES ARTICLES L.111-6 A L.111-8 DU CODE DE L'URBANISME DANS LE PLU

Au regard des éléments exposés dans la partie précédente, le PLU est concerné par 6 secteurs dans l'ensemble de l'Eurométropole de Strasbourg (tous classés en zone « à urbaniser » IAU) qui relèvent des dispositions aux articles L.111-6 à L.111-10 du CU. Les justifications et les motivations du parti d'urbanisme retenu figurent dans les études ci-après.

Les mesures spécifiquement employées sur chacun de ces secteurs permettant de répondre aux dispositions de la loi en matière de traitement des entrées de villes sont également édictées par ailleurs, de manière indépendante mais néanmoins cohérente, à travers le règlement (écrit et graphique) et les OAP du PLU. Chacun des secteurs étudiés dispose ainsi d'une OAP permettant une complémentarité des outils mis en oeuvre pour définir le parti d'aménagement retenu.

Ce sont ces mesures spécifiques, au regard de la compatibilité avec les critères identifiés dans le code de l'urbanisme, qui permettent de réduire les reculs des constructions génériques de 75 ou 100 mètres vis-à-vis des routes à grande circulation initialement en vigueur. Les secteurs sont donc traités indépendamment dans le présent chapitre, mais conformément aux principes retenus par ailleurs dans le règlement et les OAP.

Il s'agit de :

- **MUNDOLSHEIM / REICHSTETT** : secteur d'extension IAUX de la Zone Commerciale Nord (ZCN), aux abords de la RD 263 et de l'autoroute A 4,
- **SOUFFELWEYERSHEIM** : secteurs d'extension de zones d'activités IAUX "Pointe de la Souffel I" et "Pointe de la Souffel II",
- **HOLTZHEIM / ENTZHEIM** : secteur d'extension IAUX du Parc d'Activités Nord Aéroport, longeant la RD 221 ;
- **ILLKIRCH-GRAFFENSTADEN** : secteur d'extension IAU de la ZAC Baggersee, le long de la RD 468,
- **ILLKIRCH-GRAFFENSTADEN** : extension du secteur IAUZ, partie Sud du Parc d'Innovation, longeant la RD 468,
- **LIPSHEIM** : secteur d'extension IAUXb1 de la Niedermatt, aux abords de la RD 1083.

Autre secteur :

- **FEGERSHEIM** : secteur d'extension IAUX, longeant le Nord de la N 353 (Rocade Sud).

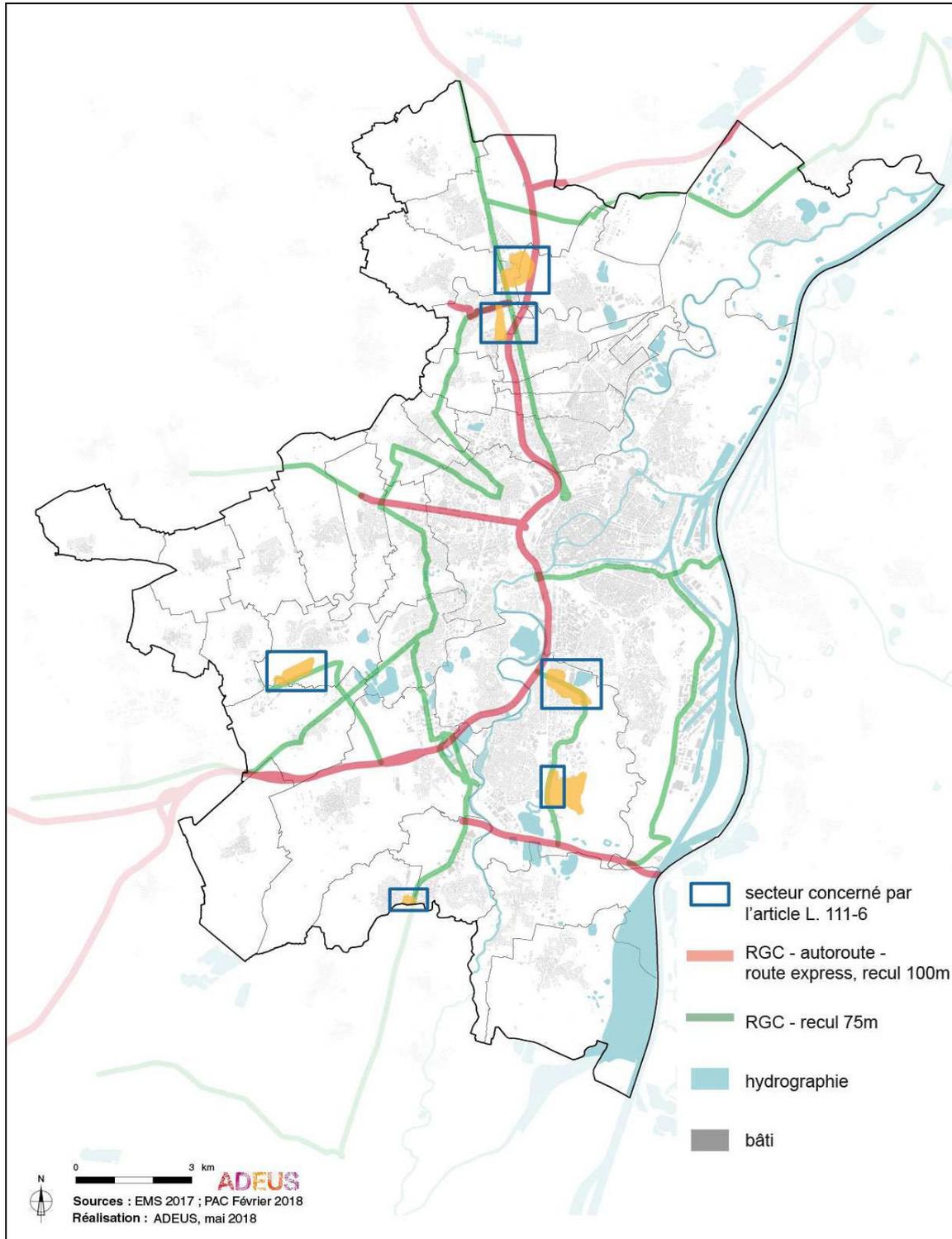
Ce secteur, bien que classé en zone IAU et répondant à l'ensemble des critères explicités ci-avant, ne fait pas l'objet d'une étude spécifique dans le présent chapitre.

Il s'agit, en effet aujourd'hui, d'un secteur pour lequel aucun projet urbain n'est suffisamment défini et avancé à ce stade pour pouvoir établir un parti d'aménagement à même de lever le recul inconstructible de 100 mètres. En l'état, l'article L.111-6 du code de l'urbanisme s'applique donc jusqu'à ce qu'une étude permette, une fois le projet d'urbanisation connu et les orientations d'aménagement établies, de réduire la marge d'inconstructibilité.

PROPOSITION DE MODIFICATION

- 6 -

CARTE N°2 : Les secteurs de l'Eurométropole de Strasbourg soumis à l'application de l'article L.111-6 du code de l'urbanisme



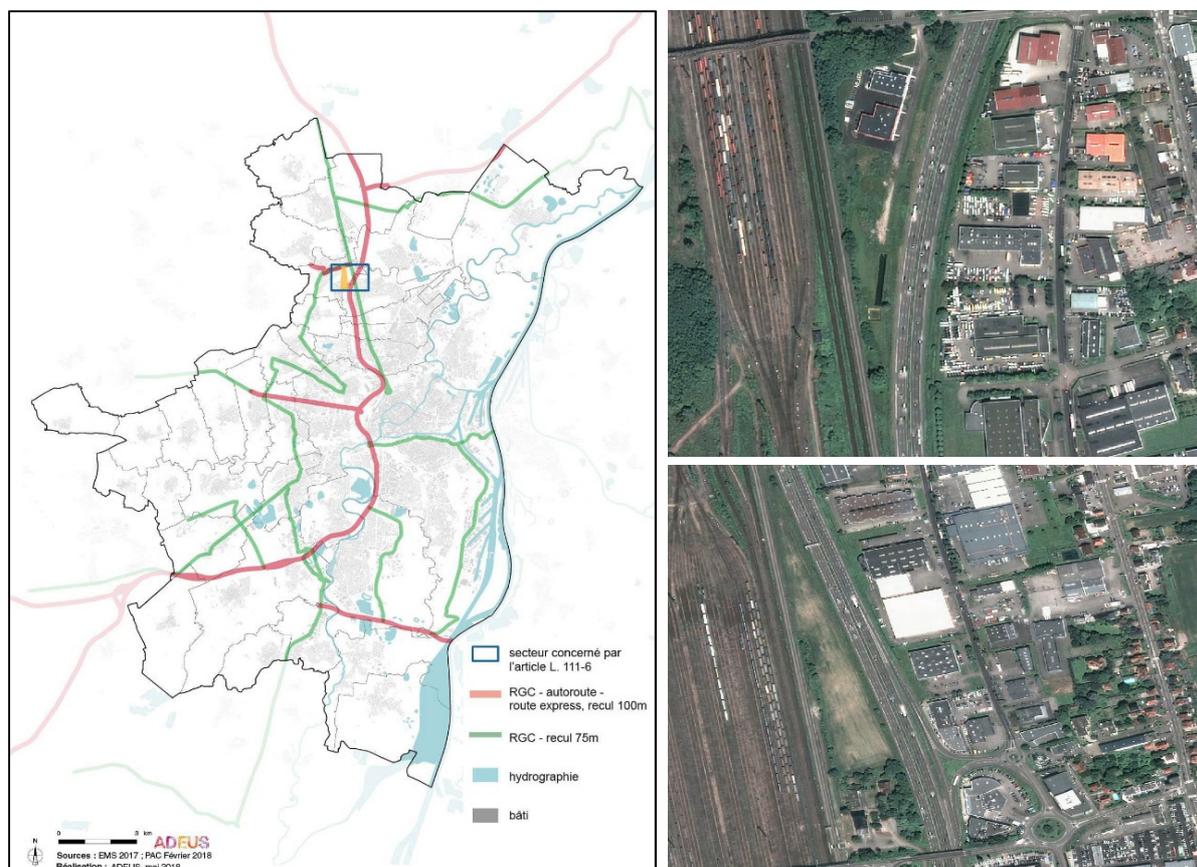
La carte ci-dessus sera mise à jour dans le cadre du dossier d'approbation de la modification n°3.

PROPOSITION DE MODIFICATION

- 12 -

3.2. COMMUNE DE SOUFFELWEYERSHEIM

SECTEURS « POINTE DE LA SOUFFEL I » ET « POINTE DE LA SOUFFEL II »



Carte de localisation des secteurs (source : ADEUS) et vues aériennes du secteur "Pointe de la Souffel I" en haut et "Pointe de la Souffel II" en bas (source : Fond SIG EMS 2020)

La carte ci-dessus sera mise à jour dans le cadre du dossier d'approbation de la modification n°3.

3.2.1. Contexte et destination des secteurs

Ces deux secteurs, communément appelés « Pointe de la Souffel I » au Nord au niveau de la rue de l'Industrie et « Pointe de la Souffel II » au Sud au niveau de la RM 184, ont chacun une surface d'environ 2 hectares, classés en zone à urbaniser, et sont destinés à accueillir un parc d'activités économiques de type non industrielles.

Ils sont longés à l'Ouest par la voie ferrée d'une part (ligne Strasbourg-Paris et Strasbourg-Haguenau notamment), et à l'Est par l'autoroute A 35 d'autre part. Cette dernière est une voie classée « route à grande circulation ». À ce titre et en tant que site en frange extérieure d'un espace urbanisé du territoire couvert par le PLU, ce secteur est concerné par l'application des articles L.111-6 à L.111-10 du code de l'urbanisme.

Les deux sites sont caractérisés par une très forte exposition visuelle depuis les infrastructures qui le bordent, à savoir l'autoroute A 35 et le faisceau ferré. Leur grande visibilité en « entrée de ville » leur confère une certaine « responsabilité » par rapport à l'image qu'ils renvoient de l'agglomération strasbourgeoise.

Par ailleurs, le SCoT de la Région de Strasbourg précise que « le long de l'autoroute A 35 et de la voie ferrée au Nord de Strasbourg, les quartiers situés autour de ces deux axes doivent être aménagés avec un souci de qualité en rapport avec la qualité du site et de ses vues lointaines ». ¹

¹ DOG du SCOTERS, Chapitre VII, p.39.

PROPOSITION DE MODIFICATION

- 13 -

Alors que les sites sont actuellement occupés par de la monoculture céréalière, la Commune souhaite y développer une zone d'activités destinée d'une part, à accueillir de nouvelles entreprises locales et, d'autre part, à relocaliser des établissements déjà présents à Souffelweyersheim ou dans les communes voisines. Il s'agit de s'inscrire en complémentarité d'une part, avec le « pôle auto » implanté sur les communes de Hœnheim et Bischheim et, d'autre part, de la zone d'activités des Tuileries en vis-à-vis de l'autre côté de l'autoroute.

Le terrain de chaque secteur se développe le long des infrastructures ferrée et autoroutière sur un linéaire de près de 500 mètres. Chaque site présente une forme triangulaire relativement contrainte.

Le site de la « Pointe de la Souffel I » présente un léger dénivelé longitudinal entre la pointe Sud, à niveau égal à la voirie autoroutière, et son extrémité Nord-Est en surplomb d'environ 3 mètres. Ce terrain n'est accessible qu'en un seul point situé au Nord, en léger contrebas de la RM 63.



Le site de la « Pointe de la Souffel I » de forme triangulaire, délimité par le faisceau ferré, l'autoroute A 35 et la RM 63, en vue aérienne - en haut - et vu depuis la RM 63 au Nord - en bas - (Source : ADEUS / Google Earth)

Le site de la « Pointe de la Souffel II » présente également un léger dénivelé de 1,2 à 3 mètres sous le niveau des infrastructures ferroviaire et autoroutière. Ce terrain est accessible au Sud depuis l'autoroute A 35 et la RM 184.

PROPOSITION DE MODIFICATION

- 14 -



*Le site de la « Pointe de la Souffel II » de forme triangulaire, délimité par le faisceau ferré, l'autoroute A 35 et la RM 184.
Le site en vue aérienne - en haut - et vu depuis l'A 35 au Nord - en bas - (Source : Google Earth et Google Maps)*

3.2.2. Mesures spécifiquement employées sur les secteurs

3.2.2.1. Qualité de l'urbanisme

La qualité de l'urbanisme de ces futurs parcs d'activités dépend des choix de programmation, de traitement paysager, de traitement architectural, de niveau des prestations, etc.

Les secteurs sont propices à l'installation de fonctions commerciales spécialisées susceptibles de tirer partie de la très bonne visibilité depuis l'infrastructure autoroutière. Cela permettrait d'exploiter au mieux l'effet de vitrine.

Le parti retenu dans le cadre des études « entrée de ville » prévoit une organisation urbaine stricte et forte. Les nouveaux bâtiments implantés formeront un nouveau front bâti clairement lisible. Celui-ci s'inscrira dans la continuité du bâti existant côté Ouest de l'autoroute et répondra à l'alignement des constructions de la zone d'activités des Tuileries, située de l'autre côté de l'autoroute.

L'implantation des bâtiments respectera une marge de recul de 40 mètres minimum par rapport à l'axe de l'autoroute. Cette bande inconstructible sera le support d'aménagements paysagers. La qualité urbaine est liée à l'homogénéité des fronts bâtis, tant du côté des voies ferrées que du côté de l'autoroute. Pour cela, les bâtiments seront implantés sur une même ligne de construction et la hauteur des constructions sera fixée à 12 mètres hors tout ; le parti d'urbanisme sera harmonisé à l'échelle de la zone.

3.2.2.2. Qualité des paysages

La maîtrise du paysage est particulièrement importante sur ces sites qui sont fortement exposés, visibles tant depuis l'autoroute A 35 que depuis les voies ferrées, ligne Strasbourg-Paris notamment. L'autoroute formant une courbe à proximité de chaque site, leur visibilité est d'autant plus renforcée.

La qualité paysagère est corrélée à la présence végétale indispensable sur les sites. Celle-ci dépendant en grande partie de la quantité de sols propices aux plantations, l'imperméabilisation des sols sera limitée. Il existe déjà une présence végétale sur chaque site qui sera à préserver :

PROPOSITION DE MODIFICATION

- 15 -

- Pour le secteur de la « Pointe de la Souffel I », la haie située dans l'angle Nord-Ouest du terrain, composée majoritairement d'essences exotiques et de quelques sujets locaux, est protégée par un « Espace Planté à Conserver ou à Créer » (EPCC) au règlement graphique du PLU. Le platane à grand développement, situé en extrémité Sud au droit d'un bunker, devra aussi être conservé. En plus de la protection de ces éléments, le projet sera valorisé par la plantation d'un nouvel ensemble végétal le long de l'autoroute A 35, sous forme d'arbres d'alignement à grand développement. Ces plantations permettront d'enrichir le paysage par la création d'un premier plan sur la façade Est du site.
- Pour le secteur de la « Pointe de la Souffel II », l'ensemble végétal situé en frange Sud-Est du site devra être conservée. Une frange végétalisée devra également être aménagée sur la partie Nord et Est du site, pour créer un écran végétal depuis l'autoroute A 35, composé de plantations arbustives d'essences locales, garantissant la bonne insertion paysagère du site.

Les clôtures en limite des infrastructures devront être les plus discrètes possibles et pourront servir de support à une végétation grimpante (lierre, vigne vierge, etc). En outre, un traitement identique des hauteurs du bâti permettra également une meilleure insertion paysagère.

3223. Qualité de l'architecture

La qualité de l'architecture dépend en partie de la programmation retenue pour les futurs bâtiments. Cette dernière pourra tirer parti de l'effet de vitrine de chaque site et de leur grande exposition à des flux considérables grâce à la proximité de l'A 35. C'est en jouant de ce contexte et de ces paramètres très spécifiques que peut naître une architecture avec une certaine identité et un réel effet vitrine.

Les bâtiments pourront présenter de grandes façades vitrées, à l'instar de celles dont sont dotés les bâtiments d'exposition d'automobiles du quartier d'activités des Tuileries situé en vis-à-vis.

Les façades particulièrement exposées aux regards (façade Est orientée sur l'autoroute et façade Ouest orientée sur le faisceau ferré) devront être particulièrement soignées.

La hauteur des constructions sera harmonisée entre les bâtiments pour constituer un front urbain harmonieux. Elle pourra atteindre jusqu'à 12 mètres hors tout, hors installations ponctuelles telles antennes, édicules techniques, panneaux solaires, etc.

La qualité architecturale sera également assurée par l'unité entre les différents bâtiments (même vocabulaire architectural).

3224. Nuisances

Les nuisances liées à la circulation supportée par l'autoroute (bruit, pollution de l'air, etc) sont atténuées par le recul de 40 mètres minimum des constructions par rapport à la voie autoroutière.

Afin d'atténuer les nuisances supportées par les futurs occupants, les bâtiments devront répondre aux exigences d'isolation acoustique conformément à la réglementation en vigueur. Ces nuisances peuvent aussi être minimisées par le traitement d'une façade « double peau » et par des dispositions techniques (filtration des particules).

D'autre part, la fonction même allouée aux futures constructions tient compte de ces nuisances. Afin de limiter l'exposition des populations à ces nuisances, seules les fonctions d'activités économiques de type tertiaire, artisanat, commerce sont autorisées (habitat proscrit).

3225. Sécurité

La sécurité sera préservée par le recul des constructions (de 40 mètres minimum) par rapport au bord de l'infrastructure autoroutière, par la limitation des indications portées sur les bâtiments qui seront bâtis et par la plantation d'un écran végétal en premier plan limitant l'impact de ces nouvelles constructions.

La sécurité des usagers de l'autoroute dépendra également de la bonne insertion sur chaque site des futurs aménagements qui sont souhaités. Ils ne devront pas capter le regard des automobilistes de façon ostentatoire.

PROPOSITION DE MODIFICATION

- 15a -

Pour le secteur de la « Pointe de la Souffel I », la circulation engendrée par l'arrivée des usagers de ce parc d'activités devra être intégralement supportée par un nouveau carrefour aménagé en conséquence au droit de la RM 63. Aucun nouvel accès automobile direct ne sera autorisé depuis l'autoroute.

Pour le secteur de la « Pointe de la Souffel II », la circulation engendrée par l'arrivée des usagers de ce parc d'activités devra être intégralement supportée par les infrastructures routières existantes (RM 184, sortie autoroutière) et un carrefour qui sera reconfiguré en conséquence (signalisation directionnelle complémentaire).

La sécurité des usagers de chaque site sera préservée par l'installation de clôtures, tant en limite d'autoroute qu'en limite de voies ferrées.

Enfin, la sécurité au sein de chaque site sera induite par la qualité recherchée de l'urbanisation qui prendra en compte tous les modes de déplacements. Les piétons et les cyclistes devront pouvoir circuler en toute sécurité dans le futur parc d'activités.

Au regard de la qualité de l'urbanisme, des paysages et de l'architecture, des nuisances et de la sécurité, l'ensemble de ces éléments permet de rendre compatible les dispositions du parti d'aménagement avec l'instauration d'une marge de recul réduite par rapport à l'axe de l'autoroute A 35 sur l'ensemble du linéaire situé le long du futur parc d'activités.

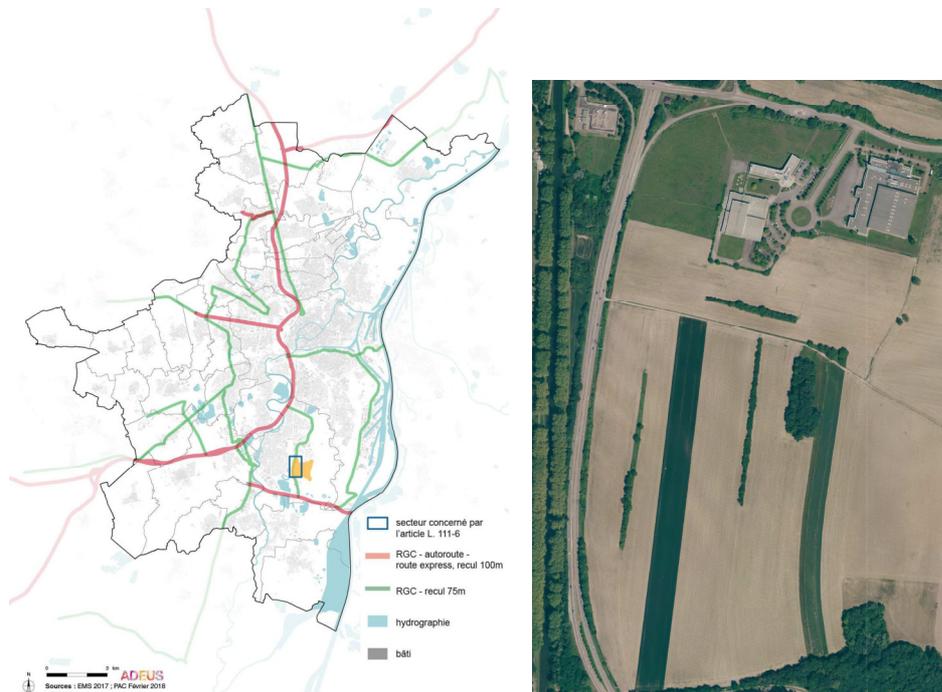
Cette marge de recul est réduite de 100 à 40 mètres par rapport à l'axe de l'infrastructure.

PROPOSITION DE MODIFICATION

- 26 -

3.5. COMMUNE D'ILLKIRCH-GRAFFENSTADEN

SECTEUR SUD DU PARC D'INNOVATION / RD 468



Source : Fond SIG CUS 2013 - Réalisation ADEUS

3.5.1. Contexte et destination du secteur

La zone IAUZ constitue la partie Sud de la Zone d'Aménagement Concerté (ZAC) «Parc d'Innovation». Cette zone, au sein de la ZAC, est située sur la partie Sud/Est de la Ville d'Illkirch-Graffenstaden, en frange de la partie urbanisée de la commune, délimitée par le Canal du Rhône au Rhin. La zone à urbaniser s'étend sur une surface de 74 hectares. Elle est délimitée au Nord par la partie déjà urbanisée de la ZAC, à l'Ouest par la route du Rhin (RD 468) et au Sud et à l'Est, par la forêt d'Illkirch-Graffenstaden.

La partie Sud de la ZAC est aujourd'hui constituée essentiellement de champs cultivés et reste à urbaniser dans une seconde phase (la majeure partie Nord de la ZAC a déjà été urbanisée dans la première phase d'aménagement au cours des 25 dernières années).

Ce secteur au Sud de l'agglomération strasbourgeoise est très visible depuis la voie rapide RD 468, voie classée route à grande circulation qui longe, de façon linéaire, l'ensemble de la bordure Ouest de la zone. A ce titre, et compte tenu de sa position en entrée de ville, cet espace est concerné par l'application des dispositions des articles L.111-6 à L.111-8 du code de l'urbanisme.

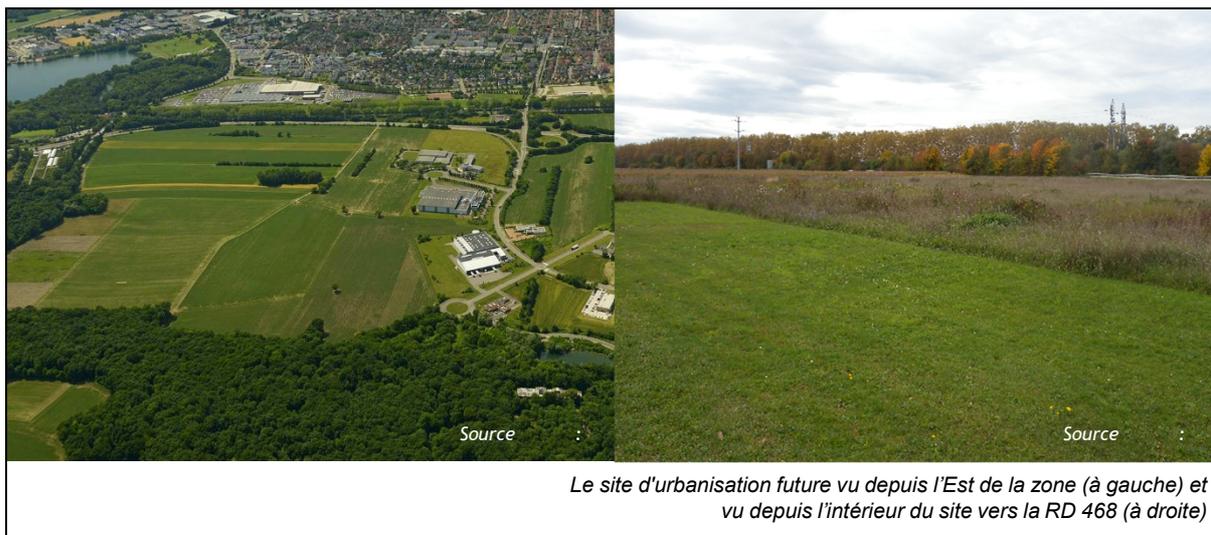
Le Parc d'Innovation longe, sur le développé de sa façade Sud/Est, le massif forestier de Neuuhof Illkirch-Graffenstaden classé, en septembre 2012, en réserve naturelle nationale. Cette forêt, reliquat de la forêt rhénane originelle, présente un milieu écologique et des aménités paysagères remarquables perceptibles sur tout le secteur.

Conformément à sa vocation initiale, le Parc d'Innovation est destiné à accueillir les entreprises, sociétés et établissements privés ou publics ayant des activités liées à des techniques, industries, recherches ou enseignements à caractère innovant et de haute technologie, ainsi que les équipements, services et structures d'accompagnement nécessaires (l'accueil de logements à vocation d'habitat n'est pas souhaité sur cette zone).

Au sein du secteur de zone 1AUZ1, des activités généralistes sont autorisées.

PROPOSITION DE MODIFICATION

- 27 -



3.5.2. Mesures spécifiquement employées sur le secteur

3.5.2.1. Qualité de l'urbanisme

La qualité urbaine dépend de plusieurs facteurs relevant de thématiques telles que le paysage, la présence végétale, l'architecture des bâtiments, le traitement soigné des implantations et des proportions etc.

L'identité actuelle du Parc d'Innovation est celle d'un quartier tertiaire **principalement** dédié aux entreprises et activités supérieures, peu dense, conçu initialement en faveur d'une accessibilité en voiture. Ces principales caractéristiques seront reconduites dans le cadre de l'aménagement de la partie Sud du PII.

La silhouette urbaine autorisée sera analogue à la partie Nord du parc, autorisant une hauteur des bâtiments de 25 mètres hors tout.

Les modes actifs, qui sont de plus en plus pris en compte par les gestionnaires du quartier, seront intégrés dans les aménagements afin de favoriser la diversification des modes de déplacement au sein de la zone. Des itinéraires de transport en commun, un maillage fin de la zone en chemins piétons et itinéraires cyclables, ainsi qu'un traitement qualitatif des espaces publics et des espaces verts, permettront d'atteindre ces objectifs.

La connexion du quartier aux pistes cyclables environnantes sera assurée. Le nouveau quartier sera relié à son environnement naturel via des cheminements modes actifs. ~~et des perspectives visuelles sur un axe Est/Ouest.~~

3.5.2.2. Qualité des paysages

La zone d'urbanisation future bénéficie d'un cadre encore non urbanisé, occupé par l'activité agricole intensive de cultures céréalières et marqué par la rareté de structures paysagères végétales au sein du site même.

Le site est cependant cadré spatialement, au-delà de son périmètre, par des éléments du grand paysage tels, à l'Ouest, les arbres d'alignements longeant le canal du Rhône au Rhin et, à l'Est et au Sud, par le massif forestier de Neuhof-Ilkirch.

~~Ces atouts paysagers seront valorisés à travers des perspectives et cônes de vues qui seront imposés en continuité des voiries, en particulier le long de la RD 468 et des chemins internes à la zone. Des perspectives visuelles seront donc maintenues afin d'ouvrir le quartier sur son environnement naturel.~~

Le secteur, qui bénéficie d'un paysage avoisinant très végétalisé, devra s'inscrire dans ce cadre en apportant sa propre contribution en matière de végétalisation. A ce titre, l'urbanisation des lots devra

PROPOSITION DE MODIFICATION

- 28 -

conserver, dans la mesure du possible, la végétation et notamment les arbres existants, en complément des futures plantations rendues obligatoires dans le cadre de l'urbanisation de chaque lot.

Le projet prévoit, d'autre part, de conserver et de valoriser la haie arbustive et le rideau d'arbres existant qui longe de façon quasi continue la voie et qui permettra de constituer des fragmentations végétales de qualité au moins une partie de l'année entre la route et les constructions.

La marge de recul, située en bordure de la RD 468, sera traitée obligatoirement en espaces verts (selon les modalités du règlement et de l'OAP), avec notamment la plantation d'arbres de haute tige.

3.523. Qualité de l'architecture

La vocation même de la zone, en tant que Parc d'Innovation ayant vocation à s'ouvrir à l'international et jouissant d'une image de marque forte au-delà même de l'agglomération, est porteuse d'une certaine identité du lieu, supposant une qualité architecturale à établir. Les entreprises qui cherchent à se localiser dans ce quartier sont en effet sensibles à leur positionnement et misent sur une certaine qualité architecturale pour être mises en valeur.

Si la qualité architecturale globale semble être assurée grâce à ces éléments de contexte et de programmation, une des conditions clé de la qualité architecturale des futurs projets réside dans le fait de veiller à offrir des façades de qualité en co-visibilité directe de la RD 468.

La façade Ouest de la zone à urbaniser est en effet très visible depuis la voie rapide, en particulier durant les périodes de l'année où le rideau végétal est moindre, et ne devra pas être traitée comme un «arrière», c'est-à-dire, en proscrivant les murs aveugles, les issues secondaires, le stockage de déchets ou de matériaux divers, etc. Cette prescription vaut malgré la conception du quartier en «poche» plutôt introverti et un accès exclusivement par l'intérieur du parc.

Il convient de traiter l'ensemble du linéaire le long de la RD 468, très exposé aux regards, comme une façade «noble». Les bâtiments gagneront à s'ouvrir largement sur la façade Ouest pour bénéficier de cette orientation en apport solaire et lumineux, bénéficier de la vue sur les plans arborés successifs et profiter de l'effet de vitrine vis-à-vis de la route. ~~Ce linéaire sera fragmenté pour limiter un éventuel effet de barrière visuelle, selon un découpage en îlot et selon les fonctions et taille des parcelles et les bâtiments accueillis.~~

3.524. Nuisances

Les fonctions attendues sur le site sont **principalement** des fonctions à vocation tertiaire supérieur (et non des fonctions industrielles ou logistiques) qui ne génèrent pas de nuisances particulières. D'autre part, le site est localisé à l'écart des zones habitées et ne saurait donc générer d'éventuelles nuisances envers des riverains.

Le Parc d'Innovation est cependant soumis à des nuisances sonores liées à la présence de la route du Rhin (RD 468) longeant toute la partie Ouest de la ZAC. Les nuisances générées par cette route et propres à cette voie rapide (nuisances sonores, pollution atmosphérique...) seront traitées à l'échelle de chaque bâtiment à travers des dispositions architecturales et techniques. Afin d'atténuer les nuisances supportées par les futurs occupants, les bâtiments devront répondre aux exigences d'isolation acoustique conformément à la réglementation en vigueur. Ces nuisances peuvent aussi être minimisées par le traitement d'une façade «double peau» et par des dispositions techniques (filtration des particules).

Afin de se prémunir contre ces nuisances, un recul inconstructible de 30 mètres minimum sera établi par rapport à l'axe de la route D 468.

3.525. Sécurité

La zone à urbaniser bénéficie d'une accessibilité sécurisée pour les usagers de la zone et pour les usagers de la route grâce à une organisation hiérarchisée de la voirie et une conception de la zone d'activités «en poche».

PROPOSITION DE MODIFICATION

- 29 -

Depuis la RD 468, la desserte par le Nord est assurée par l'échangeur qui relie la voie rapide à l'axe rue des Vignes / boulevard Sébastien Brant. Une voirie plus modeste Nord-Sud, branchée sur cet axe, permet l'accès à la zone.

~~A terme, lorsque l'ensemble de la zone à urbaniser sera aménagé,~~ Un autre accès de même nature sera possible par le Sud, via le giratoire qui existe déjà sur la RD 468 à l'intersection avec la route du Fort Urich.

La voie rapide ne dessert la zone qu'à ses deux extrémités Nord et Sud, limitant ainsi les points de contacts et les risques d'insécurité.

Dans tous les autres cas, afin de garantir les conditions de sécurité nécessaires, aucun autre accès direct que ceux évoqués ci-dessus ne sera possible depuis la RD 468. Les flux entrants et sortants ne s'effectueront qu'au niveau des deux intersections (échangeur ou rond-point) qui constituent des ouvrages de sécurité.

Au regard de la qualité de l'urbanisme, des paysages et de l'architecture, des nuisances et de la sécurité, l'ensemble de ces éléments permet de rendre compatible les dispositions du parti d'aménagement avec l'instauration d'une marge de recul réduite par rapport à l'axe de la route départementale RD 468, sur l'ensemble du linéaire situé le long du Parc d'Innovation.

Cette marge de recul est réduite de 75 à 30 mètres par rapport à l'axe de l'infrastructure.