

1. RAPPORT DE PRÉSENTATION

1.7. Entrées de ville

Dossier arrêté

VU POUR ÊTRE ANNEXE A LA
DELIBERATION DU 28/01/2019

A DRUSENHEIM
LE

28/01/2019

LE PRESIDENT



Louis BECKER

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 express 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'ordonnancement 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 (mobiliier urbain, 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'ordonnancement 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 termes 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 TRAITES 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 Rhénan 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 Rhénan 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.

Zone à urbaniser le long de la RD 468 à Kilstett



Zone à urbaniser le long de la RD 468 à Auenheim



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

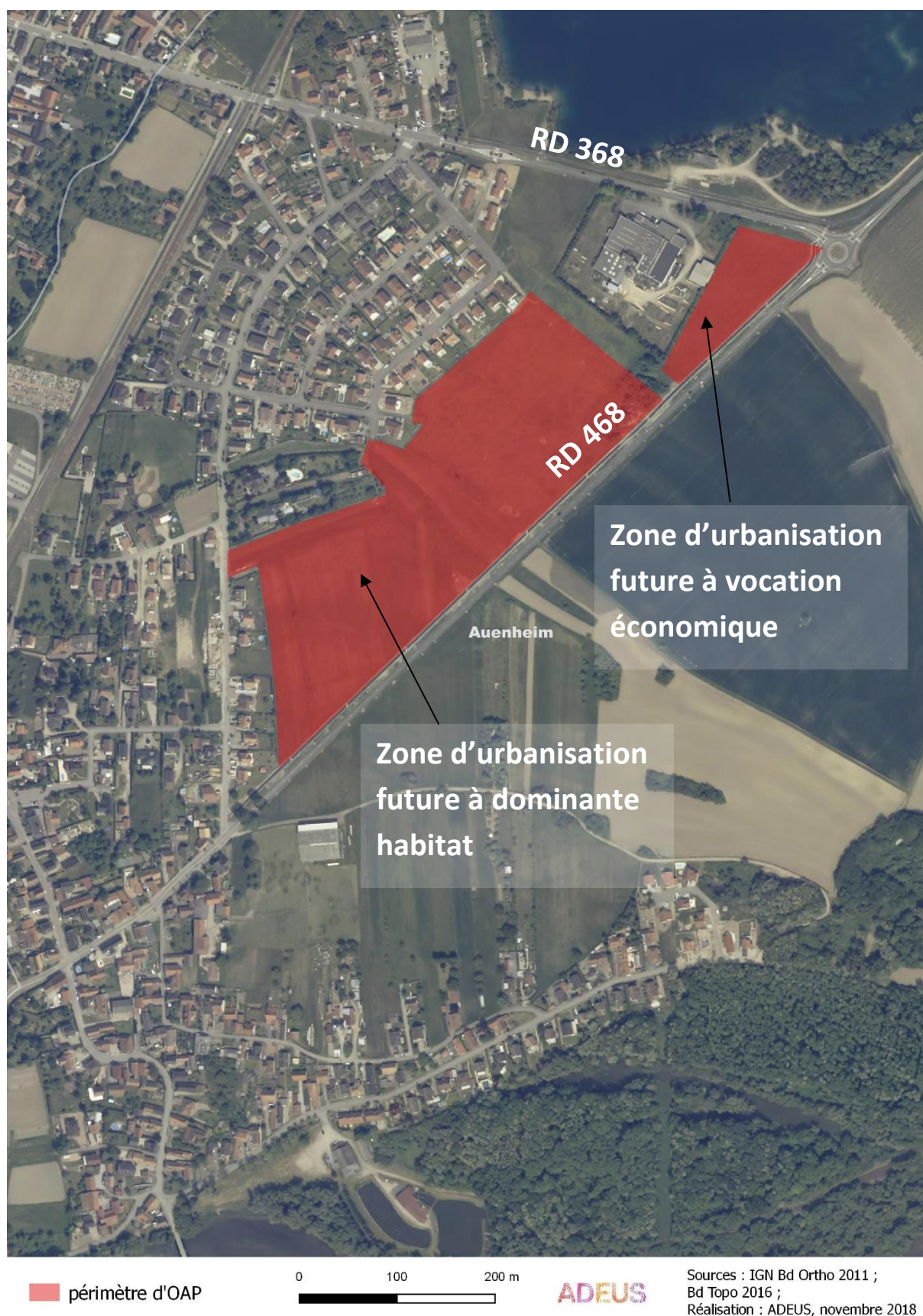
Le secteur se situe en frange Est de la commune d'Auenheim, au lieu-dit « Am Bunker ». Il est bordé au Nord par la RD 368 et à l'Est par la RD 468, toutes deux classées « route à grande circulation ».

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 « Lehmann ».

L'aménagement du secteur à dominante d'habitat comprend plusieurs phases. 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 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.

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 d'une nouvelle 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 « Lehmann », sur la RD368. En cas d'impossibilité, un autre accès devra être étudié, depuis la RD 368 ou le giratoire de la RD 468. Dans ce cas, il devra être aménagé de manière à permettre une sécurité optimale des différents usagers ;
- 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 d'habitat et la piste cyclable longeant la RD 468 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 368 et de la RD 468.

2. COMMUNE DE DRUSENHEIM – SECTEUR IAU

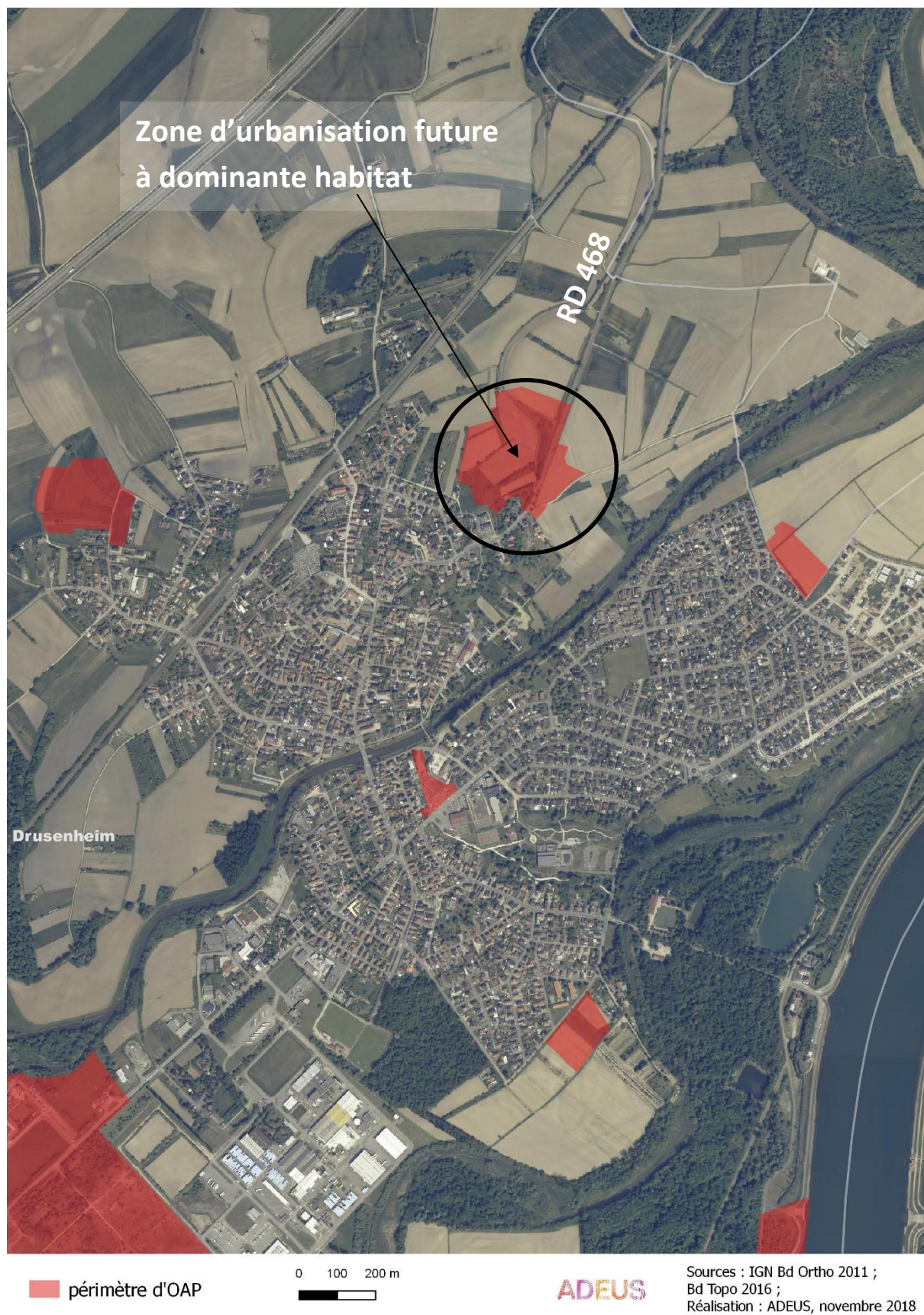
2.1. Contexte et destination du secteur

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 ». Ce nouveau quartier « absorbera » le tronçon actuel de la RD 468 hors agglomération, qui deviendra une voie urbaine support d'urbanisation : l'entrée de ville sera ainsi déplacée de plusieurs centaines de mètres vers le Nord.

Le secteur est destiné à un développement urbain mixte à dominante d'habitat. L'aménagement de la zone sera phasé dans le temps : une partie de la zone est classée en IAU (moyen terme) et le reste en réserve foncière à plus long terme (IIAU) à l'Ouest.

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

La zone d'urbanisation future s'inscrit en continuité du tissu urbain existant de Drusenheim. L'OAP et le règlement graphique prévoit une continuité de la trame viaire existante, permettant de connecter cette zone au reste du tissu, facilitant ainsi le fonctionnement urbain global.

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

Il est prévu que le bâti s'implante le long de la rue du Général de Gaulle (avec des accès directs), de manière à structurer un paysage urbain de rue (et non pas d'une voie de sortie d'agglomération à laquelle le bâti tournerait le dos). Les aménagements d'entrée de ville et le carrefour qui raccordera la future voie de liaison vers le Stockwoerth doivent permettre de marquer la transition entre voie urbaine et voie de rase campagne.

Vu de l'espace agricole extérieur, le maintien de trames végétales, notamment celles situées sur le tracé de l'ancien Canal Vauban permet de préserver un paysage diversifié, facilitant une transition visuelle entre le milieu agricole ouvert et le bâti.

2.2.2. 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 (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 privés 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 de développement économique 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 secteur d'extension de l'entreprise Caddie, ainsi que d'autres implantations économiques mixtes (commerces, services, artisanat etc.) situé 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).

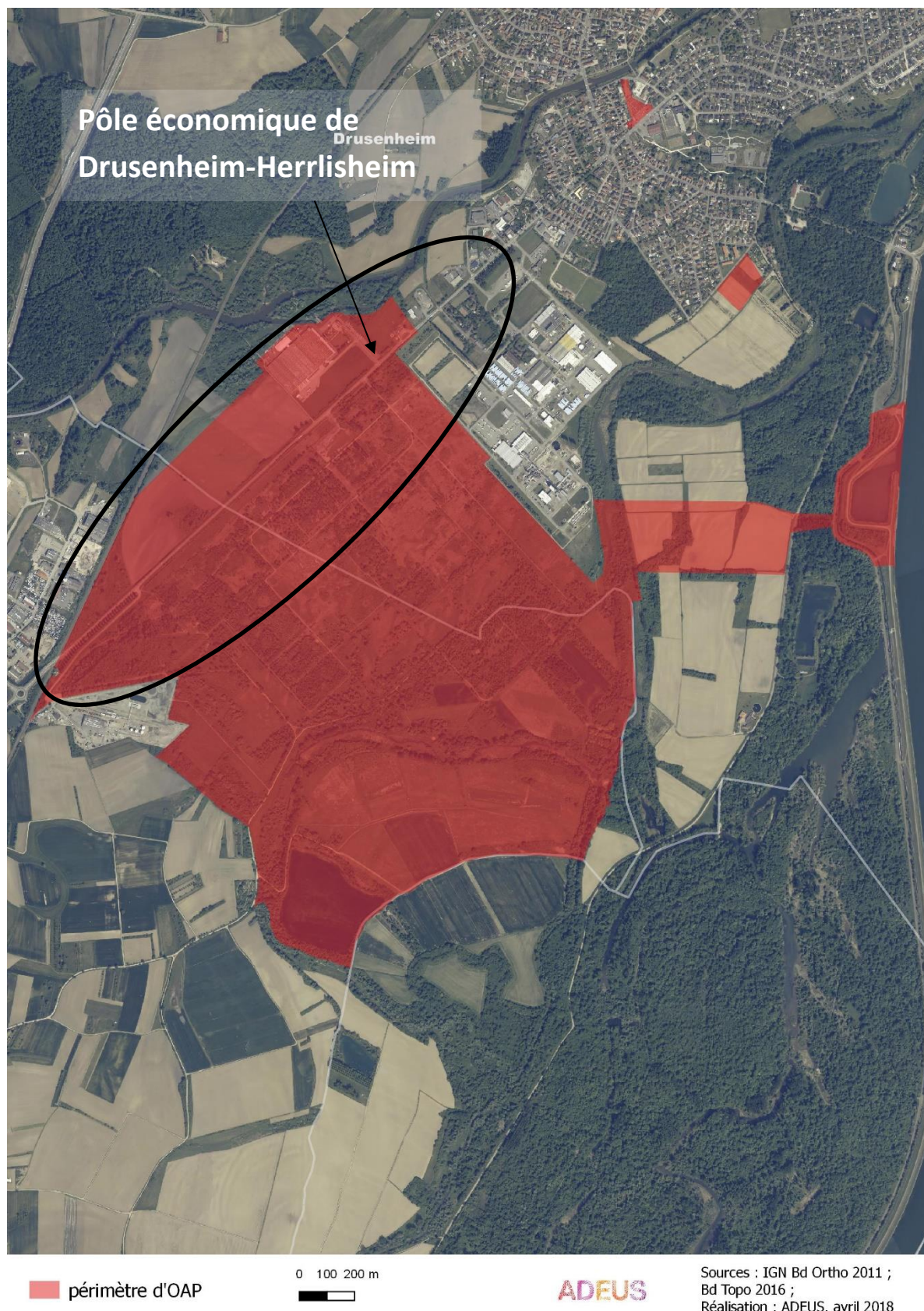
D'un point de vue paysager, le secteur est marqué par sa grande linéarité. La section comprise entre le passage de la voie ferrée au Sud et l'entrée actuelle de Drusenheim s'étend sur plus de deux kilomètres, avec une perspective totalement dégagée dans l'axe de la route. De part et d'autre de la voie,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

Ce secteur porte non seulement des enjeux de développement économique, mais plus globalement aussi des enjeux d'aménagement d'entrée de ville, au sein d'une polarité majeure du territoire. Ils se traduisent notamment par une réflexion sur l'espace public, de manière à transformer progressivement la RD 468 d'une voie hors agglomération, vers une voie urbaine (notamment la section comprise entre l'entreprise Caddie et l'actuelle entrée de ville de Drusenheim).

Les formes urbaines et volumes bâtis projetés au Nord de la RD 468 s'inscrivent en continuité de celles du tissu urbain existant environnant. Elles sont garanties par le règlement du PLUi. La mixité fonctionnelle prévue par le PLUi entraînera également une diversité d'ambiances urbaines et de formes architecturales.

Concernant le projet de ZAEDH, des études préalables sont actuellement en cours, dans le cadre de la création d'une zone d'aménagement concerté. Ces réflexions permettront d'affiner le volet urbanistique, architectural et paysager du projet. L'OAP prévoit d'ores et déjà la préservation d'une coulée verte structurante Nord-Sud, entre le RD 468 et la future zone d'activités économiques.

3.2.2. Nuisances

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

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 limité de points les entrées/sorties des futures zones d'urbanisation adjacentes ;
- L'absence de connexions directes et individuelles entre les futures constructions et la RD 468 (sur son côté Nord). Les accès à ces constructions se feront soit en connexion aux voiries internes des zones d'activités économiques, soit seront regroupés au sein d'un ou plusieurs aménagements intermédiaires sur la RD 468 de type « tourne-à-gauche » ;
- 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

4.1. Contexte et destination du secteur

Le secteur – dit « Baumgarten » - se situe en frange Sud-Ouest de la commune de Gamsheim. Il est longé à l'Ouest par la RD 468 classée « route à grande circulation ». Le secteur est destiné à un développement urbain mixte à dominante d'habitat.

La commune de Gamsheim constitue un pôle principal au SCoT de la Bande Rhénane Nord ce qui lui confère une responsabilité importante dans le développement du territoire. Elle se situe au Sud du Pays Rhénan, dans un secteur géographique particulièrement dynamique et attractif, aux portes de l'Eurométropole de Strasbourg. La commune bénéficie également d'une gare, de nombreux services et équipements, et d'un nombre important d'emplois. Compte-tenu de ces caractéristiques, Gamsheim a vocation à accueillir une part importante de la croissance démographique du territoire.

La zone du Baumgarten constitue l'unique opportunité d'extension urbaine de la commune, car celle-ci est « cernée » de diverses sensibilités environnementales, notamment les inondations. Elle constitue également un maillon indispensable du schéma de développement du Sud de la commune, mis en œuvre depuis plusieurs décennies. L'extension spatiale de cette dernière s'est en effet principalement réalisée sur sa moitié Sud (secteurs d'habitat, nouveaux équipements culturels et sportifs etc.), autour de l'axe structurant de la rue de la Dordogne. Cet axe doit se prolonger, via la zone du Baumgarten, par une voie nouvelle reliant la Route Nationale (RD 468) en sortie de bourg. Actuellement, le prolongement de la rue de la Dordogne s'effectue à travers un tissu urbain dense et des voies sinueuses et inadaptées par rapport au rôle de cet axe dans le fonctionnement Sud de la commune (problèmes de sécurité, etc.). La réalisation de la zone du Baumgarten est indispensable pour permettre la finalisation de ce schéma urbain d'ensemble.

D'un point de vue paysager, le secteur est bordé puis traversé par le cours d'eau du Giessen et de sa végétation rivulaire. Une ripisylve accompagnant un fossé affluent traverse également la zone. Cela confère au secteur une diversité paysagère, au sein d'un espace agricole environnant dominé par les cultures céréalières. L'entrée Sud de Gamsheim en venant de la RD 468 présente ainsi une « ambiance végétale » particulièrement marquée, permettant une transition progressive entre espace agricole et ouvert et zone urbaine.



4.2. Mesures spécifiquement employées sur le secteur

4.2.1. Qualité de l'urbanisme, de l'architecture et des paysages

Les nombreux éléments arbustifs et arborés situés au sein des espaces agricoles en limite de zone (notamment la coulée verte du Giessen) offrent déjà, naturellement, une transition paysagère favorable à l'intégration de la future zone d'urbanisation. De plus, au sein de la zone, le cortège végétal qui accompagne le Giessen et son fossé affluent seront préservés.

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.

4.2.2. Nuisances

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

4.2.3. Sécurité

La sécurité des différents usagers est assurée par :

- L'aménagement d'un carrefour d'entrée de ville claire, sur lequel se connectera la voie structurante desservant la zone d'urbanisation future. Cet aménagement devra assurer la sécurité des différents usagers, notamment par un traitement urbain de l'espace public, en continuité de la route Nationale ;
- La présence d'une piste cyclable existante longeant la RD 468, à intégrer aux aménagements d'entrée de ville ;
- L'absence d'accès directs des futures constructions sur la RD 468, en amont du carrefour d'entrée d'agglomération. Leurs accès se feront via les voiries internes de la zone d'urbanisation future.

4.3. 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.

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'isolation 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 Gambsheim 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 Gambsheim, 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 Gambsheim.

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.

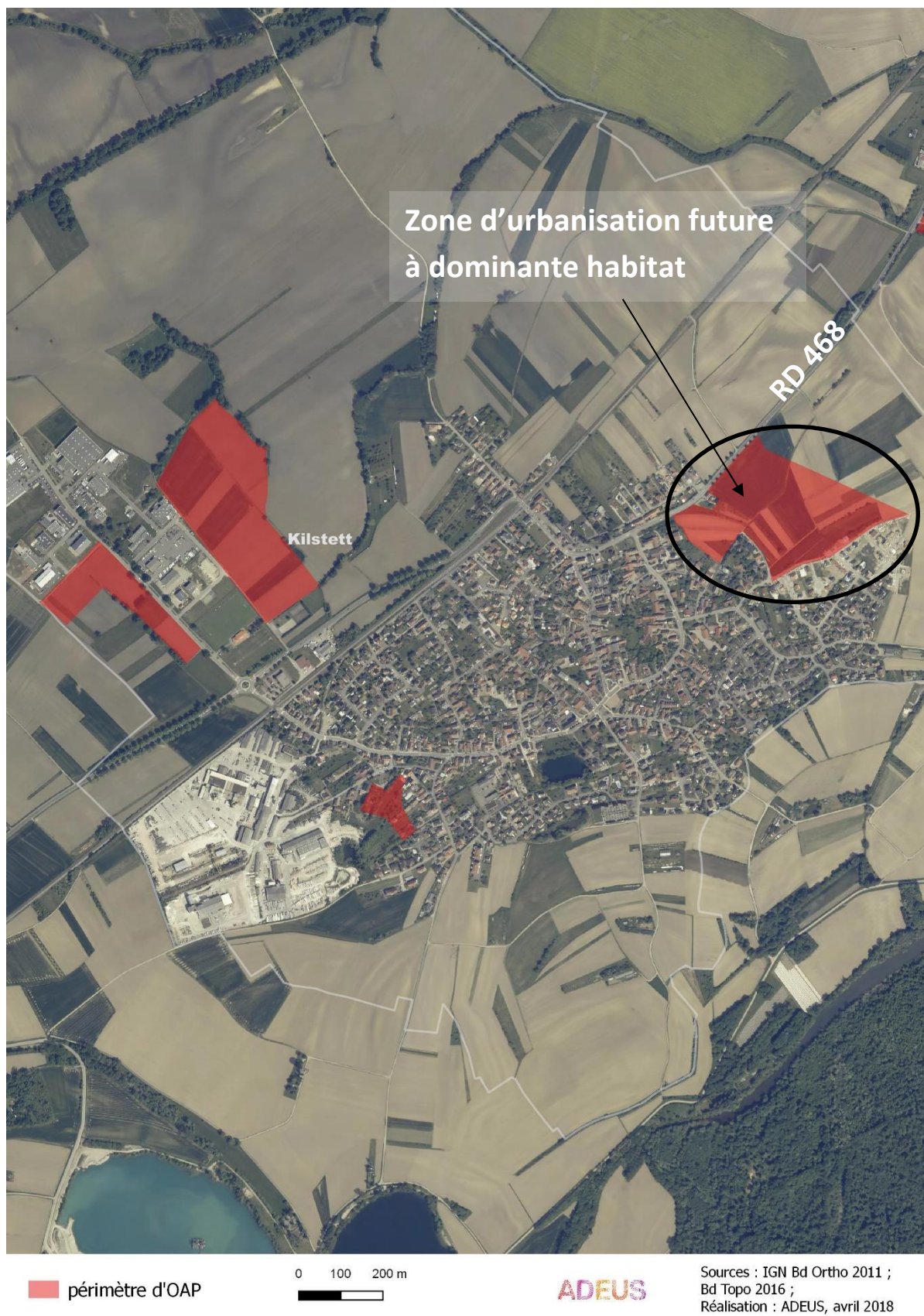
Le secteur est destiné à un développement urbain mixte à dominante d'habitat. Il occupe une superficie importante et nécessitera un phasage en plusieurs étapes. L'urbanisation se développera dans un premier temps au contact du lotissement actuel (rue du Denzlach) pour venir se boucler sur la RD 468 à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

Les formes urbaines et volumes bâtis projetés s'inscrivent en continuité de ceux des zones résidentielles environnantes. Ils sont garantis par le règlement du PLUi.

Plusieurs mesures permettront de faciliter l'intégration paysagère de la zone dans son environnement large (vues depuis l'extérieur), et de valoriser l'entrée de la commune depuis la RD 468 :

- Préservation des alignements d'arbres existants le long de la RD 468 en entrée de Kilstett ;
- Création d'une transition végétale en limite Nord-Est du site, permettant une transition progressive entre le milieu agricole ouvert et le bâti.

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, après le carrefour d'entrée de ville à aménager). 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 et jusqu'au futur carrefour d'entrée de ville. 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, 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 ;
- L'absence d'accès directs des futures constructions sur la RD 468, au-delà du carrefour d'entrée d'agglomération. Leurs accès se feront via les voiries internes de la zone d'urbanisation future ;
- La présence d'une piste cyclable existante longeant la RD 468.

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 seront situés très en retrait par rapport à la route (le long de la rue des Champs principalement) du fait de la présence de zones inondables au centre de la zone ne permettant que les aménagements de plein air (notamment les terrains de sports).

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

8.1. Contexte et destination du secteur

Le secteur se situe à l'Est de la commune de Sessenheim, en conurbation avec la commune de Stattmatten. Il est traversé par la RD 468 classée « route à grande circulation ». Le secteur est destiné à un développement urbain mixte à dominante d'habitat. Il occupe une superficie relativement importante et nécessitera probablement un phasage en plusieurs étapes.

Ce secteur se situe dans le principal secteur géographique, à l'Est de la commune, vers lequel tendra l'urbanisation à moyen/long terme. Cette urbanisation confortera la conurbation déjà existante de Sessenheim-Stattmatten, à travers l'optimisation de grands terrains localisés au sein de l'enveloppe urbaine : le point de départ sera l'urbanisation d'une partie du secteur dit du « Goethehugel » au Sud de la rue Goethe et de la présente zone IAU. Dans ce développement urbain vers l'Est, l'actuelle RD 468 deviendra un axe structurant, en partie urbain et non plus hors agglomération (pour le tronçon au Sud du giratoire de la rue Goethe ce reclassement est en cours).

Pour rappel, Sessenheim et Stattmatten constituent une « polarité complémentaire » au titre du SCoT de la Bande Rhénane Nord. Le secteur bénéficie également de la proximité immédiate de la gare de Sessenheim. Ce contexte confère à la commune une responsabilité particulière en termes de production de logements et de densité urbaine.

D'un point de vue paysager, le secteur se situe dans un espace agricole très ouvert et plat, qui comporte très peu d'éléments boisés. Il est déjà entouré de fronts urbains bâtis sur trois des quatre côtés, ce qui limite les perspectives visuelles vers le grand paysage. Celui-ci s'ouvre uniquement vers les espaces agricoles au Nord où la vue s'arrête sur le massif forestier de Rountzenheim et les boisements alluviaux de la Moder au Nord-Est.



8.2. Mesures spécifiquement employées sur le secteur

8.2.1. Qualité de l'urbanisme, de l'architecture et des paysages

La zone d'urbanisation future s'inscrit en continuité du tissu urbain existant de Sessenheim et Stattmatten, dans un secteur « en creux » en limite des quartiers résidentiels existants. De par son périmètre et sa localisation, cette zone permet ainsi de conserver la silhouette urbaine d'ensemble de la conurbation Sessenheim-Stattmatten, son caractère groupé, tout en renforçant le lien entre ces deux communes.

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.

La nécessité de préserver une amorce de voie vers le Nord de la zone permet de conserver une ouverture visuelle vers le paysage agricole environnant.

8.2.2. Nuisances

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

Les constructions, dont les accès se feront sur les voiries internes de la zone à urbaniser, seront implantées en recul de la RD 468, ce qui atténue la perception des nuisances sonores. Cet éloignement devrait être plus important côté Ouest de la RD 468 du fait de la présence de la piste cyclable.

8.2.3. Sécurité

La sécurité des différents usagers est assurée par :

- L'aménagement d'un carrefour qui connectera à la RD 468, en un point unique, la voie de desserte interne de la zone IAU, côté Ouest. A l'Est de la RD 468, l'accès aux constructions se fera via la voirie interne à aménager, en continuité des rues d'Auenheim et de la route du Rhin ;
- La présence d'une piste cyclable, bidirectionnelle et en site propre, physiquement séparée de plusieurs mètres par rapport à la RD 468. Cette piste cyclable intercommunale est également empruntée par l'itinéraire international « Eurovélo 15 » ;
- La présence d'un giratoire (à hauteur de la rue Goethe, au Sud de la présente zone IAU) connectant les voiries urbaines à la RD 468. Ce giratoire comprend des aménagements sécurisés pour les déplacements doux.

8.3. 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.