



**Commune de BRUMATH**  
Département du Bas-Rhin

---

# **PLAN LOCAL D'URBANISME**

## **5. ORIENTATIONS D'AMENAGEMENT ET DE PROGRAMMATION**

---

**Dossier approuvé  
Janvier 2012**

---

**AGENCE DE DEVELOPPEMENT  
ET D'URBANISME  
DE L'AGGLOMERATION  
STRASBOURGEOISE**  
9, Rue Brûlée • CS 80047  
67002 Strasbourg Cedex  
**Tél. 03 88 21 49 00**  
Fax 03 88 75 79 42



---

## **PREAMBULE**

---

Les **orientations d'aménagement et de programmation** ont pour objectif d'apporter des **précisions sur certains secteurs** de la Commune.

Selon l'article L. 123-1-4 du Code de l'Urbanisme, elles sont « relatives à des quartiers ou à des secteurs à mettre en valeur, réhabiliter, restructurer ou aménager. Ces orientations peuvent, en cohérence avec le Projet d'Aménagement et de Développement Durables, prévoir les actions et opérations d'aménagement à mettre en œuvre, notamment pour mettre en valeur l'environnement, les paysages, les entrées de ville et le patrimoine, lutter contre l'insalubrité, permettre le renouvellement urbain et assurer le développement de la Commune. Elles peuvent comporter un échéancier prévisionnel de l'ouverture à l'urbanisation des zones à urbaniser et de la réalisation des équipements correspondants. Elles peuvent prendre la forme de schémas d'aménagement et préciser les principales caractéristiques des voies et espaces publics ».

En application de l'article L. 123-5 du Code de l'Urbanisme, tous les **travaux**, les **constructions** ou **opérations doivent être compatibles avec les orientations d'aménagement et avec leurs documents graphiques**.

Cette compatibilité signifie que les travaux et opérations réalisés dans les secteurs concernés sont opposables au tiers, qu'ils ne peuvent être contraires aux orientations d'aménagement retenues, mais contribuer à leur mise en œuvre ou tout au moins ne pas les remettre en cause.

La compatibilité s'apprécie lors de l'instruction des demandes d'autorisation d'urbanisme.

Les **orientations** par secteur sont **complémentaires** des dispositions d'urbanisme contenues dans le **règlement écrit et graphique**.

Cette complémentarité s'exprime également par leur portée réciproque. En effet, les opérations d'aménagement et de construction seront instruites en termes de compatibilité avec les orientations par secteur et en termes de conformité avec les dispositions réglementaires.

La règle d'urbanisme est établie en cohérence avec les orientations par secteur. Cette cohérence s'exprime au travers du zonage, de la règle écrite.

Le document d'orientations d'aménagement et de programmation peut selon les secteurs, définir des principes du parti d'aménagement ainsi que l'organisation urbaine retenue (articulation de l'espace public et privé, équipements et espaces collectifs, ordonnancement des constructions).

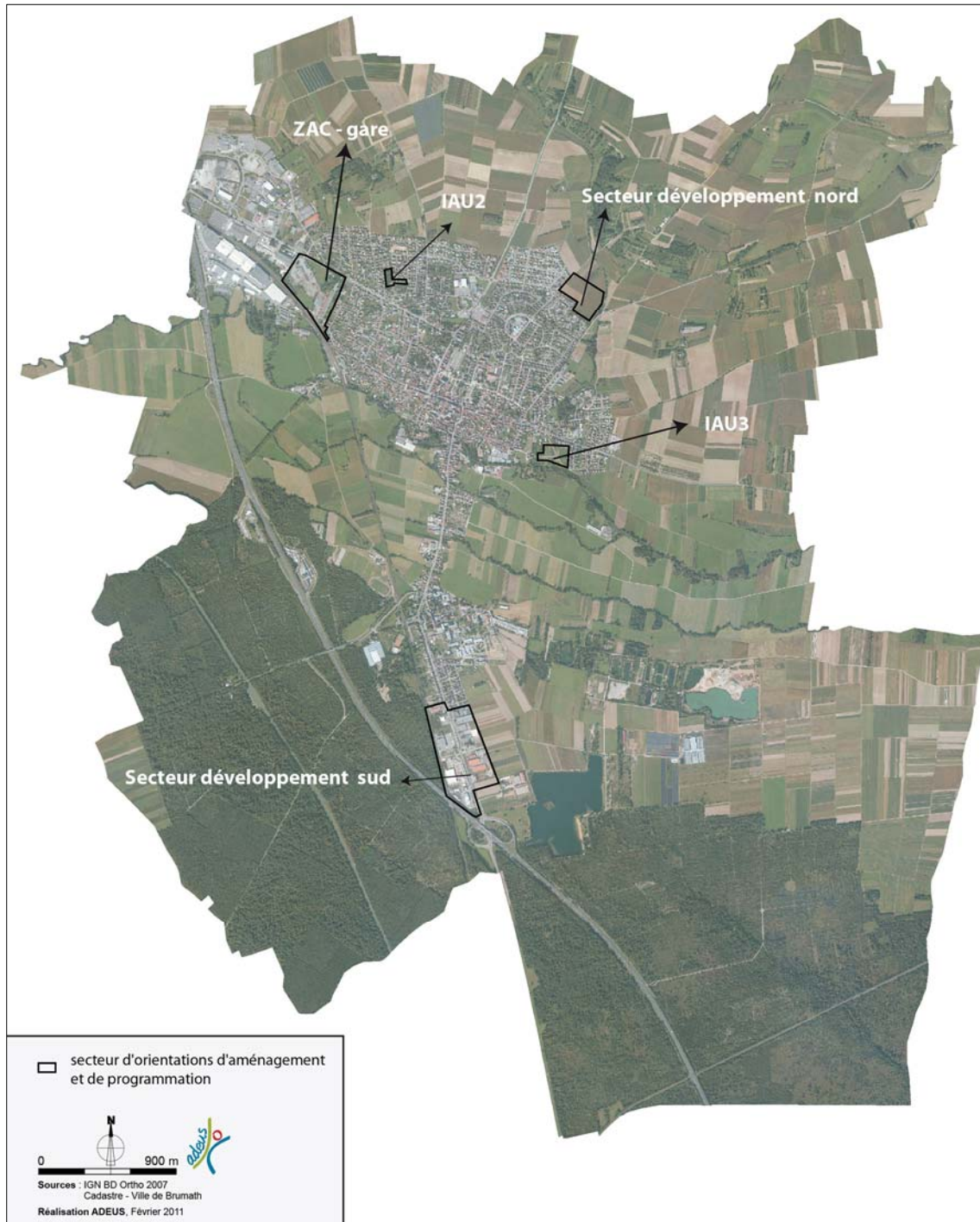
La règle d'urbanisme définit le cadre dans lequel les constructions doivent s'inscrire et être conçues.

Ainsi, les opérations d'aménagement et de construction doivent être réalisées dans le respect des orientations d'aménagement et de programmation et conformément au règlement de PLU.

Un permis de construire pourra être refusé au motif qu'il n'est pas compatible avec les orientations d'aménagement définies dans le présent document.

Dans le cadre des objectifs définis dans le PADD, la Commune a identifié plusieurs secteurs de développement qui font l'objet d'orientations d'aménagement et définissent des principes permettant d'orienter et de maîtriser l'évolution des territoires.

La carte ci-dessous localise les différents secteurs qui font l'objet d'orientations d'aménagement.



## I. DISPOSITIONS GENERALES POUR UN DEVELOPPEMENT DURABLE

---

Les dispositions déclinées ci-dessous n'ont **pas de valeur opposable**, se sont des **principes** qui ont pour seul objectif de décliner des thématiques visant à mieux intégrer le **développement durable** dans les projets urbains futurs.

La qualité environnementale de l'urbanisation future peut être renforcée par des mesures simples, des objectifs concrets qui peuvent à court terme, produire une amélioration très nette de l'empreinte écologique des nouvelles constructions. Ces orientations concernent les dispositifs ou les processus techniques à mettre en œuvre, qui ont un rapport direct avec la qualité de vie des habitants : améliorer la performance énergétique des bâtiments ne doit pas se limiter au bilan carbone, mais améliorer la qualité des espaces habités, le confort, enrichir la diversité des lieux du logement, du travail, leur accessibilité aux services urbains et leur rapport direct au paysage environnant.

### 1. Diversifier l'offre résidentielle

L'offre résidentielle doit être diversifiée au niveau de la forme, de la taille et du statut d'occupation pour répondre à l'ensemble des demandes. Elle doit s'enrichir avec les nouvelles opérations : logements avec jardins en rez-de-chaussée, terrasses et balcons « habitables », duplex, logements avec grandes terrasses en partie haute, diversité des tailles et des types.

### 2. Promouvoir des typologies de logements favorables à l'environnement

La forme du bâti et les types de logements ont un impact fort sur leur performance énergétique et acoustique, et sur le niveau de confort attendu. Le caractère traversant des logements permet une meilleure répartition de l'ensoleillement et la possibilité d'une ventilation naturelle croisée (pour le rafraîchissement estival). Ce dispositif simple est celui qui garantit le mieux le confort d'été et d'hiver des logements et leur qualité acoustique. Il a un impact sur la forme urbaine et le mode de distribution des logements.

Des dispositions particulières en termes d'isolation et d'inertie des bâtiments seront recherchées : l'objectif est de tendre vers la construction de bâtiments dont la consommation d'énergie est très réduite.

### 3. Gestion de l'eau

La conception des opérations nouvelles doit contribuer à limiter l'imperméabilisation et ralentir le ruissellement. Cet objectif peut être atteint par un traitement en pleine terre d'une partie du terrain d'assiette.

Les toitures et dalles plantées auront aussi vocation à temporiser l'écoulement à l'exutoire en ralentissant le flux (toitures plantées) et en stockant une partie de la pluie (effet de rétention).

La mise en œuvre de noues végétalisées est préconisée de manière générale, servant au stockage temporaire ainsi qu'à l'infiltration des eaux pluviales. Ces techniques permettent de conjuguer une réduction des coûts d'investissement et d'entretien avec des intérêts paysagers et écologiques : les noues végétalisées peuvent devenir partie intégrante du concept paysager de l'opération, tout en remplissant des fonctions de biotopes ou de corridors écologiques.

#### **4. Privilégier les déplacements doux**

Le renforcement général du réseau piéton/cycle qui maille la ville est recherché. Ce réseau relie les quartiers périphériques au centre ville, mais aussi les principaux pôles de services et de transport; Sur les principales artères, les aménagements visant à donner une plus grande place aux vélos, aux transports en commun et à conforter les cheminements piétons et l'animation de linéaires à vocation commerciales et de services, seront privilégiés. Tout ce dispositif favorise une baisse du recours aux véhicules automobiles personnels.

Les réflexions d'aménagement pourront le cas échéant aborder d'**autres thématiques environnementales** et proposer des solutions alternatives, sous réserve de leur faisabilité (par exemple en matière de gestion des déchets ménagers, d'assainissement des eaux usées, de protection de la biodiversité, etc.). Elles pourront également favoriser des variations de hauteurs pour augmenter l'ensoleillement, aussi bien de l'ensemble des façades, que des jardins et rues, favoriser également les vues lointaines.

## **II. ORIENTATIONS D'AMENAGEMENT DU SECTEUR CENTRE**

---

Ce secteur comporte 3 projets d'urbanisation inclus dans le périmètre urbain de l'agglomération.

### **1. PROJET ZAC-GARE**

#### **1.1. Localisation**

Le quartier se situe en bordure d'une importante entrée de ville, en limite Ouest de la partie urbanisée de la Commune, sur d'anciens terrains industriels. Il est délimité par différentes infrastructures : au Nord, l'ancienne route de Saverne qui se connecte à l'autoroute et au Sud la voie ferrée Paris-Strasbourg et fait tampon entre la zone industrielle à l'Ouest et un secteur d'habitat pavillonnaire à l'Est.

Ce secteur correspond à la zones IAU1 du règlement écrit et graphique du PLU et couvre une surface d'environ 11 ha.

La zone se réalisera dans le cadre d'une procédure de ZAC dont le projet doit faire apparaître une organisation et une planification cohérentes et compatibles avec l'orientation d'aménagement et de programmation.

#### **1.2. Enjeux**

Ce secteur en friche, à proximité du centre et de la gare a été identifié comme une réelle opportunité pour développer un véritable quartier multi-fonctionnel et vivant, visant à répondre aux besoins de la population en matière de logements, d'équipements et de déplacements.

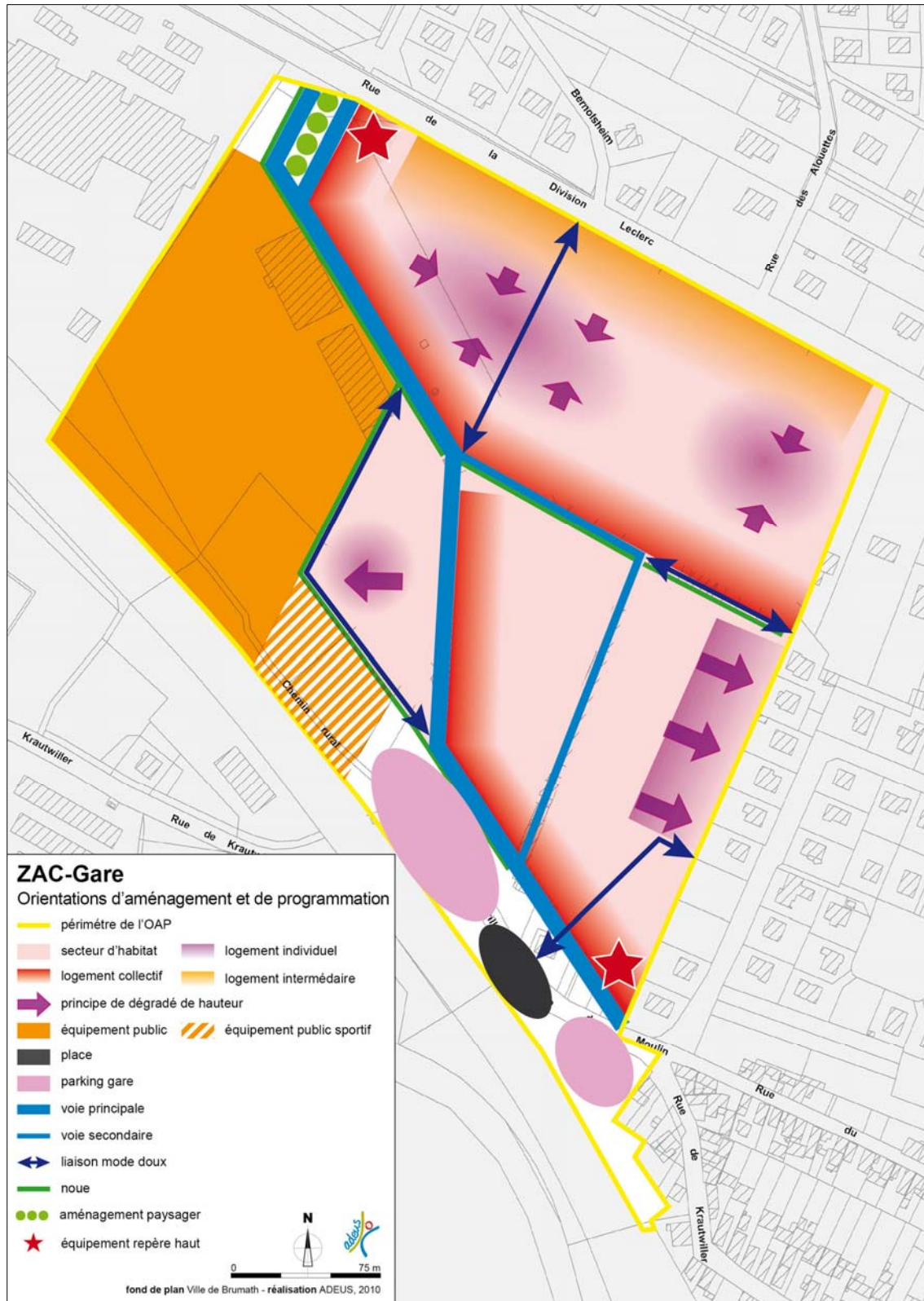
Ce choix répond à l'éventuelle relocalisation de la gare et à la volonté de limiter l'étalement urbain tout en assurant une offre supplémentaire de logements à proximité du centre et de rendre ce secteur proche de la gare, plus attractif.

#### **1.3. Objectifs**

- promouvoir une requalification urbaine de qualité en veillant à la gestion économe et durable de l'espace, en garantissant une densité à proximité de la gare,
- rendre le quartier lisible, assurer une mixité fonctionnelle et sociale et réaliser un pourcentage minimum de 20 % de logements sociaux,
- rendre les déplacements perméables pour les modes doux,
- permettre l'implantation d'un équipement public de rayonnement supra communal,
- encourager le développement d'activités non nuisantes pour diversifier les fonctions du quartier,
- développer de nouveaux équipements,
- réaliser 400 à 550 logements (voir davantage si l'équipement public ne se réalise pas) en favorisant de nouvelles typologies d'habitat (habitat individuel groupé, intermédiaire et/ou petits collectifs),
- inciter au développement d'une offre commerciale et de services à proximité de la rue de la Division Leclerc et de la rue du Moulin,
- tendre vers un quartier intégrant les préoccupations de développement durable comme garantir une mixité des fonctions favorisant les déplacements par les modes doux et favoriser des formes urbaines denses pour améliorer l'efficacité énergétique.

## 1.4. Principes d'aménagement

Tirant parti de sa situation et de manière à répondre aux objectifs fixés, le projet s'appuie sur les grands principes d'aménagement suivants :





#### 1.4.1. Trame viaire, espaces publics et liaisons mode doux

Un schéma de voirie sera mis en place en continuité avec la trame déjà existante en périphérie du site. Une attention particulière sera portée aux parcours piétons et cyclistes.

Le bâti s'organisera en s'appuyant sur un réseau viaire bien hiérarchisé :

- un axe principal qui constitue le point d'articulation de l'ensemble du quartier reliant la rue du Général Leclerc à la rue du Moulin,
- un réseau de voies secondaires donnant la priorité à la vie des riverains qui dessert des ensembles d'habitations par îlots.

Une attention toute particulière devra être faite pour que ce nouveau quartier se réalise à l'échelle du piéton, qu'il puisse s'approprier l'espace. En dehors de l'axe principal seront développés pour faciliter les déplacements par les modes doux, des voies piétonnes, des venelles destinées à rejoindre les îlots d'habitat du quartier même, et des quartiers limitrophes.

L'entrée Nord qui constitue l'entrée principale du quartier sera aménagée en mail planté avec noues permettant ainsi de donner une image verdoyante au quartier et laissant en fond, la possibilité de découvrir depuis la rue du Général Leclerc, l'éventuel équipement prévu en limite Sud-Ouest du quartier.

Le côté verdoyant du quartier sera renforcé par la réalisation à plusieurs endroits de jardins partagés et par l'aménagement de noues le long des cheminements doux, permettant ainsi l'infiltration des eaux pluviales.

La partie Sud du site sera affectée au stationnement de la gare de Brumath. Cependant, une partie de cet espace pourra être dédié à d'autres occupations du sol si l'intégralité du stationnement prévu ne se réalise pas.

#### 1.4.2. Traitement de l'entrée du quartier

Pour rendre lisible l'entrée du quartier, des bâtiments hauts servant d'éléments repères, seront réalisés aux entrées majeures du quartier : au Nord-Ouest, au débouché de la rue du Général Leclerc et au Sud-Est au débouché de la rue des Moulins.

#### 1.4.3. Densification et diversification des fonctions urbaines

La densité du tissu urbain le long de l'axe structurant et la mixité d'usages aux deux principales portes d'entrées du quartier (pieds d'immeubles à vocation de commerces, d'équipements et de services de proximité) seront favorisées afin de renforcer les vocations structurantes et d'animation de l'axe et entrées du quartier.

Pour donner une écriture plus urbaine, favoriser l'animation, l'implantation des constructions sur l'axe structurant se fera de préférence à l'alignement, avec des hauteurs plus élevées que dans le reste du quartier.

#### 1.4.4. Intégration architecturale

L'intégration qualitative et volumétrique des constructions devra être une préoccupation majeure.

Les constructions devront présenter une cohérence architecturale afin de constituer une image urbaine harmonieuse et seront autorisées au fur et à mesure de la réalisation des équipements internes à la zone.

Toute construction devra faire l'objet d'une vision d'aménagement globale qui garantira d'une part, une desserte et des accès suffisants, dimensionnés en adéquation avec les besoins à satisfaire et intégrés de manière à limiter l'imperméabilisation des sols et d'autre part, une continuité des aménagements paysagers à l'échelle de la parcelle ou de l'îlot.

#### 1.4.5. Intégration paysagère

L'aménagement paysager fera l'objet d'un traitement particulier afin de composer un paysage urbain de qualité. On privilégiera les arbres à feuilles caduques, qui assurent une bonne protection solaire l'été et favorisent l'ensoleillement l'hiver.

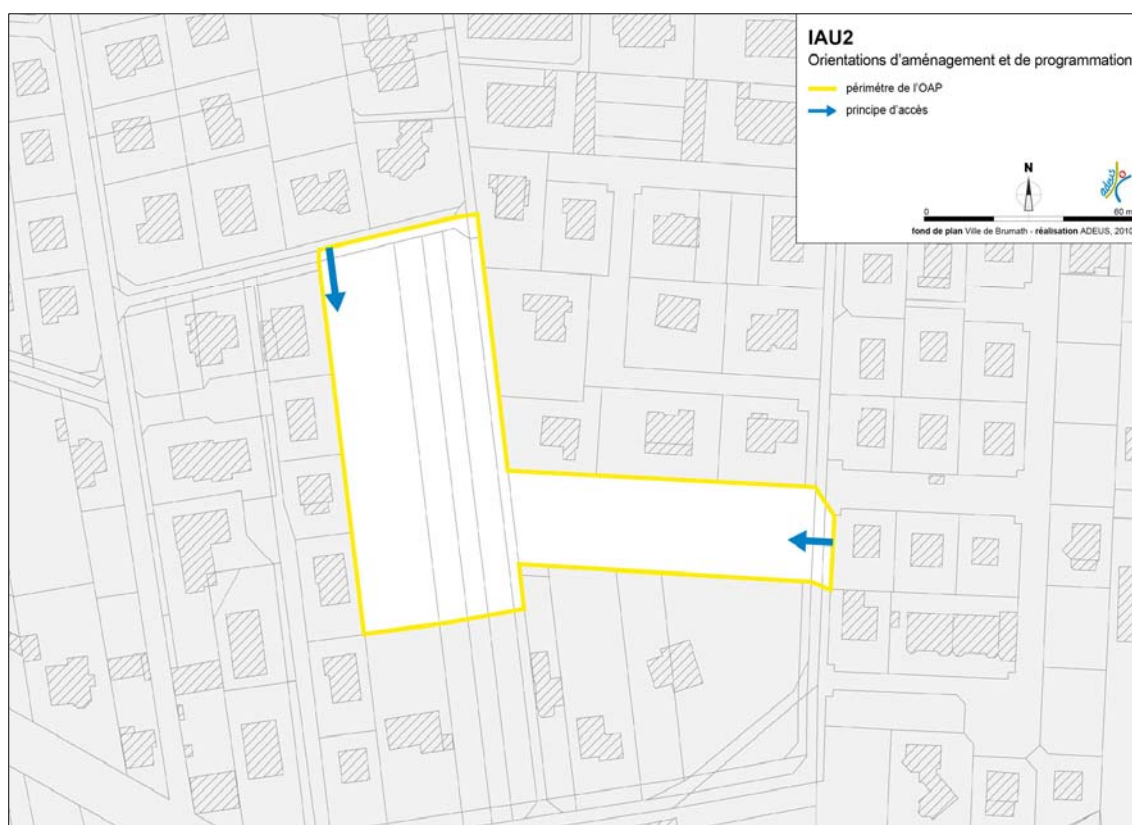
Pour les immeubles collectifs, le stationnement devra être intégré de manière préférentielle dans le bâtiment. Les batteries de garages et les parkings extérieurs devront être limités au maximum et, le cas échéant, disposés judicieusement sur la parcelle.

Le traitement de la limite entre le domaine public et le domaine privé est un élément constitutif de l'ambiance de la rue. Aussi, afin de garantir une cohérence et une harmonie sur rue, on veillera dans chaque projet à établir des continuités.

## 2. EXTENSION RUE OVIDE (IAU2)

L'extension future est destinée principalement à de l'habitat.

L'urbanisation de ce morceau de quartier venant s'insérer dans un quartier pavillonnaire déjà existant devra veiller à sa bonne intégration urbaine par son organisation et la qualité architecturale de ses constructions. On privilégiera les formes urbaines de même nature, peu denses.



Compte tenu de la faible emprise de la zone, son développement devra se faire en une seule fois pour assurer la cohérence de son aménagement. L'ouverture à l'urbanisation de la zone devra en tout état de cause s'accompagner de la réalisation d'une voie d'accès à partir de la rue Ovide.

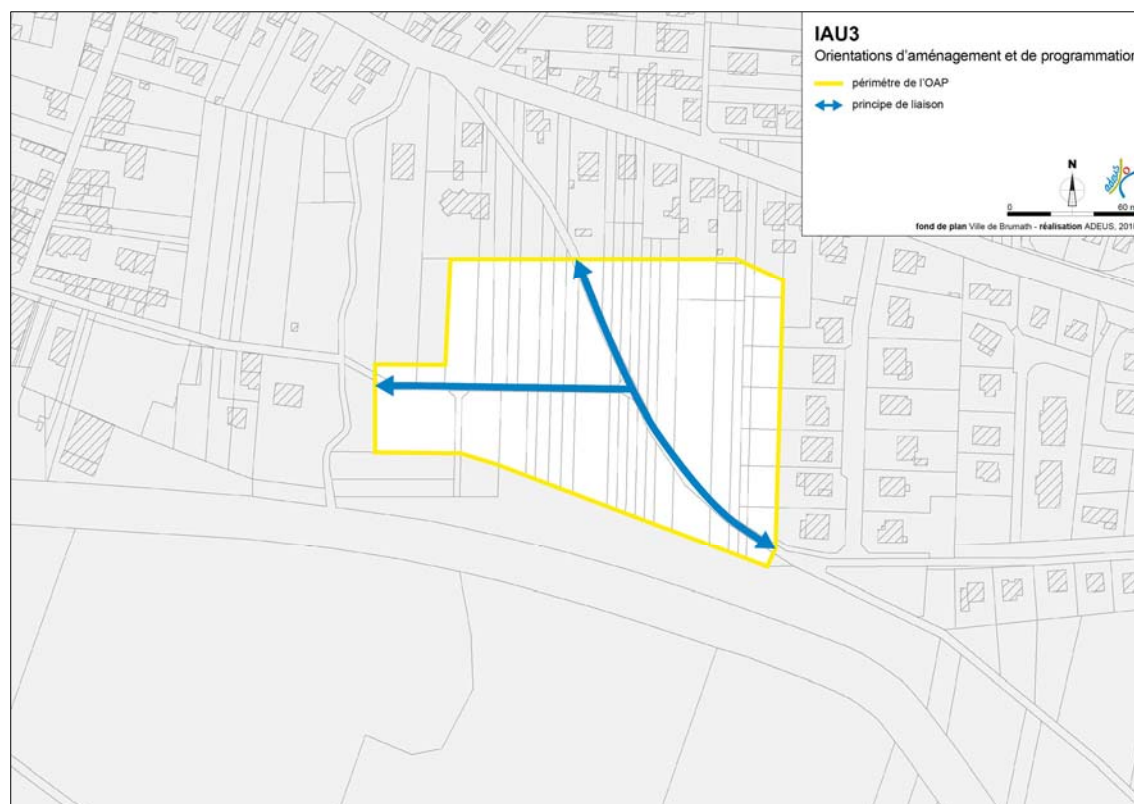
Le projet devra tenir compte de la présence en limite Nord, de l'espace boisé qui constitue un véritable poumon vert pour le quartier.

### 3. EXTENSION RUE BASSE (IAU3)

L'extension future est destinée principalement à de l'habitat.

Cette zone qui vient s'inscrire dans un secteur à dominante d'habitat est en contact direct au Sud avec le milieu naturel sensible et fragile de la vallée de la Zorn.

L'urbanisation devra être pensée de manière cohérente, afin d'assurer une transition harmonieuse entre espace bâti et espace naturel de la Zorn.



Jusqu'alors ce quartier s'est développé sous forme de lotissements, parfois sans communication les uns avec les autres. L'objectif est d'assurer une perméabilité avec les quartiers voisins afin d'achever l'urbanisation de ce quartier et de faciliter l'accès aux berges de la Zorn, tout en tenant compte des risques d'inondation et des sensibilités environnementales qui existent aux abords Sud du site.

Cette zone doit s'intégrer au tissu urbain environnant et tenir compte de l'espace naturel qui la borde. Le traitement des propriétés en limite Sud devra se faire de manière naturelle : haies aérées d'essences locales. Cet espace tampon entre le tissu bâti et le couloir de la Zorn remplira donc à la fois un rôle écologique (rôle d'abri écologique pour la faune) et esthétique (intégration paysagère qualitative des constructions. Dans ce secteur, des percées visuelles et fonctionnelles paysagères devront être aménagées pour permettre d'accéder au cheminement doux qui longe la Zorn. Ces percées contribueront à donner un caractère aéré et ouvert au quartier.

Les impasses seront proscrites afin d'intégrer ce nouveau quartier à l'existant. L'urbanisation devra être l'occasion de poursuivre le maillage avec les zones d'habitat à proximité. Le principe viaire adopté est de raccorder le quartier à l'Ouest dans le prolongement de rue Basse, au Nord depuis la rue de Geudertheim, et d'assurer une certaine perméabilité à l'intérieur du quartier. Les voies nouvelles devront être aménagées de manière sécurisées et leur gabarit devra être adapté à leur vocation (desserte interne ou voie principale). La circulation interne de l'opération devra être organisée de façon à ce que les modes doux puissent rejoindre de façon aisée les cheminements inscrits le long de la Zorn depuis les rues Basse et de Geudertheim.

### **III. ORIENTATIONS D'AMENAGEMENT DU SECTEUR NORD**

---

Ce secteur en limite d'agglomération s'inscrit dans la continuité de la zone urbaine existante, constituée d'habitat.

Son développement (zone IIAU2) devra s'organiser en tenant compte de la proximité des quartiers d'habitat en limite Sud et Ouest, et également du fait qu'il s'inscrit en limite d'une zone naturelle et en entrée de ville Nord.

Ce territoire vierge de toute occupation construite est très exposé aux vues des usagers de la départementale 140 vers Weitbruch/Bischwiller. Le traitement de cette limite d'urbanisation devra par conséquent faire l'objet d'une attention paysagère toute particulière.

Les nouveaux bâtiments seront amenés à créer un signal fort sur cette entrée de ville, d'où la nécessité de réaliser un geste architectural qui offre une image positive pour la Commune.

La trame viaire figurant au schéma devra être considérée comme un minimum à réaliser. Elle n'interdit pas la réalisation de voiries supplémentaires, à vocation cyclable ou piétonne.

Le développement du secteur devra ménager aussi la possibilité de réaliser des équipements d'accompagnement (desserte, stationnement).

Les voies de circulation qui traverseront la zone devront faire l'objet de traitements spécifiques pour assurer la continuité paysagère, notamment en termes de végétalisation et d'aménagement des traversées piétonnes et cyclables.

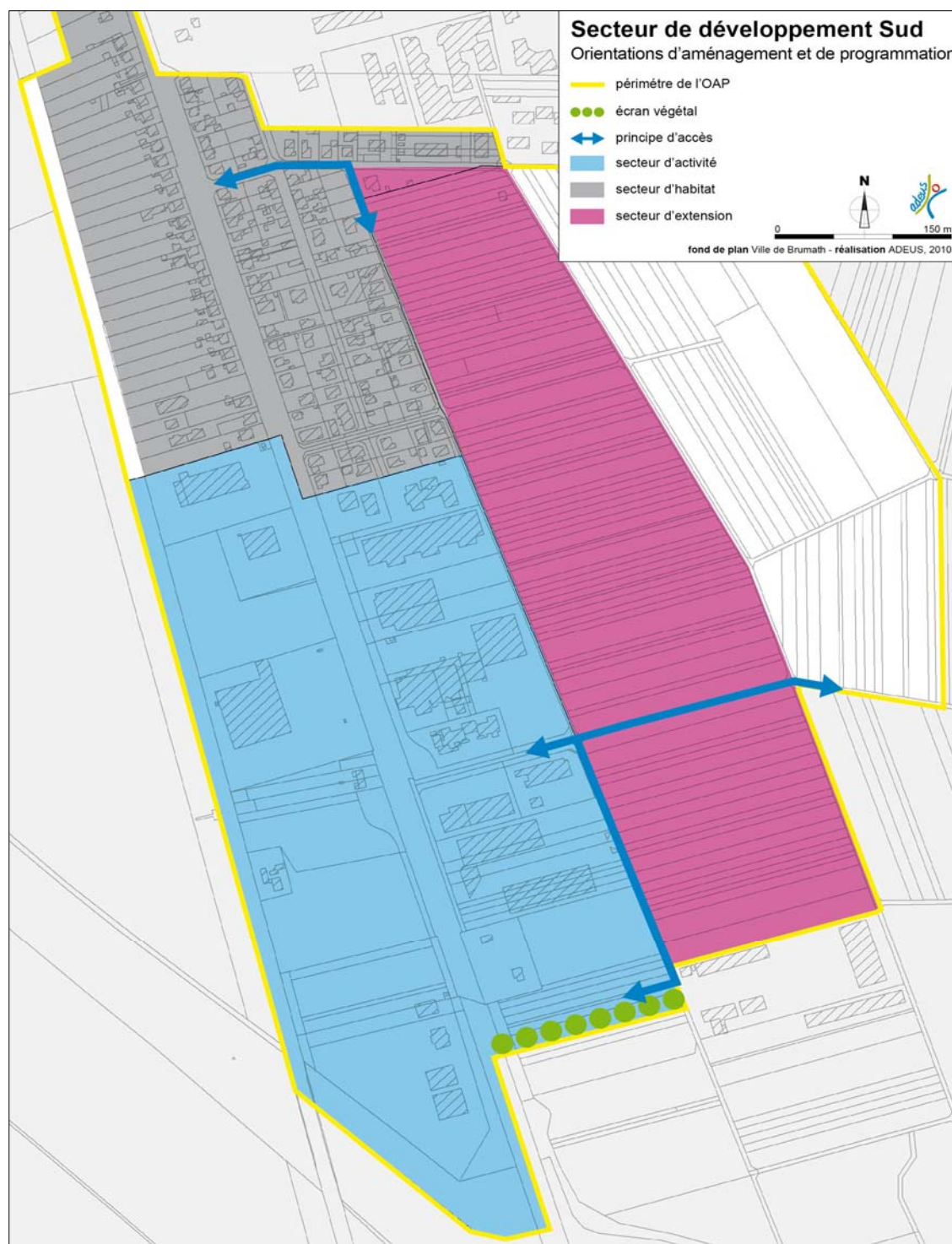
En dehors des terrains nécessaires à la réalisation des équipements, le caractère naturel de la zone devra être maintenu. Du fait de son implantation en entrée de ville, une attention toute particulière devra être faite sur les lisières Nord et Est, le long du périmètre concerné. La transition entre espace bâti et espace naturel devra être prise en compte.



## IV. ORIENTATIONS D'AMENAGEMENT DU SECTEUR SUD

Le secteur « Sud », considéré au sens large, comporte des orientations d'aménagement principalement en matière d'accès, permettant ainsi de gérer au mieux dans le futur les déplacements dans l'ensemble du secteur. Ces orientations sont des grands principes qui seront affinés lors de la réalisation des projets.

Ce secteur concerne des projets de développement à court, moyen ou long terme.





## **1. LE SECTEUR D'EXTENSION STEPHANSFELD (IIAU1)**

Même si l'urbanisation de ce secteur s'inscrit dans un horizon lointain, la Collectivité a souhaité dès à présent inscrire des lignes directrices en matière d'accès pour l'aménagement de ce futur quartier.

Son accès au Nord devra se réaliser à partir de la rue de la Hardt, son accès au Sud par la rue du Plan d'Eau. On devra veiller à greffer au moins la zone avec les quartiers limitrophes au Nord et à l'Ouest et tenir compte de l'espace naturel qui la borde à l'Est.

Ce futur quartier profitera de sa proximité avec la gare de Stephansfeld pour développer une densité plus élevée que les quartiers limitrophes, avec un pourcentage minimum de 20 % de logements sociaux. Il devra également intégrer les préoccupations de développement durable comme favoriser des formes urbaines denses pour améliorer l'efficacité énergétiques des bâtiments, assurer une mixité des fonctions qui favorise les déplacements à pied et à vélo et favoriser l'implantation potentielle de réseaux de chaleur.

## **2. L'ENTRÉE SUD DE LA VILLE**

Le projet d'extension de la zone d'activités (UXc) vers le Sud, devra tenir compte de son implantation dans un espace majeur pour l'image de la Commune : en entrée de ville et en limite d'une zone naturelle.

Pour accompagner l'environnement qui a déjà fait l'objet d'aménagements de la part de la Collectivité (plantations, réalisation d'un rond point), l'urbanisation devra faire l'objet d'un traitement paysager en lisière Sud. Un cordon végétal devra être réalisé dans le cadre de l'aménagement de la zone, afin de traiter de manière qualitative la transition entre espaces urbanisés agricoles et naturels. La plantation de haies vives d'essences locales est préconisée.

Pour assurer la sécurité des usagers, les sorties sur l'avenue de Strasbourg sont interdites. L'accès au secteur de développement devra se réaliser à l'arrière de la bande constructible, par une voie parallèle à l'avenue de Strasbourg.

## **3. ZONE DE LOISIRS SUD**

Pour faciliter et rendre plus lisible les déplacements vers la zone de loisirs amenée à se développer à terme, des orientations en matière d'accès ont été prises pour se ménager la possibilité de passages Est-Ouest.

Les impasses sont proscrites afin d'intégrer ce nouveau quartier à l'existant. L'urbanisation devra être l'occasion de poursuivre le maillage avec les zones d'habitat à proximité. Le principe viaire adopté est de raccorder le quartier à l'Ouest.