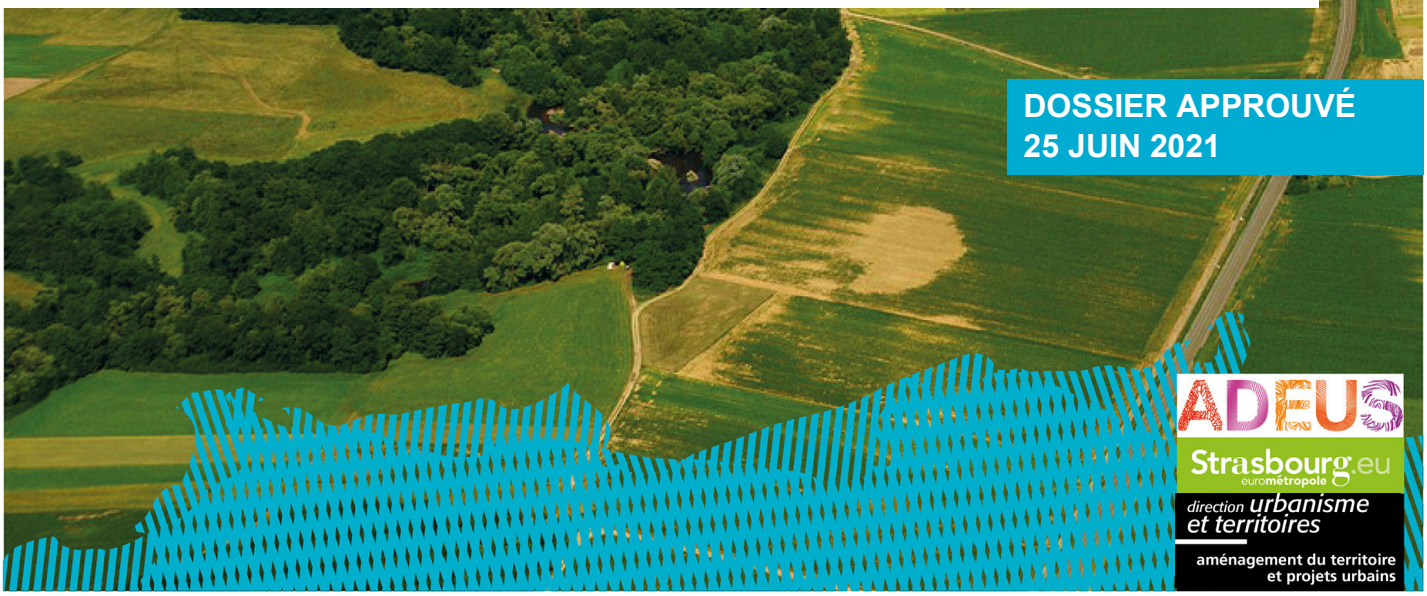


1. RAPPORT DE PRÉSENTATION

TOME 6

1.8. Critères, indicateurs et modalités de suivi du document

1.9. Entrées de ville



DOSSIER APPROUVÉ
25 JUIN 2021

ADEUS
Strasbourg.eu
eurométropole
direction urbanisme et territoires
aménagement du territoire et projets urbains

PLAN LOCAL D'URBANISME DE L'EUROMÉTROPOLE DE STRASBOURG

- RÉCAPITULATIF DES PROCÉDURES -

PROCÉDURE	DATE D'APPROBATION
PLU approuvé	16 décembre 2016
Modification simplifiée n° 1	29 septembre 2017
Modification n° 1	23 mars 2018
Modification simplifiée n° 2	29 juin 2018
Mise en compatibilité n° 1	3 décembre 2018
Modification simplifiée n° 3	19 décembre 2018
Mise à jour n° 1	8 mars 2019
Modification n° 2	27 septembre 2019
Révision n° 1	27 septembre 2019
Modification simplifiée n° 4	18 décembre 2020
Modification n° 3	25 juin 2021
Mise en compatibilité n° 2	25 juin 2021
Mise en compatibilité n° 3	22 septembre 2022
Mise en compatibilité n° 4	10 juillet 2023
Modification n° 4	31 mai 2024
Modification simplifiée n° 5	27 juin 2025
Mise en compatibilité n° 5	19 décembre 2025
Mise en compatibilité n° 6	19 décembre 2025
Modification simplifiée n° 6	6 février 2026
Mise à jour n° 2	1er octobre 2026



1. RAPPORT DE PRÉSENTATION

TOME 6

1.8. Critères, indicateurs et modalités de suivi du document



DOSSIER APPROUVÉ
27 SEPTEMBRE 2019

ADEUS
Strasbourg.eu
eurométropole
direction urbanisme et territoires
aménagement du territoire et projets urbains

1. OBJECTIFS ET DISPOSITIFS DU SUIVI

Le code de l'urbanisme stipule que dans le cas d'un PLU soumis à évaluation environnementale (article R. 151-3), le rapport de présentation *" Définit les critères, indicateurs et modalités retenus pour l'analyse des résultats de l'application du plan mentionnée à l'article L. 153-27 et, le cas échéant, pour le bilan de l'application des dispositions relatives à l'habitat prévu à l'article L. 153-29. Ils doivent permettre notamment de suivre les effets du plan sur l'environnement afin d'identifier, le cas échéant, à un stade précoce, les impacts négatifs imprévus et envisager, si nécessaire, les mesures appropriées ; ".*

D'autre part, lorsque le PLU tient lieu de PLH et de PDU, une analyse des résultats de l'application de ce plan au regard des objectifs prévus en matière de politique de l'habitat et de déplacements doit être effectuée tous les six ans. Enfin, il est à réaliser dans les trois ans au plus tard à compter de la délibération portant approbation ou révision de ce plan, un bilan de l'application des dispositions de ce plan relatives à l'habitat au regard des objectifs du PLH (article L. 153-29 du code de l'urbanisme).

Plus généralement, l'analyse des effets obtenus et des résultats attendus de la mise en œuvre du projet de territoire de l'Eurométropole de Strasbourg doit se faire à travers les enjeux portés par les grandes orientations du PADD. Le principe du suivi est de permettre d'analyser d'une part les différentes évolutions observées sur le territoire métropolitain et connaître la part du PLU dans ces évolutions, et d'autre part à savoir si les objectifs du plan ont été atteints. La finalité de cela est de permettre, outre le fait de déterminer la cohérence du projet, d'en déterminer les liens de causes à effets, l'efficacité, les impacts (positifs ou négatifs) et la pérennité dans le cadre du suivi de la mise en œuvre du plan, afin de faire vivre et évoluer ce dernier durant toute sa durée de vie.

1.1. MODALITES DE MISE EN ŒUVRE

Les modalités de mise en œuvre du PLU sont relatives à la méthode de gouvernance qui accompagne l'évolution et la façon de faire vivre le plan dans la durée. Ces modalités suivent essentiellement deux perspectives :

- La première perspective relève des instances de l'Eurométropole de Strasbourg, qui à deux niveaux permettent de vérifier que les objectifs issus des grandes orientations du PADD sont mis en œuvre et atteints :
    - Le débat annuel sur la politique locale de l'urbanisme (conformément à l'article L. 5211-62 du code général des collectivités territoriales), dont le PLU pose le cadre, mais sans toutefois être exclusif ;
    - Les instances de gouvernance thématiques : Conférence Intercommunale du Logement, Bureau de Développement Economique…
- La seconde perspective tient à la gouvernance dans l'accompagnement de la mise en œuvre de l'évolution future du document (modifications, révisions, déclarations de projets etc.).

1.2. MOBILISATION DE CRITERES ET D'INDICATEURS

Pour répondre à cela et pour suivre les dynamiques à l'œuvre sur le territoire couvert par le PLU, une série de critères et d'indicateurs permettant de mesurer les résultats de l'application du plan est définie. C'est à travers ces divers indicateurs que chacun des critères est évalué.

Les critères sont étroitement liés aux grands enjeux identifiés sur le territoire de l'Eurométropole, basées sur les grandes orientations du PADD (habitat, déplacements, environnement, économie, foncier…). En cherchant à savoir si la visée de départ produit les effets attendus sur le territoire, ils permettent de juger et d'évaluer les effets de la mise en œuvre du PLU. Les critères peuvent se traduire par une formulation sous forme interrogative, associée à l'orientation qu'ils questionnent.

Les indicateurs quant à eux permettent de fournir une mesure, un renseignement sur la dynamique métropolitaine permettant de la caractériser. Il s'agit de l'outil de mesure qui sert à alimenter le critère de suivi. Ils sont paramétrés sur des choix qui permettent d'en resserrer le nombre, afin d'être adaptés et mobilisables facilement par rapport aux grands objectifs fondamentaux.

Il est par ailleurs à noter que les différents indicateurs mobilisés n'ont pas tous la même portée quant à leur pertinence, leur périodicité et leur échelle de temps, dans la mesure où ils font appel à la mobilisation de données. De ce fait, les indicateurs retenus font l'objet d'une hiérarchisation et d'un tri en fonction de leur nature et du degré de facilité ou de difficulté à en mobiliser les données.

Le tableau ci-dessous fait apparaître un code couleur associé. En couleur verte apparaissent les indicateurs qui relèvent d'une typologie classique, que la collectivité est en mesure de mobiliser de manière sûre, aisée et stable dans le temps. Il s'agit des données basiques que l'on retrouve généralement dans le cadre d'observatoires territoriaux. En couleur orange apparaissent des indicateurs qui relèvent davantage du champ exploratoire, que la collectivité se donne pour objectif de tester, mais dont la fiabilité ou la faisabilité en termes de collecte de données n'est pas systématiquement garantie de manière pérenne.

Les modalités propres à la mise en œuvre des politiques d'habitat et de déplacements, à travers les deux POA intégrés dans le PLU, permettront par ailleurs le suivi de ces politiques thématiques spécifiques. Les critères est indicateurs correspondants se trouvent respectivement dans chaque POA.

Les choix de ces critères et indicateurs de suivi du PLU, qui découlent des orientations du PADD, sont établis en cohérence avec le travail réalisé dans le cadre du suivi du SCoTERS. Ils sont présentés dans le tableau ci-après.

2. CRITERES ET INDICATEURS RETENUS

ORIENTATION DU PADD	CRITERE	INDICATEURS
2. L'organisation de l'espace **2.1. Les politiques d'aménagement, d'équipement et d'urbanisme** **Organiser le développement du territoire**		
S'appuyer sur trois trames transversales et complémentaires	L'urbanisation est-elle prioritairement située en lien avec la TVB et les réseaux TC et modes actifs structurants ?	- Part du développement urbain en lien avec ces trames
Prioriser le développement dans l'enveloppe urbaine	Le développement urbain s'effectue-t-il prioritairement dans l'enveloppe urbaine ?	- Part du développement urbain dans l'enveloppe urbaine
Valoriser le cœur métropolitain		
Développer des sites de développement majeur dans l'espace métropolitain		
Structurer le territoire métropolitain en lien avec les orientations du Schéma de Cohérence Territoriale de la Région de Strasbourg		
Organiser le développement économique	Les emplois métropolitains se sont-ils renforcés ? L'activité économique s'est-elle prioritairement développée de dans les zones dédiées ?	- Part des emplois dans les fonctions métropolitaines par rapport à l'emploi total - Part des établissements dans les ZA dans l'ensemble des établissements - Part de l'emploi dans les ZA dans l'emploi total

ORIENTATION DU PADD	CRITERE	INDICATEURS
Mettre en place les conditions d'une transition énergétique et s'adapter aux conséquences du changement climatique	Les conditions pour une transition énergétique et climatique sont-elles favorisées ?	- Evolution de la production d'énergies renouvelables - Evolution de la consommation énergétique
2. L'organisation de l'espace **2.1. Les politiques d'aménagement, d'équipement et d'urbanisme** **Assurer les conditions d'une vie de proximité**		
Assurer la mixité des fonctions et renforcer les centralités urbaines et les axes structurants	Les conditions pour la mixité fonctionnelle et la vie de proximité sont-elles renforcées ?	- Evolution de la mixité fonctionnelle à l'échelle des quartiers
2. L'organisation de l'espace **2.1. Les politiques d'aménagement, d'équipement et d'urbanisme** **Proposer un cadre de vie agréable et attractif**		
Développer la nature en ville sous toutes ses formes, comme support d'aménités urbaines	L'accessibilité et la visibilité de la nature en ville sont-elles optimisées ?	- Part de la population à moins x mètres d'un espace vert - Part de la population à moins x mètres d'un espace naturel - Part du végétal dans l'enveloppe urbaine
Préserver et valoriser le patrimoine paysager	Les caractéristiques paysagères et architecturales locales sont-elles préservées et valorisées ?	- Localisation des implantations nouvelles par rapport aux secteurs à sensibilité paysagère (urbanisation sur les lignes de crêtes, coupures paysagères entre bourgs…) - Surface d'éléments naturels liés au réseau hydrographique et à son cortège végétal
Protéger et valoriser le patrimoine architectural et urbain		
Construire le patrimoine de demain		
Mettre en valeur les entrées d'agglomération		
2. L'organisation de l'espace **2.1. Les politiques d'aménagement, d'équipement et d'urbanisme** **Valoriser les espaces naturels du territoire**		
Prendre en compte les espaces naturels et l'agriculture	*Cf. ci-dessous 2.2*	
Définir des objectifs environnementaux lisibles et clairement exprimés		
2. L'organisation de l'espace **2.2. La protection des espaces naturels, agricoles et forestiers, de préservation et la remise en bon état des continuités écologiques** **Valoriser et préserver le patrimoine naturel**		
Protéger les espaces naturels	Le fonctionnement écologique du territoire est-il conforté et renforcé ? Le fonctionnement hydraulique et écologique des rivières et des zones humides est-il préservé ?	- Surface d'éléments naturels et forestiers nécessaires au fonctionnement écologique - Surface d'éléments naturels utiles au fonctionnement hydraulique et écologique des milieux naturels - Surface d'éléments naturels et forestiers nécessaires aux espèces majeures
Améliorer la qualité des interfaces entre le milieu urbain, les espaces agricoles et naturels		
Mettre en place les conditions pour la protection des espèces patrimoniales		

ORIENTATION DU PADD	CRITERE	INDICATEURS
2. L'organisation de l'espace **2.2. La protection des espaces naturels, agricoles et forestiers, de préservation et la remise en bon état des continuités écologiques** Valoriser et développer la trame verte et bleue pour garantir le bon fonctionnement écologique à toutes les échelles		
Valoriser et développer la trame verte et bleue	Le fonctionnement écologique du territoire est-il conforté et renforcé ?	- Surface d'éléments naturels et forestiers nécessaires au fonctionnement écologique
Construire un maillage écologique du territoire		
2. L'organisation de l'espace **2.2. La protection des espaces naturels, agricoles et forestiers, de préservation et la remise en bon état des continuités écologiques** Maintenir l'agriculture au sein de l'agglomération		
Pérenniser l'espace agricole à long terme	Le foncier agricole a-t-il été géré de façon économe ?	- Nombre d'hectares de foncier agricole urbanisé
Gérer la constructibilité de l'espace agricole		
Maintenir l'accessibilité aux espaces agricoles		
Développer une agriculture de proximité		
2. L'organisation de l'espace **2.3. La maîtrise des risques, pollutions et nuisances** Maîtriser les risques		
Se prémunir face aux risques naturels	La sensibilité du territoire face aux coulées d'eau boueuse est-elle prise en compte ?	- Localisation des implantations nouvelles par rapport aux secteurs soumis aux risques de coulée d'eau boueuse - Développement de la gestion alternative des eaux pluviales
Prendre en compte les risques technologiques	Le risque lié au transport des matières dangereuses est-il pris en compte ?	
Prendre en compte les risques liés à la présence de cavités souterraines		
2. L'organisation de l'espace **2.3. La maîtrise des risques, pollutions et nuisances** Maîtriser les pollutions et les nuisances		
Prendre en compte la pollution des sites et sols	L'urbanisation prend-elle en compte la présence de sites pollués ?	- Evolution du zonage et reconversion des friches (avec dépollution) - Pourcentage de sites dépollués
Réduire l'exposition aux pollutions atmosphériques	La population exposée à la pollution a-t-elle été (réduite) limitée ?	- Variation de trafic sur les axes structurants de l'Eurométropole - Selon modélisation : part de la population soumise à des dépassements de normes - Localisation des implantations nouvelles dans la zone de vigilance PPA

ORIENTATION DU PADD	CRITERE	INDICATEURS
Limiter l'exposition aux nuisances sonores	La population exposée aux nuisances sonores est-elle limitée ?	
Garantir la qualité de l'eau	La qualité de l'eau, à travers la gestion des eaux pluviales, est-elle prise en compte ?	- Développement de la gestion alternative des eaux pluviales
3. Les orientations thématiques **3.1. Le développement économique, et l'équipement commercial** **Développer l'emploi**		
Permettre l'accueil et le développement des activités économiques grâce à une offre foncière et immobilière adaptée	Existe-t-il une offre foncière et immobilière susceptible d'accueillir des activités économiques ?	- Création et extension des ZA (surfaces) - Consommation foncière annuelle - Cartographie des objectifs annuels entre 2015 et la carte cible avec comparaison des écarts - Analyse du rythme de commercialisation zone par zone - Changement d'affectation de zone -Part des entreprises endogènes / exogènes sur les offres neuves et anciennes - Production de locaux d'activité - Evolution de l'emploi - Offre immédiatement disponible en bureaux, locaux d'activité et entrepôts
S'appuyer sur un appareil de formation et les compétences adaptées et construire une synergie entre l'ensemble des acteurs	La métropole dispose-t-elle d'une main-d'œuvre qualifiée pouvant répondre aux besoins des entreprises ?	- Niveau de formation de la population - Offre de formation (établissements d'enseignement supérieur et professionnel)
3. Les orientations thématiques **3.1. Le développement économique, et l'équipement commercial** **Soutenir l'armature commerciale et les services aux habitants**		
Soutenir l'armature commerciale et les services aux habitants	Le développement commercial est-il cohérent avec l'armature urbaine ?	- Suivi de l'offre commerciale par grands domaines - Taux de vacance sur certaines zones d'activité - Evolution du loyer moyen par emplacement - Cartographie de la localisation de l'offre commerciale neuve et des surfaces commerciales > 1 000 m² autorisées en CDAC au regard de l'offre commerciale programmée et analyse des écarts - Surfaces commerciales autorisées en CDAC - Localisation de l'offre commerciale neuve

ORIENTATION DU PADD	CRITERE	INDICATEURS
3. Les orientations thématiques **3.1. Le développement économique, et l'équipement commercial** **Assurer le rayonnement européen et international de l'Eurométropole**		
Développer les sites d'intérêt métropolitains		
Renforcer l'attractivité de l'université de Strasbourg	L'Université de Strasbourg contribue-t-elle à l'attractivité métropolitaine ?	- Effectif d'étudiants inscrits à l'université de Strasbourg * dont nombre d'étudiants de nationalité étrangère - Origine géographique des étudiants (y compris nationaux) et évolution du nombre d'étudiants non alsaciens venant y étudier - Nombre de nouveaux étudiants arrivant au niveau doctorat et Master - Nombre de candidatures reçues par l'Unistra sur les postes d'enseignants-chercheurs - Coopérations internationales actives de l'Université de Strasbourg - Nombre de manifestations internationales organisées par l'Unistra et nombre d'invitations de l'Unistra à des manifestations extérieures
Conforter la fonction portuaire	Le port dispose-t-il des conditions nécessaires à son développement économique ?	- Suivi du trafic (fluvial, conteneurs, ferroviaire, routier) - Evolution annuelle des tarifs du ferroviaire marchand - Difficultés de recrutement (offres non pourvues) - Nombre de pétition de riverains - Taux de satisfaction des entreprises du port - Utilisation de la fonction portuaire par les entreprises du port - Nombre de départs d'entreprises - Etablissements implantés dans la zone d'activité portuaire Port de Strasbourg

ORIENTATION DU PADD	CRITERE	INDICATEURS
faire de Strasbourg une destination phare du tourisme d'affaires et des rencontres économiques	Strasbourg constitue-t-elle une destination phare du tourisme d'affaires et des rencontres économiques ?	- Nombre de congrès tenus à Strasbourg * dont internationaux - Rang mondial et européen (évolution de la place de Strasbourg au classement ICCA) - Emplois salariés dans les hôtels, cafés, restaurant - Nombre d'hôtels et de chambres d'hôtel, dont classés - *Nombre de nuitées dans l'hôtellerie, dont nuitées étrangères* - Prix moyen de la chambre - Nombre de demandes annuelles auprès de Convention Bureau - Nombre de manifestations effectives - Taux d'occupations du PMC
3. Les orientations thématiques **3.1. Le développement économique, et l'équipement commercial** **Veiller à la qualité des projets et des aménagements**		
Veiller à la qualité des projets et des aménagements		
3. Les orientations thématiques **3.2. La politique de l'habitat**		
Répondre aux besoins en logements par une production soutenue et équitablement répartie	L'effort de production sur l'Eurométropole de Strasbourg atteint-il le niveau visé (total, LLS) ? Est-il correctement réparti sur le territoire communautaire (total, LLS) ? Cette production répond-elle aux besoins ?	- Evolution annuelle des logements produits sur l'Eurométropole de Strasbourg (nombre, typologie, localisation) - Adéquation de la répartition territoriale de la production de logements avec les objectifs - Evolution de la demande, des loyers et des terrains à bâtir

ORIENTATION DU PADD	CRITERE	INDICATEURS
Diversifier la production de logements pour couvrir les besoins de tous aux différentes étapes de la vie	L'effort de production de LLS atteint il le niveau visé ? Cette production répond-elle aux besoins ? La production de logements répond-elle aux besoins spécifiques	- Caractéristiques de la production nouvelle de logements locatifs sociaux (taux, quantité, typologie, collectif / individuel, part PLAI / PLUS / PLS) - Adéquation de l'offre avec la demande en lls et les caractéristiques des ménages (ressources, ...) - Evolution de la demande, des loyers du parc locatif - Nombre et localisation des conventionnements dans le privé - Nombre de logements sociaux attribués dans l'ACD à des personnes provenant des structures d'hébergement - Nombre de logements d'insertion créés - Nombre, type et localisation des logements étudiants réalisés et prix - Nombre de logements étudiants réhabilités et impact sur les tarifs mensuels - Nombre et localisation des logements ou places d'hébergement, type RHVS et FJT, réalisés annuellement - Evolution de la demande de logements sociaux de la part de jeunes ménages - Evolution de la structure démographique des communes - Nombre, type et localisation des logements réalisés à destination des personnes âgées - Nombre et localisation des bénéficiaires des aides à l'adaptation des logements - Nombre de rencontres offre / demande permises par Handilogis - Evolution de la demande de logements adaptés et profils des demandeurs - Nombre de logements adaptés au handicap - Nombre et localisation des bénéficiaires des aides à l'adaptation des logements - Nombre de places et localisation des aires d'accueil réalisées - Nombre de places et localisations des aires de grand passage - Nombre, localisation et durée des sites de stationnement illicite - Nombre de logements sociaux attribués à des gens du voyage

ORIENTATION DU PADD	CRITERE	INDICATEURS
Assurer la qualité et la durabilité du parc	La transition énergétique est-elle accompagnée ? La qualité et la durabilité de l'offre nouvelle ainsi que du parc existant sont-elles favorisées ?	- Nombre de logements produits au sein des projets d'éco-quartiers et des projets urbains intégrant les objectifs du développement durable - Nombre de logements dépassant le cadre de la réglementation RT2012 - Nombre d'opérations d'habitat participatif - Mesures de la qualité de l'air intérieure sur des opérations innovantes - Pourcentage et nature des - espaces mutualisés au sein des opérations - Nombre de logements sociaux réhabilités, résidentialisés, démolis - Nombre de logements privés - Evolution de la part de logements privés - Evolution du peuplement : évolution du revenu fiscal médian par rapport à la moyenne de la commune - Nombre de logements privés réhabilités - Nombre de logements qui ont changé de classe énergétique et gains énergétiques liés - Nombre de logements indignes traités
3. Les orientations thématiques 3.3. Les politiques de transport et de déplacement		
Améliorer la grande accessibilité	La grande accessibilité s'améliore-t-elle ?	- Nombre de grandes villes accessibles au départ de Strasbourg en TGV ou avion quotidiennement ? - Fréquence des liaisons vers Paris
Construire une agglomération connectée	L'offre en TC contribue-t-elle à un meilleur maillage du territoire et à un usage accru des TC ?	- Fréquence moyenne de l'offre TC par commune - Variation globale de l'offre de transports en TC - Qualité de l'articulation SNCF-CTS - Indicateurs d'usage des TC
Mettre en œuvre une politique globale et de gestion des flux de marchandises	La politique de gestion des flux de marchandise conduit-elle à une rationalisation ou une diminution de l'usage des camions ?	
Favoriser le fonctionnement dans la proximité	L'offre en modes actifs s'est-elle améliorée ?	- Suivi des réalisations cyclables (y compris stationnement) / suivi des discontinuités cyclables. - Part de l'espace public consacré à l'automobile dans les espaces publics des nouvelles opérations (et des centralités).

ORIENTATION DU PADD	CRITERE	INDICATEURS
3. Les orientations thématiques 3.4. Le développement des communications numériques		
Accompagner la révolution numérique du territoire métropolitain	Le territoire métropolitain est-il couvert en infrastructures numériques ?	- Desserte des communes en très haut débit - Raccordement des foyers/ immeubles à la fibre - Raccordement des ZA au réseau THD - Labellisation THD des ZA - Nombre d'entreprises ayant souscrit à une offre fibre
Concilier développement durable etc innovation		- Evolution du nombre de personnes en télétravail et du nombre de jours de télétravail - Taux de fréquentation des tiers-lieux - Nombre de places disponibles dans les tiers-lieux
Développer la ville intelligente et l'e-administration	Les services numériques, dont administratifs, se développent-ils ?	- Données mises à disposition par la collectivité en vue de leur réutilisation (Open Data) - Nombre de services numériques et d'applications déployés par la collectivité - Nombre d'utilisateurs des services numériques - Niveau de dématérialisation des services administratifs
3. Les orientations thématiques 3.5. La politique en matière de loisirs		
Développer une politique sportive	Y'a t-il un accès accru aux équipements culturels, de sports et de loisirs ?	- Nombre d'entrées dans les musées, salles de spectacles, concerts, évènements culturels et de loisirs - Nombre de licenciés dans les associations sportives
Développer une politique de loisirs dans les espaces naturels		
Développer une politique culturelle		
4. Les objectifs de modération de la consommation de l'espace et de lutte contre l'étalement urbain		
Prioriser le développement dans le tissu urbain (enveloppe urbaine)	L'usage du foncier a-t-il été optimisé ?	- Nombre d'hectares consommés : total / logement / activité - Densité générée par l'urbanisation nouvelle * dont densité dans les extensions * dont densité dans le remplissage - Surfaces consommées dans l'enveloppe urbaine : total / logement / activité - Part des surfaces consommées dans l'enveloppe urbaine - Part de logements crées dans l'enveloppe urbaine - Nombre de logements crées en mutation - Part dans l'ensemble des logements créés
Optimiser les capacités constructibles des territoires		
Dimensionner les extensions urbaines à vocation d'habitat en fonction des capacités constructibles du tissu urbain		
Satisfaire les besoins en foncier économique en limitant la consommation foncière		



1. RAPPORT DE PRÉSENTATION

TOME 6

1.9. Entrées de ville



DOSSIER APPROUVÉ
25 JUIN 2021

ADEUS
Strasbourg.eu
eurométropole
direction urbanisme et territoires
aménagement du territoire et projets urbains

ENTRÉES DE VILLE 1

1. PRÉAMBULE 1

2. LES ENTRÉES DE VILLE PRISES EN COMPTE SUR LE TERRITOIRE DE L'EUROMÉTROPOLE DE STRASBOURG 1

2.1. Secteurs caractérisés comme entrées de ville 1

2.1.1. Les routes à grande circulation (RGC) 3

2.1.2. Les zones en dehors des espaces urbanisés 3

2.2. Précisions sur les critères 3

2.2.1. Qualité de l'urbanisme 3

2.2.2. Qualité des paysages 4

2.2.3. Qualité architecturale 4

2.2.4. Nuisances 4

2.2.5. Sécurité 4

3. LES SECTEURS TRAITÉS AU TITRE DES ARTICLES L.111-6 A L.111-8 DU CODE DE L'URBANISME DANS LE PLU 5

3.1. Communes de Mundolsheim - Reichstett 7

3.1.1. Contexte et destination du secteur 7

3.1.2. Mesures spécifiquement employées sur le secteur 8

3.1.2.1. Qualité de l'urbanisme 8
3.1.2.2. Qualité des paysages 9
3.1.2.3. Qualité de l'architecture 9
3.1.2.4. Nuisances 10
3.1.2.5. Sécurité 11

3.2. Commune de Souffelweyersheim 12

3.2.1. Contexte et destination du secteur 12

3.2.2. Mesures spécifiquement employées sur le secteur 13

3.2.2.1. Qualité de l'urbanisme 13
3.2.2.2. Qualité des paysages 14
3.2.2.3. Qualité de l'architecture 14
3.2.2.4. Nuisances 14
3.2.2.5. Sécurité 15

3.3. Communes d'Holtzheim - Entzheim 16

3.3.1. Contexte et destination du secteur 16

3.3.2. Mesures spécifiquement employées sur le secteur 17

3.3.2.1. Qualité de l'urbanisme . . . 17
3.3.2.2. Qualité des paysages . . . 18
3.3.2.3. Qualité de l'architecture . . . 18
3.3.2.4. Nuisances . . . 19
3.3.2.5. Sécurité . . . 19

3.4. Commune d'Illkirch-Graffenstaden . . . 21

3.4.1. Contexte et destination du secteur . . . 21
3.4.2. Mesures spécifiquement employées sur le secteur . . . 22
3.4.2.1. Qualité de l'urbanisme . . . 22
3.4.2.2. Qualité des paysages . . . 23
3.4.2.3. Qualité de l'architecture . . . 23
3.4.2.4. Nuisances . . . 24
3.4.2.5. Sécurité . . . 24

3.5. Commune d'Illkirch-Graffenstaden . . . 26

3.5.1. Contexte et destination du secteur . . . 26
3.5.2. Mesures spécifiquement employées sur le secteur . . . 27
3.5.2.1. Qualité de l'urbanisme . . . 27
3.5.2.2. Qualité des paysages . . . 27
3.5.2.3. Qualité de l'architecture . . . 28
3.5.2.4. Nuisances . . . 28
3.5.2.5. Sécurité . . . 28

3.6. Commune de Lipsheim . . . 30

3.6.1. Contexte et destination du secteur . . . 30
3.6.2. Présentation du projet de requalification de la RD 1083 par le Conseil Départemental du Bas-Rhin et incidences sur le futur quartier . . . 31
3.6.3. Mesures spécifiquement employées sur le secteur . . . 31
3.6.3.1. Qualité de l'urbanisme . . . 31
3.6.3.2. Qualité des paysages . . . 32
3.6.3.3. Qualité de l'architecture . . . 32
3.6.3.4. Nuisances . . . 33
3.6.3.5. Sécurité . . . 33

ENTRÉES DE VILLE

1. PRÉAMBULE

La réflexion sur un traitement qualitatif d'ensemble des entrées d'agglomération est un élément constitutif des orientations du PADD, notamment par la préservation ou la mise en valeur du cadre de vie. 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.

2. LES ENTRÉES DE VILLE PRISES EN COMPTE SUR LE TERRITOIRE DE L'EUROMÉTROPOLE DE STRASBOURG

2.1. SECTEURS CARACTÉRISÉS COMME ENTRÉES DE VILLE

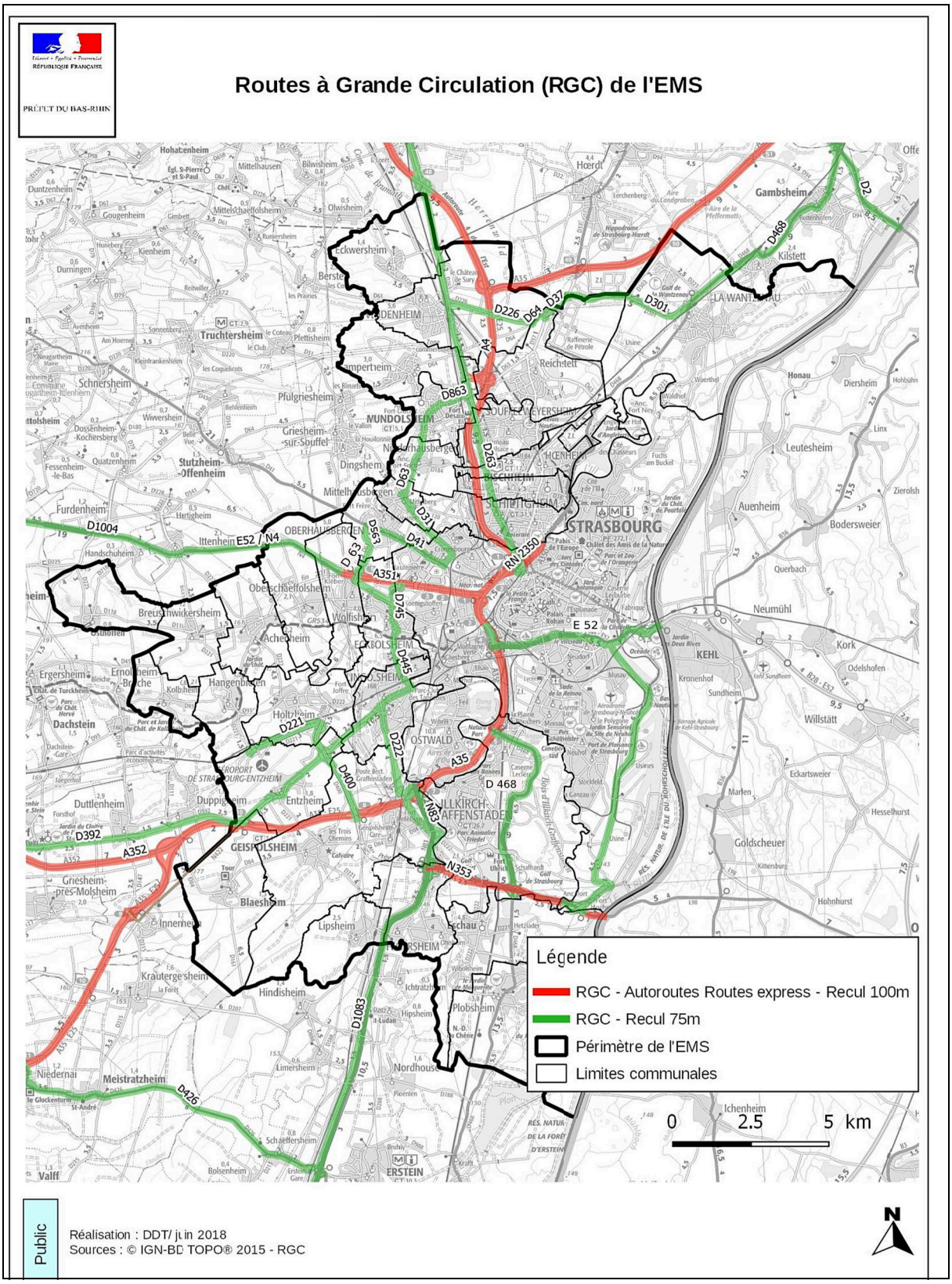
L'article L.111-6 du code de l'urbanisme (CU) stipule qu'«*en dehors des espaces urbanisés des communes, les constructions ou installations sont interdites dans une bande de cent mètres de part et d'autre de l'axe des autoroutes, des routes express et des déviations au sens du code de la voirie routière et de soixante-quinze mètres de part et d'autre de l'axe des autres routes classées à grande circulation ...*».

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 (articles L.111-8 du CU).

Toutes les entrées de ville situées sur des axes de circulation ne sont pas forcément prises en compte dans de telles études. Pour qu'une étude existe, la collectivité doit avoir un projet d'urbanisation. 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 de l'Eurométropole de Strasbourg est concerné par les infrastructures répertoriées en deux catégories correspondant aux deux différentes cotes de recul illustrées sur la carte ci-après. Ces voies classées «route à grande circulation (RGC)» sur le territoire de l'Eurométropole de Strasbourg, sont classées d'après le décret n° 201-578 du 31 mai 2010.

CARTE N°1 : **Routes classées à grande circulation sur le territoire de l'Eurométropole de Strasbourg**



Source : DDT 67, Mars 2012.

2.1.1. 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 et ne concernent donc pas tous les axes pénétrants dans l'agglomération (Cf. carte n° 1 ci-avant).

Ces voies sont ainsi classées en deux catégories :

- les autoroutes, voies expresses 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.

2.1.2. Les zones en dehors des espaces urbanisés

En second lieu, les secteurs touchés par cette disposition règlementaire 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 termes 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 des articles L.111-6 à L.111-8 du CU, relatifs à la constructibilité dans les secteurs d'entrée de ville.

2.2. PRÉCISIONS SUR LES CRITÈRES

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.

2.2.1. 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.

2.2.2. 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 (mobilier 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.

2.2.3. 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.

2.2.4. Nuisances

L'emploi de nuisance 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.

2.2.5. 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.).

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

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

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

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

Il s'agit de :

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

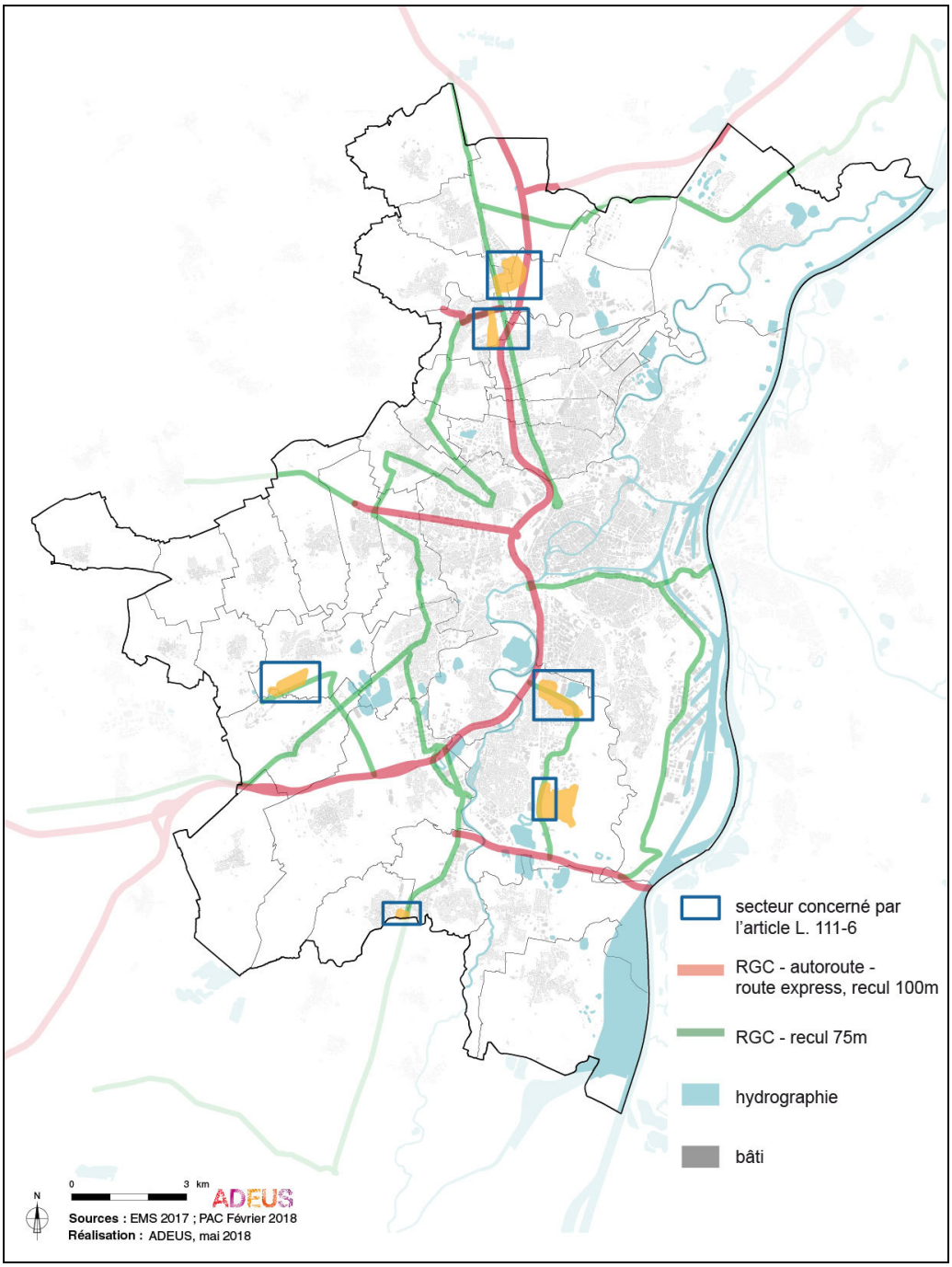
Autre secteur :

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

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

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

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



3.1. COMMUNES DE MUNDOLSHEIM - REICHSTETT

SECTEUR D'EXTENSION AU SUD DE LA ZONE COMMERCIALE NORD (ZCN) / RD 263





Source : Fond SIG CUS 2013 - Réalisation ADEUS

3.1.1. Contexte et destination du secteur

La Zone Commerciale Nord (ZCN) se situe en entrée Nord de l'agglomération strasbourgeoise. Elle s'est développée sur un espace intercommunal de 150 ha environ répartis sur quatre communes (Vendenheim, Mundolsheim, Lampertheim et Reichstett).

Le SCOTERS identifie la ZCN comme un pôle commercial d'envergure régionale. Elle constitue un lieu d'implantation privilégié d'une offre commerciale exceptionnelle nécessitant de très grandes surfaces de vente. Ce pôle commercial fait l'objet d'un projet de restructuration sous forme de ZAC, qui doit permettre à la ZCN d'évoluer vers un site exemplaire de qualité et d'intégration urbaine.

Le périmètre de la ZAC est très visible en entrée Nord d'agglomération. Il est en effet au contact de deux voies classées à grande circulation, l'autoroute A 4 et la RD 263, à celui de la voie ferrée (ligne Strasbourg-Paris et Strasbourg-Haguenau notamment), ainsi qu'au canal de la Marne au Rhin.

La zone d'urbanisation future proprement dite, qui fait partie de la ZAC dans sa partie Sud, est située sur les bans des communes de Mundolsheim et de Reichstett et présente une superficie de près de 50 hectares.

Cette zone, longée par la RD 263 sur sa façade Ouest et par l'autoroute A 4 sur sa façade Est, est concernée par l'application de l'article L.111-8 du code de l'urbanisme dans la mesure où la collectivité souhaite réduire la marge de recul inconstructible de 75 m d'un côté et de 100 m de l'autre dans le cadre du projet engagé.

La partie Nord de la zone d'urbanisation future jouxte la zone commerciale existante (au niveau de l'hypermarché Cora), aujourd'hui en perte d'attractivité et appelée à être restructurée dans le cadre de la ZAC.

Le secteur d'extension visé est quant à lui destiné à accueillir principalement des activités commerciales.

Le Sud de la ZAC, futur secteur de développement urbain qui fait l'objet de la présente étude, est cadré de part et d'autre par des infrastructures de transport : à l'Est, en partie par l'autoroute A 4 et par le canal de la Marne au Rhin. Au Sud, le site est bordé par les bretelles de l'échangeur autoroutier et par un tronçon de la RD 63 (bretelle). A l'Ouest, le site longe la RD 263, dite route de Brumath.

Cette localisation, à l'intersection de plusieurs voies structurantes, confère à la ZCN une accessibilité et une visibilité très importantes et explique son succès sur plusieurs décennies.

Aujourd'hui, afin de retrouver un nouveau souffle, la ZCN prévoit d'exploiter ses possibilités d'extension vers le Sud, délimité par la bretelle autoroutière, avec des perspectives de développement sur un potentiel foncier de l'ordre de 50 hectares au total. Le Sud de la ZAC fera l'objet d'une urbanisation à des fins commerciales (partie attenante à la zone existante) et une partie accueillera un équipement d'agglomération le long du canal (agroparc).



La zone d'urbanisation future, au Sud et à l'Est de l'hyperrmarché Cora

Les infrastructures routières/autoroutières marquent fortement le paysage du site (espaces publics principalement routiers, implantation de grandes dalles de stationnement), tout comme les bâtiments commerciaux, tous de grand gabarit et au traitement parfois assez agressif (enseignes, quais logistiques et stockages visibles depuis la route, couleurs criardes, etc). Le paysage est paradoxalement peu marqué par un élément pourtant structurant à l'échelle territoriale, le canal de la Marne au Rhin auquel le quartier commercial tourne le dos.

La végétation arborée est assez absente du paysage, alors que le sol est occupé par des cultures de type céréalière.

3.1.2. Mesures spécifiquement employées sur le secteur

3.1.2.1. Qualité de l'urbanisme

La qualité urbaine dépend généralement de plusieurs facteurs relevant de thématiques diverses que sont le paysage, l'architecture, le traitement de l'espace public et la place faite aux modes actifs, la présence végétale, etc.

Mais en terme de qualité de l'urbanisme plus spécifiquement, la zone d'urbanisation future s'inscrit dans la continuité de la zone commerciale existante et sera traitée conformément aux principes de requalification retenus pour celle-ci.

Le projet ne sera pas développé au coup par coup mais planifié selon une composition où forme urbaine et réseau viaire dessineront un maillage urbain en îlots.

Les espaces ouverts, qu'ils soient de statut public ou privé, devront être de qualité.

Les espaces dédiés au stationnement seront mutualisés afin de réduire leur emprise et leur impact. Un parking relais en ouvrage est prévu en entrée Sud de la zone, en lien avec l'intégration d'un transport en commun en site propre (TCSP) à haut niveau de service sur la RD 263, reliant la zone commerciale et l'espace métropolitain.

Le secteur sera aménagé afin de permettre un maillage modes actifs à l'intérieur du site. Ce maillage interne sera connecté aux deux pistes cyclables structurantes localisées de part et d'autre le long du canal et le long de la RD 263.

L'objectif, qui consiste à rendre le canal plus visible depuis le centre du quartier, sera atteint grâce à la création de perméabilités visuelles et fonctionnelles entre le coeur de zone et le canal. La frange sur le canal sera traitée selon une composition urbaine et à travers un front urbain, des espaces publics de qualité, des cheminements cyclables, etc.

Outre la prise en compte du canal, le projet prévoit d'accorder une importance au traitement des espaces publics. Ils seront requalifiés dans la zone commerciale existante et feront l'objet d'une attention de même niveau dans le secteur d'extension urbaine. Le principe d'allées végétalisées piétonnes - cyclables sera généralisé à l'ensemble de la ZAC. Ces éléments trouveront donc à s'appliquer également le long de la RD 263 et de l'A 4.

Les principes assurant une certaine qualité urbaine sont ceux énoncés dans le cadre de la requalification de la ZCN, portés à la fois par le PLU (règlement de zone et OAP) et par la ZAC. Ils répondent de façon synthétique au parti d'urbanisme suivant :

- la composition sera faite en îlots, selon un maillage viaire favorable aux modes actifs,
- les espaces ouverts, publics et privés seront traités de façon qualitative,
- le stationnement sera mutualisé afin de réduire son emprise et son impact, tout comme les espaces de livraisons.

3.1.2.2. Qualité des paysages

Le secteur Sud de la ZAC bénéficie, grâce à la présence du canal de la Marne au Rhin, d'un atout paysager qui n'est pas mis en valeur, que le projet se propose de mettre en avant. Il s'agit à la fois de faire jouer au canal un rôle plus important dans le réseau écologique global et, à une échelle plus locale, de révéler sa présence physique pour valoriser, en terme paysager, les futurs aménagements du quartier commercial.

Pour répondre à ces objectifs, il est prévu de requalifier les berges du canal par un apport de végétation supplémentaire.

La qualité du paysage urbain tiendra également à la volonté affichée dans le projet, de structurer des îlots ne donnant plus à voir comme aujourd'hui les espaces de logisitique (quais de livraisons, stockage des matériaux ou des déchets) et à atténuer l'impact visuel des espaces dédiés au stationnement, notamment grâce à la mutualisation et à la végétalisation de ces aires.

Sur le plan paysager, deux points essentiels seront donc à traiter :

- la qualité paysagère de l'ensemble de la ZAC s'appuiera notamment sur le canal de la Marne au Rhin qui constitue un atout du site. La végétalisation sera renforcée le long du canal et le projet devra composer avec la présence de cet élément de paysage fort,
- au sein de la ZCN, le long de la route départementale et le long de l'autoroute, les espaces publics feront l'objet d'un traitement paysager qualitatif. Des allées végétalisées piétons-cycles seront créées, l'impact paysager de la zone sera atténué par le traitement des franges par une composition urbaine forte (fronts urbains, espaces publics, etc.).

La qualité paysagère (filtre de végétation dense) sera également assurée par l'organisation des intallations techniques et des aménagements connexes nécessaires au fonctionnement des commerces (aires de stockage ou de service, espaces de vente extérieure) le long de l'A4, la RD 63, la RD 263 afin qu'ils ne soient plus visibles de ces infrastructures structurantes.

3.1.2.3. Qualité de l'architecture

Aujourd'hui, la ZCN connaît un problème structurel dû à un vieillissement des équipements commerciaux et au développement de friches dans certains secteurs. Cela s'en ressent directement sur la qualité architecturale globale de la zone. Le bâti actuel de la ZCN, à quelques exceptions près, est quasi-intégralement constitué de bâtiments avec des façades en bardage métallique de faible qualité architecturale.

Vu la baisse d'attractivité de la zone constatée, il est souhaitable que les acteurs immobiliers (enseignes, aménageurs, promoteurs, etc.) en charge du développement du Sud du secteur, prennent conscience de l'importance de l'architecture dans l'image et l'attractivité de la zone.

D'une part, la façade donnant sur le canal, dans le cadre de sa valorisation, devra être traitée en tant que façade «noble» et non plus comme un «arrière» résiduel. D'autre part, les bâtiments longés par la RD 263, la RD 63 et l'autoroute A 4 (ainsi que sa bretelle) devront jouer sur «l'effet de vitrine» et proposer une composition architecturale en conséquence. Un front bâti neuf cohérent (recoupé en séquences et/ou comprenant des retraits) le long de l'échangeur et de la RD 63. De façon globale, puisque l'ensemble de ces aménagements sera visible à la fois depuis le canal, l'autoroute A 4, la RD 63 et la RD 263, le soin porté à l'aspect architectural sera primoridal (choix des matériaux, des formes, des couleurs, composition d'ensemble, traitement des enseignes, etc.)

Les opérateurs devront prévoir des architectures de qualité dans la mesure où cela participera à la revalorisation de l'image globale de la ZCN. Au vu de la localisation de la zone, il s'agira de la nouvelle entrée Sud de la zone commerciale ; le traitement architectural est donc primordial.

La qualité architecturale (intégration au bâtiment principal ou dispositif architectural) sera également assurée par l'organisation des intallations techniques et des aménagements connexes nécessaires au fonctionnement des commerces (aires de stockage ou de service, espaces de vente extérieure) le long de l'A4, la RD 63, la RD 263 afin qu'ils ne soient plus visibles de ces infrastructures structurantes.

3.1.2.4. Nuisances

Le site d'urbanisation future est localisé dans un secteur spécialisé, dédié aux activités commerciales et à l'écart des quartiers habités, particulièrement sensibles aux nuisances. Le projet en lui-même ne génère pas de nouvelles nuisances particulières.

D'autre part, les futures fonctions qui sont attendues sur le secteur Sud de la ZAC restent conformes à la vocation initiale de la zone, comme les commerces et équipements d'agglomération.

Sur le plan paysager et architectural, les nouvelles constructions ne sauraient générer de nuisances particulières. La nature même des bâtiments commerciaux très introvertis, semble compatible avec la proximité d'un réseau routier dense.

Les nuisances générées par la RD 263 quant à elles, renforcées par celles de l'autoroute A 4 et ses bretelles autoroutières (nuisances sonores, pollution atmosphérique...) seront traitées à l'échelle de chaque bâtiment à travers des dispositions architecturales et techniques. Afin d'atténuer les nuisances supportées par les futurs occupants, les bâtiments devront répondre aux exigences d'isolement acoustique conformément à la réglementation en vigueur. Ces nuisances peuvent aussi être minimisées par le traitement d'une façade «double peau» et par des dispositions techniques (filtration des particules).

De plus, les installations techniques des futurs bâtiments visant à aspirer de l'air ne pourront pas être implantées sur les façades des bâtiments donnant sur l'A4 et la RD 63.
Le front bâti constitué le long de l'échangeur et de la RD 63 jouera le rôle d'écran sonore au bénéfice de l'urbanisation qui se développera au-delà.

Les nuisances liées à la pollution de l'air seront traitées

- en concevant les aménagements, constructions et installations de manière à limiter l'exposition des populations (au travers de leur organisation spatiale, des choix de mises en oeuvre techniques, ou encore par l'adaptation des formes urbaines,...) aux dépassements des seuils limites liés à la pollution atmosphérique définis par le Plan de Protection de l'Atmosphère (PPA) de l'agglomération strasbourgeoise,
- en permettant l'aménagement des équipements publics ou d'intérêt collectifs de type «établissements destinés à l'accueil des personnes les plus sensibles» et des espaces de vente extérieurs (autorisés sous condition d'intégration architecturale ou paysagère) uniquement à condition d'être localisés en dehors de la zone de vigilance du Plan de Protection de l'Atmosphère (PPA) de l'agglomération strasbourgeoise.

3.1.2.5. Sécurité

De façon générale, l'accessiblité automobile directe par l'autoroute A 4, composante fondamentale de la zone commerciale, n'est pas remise en question par les futurs aménagements. Elle sera même renforcée à travers un nouvel accès qui sera créé au Sud, au droit de la RD 63 pour faciliter et sécuriser l'accès automobile depuis l'autoroute. La hiérarchisation des voies et des espaces sera traitée dans les aménagements afin de gérer de façon sécurisée la transition du milieu autoroutier (générant des vitesses très importantes) vers les espaces publics attenants aux commerces.

Dans cette mesure, les accès directs depuis l'autoroute A 4, la RD 63 ainsi que de la portion A-B du boulevard des enseignes (voir schéma de l'OAP Zone Commerciale Nord) devront êtr évités, ceux depuis la RD 263 seront limités, et les flux entrants et sortants dans la zone commerciale seront hiérarchisés et canalisés afin d'assurer une sécurité optimale.

Par ailleurs et malgré un environnement très routier, un des enjeux du futur projet consiste à donner une place plus importante aux modes actifs, aussi bien aux piétons qu'aux cyclistes qui devront trouver leur place dans les futurs aménagements le long de la RD 263.

Il s'agit bien, à travers le projet, de traiter cette transition nécessaire, pour des raisons de sécurité, entre des voiries et des espaces très différents.

Les voies de circulation seront requalifiées et restructurées en fonction des usages qui y seront prévus. La structuration viaire sera hiérarchisée par des voiries primaires traversantes (telle que la RD 263), un principe de bouclage des circulations internes, puis des voiries de desserte des îlots. Cette nouvelle organisation permettra de mieux distribuer les flux d'accès aux commerces. Cela soulagera et sécurisera la RD 263 qui est aujourd'hui la seule liaison directe entre les différents secteurs de la zone, obligeant les chalands à emprunter cette voie pour passer d'un magasin à l'autre.

En complément de cette hiérarchisation des voiries ouvertes à la circulation automobile, le projet apportera des réponses en terme de traitement des voies afin d'assurer la sécurité des piétons et des cyclistes en créant un maillage propre aux modes actifs à l'intérieur du site.

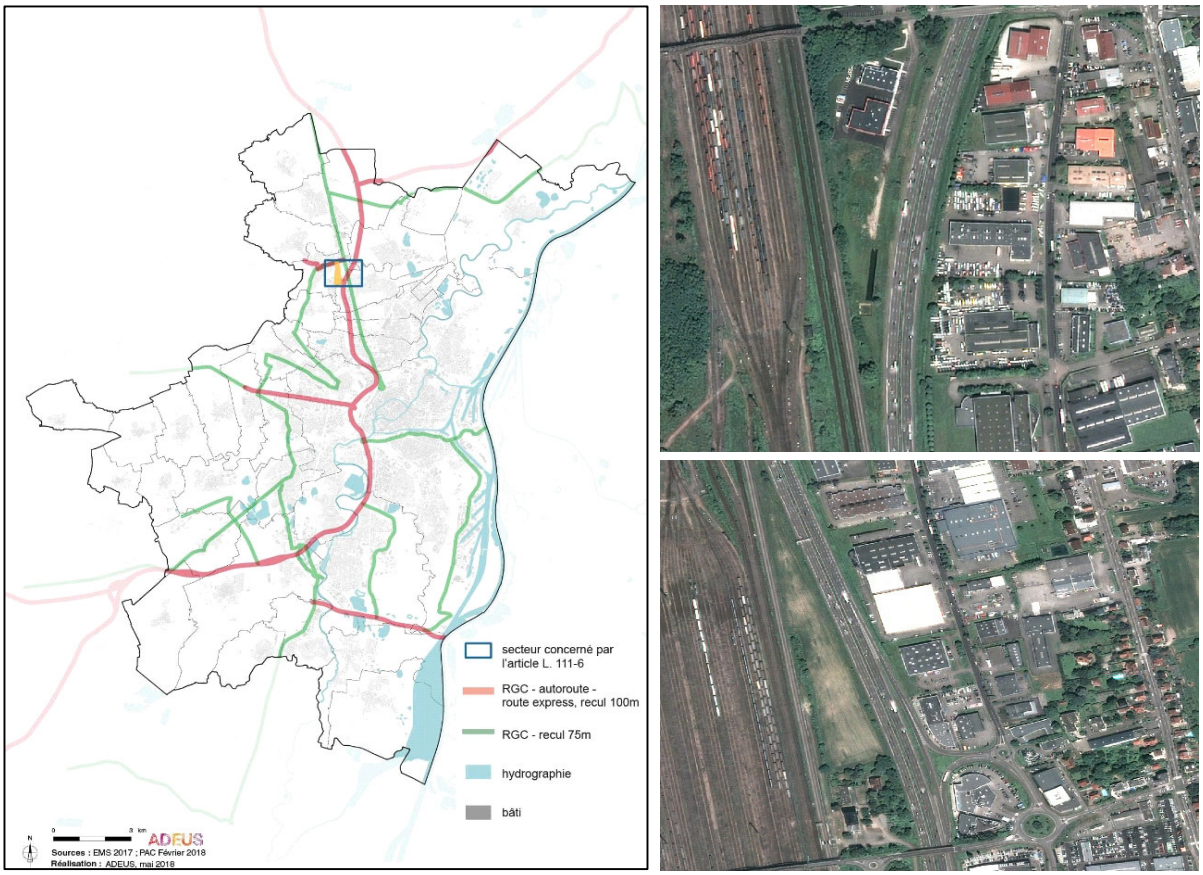
Cela passera par des allées végétalisées piétons-cycles bien distinctes qui participeront au sentiment de sécurité des usagers et à un traitement de la portion A-B du boulevard des enseignes de manière à ce que les aménagements dédiés aux piétons et aux cycles ne puissent pas être réalisés en bordure de la portion A-B du boulevard des enseignes.

Les enjeux de sécurité seront également traités au travers des voies de desserte logistique qui pourront être aménagées à l'arrière des bâtiments sans être directement connectées aux voies structurantes A4, RD 63, RD 263 et à la portion A-B du boulevard des enseignes.

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 dispositons 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 route départementale RD 263 et de 100 mètres de l'axe de l'autoroute A 4.

3.2. COMMUNE DE SOUFFLWEYERSHEIM

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



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

3.2.1. Contexte et destination des secteurs

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

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

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

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

1. *DOG du SCOTERS, Chapitre VII, p.39.*

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

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

Le site de la " Pointe de la Souffel I " présente un léger dénivelé longitudinal entre la pointe Sud, à niveau égal à la voirie autoroutière, et son extrémité Nord-Est en surplomb d'environ 3 mètres.

Ce terrain n'est accessible qu'en un seul point situé au Nord, en léger contrebas de la RM 63.



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

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



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

3.2.2. Mesures spécifiquement employées sur les secteurs

3.2.2.1. Qualité de l'urbanisme

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

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

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

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

3.2.2.2. Qualité des paysages

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

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

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

- Pour le secteur de la " Pointe de la Souffel II ", l'ensemble végétal situé en frange Sud-Est du site devra être conservée. Une frange végétalisée devra également être aménagée sur la partie Nord et Est du site, pour créer un écran végétal depuis l'autoroute A 35, composé de plantations arbustives d'essences locales, garantissant la bonne insertion paysagère du site.

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

3.2.2.3. Qualité de l'architecture

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

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

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

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

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

3.2.2.4. Nuisances

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

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

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

3.2.2.5. Sécurité

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

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

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

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

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

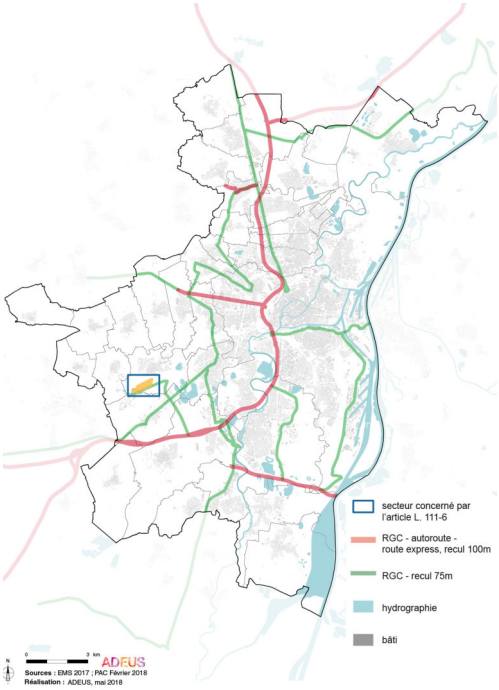
Enfin, la sécurité au sein de chaque site sera induite par la qualité recherchée de l'urbanisation qui prendra en compte tous les modes de déplacements. Les piétons et les cyclistes devront pouvoir circuler en toute sécurité dans le futur parc d'activités.

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

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

3.3. COMMUNES D'HOLTZHEIM - ENTZHEIM

SECTEUR DU PARC D'ACTIVITÉS NORD AÉROPORT[1] / RD 221





Source : Fond SIG CUS 2013 - Réalisation ADEUS

3.3.1. Contexte et destination du secteur

La zone concernée est située sur le territoire de la commune d'Holtzheim essentiellement et sur une petite partie à cheval, sur le ban de la commune d'Entzheim au Nord de la plateforme de l'Aéroport International de Strasbourg-Entzheim, au Sud-Ouest de l'Eurométropole de Strasbourg.

Le périmètre d'aménagement correspond au secteur d'implantation du projet du Parc d'Activités Nord Aéroport. Il est délimité au Nord par un chemin d'exploitation, à l'Est par l'ancienne RD 63, à l'Ouest par le parking relai et au Sud par la voie ferrée et la route RD 221 qui longent le secteur sur l'ensemble de sa longueur. Cette voie est classée «route à grande circulation». A ce titre, et en tant que site en frange extérieure d'un espace urbanisé d'une commune, ce secteur est concerné par l'application des dispositions des articles L.111-6 à L.111-8 du code de l'urbanisme. Le périmètre intègre également l'allée de l'Europe depuis le carrefour à l'extrémité Ouest avec la rue de la Gare.

Il couvre environ 23 hectares.

De par sa situation en face de l'aéroport, ce secteur classé en zone à urbaniser dédié aux activités économiques au PLU, est notamment destiné à accueillir des activités généralistes (logistique, tertiaire) et à forte valeur ajoutée, le cas échéant, complémentaires avec les activités de l'Aéroport International de Strasbourg-Entzheim.

Ce projet porté par l'Eurométropole de Strasbourg vient également concrétiser un des objectifs du SCOTERS. Le projet du Parc d'Activités Nord Aéroport d'Entzheim-Holtzheim s'intègre dans une politique globale de développement économique territorial.

1. *La présente analyse est principalement issue d'une étude initialement réalisée dans le cadre du dossier de D.U.P. «Parc d'Activités Nord Aéroport Entzheim-Holtzheim» en avril 2013, emportant mise en compatibilité du PLU de la commune de Holtzheim et du POS de la commune d'Entzheim. Source : Emch+ Berger / Babylone Avenue, avril 2013.*

Le site d'étude prend place dans la plaine d'Alsace entre la Bruche et l'Aéroport International de Strasbourg-Entzheim, à proximité du noyau villageois de Holtzheim. La zone d'urbanisation future longe sur environ 1 kilomètre la RD 221 qui constitue l'axe de desserte de l'aéroport. Le site à urbaniser a donc un impact considérable à proximité de cette «porte d'entrée» sur l'agglomération strasbourgeoise que constitue l'aéroport. De plus, le site est aussi très exposé aux regards des usagers de la ligne ferroviaire Strasbourg - Molsheim - Saint-Dié des Vosges.

Le positionnement du site, le long de la RD 221 et de la voie ferrée face à l'aéroport ainsi que dans un espace ouvert également perceptible depuis la Bruche, prône pour une approche qualitative renforcée. La réussite de l'insertion paysagère et urbanistique de ce parc d'activités permettra à celui-ci d'être un moteur d'affirmation d'une image forte et dynamique de l'agglomération et du quartier de l'aéroport. Il est donc important de donner une identité clairement lisible et valorisante au site, de veiller à sa bonne insertion dans son environnement et de traiter, avec soin, à la fois ses espaces internes et avoisinants.



Le site d'urbanisation future vu depuis la station TER (à gauche) et vu depuis la voie qui longe les voies ferrées (à droite)

3.3.2. Mesures spécifiquement employées sur le secteur

3.3.2.1. Qualité de l'urbanisme

La qualité est en partie assurée par les éléments de planification (puis par le parti d'aménagement propre au projet) retenus qui consistent à établir une organisation forte basée sur un maillage du site qui permet d'ouvrir le futur quartier sur son environnement proche.

Le parc d'activités ne doit pas être perceptible brutalement depuis les bords de la Bruche au Nord et, par ailleurs, il doit présenter un effet «vitrine» côté Sud, en lien avec l'effet d'appel recherché depuis l'aéroport et la RD 221. La mise en place d'un cordon végétal arboré au Nord et d'une organisation urbaine stricte au Sud (front bâti cohérent), permettra d'offrir une image urbaine de qualité, lisible et bien intégrée à son environnement.

Ainsi, les constructions s'implantent de manière ordonnée, sur 3 bandeaux parallèles à la RD 221 et à la voie ferrée, présentant ainsi une grande lisibilité du front urbain (alignements de façades parallèles). Les activités tertiaires seront localisées de préférence sur les îlots les plus visibles depuis la RD 221 et la voie ferrée. La face Sud du périmètre de projet fait office de vitrine et de façade d'appel vis-à-vis de l'aéroport. Le traitement qualitatif de ces façades doit répondre aux exigences du PLU.

Vue son excellente desserte par les transports en commun, le site a vocation d'accueillir des activités tertiaires ou de production à haute valeur ajoutée ou en relation avec l'aéroport.

La qualité urbaine dépend aussi de la présence végétale dans le quartier. Celle-ci sera favorisée par la limitation de l'emprise des constructions à 75 % de la parcelle.

Le quartier sera organisé de façon à rendre attractifs les déplacements en modes actifs. Un maillage de venelles et de pistes piétons-cycles assurera une porosité du quartier connecté au réseau de chemins agricoles existants qui relient les communes avoisinantes.

Le parti retenu prévoit aussi une silhouette urbaine affirmée liée à une densité soutenue et à une emprise au sol correctement proportionnée.

La qualité de l'urbanisme modifiée par cette extension urbaine le long de la RD 221 est marquée par une organisation urbaine forte du plan général du parc d'activités et portée par deux éléments clés :

- les constructions s'implantent de manière ordonnée, présentant ainsi une grande lisibilité du front urbain (alignements de façades parallèles),
- les activités tertiaires seront localisées de préférence sur les îlots les plus visibles depuis les infrastructures, situés le long de la RD 221. Les éventuelles activités artisanales seront localisées sur les îlots situés au Nord.

3.3.2.2. Qualité des paysages

La qualité paysagère dépendra des ouvertures visuelles du quartier sur l'extérieur. Des perspectives sont à construire, notamment depuis l'entrée où se joue l'image même du quartier.

La qualité des paysages dépend en grande partie de la présence végétale. Il est prévu de planter abondamment le futur quartier d'activités. Au minimum, 15 % de la parcelle devront être réservés à des aménagements paysagers réalisés en pleine terre.

La lisière Nord, en relation visuelle avec le corridor écologique de la Bruche, sera traitée sous forme de bande végétalisée de 30 mètres de large minimum. Cette lisière sera plantée d'arbres de haute tige disposés en bouquet. Les strates végétales inférieures seront de type prairie / fauche tardive ou de type cultures potagères.

Le front bâti Sud, le long des voies ferrées et de la RD 221, sera doublé d'un écran végétal constitué à minima d'arbres à haute tige. Cette haie sera discontinue afin de laisser passer les vues vers les façades des entreprises.

Le linéaire de voiries sera systématiquement planté d'arbres de haute tige, afin de structurer la voie, d'apporter une valeur ajoutée sur le plan paysager et d'assurer un confort d'été aux usagers de la voie (mode actif).

Les aires de stationnement seront paysagées grâce à la plantation d'arbres.

Une présence végétale considérable, notamment en limite de quartier, est souhaitée. La lisière paysagère Nord assurera la transition entre les constructions et l'espace agricole. Au Sud, un front végétal composé de haies denses est prévu.

La qualité paysagère est donc principalement assurée par :

- le traitement de la lisière Nord sur une épaisseur de l'ordre de 30 mètres, interface entre le secteur d'activités et l'espace agricole et naturel,
- l'insertion de végétaux sur l'ensemble du linéaire des voiries,
- la création de vergers (maillage régulier d'arbres fruitiers) et la réservation de 15 % de la parcelle à aménagements paysagers en pleine terre.

3.3.2.3. Qualité de l'architecture

Les «façades nobles» des bâtiments à usage d'activités de la zone à urbaniser seront orientées vers l'aéroport et la voie ferrée, ce qui permettra de donner l'image d'un front bâti cohérent pour les voyageurs de la ligne SNCF et les nombreux usagers de l'aéroport empruntant la RD 221.

La qualité architecturale est de plus assurée par la recherche d'unité entre les différents bâtiments et par l'harmonisation des hauteurs des constructions fixées à 15 mètres hors tout maximum.

L'intégration des éléments techniques (poubelles, édicules, installations techniques, etc) est exigée.

La qualité architecturale est permise par :

- la recherche d'unité entre les différents bâtiments (vocabulaire, homogénéité de traitement des matériaux, des couleurs),
- un recul minimal de constructions de 5 mètres à observer par rapport aux voies publiques et aux limites séparatives, et une hauteur maximale des constructions fixée à 15 mètres,
- l'intégration des éléments techniques (édicules, installations techniques, …).

3.3.2.4. Nuisances

Les nuisances du projet liées à son implantation le long de la RD 221 sont de deux ordres :

- le développement d'une densité bâtie à l'extérieur des limites actuelles de l'agglomération et face à l'aéroport,
- la création d'une silhouette urbaine en lien avec la Bruche.

Le projet présente une organisation viaire et urbaine forte, tout en conservant une perméabilité visuelle qui inscrit le bâti nouveau dans la continuité de la zone d'activités existante à l'Ouest et donnant un front urbain clairement lisible depuis l'aéroport (vitrine visuelle depuis la façade Sud du périmètre). L'insertion d'un bandeau Nord d'espaces verts, comprenant bosquets et prairie fleurie, permettra l'intégration paysagère de cette unité urbaine vis-à-vis du corridor vert et bleu que constitue la Bruche.

La circulation engendrée par l'arrivée des usagers de ce quartier d'activités sera régulée à la sortie de l'allée de l'Europe par une restructuration complète de cet axe comprenant notamment, une voie de tourne à gauche. L'accès au quartier sera unique, sécurisé et dédié à cette zone. Aucun transit ne sera possible.

Une partie du site correspond au secteur de nuisances acoustiques des voies bruyantes (voies ferrées et RD 221), tandis qu'une autre partie est également concernée par les zones de bruit du Plan d'Exposition au Bruit de l'aérodrome de Strasbourg-Entzheim. Ces zones impliquent des mesures d'isolation acoustique dans les conditions prévues par les dispositions législatives et réglementaires en matière d'urbanisme, de construction et d'habitation.

3.3.2.5. Sécurité

La sécurité des usagers de la RD 221 et du parc d'activités est prise en compte à travers différents aspects.

Les façades des constructions formeront un front bâti visible et cohérent depuis la RD 221, annonçant ainsi la proximité du parc d'activités et les circulations qui en découlent.

L'unique accès sur la RD 221 (allée de l'Europe) est réaménagé pour assurer la sécurité de l'ensemble des usagers des voies concernées (insertion d'un tourne à gauche) ainsi que celle des piétons et des cyclistes. La restructuration complète de l'allée de l'Europe, qui constitue l'unique accès au nouveau quartier pour les véhicules motorisés, opérée dans le cadre du projet, contribue également à la requalification et à la sécurisation de l'axe.

La circulation, au sein du parc d'activités, s'effectue sur une boucle en sens unique, évitant ainsi les risques de collision entre véhicules. Par ailleurs, le traitement des cheminements modes actifs en espaces propres et identifiés sécurisera également les déplacements des piétons et des vélos circulant dans le parc. Des pistes cyclables seront créées au-delà du nouveau quartier afin de le relier notamment à la commune d'Holtzheim.

Les stationnements seront réalisés à l'intérieur des parcelles privées pour éviter le stationnement désordonné sur la voie publique.

Des dispositifs de clôture pourront être mis en place autour de chaque parcelle privée, conformément aux dispositions du règlement du PLU.

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 dispositons du parti d'aménagement avec l'instauration d'une marge de recul réduite au regard de la norme initiale de 75 mètres par rapport à l'axe de la route départementale RD 221, sur l'ensemble du linéaire situé le long de la zone d'urbanisation future.

3.4. COMMUNE D'ILLKIRCH-GRAFFENSTADEN

SECTEUR BAGGERSEE / RD 468





Source : Fond SIG CUS 2013 - Réalisation ADEUS

3.4.1. Contexte et destination du secteur

Le secteur Baggersee s'inscrit dans la première couronne de l'Eurométropole de Strasbourg, au Nord du ban communal d'Illkirch-Graffenstaden, en limite de la commune de Strasbourg. La qualité de desserte (autoroute, tramway, bus) renforce l'intérêt de ce site qui est, en outre, rapidement relié à l'Allemagne par le pont Pflimlin. Le projet fait l'objet d'une opération d'aménagement par le biais d'une ZAC.

Située en entrée de ville, la ZAC Baggersee constitue un futur secteur d'urbanisation de rayonnement métropolitain. Ce projet, d'une superficie d'une soixantaine d'hectares, permettra la création d'une nouvelle centralité dans la moitié Sud de l'agglomération basée sur une grande mixité fonctionnelle et une certaine intensité d'usages. Dans ce cadre, le secteur identifié comme site de développement majeur dans l'espace métropolitain, est destiné à accueillir de l'habitat, des équipements, des services et des commerces.

Un des enjeux liés au développement de ce quartier, à l'articulation de plusieurs échelles métropolitaines tient notamment à la confirmation du rôle du secteur Baggersee en tant que site de développement majeur dans l'espace métropolitain dans les années à venir.

Le site est très attractif et lisible en entrée de ville de par sa position en lien direct avec les grands axes routiers et de transports en commun. Il est également fortement structuré par ces derniers, à savoir :

- un important carrefour constitué par l'axe qu'est l'avenue de Strasbourg et la RD 468 (route Alfred Kastler),
- la proximité de l'échangeur de l'autoroute A 35,
- la ligne A du tram avec l'arrêt Baggersee qui constituent un pôle d'échange (tramway + gare avec interface et avec cars interurbains + bus, un parking relai de 460 places, un garage à vélos).

Le secteur d'urbanisation est ainsi desservi et traversé de part en part par l'infrastructure routière RD 468, voie classée à grande circulation qui constitue un axe structurant pour le territoire. Les futures constructions sont à priori concernées par un recul inconstructible de 75 mètres compté depuis l'axe de la RD 468, au titre de l'application des dispositions de l'article L.111-6 du code de l'urbanisme.

Aussi, afin de se soustraire à cette marge inconstructible, le projet devra répondre aux exigences édictées ci-après. Celles-ci concernent, dans le cas présent, la partie de la RD 468 située entre le canal du Rhône au Rhin à l'Ouest et l'entrée dans la forêt de Neuhof-Illkirch à l'Est (section qui vise à être urbanisée).





La route RD 468 qui sera requalifiée en voie urbaine (à gauche)
Le site d'urbanisation future au Sud de la RD 468 (à droite)

3.4.2. Mesures spécifiquement employées sur le secteur

3.4.2.1. Qualité de l'urbanisme

La qualité de l'urbanisme repose sur le statut dont bénéficie le secteur Baggersee, identifié comme secteur d'enjeu communautaire. A ce titre, un projet ambitieux et qualitatif est développé par la collectivité afin de hisser ce secteur au rang de pôlarité urbaine significative de l'agglomération. Les différentes études prospectives menées par des cabinets spécialisés depuis plusieurs années, autour d'un schéma directeur d'aménagement dès 2009, présagent de la qualité des futurs aménagements.

Deux enjeux principaux sont à mettre en avant sur le plan de la qualité de l'urbanisme :

- la création d'un nouveau quartier connecté à l'ensemble de l'agglomération, tant sur le plan urbain que naturel et participant au fonctionnement métropolitain (en lien avec la proximité immédiate du Parc d'Innovation «PII», du campus universitiare, du pôle d'activités de la plaine des Bouchers et avec la réserve naturelle de la forêt de Neuhof-Illkirch),
- le renforcement et le développement de la polarité existante à partir des équipements en place (en lien avec l'hypermarché et la galerie commerciale ainsi que l'espace de loisirs que constitue le plan d'eau du Baggersee).

Le parti adopté pour la réalisation de ce nouveau quartier est résolument urbain. Tous les aspects du projet tendent à renforcer ce caractère rendu possible par le potentiel que représente le passage, observé dans l'état actuel, de flux de circulation tous modes très importants. Cette condition étant remplie, le projet propose de construire une urbanité sur ce site en utilisant les attributs d'un quartier urbain.

Ainsi, le projet prévoit une programmation mixte et variée, comptant des logements, des bureaux, des commerces, des équipements. Il propose une densité bâtie renforcée autour du pôle multimodal, alors que cette dernière est atténuée en frange afin de traiter la transition avec les tissus existants. Le projet prévoit aussi des immeubles à l'alignement avec des hauteurs conséquentes.

Le tronçon Ouest, jusqu'au canal du Rhône au Rhin, fait l'objet d'une requalification en voie urbaine. Il présente une articulation avec la centralité du quartier à savoir, le pôle multimodal qui devient le pivot du nouveau quartier. Sur ce tronçon, la RD 468 se dote de plusieurs attributs urbains : front bâti affirmé

de part et d'autre, carrefours adaptés aux piétons avec de nouvelles voies transversales, traitement urbain (trottoirs, mobilier urbain,...). Cette mutation de la voirie «de la route à la rue» s'accompagne d'aménagements paysagers et d'espaces publics qui sont autant d'éléments constitutifs d'un urbanisme de qualité.

La qualité de l'urbanisme le long de la RD 468 est ainsi assurée par :

- la transformation de la voie routière en voie urbaine,
- l'accompagnement de cette transformation par des aménagements qualitatifs garants de la composition urbaine d'ensemble, tant sur le plan paysager qu'architectural,
- de nouveaux bâtiments multifonctions qui gèrent les changements de niveaux entre la route et les nouveaux espaces publics piétons et la prairie située de part et d'autre,
- la diversité des fonctions et des modes de déplacement qui confère à ce quartier une dimension de centralité à l'échelle du Sud de l'Eurométropole de Strasbourg.

3.4.2.2. Qualité des paysages

La qualité de l'urbanisme découle aussi de l'approche paysagère. Le futur quartier sera ouvert visuellement et mis en relation fonctionnellement avec les aménités pré-existantes dans l'environnement proche (canal, plan d'eau, forêt,...). Il sera aussi agrémenté par des espaces de nature en ville (coulée verte, espaces de maraîchage,...) et par des aménagements paysagers visant à mettre en valeur le parti d'urbanisme global.

Sur le plan paysager, le projet cherche à valoriser la présence d'éléments géographiques tels que le canal du Rhône au Rhin, la forêt de Neuhof-Illkirch, le plan d'eau Baggersee, grâce à la mise en relation physique et visuelle du nouveau quartier avec ces aménités paysagères. Le projet s'appuiera sur les axes paysagers existants qui sont clairement identifiables.

Le projet d'aménagement prévoit aussi la valorisation paysagère de la RD 468. Il mise sur la présence végétale en intégrant des plantations le long de l'avenue Alfred Kastler sous forme de quatre rangées d'arbres d'alignement. Il intègre aussi une grande promenade paysagée située au Sud, parallèle à la route Alfred Kastler et perceptible depuis cette dernière. Plusieurs percées visuelles vers le Sud permettent de percevoir la promenade paysagée et les poches de maraîchage, contribuant à la valorisation du parcours.

Les aménagements donnent toute sa place aux piétons et aux cyclistes via des espaces publics généreux et adaptés : de grands espaces publics viendront jalonner l'avenue Alfred Kastler comme, principalement, le «parvis vert» donnant accès à l'étang du Baggersee ainsi que «la place Métropolitaine», espace public majeur et coeur du futur quartier. La qualité des paysages provient conjointement :

- de la mise en valeur des éléments remarquables existants (forêt de Neuhof-Illkirch, plan d'eau du Baggersee, canal du Rhône au Rhin),
- des éléments paysagers du projet, à savoir la plantation de doubles rangées d'arbres d'alignement, la création de la promenade paysagée Est-Ouest, des espaces publics majeurs attenants à l'avenue Kastler, ainsi que les espaces de maraîchage intégrés dans le site.

3.4.2.3. Qualité de l'architecture

La requalification de la RD 468 prévoit la construction d'un front bâti discontinu et varié. Ces volumes seront occupés par des fonctions d'habitat, d'équipement, de bureau, de service et commerce de proximité en rez-de-chaussée. Les façades, donnant sur la RD 468, seront traitées dans un esprit d'ouverture et pourront admettre des hauteurs plus importantes afin de tirer parti de l'effet vitrine vis-à-vis de l'entrée de ville. Une certaine exigence de qualité est demandée sur le plan architectural.

Les bâtiments respecteront un alignement afin de qualifier et de cadrer la future avenue Alfred Kastler et de lui conférer un caractère volontairement urbain. Les immeubles le long de cette voie présenteront des volumes fragmentés, laissant passer des vues Nord-Sud et permettant d'éviter l'effet corridor. La hauteur des bâtiments permettra d'affirmer cet axe comme le coeur de cette nouvelle centralité métro-

politaine. Il est prévu que ces constructions très visibles, implantées directement sur la voie principale du futur quartier, présentent un aspect soigné.

L'enjeu architectural répond en cela à deux orientations majeures :

- la qualité architecturale des immeubles bordant la future avenue Alfred Kastler est recherchée (à travers la diversité et la complémentarité des formes, couleurs, matériaux et par l'effet vitrine),
- les immeubles accueilleront des fonctions «nobles». Ils seront implantés à l'alignement et fragmentés. Leur hauteur sera variable et leur aspect extérieur soigné.

3.4.2.4. Nuisances

Les nuisances liées à la proximité de la RD 468 seront minimisées par la requalification en grande partie de la voirie rapide en voirie urbaine. La vitesse des véhicules y sera réduite ce qui atténuera les nuisances tant sonores que celles liées à la pollution de l'air. Le front bâti constitué le long de l'avenue Alfred Kastler jouera le rôle d'écran sonore au bénéfice de l'urbanisation qui se développera au-delà.

Afin d'atténuer les nuisances supportées par les futurs occupants, les dispositions permettant de lutter efficacement contre les nuisances sonores (notamment pour l'habitat) répondront aux exigences d'isolement acoustique conformément à la réglementation en vigueur. Ces nuisances peuvent aussi être minimisées par le traitement d'une façade «double peau» et par des dispositions techniques relatives aux nuisances atmosphériques (filtration des particules).

Dans la partie de la voie rapide non requalifiée, le recul minimal des constructions de 75 mètres par rapport à l'axe de la voie permettra de limiter l'exposition aux nuisances.

3.4.2.5. Sécurité

Le site du Baggersee constitue une porte d'entrée du Sud de l'agglomération strasbourgeoise depuis le réseau autoroutier. Cet unique point de diffusion des flux de véhicules a atteint sa limite de capacité et confère une connotation très «routière» au site. Dans le cadre du projet, le secteur fera l'objet d'une réorganisation de sa trame viaire pour permettre, d'une part, un fonctionnement circulatoire satisfaisant et, d'autre part, accroître la sécurité en concordance avec les nouvelles fonctions accueillies. Dans cette mesure, le projet d'aménagement de la ZAC Baggersee prévoit la refonte de cette partie de la RD 468.

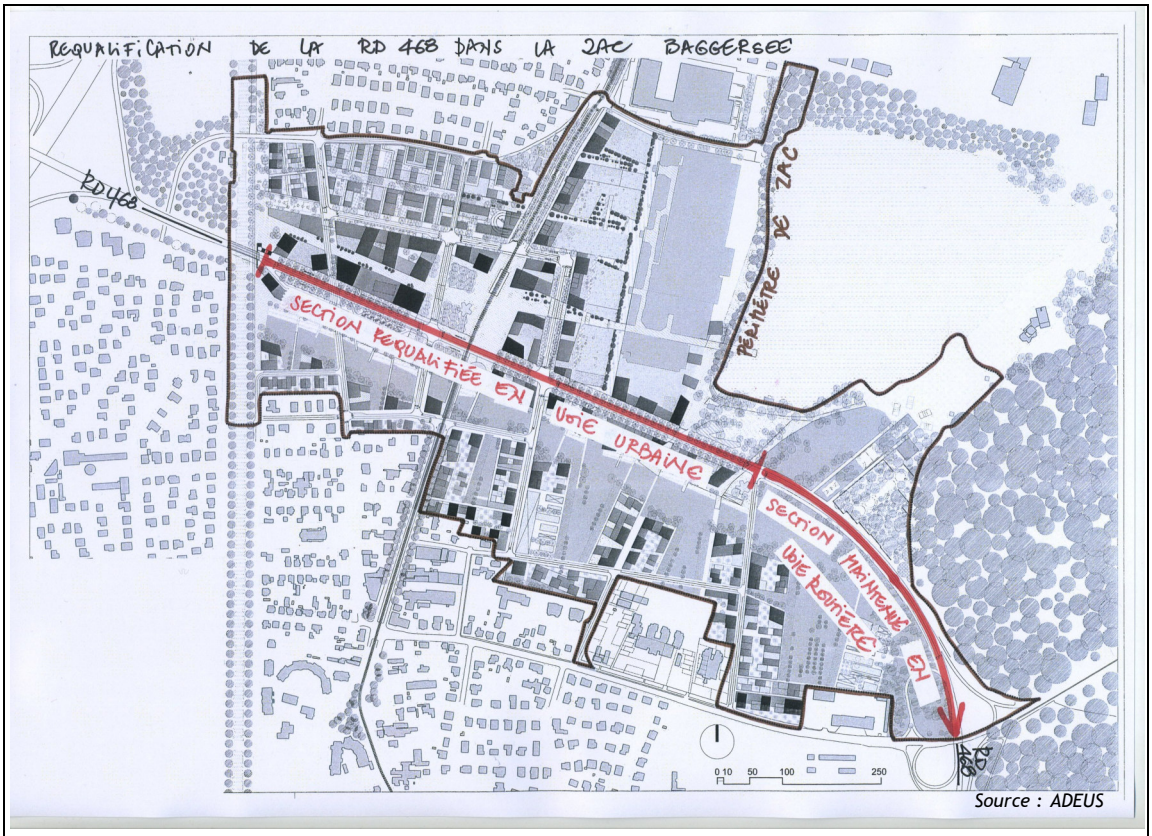
L'extrémité du tronçon Est intégrée au périmètre de ZAC (au niveau de l'échangeur vers la route du Neuhof) conserve sa configuration actuelle, à savoir, son caractère routier et son statut de voie départementale autorisant une vitesse de 70 km/h.

Cela se fera en lien avec la réorganisation du pôle d'échange multimodal afin de favoriser l'utilisation des modes alternatifs à l'automobile individuelle (tramway, bus, vélo, station d'auto-partage, parking covoiturage, navettes etc.).

Par ailleurs, la sécurité des usagers de la RD 468 sera assurée par la requalification de la route en avenue. La vitesse autorisée (70 km/h) est revue à la baisse pour s'adapter au nouveau contexte urbain. Pour redonner de l'urbanité au lieu et permettre un fonctionnement satisfaisant des circulations à l'horizon du projet, l'adaptation du schéma circulatoire aux besoins de développement est indispensable. Plusieurs carrefours remplaceront le carrefour actuel du Baggersee afin d'optimiser la gestion et la sécurisation des flux, notamment en diminuant les emprises de voirie.

Le tronçon ainsi reconfiguré en voie urbaine ne présente pas de risque particulier en terme de sécurité dans la mesure où les aménagements tendent à réduire la vitesse des véhicules et à traiter les espaces publics et les raccordements aux voiries secondaires en intégrant, à part entière, les modes actifs.

Le reste du tronçon de la RD 468, maintenu en voie rapide à l'Est, ne fera l'objet d'aucun débouché direct, au même titre qu'aucun accès piétons/cyclistes ne sera possible directement sur la voie.

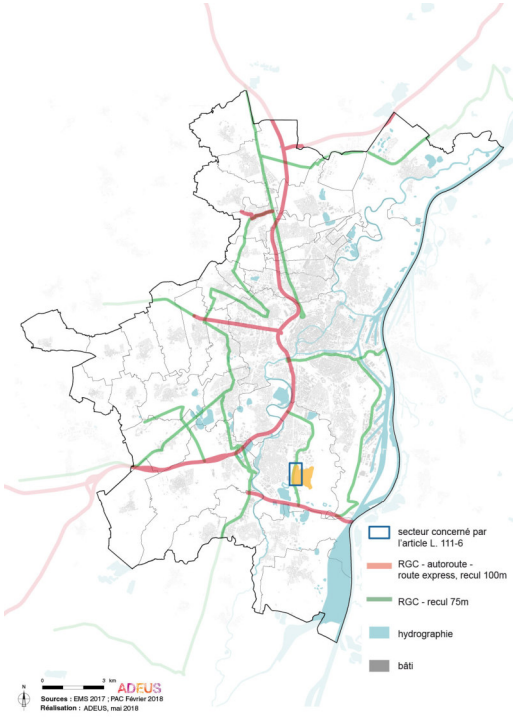


La requalification de la RD 468 en voie urbaine dans la ZAC Baggersee

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 dispositons du parti d'aménagement avec l'instauration d'une marge de recul réduite au minimum par rapport à l'axe de la route départementale RD 468, sur l'ensemble du linéaire requalifié en voie urbaine située au coeur du futur quartier du Baggersee.

3.5. COMMUNE D'ILLKIRCH-GRAFFENSTADEN

SECTEUR SUD DU PARC D'INNOVATION / RD 468





Source : Fond SIG CUS 2013 - Réalisation ADEUS

3.5.1. Contexte et destination du secteur

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

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

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

Le Parc d'Innovation longe, sur le développé de sa façade Sud/Est, le massif forestier de 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 perceptibles sur tout le secteur.

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

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





Le site d'urbanisation future vu depuis l'Est de la zone (à gauche) et vu depuis l'intérieur du site vers la RD 468 (à droite)

3.5.2. Mesures spécifiquement employées sur le secteur

3.5.2.1. Qualité de l'urbanisme

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

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

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

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

La connexion du quartier aux pistes cyclables environnantes sera assurée. Le nouveau quartier sera relié à son environnement naturel via des cheminements modes actifs.

3.5.2.2. Qualité des paysages

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

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

Le secteur, qui bénéficie d'un paysage avoisinant très végétalisé, devra s'inscrire dans ce cadre en apportant sa propre contribution en matière de végétalisation. A ce titre, l'urbanisation des lots devra conserver, dans la mesure du possible, la végétation et notamment les arbres existants, en complément des futures plantations rendues obligatoires dans le cadre de l'urbanisation de chaque lot.

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

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

3.5.2.3. Qualité de l'architecture

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

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

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

Il convient de traiter l'ensemble du linéaire le long de la RD 468, très exposé aux regards, comme une façade "noble". Les bâtiments gagneront à s'ouvrir largement sur la façade Ouest pour bénéficier de cette orientation en apport solaire et lumineux, bénéficier de la vue sur les plans arborés successifs et profiter de l'effet de vitrine vis-à-vis de la route.

3.5.2.4. Nuisances

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

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

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

3.5.2.5. Sécurité

*L*a zone à urbaniser bénéficie d'une accessibilité sécurisée pour les usagers de la zone et pour les usagers de la route grâce à une organisation hiérarchisée de la voirie et une conception de la zone d'activités "en poche".

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

Un autre accès de même nature sera possible par le Sud, via le giratoire qui existe déjà sur la RD 468 à l'intersection avec la route du Fort Uhrich.

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

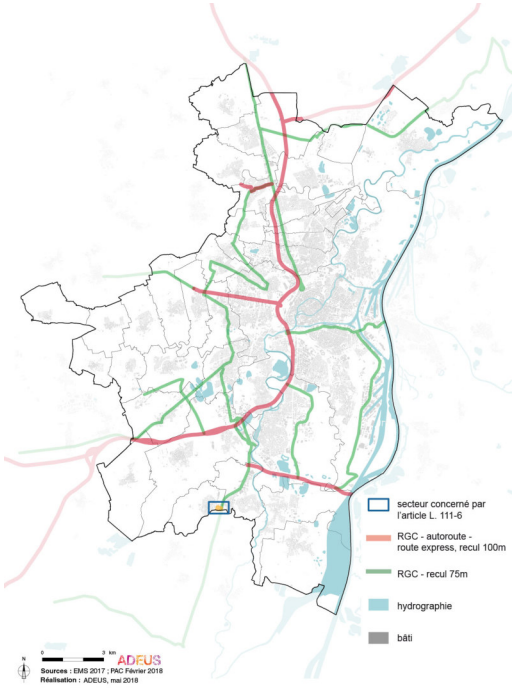
Dans tous les autres cas, afin de garantir les conditions de sécurité nécessaires, aucun autre accès direct que ceux évoqués ci-dessus ne sera possible depuis la RD 468. Les flux entrants et sortants ne s'effectueront qu'au niveau des deux intersections (échangeur ou rond-point) qui constituent des ouvrages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

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

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

3.6. COMMUNE DE LIPSHEIM

SECTEUR DE LA NIEDERMATT / RD 1083





Source : Fond SIG CUS 2013 - Réalisation ADEUS

3.6.1. Contexte et destination du secteur

La Niedermatt est un site d'environ 7 hectares situés à la fois en limite Sud de l'Eurométropole de Strasbourg et en limite des communes de Lipsheim et Fegersheim. La proximité avec la gare ferroviaire de Lipsheim-Fegersheim lui assure une très bonne desserte par les transports en commun.

Le secteur Niedermatt est destiné à un développement urbain mixte constitué des fonctions habitat au Nord-Est du secteur et d'activités sur le reste du secteur (Nord-Ouest et Sud). Ces activités devront de préférence être de type artisanales, industrielles et de petite logistique.

Le site, inscrit au PLU en zone à urbaniser, est néanmoins très contraint par la présence des deux infrastructures de transport : il est longé par la RD 1083 à l'Est (ex : route nationale RN 83 dite «route de Lyon») et les voies ferrées à l'Ouest.

La RD 1083 est un voie classée «route à grande circulation». A ce titre, ce secteur est concerné par l'application des dispositions des articles L.111-6 à L.111-8 du code de l'urbanisme.

Par ailleurs, le SCoT de la Région de Strasbourg précise que toutes les entrées d'agglomération doivent bénéficier d'un traitement de qualité et, concernant notamment la traversée de Fegersheim et Lipsheim par la RD 1083, «*par une attention particulière à l'insertion des bâtiments situés en bordure de la route, au traitement de l'espace public et au contrôle des publicités, enseignes et pré-enseignes; l'aménagement des terrains situés entre la RN 83* (actuelle RD 1083) *et la voie ferrée doit se faire dans un souci de qualité paysagère depuis la route comme depuis la voie ferrée*»[1].

1. *DOG du SCOTERS, Chapitre VII, p.39.*

3.6.2. Présentation du projet de requalification de la RD 1083 par le Conseil Départemental du Bas-Rhin et incidences sur le futur quartier

Depuis 2007, le Conseil Départemantal du Bas-Rhin a engagé une réflexion pour la requalification du tronçon de la RD 1083 situé entre Fegersheim et Ichtratzheim. Ce projet est développé en partenariat avec l'Eurométropole de Strasbourg, la Région et les communes de Lipsheim, Fegersheim et Ichtratzheim.

Les principaux objectifs recherchés par le projet consistent à réduire les nuisances actuelles, sécuriser et améliorer les accès riverains et les échanges entre communes, assurer la régulation du trafic, réduire la coupure urbaine entre Lipsheim et Fegersheim.

Le projet prévoit la création et la requalification (refonte des carrefours existants) de carrefours de régulation du Nord au Sud du secteur de projet, l'aménagement d'une trémie couverte pour lier les secteurs urbains de Lipsheim et Fegersheim, l'installation de protections acoustiques.

Ce projet de requalification comprend la création d'une contre allée le long du site de la Niedermatt qui pourra absorber les entrées / sorties du quartier Niedermatt sur sa façade Est.





La RD 1083 vue depuis la rue de la Gare (à gauche) et vue sur le secteur Niedermatt depuis une parcelle non construite (à droite)

3.6.3. Mesures spécifiquement employées sur le secteur

3.6.3.1. Qualité de l'urbanisme

Le projet d'urbanisation du secteur de la Niedermatt, développé parallèlement à celui de la requalification de la RD 1083, donne l'occasion de traiter cette entrée dans l'Eurométropole de Strasbourg par la RD 1083 de façon transversale, cohérente et qualitative. La position du site à proximité de la gare ferroviaire, sa position en entrée d'agglomération et l'élargissement conséquent de la RD 1083 justifient le choix d'un quartier urbain et affirmé sur la Niedermatt.

Au niveau du secteur mixte à dominante d'abitat, les hauteurs les plus importantes seront concentrées sur la limite Est le long de la RD 1083 dans le but de faire écran aux nuisances.

Le cœur du quartier mixte à dominante d'habitat restera quant à lui dédié à des formes urbaines de gabarit plus modeste, en continuité avec les habitations existantes.

Les activités économiques seront concentrées le long de la voie ferrée et au Sud du secteur pour tirer parti de l'effet vitrine en entrée d'agglomération et protéger le quartier d'habitat sur le plan acoustique. De même que pour le quartier d'habitat, un traitement urbain et paysager des interfaces du secteur d'activités devra être assuré, à la fois avec la RD 1083 sur l'ensemble de la façade Est et avec la voie ferrée.

Afin de structurer l'espace, le bâti sera implanté prioritairement à l'alignement des voies et espaces publics, mais de façon discontinue (îlots ouverts), notamment au niveau du front bâti à constituer le long de la contre-allée côté RD 1083.

Cette entrée de ville sera traitée de façon qualitative et urbaine en jouant sur le traitement de la voirie en surface (aménagement de l'espace public), l'adaptation des aménagements aux modes actifs, l'implantation des immeubles à l'alignement, la silhouette urbaine et la hauteur du bâti. La plantation d'arbres d'alignement le long de la contre-allée, le choix d'un mobilier urbain (non routier).

La qualité de l'urbanisme le long de la RD 1083 résulte de la mise en oeuvre des éléments suivants :

- le traitement de la RD 1083 en voie urbaine (de type avenue) au droit des noyaux villageois des communes de Lipsheim et Fegersheim,
- la structuration des hauteurs,
- une certaine ouverture du quartier Niedermatt sur la RD 1083 (venelles, vitrines, fenêtres,...),
- l'implantation d'un front bâti à l'alignement, côté RD 1083.

3.6.3.2. Qualité des paysages

Le futur quartier sera valorisé par la présence abondante de la végétation, laquelle est majoritairement constituée d'essences locales. La hiérarchisation du réseau viaire sera renforcée par les aménagements paysagers. La qualité paysagère dépendra directement de la qualité du traitement de la voirie au droit des noyaux villageois de Lipsheim et Fegersheim.

La structuration paysagère d'entrée de ville sera également liée à à l'affirmation de la présence de l'Andlau en limite Sud du secteur à travers la plantation d'arbres à grand développement et la reconstitution d'une ripisylve qui devront l'accompagner et qui seront plantées dans la marge de recul des constructions.

Le grand paysage participe aussi à la qualité paysagère du site. Il est perceptible depuis le secteur de la Niedermatt d'où se distingue, à l'Ouest, la ligne des Vosges. Si le talus de la voie ferrée rend difficile sa perception depuis le niveau du sol, les futures constructions pourront bénéficier de cette vue depuis les étages supérieurs.

La qualité du paysage est assurée par les éléments suivants :

- la plantation d'arbres d'alignement à grand développement le long de la RD 1083,
- la mise en valeur par renaturation du cours d'eau de l'Andlau et de ses abords,
- la qualité du front bâti / façade Est du quartier de la Niedermatt.

3.6.3.3. Qualité de l'architecture

La qualité de l'architecture en entrée de ville dépend pour beaucoup de la qualité du front bâti de la façade Est de la Niedermatt. Une attention particulière sera apportée à la qualité du front bati. Les façades seront traitées dans un esprit d'ouverture : vitrines en rez-de-chaussée, halls vitrés, baies vitrées,...

Sur le reste du quartier, l'architecture et les espaces urbains devront être traités de manière qualitative afin de marquer l'ambiance urbaine qui est recherchée sur ce secteur.

Les toitures pourront indifféremment être en terrasse ou en pente. Dans le premier cas, elles ne seront pas dédiées exclusivement aux installations techniques mais bien au cadre de vie en offrant des surfaces d'agrément et/ou des surfaces végétalisées.

De façon générale et afin d'éviter l'uniformité de l'ensemble, le PLU cherche à veiller à la diversité des formes architecturales en jouant sur des gabarits variés, des volumes émergents en toiture, des alternances de pleins et de vides, des décrochements de façades etc.

La qualité architecturale est assurée par les éléments suivants :

- la fonction singulière des bâtiments (activités, habitat),

- le traitement du rez-de-chaussée / façade Est du quartier Niedermatt en fonction du contexte (flux, échelle de l'infrastructure etc.),
- la hauteur conséquente permise des bâtiments (jusqu'à 12 mètres) qui marque l'entrée de ville.

3.6.3.4. Nuisances

Le quartier de la Niedermatt est particulièrement soumis aux nuisances liées à la présence des infrastructures de transport qui génèrent un effet de coupure, des nuisances sonores et de la pollution atmosphérique.

Les nuisances sonores seront atténuées au sein du futur quartier par le front bâti faisant écran qui sera implanté en première ligne le long de la RD 1083. La forme (hauteur plus importante du bâti, formes découpées du bâti) et la destination (logement proscrit) répondent à cette contrainte. Au-delà des mesures citées ci-dessus, il est préconisé de recourir à des dispositifs architecturaux adaptés divers (de type façade «double peau» par exemple) afin de prévenir les nuisances acoustiques.

L'effet de coupure entre Lipsheim et Fegersheim sera atténué au niveau du carrefour RD 1083 / RD 221 par la création d'une voirie de surface apaisée où les conditions seront réunies pour faciliter la traversée par les modes actifs. La pollution de l'air sera atténuée par la régulation du trafic.

Les nuisances sont limitées par les éléments suivants :

- le traitement de la voirie dans le cadre du projet du Conseil Départemantal du Bas-Rhin en trémie permet de minimiser l'effet de coupure au droit du carrefour, de limiter les nuisances sonores et olfactives,
- un front bâti relativement continu, faisant écran,
- pour les bâtiments à vocation d'habitat dans la partie Nord-Est, une orientation des installations techniques (VMC, ...) et ouvertures (balcons, fenêtres, terrasses, ...) du côté opposé à la RD 1083,
- un traitement des façades selon des dispositifs architecturaux divers de type «double peau»,
- une fonction adaptée des bâtiments au droit de la RD 1083 (activités).

3.6.3.5. Sécurité

La Niedermatt est desservie par deux voies de hiérarchies différentes : la RD 1083, infrastructure d'échelle régionale, voire nationale, et la rue de la Gare, voie secondaire de desserte locale. Le futur quartier sera connecté à ces deux voies en tenant compte du niveau hiérarchique de chacune et en aménageant, notamment, une transition entre l'infrastructure et le quartier.

La connexion à la RD 1083 (entrées-sorties tous véhicules) sera aménagée de préférence en partie Nord du quartier, au plus près de la dalle paysagée. Ce point d'accès débouchera sur une contre-allée qui donnera accès, vers le Nord, à l'intersection RD 221 - RD 1083 réaménagée en carrefour. Cette contre-allée permettra de desservir de manière sécurisée la zone, tant pour les déplacements automobiles que pour les modes actifs. Le traitement de la voirie devra éviter le vocabulaire routier comme, par exemple, les glissières de sécurité, portiques, signalétiques routières, murs acoustiques, candélabres de grande hauteur, etc.

Une sortie vers le Sud pourra s'envisager en direction du futur rond-point d'Ichtratzheim à condition d'aménager un passage sur l'Andlau compatible avec le corridor écologique à préserver.

D'autre part, les deux voiries internes au secteur déboucheront sur l'impasse de la Gare. Un plan de circulation pourra être organisé pour mieux diffuser les flux de circulation. Afin de limiter le passage de poids lourds au sein du quartier d'habitation, la desserte de la partie Sud à vocation d'activités devra être assurée à terme par la contre-allée.

Un autre point d'accès au secteur de la Niedermatt sera dédié aux véhicules de sécurité, d'un gabarit de 3 mètres le long de la voie ferrée sur l'emprise du cheminement modes actifs, et se prolongera sur l'emprise du cheminement actif le long de l'Andlau.

La sécurité des usagers du secteur est assurée par les éléments suivants :

- l'absence de débouché direct entre la zone d'urbanisation future Niedermatt et la chaussée dédiée aux flux de transit,
- l'existence de la contre-allée parallèle à la RD 1083 qui permet d'assurer un accès sécurisé au quartier de la Niedermatt notamment pour les cyclistes/piétons.

Au regard de la qualité de l'urbanisme, des paysages et de l'architecture, des nuisances et de la sécurité, l'ensemble de ces éléments permet de rendre compatible les dispositions du parti d'aménagement avec l'instauration d'une marge de recul réduite par rapport à l'axe de la route départementale RD 1083, sur l'ensemble du linéaire situé le long du futur quartier Niedermatt.