



L'Agence  
de Développement  
et d'Urbanisme  
de l'Agglomération  
Strasbourgeoise

## Communauté de Communes du Pays Rhénan

---

# PLAN LOCAL D'URBANISME INTERCOMMUNAL

## ENTREES DE VILLE

---

**DOCUMENT DE TRAVAIL**

DOCUMENT PROVISOIRE

Janvier 2018

---

**AGENCE DE DEVELOPPEMENT  
ET D'URBANISME  
DE L'AGGLOMERATION  
STRASBOURGEOISE**  
9, Rue Brûlée • CS 80047  
67002 Strasbourg Cedex  
**Tél. 03 88 21 49 00**  
Fax 03 88 75 79 42  
**www.adeus.org**  
E-mail [adeus@adeus.org](mailto:adeus@adeus.org)

---



## A. PREAMBULE

---

La réflexion sur un traitement qualitatif d'ensemble des entrées d'agglomération est un élément constitutif des orientations du PADD.

L'objectif de la prise en compte des entrées de ville est de mettre un terme, le long des principaux axes routiers à la jonction des espaces agglomérés, au processus de prolifération désordonnée des constructions qui s'implanteraient en dehors de toutes préoccupations urbanistiques, architecturales ou paysagères et, davantage, dans une visée à court terme. La prise en compte des études ci-dessous portant sur les entrées de villes a pu être traduite de façon globale à travers le règlement écrit et graphique ainsi que les OAP.

## B. LES ENTREES DE VILLE PRISE EN COMPTE SUR LE TERRITOIRE DU PAYS RHENAN

### 1. SECTEURS CARACTERISES COMME ENTREES DE VILLE

---

L'article L.111-6 du code de l'urbanisme stipule qu' *«en dehors des espaces urbanisés des communes, les constructions ou installations sont interdites dans une bande de cent mètres de part et d'autre de l'axe des autoroutes, des routes express et des déviations au sens du Code de la Voirie Routière et de soixante-quinze mètres de part et d'autre de l'axe des autres routes classées à grande circulation. Cette interdiction s'applique également dans une bande de soixante-quinze mètres de part et d'autre des routes visées à l'article L. 141-19.»*.

Toutefois, des règles différentes d'implantation des constructions ou installations peuvent être définies dans le cadre d'études justifiant, en fonction des spécificités locales, que ces règles prennent en compte divers critères : les nuisances, la sécurité, la qualité architecturale, la qualité de l'urbanisme et les paysages.

L'objectif de l'article de loi qui encadre l'urbanisation et l'aménagement des entrées de villes vise à inciter la collectivité à établir une réflexion préalable et une vision d'ensemble sur l'aménagement futur des secteurs de projets adjacents aux principaux axes routiers. Ce projet pourra être traduit dans différentes pièces du PLU qui permettront sa mise en œuvre.

Le territoire du Pays Rhénan est concerné par plusieurs infrastructures routières classées à grande circulation.

## **1.1. Les routes à grande circulation (RGC)**

En premier lieu, ces secteurs doivent être situés aux abords directs des routes classées à grande circulation (RGC) au sens du code de la voirie routière.

Ces voies sont ainsi classées en deux catégories :

- les autoroutes, voies expressives et déviations qui génèrent en l'état un recul inconstructible de 100 m de part et d'autre de l'axe de la voie ;
- les autres routes classées à grande circulation qui génèrent en l'état un recul inconstructible de 75 m de part et d'autre de l'axe.

## **1.2. Les zones en dehors des espaces urbanisés**

En second lieu, les secteurs touchés par cette disposition réglementaire sont des zones encore non urbanisées mais dont l'urbanisation est prévue. Il peut s'agir de zones urbaines ou à urbaniser qui n'accueillent généralement pas encore de construction ou d'installation. Ce sont donc finalement bien les espaces non encore physiquement urbanisés qui font l'objet des mesures visées par l'article du code de l'urbanisme.

Cependant, il est important de rappeler qu'une zone peut être classée comme étant urbaine au sens du PLU (zone « U »), mais le classement d'une zone n'est pas garant du caractère urbanisé ou non et ne doit pas être utilisé comme critère déterminant. Cependant, dans le PLU ne sont concernés que de secteurs classés en zones « à urbaniser » au règlement.

Un autre élément important réside dans le fait qu'il doit s'agir d'une réflexion globale qui doit permettre de mettre un point final à un projet urbain cohérent et dont le traitement de l'ensemble des problématiques trouve finalement sa traduction dans le PLU. Si certains secteurs, voués à être urbanisés à terme, ne font pas à la date d'approbation du PLU l'objet d'un projet suffisamment défini en terme d'aménagement de programmation, les dispositions de l'article L.111-6 du CU s'appliquent et ce jusqu'à ce qu'un projet permette in fine de lever l'inconstructibilité dans les bandes de 75 ou 100 m.

C'est notamment la raison pour laquelle le PLU n'intègre pas, dans les études relatives à cet article du code de l'urbanisme présentées dans ce chapitre, de secteurs classés en zones IIAU. Cela ne veut pas dire pour autant que l'urbanisation future de ces zones ne devra pas faire l'objet d'une étude justifiant de la compatibilité avec ces mêmes critères. Mais une telle étude devra faire l'objet d'une réalisation au cas par cas, conditionnant ainsi le passage d'une zone IIAU en un classement en IAU par voie de modification ou de révision du PLU.

C'est donc le croisement de ces éléments cumulés qui permet de définir les zones soumises aux prescriptions de l'article L.111-6 du CU.

## **2. PRECISIONS SUR LES CRITERES**

---

Les cinq critères que retient la loi sont des éléments participants à la fois à la perception et au fonctionnement des sites faisant l'objet d'une planification urbaine. Cela conditionne l'ensemble de ces critères à une forte interdépendance et une forte complémentarité entre eux.

En fonction des spécificités locales, la compatibilité avec les catégories citées s'entend, dans les études présentées ci-après, au regard des définitions suivantes.

### **2.1. Qualité de l'urbanisme**

Il s'agit là d'apprécier la logique urbaine générale. Le projet doit permettre l'émergence d'un parti d'urbanisme qui s'inscrit en continuité des quartiers alentours existants et prévoir des connexions et du lien avec le paysage urbain environnant. La forme urbaine recherchée doit permettre des potentialités d'évolution et de mutabilité à long terme et rechercher, autant que possible (lorsque cela est permis par les types de vocations autorisés) une mixité des fonctions.

La vision d'ensemble qu'offre l'organisation du front urbain le long de l'axe, de l'ordonnement du bâti, de la position et l'agencement des constructions sur le site est garante de la qualité paysagère.

### **2.2. Qualité des paysages**

Le paysage s'entend à la fois en termes de nature (grand paysage) et de paysage urbain. Il s'agit de l'identité visuelle du site.

La qualité paysagère est, au même titre que pour la qualité de l'urbanisme, garantie par l'organisation d'ensembles et l'agencement des constructions sur le site. Les aires de stationnement, les espaces publics, les espaces libres ou de lisières ont un rôle important et doivent faire l'objet d'une composition paysagère qualitative (mobiliers urbains, éclairage etc.).

La dimension paysagère est également prise au regard du traitement des espaces libres et des espaces de lisières pour la perception visuelle au sein du site (essence des plantations, multiplicité des strates végétales, etc.). Il en va de même quant à la perception extérieure et la vue du site depuis la route et son insertion dans le grand paysage.

### **2.3. Qualité architecturale**

On cherche ici à qualifier la qualité architecturale par deux composantes : d'une part, par souci de composition urbaine et d'intégration dans un projet urbain d'ensemble donnant une identité au site par la qualité des projets architecturaux et le traitement du secteur dans sa globalité. C'est un critère qui vient compléter la qualité de l'urbanisme (qui relève davantage de l'ordonnement et du fonctionnement du site) ; d'autre part, cela s'entend également par le traitement de l'aspect extérieur des constructions pour gérer au mieux l'impact visuel du bâti (choix des matériaux, des couleurs, des formes) et de la route.

## 2.4. Nuisances

Ce critère s'entend particulièrement en terme de nuisances sonores liées au bruit généré par les infrastructures routières. Ce critère fait appel à des formes urbaines efficaces à respecter pour construire aux abords des voies bruyantes afin de protéger les riverains ou les usagers du bruit.

La qualité de l'air est également un élément qui peut être traité au titre des nuisances.

## 2.5. Sécurité

La sécurité liée à la présence d'infrastructures routières ou autoroutières au contact immédiat du tissu urbain pose essentiellement le problème de la superposition des trafics de transit et du trafic de desserte locale sur ces routes.

Il s'agit donc principalement de la gestion de l'interface entre ces usages multiples de la route et la hiérarchisation qui peut en ressortir. Cela passe par l'organisation viaire au sein des sites de projets et à leurs interfaces avec l'extérieur (aménagement de contre-allées, carrefours, traversées piétonnes, cheminements doux, arrêts pour les transports collectifs, etc.).

# C. LES SECTEURS TRAITÉS AU TITRE DE L'ARTICLE L.111-6 DU CODE DE L'URBANISME DANS LE PLU

---

Au regard des éléments exposés dans la partie précédente, le territoire du Pays Rhéna est concerné par plusieurs secteurs (tous classés en zone « à urbaniser » IAU) qui relèvent des dispositions de l'article L.111-6 du CU. Les justifications du parti d'urbanisme retenu figurent dans les études ci-après.

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

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

Les secteurs concernés dans le Pays Rhéna sont :

- **AUENHEIM** : secteurs d'extension IAU et IAUX à l'Est de la commune, le long de la RD 468 ;
- **DRUSENHEIM** : secteur d'extension IAU au Nord de la commune, le long de la RD 468 ;

- **DRUSENHEIM/HERRLISHEIM** : secteurs IAUX dont le site de l'ancienne raffinerie, le long de la RD 468 ;
- **GAMBSHEIM** : secteur IAU au Sud de la commune, le long de la RD 468 ;
- **HERRLISHEIM** : secteur IAU au Sud de la commune, le long de la RD 468 ;
- **KILSTETT** : secteur IAU à l'Est de la commune, le long de la RD 468 ;
- **ROESCHWOOG** : secteur IAUE au Nord de la commune, le long de la RD 468 ;
- **SESSENHEIM** : secteur IAU au Nord-Est de la commune, le long de la RD 468.

Carte n°1. Secteurs soumis à l'application de l'article L.111-6 du code de l'urbanisme





# 1. COMMUNE D'AUENHEIM – SECTEUR IAU ET IAUX

---

## 1.1. Contexte et destination du secteur

Le secteur se situe en frange Est de la commune d'Auenheim, au lieu-dit « Am Bunker ». Il est bordé au Nord par la RD 368 et à l'Est par la RD 468, toutes deux classées « route à grande circulation ».

Le secteur est destiné à un développement urbain mixte à dominante d'habitat, à l'exception de l'extrémité Nord, spécialisée en zone d'activités économiques (classement IAUX), en prolongement de l'entreprise de menuiserie « Mockers ».

L'aménagement du secteur à dominante d'habitat comprend plusieurs phases. Une première tranche sur la partie Nord a déjà fait l'objet d'un permis d'aménager. Le reste de la zone, couvert par une orientation d'aménagement et de programmation, sera urbanisé dans un second temps.

Ce secteur constitue l'unique zone d'extension urbaine de la commune d'Auenheim. Elle permet en outre d'apporter une offre foncière complémentaire par rapport à la commune voisine de Rountzenheim, fortement impactée par le projet de PPRI de la Moder. Pour rappel, Auenheim et Rountzenheim constituent une « polarité complémentaire » au titre du SCoT de la Bande Rhénane Nord.

Le secteur bénéficie également de la proximité de la gare et des équipements scolaires de la commune.

D'un point de vue paysager, il se situe dans un secteur agricole et prairial très ouvert, plat, offrant des perspectives visuelles lointaines vers l'Est en direction de la Forêt Noire et des forêts alluviales de la Moder.

## 1.2. Mesures spécifiquement employées sur le secteur

### 1.2.1. Qualité de l'urbanisme, de l'architecture et des paysages

La zone d'urbanisation future s'inscrit en continuité du tissu urbain existant d'Auenheim, dans un secteur « en creux » entre le village ancien, les secteurs pavillonnaire contemporains à l'Ouest, les espaces d'activités au Nord, et la RD 468 qui marque une limite physique nette à l'Est. De par son périmètre et sa localisation, cette zone permet ainsi de conserver la silhouette urbaine d'ensemble de la commune, son caractère groupé, tout en renforçant le lien entre les différentes entités mentionnées (notamment entre le village et les zones économiques).

Les formes urbaines et volumes bâtis projetés s'inscrivent en continuité de celles du tissu urbain existant environnant. Elles sont garanties par le règlement du PLUi.

Dans la zone d'habitat, l'organisation des îlots envisagée prévoit une implantation du bâti à proximité des rues de desserte (orientées principalement Est-Ouest) en ménageant des ouvertures visuelles, non bâties, en direction de la RD 468 et sa bande végétale. Cette organisation permet à la fois de

limiter la proximité directe du bâti avec la RD 468, tout en valorisant la vue vers le grand paysage extérieur, en particulier vers la Forêt Noire.

Vue de l'espace naturel extérieur, la création d'une bande végétale le long de la RD 468 permet de limiter l'impact visuel des constructions dans le grand paysage, et facilitera une transition progressive entre le milieu agricole ouvert et le bâti.

### 1.2.2. Nuisances

Les nuisances sonores liées à la circulation routière de la RD 468 sont atténuées par un recul des constructions au sein de la future zone.

L'OAP prévoit tout d'abord l'aménagement d'une bande végétale accompagnant la piste cyclable (arbres haute tige, massifs arbustifs) qui doit jouer un rôle de filtre sonore et visuel.

L'OAP prévoit également que les espaces publics internes à la zone (stationnements mutualisés, voies de desserte) s'organisent en frange de la zone, au contact de la RD 468, ménageant ainsi un recul supplémentaire des premières constructions par rapport à la voie.

En outre, les bâtiments devront répondre aux exigences d'isolement acoustique conformément à la réglementation en vigueur.

Le règlement graphique prévoit également une zone naturelle inconstructible, afin de maintenir une zone tampon d'environ 20 mètres entre l'extension à vocation économique et le futur quartier résidentiel. Cela permet de limiter les impacts de nuisances éventuelles (visuelles, sonores etc.).

### 1.2.3. Sécurité

La sécurité des différents usagers est assurée par :

- L'absence de connexion directe entre la zone d'urbanisation future et la RD 468. Les accès à la zone se feront en connexion aux voiries internes au village (rue de la Haute-Vienne, rue des Hirondelles, rue de la Gare) ;
- L'absence de connexion directe entre l'extension de la zone d'activités économique et la RD 368. La desserte de la zone se fera via l'accès actuel de l'entreprise « Mockers »
- La présence d'une piste cyclable, bidirectionnelle et en site propre, physiquement séparée de plusieurs mètres par rapport à la RD 468. Au moins deux points de connexions piétons-cycles, entre la zone d'urbanisation future et la piste cyclable sont prévus. Cette piste cyclable intercommunale est également empruntée par l'itinéraire international « Eurovélo 15 ».
- La présence d'une piste cyclable, bidirectionnelle et en site propre, physiquement séparée de plusieurs mètres par rapport à la RD 368.

### **1.3. Conclusion**

Au regard de la qualité de l'urbanisme, des paysages et de l'architecture, des nuisances et de la sécurité, l'ensemble de ces éléments permet de rendre compatible les dispositions du parti d'aménagement avec l'instauration d'une marge de recul réduite par rapport aux reculs initiaux de 75 mètres de l'axe de la RD 468.

## 2. COMMUNE DE DRUSENHEIM – SECTEUR IAU

---

### 2.1. Contexte et destination du secteur

Le secteur se situe en sortie Nord de la commune de Drusenheim, en direction de Sessenheim. Il est traversé par la RD 468 classée « route à grande circulation ». Cette section actuellement hors agglomération est destinée à devenir une voie urbaine, support d'urbanisation. L'entrée d'agglomération serait ainsi déplacée au Nord de cette nouvelle zone.

Le secteur est destiné à un développement urbain mixte à dominante d'habitat. L'aménagement de la zone sera phasée dans le temps. La partie située au contact de la RD 468 est classée en IAU et la partie plus à l'Ouest, en réserve foncière à plus long terme (IIAU).

Ce secteur constitue la principale zone d'extension urbaine de la commune de Drusenheim, qui constitue un « pôle principal » au titre du SCoT de la Bande Rhénane Nord. Elle bénéficie d'une localisation relativement proche du centre-bourg, de ses commerces et équipements, ainsi que de la gare. La réalisation d'une nouvelle voie franchissant la Moder permettra également une connexion avec le secteur du Stockwoerth.

D'un point de vue paysager, le secteur se situe dans un espace agricole très ouvert vers le Nord de la zone. A l'intérieur du secteur, plusieurs éléments arbustifs et arborés ponctuent le paysage (liés notamment à des jardins en fond de parcelle ainsi qu'au passage de l'ancien canal Vauban marquant un point bas). Vers l'Est, les perspectives lointaines sont délimitées par les boisements alluviaux de la Moder. En direction du Sud, une perspective visuelle très intéressante donne sur le clocher de l'Eglise, en venant de Sessenheim.

### 2.2. Mesures spécifiquement employées sur le secteur

#### 2.2.1. Qualité de l'urbanisme, de l'architecture et des paysages

*En construction*

#### 2.2.2. Nuisances

Les bâtiments devront répondre aux exigences d'isolement acoustique conformément à la réglementation en vigueur.

Il n'est pas prévu de reculs spécifiques de constructions dans la mesure où l'organisation urbaine recherchée est une relative proximité du bâti par rapport à la rue, de manière à structurer la façade urbaine, en continuité de l'existant (rue du Général de Gaulle). De plus, rapprocher le bâti de l'espace public permet une optimisation foncière au sein des parcelles, ce qui constitue un objectif majeur du PADD.

### 2.2.3. Sécurité

La sécurité des différents usagers est assurée par :

- La transformation d'une route départementale hors agglomération au profil routier, vers une voie urbaine support d'urbanisation, en prolongement de la rue du Général de Gaulle actuelle. Les aménagements de la voirie devront présenter des caractéristiques marquées de rue : marquages au sol et variation des revêtements, espaces dédiés aux modes doux, espaces de stationnement, traitement des intersections et des accès privatifs etc. ;
- L'aménagement d'une entrée de ville claire et lisible, vers laquelle se connectera également la nouvelle voie projetée en direction du quartier Stockwoerth. Ces aménagements devront assurer la sécurité des différents usagers, notamment par un traitement urbain de l'espace public, en continuité de la rue du Général de Gaulle.

### 2.3. Conclusion

Au regard de la qualité de l'urbanisme, des paysages et de l'architecture, des nuisances et de la sécurité, l'ensemble de ces éléments permet de rendre compatible les dispositions du parti d'aménagement avec l'instauration d'une marge de recul réduite par rapport aux reculs initiaux de 75 mètres de l'axe de la RD 468.

## 3. COMMUNES DE DRUSENHEIM/HERRLISHEIM – SECTEURS ECONOMIQUES

---

### 3.1. Contexte et destination du secteur

Le secteur se situe à cheval sur les bans communaux de Drusenheim et de Herrlisheim. Il comprend plusieurs secteurs IAUX et s'étend plus généralement à l'ensemble de l'entrée Nord de Drusenheim comprenant une diversité de tissus urbains, à dominante économique :

- La zone d'activités économiques de Drusenheim-Herrlisheim (ZAEDH) sur le site de l'ancienne raffinerie, au Sud de la RD 468 ;
- Le site à l'avant de l'entreprise DOW (intégrant le site de l'auberge-restaurant), côté Sud de la RD 468 et classé en zone urbaine ;
- Le projet de Zone d'Aménagement Commercial (ZACOM) et le secteur d'extension de l'entreprise Caddie, située au Nord de la RD 468.

L'actuelle RD 468 constitue l'accroche entre ces différentes entités : celles-ci sont traitées de façon commune dans la présente étude. Ce secteur nécessite en effet une vision d'ensemble, permettant un développement urbain cohérent et organisé.

Il s'agit de la polarité économique majeur du territoire intercommunal, qui est porteuse de nombreux enjeux, parmi lesquels la création d'une véritable entrée de ville pour Drusenheim, mais également une « entrée économique » du territoire en venant de l'A35.

Actuellement, la RD 468 présente un profil rectiligne et routier, sur lequel se sont greffés au fur et à mesure plusieurs accès, souvent spécifiques à chaque activité (Caddie, centre auto, centre d'intervention et de secours et déchetterie de Drusenheim, Auberge du Gourmet, DOW etc.).

L'urbanisation et la densification future du secteur doit permettre de structurer une véritable entrée de ville, organisée autour de l'axe Général de Gaulle-Route de Herrlisheim revalorisé par un traitement plus urbain (la voie en tant que telle et ses abords).

D'un point de vue paysager, le secteur est marqué par sa grande linéarité. La section comprise entre le passage de la voie ferrée au Sud et l'entrée actuelle de Drusenheim s'étend sur plus de deux kilomètres, avec une perspective totalement dégagée dans l'axe de la route. De part et d'autre de la voie, les vues vers le paysage extérieur sont limitées par la présence de végétation :

- Haies et bosquets discontinus en pied de talus Nord de la RD 468 ;
- Boisements denses le long du site de l'ancienne raffinerie, à une trentaine de mètres de la voie. L'espace intermédiaire étant occupé par une prairie naturelle.

La RD 468 est également située sur un remblai, qui présente des talus d'environ 2 mètres de part et d'autre. Le reste du secteur présente une topographie plane : espaces agricoles au Nord de la route et terrain (remblayé) de l'ancienne raffinerie au Sud.

Au global, trois principales séquences paysagères ressortent actuellement :

- Un secteur en rase campagne depuis la traversée de la voie ferrée jusqu'à l'accès d'entrée vers le site de l'ancienne raffinerie. La voie y présente un profil très routier ;
- Un secteur intermédiaire alternant la présence de bâti avec leurs voies d'accès (en premier lieu l'imposant site de Caddie) et des espaces naturels interstitiels. Dans la perception et le fonctionnement, ce n'est pas encore l'entrée dans la ville ;
- L'amorce vers l'entrée de ville à hauteur de la voie d'accès à l'auberge-restaurant. Le traitement des espaces publics aux abords de la voie (éclairage urbain, végétation ornementale entretenue etc.) présente une ambiance plus urbaine. Néanmoins, la configuration de l'espace public ne facilite pas l'usage des modes doux (absence de trottoirs notamment), malgré la présence de la piste cyclable intercommunale.

## **3.2. Mesures spécifiquement employées sur le secteur**

### **3.2.1. Qualité de l'urbanisme, de l'architecture et des paysages**

*En construction*

### **3.2.2. Nuisances**

Les bâtiments devront répondre aux exigences d'isolement acoustique conformément à la réglementation en vigueur.

Sur la section comprise entre le futur carrefour giratoire à hauteur de l'entreprise Caddie (et de l'accès Nord à la Zone d'Activités Economiques de Drusenheim-Herrlisheim) et l'entrée actuelle de Drusenheim, l'objectif est de permettre la structuration d'une véritable entrée de ville, en passant d'une voie au profil très routier à une voie urbaine. En conséquence, il n'est pas prévu de reculs spécifiques de constructions dans la mesure où l'organisation urbaine recherchée est une relative proximité du bâti par rapport à la rue, de manière à structurer la façade urbaine, en continuité de l'existant (rue du Général de Gaulle).

### **3.2.3. Sécurité**

La sécurité des différents usagers est assurée par :

- L'existence d'une piste cyclable, bidirectionnelle et en site propre, physiquement séparée de plusieurs mètres par rapport à la RD 468, permettant de relier Drusenheim à Herrlisheim. Cette piste cyclable est également empruntée par l'itinéraire international « Eurovélo 15 » ;
- La création d'au moins deux giratoires au niveau des points d'accès futurs de la ZAE de Drusenheim-Herrlisheim. Ils permettront de rompre la linéarité actuelle de la voie et de

regrouper en un nombre limités de points les entrées/sorties des futures zones d'urbanisation adjacentes ;

- L'absence de connexion directe entre les futures constructions prévues dans les zones d'urbanisation futures et la RD 468. Les accès se feront en connexion aux voiries internes des futures zones d'urbanisation ;
- La transformation d'une route départementale hors agglomération au profil routier, vers une voie urbaine support d'urbanisation, sur toute la section comprise entre le futur giratoire à hauteur de l'entreprise Caddie et l'entrée actuelle de Drusenheim. Les aménagements de la voirie devront présenter des caractéristiques marquées de rue : marquages au sol et variation des revêtements, espaces dédiés aux modes doux, éléments d'espace public favorisant la réduction des vitesses etc.

### **3.3. Conclusion**

Au regard de la qualité de l'urbanisme, des paysages et de l'architecture, des nuisances et de la sécurité, l'ensemble de ces éléments permet de rendre compatible les dispositions du parti d'aménagement avec l'instauration d'une marge de recul réduite par rapport aux reculs initiaux de 75 mètres de l'axe de la RD 468.



## **4. COMMUNE DE GAMBSHEIM – SECTEUR IAU**

---

*En construction*

## 5. COMMUNE DE HERRLISHEIM – SECTEUR IAU

---

### 5.1. Contexte et destination du secteur

Le secteur se situe en entrée Sud de la commune de Herrlisheim. Il est bordé à l'Est par la RD 468 classée « route à grande circulation ».

Le secteur est destiné à un développement urbain mixte :

- La partie Ouest comprendra une dominante d'habitat ;
- La partie Est, au contact de la RD 468 est principalement destinée à accueillir des activités économiques et commerciales.

Ce secteur constitue la principale extension de la commune de Herrlisheim qui est définie comme un « pôle principal » au titre du SCoT de la Bande Rhénane Nord. Sa superficie relativement importante nécessitera un phasage en plusieurs étapes. L'urbanisation se développera dans un premier temps au Nord du secteur, au contact du lotissement actuel (rue André Schneider) pour venir se boucler sur la RD 468 à terme.

D'un point de vue paysager, le secteur se situe dans un espace agricole semi-ouvert, où subsistent de nombreux éléments arbustifs et arborés (bosquets, haies, fruitiers). En venant du Sud, ces éléments limitent les vues éloignées notamment du côté Ouest (où se situe le projet de zone d'extension urbaine), si bien que le paysage environnant n'apparaît que très progressivement.

Au niveau topographique, le secteur présente un profil très plat. La RD 468 se situe en revanche sur un léger remblai (environ 1 mètre).

### 5.2. Mesures spécifiquement employées sur le secteur

#### 5.2.1. Qualité de l'urbanisme, de l'architecture et des paysages

Dans sa globalité, le secteur est destiné à accueillir une mixité de fonctions urbaines (habitat, activités économiques et commerciales). Cela facilite la diversité des formes urbaines et architecturales.

Les nombreux éléments arbustifs et arborés situés au sein des espaces agricoles séparant la RD 468 à la zone d'urbanisation future offrent une transition paysagère, favorable à l'intégration des futurs bâtiments. En complément, l'aménagement d'une bande végétale le long de la RD 468 comportant une diversité d'essences permet de valoriser la façade urbaine au niveau de l'entrée Sud d'Herrlisheim.

#### 5.2.2. Nuisances

Les bâtiments devront répondre aux exigences d'isolement acoustique conformément à la réglementation en vigueur.

La partie du secteur au contact de la RD 468 sera principalement occupée par des activités économiques (pour lesquelles les nuisances sonores liées à la circulation routière sont moindres vis-à-vis des populations). Les secteurs à dominante résidentielle sont situés dans la partie Ouest, soit très nettement en recul de la RD 468.

### 5.2.3. Sécurité

La sécurité des différents usagers est assurée par :

- L'absence de connexion directe entre la zone d'urbanisation future et la RD 468 dans sa section hors agglomération (au Sud du panneau d'entrée d'agglomération actuel) ;
- L'aménagement d'une entrée de ville claire et lisible, sur laquelle se connectera la voie d'accès à la zone d'urbanisation future, via la rue des Vosges. Il devra assurer la sécurité des différents usagers, notamment par l'aménagement d'un carrefour connectant la rue des Vosges et la rue de Gamsheim et par un traitement urbain de l'espace public. Celui-ci devra notamment offrir des espaces dédiés aux circulations douces ;
- La présence d'une bande cyclable rue de Gamsheim, qui s'arrête actuellement à l'entrée de la zone de projet. Elle a vocation à être prolongée au sein de la zone de projet, ainsi que le long de la RD 468 en direction de Gamsheim.

### 5.3. Conclusion

Au regard de la qualité de l'urbanisme, des paysages et de l'architecture, des nuisances et de la sécurité, l'ensemble de ces éléments permet de rendre compatible les dispositions du parti d'aménagement avec l'instauration d'une marge de recul réduite par rapport aux reculs initiaux de 75 mètres de l'axe de la RD 468.

## 6. COMMUNE DE KILSTETT – SECTEUR IAU

---

### 6.1. Contexte et destination du secteur

Le secteur – dit « Denzlach » - se situe en frange Est de la commune de Kilstett. Il est longé au Nord par la RD 468 classée « route à grande circulation ». Cette section pour partie hors agglomération à l'heure actuelle est destinée à devenir une voie urbaine, support d'urbanisation. L'entrée d'agglomération serait ainsi déplacée vers l'Est, à proximité de la limite du secteur.

Le secteur est destiné à un développement urbain mixte à dominante d'habitat. Il occupe une superficie importante et nécessitera un phasage en plusieurs étapes. L'urbanisation se développera dans un premier temps au contact du lotissement actuel (rue du Denzlach) pour venir se boucler sur la RD 468 à terme.

Au Nord de la RD 468, un développement urbain à plus long terme, non inscrit au stade du PLUI actuel pourra être envisagé, en se connectant aux aménagements d'entrée de ville prévus sur la RD 468.

Ce secteur constitue l'unique zone d'extension urbaine de la commune de Kilstett à vocation d'habitat. Pour rappel, Kilstett constitue une « polarité complémentaire » au titre du SCoT de la Bande Rhénane Nord et sa situation de porte d'entrée Sud du territoire, au contact de l'Eurométropole de Strasbourg, lui confère une responsabilité particulière.

Le secteur bénéficie également de la proximité de la gare.

D'un point de vue paysager, le secteur se situe dans un espace agricole très ouvert et plat. Il offre notamment des perspectives visuelles lointaines vers l'Est en direction de la Forêt Noire. L'entrée de ville est également constituée d'un double alignement d'arbres, qui marque le paysage (le paysage environnant comportant très peu d'éléments boisés).

### 6.2. Mesures spécifiquement employées sur le secteur

#### 6.2.1. Qualité de l'urbanisme, de l'architecture et des paysages

*En construction*

#### 6.2.2. Nuisances

Les bâtiments devront répondre aux exigences d'isolation acoustique conformément à la réglementation en vigueur.

Il n'est pas prévu de reculs spécifiques de constructions dans la mesure où l'organisation urbaine recherchée est une relative proximité du bâti par rapport à la rue, de manière à structurer la façade urbaine, en continuité de l'existant (route Nationale). De plus, rapprocher le bâti de l'espace public permet une optimisation foncière au sein des parcelles, ce qui constitue un objectif majeur du PADD.

### 6.2.3. Sécurité

La sécurité des différents usagers est assurée par :

- La transformation d'une route départementale hors agglomération au profil routier, vers une voie urbaine support d'urbanisation, en prolongement de la route Nationale actuelle. Les aménagements de la voirie devront présenter des caractéristiques marquées de rue : marquages au sol et variation des revêtements, espaces dédiés aux modes doux, espaces de stationnement, traitement des intersections et des accès privés etc. ;
- L'aménagement d'une entrée de ville claire et lisible, sur laquelle se connectera la voie structurante desservant la zone d'urbanisation future. Ces aménagements devront assurer la sécurité des différents usagers, notamment par un traitement urbain de l'espace public, en continuité de la route Nationale.

### 6.3. Conclusion

Au regard de la qualité de l'urbanisme, des paysages et de l'architecture, des nuisances et de la sécurité, l'ensemble de ces éléments permet de rendre compatible les dispositions du parti d'aménagement avec l'instauration d'une marge de recul réduite par rapport aux reculs initiaux de 75 mètres de l'axe de la RD 468.

## **7. COMMUNE DE ROESCHWOOG – SECTEUR IAUE**

---

### **7.1. Contexte et destination du secteur**

Le secteur se situe en sortie Nord-Est de la commune de Roeschwoog. Il est bordé sur sa limite Nord par la RD 468 classée « route à grande circulation ».

Il s'agit d'un secteur spécialisé destiné à accueillir des équipements d'intérêt collectif, principalement de type sports-loisirs. Il s'inscrit en continuité directe des équipements actuels.

D'un point de vue paysager, le secteur ne comprend aucun relief particulier et se situe dans un espace agricole très ouvert, notamment vers le Nord. Vers l'Est les vues sont limitées par un boisement alluvial lié à un ancien bras d'eau. Les perspectives visuelles lointaines vers la Forêt Noire restent limitées. L'entrée de ville le long de la RD 468 est également constituée de quelques arbres d'alignement qui marquent le paysage (le paysage environnant comportant très peu d'éléments boisés).

### **7.2. Mesures spécifiquement employées sur le secteur**

#### **7.2.1. Qualité de l'urbanisme, de l'architecture et des paysages**

La zone d'urbanisation future s'inscrit en continuité des équipements sportifs existants, dans une logique de complémentarité. Ce regroupement permet de créer une polarité forte en matière d'équipements, à l'échelle de la commune de Roeschwoog et au-delà.

Les formes urbaines et volumes bâtis projetés s'inscrivent en continuité de celles de la zone de loisirs existante. Ils ne créeront pas de rupture d'échelle avec l'existant.

Plusieurs aménagements permettront de faciliter l'intégration paysagère de la zone dans son environnement large (vues depuis l'extérieur), et de valoriser l'entrée Nord-Est de Roeschwoog :

- Création d'une bande végétale le long de la RD 468, en complément des quelques arbres d'alignement qui subsistent (et qui seront préservés) ;
- Création d'une transition végétale en limite Nord du site, permettant une transition progressive entre le milieu agricole ouvert et le bâti.

#### **7.2.2. Nuisances**

Les bâtiments devront répondre aux exigences d'isolement acoustique conformément à la réglementation en vigueur.

En outre, il s'agit d'une zone destinée à des équipements d'intérêt collectif de type sports – loisirs et non d'une zone résidentielle, ce qui limite les impacts vis-à-vis des populations.

### 7.2.3. Sécurité

La sécurité des différents usagers est assurée par :

- La réalisation d'un aménagement d'entrée d'agglomération sur lequel se connectera la future voie d'accès à la zone d'équipements ;
- La présence d'une piste cyclable, bidirectionnelle et en site propre, le long de la rue Principale (voie principale de la commune sur laquelle se connecte la rue des Champs). Cette piste se prolonge le long de la RD 468 en direction de Roppenheim. Elle permet donc de relier la zone d'extension depuis l'intérieur et l'extérieur du village en toute sécurité. Cette piste cyclable est également empruntée par l'itinéraire international « Eurovélo 15 ».

### 7.3. Conclusion

Au regard de la qualité de l'urbanisme, des paysages et de l'architecture, des nuisances et de la sécurité, l'ensemble de ces éléments permet de rendre compatible les dispositions du parti d'aménagement avec l'instauration d'une marge de recul réduite par rapport aux reculs initiaux de 75 mètres de l'axe de la RD 468.

## **8. COMMUNE DE SESSENHEIM – SECTEUR IAU**

---

*En construction*