

# PLAN LOCAL D'URBANISME

---

## Modification n°3

Extraits  
**4. ORIENTATIONS D'AMENAGEMENT  
ET DE PROGRAMMATION (OAP)**

---

**Dossier d'enquête publique  
Novembre 2020**

direction **urbanisme  
et territoires**

aménagement du territoire  
et projets urbains

**ADEUS**



# LISTE DES OAP MODIFIÉES ET CRÉÉES

<b>4. Orientations d'aménagement et de programmation (OAP)</b>	Pages	
<b><u>TOME 1</u></b>		
<b>4.1. OAP THÉMATIQUES</b>		
Orientation d'aménagement et de programmation : « Air Climat Énergie »	66 a	CRÉATION
Orientation d'aménagement et de programmation : « Seuils d'ouverture à l'urbanisation des zones à urbaniser »	99	MODIFICATION
<b>4.2. OAP MÉTROPOLITAINES</b>		
Secteur d'enjeux d'agglomération : « Arc Ouest »	105	MODIFICATION
<b>4.3. OAP INTERCOMMUNALES</b>		
Sans objet		
<b><u>TOME 2</u></b>		
<b>4.4. OAP COMMUNALES</b>		
Commune de Eckbolsheim : « Secteur Jean Monnet »	23	MODIFICATION
Commune de Eschau : « Secteur Centre »	57	MODIFICATION
Commune de Eschau : « Secteur Liberté »	71	MODIFICATION
Commune de Illkirch-Graffenstaden : « Secteur Route Burkel »	151	MODIFICATION
Commune de Illkirch-Graffenstaden : « Secteur Sud de la ZAC PII - Parc d'innovation »	163	MODIFICATION
Commune de Oberschaeffolsheim : « Secteur Nord Mittelweg »	259	MODIFICATION
Commune de Oberschaeffolsheim : « Secteur Ouest »	263	MODIFICATION
Commune de Ostwald : « Secteur de la ZAC des Rives du Bohrie »	299	MODIFICATION
Commune de Plobsheim : « Coin des Lièvres »	309	MODIFICATION
Commune de Souffelweyersheim : « Secteur Pointe de la Souffel II »	372 a	CRÉATION
Commune de Souffelweyersheim : « Secteur Route de Brumath »	372 f	CRÉATION
Commune de Strasbourg : « Secteur Carpe-Haute - Jacoutot »	419	MODIFICATION
Commune de Strasbourg : « Secteur Petit-Marais - Singrist »	424 a	CRÉATION
Commune de Strasbourg : « Secteur Weeber - Bourgogne - Baggersee »	424 f	CRÉATION



# PLAN LOCAL D'URBANISME

---

## Modification n°3

### Extraits 4. ORIENTATIONS D'AMENAGEMENT ET DE PROGRAMMATION (OAP)

#### TOME 1

- 4.1. OAP Thématiques
- 4.2. OAP Métropolitaines
- 4.3. OAP Intercommunales

---

**Dossier d'enquête publique**  
**Novembre 2020**

direction **urbanisme  
et territoires**

aménagement du territoire  
et projets urbains

**ADPUS**



# PROPOSITION DE CREATION

- 66 a -

## ORIENTATION D'AMÉNAGEMENT ET DE PROGRAMMATION : « AIR CLIMAT ENERGIE »



## PRINCIPES D'AMÉNAGEMENT CONCERNANT LA QUALITÉ DE L'AIR

### 1. INTRODUCTION / CONTEXTE

De par le contexte local et la géographie du territoire (situation en fond de plaine d'Alsace, passage de l'autoroute A35), l'Eurométropole de Strasbourg est historiquement soumise à des niveaux élevés de pollution atmosphérique, incluant le dépassement de seuils réglementaires européens et nationaux le long de certains axes routiers pour le dioxyde d'azote et les particules fines PM10. Les valeurs guides de l'Organisation mondiale de la santé (OMS), plus ambitieuses que les seuils réglementaires européens, sont également dépassées sur l'ensemble du territoire pour les particules (PM10 et 2,5).

Cette OAP se veut un levier important en faveur de la santé publique. L'objectif visé par la collectivité est de repasser sous les seuils réglementaires en tout point du territoire mais aussi d'atteindre, d'ici à 2030, le respect des lignes directrices de l'OMS. Au-delà de cette approche réglementaire, les ambitions portées par la collectivité sont plus vastes et visent de manière générale l'amélioration du bien-être, et du cadre de vie des habitants et usagers de la métropole.

Le volet Air de l'OAP s'inscrit, en complément des dispositions énoncées au règlement écrit, dans une démarche visant à rechercher en priorité l'évitement des incidences de la pollution de l'air intérieur et extérieur sur les personnes, puis uniquement en second lieu leur réduction.

Dans la plupart des cas, les prescriptions sur l'air ont un effet collatéral sur la réduction de l'exposition au bruit, ce qui représente un autre objectif affirmé du dispositif.

**Les principes d'aménagement du volet Air de l'OAP s'appliquent sur la base de la cartographie présentée dans le plan Vigilance du règlement graphique. Cette cartographie se base sur la carte stratégique Air élaborée et mise à jour par ATMO Grand-Est ainsi que sur la cartographie de la hiérarchisation du réseau viaire du PLU, et propose trois niveaux d'enjeux :**

-  **Les zones en dépassements réglementaires et en dépassements réglementaires potentiels, regroupées sous l'appellation « zone de dépassement ».** La zone en dépassement réglementaire regroupe tous les secteurs où au moins une valeur médiane de polluant se situe au-dessus de la valeur limite de qualité de l'air. La zone en dépassement réglementaire potentiel regroupe tous les secteurs où au moins une valeur médiane de polluant se situe entre 90% et 100% de la valeur limite.
  
-  **Les zones tampons autour des infrastructures, appelées « zone tampon ».** Sans être obligatoirement concernées par les dépassements de seuils réglementaires, il s'agit de zones où, par l'importance du trafic routier proche, certains principes doivent également être appliqués.

# PROPOSITION DE CREATION

- 66 c -

## 2. PRINCIPES D'AMENAGEMENT

Dans les zones définies ci-dessus, l'objectif est de concevoir des aménagements, constructions et installations, au travers de leur organisation spatiale, l'adaptation des formes urbaines, ou encore par les choix de mises en œuvre techniques, de manière à limiter l'exposition des populations aux polluants atmosphériques.

Outre les dispositions contenues dans le règlement qui s'appliquent dans ces zones, les principes d'aménagement suivants doivent être mis en œuvre dans tout projet de construction ou toute opération d'ensemble situés dans les zones de dépassement et dans la zone tampon :

- ✿ Organiser l'espace en fonction de la vocation des bâtiments. Implanter les habitations et les établissements accueillant des populations sensibles au titre de la qualité de l'air<sup>1</sup> le plus loin de la voie.
- ✿ Implanter les bâtiments en retrait par rapport à la chaussée circulée en assurant une transition végétale.
- ✿ Créer un effet barrière au bruit et à la pollution par l'implantation d'un bâtiment haut en première ligne. Il est admis qu'un bâtiment implanté en première ligne et présentant une hauteur minimale de R+3 participe à créer un effet barrière, dès lors que cette hauteur est par ailleurs autorisée par le règlement.

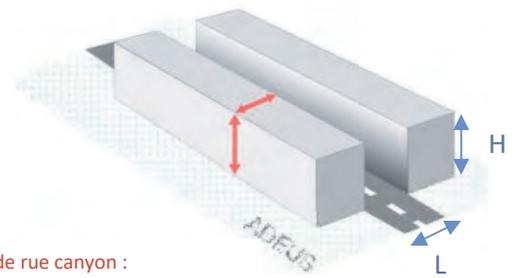


<sup>1</sup> Définition donnée dans le lexique du règlement du PLU.

# PROPOSITION DE CREATION

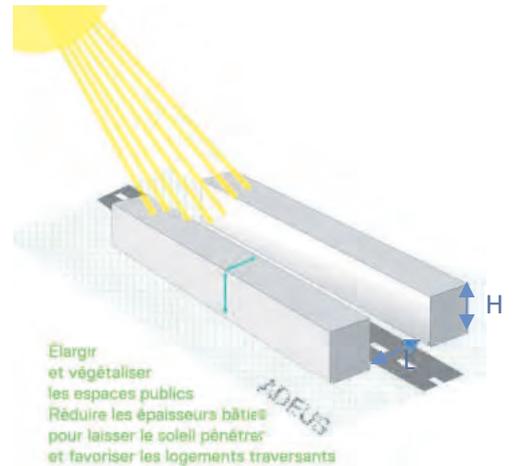
- 66 d -

- ✿ Adapter la morphologie urbaine pour influencer la dispersion des polluants et la ventilation, et limiter ainsi la création de rues canyons<sup>2</sup> (propices à l'accumulation de polluants et à la formation d'îlots de chaleur), en prévoyant la mise en œuvre d'au moins un des principes d'aménagement suivants :

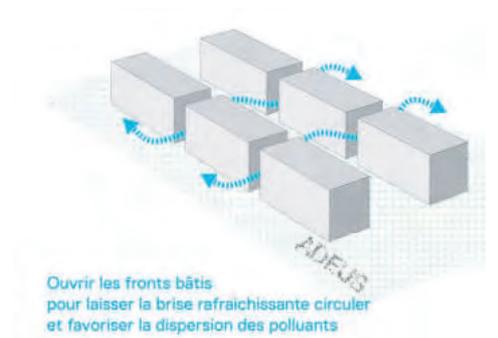


Exemple de rue canyon :  
hauteur et épaisseur bâtie continues

- \* pour les nouvelles voiries, rechercher un rapport  $L/H > 1,5$  (L = Largeur de rue et H = Hauteur de bâtiments) ;
- \* végétaliser les espaces entre les bâtiments et la voirie pour favoriser la ventilation ;



- \* créer des discontinuités dans le front bâti pour permettre la circulation du vent ;

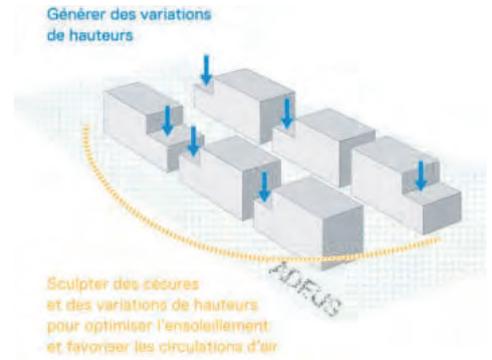


<sup>2</sup> À titre indicatif, une rue canyon présente un rapport  $L/H < 1,5$  (L Largeur de rue et H Hauteur de bâtiments)

# PROPOSITION DE CREATION

- 66 e -

- \* modeler les hauteurs de bâti pour favoriser les circulations de l'air.  
Ce dernier principe permet également d'optimiser l'ensoleillement et de réduire les îlots de chaleur urbain (cf. chapitre suivant).



Ces principes devront être abordés dès le stade de la conception du projet, quand la configuration de l'unité foncière le permet et sans toutefois rompre l'ordonnancement urbain préexistant.

Dans tous les cas, la prise en compte des enjeux liés à la qualité de l'air et au bruit devront être justifiés dans le projet en termes d'aménagement global et/ou de conception des bâtiments.

## PRINCIPES D'AMÉNAGEMENT CONCERNANT L'ADAPTATION AU CHANGEMENT CLIMATIQUE

### Principes concernant les espaces de respiration au sein des projets

---

#### 1. INTRODUCTION / CONTEXTE

L'Alsace est particulièrement sensible à deux facteurs : les canicules et les épisodes de pollution à l'ozone, entraînant notamment une surmortalité lors des épisodes (ex. de la canicule de 2003). Les changements climatiques à l'œuvre engagent pour l'avenir des fréquences et des niveaux croissants de ces phénomènes de canicule.

Les villes sont exposées à un microclimat où les températures de l'air sont plus élevées qu'à la campagne environnante, notamment en période nocturne. Ce phénomène appelé « îlot de chaleur urbain » apparaît par le remplacement des sols végétalisés et perméables par des bâtiments et des revêtements imperméables, qui stockent la chaleur dans les matériaux à forte inertie thermique et est renforcé par les activités humaines génératrices de chaleur. Bien qu'affectant l'ensemble du milieu urbain, il peut se montrer particulièrement intense en centre-ville. Accueillant populations, infrastructures et biens matériels, les villes sont sensibles aux aléas climatiques (canicules, sécheresses, fortes précipitations...) et le réchauffement des températures déjà observé en plaine d'Alsace nécessite une attention particulière.

La végétation comme outil d'adaptation, tant au microclimat urbain qu'au changement climatique, offre des perspectives qui dépassent le simple effet paysager. Contrairement aux espaces imperméabilisés, les espaces végétalisés ou en eau déjà identifiés dans la Trame Verte et Bleue, présentent non seulement une température de surface plus fraîche, mais également un potentiel d'espaces de respiration et d'amélioration du confort thermique.



# PROPOSITION DE CREATION

- 66 g -

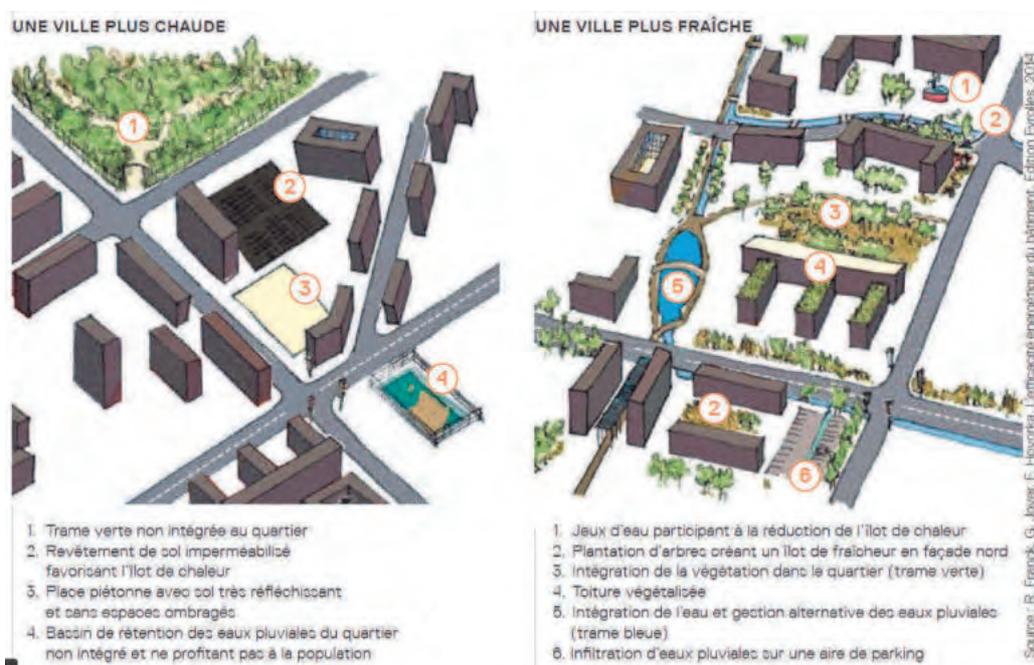
## 2. PRINCIPES D'AMENAGEMENT

L'objectif poursuivi est donc de permettre, à travers la conception des bâtiments et des projets d'aménagement, des apports de fraîcheur, d'ombrage et de ventilation naturelle en été, tout en permettant les apports solaires en hiver.

Pour ce faire, tout projet doit mettre en œuvre les principes d'aménagement suivants :

- ☀ Intégrer une réflexion sur la densité et la répartition de la végétation au sein du projet.
- ☀ Maintenir la qualité des zones de fraîcheur existantes sur le site ou à proximité, voire en favoriser la création, et permettre leur accessibilité, notamment au sein de la Trame Verte et Bleue (voir OAP thématique).
- ☀ Dans la conception des bâtiments et des espaces extérieurs et publics, les solutions « vertes et bleues » (végétation arborée, en pleine terre ou sur façade et toiture, surfaces en eau) doivent, tant que faire se peut, être favorisées par rapport aux solutions « grises » (revêtements artificialisés et matériaux même à albédo élevé ou à rétention d'eau, mobilier urbain de rafraîchissement ou d'ombrage, etc).

Il est toutefois à noter que l'association des deux techniques « vertes et bleues » + « grises » permettant dans un projet de construction d'obtenir de bonnes performances de confort thermique **ainsi qu'un potentiel important de réduction de l'îlot de chaleur urbain, ce principe est prépondérant en matière d'opérations d'aménagement.**



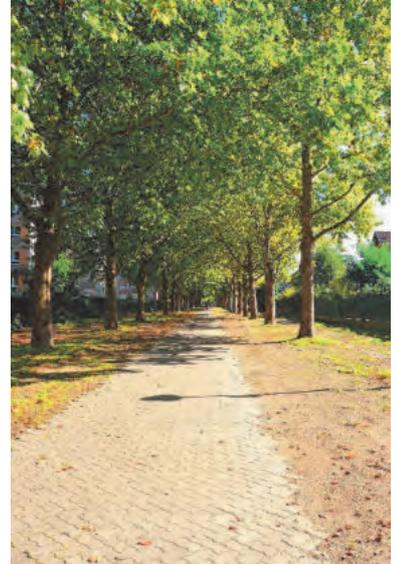
- ☀ Préserver les arbres existants et favoriser l'implantation de végétal extensif dans la ville, notamment les arbres, pour créer de l'ombre et de l'évapotranspiration végétale.

# PROPOSITION DE CREATION

- 66 h -

- ✿ Aménager et faciliter l'accès à la trame bleue (berges de cours d'eau, étangs, mares...), non seulement dans un but d'agrément, mais également d'accessibilité à des zones de fraîcheur.
- ✿ En complément des solutions végétales, utiliser des solutions d'ombrage le long des cheminements piétons-cycles par l'utilisation de mobilier (structures d'ombrage, pergolas, voile...).
- ✿ Combiner matériaux réfléchissants (sols clairs, par exemple) et localisation à l'ombre, pour des raisons de confort.

Employés seuls, les matériaux réfléchissants peuvent être inconfortables pour les piétons qui seraient éblouis. Il s'agit plutôt de profiter des synergies en couplant la mise en place de système d'ombrage pour réduire l'apport solaire direct, avec une surface au sol réfléchissant la chaleur (matériaux clairs).



**À titre d'expérimentation, des dispositifs ou procédés alternatifs peuvent être envisagés pour atteindre les objectifs présentés ci-avant et adapter les bâtiments au changement climatique.**

## Principes concernant la résilience face aux risques naturels

---

La gestion alternative des eaux de ruissellement, par des espaces végétalisés et perméables, contribuent à la résilience du territoire face à la recrudescence d'évènements climatiques extrêmes.

Les orientations exposées ci-après s'appliquent pour toute nouvelle construction et nouvelle opération d'ensemble.

**À titre d'expérimentation, des dispositifs ou procédés alternatifs peuvent être envisagés dans le respect des objectifs de la collectivité.**

✿ Développer la gestion alternative des eaux de ruissellement en lien avec le concept de Ville Perméable, en appliquant les principes suivants :

\* Intégrer la gestion des eaux de ruissellement en surface (dans les espaces verts) le plus en amont possible dans les projets.

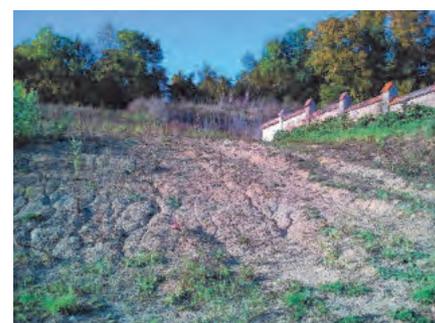
Elle permet de développer la trame végétale et la présence de l'eau dans la Ville : constitution de noues plantées accompagnées de végétaux de haute tige, bassins et tranchées d'infiltration.

\* Dans les opérations d'aménagement, concevoir les espaces végétalisés de façon à ce qu'ils répondent en partie aux besoins de gestion alternative des eaux pluviales.

\* Outre la gestion des eaux de ruissellement, l'emploi de matériaux poreux ou perméables au niveau des espaces extérieurs contribue à favoriser l'évaporation d'eau du sol et donc le rafraîchissement sur les surfaces minéralisées : structures gravillonnées, pavés poreux, nids d'abeille, pavés à joint végétal, enrobés poreux, dalles perméables, etc.



Source : Eurométropole de Strasbourg



# PROPOSITION DE CREATION

- 66 j -

✿ Prendre en compte les risques naturels, notamment concernant les coulées d'eaux boueuses et les inondations à travers le concept de Ville Résiliente, en appliquant les principes suivants :

- \* À l'échelle des bassins versants concernés, aménager des espaces permettant l'amélioration de l'état des milieux aquatiques : zone de ralentissement des crues, mobilisation de zones humides connexes, etc.
  
- \* Concernant les coulées d'eaux boueuses, concevoir des aménagements d'hydraulique douce pour ralentir les écoulements et de retenir les boues : fascines, bandes enherbées, plantations, etc. Afin de limiter l'érosion des sols à l'origine des phénomènes de coulées d'eaux boueuses, les démarches d'assolement concerté et de techniques sans labour portées par les exploitants agricoles sont encouragées.

## PRINCIPES D'AMÉNAGEMENT CONCERNANT L'ÉNERGIE

L'Eurométropole de Strasbourg souhaite atteindre, d'ici 2050, l'objectif 100 % d'énergies renouvelables sur son territoire. La stratégie repose en priorité sur la réduction des consommations énergétiques puis sur la production d'énergies renouvelables.

Dans un territoire densément peuplé comme l'Eurométropole, la diminution des consommations d'énergie passe notamment par une diminution des consommations énergétiques liées aux bâtiments (conception bioclimatique, végétalisation, etc), et c'est dans les espaces bâtis constitués que les enjeux et les efforts à fournir seront les plus importants (rénovation thermique en particulier).

La relocalisation de la production d'énergie sur le territoire constitue également un enjeu majeur pour la métropole. L'accueil d'installations sur des terrains déjà urbanisés en priorité évite une consommation supplémentaire d'espaces agricoles ou naturels, dans un territoire déjà très contraint comme l'Eurométropole. À ce titre, les surfaces de toitures liées au bâti industriel, tertiaire et résidentiel, offrent un fort potentiel en solaire photovoltaïque et en solaire thermique.

Le développement des énergies solaires en substitution des énergies fossiles contribue par ailleurs à diminuer les émissions directes des polluants issus de la combustion (NOx, particules...) dans l'atmosphère urbaine. L'accueil d'installation de production d'énergie solaire sur les toits de la métropole participeront ainsi à limiter les risques environnementaux susceptibles de porter atteinte à la santé des habitants et usagers de l'Eurométropole, ainsi qu'à leur qualité de vie.

De la même manière, la rénovation thermique et l'intégration des principes de construction bioclimatique permettent de favoriser la santé (en intégrant notamment la prise en compte de la qualité de l'air intérieur), le confort et la qualité de vie des habitants.

Enfin le développement des réseaux de chaleur est un enjeu du territoire pour assurer la transition énergétique.

## Favoriser la conception bioclimatique

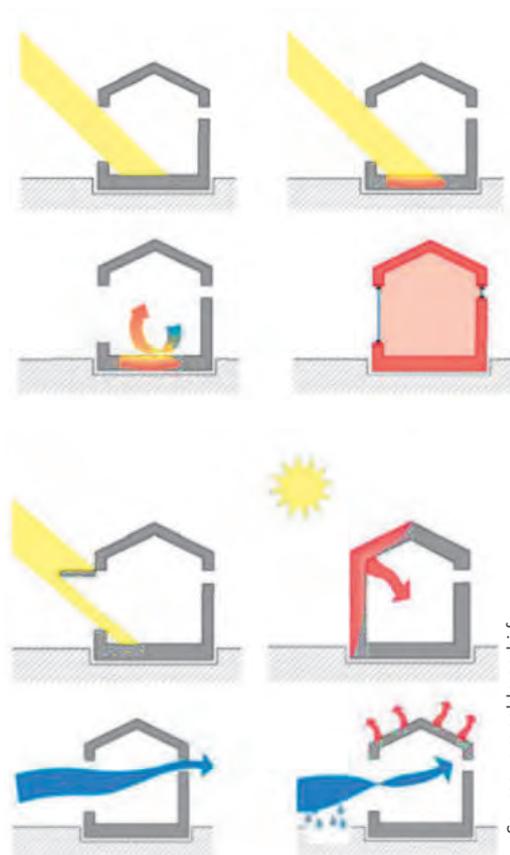
La conception bioclimatique des bâtiments assure une meilleure efficacité énergétique, notamment en profitant des apports solaires accompagnée d'une bonne isolation. Ces apports solaires sont influencés par l'ordonnancement du bâti et par les aménagements extérieurs.

Les principes d'aménagement suivants s'appliquent à toute nouvelle construction et toute nouvelle opération d'ensemble. À titre d'expérimentation, des dispositifs ou procédés alternatifs peuvent être envisagés.

- ✿ Limiter les consommations énergétiques issues de chauffage et de rafraîchissement actifs :

La « stratégie du chaud » consiste à chauffer de manière naturelle le bâtiment et ainsi limiter le recours aux modes de chauffage actifs. En hiver, il faut capter l'énergie solaire et faire rentrer un maximum de lumière et de chaleur par les fenêtres, stocker la chaleur reçue dans les matériaux, la distribuer dans toutes les pièces, la conserver et l'empêcher de s'échapper vers l'extérieur.

La « stratégie du froid », à l'inverse, consiste à éviter au bâtiment de surchauffer en été. Il faut éviter l'utilisation d'équipements actifs de rafraîchissement et ainsi se protéger du Soleil, éviter le transfert de la chaleur par les matériaux, la dissiper en ventilant le bâtiment et rafraîchir les pièces.



# PROPOSITION DE CREATION

- 66 m -

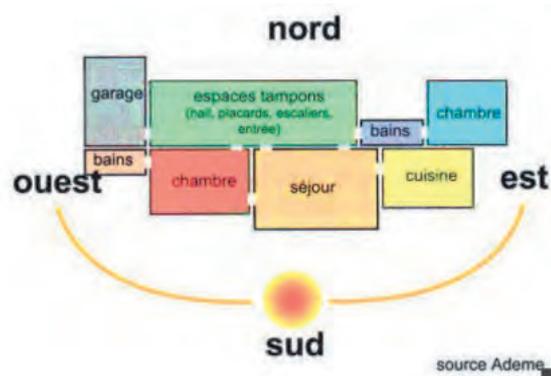
✿ Privilégier des formes urbaines et de bâtiments limitant les déperditions énergétiques, tout en favorisant les potentiels de production énergétiques.

✿ Implanter du végétal en toiture pour favoriser l'isolation du bâtiment : à l'échelle de la construction, la fraîcheur du bâti dépend notamment du type d'isolation, du type de toiture en place, de l'efficacité thermique des fenêtres et de la présence de végétation, sur ou près des bâtiments. Par exemple, un toit végétalisé peut diminuer de 2 à 4 °C la température intérieure des bâtiments et réduire ainsi fortement les demandes de climatisation.

✿ Construire des logements traversant ou qui puissent bénéficier d'au moins deux orientations. Favoriser l'orientation vers le Sud en cas de mono-orientation.



✿ Limiter les effets de masque solaire en hiver sur les bâtiments, par la plantation d'arbres à feuilles caducs au sud.



# PROPOSITION DE CREATION

- 66 n -

## Développer des énergies performantes

---

Le chauffage représente l'une des sources principales de pollution sur l'Eurométropole de Strasbourg, particulièrement en période hivernale. Sur tout le territoire, dans le but de réduire la pollution de fond de sources domestiques et développer les sources d'énergie performantes :

- ☀ Les appareils de chauffage au fuel, les foyers ouverts bois, les foyers fermés bois peu performants, fortement émetteurs de particules sont à proscrire, ainsi que, pour des raisons de faible efficacité énergétique, les appareils électriques traditionnels dits à effet Joule ;
- ☀ Au profit :
  - \* des sources d'énergies renouvelables ;
  - \* d'installations collectives basées sur les énergies vertueuses et renouvelables par rapports aux systèmes individuels fonctionnant aux énergies fossiles ;
  - \* des réseaux publics d'énergie, quand la densité thermique le permet.



## Assurer la multifonctionnalité des toitures

---

Outre la fonction de couverture du bâtiment, les toitures peuvent être le support de production d'énergie renouvelable, d'espace végétalisé ou encore d'espace d'agrément, de production agro-alimentaire.

- ☀ Conformément au règlement écrit, les nouvelles constructions sont soumises à l'obligation d'installer des panneaux photovoltaïques, et les extensions, à celle de permettre l'accueil ultérieur de panneaux. À cette fin, il convient de prévoir une conception du bâti qui permette :
  - \* de supporter une charge supplémentaire dédiée à l'installation photovoltaïque et ses composants de 80kg / m<sup>2</sup> pour les toitures terrasses (pour permettre la mise en œuvre d'installations lestées) et 25kg / m<sup>2</sup> pour les autres types de toiture (installations non lestées) ;
  - \* de disposer d'équipements permettant l'accès à la toiture pour l'installation future des panneaux et leur entretien régulier, ainsi qu'intégrer gaines et réservations nécessaires.

# PROPOSITION DE CREATION

- 66 o -

## Réduire les consommations énergétiques dans le bâti existant

---

Le bâti existant d'activités et d'habitation constitue la principale source de consommations d'énergie, largement devant le transport ou l'industrie, et donc le principal levier d'action en termes de réduction des consommations énergétiques.

Les nouvelles constructions font l'objet d'une réglementation thermique exigeante et sont soumises à des règles de performance énergétique particulières, contenues à l'article 15 du PLU de l'Eurométropole de Strasbourg, qui ont pour objectif de réduire considérablement leurs consommations énergétiques.

En ce qui concerne les bâtiments existants, la loi portant évolution du logement, de l'aménagement et du numérique (ELAN) du 24 novembre 2018 fixe des objectifs visant l'amélioration de l'efficacité énergétique des bâtiments existants d'ici 2030, notamment en ce qui concerne les bâtiments d'activités.



Dans ce contexte, Il s'agit de respecter les prescriptions sur l'isolation du bâti existant récapitulées sur la page suivante.

# PROPOSITION DE CREATION

- 66 p -

	SITUATION RENDANT L'ISOLATION OBLIGATOIRE	A	SITUATION FAISANT TOMBER L'OBLIGATION D'ISOLER	B
<b>CARACTÉRISTIQUES DU BÂTIMENT ET DES TRAVAUX</b>				
Type de bâtiment	commerces, locaux d'enseignement, hôtels, bureaux, logements (collectifs ou individuels), situés en métropole		autres cas	
<b>SURFACE DES TRAVAUX</b>				
Ravalement de façade	plus de 50 % (par façade, hors ouvertures)		moins de 50 %	
Réfection de toiture	plus de 50 % de la toiture		moins de 50 % de la toiture	
Aménagement de pièce	surface de plancher $\geq 5 \text{ m}^2$ après travaux		surface de plancher $< 5 \text{ m}^2$ après travaux	
<b>NATURE DES TRAVAUX</b>				
Ravalement de façade	enlèvement et réfection à neuf de l'enduit existant ou ajout d'un parement		nettoyage, réparation et mise en peinture	
Réfection de toiture	réfection ou installation d'une sur-toiture		autres travaux (démoussage, imperméabilisation, peinture...)	
Aménagement de pièce	travaux pour rendre la pièce habitable		autres travaux	
<b>NATURE DES MURS</b>				
Ravalement de façade Aménagement de pièce	les façades constituées majoritairement de terre cuite, de béton, de ciment ou de métal.		autres cas (pierres, terre crue, torchis...)	
<b>CONTRAINTE JURIDIQUE</b>				
Ravalement de façade Réfection de toiture	projet avec isolation conforme aux documents d'urbanisme		projet avec isolation non conforme aux documents d'urbanisme	
<b>CONTRAINTE TECHNIQUE</b>				
Ravalement de façade Réfection de toiture Aménagement de pièce	pas de risque de pathologie		risque de pathologie justifié	
<b>CONTRAINTE ARCHITECTURALE</b>				
Ravalement de façade Réfection de toiture	pas de risque de dégradation de l'architecture		risque de dégradation de l'architecture justifié	
<b>CONTRAINTE ÉCONOMIQUE</b>				
Ravalement de façade Réfection de toiture	temps de retour sur investissement $\leq 10$ ans		temps de retour sur investissement $> 10$ ans (justifié par calcul ou calcul inutile, voir ci-dessous)	
<b>CONTRAINTE ÉCONOMIQUE : CARACTÉRISTIQUES RENDANT LE CALCUL DU TEMPS DE RETOUR INUTILE</b>				
Année de construction	avant 2001		après 2001	
Année d'isolation	avant 2008		après 2008	
<b>ISOLATION EXISTANTE</b>				
Ravalement de façade	$R < 2,3 \text{ m}^2 \cdot \text{K} / \text{W}^*$		$R \geq 2,3 \text{ m}^2 \cdot \text{K} / \text{W}^{**}$	
Réfection de toiture	$R < 2,5 \text{ m}^2 \cdot \text{K} / \text{W}$		$R \geq 2,5 \text{ m}^2 \cdot \text{K} / \text{W}$	
Audit énergétique	pas de rapport d'audit montrant que l'isolation n'est pas adaptée		existence d'un rapport d'audit montrant que l'isolation n'est pas adaptée	
<b>CONTRAINTE TECHNIQUE</b>				
Ravalement de façade	balcons d'une profondeur $\geq 1 \text{ m}$ pas de désamiantage, pas de reconstitution des modénatures à l'identique		balcons d'une profondeur $< 1 \text{ m}$ désamiantage indispensable, nécessité de reconstituer les modénatures à l'identique	

\*  $R < 2 \text{ m}^2 \cdot \text{K} / \text{W}$  en zone climatique H3

\*\*  $R \geq 2 \text{ m}^2 \cdot \text{K} / \text{W}$  en zone climatique H3

Source ADEME :

<http://www.ademe.fr/sites/default/files/assets/documents/fiche-ravalement-refection-toiture-amenagement-travaux-isolation.pdf>

# PROPOSITION DE MODIFICATION

- 99 -

## ORIENTATION D'AMÉNAGEMENT ET DE PROGRAMMATION : « SEUILS D'OUVERTURE À L'URBANISATION DES ZONES À URBANISER »

« Les opérations d'aménagement d'ensemble, réalisées dans les zones d'urbanisation future figurant sur les cartes ci-après, doivent couvrir, y compris les espaces libres et les voies de circulation, les superficies suivantes :

- Vert : 0,5 ha minimum
- Jaune : 1 ha minimum
- Orange : 2 ha minimum
- Rouge : 3 ha minimum
- Mauve : totalité de la zone.

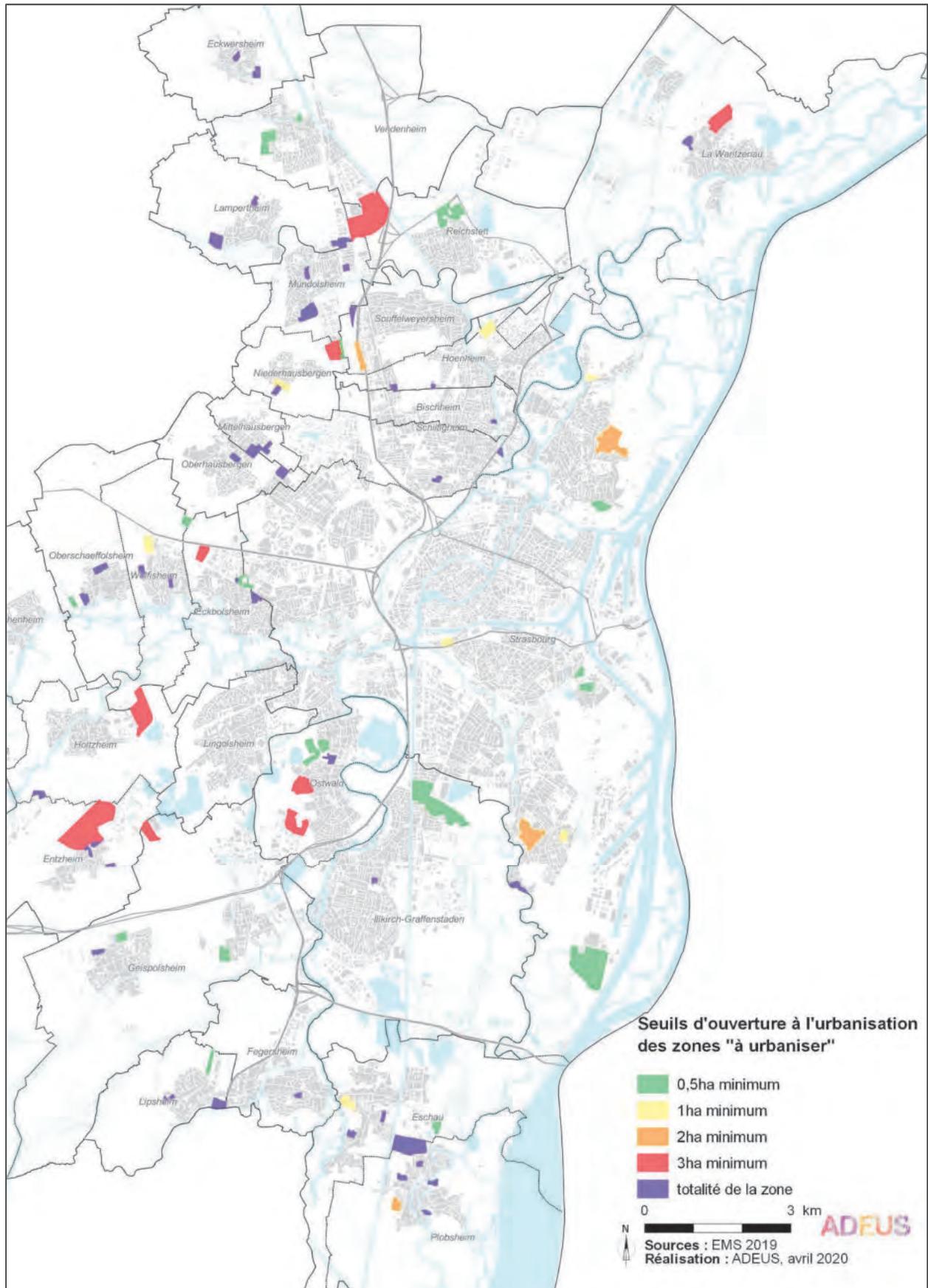
Lorsqu'un reliquat d'une telle zone est inférieur à la surface minimale précédemment exigée, celui-ci peut néanmoins être urbanisé à condition de couvrir l'intégralité des terrains restants ».

Les dispositions de la présente orientation d'aménagement et de programmation ne s'appliquent pas aux équipements publics.

# PROPOSITION DE MODIFICATION

- 100 -

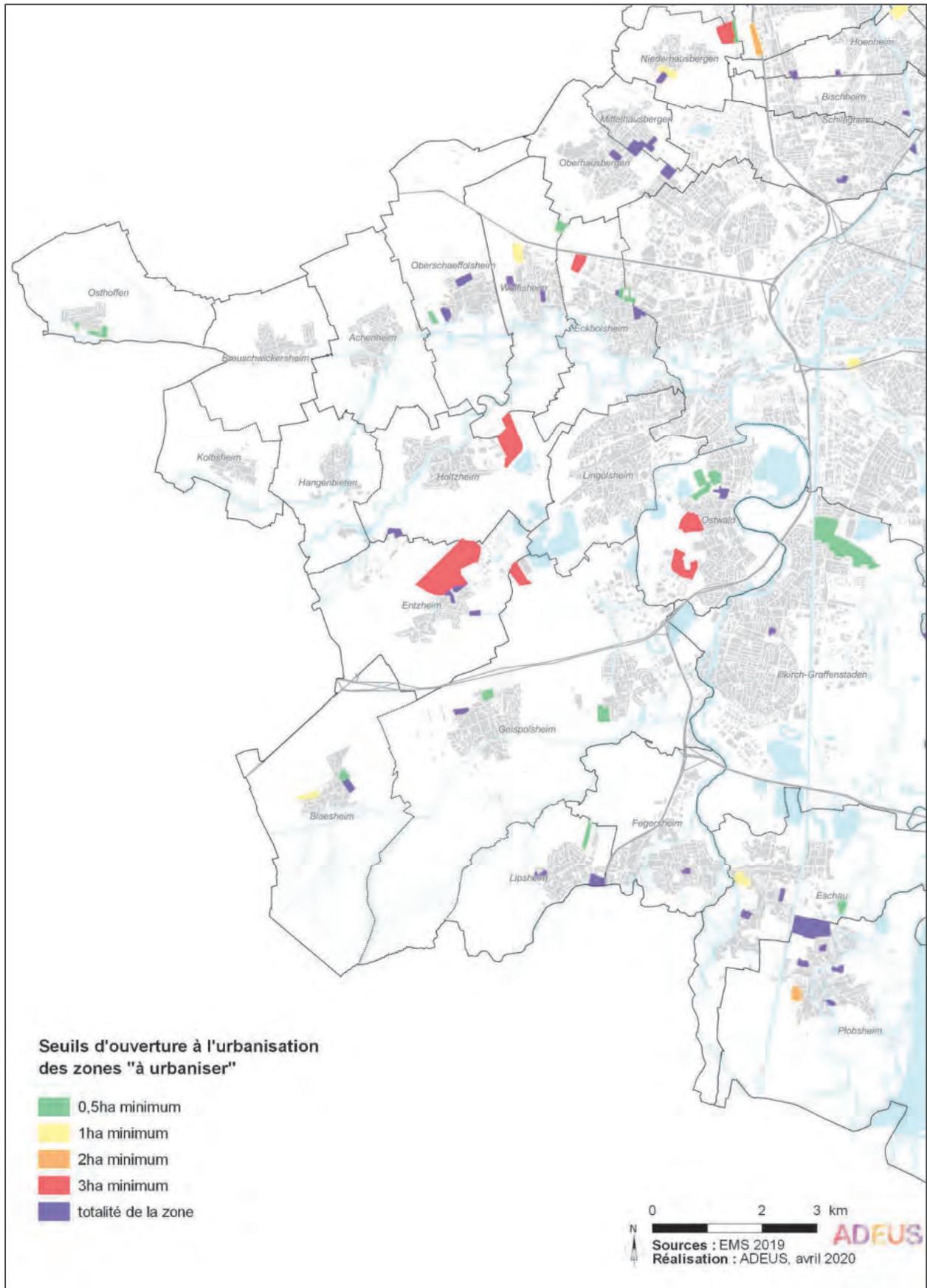
Carte n°1 : Seuils d'ouverture à l'urbanisation des zones à urbaniser - Nord de l'Eurométropole



# PROPOSITION DE MODIFICATION

- 101 -

Carte n°2 : Seuils d'ouverture à l'urbanisation des zones à urbaniser - Sud de l'Eurométropole





# PROPOSITION DE MODIFICATION

- 105 -

## SECTEUR D'ENJEUX D'AGGLOMÉRATION : « ARC OUEST »

« Une nouvelle porte d'entrée d'agglomération »



# PROPOSITION DE MODIFICATION

- 106 -

## 1. LE CONTEXTE

L'Arc Ouest est situé en frange Ouest de la métropole strasbourgeoise. Ce territoire à aménager présente une surface totale d'environ 150 hectares, à cheval sur les communes de Strasbourg, Eckbolsheim, Oberhausbergen et Wolfisheim. Il est délimité :

- à l'Ouest par les coteaux de Hausbergen et la commune de Wolfisheim,
- au Nord par la commune d'Oberhausbergen,
- à l'Est par les quartiers strasbourgeois de Koenigshoffen, HautePierre et la commune d'Eckbolsheim,
- au Sud par la vallée de la Bruche.

### 1.1. UNE SITUATION GÉOGRAPHIQUE ET PAYSAGÈRE EXCEPTIONNELLE

Le secteur Arc Ouest bénéficie d'une position stratégique d'entrée de ville, très visible depuis les coteaux de Hausbergen (Bellevue / RN4) qui marquent la transition entre deux entités géographiques, le Kochersberg et la plaine du Rhin. On note un franc contraste entre le milieu urbain et le milieu agricole et une situation d'interface remarquable, à valoriser, entre ville dense et campagne.

Le secteur Arc Ouest est un territoire fragmenté, marqué par des ruptures urbaines importantes : coupures liées aux grandes infrastructures - en particulier l'A351 en tranchée et la bande de servitude de deux lignes électriques THT - et aux grands équipements tel le Zénith, à des morphologies urbaines très hétérogènes et à des linéaires de clôtures considérables. C'est aussi un espace bordé par des zones monofonctionnelles sans qualité (arrières de zones d'activités, arrières de lotissements, équipements sportifs, ...) ou sous-utilisées (parking du Zénith). Par ailleurs la morphologie d'une urbanisation diffuse sur ce secteur a généré une imbrication d'espaces urbains et agricoles, et donc un linéaire très important de lisières urbaines.

Le secteur Arc Ouest bénéficie de la proximité d'espaces naturels de grande qualité paysagère et environnementale (coteaux de Hausbergen au Nord-Ouest et vallée de la Bruche au Sud) qui constituent des éléments remarquables de la trame verte et bleue de l'Eurométropole. Par ailleurs, le Schéma Régional de Cohérence Écologique (SRCE) approuvé en 2014 prévoit la préservation et la remise en bon état d'un corridor écologique d'enjeu régional (répertorié C101), en façade Ouest de l'Eurométropole, reliant ces deux entités naturelles riches en biodiversité. Il est intégré dans l'Orientation d'Aménagement et de Programmation (OAP) « Trame Verte et Bleue » du PLU.

Malgré la présence de ces espaces naturels, le territoire Ouest / Nord-Ouest de l'Eurométropole est carencé en grands espaces verts publics, hormis la plaine de jeux de HautePierre en bordure Est de l'Arc Ouest.

Le secteur est également caractérisé par la présence d'un vaste terroir agricole dont certaines zones de culture sont étroitement imbriquées dans les secteurs urbanisés en particulier à Oberhausbergen et Mittelhausbergen et en frange Ouest d'Eckbolsheim.

Plusieurs communes (Eckbolsheim, Wolfisheim, Oberhausbergen) du secteur Ouest ont préservé en partie leur identité villageoise (formes urbaines et densité du centre ancien). Cependant, un processus de développement de type « conurbation » est à l'œuvre entre ces communes, notamment entre Eckbolsheim et Wolfisheim où une urbanisation quasi continue se développe de façon hétéroclite, au coup par coup et sans projet d'ensemble.

Sur le plan patrimonial, on note la présence d'éléments issus du passé militaire du site : grands ouvrages tels que les Forts Frère et Kléber, fortins intermédiaires disséminés dans la plaine agricole, boisements linéaires etc.

Le secteur à urbaniser ne comprend pas, selon des comptages récents, de terriers de Grand Hamster d'Alsace.

# PROPOSITION DE MODIFICATION

- 107 -

## 1.2. UNE OPPORTUNITÉ DE DÉVELOPPEMENT DE L'AGGLOMÉRATION EN LIEN AVEC L'OFFRE DE TRANSPORT TOUS MODES

L'Arc Ouest permet le développement équilibré de l'Eurométropole de Strasbourg sur sa façade Ouest, au regard du développement à l'Est, le secteur Deux Rives. Il a vocation à devenir un pôle significatif de la métropole strasbourgeoise conformément aux orientations du SCOTERS.

Les orientations du SCOTERS préconisées sur le secteur Arc Ouest sont les suivantes :

- développer un des quatre pôles de services et d'emploi de l'agglomération strasbourgeoise greffé sur le futur pôle d'échange multimodal d'Eckbolsheim,
- créer de nouveaux quartiers mixtes à dominante d'habitat,
- articuler l'urbanisation et la desserte par les transports en commun en construisant en priorité à proximité des stations de transport en commun et de part et d'autre des axes structurants bien desservis par ces derniers,
- maintenir une coupure d'urbanisation entre Eckbolsheim et Wolfisheim,
- protéger et/ou reconstituer les espaces et les sites naturels remarquables du point de vue écologique et paysager,
- garantir la qualité paysagère et bâtie en entrée de ville Ouest, le long des axes majeurs pénétrant dans l'espace métropolitain en venant du Kochersberg (RD45, RN4, RD41).

Le secteur Arc Ouest, défini dans le PADD du PLU comme site métropolitain, a vocation à participer au renforcement de l'attractivité de la métropole sur cette partie de son territoire.

En tant que porte d'entrée de la métropole strasbourgeoise et situé à la confluence de projets de transports importants - tant sur des tracés radiaux que de rocade -, le secteur Ouest représente un secteur de développement particulièrement stratégique pour l'Eurométropole de Strasbourg. Il constitue un potentiel important de développement urbain et de valorisation environnementale, unique et peu contraint pour la collectivité. Il s'agit de l'un des derniers grands espaces à urbaniser en extension.

Le secteur Arc Ouest bénéficie d'ores et déjà d'une desserte routière de grande capacité grâce à la proximité de l'A351. Mais le réseau routier qui le distribue est essentiellement constitué d'artères radiales (RD41, route de Wasselonne, RD45) orientées vers le centre de l'agglomération. Ce réseau est caractérisé par l'engorgement du trafic routier qu'il écoule pendant de longues périodes de pointe.

D'une façon générale, le réseau viaire de desserte interne des communes est peu lisible et peu hiérarchisé. L'Arc Ouest ne dispose pas d'un maillage cyclable couvrant de façon homogène les territoires urbanisés ou les sites naturels, les pistes cyclables étant souvent réalisées de façon ponctuelle, sans raccordements entre elles. Ce secteur se trouve cependant à la confluence de plusieurs projets majeurs d'infrastructures soutenus par l'Eurométropole de Strasbourg, dont la réalisation s'inscrit dans une perspective de développement d'une organisation multimodale des déplacements. Il s'agit, conformément aux orientations du SCOTERS et de l'OAP « Déplacements » :

- de la Voie de Liaison Intercommunale Ouest (VLIO) qui permettra de mailler le réseau des voiries principales de ce secteur et qui sera associée à un TCSP de rocade et doublé de pistes cyclables,
- du Transport en Site Propre Ouest (TSPO) reliant Wasselonne à Strasbourg qui sera implanté sur l'axe RN4-A351,
- de l'extension de la ligne «A» du tramway, au-delà de son terminus provisoire «Parc des Sports» de Hautepierre, vers Oberhausbergen Sud,
- d'un futur TCSP à moyen/long terme dont le tracé est envisagé sur la route de Wasselonne à Eckbolsheim en direction de l'entrée Est de Wolfisheim,
- d'un pôle d'échange multimodal à Eckbolsheim, à la convergence de plusieurs lignes de TCSP projetées, notamment la VLIO, le TSPO, et le TCSP de la route de Wasselonne.

Le secteur se trouve également à proximité d'un équipement d'agglomération, le Zénith, et de projets importants de la collectivité, en particulier l'extension Sud de la zone d'activités de l'Espace Européen de l'Entreprise à Schiltigheim.

# PROPOSITION DE MODIFICATION

- 108 -

## Les enjeux

Ces divers éléments de contexte conduisent à identifier les principaux enjeux suivants :

- l'affirmation d'un nouveau quartier à la porte d'entrée Ouest d'agglomération pour compléter et rééquilibrer le développement de l'agglomération strasbourgeoise à partir du Zénith et des infrastructures de transports en commun qui y convergent,
- l'articulation de l'urbanisation avec la desserte de déplacements tous modes et particulièrement, avec les lignes de transports en commun et le futur pôle multimodal d'Eckbolsheim,
- la préservation de l'identité villageoise au cœur des communes d'Eckbolsheim, d'Oberhausbergen et de Wolfisheim
- l'articulation ville / nature / agriculture.

## 2. OBJECTIFS

Le projet répond à plusieurs objectifs majeurs :

- **Aménager des quartiers urbains mixtes en conciliant l'échelle communautaire et l'échelle de proximité**

L'objectif consiste à articuler les deux échelles du site, l'échelle globale (métropole / Eurométropole de Strasbourg) et l'échelle locale (communes / quartiers strasbourgeois limitrophes) tant en termes de masse critique (densité), de programmation (diversité des fonctions) que de traitement qualitatif et de haute qualité environnementale (image de l'Eurométropole de Strasbourg et des communes concernées).

Le projet développe la dimension métropolitaine du site, afin d'en exploiter les capacités en termes d'attractivité, d'optimisation foncière, de fonctions urbaines et de programmation.

L'échelle locale et de proximité est prise en compte afin d'offrir, tant aux habitants actuels qu'aux habitants futurs, tous les services nécessaires dans la vie quotidienne (commerces, équipements, transport public, pistes cyclables, ...) et également l'accès à des espaces naturels de proximité participant à la qualité du cadre de vie et contribuant au développement d'une ville des proximités.

- **Aménager un pôle de services et d'emplois autour du futur pôle multimodal d'Eckbolsheim**

La grande visibilité du secteur en entrée d'agglomération ainsi que son excellente desserte à terme justifie son positionnement à l'échelle communautaire. L'ambition est d'y développer un pôle de services et d'emplois d'échelle métropolitaine au cœur d'un nouveau quartier, conformément aux orientations du SCOTERS.

- **Articuler l'urbanisation avec les infrastructures de transport et avec la trame viaire**

Le secteur Ouest fait l'objet de nombreux projets d'infrastructures : la réalisation des nouvelles zones d'urbanisation est en effet subordonnée à la réalisation des infrastructures routières et de transports en commun, principalement la VLIO, ainsi que d'assainissement pluvial. En périphérie immédiate de l'agglomération, l'objectif est de donner à l'Arc Ouest un caractère résolument urbain. Les infrastructures routières sont traitées de façon urbaine (boulevard, pôle multimodal compact, absence de délaissés,...) en connexion avec les opérations développées à proximité.

Il s'agit également de bien relier les nouvelles urbanisations au tissu urbain et au réseau viaire existants, en veillant à éviter les impacts négatifs d'une urbanisation mal maîtrisée sur le tissu bâti préexistant.

# PROPOSITION DE MODIFICATION

- 109 -

- **Articuler les nouveaux quartiers avec les espaces naturels remarquables**

L'Eurométropole de Strasbourg est dotée d'une trame verte et bleue exceptionnelle qui offre des aménités paysagères précieuses pour le cadre de vie des citoyens et qui permet de mettre en réseau le territoire. Il est donc fondamental que tous les quartiers et toutes les communes de l'Eurométropole de Strasbourg soient connectés à cette trame. L'Arc Ouest se situe à proximité immédiate du corridor écologique d'enjeu régional (répertorié C101 dans le SRCE et décliné à l'OAP Trame Verte et Bleue du PLU), reliant les deux réservoirs de biodiversité que constituent les coteaux de Hausbergen et la plaine de la Bruche. Le projet Arc Ouest doit permettre de développer des liens avec ces espaces naturels proches.

Le secteur comprendra également différentes coulées vertes, notamment :

- en lisière Ouest, le long de la RD563 et de son prolongement, afin de créer une transition paysagère de qualité entre le tissu urbain et le terroir agricole,
  - entre le Bois d'Ober et le boisement existant en frange ouest du site du Zénith,
  - sur un axe Ouest-Est reliant le centre sportif et de loisirs d'Oberhausbergen au Parc des Sports de HautePierre.
- **Créer une zone verte assurant le lien entre le Parc des Sports de HautePierre et le Centre sportif et de loisirs d'Oberhausbergen**

Une large zone verte assurera la liaison entre ces deux pôles dédiés aux loisirs, à la détente, à la rencontre et aux pratiques sportives. Sa constructibilité sera limitée à des équipements collectifs liés à de telles activités. Elle permettra de conforter ce site en tant que pôle majeur d'activités sportives inscrit dans un vaste espace vert structurant au niveau de l'agglomération.

## 3. LES PRINCIPES D'AMÉNAGEMENT

L'objectif « *Aménager des quartiers urbains mixtes en conciliant l'échelle communautaire et l'échelle de proximité* » se décline à travers les principes d'aménagement suivants :

- concilier l'aménagement des nouveaux quartiers avec les formes urbaines des tissus adjacents (volumétrie, implantation, ...) et avec la trame viaire (gabarit, continuité viaire, ...),
- permettre l'implantation d'équipements communautaires,
- diversifier les fonctions urbaines afin de répondre aux différents modes de vie attendus pour ces nouveaux quartiers (habitat, emplois, loisirs, mobilité, agriculture de proximité, espaces verts, etc.) aussi bien à l'échelle de la proximité que celle de l'agglomération,
- offrir des logements aux typologies diversifiées, adaptés aux divers besoins de la population,
- moduler les îlots urbains en hauteur en fonction des transports en commun et des vues sur les sites remarquables (cathédrale, coteaux de Hausbergen),
- permettre l'implantation des commerces et des services de proximité en pieds d'immeubles, notamment sur la nouvelle voirie d'agglomération de type boulevard urbain, en fonction des besoins préalablement identifiés,
- créer une nouvelle silhouette urbaine en respectant les points de vues / les cônes de vue vers les sites remarquables.

L'objectif « *Aménager un pôle de services et d'emplois autour du nœud de transports d'Eckbolsheim* » se décline à travers les principes d'aménagement suivants :

- créer un véritable pôle de centralité, autour du nœud de transports en commun, qui concentre notamment des fonctions de commerces, de services et d'emplois,
- traiter le pôle multimodal sous forme « d'échangeur urbain » (sans délaissés, compact, multifonctionnel, accessible en modes actifs,...),
- traiter le pôle multimodal de façon qualitative (notamment les toitures).

# PROPOSITION DE MODIFICATION

- 110 -

L'objectif « *Articuler l'urbanisation avec les infrastructures de transport collectif et avec la trame viaire* » se décline à travers les principes d'aménagement suivants :

- créer une plateforme multimodale à Eckbolsheim au droit de la convergence des flux en transports collectifs (futur TSPO, TC de rocade, TCSP/VLIO, lignes interurbaines) et en modes actifs,
- créer une nouvelle voie structurante permettant le raccordement entre la RD563 et la VLIO. Ce raccordement s'effectuera soit en passant au Nord du centre sportif d'Oberhausbergen, soit plus au Sud, à hauteur de la 3ème sortie du site du Zénith (côté Ouest),
- aménager un maillage fin de cheminements piétons - cycles au sein du quartier et en lien avec les quartiers adjacents et cœurs de communes, et en direction du Parc Naturel Urbain III Bruche et du parc public d'agglomération, afin de développer progressivement un réseau maillé couvrant l'ensemble du territoire,
- organiser la mutualisation du stationnement du Zénith au bénéfice d'autres fonctions.

L'objectif « *Articuler les nouveaux quartiers avec les espaces naturels remarquables* » se décline à travers les principes d'aménagement suivants :

- conserver, dans la mesure du possible, les éléments de végétation (haies, boisements, ...) présents sur le site ou les reconstituer dans le cadre de l'aménagement du secteur de projet,
- lier les futurs quartiers aux coteaux Ouest et à la vallée de la Bruche via des coulées vertes structurantes, percées visuelles, ...
- aménager une transition paysagère entre Eckbolsheim et Wolfisheim,
- traiter la lisière urbaine en frange Ouest du secteur, au contact de la zone agricole,
- traiter l'interface entre les espaces verts (parc d'agglomération, coulées vertes, ...) et les nouveaux quartiers (cheminements, façades qualitatives, fonctions, ...),
- favoriser une gestion alternative des eaux pluviales (réduction des surfaces imperméabilisées, non imperméabilisation des espaces publics et des aires de stationnement, ...) et participant au paysage, tout en mettant en place à l'échelle de l'ensemble de l'Arc Ouest un réseau structurant d'assainissement pluvial.

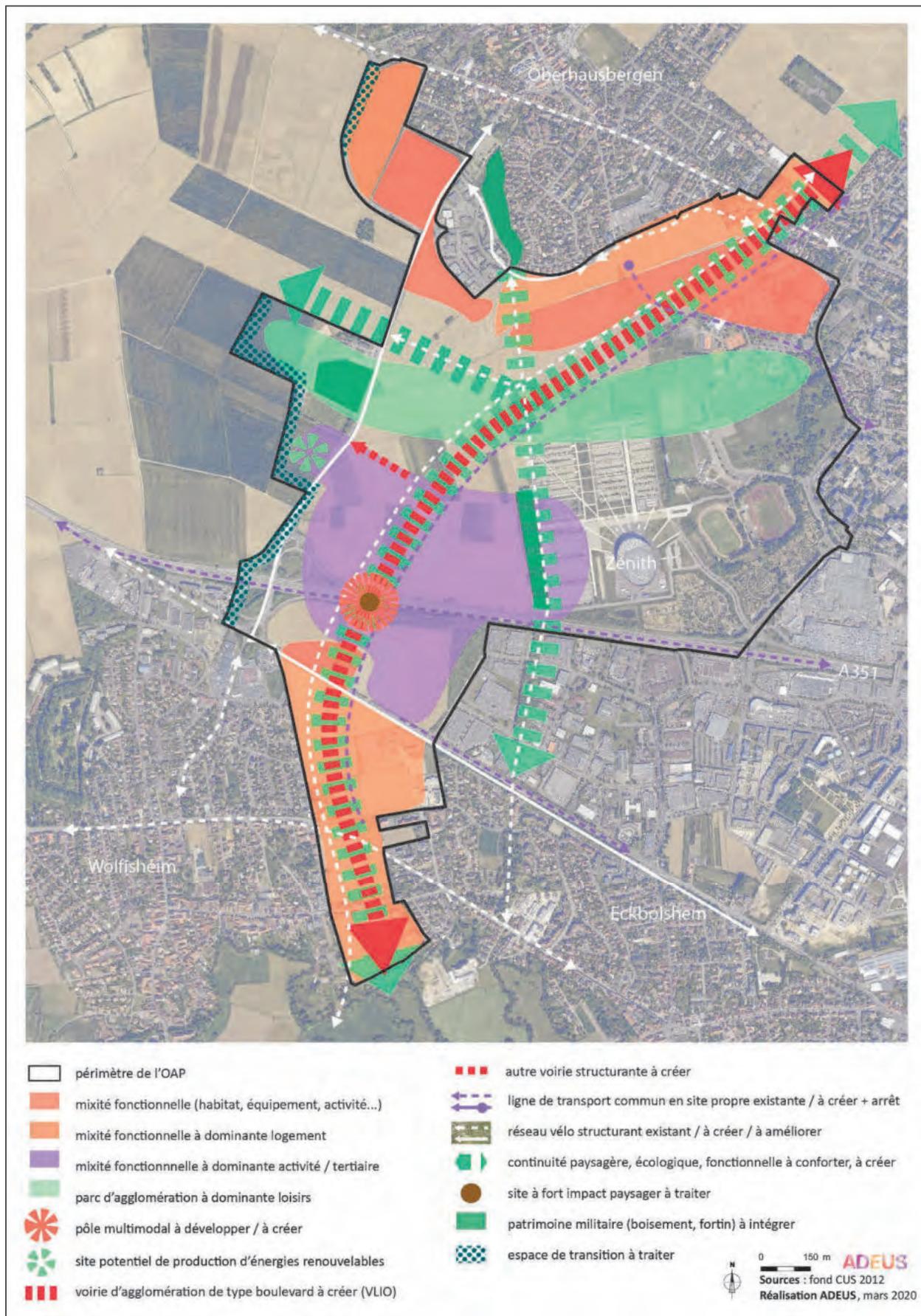
L'objectif « *Créer une zone verte assurant le lien entre le Parc des Sports de HautePierre et le Centre Sportif et de loisirs d'Oberhausbergen* » se décline à travers les principes d'aménagement suivants :

- organiser des continuités vertes, support de biodiversité et de modes actifs, entre cette zone verte et les quartiers limitrophes,
- assurer une transition entre les trois séquences, agricoles, agrément et sportives qui constituent cette zone verte,
- assurer la couture urbaine entre cette zone verte et les espaces de sports-loisirs existants de part et d'autre (HautePierre et Oberhausbergen), ainsi qu'avec le site du Zénith d'Eckbolsheim,
- intégrer le patrimoine militaire (boisement, bâti, ...) aux aménagements.

# PROPOSITION DE MODIFICATION

- 111 -

Carte n° 1 : Schéma de principes des Orientations d'Aménagement



# PROPOSITION DE MODIFICATION

- 112 -

## 4. LES ORIENTATIONS PROGRAMMATIQUES

Le site accueille tout ou partie des fonctions suivantes :

- Services publics ou d'intérêt collectif
  - équipements liés aux activités de sports/loisirs,
  - espaces verts,
  - pôle « Cleantech », technologie liée à l'environnement et à l'agriculture,
  - pôle multimodal, pôle de services et d'emplois,
  - prolongement du tramway ligne A,
  - TCSP sur la route de Wasselonne en direction de Wolfisheim,
  - boulevard urbain planté (la VLIO) et TCSP de rocade,
  - TSPO « Strasbourg-Wasselonne ».
- Commerce
- Habitation (logements diversifiés)
- Bureaux
- Artisanat, industrie
- Site de production d'énergies renouvelables
- Exploitation agricole

La programmation liée au logement figure dans l'OAP Habitat.

## 5. SECTEUR IAUXb2 - ECKBOLSHEIM : ORIENTATIONS D'AMENAGEMENT ET DE PROGRAMMATION

### 5.1. SITUATION DU SECTEUR DE PROJET

La présente OAP, insérée dans l'OAP métropolitaine Arc Ouest, couvre la zone IAUXb2 située à Eckbolsheim, entre la rue Émile Mathis et la Voie de liaison intercommunale Ouest (VLIO).

Elle couvre une superficie d'environ 7 ha, incluant les terrains classés en UXb5 le long de la rue Émile Mathis.

### 5.2. DESTINATION DU SECTEUR

La zone IAUXb2 est destinée à accueillir une zone d'activités dévolues aux petites et moyennes entreprises, à vocation artisanale ou industrielle.

### 5.3. PRINCIPES D'AMÉNAGEMENT ET CONDITIONS D'URBANISATION

#### 5.3.1. Qualité de l'aménagement

Le projet devra veiller à mettre en œuvre des valeurs architecturale et paysagère soignées.

Les façades devront faire l'usage de matériaux nobles et durables. Les bâtiments porteront une signalétique architecturale commune. Les façades donnant vers la VLIO devront également être valorisées et ainsi faire l'objet d'un traitement de qualité, au regard de l'importance de cette voie dans le système viaire de l'Eurométropole.

Le projet respectera également les marges de recul inscrites au PLU dans le but de limiter les nuisances.

Les espaces libres situés dans les marges de recul seront valorisés et traités de manière paysagère.

# PROPOSITION DE MODIFICATION

- 113 -

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.

Considérant la localisation de la zone, au sein du périmètre Arc Ouest, celle-ci devra être traitée dans une logique urbaine. À ce titre, les prospects minimaux sont à respecter. Une forme de continuité urbaine et de densité sont à rechercher.

## 5.3.2. Desserte et organisation viaire

L'accès principal à la zone IAUXb2 se fera par une voie nouvelle créée dans le prolongement immédiat de la rue Ettore Bugatti.

Le bouclage se fera vers la route de Wasselonne, uniquement en sortie, via un sens unique, afin de ne pas multiplier les carrefours à proximité de la future VLIO. L'installation d'un carrefour à feux pourra être nécessaire.

La voirie interne assurera la desserte des entreprises. La voirie sera support de cheminements doux, de stationnements et de plantations. De plus, une voie verte sera à créer, au travers du secteur de projet, entre la zone d'activités existante et le futur pôle d'échange multimodal.

Une ou plusieurs aires de stationnement, en surface, pourront être réalisées, dès lors qu'elles sont mutualisées à l'échelle de chaque partie de la zone.

## 5.3.3. Intégration qualitative de la zone dans son environnement

Deux secteurs arborés existants sont à intégrer à l'aménagement.

Le premier, situé le long de l'A351, génère un écran phonique, de sécurité et paysager vis-à-vis de l'infrastructure. Il est à préserver dans le cadre de l'aménagement de la zone en le renforçant.

Le second se situe le long de la rue Émile Mathis. Il s'agit d'un taillis plus ou moins dense. Il est à intégrer dans le cadre de l'aménagement des parcelles situées le long de cette voie, par la création d'une transition arbustive, sous le corridor des lignes à haute tension.

## 5.3.4. Vocation et organisation foncière

La zone d'activités future vise à accueillir des petites et moyennes entreprises, principalement artisanales ou industrielles. Les activités logistiques sont à proscrire.

Plusieurs lots seront proposés, d'environ 40 ares à 1 ha, selon les besoins des entreprises.

Les éventuels locaux dévolus aux activités tertiaires ne devront pas être orientés vers l'A351.

# PROPOSITION DE MODIFICATION

- 114 -

Carte n°2 : Schéma de principes : secteur IAUXb2 / Eckbolsheim



# PLAN LOCAL D'URBANISME

---

## Modification n°3

### Extraits 4. ORIENTATIONS D'AMENAGEMENT ET DE PROGRAMMATION (OAP)

#### TOME 2

#### 4.4. OAP Communales

---

Dossier d'enquête publique  
Novembre 2020

direction **urbanisme  
et territoires**

aménagement du territoire  
et projets urbains

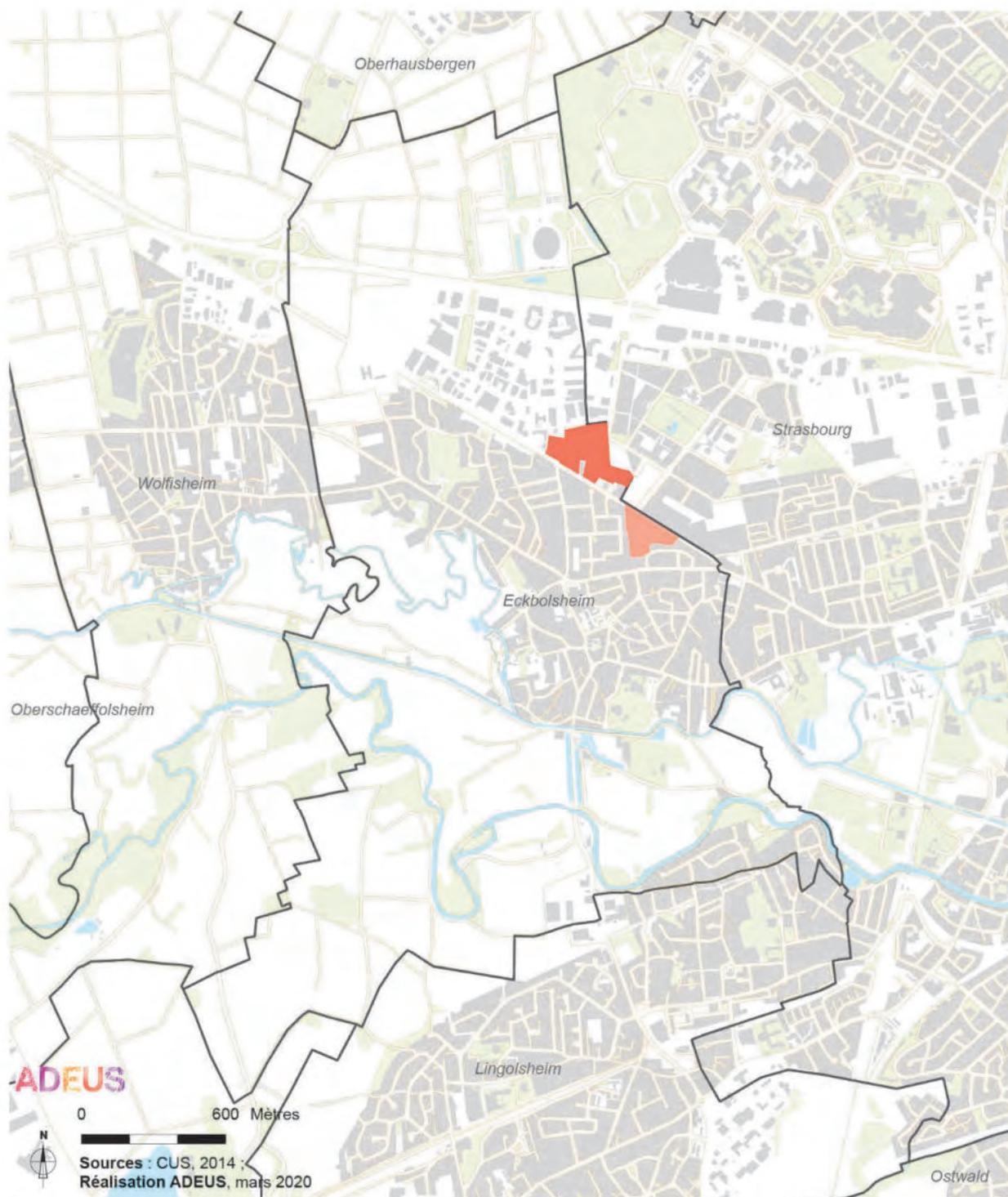
**ADEUS**



# PROPOSITION DE MODIFICATION

- 23 -

## COMMUNE DE ECKBOLSHEIM : « SECTEUR JEAN MONNET »



# PROPOSITION DE MODIFICATION

- 24 -

## 1. SITUATION DU SECTEUR DE PROJET

~~Ce secteur qui couvre une surface d'environ 4,4 ha, se situe au Nord de la zone urbaine d'Eckbolsheim, le long de la route de Wasselonne, entre trois zones déjà urbanisées : le quartier des Poteries à Strasbourg au Nord et à l'Est, le parc d'activités économiques à l'Ouest et la zone urbaine d'Eckbolsheim au Sud.~~

Le périmètre de la présente OAP couvre une surface d'environ 5 ha, situé au Nord de la zone urbaine d'Eckbolsheim, le long de la route de Wasselonne, entre trois zones déjà urbanisées : le quartier des Poteries à Strasbourg au Nord et à l'Est, le parc d'activités économiques à l'Ouest et la zone urbaine d'Eckbolsheim au Sud.

La présente OAP couvre trois secteurs distincts :

- Une zone IAUB, située à l'Est de la rue Jean Monnet, et scindée en deux sous-ensembles :
  - la première à l'Est, à l'arrière de la route de Wasselonne,
  - la seconde à l'Ouest, le long de la rue Jean Monnet,
- Une zone IAUB, située à l'Ouest de la rue Jean Monnet ;
- Un secteur A3 dédié à l'agriculture et au maraichage de proximité.

## 2. DESTINATION DU SECTEUR

~~Ce secteur est destiné à accueillir un quartier mixte, à dominante d'habitat.~~

Les secteurs IAUB, où qu'ils soient situés dans le périmètre de l'OAP, sont destinés à accueillir des opérations mixtes à dominante principale d'habitat. Ces secteurs peuvent se réaliser de manières indépendantes et sont non tributaires les uns des autres, dans le respect toutefois des orientations en matière d'organisation viaire.

La zone A3 est dédiée à l'agriculture de proximité. Elle peut accueillir des serres ou hangars nécessaires aux activités de maraichages, de même qu'un espace de vente direct lorsque celui-ci est lié à l'activité agricole exercée sur place.

## 3. PRINCIPES D'AMÉNAGEMENT ET CONDITIONS D'URBANISATION

Les orientations suivantes sont définies pour les zones IAU, dénommée :

- Partie 1 pour le secteur situé à l'Est de la rue Jean Monnet et au Sud de la rue Paul Rohmer ;
- Partie 2 pour celui situé à proximité de la route de Wasselonne ;
- Partie 3 pour les parcelles situées en second rang, à l'arrière de la route de Wasselonne ;
- Partie 4 pour le secteur situé à l'Ouest de la rue Jean Monnet.

La numérotation ne définit pas un phasage.

### 3.1. DESERTE ET ORGANISATION VIAIRE

~~L'accès à la zone devra se faire :~~

- ~~— Au Nord Est, à partir de la rue Corf Berr (située sur le ban communal de Strasbourg), et de la rue Paul Rohmer ;~~
- ~~— Au Sud, à partir de la route de Wasselonne.~~

~~Un accès sera réalisé depuis la rue Jean Monnet afin de desservir les constructions au droit de cette rue.~~

~~La structure du système viaire ne devra pas générer d'enclavement du territoire mais être réalisée dans le but de relier ce futur quartier aux quartiers mitoyens.~~

# PROPOSITION DE MODIFICATION

- 25 -

~~Une de ces voies desservant la zone, reliant la rue Cerf Berre et la route de Wasselonne constituera la voie principale. Cette voie devra faire l'objet d'un traitement végétal généreux et sera accompagnée d'une piste cyclable et de cheminements doux largement dimensionnés.~~

L'accès à la partie 1 devra se faire depuis les rues Jean Monnet et Paul Rohmer. Dans le cas de la rue Jean Monnet, il ne pourra être aménagé des tourne-à-gauche en venant du Nord. Cet accès ne pourra desservir que les constructions implantées le long de cette rue.

L'accès aux parties 2 et 3 devra privilégié se faire via une voie prolongeant l'impasse Marcelle Cahn. Cette voie se poursuivra ensuite au travers des parties 2 et 3, et bouclera vers la rue Cerf Berr. L'accès éventuel vers la route de Wasselonne devra prendre en compte les projets d'infrastructures projetés sur cet axe. Un tourne-à-gauche est à éviter.

Les relations entre les parties 2 et 3, et la partie 1, se font via la rue Paul Rohmer.

Pour la partie 4, l'accès sera réalisé depuis la rue Jean Monnet, tel qu'il existe aujourd'hui, c'est-à-dire le plus éloigné possible du carrefour de la route de Wasselonne. Celui-ci devra également s'assurer du maintien d'une desserte équivalente pour les activités adjacentes.

De manière générale, les voies à créer devront faire l'objet d'un traitement végétal et être accompagnées de cheminements doux largement dimensionnés.

La conception des projets ne doit pas faire obstacle à la réalisation de continuités piétonnes et cycles. Celles-ci sont à privilégier :

- En bordure Ouest de l'espace agricole central (partie 1) ;
- Dans le prolongement de l'impasse Marcelle Cahn, en direction de la route de Wasselonne, le long du parking relais (partie 3) ;
- Vers la route de Wasselonne, à proximité des espaces plantés situés entre les 2 et 2a, route de Wasselonne (partie 3).

À terme, des connexions entre les parties 1 et 2 pourront se faire au travers de la zone agricole centrale, afin de faciliter et démultiplier les liaisons douces vers la station de tram Poteries.

Il est à noter que la route de Wasselonne est destinée à accueillir, à terme, un transport en commun en site propre.

## 3.2. STATIONNEMENT

~~Les espaces de stationnement devront être réalisés majoritairement à l'intérieur des volumes des bâtiments et par l'intermédiaire d'un ou plusieurs espaces de stationnement mutualisés à l'échelle d'une partie de la zone.~~

Les espaces de stationnement devront être réalisés majoritairement à l'intérieur des volumes des bâtiments, en sous-sol.

Une ou plusieurs aires de stationnement, en surface, pourront être réalisées, dès lors qu'elles sont mutualisées à l'échelle de chaque partie de la zone.

## 3.3. INTÉGRATION QUALITATIVE DE LA ZONE DANS SON ENVIRONNEMENT

La partie centrale du périmètre de l'OAP consacre le maintien et le développement d'activités agricoles de proximité. Ce cœur de quartier pourra développer des activités de maraichage, d'horticulture et de vente directe.

La conception des projets devra tenir comptes des plantations existantes et veiller à leur maintien. Il s'agit :

- des arbres situés le long de la rue Jean Monnet, en partie Ouest et Est (parties 1 et 4), de part et d'autre de la chaussée ;
- des plantations situées entre la partie 1 et l'espace agricole ;
- du boisement localisé entre les 2 et 2a, route de Wasselonne (parties 2 et 3) ;
- du boisement situé à l'Ouest de la partie 4, au droit d'une ancienne casemate.

# PROPOSITION DE MODIFICATION

- 26 -

Ceux-ci peuvent faire l'objet d'aménagements légers tels que la création de cheminements piétons ou l'installation de mobilier urbain ou d'aire de jeux.

En cas de suppression d'un élément arboré ou d'une plantation, une compensation équivalente et majorée est à prévoir.

Pour la partie 4, un traitement paysager de qualité est attendu au pourtour du projet, vers les activités existantes au Nord et à l'Ouest, afin de gérer la cohabitation habitat / activités. Ces plantations doivent être conçues de telle sorte qu'elles forment un filtre visuel.

## 3.4. FORMES URBAINES

La programmation devra comprendre une diversité de formes urbaines :

- les plus denses, sous forme d'un front bâti (continu ou semi-continu) d'habitat collectif, devront s'organiser le long des axes suivants : rue Jean Monnet, route de Wasselonne et rue Paul Rohmer ;
- les densités devront décroître vers l'intérieur des îlots, qui seront composés de différentes formes d'habitat (petits collectifs, habitat intermédiaire et individuel dense, etc) ;
- les formes urbaines implantées le long de la route de Wasselonne devront rappeler les villas existantes à proximité (partie 2).

Les rez-de-chaussée, accueillant des logements et orientés directement sur l'espace public, doivent faire l'objet d'un traitement particulier garantissant leur intimité. Ceux-ci devront mettre en œuvre les principes constructifs suivants : surélévation, mise à distance de l'espace public et recul des façades avec aménagement d'espaces végétalisés denses et épais.

## 3.5. PROGRAMMATION

~~La programmation devra comprendre une diversité de formes urbaines :~~

- ~~— les plus denses, sous forme d'un front bâti (continu ou semi-continu) d'habitat collectif, devront s'organiser en périphérie du quartier (rue Jean Monnet, route de Wasselonne et rue Paul Rohmer), ainsi que de part et d'autre de la future voie principale de desserte du quartier, afin de marquer la centralité ambitionnée de cet axe. La conception architecturale de ces constructions devra permettre d'accueillir des activités économiques (commerces, services etc.) principalement en rez-de-chaussée ;~~
- ~~— les densités devront décroître vers l'intérieur des îlots, qui seront composés de différentes formes d'habitat (petits collectifs, habitat intermédiaire et individuel dense etc.)~~

~~Le nombre de logements à produire, ainsi que le taux de logements locatifs sociaux devront se référer aux objectifs de production inscrits dans l'orientation d'aménagement et de programmation «Habitat».~~

Le taux de logements locatifs sociaux, instauré par le secteur de mixité sociale SMS 11, est fixé à 50% minimum, à l'échelle de chaque partie.

Nonobstant les orientations fixées par l'OAP « Seuil d'ouverture à l'urbanisation » :

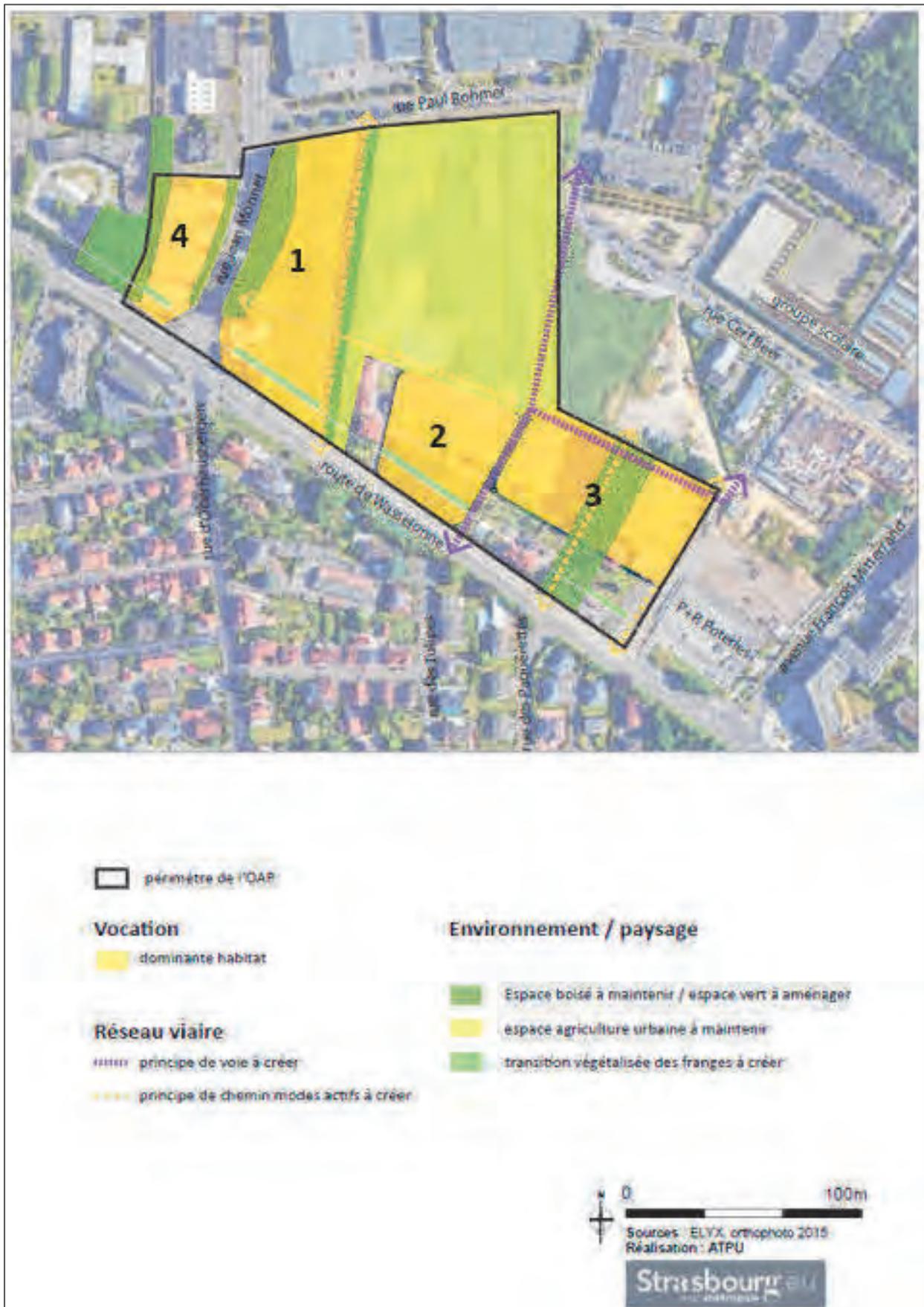
- les parties 1 et 4 doivent s'urbaniser d'un seul tenant chacune ;
- les parties 2 et 3 doivent faire l'objet d'une opération d'aménagement d'ensemble chacune, couvrant, au minimum, leur emprise respective.

La réalisation d'un projet, sur la partie 4, doit se faire concomitamment avec l'aménagement des espaces publics limitrophes, route de Wasselonne et rue Jean Monnet : maintien de la piste cyclable, mise en place de trottoirs adaptés.

# PROPOSITION DE MODIFICATION

- 26 a -

Carte n° 1 : Schéma de principes - Secteur Jean Monnet à Eckbolsheim

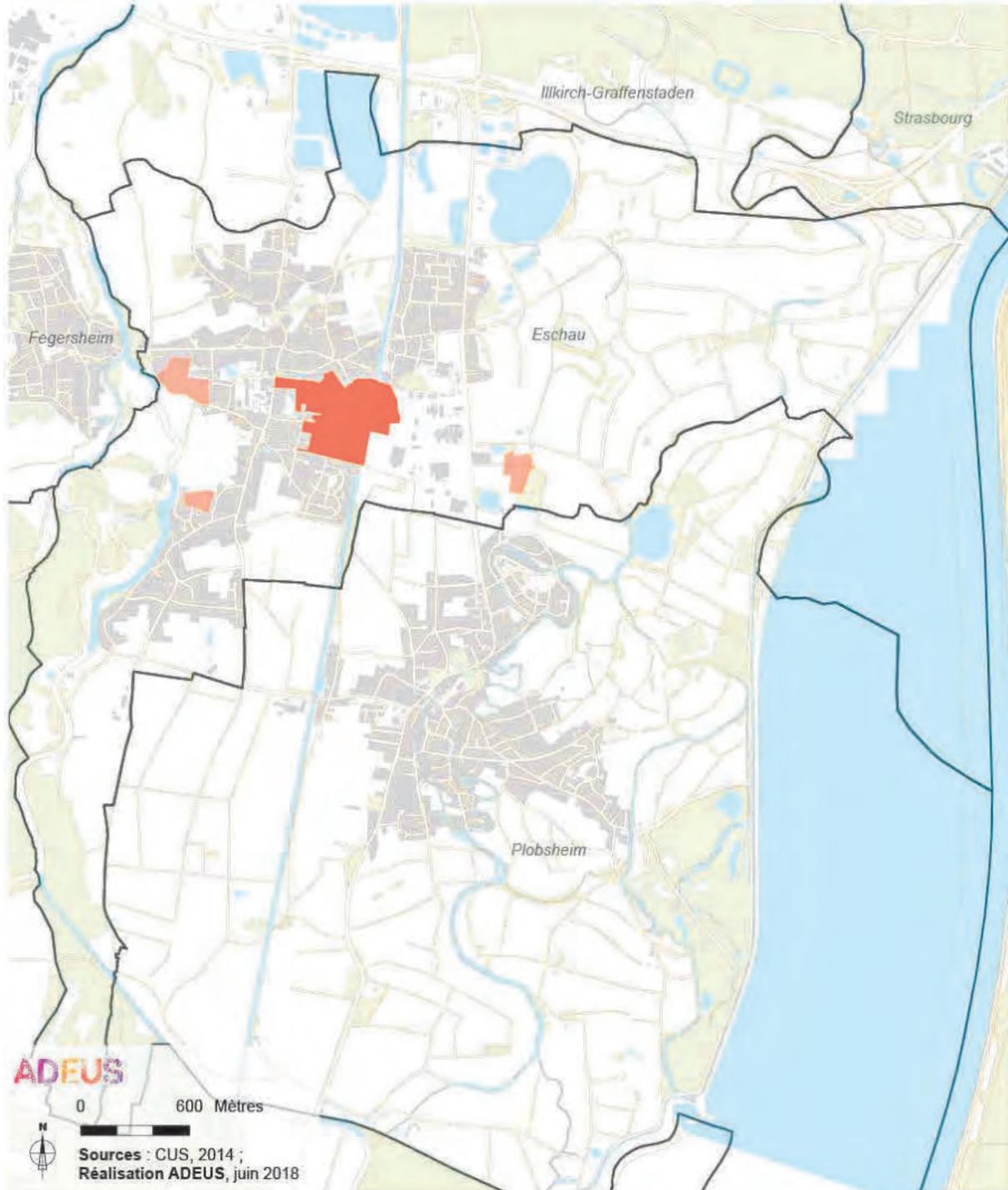




# PROPOSITION DE MODIFICATION

- 57 -

## COMMUNE DE ESCHAU : « SECTEUR CENTRE »



# PROPOSITION DE MODIFICATION

- 58 -

## 1. SITUATION DU SECTEUR DE PROJET

Ce secteur est situé légèrement en retrait par rapport aux axes structurants (RD 221, RD 222 et RD 468) mais il occupe une place centrale de par sa localisation, et les fonctions urbaines environnantes.

Il est délimité globalement par la rue Traversière à l'Ouest, la rue du Tramway au Sud, la zone industrielle d'Eschau à l'Est et par l'urbanisation au Nord.

Il s'insère dans un tissu urbain environnant diversifié et il est entouré par de nombreux équipements publics collectifs (écoles maternelle et élémentaire, collège, mairie et centre sportif et culturel...), par une zone d'activités industrielles, ainsi que par des secteurs d'habitat.

## 2. DESTINATION DU SECTEUR

Ce secteur est destiné à accueillir un quartier mixte à dominante d'équipements publics ou d'intérêt collectif.

## 3. PRINCIPES D'AMÉNAGEMENT ET CONDITIONS D'URBANISATION

Ce secteur localisé entre la rue Principale, la rue de la Première Division Blindée (qui concentre déjà un certain nombre d'équipements, services et commerces) et le canal du Rhône au Rhin devra favoriser les liens entre les quartiers situés de part et d'autre du canal.

Il s'enrichira, au-delà du centre sportif et culturel Camille Claus existant, d'un certain nombre d'équipements publics ou d'intérêt collectif garants de l'attractivité du secteur (équipements pédagogiques, sportifs et de loisirs), avec quelques habitations collectives sur sa frange Ouest.

Sur le plan paysager, les aménagements tireront parti des atouts du site, principalement de la présence du canal.

### 3.1. DESSERTE ET ORGANISATION VIAIRE

Le site s'organisera autour d'un ensemble composé d'espaces publics et d'espaces de loisirs. Il sera fortement structuré par le canal du Rhône au Rhin et par les arbres centenaires à grand développement qui le bordent. Le maillage des voiries proposé, organisé selon un carroyage Nord-Sud / Est-Ouest s'inscrira dans cette géométrie.

Le secteur sera structuré autour d'une voie verte (piétons-cycles) qui assurera la liaison entre la rue Germain Muller existante à l'Ouest et la passerelle de franchissement du canal en direction des quartiers Est.

À l'échelle du secteur à urbaniser, cette voie verte jouera un rôle d'épine dorsale, sur laquelle l'ensemble des équipements publics viendront se greffer. Il sera abondamment végétalisé.

Dans le sens Nord/Sud, le secteur sera desservi par une nouvelle voie qui permettra la desserte automobile de certains équipements et des îlots réalisés. Elle se greffera au Nord sur la rue de la place des Fêtes et débouchera au Sud sur la rue du Tramway.

Les voies de desserte locale créées à l'Ouest pour desservir les nouveaux îlots s'apparenteront à des venelles (caniveau central) favorables à tous les modes de déplacement.

Le secteur à urbaniser sera conçu pour favoriser le plus possible l'usage des modes actifs (vélo et marche à pied) dans les déplacements.

# PROPOSITION DE MODIFICATION

- 59 -

De façon générale, l'ensemble des secteurs à urbaniser sera maillé par des cheminements piétons/cycles. La piste cyclable et le cheminement piéton projetés le long du canal auront une vocation intercommunale et s'inscriront dans la grande échelle.

Dans la mesure du possible, les voies seront végétalisées pour assurer un cadre de vie agréable et un confort d'été à ces circulations. Les voiries principales seront accompagnées d'alignements d'arbres et les arbres existants seront à conserver.

Les voies circulées seront dotées d'un stationnement public linéaire.

## 3.2. INTÉGRATION QUALITATIVE DE LA ZONE DANS SON ENVIRONNEMENT

L'attrait du site sur le plan paysager est lié principalement à la présence du Canal du Rhône au Rhin. La présence de l'eau ainsi que la présence d'arbres à grand développement (platanes centenaires) font du canal un corridor écologique d'axe Nord-Sud de grande importance qu'il est nécessaire de renforcer (plantation d'essences locales, plusieurs strates...). Ces éléments valoriseront fortement le site et devront être exploités au maximum dans les aménagements futurs.

La passerelle intégrera les besoins de continuité écologique sur les berges du canal.

Ainsi, les constructions seront implantées en retrait de la rive du canal, respectant un recul de 15 mètres. Les diverses constructions à venir implantées sur les berges du canal devront participer systématiquement à sa valorisation.

Dans le même esprit, les constructions donnant sur le mail principal seront soignées dans leur rapport à l'espace public.

De manière générale, l'ensemble du site à urbaniser sera généreusement planté, de préférence avec des essences locales.

Le bâti qui est construit en périphérie Ouest du site sera organisé selon la même logique Nord-Sud/Est-Ouest, présentant un front urbain Nord-Sud marqué. Il s'inscrira lui aussi dans la ligne paysagère générée par le canal. Un front bâti structuré, assorti d'une densité plus forte, viendra souligner cette ligne dominante.

Les formes d'habitat privilégieront une forme collective (logements collectifs ou intermédiaires).

De manière générale sur l'ensemble du secteur, les formes urbaines seront conçues dans un souci d'économie du foncier dans leur organisation sur le terrain, leur rapport à la parcelle, la localisation et l'organisation du stationnement.

## 3.3. PROGRAMMATION

Pour consacrer sa fonction de lieu central, un nombre relativement important d'équipements **d'intérêt collectif et services** publics sera programmé.

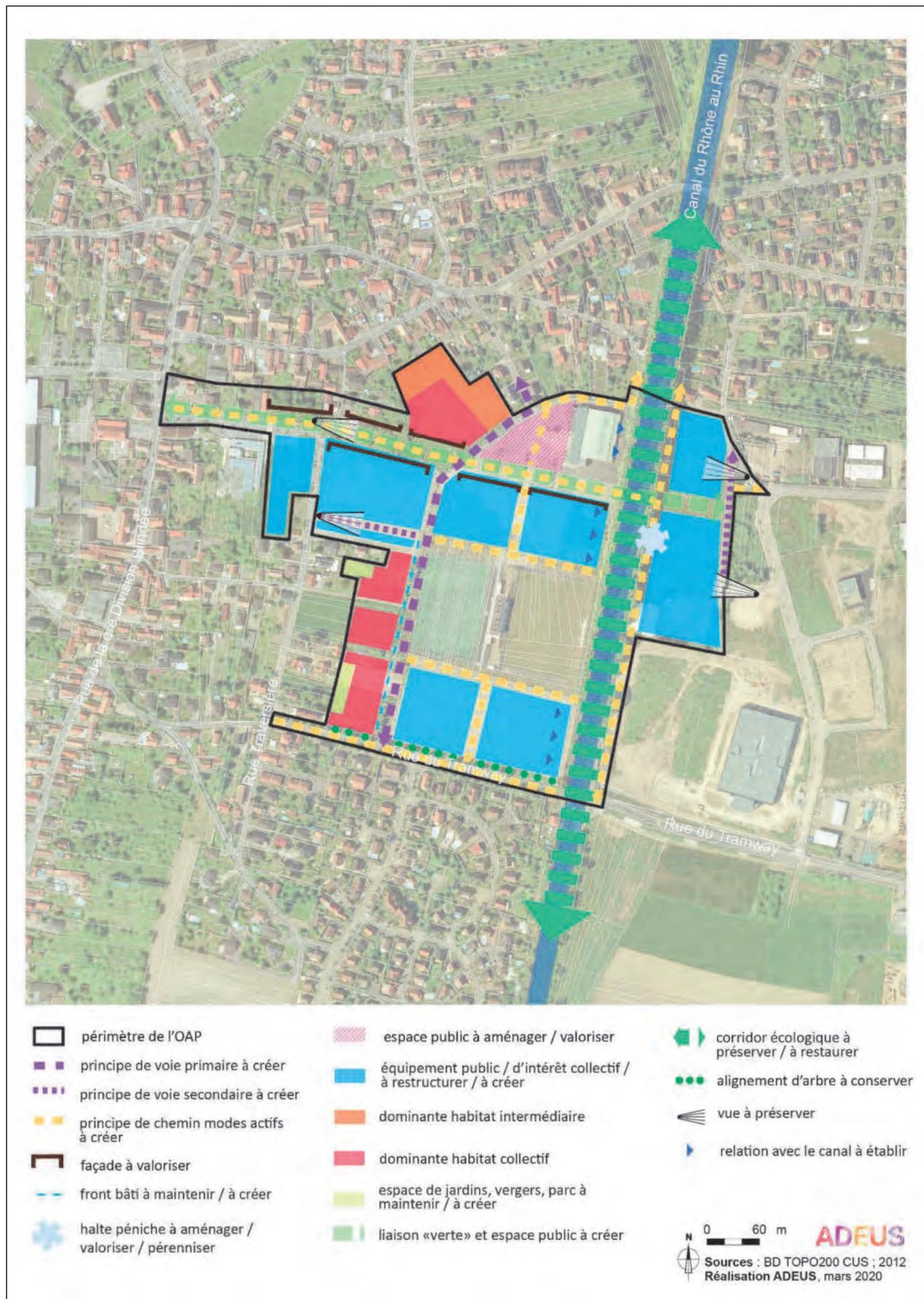
On compte parmi eux :

- un Accueil de Loisirs Sans Hébergement et d'un foyer associatif pour personnes âgées non dépendantes localisés sur les berges du canal,
- une résidence pour personnes âgées non dépendantes située au Nord de la voie verte,
- une extension, côté Est, de l'école du centre multi accueil " les Galipettes ",
- une réserve foncière en prévision d'un équipement futur dont le programme est non défini à ce jour,
- le parking existant devant le centre sportif et culturel Camille Claus pourra être requalifié en aire polyvalente, à la fois place publique et aire de stationnement. Cet espace flexible sera en mesure d'accueillir à la fois des manifestations festives et le stationnement des véhicules,
- une halte péniche située sur la rive Est,
- **une maison de santé**,
- un parking paysager rue des Fleurs,
- des équipements sportifs de plein air qui mettront le sport en scène (de type tennis, skate parc, terrain de boules...).

# PROPOSITION DE MODIFICATION

- 60 -

Carte n° 1 : Schéma de principes - Secteur Centre



# PROPOSITION DE MODIFICATION

- 61 -

Pour soutenir l'attractivité attendue sur le secteur d'étude, une programmation d'habitat collectif sera prévue, ainsi que des fonctions complémentaires (commerce, bureau, services, ...) pouvant occuper le rez-de-chaussée de ces immeubles.

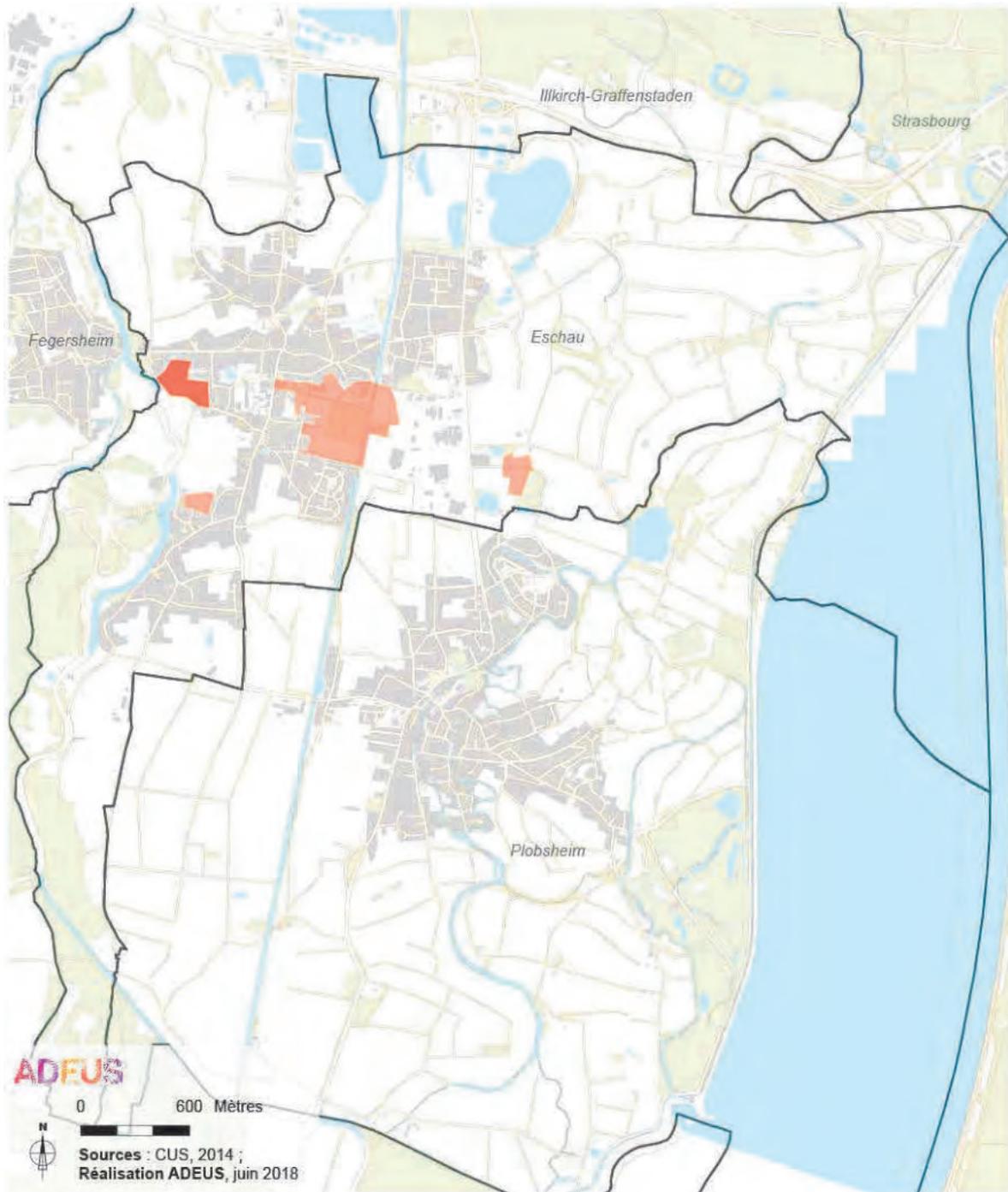
Le nombre de logements à produire, ainsi que le taux de logements locatifs sociaux devront se référer aux objectifs de production inscrits dans l'orientation d'aménagement et de programmation " Habitat ".



# PROPOSITION DE MODIFICATION

- 71 -

## COMMUNE DE ESCHAU : « SECTEUR LIBERTÉ »



# PROPOSITION DE MODIFICATION

- 72 -

# PROPOSITION DE MODIFICATION

- 73 -

## 1. SITUATION DU SECTEUR DE PROJET

Le secteur « Liberté » (presque 4 ha) est situé au Nord-Ouest d'Eschau entre l'III et la RD 221. Il est délimité par la rue de la Liberté au Sud et par l'urbanisation des rues des Rossignols et des Hirondelles à l'Est, et au Nord par le bâti du Sud de la rue du Général De Gaulle (RD 221).

## 2. DESTINATION DU SECTEUR

Cette zone est destinée à accueillir un quartier à dominante d'habitat.

## 3. PRINCIPES D'AMÉNAGEMENT ET CONDITIONS D'URBANISATION

### 3.1. DESSERTE ET ORGANISATION VIAIRE

La rue de la Liberté, avec sa piste cyclable éclairée, desservira ce secteur. Elle devra être élargie à 8 mètres sur sa partie Nord et sur toute sa longueur pour permettre l'aménagement de trottoirs.

Pour sa desserte interne une voie de bouclage reliera la rue des Rossignols à la rue de la Liberté.

Cette voie comportera un aménagement piétons-cycles sécurisé.

Une autre voirie viendra relier cette voie à la rue de la Liberté quelques 200 mètres plus loin.

Il faudra toutefois laisser une possibilité de liaison piétons-cycles entre la rue des Rossignols et la rue de la Liberté et organiser la jonction avec la piste cyclable existante au Sud de la rue de la Liberté en toute sécurité.

### 3.2. INTÉGRATION QUALITATIVE DE LA ZONE DANS SON ENVIRONNEMENT

L'objectif de la collectivité est de créer un éco-quartier. Conformément à la Charte de l'Aménagement et de l'Habitat Durables conclue entre l'Eurométropole et les aménageurs-lotisseurs (septembre 2012), le projet devra, autant que possible, tenir compte des 5 axes et thématiques suivantes :

- la qualité du cadre de vie,
- la mixité fonctionnelle et sociale,
- l'accessibilité et la mobilité durable,
- la diminution de l'impact environnemental,
- la maîtrise des prix de sortie.

L'intégration de la zone appellera un traitement végétalisé (essences locales, plusieurs strates), sur une épaisseur minimale de 10 mètres, de la frange Nord et Est, en guise de transition avec les quartiers pavillonnaires limitrophes. Cette bande devra maintenir au maximum les plantations existantes.

### 3.3. PROGRAMMATION

Le nombre de logements à produire, ainsi que le taux de logements locatifs sociaux devront se référer aux objectifs de production inscrits dans l'orientation d'aménagement et de programmation " Habitat ".

~~Les trois phases permettront~~ Il est préconisé une intégration en douceur des nouvelles constructions qui devront offrir un panel de logements variés, de la maison individuelle à l'habitat intermédiaire et de petits collectifs.

# PROPOSITION DE MODIFICATION

- 74 -

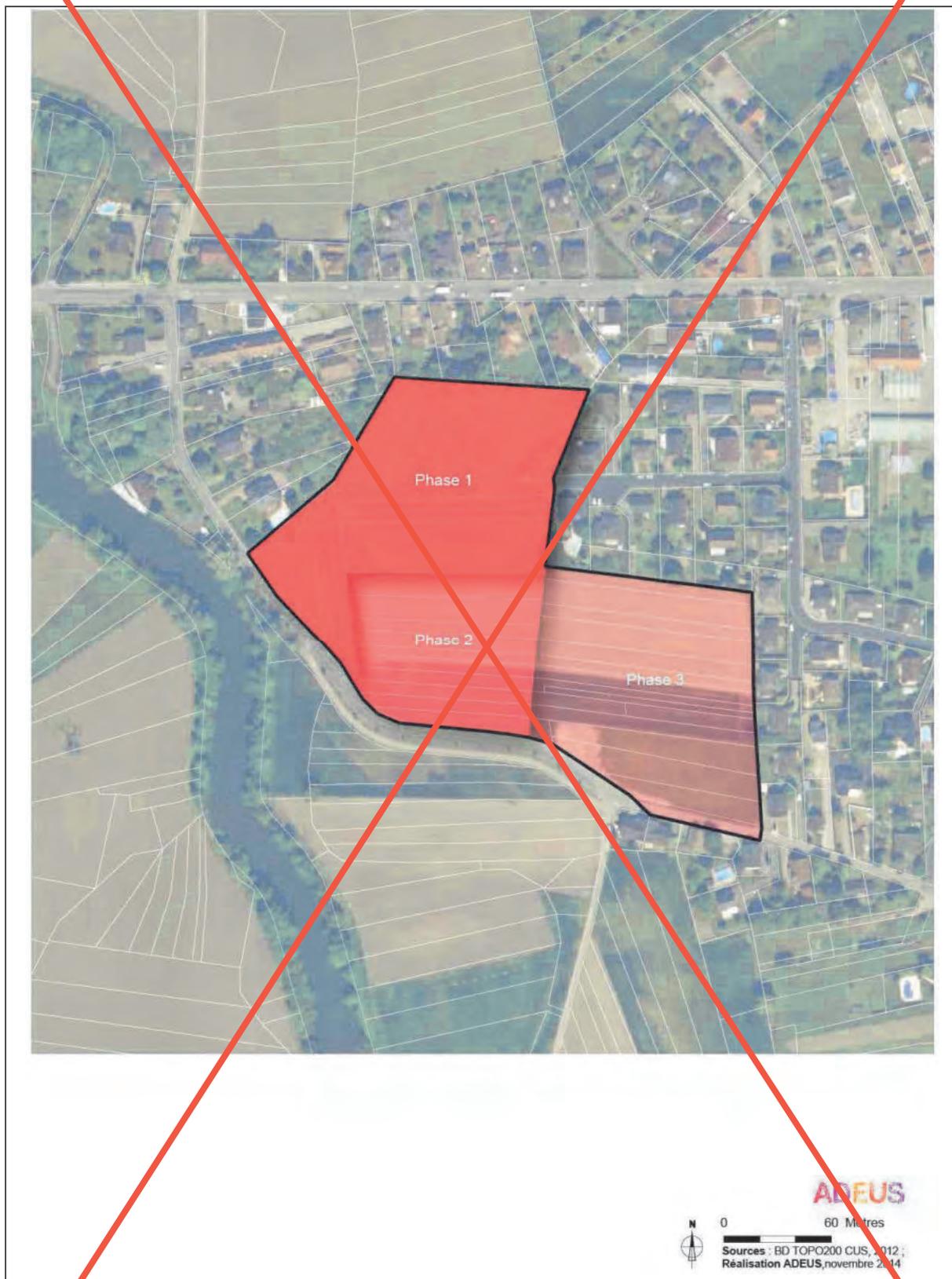
Carte n° 1 : Schéma de principes - Secteur Liberté



# PROPOSITION DE MODIFICATION

- 75 -

Carte n°2 : Schéma de principe – phasage

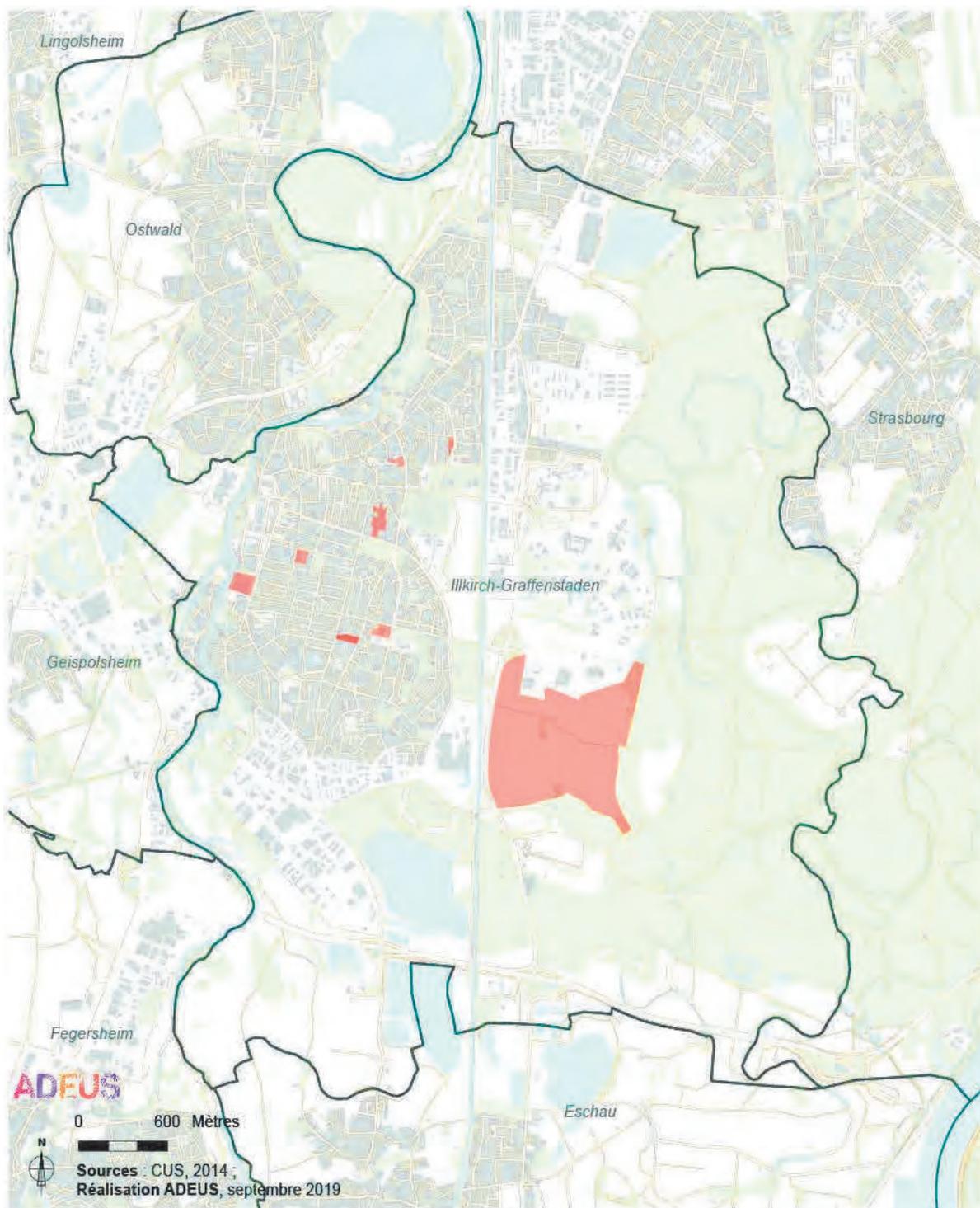




# PROPOSITION DE MODIFICATION

- 151 -

## COMMUNE DE ILLKIRCH-GRAFFENSTADEN : « SECTEUR ROUTE BURCKEL »



# PROPOSITION DE MODIFICATION

- 152 -

## 1. SITUATION DU SECTEUR DE PROJET

Le secteur est situé entre la route Burkel à l'Ouest, la rue du Général Libermann à l'Est et la rue de la Prairie au Nord et au Sud. Cette dernière s'interrompt laissant place à ce petit cœur d'îlot.

Le tissu urbain aux alentours est principalement résidentiel : quelques maisons individuelles et leur jardin, petits collectifs et la Cité Libermann constituée d'immeubles de grande hauteur à l'Est.

## 2. DESTINATION DU SECTEUR

Les neuf parcelles constituant ce petit secteur de la « Route Burkel » sont destinées à être construites à terme, en respectant le caractère résidentiel du quartier.

L'enjeu consiste à pouvoir urbaniser ce petit secteur par de l'habitat, tout en respectant le tracé de principe des voies (cf. schéma de principe ci-après).

## 3. PRINCIPES D'AMÉNAGEMENT ET CONDITIONS D'URBANISATION

### 3.1. DESSERTE ET ORGANISATION VIAIRE

Quatre accès desserviront les parcelles concernées par cette OAP :

- un à l'Est par la rue du Général Libermann,
- un à l'Ouest par la Route Burkel,
- les deux parties de la rue de la Prairie (Nord et Sud) se rejoindront pour assurer le maillage du cœur d'îlot (emprise 8 m). Cela éviterait une ou deux placettes de retournement en assurant la continuité de la rue de la Prairie. ~~Si cette liaison ne devait être assurée qu'en modes doux, les deux placettes inscrites en emplacements réservés sur le règlement graphique devraient alors être réalisées.~~

### 3.2. INTÉGRATION QUALITATIVE DE LA ZONE DANS SON ENVIRONNEMENT

L'habitat individuel ou intermédiaire (voire un ou deux petits collectifs) devra s'intégrer aux formes urbaines environnantes de ce cœur d'îlot. Le bâti pourra se construire de part et d'autre de la rue de la Prairie prolongée et de la nouvelle voirie ~~traverse~~ qui assurera la jonction entre la (route Burkel et la /rue du Général Libermann).

### 3.3. PROGRAMMATION

Le nombre de logements à produire, ainsi que le taux de logements locatifs sociaux, devront se référer aux objectifs de production inscrits dans l'orientation d'aménagement et de programmation « Habitat ».

### 3.4. PHASAGE

L'urbanisation de ce petit secteur demandera une opération d'aménagement d'ensemble sur le périmètre déterminé.

# PROPOSITION DE MODIFICATION

- 153 -

Carte n° 1 : Schéma de principes - Secteur Route Burckel

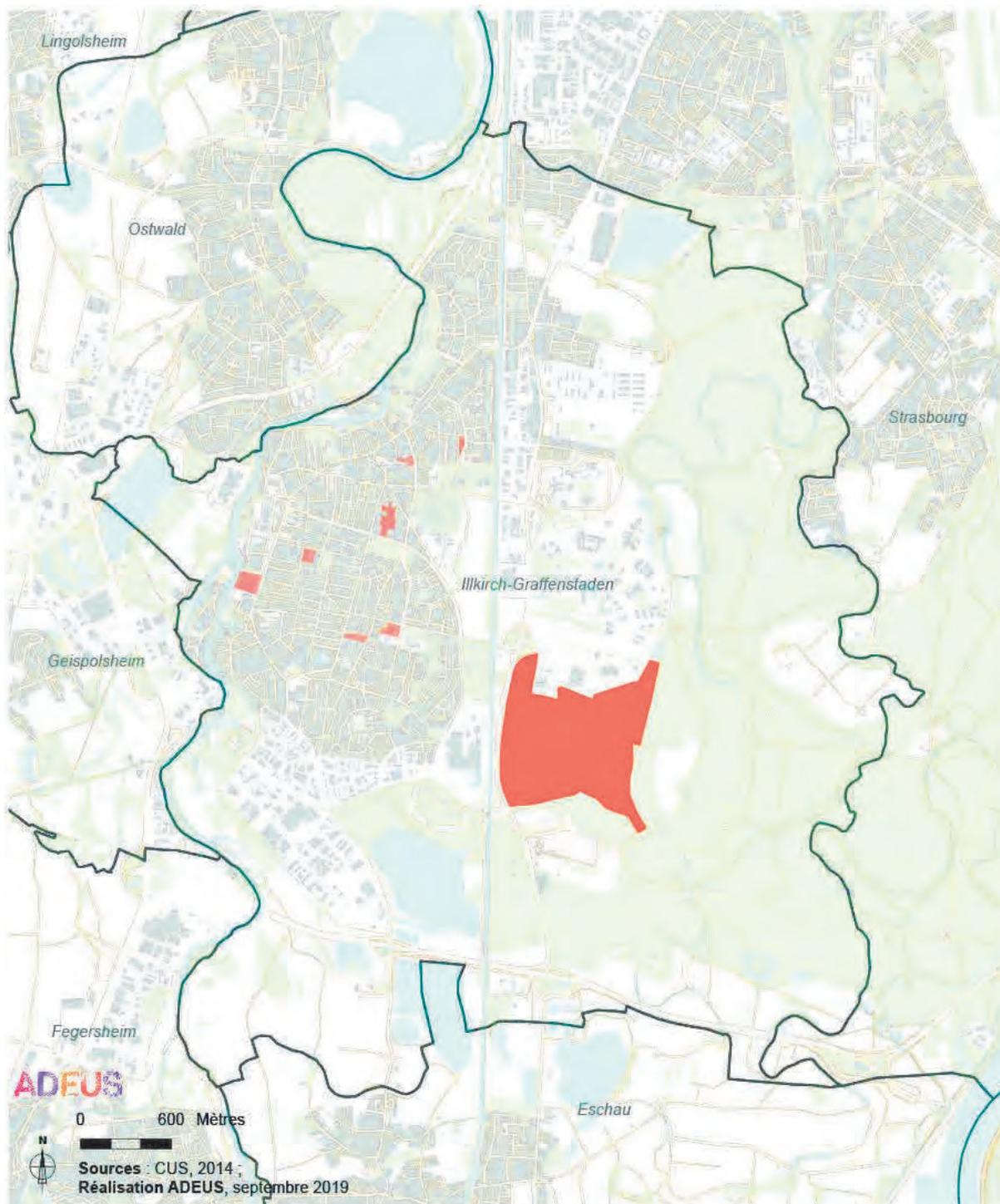




# PROPOSITION DE MODIFICATION

- 163 -

## COMMUNE DE ILLKIRCH-GRAFFENSTADEN : « SECTEUR SUD DE LA ZAC PII - PARC D'INNOVATION »



# PROPOSITION DE MODIFICATION

- 164 -

## 1. SITUATION DU SECTEUR DE PROJET

Le secteur de projet 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.

Cette zone 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~~-Route Métropolitaine RM 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).

Le Parc d'Innovation longe sur le développé de sa façade Est le massif forestier de Neuhof 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. De plus, le sud de la réserve naturelle, en connexion directe avec le secteur de projet présente un enjeu particulier pour les amphibiens. En effet, chaque année, plusieurs milliers d'amphibiens hivernent dans la réserve naturelle et vont se reproduire dans l'étang de la Schafhardt.

L'espace forestier est occupé en partie par l'armée. Une tour militaire, située en lisière de forêt, témoigne de l'ancienneté de cette occupation. Cet élément architectural présente un intérêt sur le plan patrimonial.

## 2. DESTINATION DU SECTEUR

Le Parc d'Innovation a été conçu en 1986 selon un plan de composition radical basé sur la figure géométrique du cercle (le cœur du quartier) et de radiales (voiries, perspectives,...). L'espace qui en découle est relativement isolé de son environnement proche (quartiers limitrophes de Illkirch-Graffenstaden, piste des Forts, massif forestier,...).

Le parti d'aménagement initial, conçu à une époque où la question des émissions de gaz à effet de serre était encore un non-thème, donne une place quasi exclusive à l'automobile. Aujourd'hui, des réflexions sont à l'œuvre pour limiter la dépendance du quartier à la voiture individuelle (modes actifs, co-voiturage, stop organisé,...).

~~Conformément à sa vocation initiale, le~~ Le Parc d'Innovation ~~restera~~-est principalement 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 au fonctionnement de la zone.

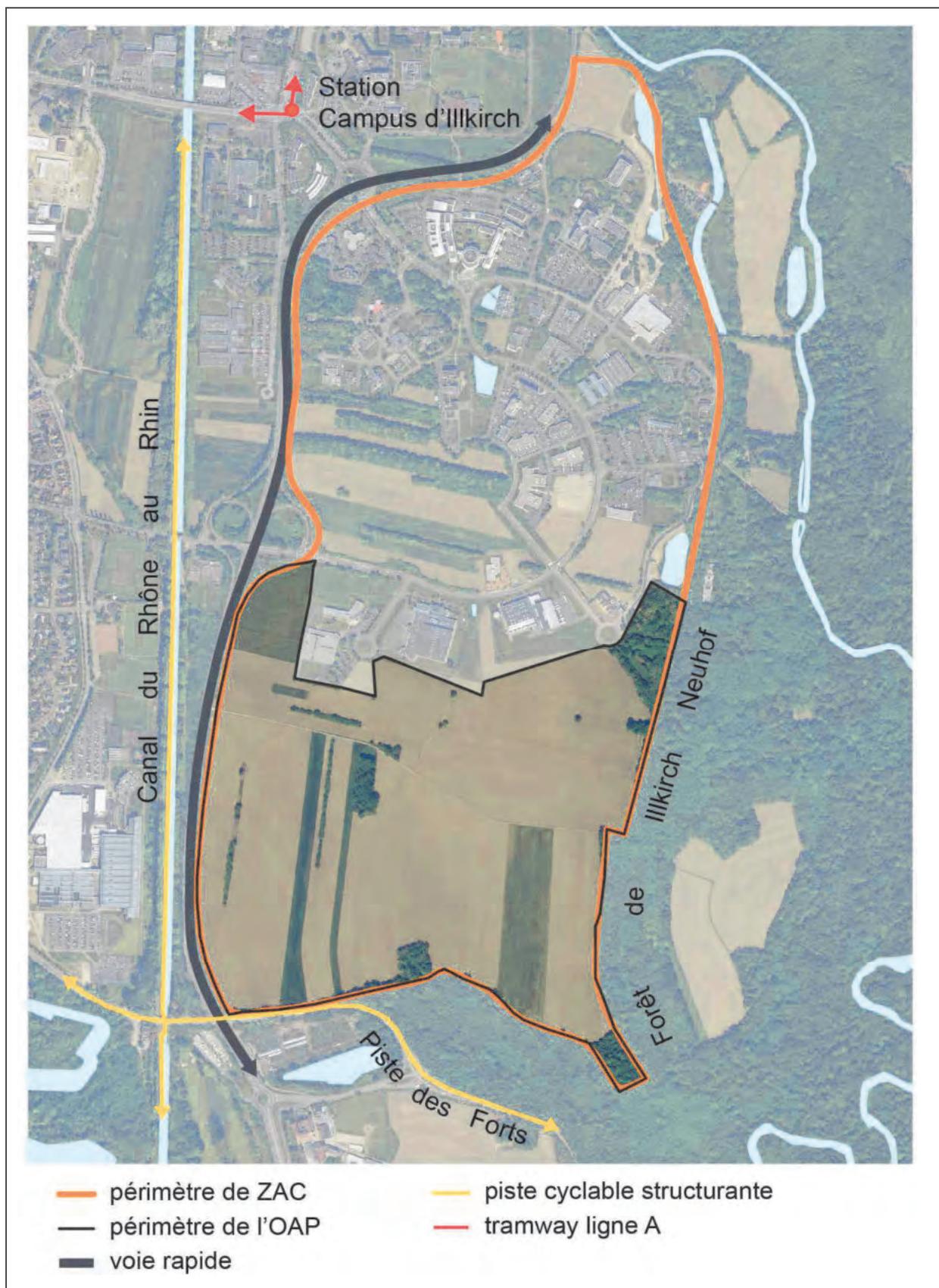
À ce titre seront autorisés au sein de la zone d'urbanisation future IAUZ les installations communes et les services publics ou privés tels que restaurants, restaurants interentreprises ou universitaires, cafés, hôtels, services, commerces de proximité, équipements de sports ou de loisirs, foyers et logements d'étudiants.

Au sein du secteur de zone IAUZ1, des activités généralistes sont autorisées.

# PROPOSITION DE MODIFICATION

- 165 -

Carte n° 1 : Le périmètre de l'OAP dans son contexte



# PROPOSITION DE MODIFICATION

- 166 -

## 3. PRINCIPES D'AMENAGEMENT ET CONDITIONS D'URBANISATION

### 3.1. DESSERTE ET ORGANISATION VIAIRE

L'organisation viaire de la partie sud de la ZAC ~~devra respecter tiendra compte de~~ l'implantation et la géométrie des tracés de principes figurant au schéma d'aménagement ci-dessous. ~~L'importante cohésion de la composition du Parc d'Innovation découlera d'une géométrie forte qui organise le réseau viaire selon un principe de tracé régulateur déjà fortement marqué dans la partie Nord de la ZAC.~~

- ~~— des cercles concentriques commandent ce tracé : un cercle central puis cinq cercles successifs espacés de 180 mètres chacun couvrent la totalité de la zone. Ces cercles sont superposés à cinq rayons disposés suivant un pentagone correspondant aux axes de coulées vertes qui structurent l'espace. Le but du tracé régulateur sera d'aboutir à un rythme et une cohérence permettant une intégration qualitative de chaque partie de la zone qui restera à urbaniser, d'après les mêmes logiques qui ont prévalu dans les premières tranches d'urbanisation.~~
- ~~— les différentes voies de liaison et de desserte interne se raccorderont sur le réseau primaire et présenteront des caractéristiques géométriques basées sur la courbe.~~

Le réseau viaire du quartier, conçu initialement pour l'automobile, devra être maillé par de multiples cheminements piéton / vélo. Ces cheminements faciliteront notamment l'accès au tramway au nord, à la piste des Forts au sud, au chemin du Rheingarten à l'Est et l'accès à la commune de Illkirch-Graffenstaden à l'Ouest via les ponts existants et passerelle projetée.

L'accès direct des riverains sera interdit à partir de la RD-RM 468, ~~à partir de~~ entre la rue du Fort Uhrich, ~~à partir de~~ l'échangeur de la rue des Vignes et de son raccordement au Boulevard Sébastien Brant.

La **hiérarchisation** des voies à créer devra être caractérisée par un traitement **fortement** marqué de la voirie primaire, contrastant avec les voies de desserte secondaire et les cheminements modes actifs, ~~ces derniers étant aménagés selon un traitement plus bucolique (étroitesse, sol perméable de type stabilisé, plantations,...).~~

- cette hiérarchisation des différents types de voies devra être marqué dans la zone par un traitement des reculs inconstructibles qui viendront agencer le lien entre l'organisation viaire et la bâti.
- de part et d'autre de chaque nouvelle voirie créée selon les principes du schéma ci-dessous, une bande inconstructible devra être prise en compte, sur une profondeur de **12-5 mètres minimum**. ~~pour les voies primaires et 9 mètres minimum pour les voies de desserte.~~ Cela afin de conserver le caractère aéré et végétalisé du tissu urbain qui caractérise déjà l'implantation des bâtiments existants dans le reste de la ZAC.
- ~~— en bordure de certaines emprises publiques structurantes pour permettre un aménagement du paysage et des espaces verts sur le domaine privé, les reculs seront compris entre 12 et 20 mètres.~~
- ~~enfin, ce principe pourra avoir pour exception les voiries longeant le tracé du futur transport en commun. Dans ce cas, afin de créer un front urbain continu et structurant, les façades principales des bâtiments pourront être implantées à l'alignement des voies publiques.~~

L'accès aux parcelles situées aux abords directs de ronds-points dans la partie Sud de la zone ne pourra se faire à partir d'un raccordement direct à ces ronds-points.

# PROPOSITION DE MODIFICATION

- 167 -

## 3.2. PRISE EN COMPTE ET MISE EN VALEUR DE L'ENVIRONNEMENT ET DES PAYSAGES

L'aménagement de la seconde tranche de la ZAC devra s'appuyer sur les aménités et atouts paysagers du site, notamment sur la présence de la forêt. Le parti d'aménagement devra notamment chercher à préserver et valoriser les lisières forestières, lieu sensible de contact avec la forêt. À ce titre sera appliquée une marge de recul de 15 mètres inconstructibles pour permettre la transition avec le massif forestier. Elle sera composée majoritairement d'espaces de pleine terre.

Dans la lisière forestière, la conception du projet maintiendra ou recréera des aménagements végétalisés à caractère naturel (haies, mares, noues...) pour permettre la préservation de la biodiversité caractéristique des lisières forestières. Il n'existera pas de possibilités d'accès directs à la forêt via des parcelles privées.

En complément, la recréation d'une zone humide (frayères, mares...) sera nécessaire au sud de la zone. Cette dernière répondra aux besoins de survie des amphibiens et permettra de décaler la migration de ces espèces hors des voiries motorisées.

- L'aménagement de la zone en terme environnemental et paysager devra s'appuyer autant que possible sur les éléments naturels déjà existants.
- Les espaces naturels à préserver ou à valoriser indiqués sur le schéma devront être conservés, en particulier les végétaux d'essences locales (cf. Guide Plantons local CUS).
- L'urbanisation des lots devra, dans la mesure du possible, conserver la végétation et les arbres existants.
- La présence de l'eau par le biais de plans d'eau et de bassins de retenues viendra accompagner l'environnement paysager.

~~Des séquences entre les espaces bâtis devront être respectées afin de permettre une certaine perméabilité visuelle et une perception qualitative du paysage urbain environnant.~~ Les espaces libres devront être traités de manière paysagère et notamment être plantés d'arbres de haute tige.

Ces espaces dégagés devront permettre des coulées végétales qui seront traitées de manière suivante :

- ~~un cheminement convergent vers le centre des cheminements pour les modes doux bien dimensionnés et agréables ;~~
- un environnement paysager traité dans une logique d'ensemble ;
- une vue dégagée sur toute la longueur de chaque coulée.

La liaison paysagère vers l'Ouest de la zone devra être mise en valeur car elle constituera le rattachement avec la commune d'Illkirch-Graffenstaden. Sur la partie Ouest de la zone, un mail planté d'environ 6 m d'emprise sera à prévoir conformément au schéma pour prolonger le rayon du pentagone. Une voirie de desserte pourra y être implantée sous réserve d'être bordée de deux rangées d'arbres de hautes tiges.

Les marges de recul situées en bordure de la ~~RD~~ **RD**-RM 468 seront traitées obligatoirement en espaces verts (avec notamment la plantation d'arbres de haute tige) sur 60 % de leur profondeur en bordure de l'alignement pour les reculs inférieurs ou égaux à 15 m et 30 % pour les reculs supérieurs à 15 m.

Dans les espaces restants, voiries et parkings seront autorisés sous réserve d'être aménagés et largement plantés (avec notamment la plantation d'arbres de haute tige).

La liaison Nord-Sud, qui correspond à l'emprise réservée pour l'éventuel prolongement du tramway, est un axe essentiel qui devra être valorisé par un traitement paysager fort, d'autant qu'il constituera la liaison directe avec la partie urbanisée au Nord de la zone. Il sera à considérer comme l'espace central du secteur Sud et sera ainsi destiné à accueillir des fonctions collectives (loisirs, sport, petits équipements légers, etc).

# PROPOSITION DE MODIFICATION

- 168 -

## 3.3. PRISE EN COMPTE DES NUISANCES

Le parc d'innovation est soumis à des nuisances sonores liées à la présence de la Route du Rhin (~~RD~~- RM 468) longeant toute la partie Ouest de la ZAC.

- Afin de se prémunir contre ces nuisances, un recul inconstructible de 30 mètres sera établi par rapport à l'axe de la ~~route~~ RM 468.
- Les servitudes de recul des constructions sont indiquées au règlement graphique du PLU.

## 3.4. INTÉGRATION QUALITATIVE DE LA ZONE DANS SON ENVIRONNEMENT

Le nouveau quartier sera conçu de façon à tirer au maximum parti de la présence de la forêt.

### 3.4.1. Orientations relatives aux espaces publics ou d'intérêt collectif

L'aménagement de la zone devra renvoyer au traitement spécifique du domaine public par la création d'un urbanisme qualitatif. Les espaces publics seront garants de l'image du parc d'innovation et de la cohérence de l'ensemble. Ils participeront au cadre de vie des personnes travaillant sur le site.

Les espaces publics et collectifs devront tirer parti de la présence de la forêt en ménageant des vues dégagées sur celle-ci. Ils devront être traités de façon qualitative et être unifiés dans leur conception.

- Seront ainsi permis dans les espaces publics et collectifs constructibles indiqués dans le schéma ci-dessous outre les trottoirs, cheminements piétonniers ou cyclables, l'implantation de parkings publics, la construction d'équipements de sports ou de loisirs, d'installations collectives ou de services, publics ou privés, utiles au fonctionnement de la zone et au bien-être des usagers (lieux de convivialité de type café, restaurant, terrasses, services de proximité de type commerce et garderie, équipements récréatifs en plein air de type parcours santé, terrain de boule, table de ping-pong,...).
- La construction à l'alignement pourra être autorisée quand l'emprise publique comprend des espaces verts publics ou collectifs.

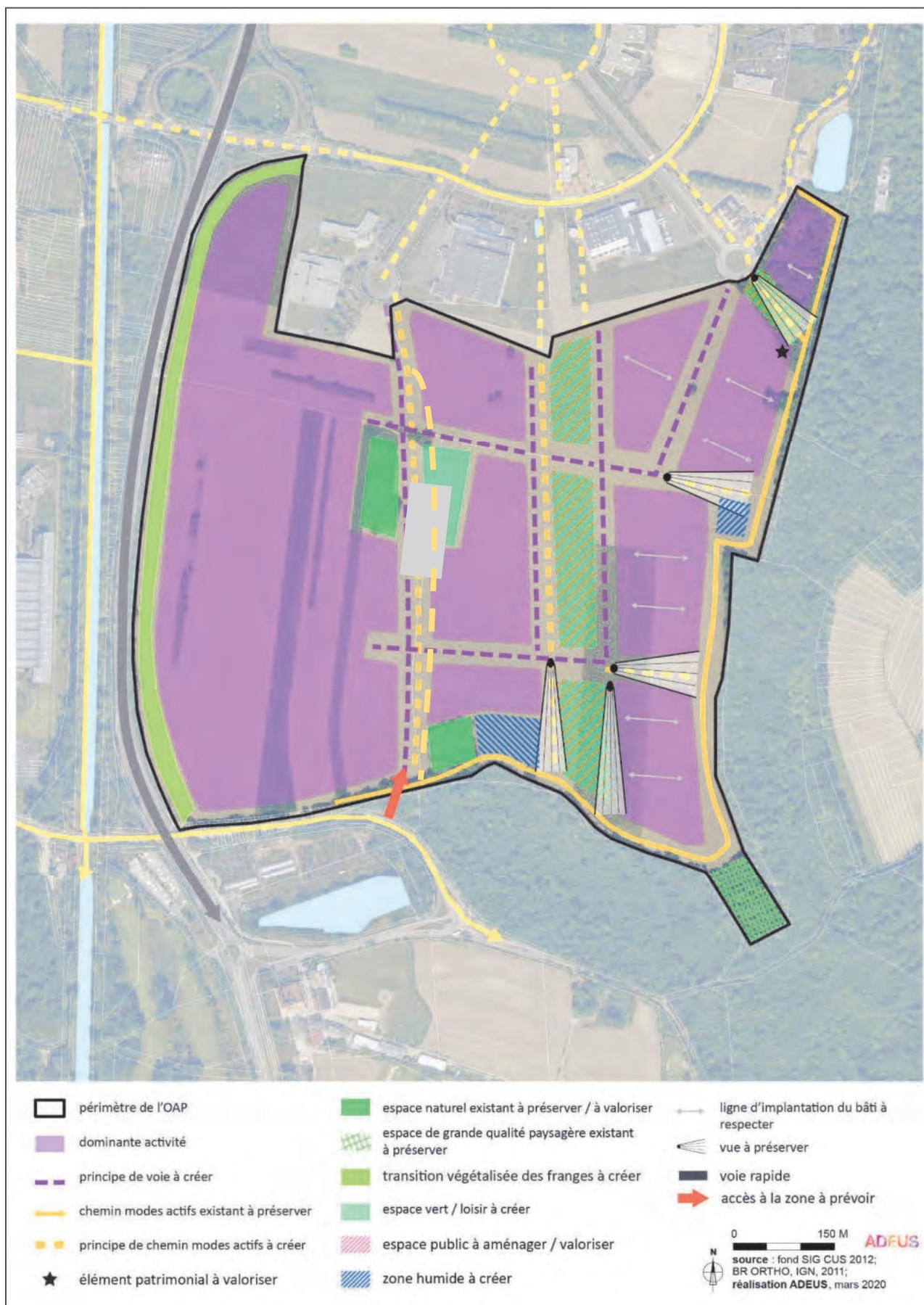
### 3.4.2. Orientations relatives aux espaces privés

Le traitement des espaces privés d'autre part devra se faire dans le cadre de la mise en valeur de chaque projet particulier et sera l'expression d'architectures variées.

# PROPOSITION DE MODIFICATION

- 169 -

Carte n°2 : Schéma de principes - Secteur Sud de la ZAC PII - Parc d'innovation

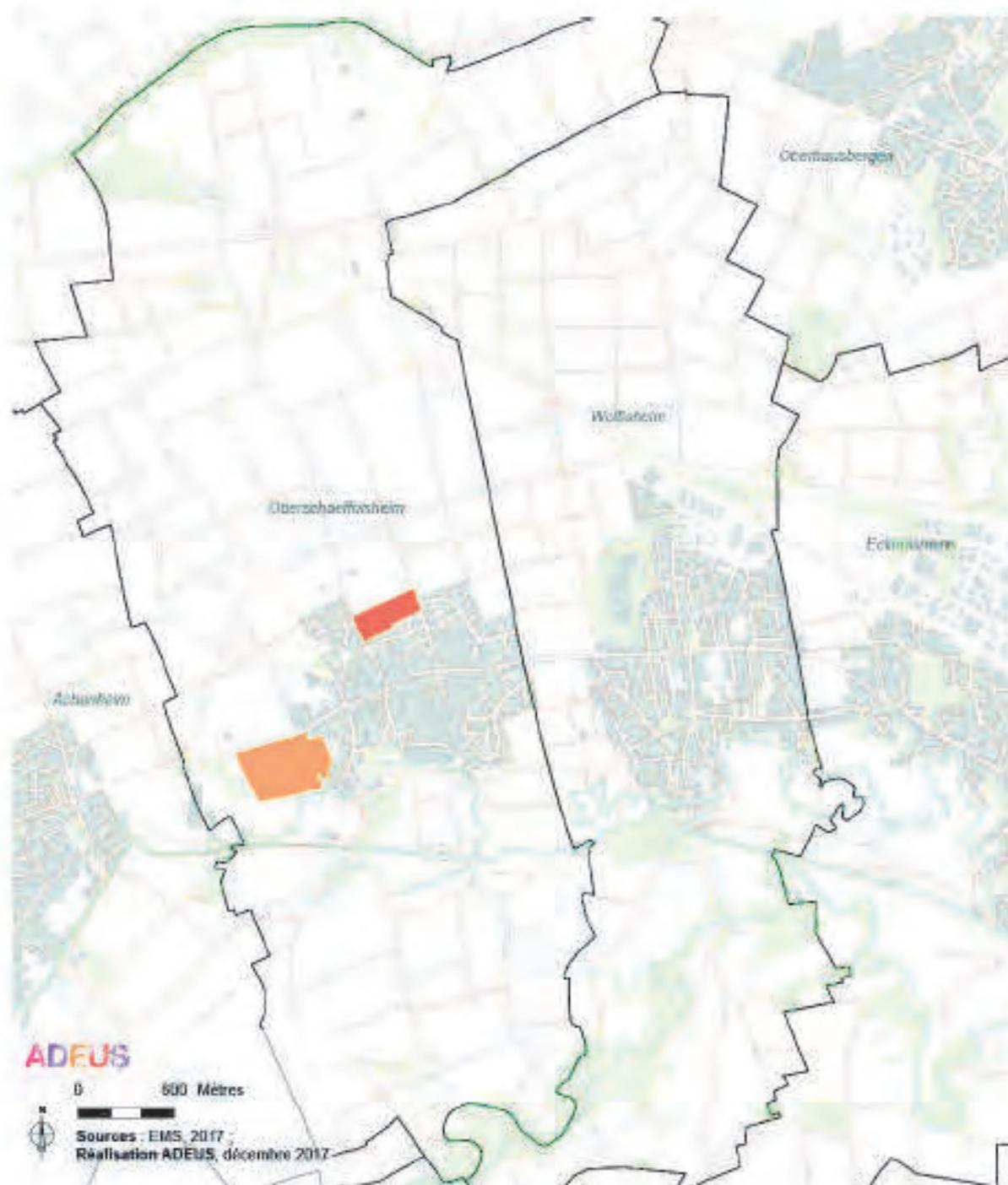




# PROPOSITION DE MODIFICATION

- 259 -

## COMMUNE DE OBERSCHAEFFOLSHEIM : « SECTEUR NORD MITTELWEG »



# PROPOSITION DE MODIFICATION

- 260 -

## 1. SITUATION DU SECTEUR DE PROJET

Ce secteur est situé au nord du noyau villageois de la commune et au sud du COW (contournement Oberschaeffolsheim - Wolfisheim / D451), dans un quartier de lotissement de maisons individuelles. Occupé partiellement par des bâtiments agricoles, le site est exploité globalement à des fins agricoles, sous forme d'agriculture extensive. Le projet d'urbanisation relève de l'extension urbaine.

## 2. DESTINATION DU SECTEUR

Ce secteur est destiné à accueillir principalement de l'habitat.

## 3. PRINCIPES D'AMÉNAGEMENT ET CONDITIONS D'URBANISATION

Ce secteur totalise une surface de 2,9 hectares.

L'urbanisation de ce secteur devra répondre à quelques principes d'aménagement simples illustrés par le schéma de principe des Orientations d'Aménagement et de Programmation :

- accorder une place privilégiée aux modes actifs via la création de venelles et de la rue traitée en zone de rencontre,
- créer un petit espace public de proximité pour que les habitants du quartier puissent se rencontrer en dehors de l'espace privé,
- soigner, sur le plan paysager, la façade nord du secteur, très visible depuis la RD 451,
- soigner la transition paysagère entre le lotissement actuel rue des Châtaigniers et le projet.

### 3.1. DESSERTE ET ORGANISATION VIAIRE

La desserte des terrains à urbaniser nécessite la réalisation d'une nouvelle voie Est Ouest qui relie la rue de la Musau et la rue du Noyer et donne l'occasion de relier directement la rue des Mésanges à l'Est à la rue des Bleuets à l'Ouest par des carrefours à quatre branches. Cette nouvelle voie contribue à compléter le maillage du quartier.

Elle sera traitée en zone 30 km/h de façon à favoriser une appropriation diversifiée de la chaussée (automobiles, piétons, cyclistes, autres ...).

Le dispositif prévoit aussi la réalisation de nouvelles venelles nord-sud reliant la rue des Châtaigniers à la nouvelle rue au nord.

### 3.2. INTÉGRATION QUALITATIVE DE LA ZONE DANS SON ENVIRONNEMENT

L'interface entre le projet d'urbanisation et l'espace agricole au nord sera traitée par un accompagnement végétal suffisamment épais et haut (arbres à grand développement) pour assurer un effet d'écran.

De la même façon, l'interface entre le projet d'urbanisation et les fonds de parcelles des habitations du lotissement rue des Châtaigniers sera assurée par un écran végétal.

### 3.3. PROGRAMMATION

Les formes urbaines de type habitat intermédiaire seront privilégiées, que ce soit sous forme d'habitat individuel (logements groupés) ou d'habitat collectif (logements superposés). Le nombre de logements à produire, ainsi que le taux de logements locatifs sociaux devront se référer aux objectifs de production inscrits dans l'Orientations d'Aménagement et de programmation « Habitat ».

# PROPOSITION DE MODIFICATION

- 261 -

Carte n°1 : Schéma d'aménagement - Secteur Nord auf den Mittelweg



# PROPOSITION DE MODIFICATION

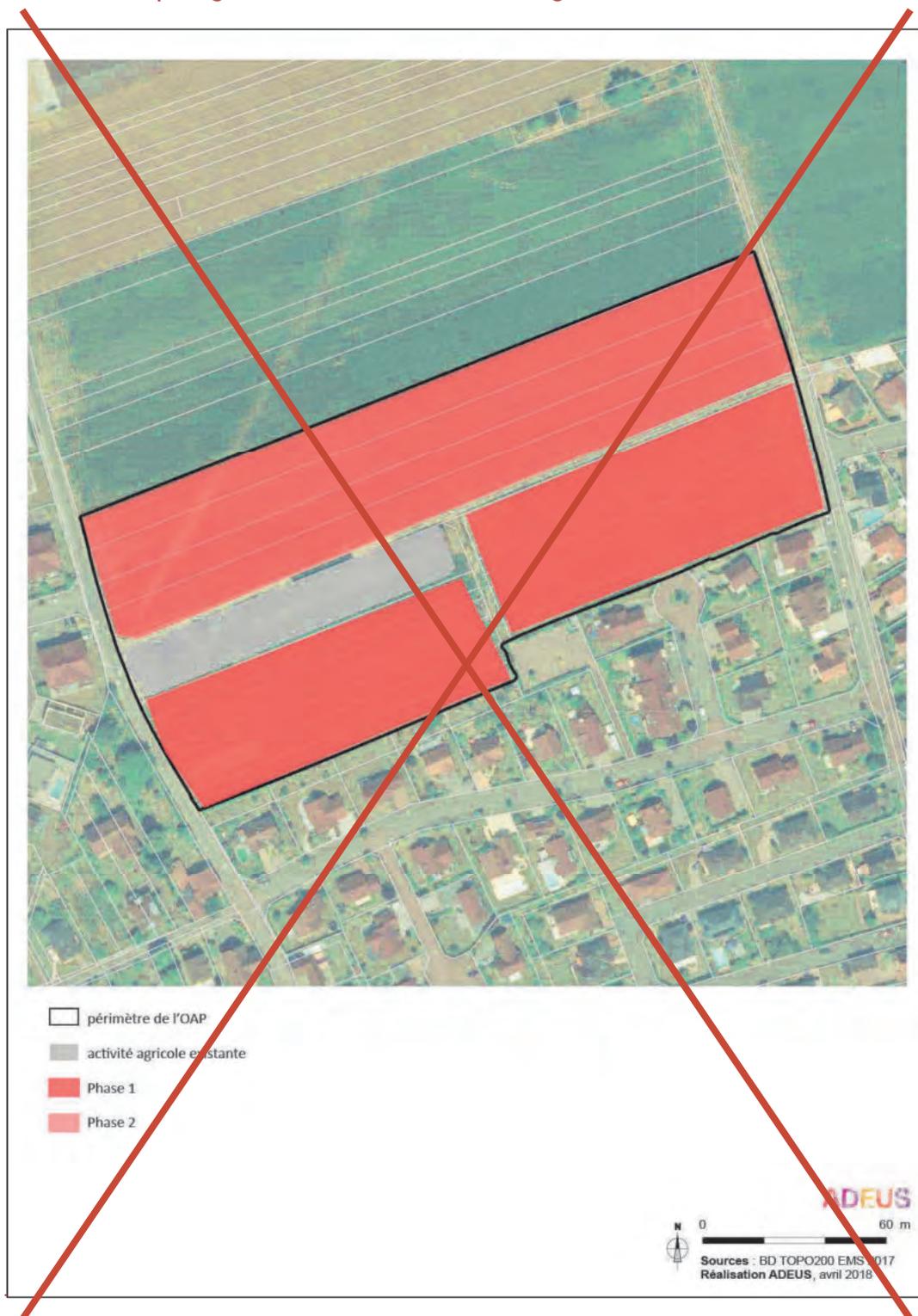
- 262 -

## 3.4. PHASAGE

L'opération peut se faire en deux temps, du sud vers le nord.

Les terrains occupés aujourd'hui par des hangars agricoles ne participent pas à l'opération. Ils pourront à terme muter et s'insérer dans le lotissement créé. Ils seront desservis par la nouvelle voie Est-Ouest. Ils ne pourront pas accueillir d'activités nuisantes et demeurer des lieux de stockage.

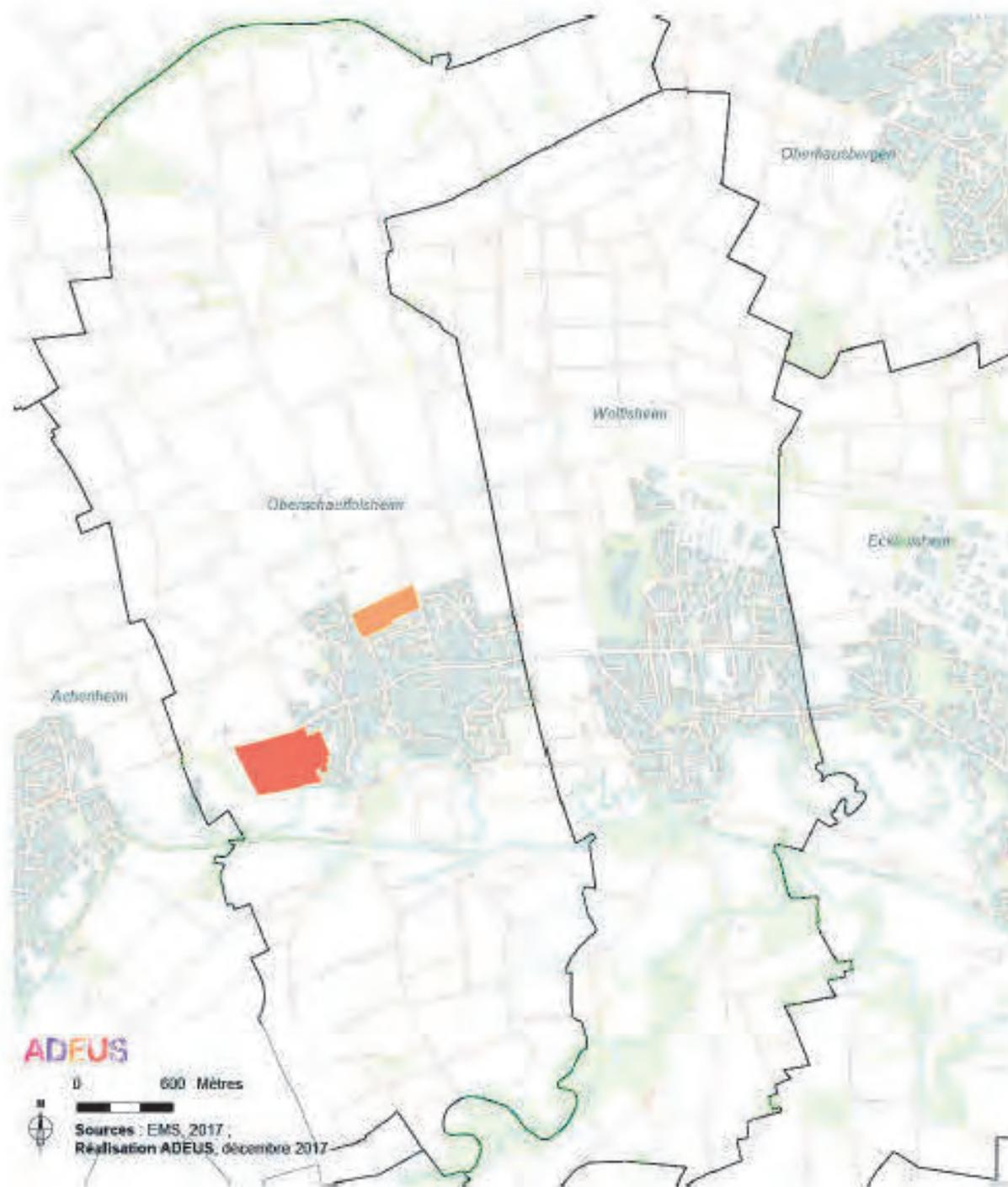
Carte n°2 : Schéma de phasage—Secteur Nord auf den Mittelweg



# PROPOSITION DE MODIFICATION

- 263 -

## COMMUNE DE OBERSCHAEFFOLSHEIM : « SECTEUR OUEST »



# PROPOSITION DE MODIFICATION

- 264 -

## 1. SITUATION DU SECTEUR DE PROJET

Le secteur se situe en frange Ouest du village, à proximité du cœur historique de la commune. Il s'inscrit également en continuité du site de la briqueterie à cheval entre les bans communaux d'Achenheim et d'Oberschaeffolsheim.

## 2. DESTINATION DU SECTEUR

Ce secteur comporte deux entités distinctes : il est destiné à accueillir un quartier à dominante résidentielle sur sa partie Est au contact du village et une zone d'activités sur sa partie Ouest. Ces secteurs pourront faire l'objet de procédures d'aménagement distinctes, phasées dans le temps. Un espace agricole et naturel central sépare ces deux entités.

## 3. PRINCIPES D'AMÉNAGEMENT ET CONDITIONS D'URBANISATION

### 3.1. DESSERTE ET ORGANISATION VIAIRE

Une voie d'accès permettant de desservir la zone à dominante d'habitat, et se connectant sur la rue du Général de Gaulle devra être créée : l'intersection entre ces deux voies devra être traitée de manière à garantir des conditions de sécurité optimales pour les usagers.

La desserte interne de la zone pourra s'organiser en impasse. Cette dernière ne pourra se faire que sous condition d'aménager la partie terminale de la voie. Cet espace public devra faire l'objet d'un traitement qualitatif, comportant des espaces végétalisés, dans la mesure où il constitue un espace central au sein du futur quartier.

Un cheminement modes actifs devra être créé, afin de permettre une jonction entre la voie de desserte interne de la zone à la rue du Mont Soleil au Sud.

Concernant la zone d'activités économiques à l'Ouest, l'accès devra se faire depuis la RD 45 via un aménagement spécifique assurant une sécurité optimale (rond-point, voie de tourne à gauche etc). La desserte interne de la zone pourra s'organiser en impasse, à condition d'en aménager la partie terminale et d'y permettre la connexion d'une piste cyclable au Sud, et d'une voie en attente à l'Ouest.

Une réserve foncière devra être maintenue au Sud-Ouest de la zone d'activités afin de permettre la réalisation ultérieure d'une voie de bouclage en direction de la briqueterie.

Dans le cas de la mise en œuvre d'une voirie de desserte de la briqueterie Wienerberger, indépendamment de l'aménagement de la zone d'activités, ladite voirie devra s'accompagner d'un volet paysager de qualité (plantations) et de dispositifs permettant de prévenir et limiter les nuisances vis-à-vis des habitations situées vers l'Est.

La zone d'activité sera équipée d'un système d'assainissement autonome.

### 3.2. INTÉGRATION QUALITATIVE DE LA ZONE DANS SON ENVIRONNEMENT

Dans la zone d'habitat, un principe de densité graduelle devra être respecté : les formes d'habitat les moins denses (individuel, intermédiaire) s'implanteront à l'Est au contact du bâti existant.

Une transition végétale en frange Ouest de la zone d'habitation (et en partie situés sous le faisceau des lignes électriques) devra être créée. Elle sera composée d'essences locales sur plusieurs strates. Au Sud de la zone, l'espace compris sous le faisceau de lignes électriques devra également être intégré dans cette transition végétale, qui sera à cet endroit supérieure à 10 mètres d'épaisseur.

# PROPOSITION DE MODIFICATION

- 265 -

Dans la zone d'activités, les façades donnant sur la RD 45 devront faire l'objet d'un traitement qualitatif. Une bande végétale de 10 mètres de largeur devra être aménagée en limite Nord de la zone d'activités, au contact de la RD 45.

Cette zone se situe également sur le passage d'un corridor écologique d'enjeu national, reliant la vallée de la Bruche aux coteaux d'Hausbergen : en conséquence, un espace agricole et naturel continu et orienté Nord-Sud devra être préservé, entre la zone d'activités et la zone d'habitat.

### **3.3. PROGRAMMATION**

La programmation urbaine devra comprendre une diversité des formes d'habitat.

Le nombre de logements à produire, ainsi que le taux de logements locatifs sociaux devront se référer aux objectifs de production inscrits dans l'orientation d'aménagement et de programmation « Habitat ».

# PROPOSITION DE MODIFICATION

- 266 -

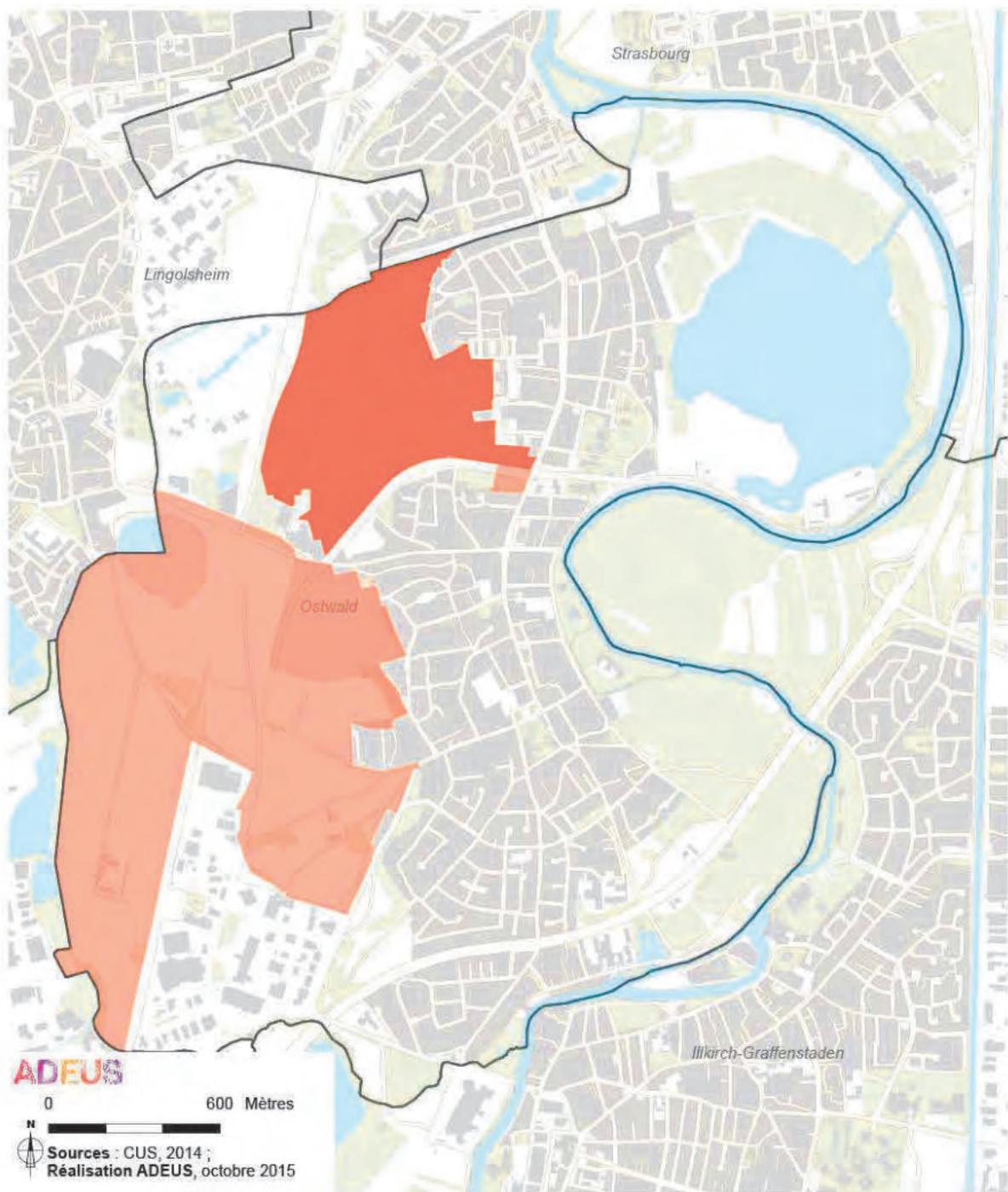
Carte n°3 : Schéma de principes - Secteur Ouest



# PROPOSITION DE MODIFICATION

- 299 -

## COMMUNE DE OSTWALD : « SECTEUR DE LA ZAC DES RIVES DU BOHRIE »



# PROPOSITION DE MODIFICATION

- 300 -

## 1. SITUATION DU SECTEUR DE PROJET

Ce secteur se situe dans la partie Nord-Ouest du ban communal. Ces orientations d'aménagement représentent les éléments du projet de ZAC des Rives du Bohrie, en complément du zonage et du règlement du PLU. Les présentes orientations d'aménagement doivent s'appliquer à l'ensemble de la ZAC. Le secteur Bohrie est délimité par l'Ostwaldergraben au Nord, par l'urbanisation à l'Est, par l'Allée du Bohrie au Sud et par la voie ferrée à l'Ouest.

## 2. DESTINATION DU SECTEUR

Ce secteur est destiné à accueillir des fonctions mixtes : habitat (individuel groupé, intermédiaire, collectif), activités (commerces, bureaux, services), loisirs, équipements publics et collectifs, et espaces naturels et de loisirs.

## 3. PRINCIPES D'AMÉNAGEMENT ET CONDITIONS D'URBANISATION

### 3.1. VOCATIONS DES ÎLOTS DE LA ZAC DES RIVES DU BOHRIE

#### 3.1.1. L'anneau (îlots C, D, E)

L'îlot C sera constitué d'équipements publics (maison de l'enfance, groupe scolaire, etc.). Localisé au droit du "quai" (espace public linéaire bordant l'anneau en limite Nord), ce secteur formera l'articulation entre l'anneau et l'île.

Les îlots D et E seront consacrés principalement à de l'habitat collectif pouvant accueillir commerces et services, et notamment des parkings en ouvrage.

#### 3.1.2. L'île (îlot G)

L'îlot G proposera de l'habitat individuel groupé, habitat intermédiaire et habitat collectif, pouvant accueillir une maison de l'environnement et un secteur de maraîchage.

Ce secteur sera au maximum préservé de la voiture et le stationnement devra être regroupé, au sein de parkings silo par exemple.

#### 3.1.3. La couture avec le Wihrel (îlot H)

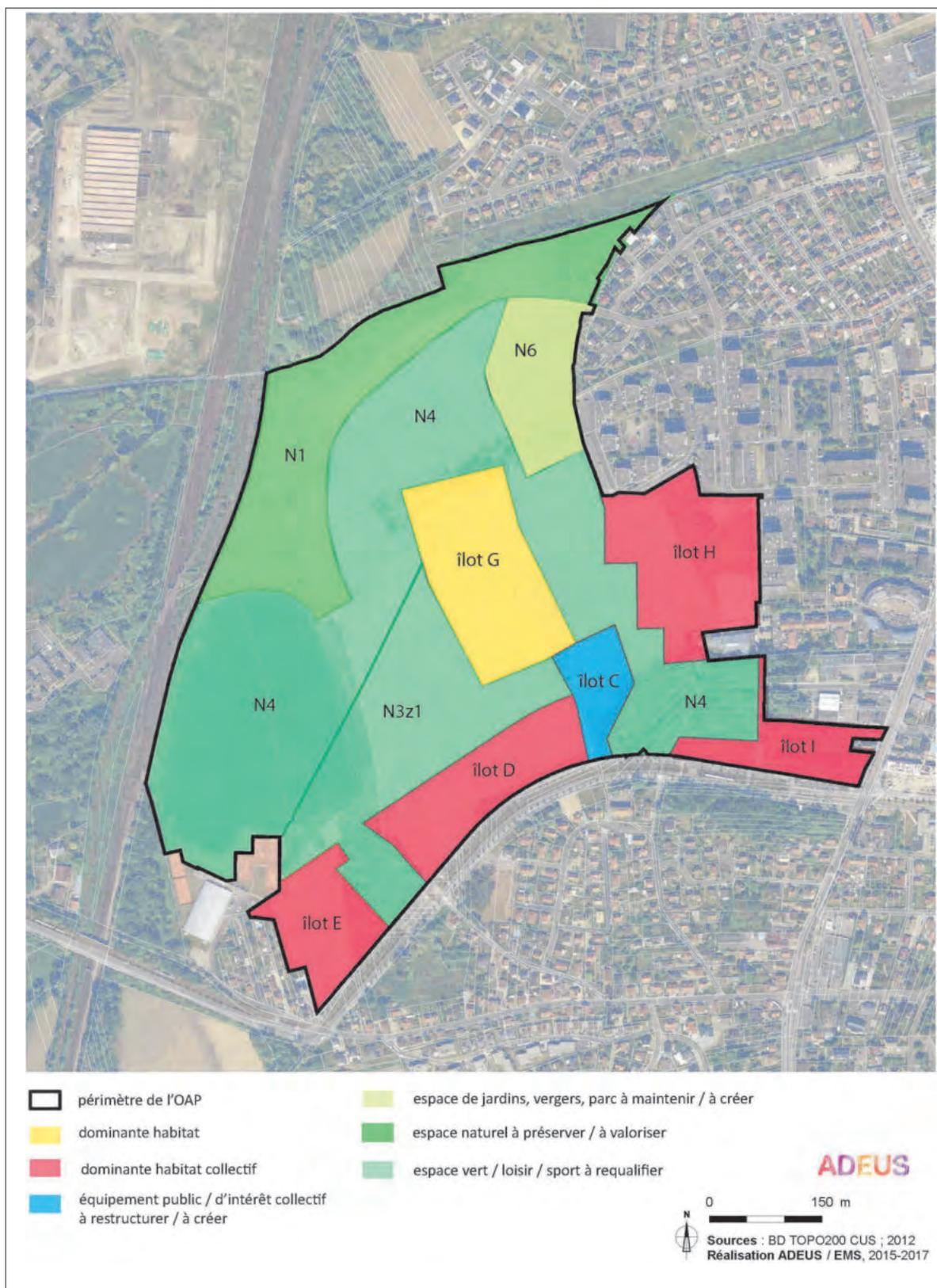
L'îlot H sera constitué d'une dominante d'habitat collectif pouvant recevoir des équipements publics (de type gymnase par exemple).

Un parc public comprenant du stationnement, à vocation ludique (jeux,...), fabriquera la transition entre le Wihrel et le nouveau quartier, et formera ainsi un pôle de rencontre entre les différents quartiers limitrophes.

# PROPOSITION DE MODIFICATION

- 301 -

Carte n° 1 : Vocations des îlots du secteur de la ZAC des Rives du Bohrie



# PROPOSITION DE MODIFICATION

- 302 -

## 3.1.4. La nature en ville et le secteur de loisirs (zone N1 et N3z1)

Le secteur de zone N3z1 consistera au réaménagement des berges de l'étang et d'un espace de nature, offrant quelques aménagements d'accès à l'étang pour le développement d'activités de loisirs (joutes nautiques, canoës, plongées, etc.).

Le secteur pourra recevoir un équipement propre au fonctionnement de ces activités de loisirs en lien avec l'étang (vestiaires, accueil du public, sanitaires, stockage de matériel, restauration etc.). Le secteur pourra également accueillir les aménagements correspondants (installations de faible emprise destinées à la mise en valeur du site telle qu'une maison de la nature, un observatoire faunistique ou encore des mares, pontons, cheminements piétons et cyclables etc.).

Un restaurant-guinguette pourra également être réalisé dans ce secteur de zone N3z1.

Le secteur de zone N1 sera dédié au développement d'une nouvelle naturalité dans le site. Nature de proximité mais également nature répondant à des logiques territoriales (corridors, trames), elle installera une nouvelle biodiversité dans la ville.

## 3.1.5. Le secteur des jardins familiaux (zone N6)

Les jardins familiaux feront l'objet d'une réorganisation des jardins existants (zone N6), et d'un redéploiement d'une nouvelle emprise de jardins au Nord-Est du site. Des jardins familiaux composeront l'essentiel de l'aménagement du secteur ; ainsi que des espaces de jardins collectifs seront proposés.

## 3.1.6. L'entrée du quartier (îlot I)

L'îlot I traduira les engagements pris lors de la concertation auprès des habitants.

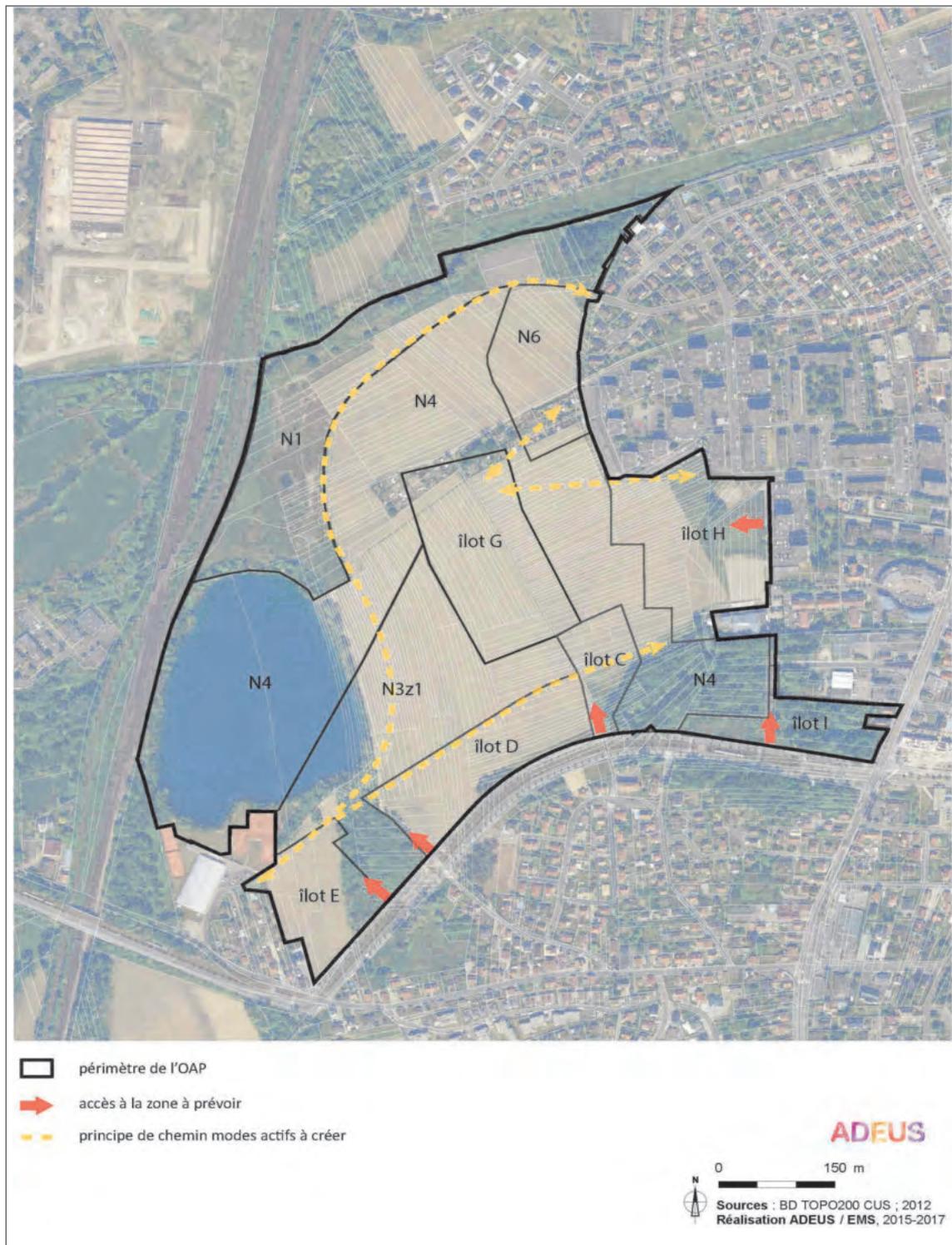
Constituant l'un des quadrants, de surcroît majeur, entourant le carrefour rue du Général Leclerc/rue de l'Île aux Pêcheurs/Allée du Bohrie, ce secteur fera l'objet d'une réflexion globale intégrant l'ensemble des secteurs limitrophes comme espace résiduel entre la lisière boisée Sud et l'Allée du Bohrie.

Ce secteur aura pour vocation essentielle de marquer l'entrée du quartier des Rives du Bohrie, mais également de représenter une centralité dans le prolongement de l'Hôtel de Ville et des commerces à l'Est de la rue du Général Leclerc.

# PROPOSITION DE MODIFICATION

- 303 -

Carte n° 2 : Schéma de principes de fonctionnement et hiérarchisation des voiries du secteur de la ZAC des Rives du Bohrie



# PROPOSITION DE MODIFICATION

- 304 -

## 3.2. ACCÈS, ORGANISATION VIAIRE ET STATIONNEMENT

La réalisation de la voirie et des accès devra permettre aux opérations de s'enchaîner au fur et à mesure.

Les principes de circulation, la configuration des voiries, le réseau piétons-cycles et les règles de stationnement accompagneront la desserte des îlots en tentant de maîtriser l'usage de la voiture compte-tenu de la proximité de la desserte en transport en commun performant (2 arrêts de tramway sont limitrophes au quartier).

### 3.2.1. L'accès à la ZAC

Plusieurs accès seront possibles pour desservir les différents secteurs de zone dans le temps :

- par des voiries primaires (rue Mariotte et deux autres voies branchées sur l'Allée du Bohrie),
- par des voiries secondaires (prolongement de l'Allée Cassin, rue des Frères/rue de la Chapelle et une autre voie connectée à l'Allée du Bohrie près des tennis et hors ZAC),
- par les cheminements piétons et cycles existants.

### 3.2.2. Organisation de la voirie

L'Allée du Bohrie formera l'armature du réseau viaire.

Un réseau de voiries secondaires desservira les îlots les plus denses (E, D, G) :

- une voirie desservira l'îlot E ainsi que le complexe tennistique et les aménagements de l'étang du Bohrie,
- une autre voirie en impasse desservira les îlots C et G.

Un réseau largement maillé de cheminements piétons-cycles assurera des liaisons sécurisées entre les différents îlots de la ZAC.

Ils organiseront les déplacements internes en irriguant le quartier.

Ils permettront aisément de rejoindre les transports en commun, d'accéder aux espaces naturels, aux équipements et services de quartiers.

### 3.2.3. Stationnement

Le nombre de places de stationnement devra être à minima d'une par logement et respecter les normes fixées par le règlement du PLU.

Les programmes immobiliers devront prévoir une mutualisation des aires de stationnement notamment sous forme de silos d'un à plusieurs niveaux.

## 3.3. LES FORMES URBAINES

A l'échelle du quartier, la diversité des formes et du traitement architectural, sera recherchée afin d'éviter l'uniformité sur l'ensemble de l'opération. Le schéma fixe les grands principes d'objectifs de densités.

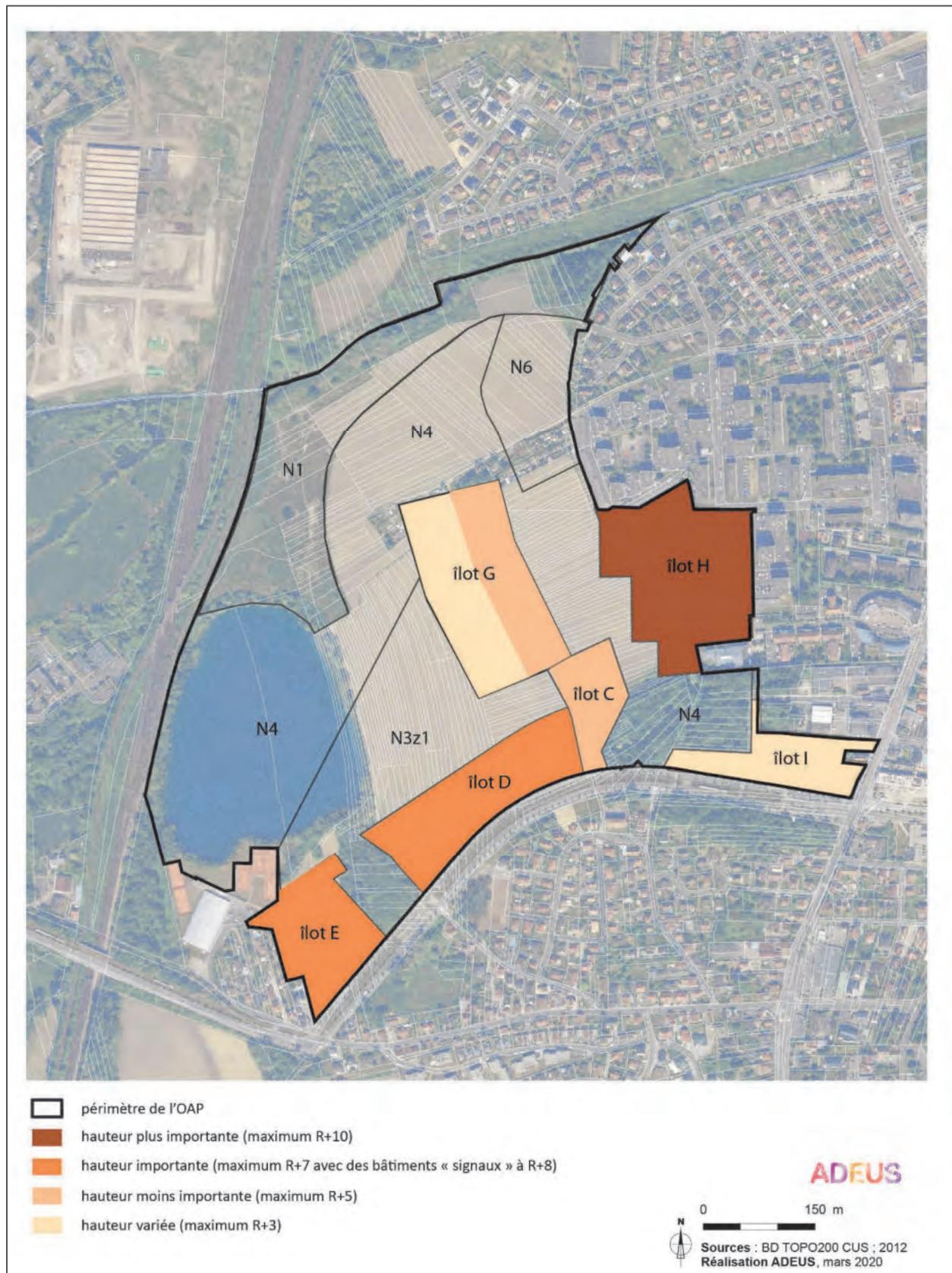
Les îlots D et E seront ponctués de signaux architecturaux (quatre à cinq bâtiments hauts) ne dépassant pas pour autant une hauteur de R+8.

Le long de l'Allée du Bohrie dans les îlots C, D et E, lorsque le rez-de-chaussée accueillera des services ou des commerces, les constructions pourront s'implanter avec un recul des deux premiers niveaux, sans pour autant que ce recul ne puisse excéder 3 mètres.

# PROPOSITION DE MODIFICATION

- 305 -

Carte n°3 : Schéma de principes de répartition des densités du secteur de la ZAC des Rives du Bohrie



L'îlot D, côté prairie, sera caractérisé par des bâtiments permettant de bénéficier de vues larges et profondes vers l'étang et l'espace naturel.

# PROPOSITION DE MODIFICATION

- 306 -

Sans développer le modèle unique, chaque unité immobilière des îlots C, D et E pourra varier dans un éventail de possibilités : découpages des formes, diversité architecturale, etc.

L'urbanisation s'appuiera sur un espace public ouvert, créant des perspectives transversales en direction des voies et parcours "doux".

Pour ce faire, des espaces laissés libres de toute construction devront permettre des vues et des cheminements vers les espaces naturels.

Les rapports entre les pleins et les vides conjugueront une certaine perméabilité de l'Allée du Bohrie avec la constitution d'un front bâti par le jeu des perspectives.

## **3.4. INTÉGRATION DE LA ZONE DANS SON ENVIRONNEMENT**

### **3.4.1. La nature en ville**

Les aménagements du secteur de zone N6 pourront se réaliser progressivement au fur et à mesure de l'aménagement de la zone.

Le parc urbain du Point d'Eau comportera des aires de jeux pour les enfants. Le parc urbain sera conçu comme une couture urbaine entre les nouvelles constructions et le Wihrel.

Les façades en débord des immeubles et les clôtures des îlots G et H feront l'objet d'une attention particulière quant à l'intégration paysagère.

Les vues principales des logements seront orientées vers les espaces de nature.

L'attractivité des milieux naturels auprès de la population comme espace potentiel de détente et de loisirs propice à l'organisation d'activités récréatives, pédagogiques, sportives ou culturelles devra être assurée, tout comme leur préservation voire le développement de leur rôle écologique.

Le parti du traitement des espaces libres permettra de spatialiser les crues (elles deviendront un élément du paysage) et d'améliorer l'épandage de ces dernières.

Les berges verront leur ripisylve naturelle confortée ou reconstituée avec des essences indigènes pionnières et post-pionnières : saule blanc, peuplier noir, aulne, qui maintiendront et respecteront l'équilibre écologique et la biodiversité du site.

La ripisylve sera traversée par un système de circulations piétonnes sous la forme de promenade hautes et basses, pontons et rampes, permettant d'accéder à la rive comme à une plage, de découvrir le cours d'eau au droit de l'accès à la piste cyclable longeant le fossé.

Par ailleurs les essences caduques des plantations prévues et existantes, joueront un rôle bioclimatique prédominant.

### **3.4.2. La gestion des eaux intégrée au paysage**

Les techniques alternatives de gestion des eaux pluviales dans leur collecte, le stockage et l'épuration utilisées devront être suffisamment souples pour permettre de les associer de façon à ce que le système mis en place s'adapte aux conditions de chaque îlot. Ainsi, une noue, ou un bassin paysager, pourra être combiné à une tranchée d'infiltration.

Un système de gestion des eaux pluviales de voirie devra également être prévu pour la collecte, le stockage, l'évacuation et le traitement.

## **3.5. PRISE EN COMPTE DE L'ALÉA POTENTIEL D'INONDATION PAR SUBMERSION**

Le projet d'aménagement intègre le caractère inondable de la zone dès sa conception, de manière à assurer la sécurité des biens et des personnes. Il veille à ne pas aggraver le risque d'inondation en aval ou en amont.

# PROPOSITION DE MODIFICATION

- 307 -

L'élaboration du futur PPRI étant compétence de l'Etat, les solutions techniques définies par le porteur de projet doivent être analysées et validées par les services de l'Etat.

Ces solutions techniques peuvent être prises à l'échelle du projet (conception du réseau viaire, réaménagement du terrain naturel, création d'espaces de rétention des eaux, ...) ou à l'échelle de chaque construction.

Les espaces situés en zone d'aléa fort par submersion, selon les éléments portés à la connaissance par les services de l'Etat, en date du 24 avril 2015, sont inconstructibles. Ils peuvent toutefois être urbanisés dès lors que l'aménagement global du site, avant toute construction, permette de réduire l'aléa à un niveau faible à moyen. Cette bonne gestion de l'aléa est constatée dans le cadre d'un dossier au titre de la Loi sur l'Eau.

En cas de réaménagement (remblai/déblai, mise hors d'eau des accès...) du terrain naturel pour réduire le niveau d'aléa par exemple, le projet doit prévoir, sur site ou à proximité immédiate, un volume de rétention des eaux au moins équivalent à celui existant aujourd'hui.

Les aménagements d'espaces végétalisés collectifs sont réalisés de façon à donner une place à l'eau au sein du quartier (comme par exemple autour d'un projet de renaturation, ...). L'imperméabilisation des espaces non bâtis privés ou collectifs est limitée au maximum pour faciliter l'infiltration des eaux.

L'organisation viaire du quartier ainsi que l'implantation et le mode de constructions des bâtiments sont définies de manière à contraindre le moins possible l'écoulement des eaux.

Les constructions sont conçues de manière à garantir la protection des biens et personnes (mise hors d'eau du premier niveau utile, respect d'une revanche ou marge de sécurité ...).

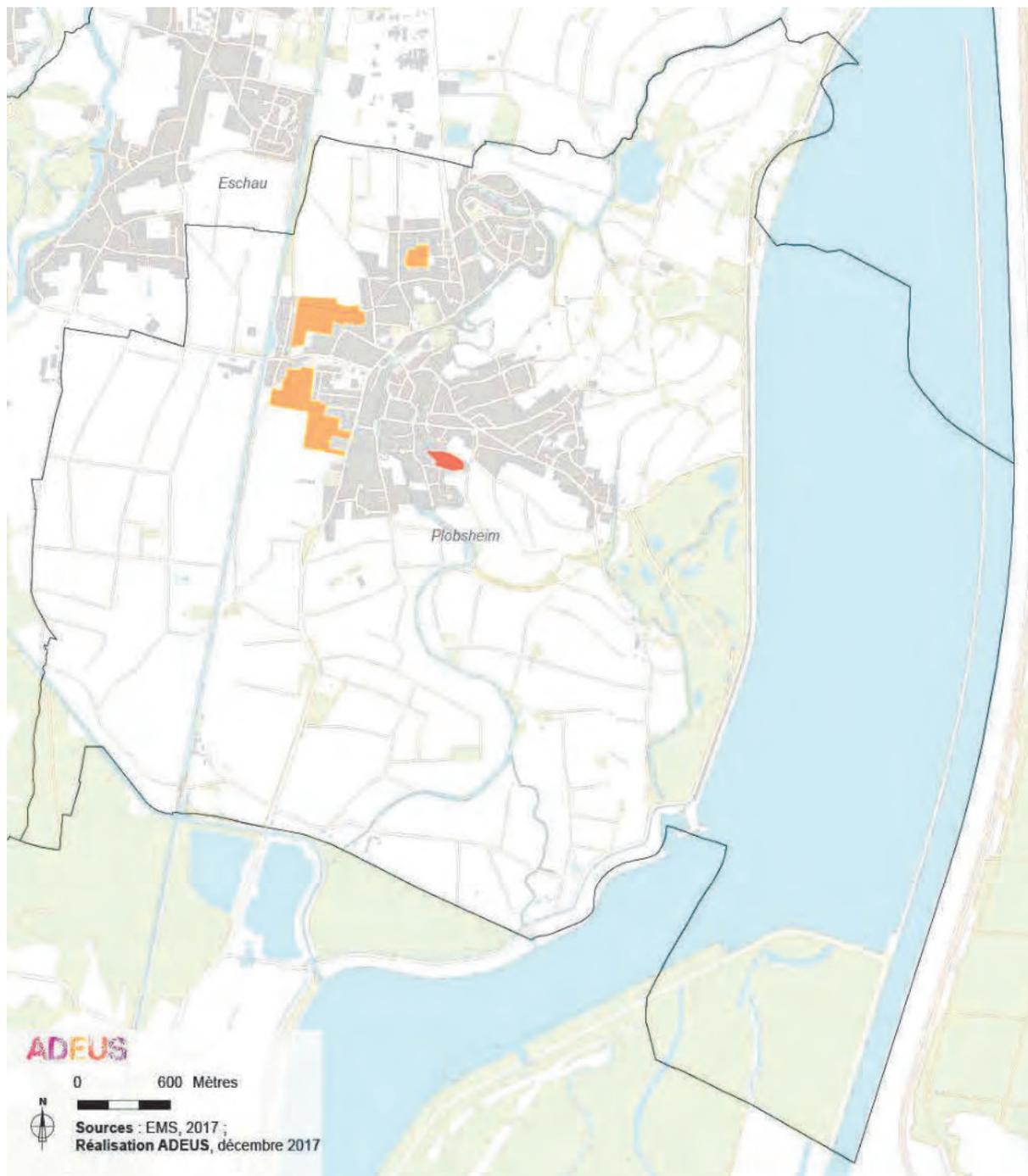
En cas de création d'équipement public ou collectif, d'établissement recevant du public, les accès à ces structures doivent être réalisés de manière à permettre l'accès des secours et la sécurité du public.



# PROPOSITION DE MODIFICATION

- 309 -

## COMMUNE DE PLOBSHEIM : « COIN DES LIÈVRES »



# PROPOSITION DE MODIFICATION

- 310 -

La présente OAP s'applique en sus du règlement de la zone concernée et en complémentarité des autres OAP thématiques, notamment de l'OAP Trame Verte et Bleue.

## 1. SITUATION DU SECTEUR DE PROJET

Le secteur se présente sous la forme d'une poche résiduelle située dans une boucle du cours d'eau « Dorfwasser ». Le site est situé au sud du centre villageois, à proximité d'un tissu récent de lotissements de maisons individuelles.

## 2. DESTINATION DU SECTEUR

Ce secteur est destiné à accueillir de l'habitat.

## 3. PRINCIPES D'AMÉNAGEMENT ET CONDITIONS D'URBANISATION

Ce secteur totalise une surface de 1 hectare.

L'urbanisation de ce secteur devra répondre à quelques principes d'aménagement simples illustrés par le schéma de principe des Orientations d'Aménagement et de Programmation :

- mise en valeur de la coulée verte du Dorfwasser,
- préservation de l'altimétrie naturelle du site (remblais interdits),
- préservation d'un maximum d'arbres à grand développement existant sur le site et respect des principes définis dans l'OAP Trame Verte et Bleue.

### 3.1. DESSERTE ET ORGANISATION VIAIRE

L'accès se fera par une voie cantonnée au sud du site avec un système de voirie **en impasse pour desservir le secteur formant une boucle dans le secteur.**

De plus, des aménagements spécifiques piétons-cycles seront réalisés dans le cadre de l'opération :

- Un cheminement piéton-cycle, **sur berges** réalisé avec des matériaux naturels et durables, respectueux des milieux et de l'environnement (cheminement de type chemin de chèvre), sera **réalisé** aménagé le long de la ripisylve afin d'offrir **une accessibilité au cours d'eau** un lieu de promenade publique à la population riveraine (**possibilité de greffer sur cet espace public du mobilier urbain convivial tels bancs, tables de pique-nique,...**),
- Une passerelle sera réalisée afin d'assurer le franchissement du cours d'eau pour favoriser le maillage et donner accès aux transports en commun.

### 3.2. INTÉGRATION QUALITATIVE DE LA ZONE DANS SON ENVIRONNEMENT

Vu la situation du site, le projet devra respecter les principes de l'OAP trame verte et bleue. Le corridor écologique le long du cours d'eau du Dorfwasser sera préservé et renforcé (plantations d'essences locales, plusieurs strates) en intégrant un recul de construction de 10 m par rapport aux berges.

**Des boisements, identifiés en tant qu'espaces de grande qualité paysagère existants et se situant à l'Est du secteur de projet, bien qu'ils n'interdisent pas de construire, devront être pris en compte dans le parti d'aménagement.**

# PROPOSITION DE MODIFICATION

- 311 -

## **3.3. PROGRAMMATION**

Ce site a vocation à accueillir de l'habitat. Afin de limiter la consommation foncière, les formes d'habitat intermédiaire de type individuel groupé (maisons jumelles par exemple) seront privilégiées.

De plus, un secteur de mixité sociale (SMS9) est à prendre en compte dans le projet. Ainsi, l'opération d'aménagement d'ensemble devra produire 35% minimum de logements locatifs sociaux.

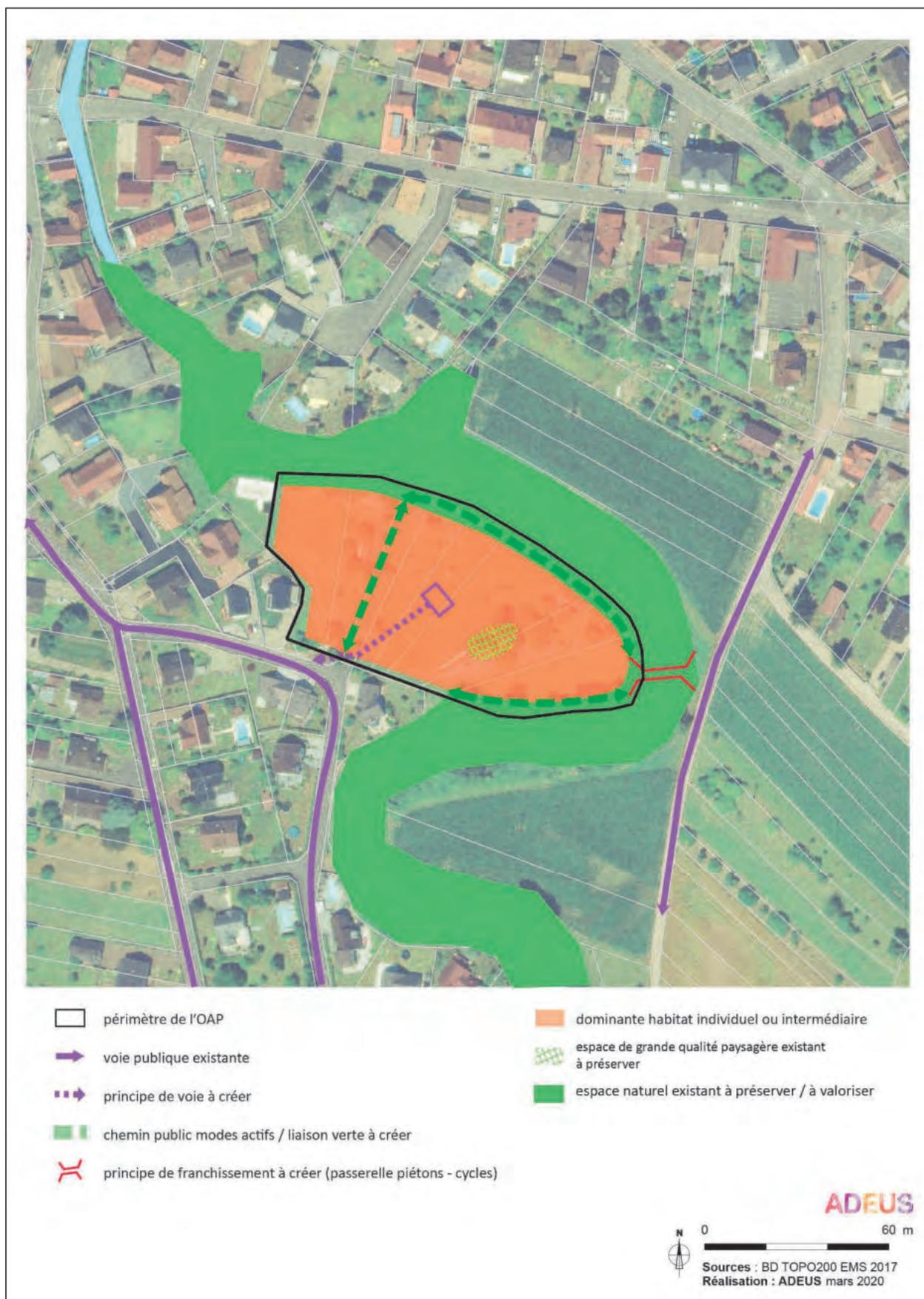
## **3.4. PHASAGE**

L'opération se fera d'un seul tenant (conformément à l'OAP thématique « Seuils d'ouverture à l'urbanisation des zones à urbaniser »).

# PROPOSITION DE MODIFICATION

- 312 -

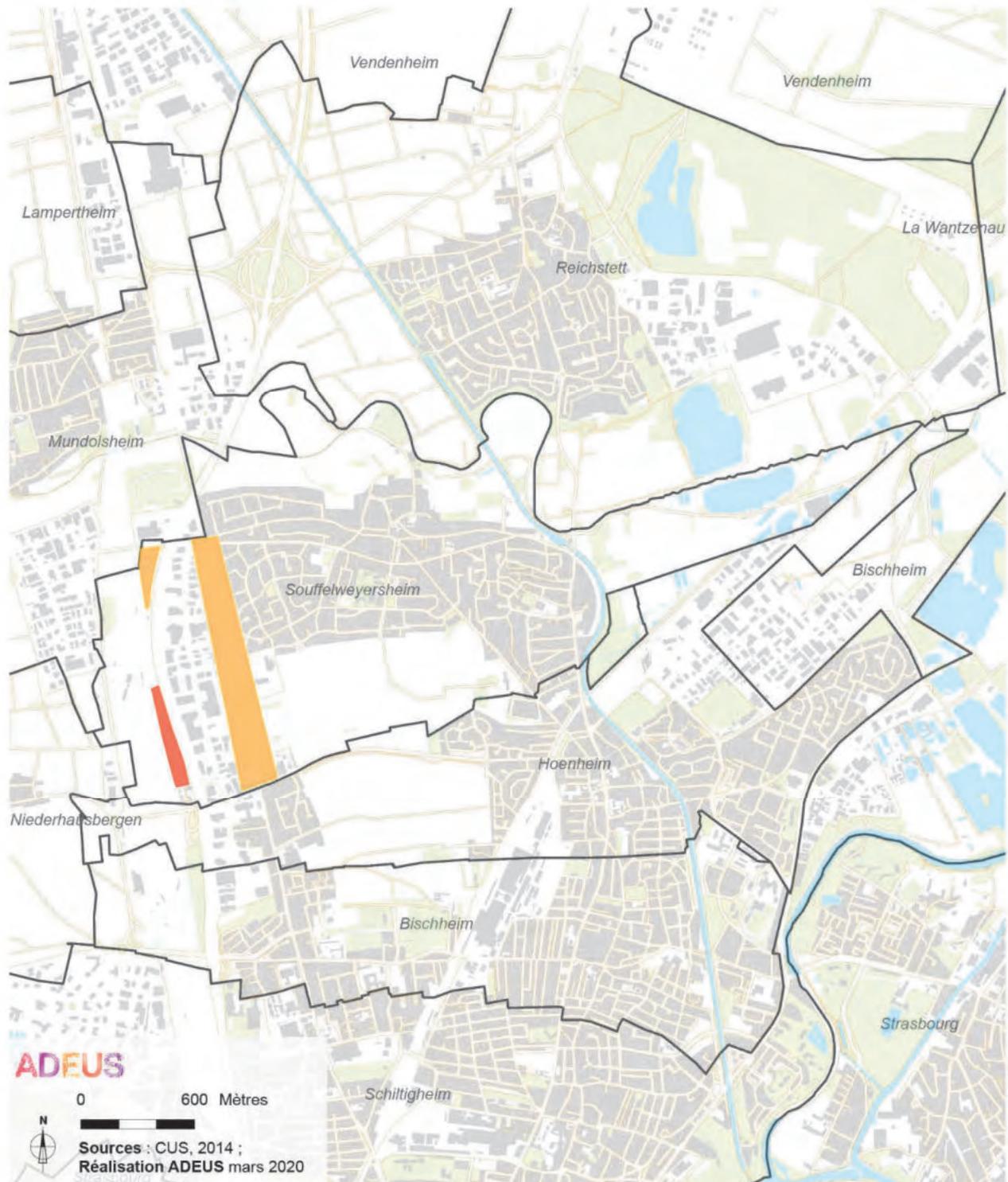
Carte n°1 : Schéma d'aménagement - Secteur Coin des Lièvres



# PROPOSITION DE CREATION

- 372 a -

## COMMUNE DE SOUFFELWEYERSHEIM : « SECTEUR POINTE DE LA SOUFFEL II »



# PROPOSITION DE CREATION

- 372 b -

La présente OAP s'applique en sus du règlement de la zone concernée et en complémentarité des autres OAP thématiques, notamment de l'OAP Trame Verte et Bleue et l'OAP Air-Climat-Énergie.

## 1. SITUATION DU SECTEUR DE PROJET

Le secteur de projet est situé au Sud-Ouest de la commune de Souffelweyersheim, entre les voies ferrées et l'autoroute A4.

## 2. DESTINATION DU SECTEUR

La commune souhaite y développer une offre de stationnement permettant le stockage de véhicules lié au pôle automobile implanté sur les communes de Souffelweyersheim, Hœnheim et Bischheim.

## 3. PRINCIPES D'AMÉNAGEMENT ET CONDITIONS D'URBANISATION

### 3.1. PROGRAMMATION

Le secteur de projet se composera :

- De parkings, entre 300 et 450 places de stationnement pourront être aménagées ;
- D'une construction nécessaire au fonctionnement du parking de stockage de véhicules.

Les places de stationnement seront dédiées au stockage de véhicules pour permettre le désengorgement du pôle automobile, situé de l'autre côté de l'autoroute A4.

L'urbanisation du secteur se fera d'un seul tenant.

### 3.2. DESSERTE ET ORGANISATION VIAIRE

L'accès principal de la zone se fera depuis la RD 184 par une voie existante.

Une nouvelle voie devra être aménagée pour permettre la circulation à l'intérieur de la zone et pour desservir la concession. Il s'agira d'un équipement propre à la vocation de la zone.

L'emprise des voies devra être calibrée pour le passage des PL au regard de la destination de la zone. L'organisation viaire interne devra prendre la forme d'un bouclage ou intégrer une aire de retournement le cas échéant.

Ces aménagements doivent permettre aux PL d'entrer dans la zone, de décharger les véhicules et de ressortir de la zone en toute sécurité.

### 3.3. STATIONNEMENT

Les places de stationnement devront être réalisées en matériaux poreux ou perméables (structures gravillonnées, pavés poreux, nids d'abeille, pavés à joint végétal, enrobés poreux, dalles perméables...).

Cette orientation ne s'applique pas aux espaces de stationnement sur lesquels le porteur de projet prévoit d'aménager des ombrières.

# PROPOSITION DE CREATION

- 372 c -

## 3.4. INSERTION DU PROJET DANS SON ENVIRONNEMENT

La construction de la concession devra respecter les règles fixées par le PLU et s'intégrer dans son environnement proche :

- La hauteur de 12 mètres hors-tout, hors éléments techniques et éventuelle antenne de téléphonie mobile, permettra une meilleure insertion paysagère ;
- La qualité des matériaux utilisés (nobles, durables, etc) devra faire l'objet d'une attention toute particulière. Seule la façade Est de la construction affichera la raison sociale de l'entreprise. Aucune façade ne devra être négligée, les éventuels stocks ou locaux poubelles devront être intégrés ou couverts et traités de façon qualitative (placage en bois par exemple).

Il est nécessaire de garantir un traitement qualitatif des transitions entre le parc d'activités et l'autoroute A4, ainsi qu'entre le parc d'activités et les voies de chemin de fer :

- La transition entre la zone d'activités et l'autoroute A4 devra respecter une largeur de minimum 15 mètres et devra être végétalisée à raison de trois strates : herbacée, arbustive et arborée ;
- La transition entre la zone d'activités et les voies de chemin de fer devra respecter une largeur de minimum 5 mètres et devra être végétalisée à raison de deux strates à minima : herbacée et arbustive.

Toute végétation existante à l'intérieur des bandes de 5 et 15 mètres devra être conservée.

## 3.5. PRISE EN COMPTE DES NUISANCES ET SÉCURITÉ

Le bruit et la qualité de l'air devront être pris en compte dans le plan d'aménagement du projet et la conception du bâtiment (volumétrie, dispersion des nuisances, protections à mettre en place, etc).

Afin d'atténuer les nuisances supportées par les futurs occupants, les bâtiments devront répondre aux exigences d'isolement acoustique (double peau, protections amovibles pour les prolongements extérieurs, etc).

Le projet devra être conçu dans l'optique de garantir la sécurité d'une part, des usagers du futur parc d'activités et d'autre part, des usagers de la route. Pour ce faire, le projet devra prévoir le recul de ses constructions et mettre en place une clôture, aussi bien côté autoroute que côté voie ferrée, évitant tout accès vers ces infrastructures.

## 3.6. GESTION DE L'EAU

### 3.6.1. Gestion des eaux pluviales

Les aménagements réalisés dans le cadre du projet devront permettre l'infiltration totale des eaux pluviales.

L'utilisation de matériaux perméables, pour la réalisation des places de stationnement, apportera une première réponse à la gestion des eaux de ruissellement.

Ce dispositif devra être complété par l'aménagement d'ouvrages de stockage / infiltration (noue, bassin de rétention à ciel ouvert, etc) dimensionnés en fonction des contraintes locales (perméabilité des sols, hauteur de nappe, pollution éventuelle, etc) et de la réglementation en vigueur.

### 3.6.2. Gestion des eaux usées et accès au réseau d'eau potable

La gestion des eaux usées devra se faire à la parcelle via la réalisation d'un système d'assainissement non collectif. Préalablement à sa mise en œuvre, celui-ci devra être validé et autorisé par le service de l'Eau et de l'assainissement de l'Eurométropole de Strasbourg.

# PROPOSITION DE CREATION

- 372 d -

Le réseau d'eau potable, aménagé dans le cadre du projet, devra se connecter au réseau d'eau potable privé existant qui dessert les parcelles localisées au Sud du site du projet. Pour cette opération, le pétitionnaire devra prendre préalablement contact avec SNCF Immobilier, gestionnaire de ces ouvrages.

## **3.7. PRISE EN COMPTE DES ENJEUX LIÉS À L'ADAPTATION AU CHANGEMENT CLIMATIQUE, LA SOBRIÉTÉ ÉNERGÉTIQUE ET DU CONFORT D'ÉTÉ**

Les futures opérations d'aménagement sur ce secteur justifieront, dans leur conception, de la prise en compte des questions énergétiques, d'adaptation au changement climatique.

L'approvisionnement énergétique par des énergies renouvelables moins polluantes (particules PM, oxydes d'azote, etc.) est à privilégier.

Enfin, le projet devra prévoir l'installation de panneaux photovoltaïques sur les ombrières de stationnement.

# PROPOSITION DE CREATION

- 372 e -

Carte n°1 : Schéma de principes - Secteur Pointe de la Souffel II

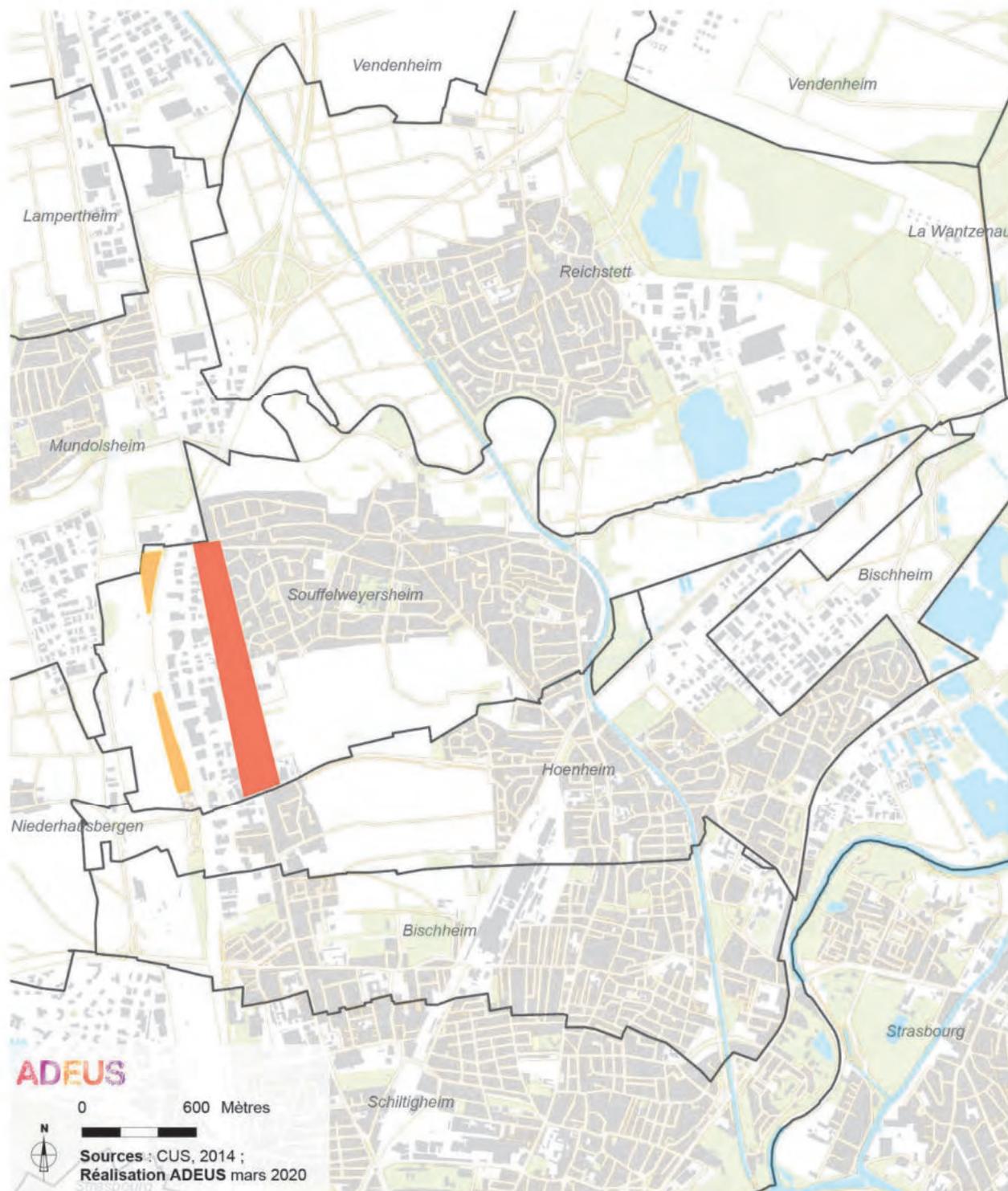




# PROPOSITION DE CREATION

- 372 f -

## COMMUNE DE SOUFFELWEYERSHEIM : « SECTEUR ROUTE DE BRUMATH »



# PROPOSITION DE CREATION

- 372 g -

La présente OAP s'applique en sus du règlement de la zone concernée et en complémentarité des autres OAP thématiques, notamment de l'OAP Trame Verte et Bleue et l'OAP Air-Climat-Énergie.

## 1. SITUATION DU SECTEUR

Le secteur est localisé à l'Ouest du ban communal de Souffelweyersheim, le long de la route de Brumath. Il se caractérise par une mixité des fonctions et des formes urbaines, typique d'un axe de faubourg.

## 2. DESTINATION ET OBJECTIFS DU SECTEUR

Le secteur est aujourd'hui en partie occupé par des entreprises en front de route qui sont engagées dans un processus de relocalisation et sont peu à peu remplacées par des projets à vocation principale d'habitat.

En en sens, ce site a été identifié comme un secteur à enjeux du point de vue de la requalification urbaine. Il est destiné à être une zone mixte à vocation d'habitat.

L'inscription d'une OAP sur ce secteur revêt plusieurs objectifs :

- Définir l'identité paysagère de la route de Brumath ;
- Offrir un cadre de vie de qualité aux habitants en permettant de conserver et de créer de nouveaux espaces végétalisés ;
- Améliorer la cohabitation entre les différentes fonctions d'habitat et d'activité ;
- Accompagner et anticiper les mutations urbaines (activité vers habitat) ;
- Préserver et organiser les différentes formes d'habitat ;
- Anticiper l'émergence d'une nouvelle centralité ;
- Préserver et renforcer les liens entre le secteur de la route de Brumath et le reste de la commune.

## 3. PRINCIPES D'AMENAGEMENT ET CONDITIONS D'URBANISATION

Les orientations suivantes sont définies pour l'ensemble du secteur couvert par la présente OAP.

### 3.1. INTÉGRATION QUALITATIVE DE LA ZONE DANS SON ENVIRONNEMENT

# PROPOSITION DE CREATION

- 372 h -

Carte n°1 : Schéma de principes - Secteur route de Brumath - Environnement et paysage



# PROPOSITION DE CREATION

- 372 i -

## 3.1.1. Articulations entre les espaces bâtis

L'intégralité du secteur doit être aménagée de sorte à présenter des espaces végétalisés et offrir un cadre de vie de qualité aux habitants.

Un travail de franges végétalisées épaisses et travaillées doit être mis en place pour répondre aux objectifs de qualité paysagère et de dés-imperméabilisation des sols. Ces transitions végétalisées, d'épaisseur plus ou moins importante, sont représentées dans le schéma de principe ci-avant par des double-flèches vertes. Elles peuvent être longitudinales ou transversales, et être supports d'une clôture, et localisées entre des secteurs à vocations similaires ou à vocations différentes.

En fonction de leur épaisseur, deux types de franges végétalisées peuvent être envisagés :

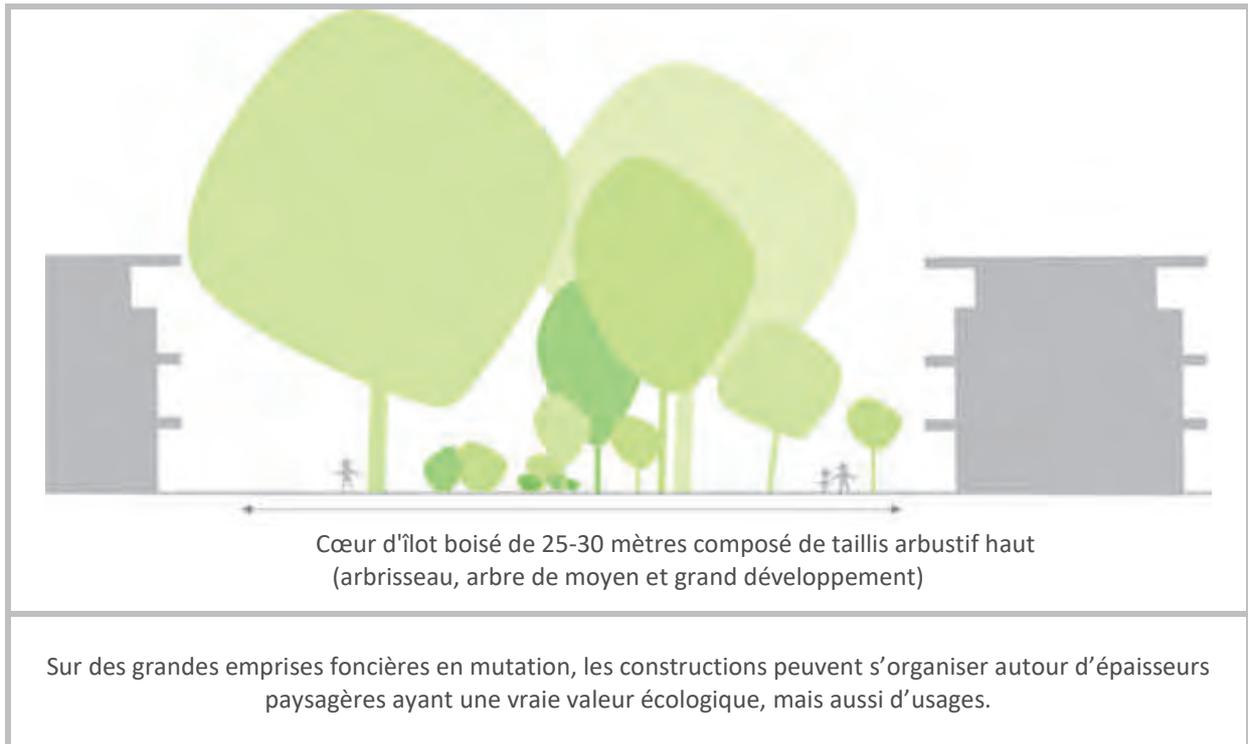
 <p>Lisière de 5 mètres composée de taillis arbustif moyen (arbrisseau et arbre de moyen développement)</p>	 <p>Lanière boisée de 10-12 mètres composée de taillis arbustif haut (arbrisseau, arbre de moyen et grand développement)</p>
<p>La largeur de 5 mètres est un minimum pour permettre l'implantation de petits arbres et arbustes avec la possibilité de construire plusieurs strates. Ce type de transition ne permet pas d'usage mais présente un intérêt écologique et d'agrément visuel.</p>	<p>Une largeur moyenne de 10-12 mètres offre la possibilité de planter des arbres de moyen et grand développement ainsi qu'un espace dont l'usage peut être récréatif.</p>

Par ailleurs, plusieurs espaces de jardins, vergers et parc à maintenir ou à créer, ont été identifiés. Ces espaces paysagers répondent à plusieurs typologies :

-  - Soit il s'agit d'espaces en pleine terre utilisés comme jardins ou espaces d'agrément, auquel cas ils doivent être maintenus et tout arbre abattu doit être remplacé au un pour un. La destruction de ces espaces doit obligatoirement s'accompagner de la restitution d'espaces de surfaces et de qualité similaires ;
-  - Soit il s'agit d'espaces de pleine terre de qualité pauvre : pelouses, délaissés, etc. auquel cas leur qualité paysagère doit être améliorée par des plantations et la constitution de strates paysagères (strate arbustive et/ou arborée lorsque les dimensions le permettent) ;
-  - Soit il s'agit d'espaces imperméabilisés existants liés à de l'activité et dévolus au stockage ou au stationnement qui doivent être végétalisés.

# PROPOSITION DE CREATION

- 372 j -



## 3.1.2. Articulations entre la route de Brumath et les espaces bâtis

Un travail sur la mise en place d'espaces de transition végétalisés entre la route de Brumath et les espaces bâtis doit être réalisé. Ainsi, l'espace inconstructible, compris entre la marge de recul et la limite extérieure de l'emplacement réservé (ER) SOU 1, devra être dédié à l'aménagement d'espaces de pleine terre végétalisés (strate arbustive et/ou arborée lorsque la surface de l'espace dédié le permet). Cette orientation ne s'applique pas aux espaces circulés au sein de la parcelle.

En l'absence de marge de recul, ce principe sera également à mettre en œuvre dès lors que la faisabilité technique le permettra.

## 3.2. DESSERTE ET ORGANISATION VIAIRE

### 3.2.1. Articulations à l'intérieur du secteur

Afin d'apaiser la circulation sur la route de Brumath, plusieurs principes concernant les accès doivent être énoncés :

- Tout accès depuis un axe secondaire perpendiculaire ou parallèle à la route de Brumath devra être privilégié sous réserve de sa faisabilité technique ;
- Toute nouvelle opération d'aménagement devra en tout état de cause être reliée à la route de Brumath par un seul et unique accès, même si elle se compose de plusieurs parcelles ;
- Seuls des tourne-à-droite devront être aménagés lorsqu'il s'agira d'un accès à la route de Brumath.

# PROPOSITION DE CREATION

- 372 k -

## 3.2.2. Articulations entre le secteur et le reste de la commune

Un maillage de cheminements piétons-cycles continu et sécurisé, complémentaire du dispositif existant, doit être mis en place. Il doit permettre de relier plus directement les centralités situées à l'Est de la commune, depuis plusieurs points situés le long de la route de Brumath.

Un cheminement mode actif longitudinal « Nord-Sud » devra être aménagé sur l'emprise du chemin d'exploitation existant, qui permet de relier la rue de la Fontaine à la rue du Héron.

Plusieurs cheminements modes actifs transversaux « Est-Ouest » devront être aménagés sur la partie du secteur, localisée à l'Est de la route de Brumath.

Les cheminements transversaux « Est-Ouest », localisés entre la rue de la Fontaine et la rue du Héron, devront être connectés au cheminement mode actif longitudinal « Nord-Sud » décrit ci-avant.

## 3.3. STATIONNEMENT

Tout nouveau projet à vocation d'habitat devra prévoir un espace de parking en sous-sol ou en rez-de-chaussée, au sein du bâtiment, en fonction de la faisabilité technique, pour réduire l'emprise de surfaces imperméabilisées. Ce principe d'organisation du stationnement doit se faire au profit de la surface dédiée aux espaces de pleine terre végétalisés, qui doivent être conservés ou créés.

## 3.4. FORMES URBAINES

Les espaces classés en zone urbaine au règlement graphique du PLU devront comprendre une diversité de formes urbaines.

Pour les nouveaux projets localisés côté Est de la route de Brumath, entre la rue des Rossignols et la rue du Héron, les formes urbaines existantes et notamment les formes d'habitat individuel dense devront être conservées. En ce sens, les nouvelles constructions respecteront le gabarit, la hauteur et le volume des bâtiments existants limitrophes.

Pour les nouveaux projets localisés en dehors du secteur mentionné ci-dessus, les formes urbaines en front de rue devront comporter un nombre d'étages à R+1+Comble ou Attique (habitat intermédiaire et individuel dense). Les formes urbaines en second rang pourront présenter un nombre de niveaux à R+2+Comble ou Attique (habitat collectif).

Pour tout nouveau projet, les rez-de-chaussée accueillant des logements et orientés directement sur l'espace public doivent faire l'objet d'un traitement particulier garantissant leur intimité. Ceux-ci devront mettre en œuvre les principes constructifs suivants : surélévation ou mise à distance de l'espace public et recul des façades avec aménagement d'espaces végétalisés denses et épais.

## 3.5. PATRIMOINE

Certaines maisons de ville le long de la route de Brumath ont été identifiées compte-tenu de leurs caractéristiques particulières (écriture architecturale, implantation, gabarit, etc) et de leur époque de construction.

Tout projet impactant un bâtiment identifié devra prévoir sa conservation avant d'étudier son éventuelle démolition/reconstruction selon les modalités édictées par le règlement écrit.



# PROPOSITION DE CREATION

- 372 m -

## 3.6. PROGRAMMATION

Le nombre de logements à produire devra se référer aux objectifs de production inscrits dans l'Orientation d'aménagement et de programmation « Habitat ».

Le taux de logements sociaux devra se référer aux indications du règlement graphique.

Par ailleurs, en complément de toutes les orientations et principes énoncés ci-avant, un sous-secteur a été identifié en tant que servitude d'urbanisme dans l'attente d'un Projet d'Aménagement Global (PAG). Le parti d'aménagement devra prendre en compte les enjeux suivants :

- Composition et formes urbaines ;
- Cadre de vie pour la population et place de la nature ;
- Accessibilité et place de la voiture ;
- Mixité sociale et fonctionnelle ;
- etc.

La levée du PAG est conditionnée à la prise en compte de ces éléments dans les projets proposés.

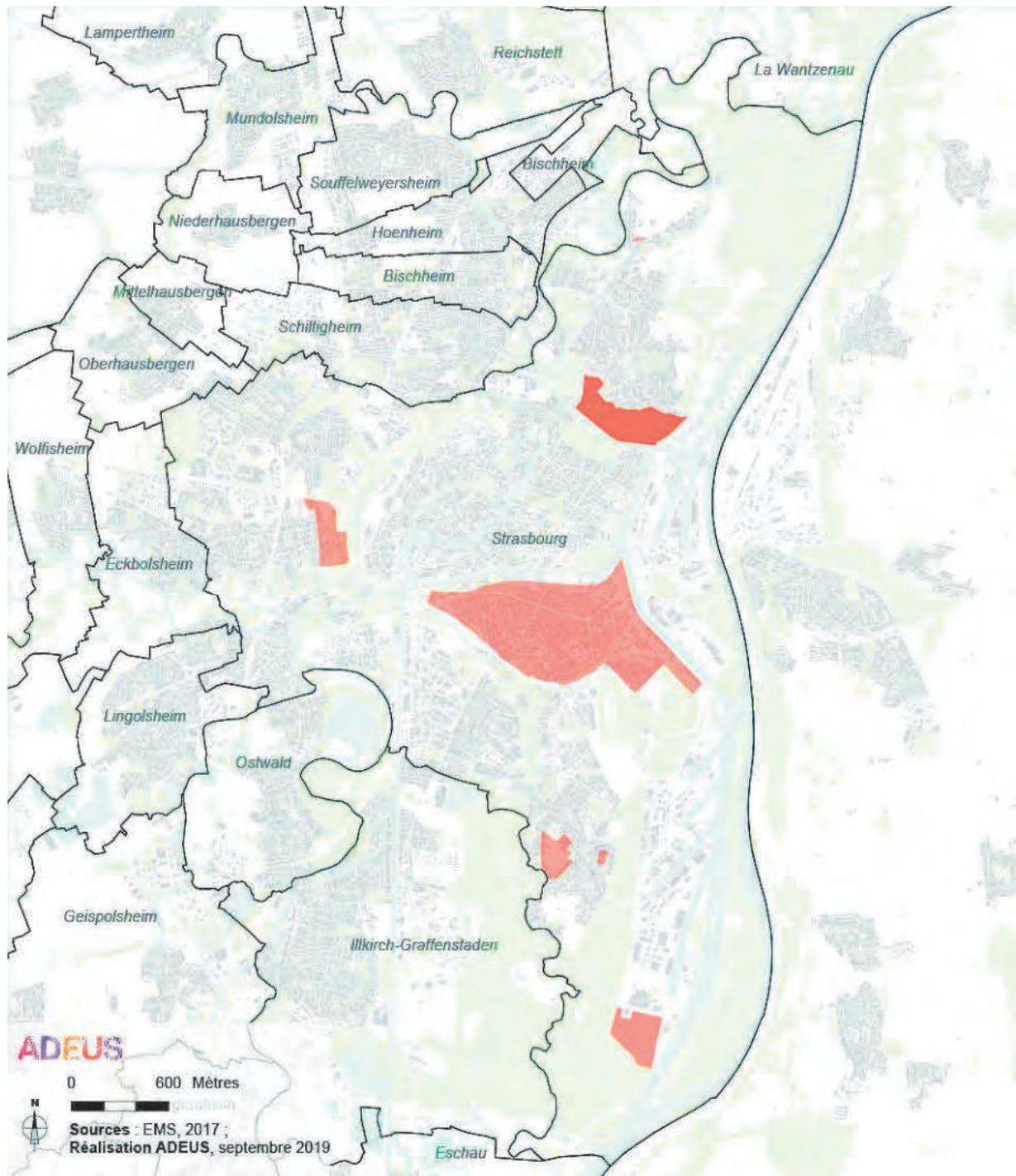




# PROPOSITION DE MODIFICATION

- 419 -

## COMMUNE DE STRASBOURG : « SECTEUR CARPE-HAUTE - JACOUTOT »



# PROPOSITION DE MODIFICATION

- 420 -

## 1. CONTEXTE

- **Un pôle européen à l'Ouest, tourné vers le secteur Wacken Europe**

A l'Ouest, la confluence entre l'Ill et le Canal de la Marne au Rhin regroupe les bâtiments symboles des Institutions Européennes. Cette fonction sera renforcée sur le secteur par différents projets, comme par exemple l'implantation de l'école européenne, ou l'arrivée de deux consulats.

- **Un secteur d'activité à l'Est, contraint dans son développement par le PPRT**

Le Port autonome représente un secteur d'activité majeur pour l'agglomération. Au niveau du secteur « Robertsau Sud », plusieurs entreprises sont installées au niveau du quai Jacoutot et de la rue de Rouen.

Le Port aux Pétroles est par ailleurs une activité SEVESO qui engendre un plan de prévention.

Ce secteur présente également de l'activité maraîchère, notamment chemin Goeb et rue de l'Afrique.

- **Des espaces naturels inscrits dans la trame verte et reliant les espaces naturels majeurs entre eux**

Dans le secteur « Robertsau Sud », l'eau est fortement présente via le Canal de la Marne au Rhin et sa confluence avec le Rhin. A l'Est le Rhin et les bassins du Port offrent une ambiance presque maritime au lieu.

La présence de ces cours d'eau, bien que canalisés pour la plupart, ainsi que la proximité de la nappe phréatique, engendre des inondations. Ce phénomène a permis de maintenir des zones non construites, afin de préserver des zones d'épandage des crues.

Ce secteur « Robertsau Sud » se situe à proximité de la forêt de la Robertsau, classée en zone Natura 2000 depuis 2005 et constituant un réservoir de biodiversité à l'échelle du grand territoire.

Les berges des cours d'eau présentent par ailleurs un intérêt écologique fort, impliquant des enjeux de continuités écologiques le long de ces cours d'eau et reliant la forêt de la Robertsau.

Le secteur « Robertsau Sud » se trouve de plus en partie sur le périmètre de la zone « non aedificandi » du glaciaire, emprise de la ceinture verte, impliquant que la surface construite au sol des terrains libres restants ne peut être supérieure à 20% de la superficie globale de chacun des périmètres.

En termes de paysage, ce secteur bénéficie d'une structure paysagère intéressante, le statut de ceinture verte ayant permis la préservation d'espaces naturels et d'espaces verts : jardins familiaux et traces de l'ancien canal des Français (comblé aujourd'hui) à l'Est, poche de boisements au centre appartenant à des jardins privés, et à l'Ouest, des espaces verts plus morcelés.

- **Des équipements de proximité et de transport importants permettant le développement de nouveaux logements**

Le secteur profite de la présence d'équipements de proximité situé en limite immédiate, notamment d'équipements sportifs (l'île au sports à l'Ouest, avec le stade de l'Ill et des terrains de tennis), d'équipements variés (mairie de quartier, bibliothèque, écoles, hôpital de la Robertsau).

Le secteur est également bien desservi à l'Ouest par les transports en commun : tram et bus au débouché de la rue Boecklin.

La vie de quartier se situe au cœur du quartier de la Robertsau. Pour autant le secteur bénéficie de l'offre commerciale située en début de rue Boecklin, axe commercial principal du quartier.

# PROPOSITION DE MODIFICATION

- 421 -

## 2. ENJEUX

- Une vocation européenne et internationale à renforcer et une identité de quartier européen à maintenir.
- Un secteur d'activité tourné vers le Port autonome à développer.
- Une trame verte importante à conserver et renforcer.
- Un tissu bâti à renforcer en limite de la trame verte.
- Un environnement contraint à prendre en compte : PPRT, PPRI, infrastructures routières bruyantes, et conduite de matière dangereuse.

## 3. OBJECTIFS

- Renforcer la vocation institutionnelle et tertiaire de la partie Ouest du site ;
- Développer l'activité en s'appuyant sur les atouts liés à la proximité du Port Autonome tout en prenant en compte les contraintes environnementales (PPRT) ainsi que le paysage et les espaces naturels existants ;
- Préserver et renforcer dans la mesure du possible la liaison entre la forêt de la Robertsau et les berges du canal de la Marne au Rhin et de l'Ill en maintenant une continuité entre les sites afin de former un ensemble cohérent ;
- Accompagner la proximité d'équipements et l'arrivée d'un transport en commun performant par la création de nouveaux logements en transition entre la trame verte et le quartier existant ;
- Finir l'urbanisation du quartier en densifiant sa frange Sud tout en travaillant l'interface avec les espaces verts et naturels.

## 4. PRINCIPES D'AMÉNAGEMENT

- **Objectif : Renforcer la vocation institutionnelle et tertiaire du site**
  - A l'Ouest du secteur, développer et renforcer les équipements liés à l'Europe et les équipements internationaux en lien avec le développement du secteur Wacken-Europe : école européenne route de la Wantzenau, consulat de Turquie quai Jacoutot, consulat de Chine rue de la Carpe-Haute.
- **Objectif : Développer l'activité en s'appuyant sur les atouts liés à la proximité du Port Autonome tout en prenant en compte les contraintes environnementales (PPRT) ainsi que le paysage et les espaces naturels existants**
  - Développer un secteur d'activité à l'Est du secteur, en lien avec le Port Autonome.
  - Prendre en compte, à l'Est du secteur, le plan de prévention des risques technologiques, définissant les périmètres de risque qui limitent l'activité et les constructions en fonction des potentiels de danger.
  - Prendre en compte les préconisations particulières dans les périmètres liés au passage de conduites de transport de gaz naturel à l'Est du secteur.
  - Maintenir les ateliers de la Ville et de l'Eurométropole de Strasbourg situés chemin Goeb en poursuivant les projets de création de base technique au niveau de la rue de la Fourmi et du quai Jacoutot.
  - Renforcer l'isolation acoustique des constructions le long des voies classées comme infrastructures bruyantes : allée des Droits de l'Homme, route de la Wantzenau, chemin Goeb, et rue Boecklin.

# PROPOSITION DE MODIFICATION

- 422 -

- Maintenir la déchetterie sur son site actuel au niveau du giratoire de la rue de Rouen.
- Développer l'activité maraîchère et le jardinage pour favoriser l'évolution vers de l'agriculture biologique et les circuits courts.
- **Objectif : Préserver et renforcer dans la mesure du possible la liaison entre la forêt de la Robertsau et les berges du canal de la Marne au Rhin et de l'Ill en maintenant une continuité entre les sites afin de former un ensemble cohérent**
  - Maintenir des zones non construites, afin de préserver des zones d'épandage des crues.
  - Prendre en compte le plan de prévention du risque inondation (PPRI) de Strasbourg. En fonction du zonage, prendre des mesures particulières pour toute nouvelle construction.
  - Valoriser la continuité écologique de la liaison entre le canal de la Marne au Rhin et l'Ill.
  - Créer dans la mesure du possible une continuité écologique entre la forêt de la Robertsau et les berges du Canal afin de former un ensemble cohérent.
  - Préserver les alignements d'arbres existants : allées de platanes, etc.
  - Contribuer à la qualité de la trame verte par le renforcement de la végétation dans toute opération de construction sur le secteur : essences de végétaux en lien avec la présence de l'eau, strates différentes de végétal (arbres, arbustes...), végétalisation dans les îlots de logements, perméabilité favorisée par la " pleine terre ", ...
- **Objectifs : Accompagner la création de nouveaux logements en transition entre la trame verte, le quartier existant et les équipements à proximité ; et finir l'urbanisation du quartier en densifiant sa frange Sud tout en travaillant l'interface avec les espaces verts et naturels.**
  - Créer des nouveaux logements en transition entre la trame verte et le quartier existant.
  - Finir l'urbanisation du quartier en densifiant sa frange Sud tout en travaillant l'interface avec les espaces verts et naturels.
  - Relier les nouvelles constructions aux transports en commun et au centre de vie du quartier par des cheminements piétons/cycles.
  - Valoriser le patrimoine classé et les éléments patrimoniaux du secteur (mur d'enceinte du centre culturel St-Thomas par exemple) et conserver le principe de villas bourgeoises et maisons alsaciennes inscrites dans des parcs et jardins boisés.

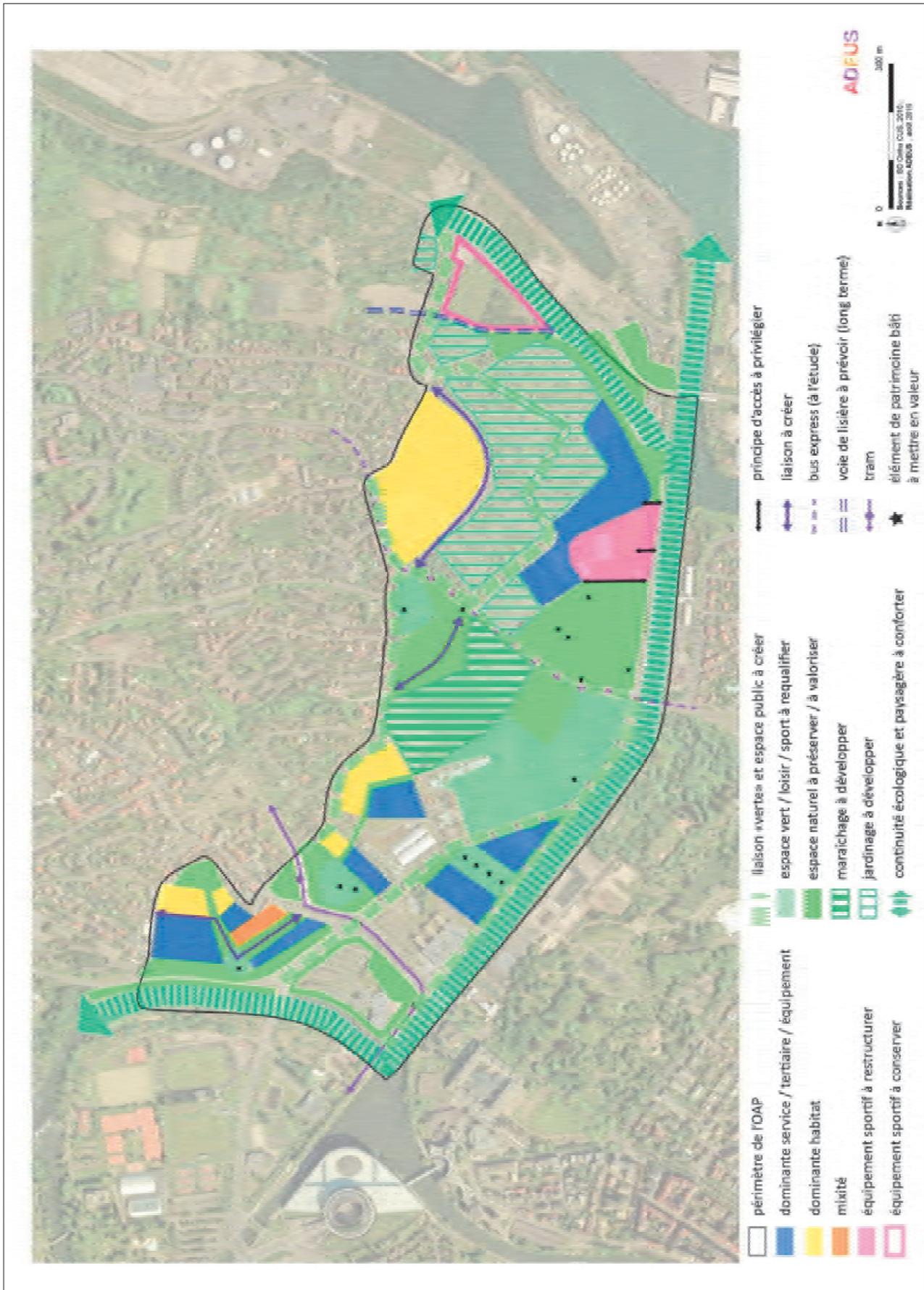
## 5. ORIENTATIONS PROGRAMMATIQUES

- Logements
- Activités
- Equipements culturels et de loisirs
- Equipements sportifs et scolaire
- Institutions européennes et internationales
- Réhabilitation de patrimoine bâti
- Espaces publics
- Liaisons créées et requalifiées en préservant l'aspect nature
- Espaces pour le jardinage et le maraichage
- Espaces naturels et arborés maintenus et renforcés

# PROPOSITION DE MODIFICATION

- 423 -

Carte n° 1 : Schéma de principes - Secteur Carpe-Haute - Jacoutot

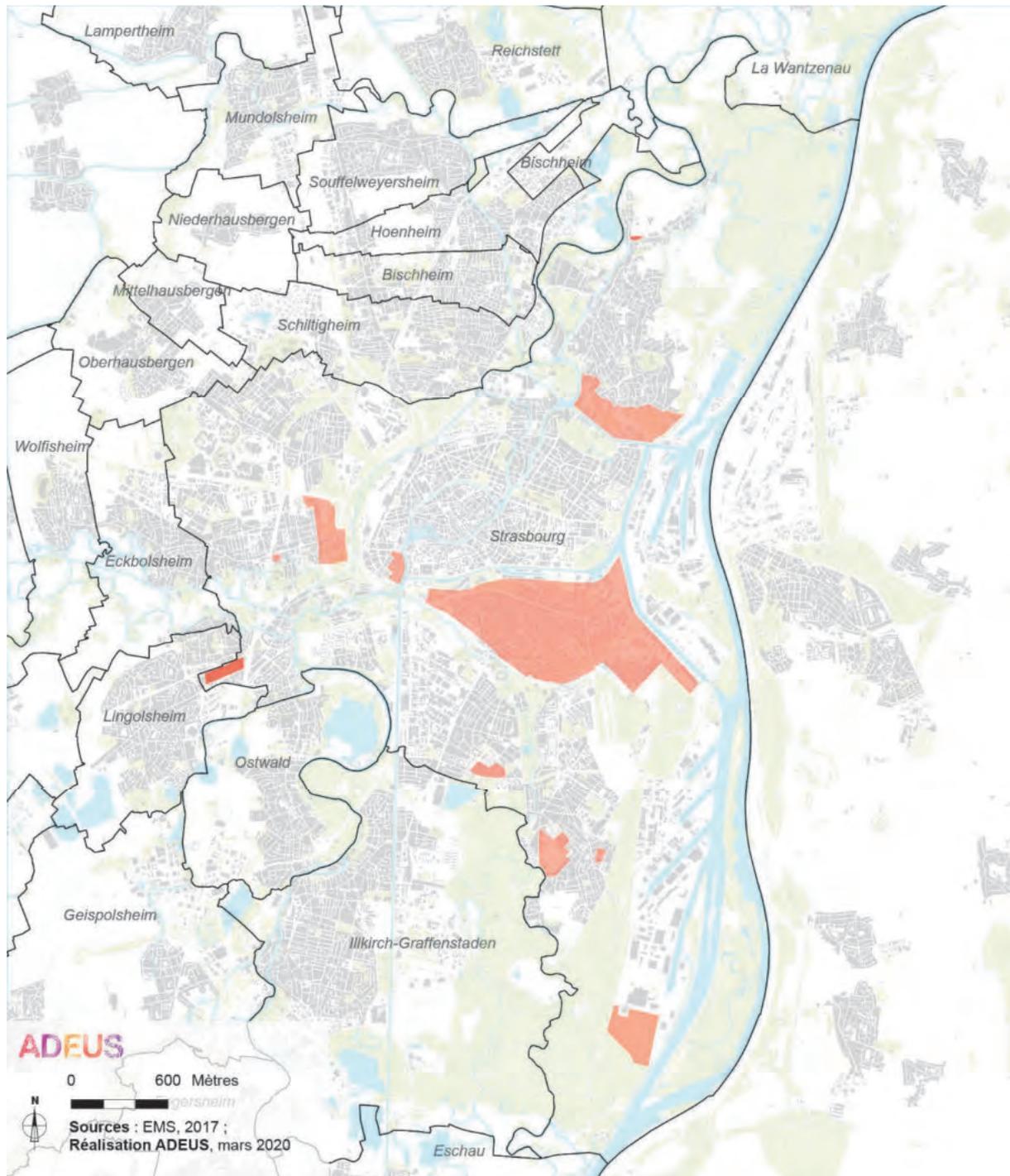




# PROPOSITION DE CREATION

- 424 a -

## COMMUNE DE STRASBOURG : « SECTEUR PETIT-MARAIS - SINGRIST »



# PROPOSITION DE CREATION

- 424 b -

## 1. SITUATION DU SECTEUR DE PROJET

Le secteur de projet Petit-Marais - Singrist est situé à l'ouest du quartier de la Montagne-Verte, au nord de la route de Schirmeck.

Il s'agit d'une zone mixte, composée de logements, d'un équipement scolaire et d'un espace commercial (supermarché) en mutation.

La présente OAP vise à :

- Améliorer la connexion du site au reste du quartier (maillage piétons-cycle, gestion des accès) ;
- Conserver et renforcer les espaces de nature en cœur d'îlot et en frange, afin d'améliorer le confort climatique et la qualité paysagère du périmètre ;
- Permettre la reconversion partielle de de certains sites, tout en veillant à l'insertion urbaine et paysagère des nouveaux aménagements ;
- De renforcer le pôle multimodal autour de la gare du Roethig.

## 2. DESTINATION DU SECTEUR

Le secteur est destiné à accueillir un projet urbain mixte en maintenant les fonctions actuelles de logements, d'équipements publics et d'offres commerciales de proximité ainsi qu'un projet de requalification des espaces publics.

Les activités de type commerce ou service s'implanteront en priorité le long de la route de Schirmeck.

Le groupe scolaire sera restructuré et ses accès seront réaménagés, en lien avec le nouveau maillage viaire prévu.

Les espaces publics seront réaménagés pour favoriser la circulation des piétons et des cycles, éviter les impasses et désimpermeabiliser au maximum les sols.

La station multimodale liée à la gare du Roethig sera renforcée.

Les fonctions d'aires de jeux, de loisirs et de sports de proximité seront maintenues mais réaménagées et repositionnées de façon à intégrer plus de nature et être plus accessible.

## 3. PRINCIPES D'AMÉNAGEMENT ET CONDITIONS D'URBANISATION

### 3.1. DESSERTE ET ORGANISATION VIAIRE

La route de Schirmeck est une voie structurante d'agglomération, les accès véhicules directs sont à limiter autant que possible en les greffant en priorité sur des voies adjacentes.

La route de Schirmeck à vocation à être requalifiée afin de favoriser les déplacements des piétons, vélos et transports en commun tout en renforçant l'alignement d'arbres.

Le secteur dispose d'une gare ferroviaire « Roethig », pôle intermodal qu'il convient de renforcer, par la création de stationnement vélos, de station de bus et par un maillage permettant aux piétons et cyclistes de se rendre facilement aux quais.

Un réseau de voies vertes est donc prévu dans le périmètre du projet.

Les voies secondaires de desserte du quartier seront revues afin d'éviter les systèmes en impasse.

# PROPOSITION DE CREATION

- 424 c -

## 3.2. STATIONNEMENT

Le stationnement lié aux nouvelles constructions devra être géré au maximum sous les bâtiments, avec des rampes intégrées aux bâtiments ou intégrées dans un aménagement paysager.

En cas de stationnement aérien, celui-ci devra être réduit a minima, être arboré et faire partie intégrante du projet paysager.

Les espaces de stationnement existants pourront être réaménagés sur leurs emprises actuelles. Un objectif de désimperméabilisation des sols sera étudié.

## 3.3. INTÉGRATION QUALITATIVE DU SECTEUR DANS SON ENVIRONNEMENT

Le projet respectera des franges paysagères afin de gérer les différentes interfaces :

- Au nord, la limite avec la voie ferrée sera végétalisée pour maintenir un corridor écologique et pour mettre à distance les nouvelles constructions de l'infrastructure ;
- Au sud, le long de la route de Schirmeck, les bâtiments seront implantés en recul, afin d'aménager des espaces verts accompagnant paysagèrement la route de Schirmeck ;
- Autour de l'école Erckmann Chatrian, un espace « tampon » sera aménagé, il s'agira d'espaces verts permettant d'améliorer le confort d'été du secteur et créer une transition avec l'école.

Dans son ensemble, le projet s'appuiera sur le patrimoine naturel existant en développant un projet paysager sur l'ensemble du site, favorisant la biodiversité et mettant en valeur la place de la nature (végétation en pleine terre, continuité écologique, végétal lié au bâti et à l'habitat, usages de ces espaces...).

Le parti pris végétal favorisera les essences locales, en lien étroit avec les fonctionnalités écologiques du site et développera les trois strates végétales (cf. OAP Trame Verte et Bleue). Les solutions d'infiltration des eaux pluviales seront privilégiées avec des matériaux naturels et connectées aux espaces de pleine terre.

Des cœurs d'îlot végétalisés et en pleine terre seront aménagés pour améliorer le cadre de vie et le confort climatique du quartier.

La topographie naturelle du site devra être respectée et les sols seront préservés au maximum dans les parties non bâties (limiter les tassements, le retournement de terres, les remblais...). La microtopographie du projet permettra de gérer les eaux pluviales des toitures ou de ruissellement des voiries (cf. annexe sanitaire assainissement et contact préalable avec le service Eau et Assainissement).

## 3.4. PRISE EN COMPTE DES NUISANCES

Afin de réduire l'exposition des personnes aux nuisances, le projet devra prendre en compte les enjeux de santé et de sécurité publique, au regard :

- de la qualité environnementale des sols et sous-sols,
- du bruit, notamment dans la gestion de la proximité avec la voie ferrée au nord et de la route de Schirmeck au sud,
- de la qualité de l'air,
- du plan de prévention des risques d'inondation (PPRI) de l'Eurométropole de Strasbourg.

# PROPOSITION DE CREATION

- 424 d -

## 3.5. PROGRAMMATION

Les rez-de-chaussée, accueillant des logements et orientés directement sur l'espace public, devront faire l'objet d'un traitement particulier garantissant leur intimité. Ceux-ci devront mettre en œuvre les principes constructifs suivants : surélévation, mise à distance de l'espace public et recul des façades avec aménagement d'espaces végétalisés denses et épais.

Ceux qui seront implantés le long de la route de Schirmeck seront en priorité dédiés à des locaux d'activité ou de service.

Les projets de logements proposeront des implantations qualitatives.

Les logements mono-orientés seront limités notamment pour les logements de trois pièces et plus.

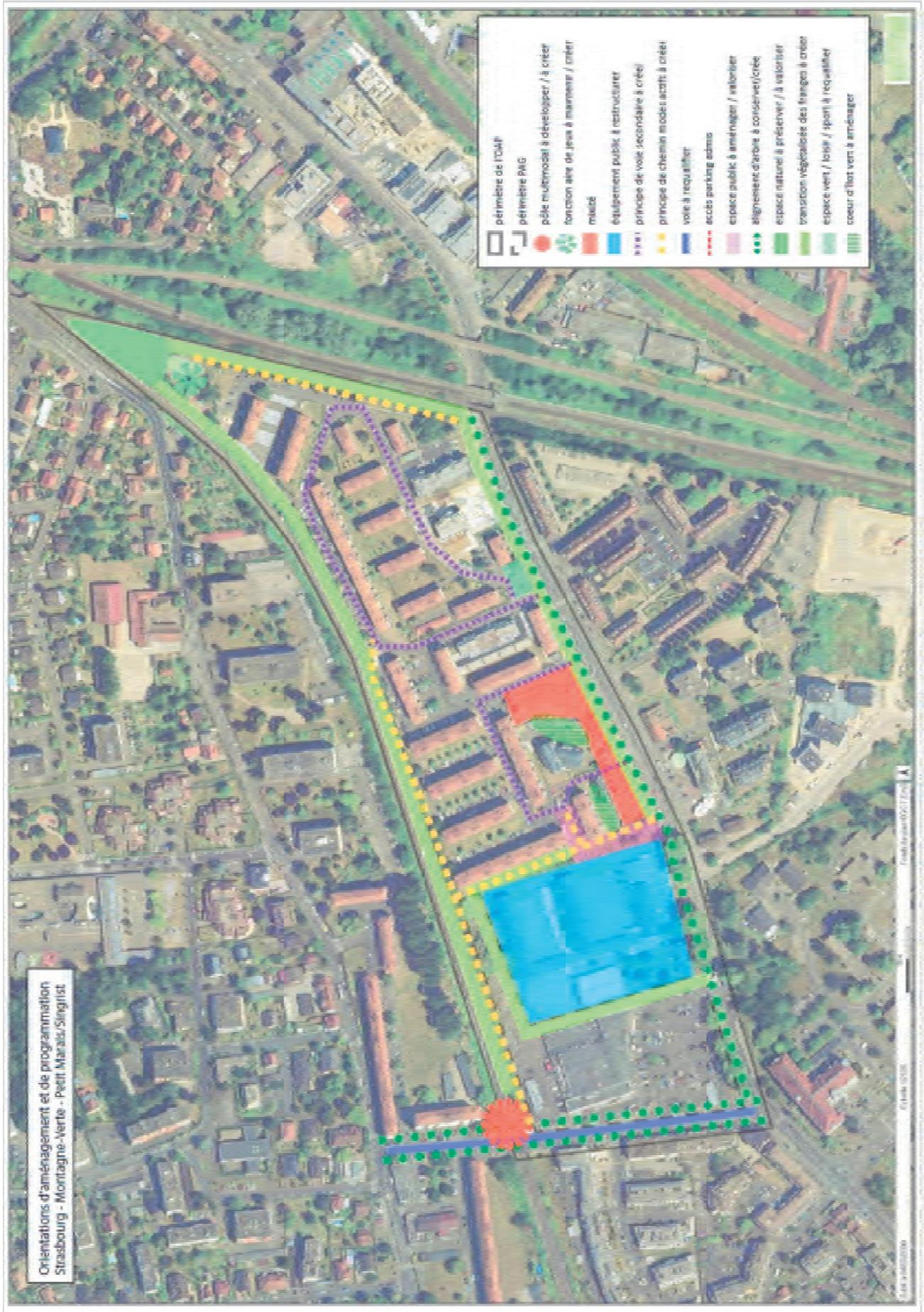
La majorité des logements disposera d'un prolongement extérieur (terrasse, balcon, rez-de-jardin...) et d'un espace de rangement (cave, cellier...) pour permettre une qualité d'usage renforcée.

Le confort d'été sera pris en compte dans l'architecture des bâtiments.

# PROPOSITION DE CREATION

- 424 e -

Carte n° 1 : Schéma de principes - Secteur Petit-Marais - Singrist

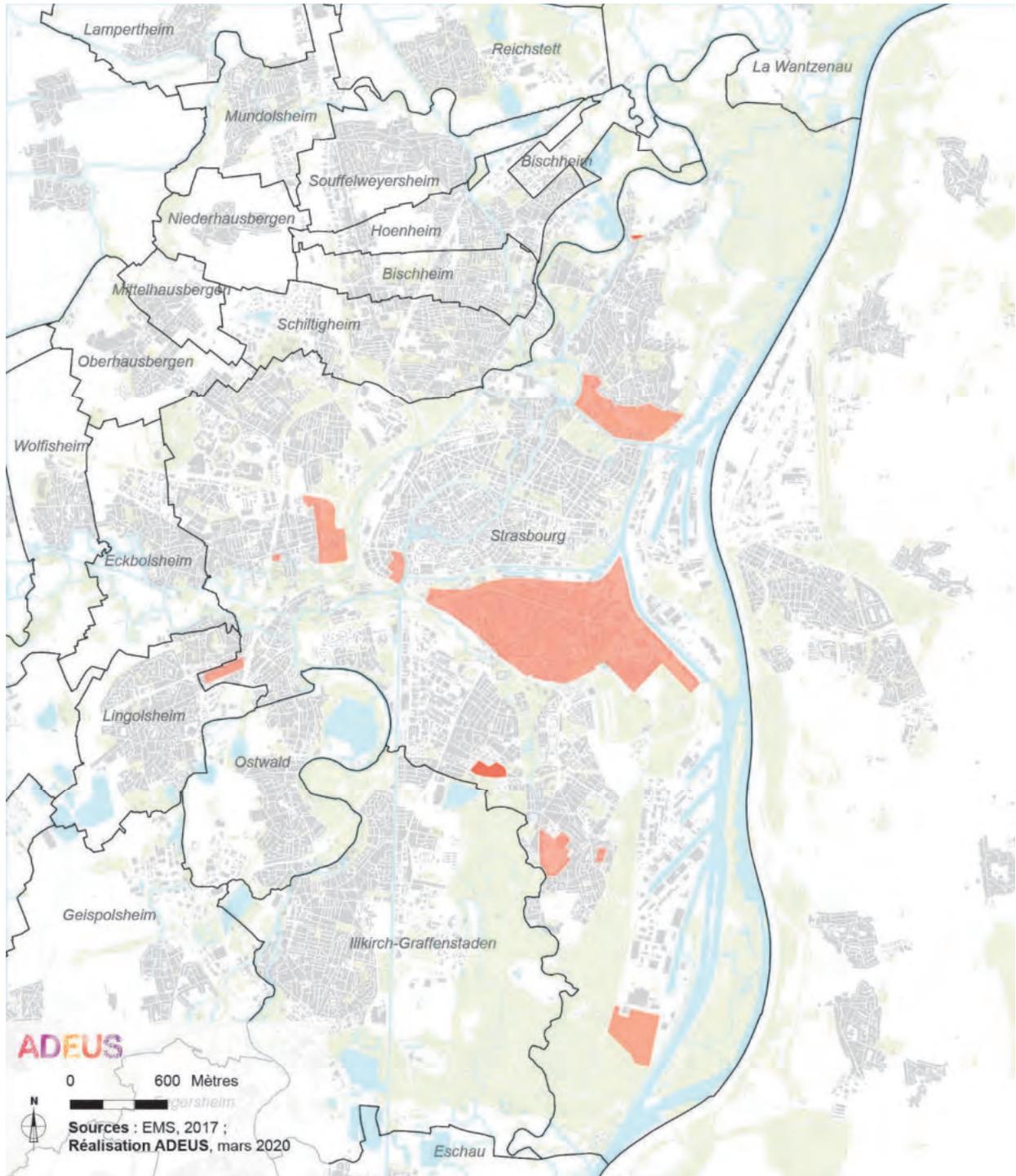




# PROPOSITION DE CREATION

- 424 f -

## COMMUNE DE STRASBOURG : « SECTEUR WEEBER - BOURGOGNE - BAGGERSEE »



# PROPOSITION DE CREATION

- 424 g -

## 1. SITUATION DU SECTEUR DE PROJET

Le secteur de projet, situé au Sud du ban communal de Strasbourg, sur le quartier de la Meinau, constitue l'un des principaux secteurs d'intervention du second projet de renouvellement urbain de la Meinau.

Il s'étend sur une vingtaine d'hectares, de part et d'autre des rues du Languedoc et de Provence, et se compose :

- de deux îlots résidentiels - dénommés ci-après Weeber et Bourgogne - qui feront l'objet d'une profonde mutation ;
- d'un vaste îlot - dénommé Baggersee - composé d'équipements sportifs municipaux qui verra sa trame d'espaces publics réorganisée, requalifiée et complétée, ainsi que son offre sportive confortée.

Les trois îlots sont contigus et forment un ensemble urbain cohérent situé à proximité de la centralité historique du quartier et au contact d'espaces naturels remarquables.

## 2. DESTINATION DU SECTEUR

Les îlots Weeber et Bourgogne sont destinés à accueillir un projet urbain à dominante habitat, intégrant la requalification urbaine du patrimoine bâti qui sera conservé dans le projet et valorisant les principaux éléments paysagés et environnementaux du site.

L'îlot Baggersee est destiné à être aménagé comme un parc des sports valorisant les éléments naturels, paysagés et environnementaux du site.

## 3. PRINCIPES D'AMÉNAGEMENT ET CONDITIONS D'URBANISATION

### 3.1. DESSERTE ET ORGANISATION VIAIRE

Le stationnement devra être géré au maximum sous les bâtiments tout en assurant des séquences d'entrées de qualité :

- avec des rampes intégrées aux bâtiments ;
- en préservant des entrées d'immeubles, locaux vélos et locaux poubelles au niveau de la rue lorsque, pour des contraintes techniques, le sous-sol est semi-enterré.

En cas de stationnement aérien, celui-ci devra être justifié, réduit a minima, arboré et faire partie intégrante du projet paysager.

Le stationnement aérien lié aux programmes de requalification des bâtiments existants devra également être arboré et faire partie intégrante du projet paysager.

L'accès aux stationnements des nouveaux programmes devra se faire uniquement à partir des rues publiques ou à vocation publique. Une exception pourra être faite pour les véhicules de secours.

# PROPOSITION DE CREATION

- 424 h -

- **Îlot Weeber :**

L'îlot Weeber est aujourd'hui entièrement privé. Les rues ouvertes à la circulation publique seront réaménagées par la Ville et l'Eurométropole de Strasbourg et rétrocédées dans le domaine public.

Cette trame viaire publique nécessite d'être complétée. Pour ce faire, un mail piéton et paysager reliant la rue Schulmeister à la rue Auguste Brion sera également créé, aménagé par la Ville et l'Eurométropole de Strasbourg et rétrocédé dans le domaine public.

- **Îlot Bourgogne :**

L'îlot Bourgogne est aujourd'hui entièrement privé.

La taille de l'îlot justifie la création d'un maillage piéton à vocation publique. Deux cheminements piétons structurants devront être aménagés, favorisant la connexion avec les cheminements déjà existants en périphérie de l'îlot, au Nord le chemin Maria Casarès et au Sud le Parc des sports du Baggersee :

- un premier cheminement structurant reliant la rue de la Canardière à la rue du Languedoc ;
- un deuxième cheminement reliant la rue de Bourgogne à la rue Schulmeister.

Ces deux cheminements piétons se rencontrent autour d'un petit square de proximité préservant et valorisant le bouquet d'arbres existant au centre de l'îlot. L'emprise de ce square sera à l'échelle de l'îlot et permettra la bonne évolution des arbres présents. Le niveau naturel du sol, en creux, devra être préservé ainsi que les systèmes racinaires (recul nécessaire des futures constructions).

Si les arbres en place ne peuvent être maintenus, de nouveaux sujets devront être replantés pour conforter le cœur d'îlot paysager et retrouver un lieu agréable sur lesquels donneront les logements.

- **Îlot Baggersee :**

La trame publique de l'îlot est réorganisée, requalifiée et complétée.

## 3.2. PRISE EN COMPTE DES NUISANCES

Tout projet d'urbanisation devra prendre en compte les enjeux de santé publique au regard :

- de la qualité des sols et des sous-sols ;
- de la qualité de l'air qui devra être traduite à travers l'implantation bâtie, la conception architecturale des projets et les aménagements techniques ;
- du risque d'inondation par remontée de nappe : le projet respectera les contraintes constructives liées et prendra en compte la cote piézométrique, qui est définie dans le règlement du Plan de prévention des risques d'inondations de l'Eurométropole de Strasbourg.

## 3.3. INTÉGRATION QUALITATIVE DU SECTEUR DANS SON ENVIRONNEMENT

Les nouveaux programmes seront conçus selon le principe de l'îlot ouvert reposant sur l'aménagement d'un front urbain discontinu sur les rues, avec des ruptures de construction, proposant des façades sur rues « urbaines », rythmées et travaillées, tout en préservant des vues et ouvertures depuis la rue vers le cœur d'îlot.

La silhouette des bâtiments et les lignes de toitures présenteront une conception architecturale qualitative.

Les façades aveugles seront à proscrire, à l'exception des éventuels bâtis techniques en rez-de-chaussée (locaux poubelles, locaux vélos...).

# PROPOSITION DE CREATION

- 424 i -

Les projets s'appuieront sur le patrimoine naturel existant, en développant un projet paysager favorisant la biodiversité et mettant en valeur la notion de « vivre en lien avec la nature » (place de la nature, végétation en pleine terre, continuité écologique, végétal lié au bâti et à l'habitat, usages de ces espaces...). Le parti pris végétal favorisera les essences locales, en lien étroit avec les fonctionnalités écologiques du site (réserve naturelle, boisement/arbres existants...) et en cohérences avec les orientations de l'OAP « Trame Verte et Bleue ».

Les constructions le long de la rue de Provence et de la rue du Languedoc devront préserver la forme urbaine et paysagère spécifique de ces rues :

- paysage à épaisseur variable et établi sur des rapports de « pleins » et de « vides » ;
- jardins en creux et en dégageant de belles orientations.

L'objectif est de faire dialoguer le paysage des opérations privées avec le paysage de l'espace public des rues de Provence et du Languedoc.

## • Îlot Weeber :

Les formes urbaines et architecturales seront travaillées de façon différente selon que les bâtiments s'adresseront sur les rues ou sur le mail piéton et les cœurs d'îlot. Les hauteurs répondront à la situation et au contexte tels que décrits dans le schéma ci-après. Ainsi, les hauteurs les plus importantes prendront place le long de la rue de Provence et le long des rues, et les hauteurs les plus basses le long du mail piéton et paysager.

Au débouché de la rue de la Canardière, le projet devra être travaillé comme un fond de perspective spécifique de cette rue.

Les constructions qui prendront place rue de Provence devront respecter un recul minimum de 5 mètres.

Rue Weeber, l'implantation des constructions devra se faire en cohérence sur toute la rue.

Rue Schulmeister, l'implantation des constructions devra se faire en fonction du contexte immédiat de la parcelle.

La partie non construite dans les marges de recul devra être paysagée.

## • Îlot Bourgogne :

L'urbanisation devra faire l'objet d'une opération d'aménagement d'ensemble réalisée sur l'ensemble du secteur de projet.

La composition d'ensemble devra permettre aux bâtiments de s'adresser à la rue tout en se développant dans la profondeur de l'îlot.

Les formes urbaines et architecturales seront à travailler de façons différentes et graduelles selon que les bâtiments s'adresseront sur les rues de Languedoc, Bourgogne et Canardière ou prendront place en cœur d'îlot. Les hauteurs répondront à la situation et au contexte tels que décrits dans le schéma ci-après, selon un principe graduel, avec les points hauts côté rue et les points bas côté cœur d'îlot.

Les constructions en cœur d'îlot s'implanteront de part et d'autres des cheminements piétons de façon à structurer et donner la plus grande lisibilité à la trame publique, et respecter le principe de l'îlot habité. Elles devront développer une identité et une écriture architecturale spécifique affirmant leur situation différente par rapport aux bâtiments donnant sur rue.

Le projet devra prendre en compte les valeurs paysagères existantes et préserver, dans la mesure du possible les arbres présents le long de la rue du Languedoc.

# PROPOSITION DE CREATION

- 424 j -

L'adressage proposé devra être clair et organisé depuis les rues Schulmeister, Canardière, Bourgogne et du Languedoc.

Les implantations qui prendront place rue du Languedoc devront respecter un recul minimum de 5 mètres. Rue de Bourgogne et rue de la Canardière, l'implantation des constructions devra se faire en cohérence sur toute la rue. La partie non construite dans les marges de recul devra être paysagée.

- **Îlot Baggersee :**

Le projet s'attachera à :

- valoriser le parvis des équipements sportifs, sous forme de parvis paysager, et créer des espaces d'articulation avec le reste du quartier ;
- créer des continuités piétonnes Nord-Sud, naturelles et paysagères, à travers les équipements sportifs pour relier le quartier au lac du Baggersee et à la réserve naturelle ;
- recomposer les espaces des équipements sportifs en les ouvrant les uns aux autres et en optimisant, mutualisant et valorisant certains espaces comme les stationnements ;
- créer une véritable entrée au lac du Baggersee, retrouver des ouvertures et vues sur l'eau, requalifier les accès piétons, automobiles, cycles ainsi que les espaces de stationnement ;
- recomposer la rue du Baggersee, notamment le tronçon Nord-Sud ;
- mettre en valeur l'entrée de la réserve naturelle.

## 3.4. PROGRAMMATION

- **Îlots Weeber et Bourgogne :**

La vocation d'habitat est privilégiée.

Le projet s'attachera à développer une diversité de l'offre en s'appuyant sur les particularités du site :

- diversité des formes d'habitat : logements collectifs, habitat intermédiaire et individuel dense...
- diversité des espaces extérieurs et usages : jardins en pleine terre, terrasses, balcons, espaces partagés...

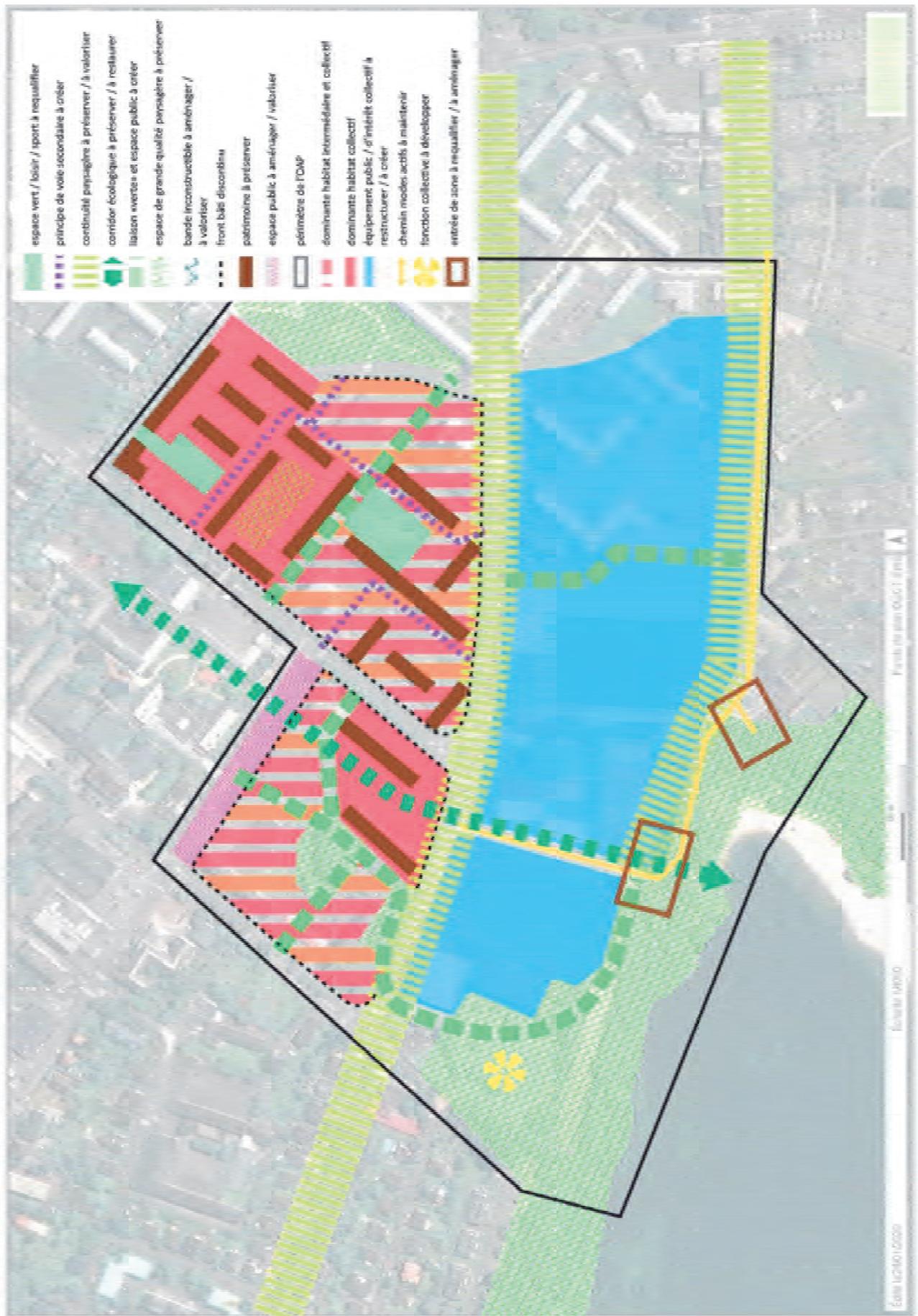
- **Îlot Baggersee :**

La vocation d'équipements est confortée.

# PROPOSITION DE CREATION

- 424 k -

Carte n°1 : Schéma de principes - Secteur Weeber - Bourgogne - Baggersee



# PROPOSITION DE CREATION

- 424 I -

Carte n°2 : Schéma de principes - Hauteurs des constructions

