Communauté d'Agglomération de Haguenau

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

PLAN LOCAL D'URBANISME

COMMUNE DE HAGUENAU

ORIENTATIONS D'AMENAGEMENT ET DE PROGRAMMATION

19/11/2012	Approbation
22/09/2014	Modification n° 1
19/09/2016	Modification n° 2
26/09/2017	Mise à jour n° 1

MODIFICATION N°3
Vu pour être annexé à la délibération du conseil communautaire du 13 septembre 2018

A Haguenau
Le 13 septembre 2018

Le Vice-Président,
Jean-Lucien NETZER

I. ORIENTATIONS D'AMÉNAGEMENT ET DE PROGRAMMATION

Sauf indications contraires exprimées dans le présent chapitre ou dans la partie relative à un secteur particulier, les orientations d'aménagement[1] suivantes, prises en application de l'article L 123-1-4 du code de l'urbanisme, s'appliquent à l'ensemble des secteurs d'aménagement repérés au présent document.

Elles ne sont opposables aux autorisations d'aménager et d'occuper le sol, dans une relation de compatibilité, qu'à l'intérieur des périmètres d'application identifiés aux schémas d'aménagement.
Toutefois, par exception au principe ci-dessus figurent des principes de voies à l'extérieur des périmètres d'application, celles-ci indiquent la nécessité pour l'opération d'aménagement considérée de réaliser les voies en question. Elles sont considérées comme des équipements nécessaires à l'urbanisation du site.

Lorsqu'elles s'appliquent à une zone naturelle ou agricole classée N ou A par le PLU, incluse en tout ou partie dans le périmètre d'application, elles ont vocation à y mettre en valeur l'environnement et s'imposent de la même manière que dans les zones d'urbanisation future aux autorisations d'aménager et d'occuper le sol.

NB : Elles ne sont toutefois pas opposables aux pratiques agricoles et culturales.

A) - Orientations relatives à la trame viaire

La trame viaire figurant aux schémas doit être considérée comme le minimum à réaliser. Elle n'interdit pas la réalisation de voiries supplémentaires, à vocation automobile, cyclable ou piétonne. Les tracés figurant dans les schémas sont des tracés de principe dont la localisation peut être adaptée, dès lors que l'organisation que ces principes sous-tendent est respectée.

Les opérations d'urbanisation nouvelles poursuivent le maillage entre les quartiers existants et le site d'aménagement considéré.
La trame viaire projetée représentée par les principes de voie est reliée systématiquement aux voies en attente de prolongement et aux impasses existantes en périphérie du site considéré, en prenant en compte les caractéristiques et les fonctions de ces voies préexistantes, avec pour objectif d'éviter de créer des distorsions ou des incohérences de fonction, d'usage ou d'aménagement.

En l'absence de principe d'accès inscrits dans les différents schémas d'aménagement, les espaces naturels, sportifs et ou de loisirs limitrophes doivent néanmoins être rendus accessibles aux piétons et aux cyclistes, de façon confortable et sécurisée, en privilégiant les itinéraires directs.

La trame viaire est fortement végétalisée pour assurer une ambiance paysagère agréable aux circulations piétonnes et cyclistes, notamment aux abords ou aux traversés du réseau d'espaces verts, de loisirs ou sportifs lorsqu'il figure dans le secteur d'aménagement considéré.
La trame viaire favorise l'intégration dans ses aménagements de la trame des fossés ou des cours d'eau (lorsqu'ils existent), pour en faire un élément d'accompagnement des circulations douces.
Elle veille à préserver les éventuelles circulations faunistiques qui pourraient utili-

1. Haguenau n'est pas concernée par les orientations tenant lieu de PLH et de PDU

ser ces fossés et à laisser suffisamment de place à l'accompagnement végétal de ce réseau de fossés et de cours d'eau.

Pour les opérations dont la taille et l'importance dans le projet urbain le justifient[1], la trame viaire mise en place est hiérarchisée de façon à faciliter la lisibilité du réseau créé pour ses usagers.

On distinguera :
- les voies principales, reliant les quartiers entre eux, d'une emprise minimale de 20 m permettant d'accueillir des circulations piétonnes et cyclistes sécurisées, du stationnement et le cas échéant un transport en commun
- les voies de structuration des quartiers eux-mêmes, d'une emprise minimale de 12m
- les dessertes résidentielles locales, d'une largeur minimale d'emprise de 8,50m et dont les caractéristiques d'aménagement sont adaptées au volume de logements à desservir.

B) - Trame hydraulique

La trame des fossés ou des petits cours d'eau existants sur les sites d'aménagement futur est maintenue et préservée, sauf indication contraire figurant au présent document.
Leurs fonctions paysagères, écologiques et hydrauliques sont conservées. On recherche leur intégration aux aménagements urbains, sous forme par exemple de dépendances de voie valorisées paysagèrement, de supports de cœur d'îlot, de circulations douces et/ou comme partie intégrante d'un système d'assainissement pluvial.

Les constructions et installations doivent observer un recul suffisant pour assurer la transparence hydraulique et le maintien des circulations écologiques dont ces fossés sont éventuellement support. En tout état de cause, un recul minimal de 3 m de part et d'autre des berges des fossés est imposé et de 6 m par raport aux cours d'eau, sauf orientation spécifique à un secteur d'aménagement.

Les orientations relatives aux fossés et cours d'eau ne font pas obstacle à ce que ces éléments puissent être le cas échéant déplacés partiellement, ni à ce qu'ils soient traversés par des voies ou des cheminements piétons-cyclistes.

Les futurs aménagements hydrauliques éventuellement rendus nécessaires par l'aménagement projeté privilégient la réalisation de fossés ou de noues paysagées. Sauf indication contraire figurant dans le présent document, les eaux de toitures sont infiltrées en priorité dans ce réseau de noues et de fossés, dans le respect de la réglementation en vigueur.

1. Il s'agit en particulier des opérations autour de la voie de liaison sud et du secteurde la Sandlach est.

C) - Formes et fonctions urbaines, production de logements et paysage

1. Densité urbaine, mixité et économie du sol

Pour les secteurs à vocation résidentielle mixte (I et II AU au plan de zonage), les secteurs à forte densité sont réalisés de manière privilégiée aux abords des voies principales, secondaires et des espaces structurants. Lorsqu'il figure aux schémas d'aménagement, il en est de même aux abords du réseau d'espaces naturels, verts, de loisirs ou sportifs, en particulier dans les secteurs du Weinumshof, des Missions africaines et du Château Fiat.
Ces fortes densités sont caractérisées par des formes bâties de type «immeuble collectif» afin de créer un paysage de ville.
Les îlots à vocation résidentielle dense **privilégient une structure d'îlot fermé** plutôt que des structures de type îlots ouverts ou à implantation centrale des constructions.

En dehors des secteurs d'urbanisation future dédiés réglementairement aux activités économiques[1], les constructions constituent un front bâti privilégiant le caractère continu des implantations le long des voies principales identifiées aux schémas d'aménagement.

L'organisation, la surface et le nombre des parcelles réalisés dans les secteurs d'urbanisation future à vocation résidentielle mixte permettent d'assurer le développement d'**une mixité des formes de bâti**.

Les opérations nouvelles à vocation essentiellement résidentielle concourent à satisfaire l'objectif minimum de réalisation des 20% de logements aidés et de 45 logements minimum à l'hectare. Ces valeurs sont appréciées à l'échelle de l'ensemble du secteur d'urbanisation future. En cas d'opérations multiples à l'intérieur d'un même secteur d'urbanisation futur, la densité d'une opération tient compte des capacités des secteurs restant à urbanisé dans le souci de leur faisabilité et d'un équilibre des densités et des formes urbaines.

2. Transitions urbaines

Lorsque les secteurs à urbaniser sont au contact direct[2] des secteurs pavillonnaires périphériques existants, on privilégie dans leur proximité immédiate des formes urbaines faiblement denses, de type pavillonnaires ou proches de cette typologie (maisons de ville, habitat en bande, etc), pour assurer la transition morphologique du bâti entre le futur quartier et l'existant.

Les transitions entre les secteurs à vocation économique et ceux à vocation résidentielle s'organisent au travers la réalisation de voiries «tampon», ou, à défaut, de corridors verts à vocation de loisirs ou de cheminements piétons-cyclables et ou de rideaux boisés.
Dans cette dernière hypothèse, ces corridors ont une largeur suffisante pour assurer leur fonction de transition, soit en principe une dizaine de mètres, porté à 30 m pour les rideaux boisés qui ont vocation à servir de corridor écologique identifié aux schémas d'aménagement.

1. Sont exclues du champ d'application de cette orientation les zones I et II AUX et leurs secteurs particuliers, ainsi que la partie de zone UX limitrophe de la route de Soufflenheim et couverte par le schéma d'aménagement «Route de Soufflenheim».
2. contact direct : sans voirie ou espaces collectifs - verts ou de loisirs - de transition

3. Façade d'entrée de ville et mise en valeur du paysage

Dans les secteurs repérés aux schémas d'aménagement comme constituant l'une des façades d'entrée de ville de Haguenau et ceux soumis à l'article L. 111-1-4, les opérations de construction et d'aménagement constituent une façade d'entrée de ville et prennent en compte les nuisances, la sécurité, la qualité architecturale, ainsi que la qualité de l'urbanisme et des paysages.

L'organisation viaire et urbaine dans ces secteurs d'entrée de ville privilégie, sauf indication contraire portée aux présents schémas d'aménagement, la réalisation des façades principales ou d'accès aux constructions orientées vers l'extérieur du secteur et vers les voies identifiées au titre du L 111-1-4. A défaut, le traitement architectural et urbain des façades orientées vers l'extérieur et les voies identifiées au titre du L 111-1-4 doit être d'une qualité équivalente à celle des façades tournées vers les voies internes de l'opération.
Les constructions concourent à la réalisation d'un front urbain tourné vers les espaces naturels ou les voies limitrophes.

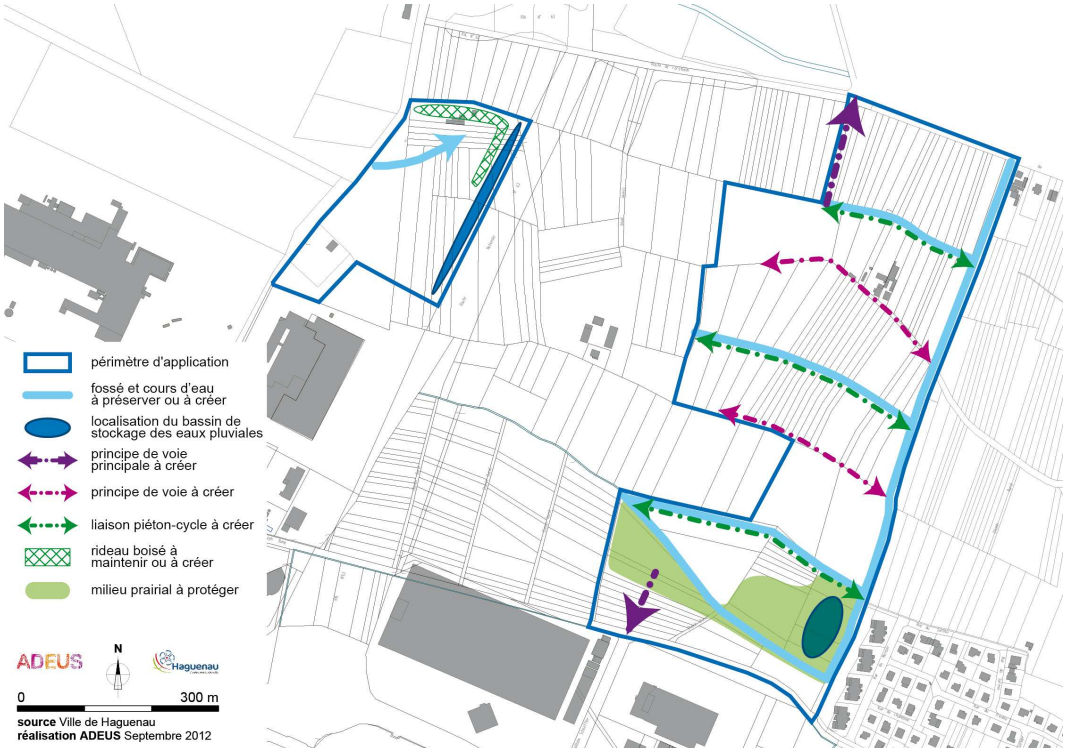
Des aménagements de la voirie destinés à marquer le changement d'ambiance au point de passage entre section urbaine et section hors agglomération sont réalisés, soit au moyen d'un carrefour, soit d'un aménagement spécifique de l'espace public destiné à marquer cette transition, réduire les vitesses des usagers et assurer leur sécurité (rétrécissement, chicane, etc).

Les futures opérations s'inscrivent dans la grande trame paysagère créée par l'organisation générale pré-existante du parcellaire, dans un souci de permanence et de cohérence paysagère, pour assurer la mémoire paysagère du lieu.
Les limites entre zones d'extension urbaine résidentielles et espaces agricoles ou naturels font l'objet d'un traitement particulier pour assurer la cohérence et la transition paysagère. Dans la mesure du possible, il s'agit d'éviter que les fonds de jardins ne jouxtent les espaces agricoles ou naturels. On privilégie dans cette zone de contact la réalisation d'espaces à vocation publique ou collective en périphérie, notamment par le biais de voies, de chemins piétons, de pistes cyclables ou d'espaces verts ou de loisirs.

II. SECTEURS À VOCATION ÉCONOMIQUE

A) - Les secteurs de la Sandlach

Schéma n° 1 : Schémas d'aménagement des secteurs ouest et est de la Sandlach



1. Orientations de mise en valeur de l'environnement et paysagères communes aux 2 secteurs

A l'intérieur des sites limitrophes des zones naturelles, les clôtures ne sont pas souhaitées[1]. Les clôtures éventuelles qui y sont toutefois réalisées sont conçues de façon à garantir le passage des amphibiens et de la petite faune.

Les eaux de toiture sont infiltrées en priorité dans les noues et fossés, dans le respect de la réglementation en vigueur.

2. Orientations de mise en valeur de l'environnement et paysagères propres au secteur dit «Sandlach ouest»

En limites nord et est du site, le schéma d'aménagement prévoit la mise en place de rideaux boisés. Leur composition végétale permet d'assurer l'homogénéité paysagère avec le site industriel existant au sud et doit à terme fondre paysagèrement les constructions à venir.
Une strate végétale de haute tige est a minima nécessaire. La largeur moyenne de ces rideaux boisés à maintenir ou à créer est de 20 à 30 m.

La réalisation de cette zone s'accompagne concomitament de la mise en vieillissement forestier d'éléments de boisement favorables au lucane cerf-volant.

1. Elles ne peuvent être interdites, en vertu du code civil, mais peuvent être de façon volontaire reculées en périphérie des lisières, rideaux boisés et corridors, quel que soit le secteur d'aménagement.

La collecte des eaux pluviales est traitée au travers de noues et fossés paysagés sauf lorsque la réglementation l'interdit formellement. Leur aménagement tient compte de leur vocation éventuelle de corridor écologique, en particulier pour les amphibiens. Des plantations de type ripisylve accompagnent ces circulations d'eaux pluviales et les fossés existants. Ceux-ci peuvent être déplacés dans l'intérêt du projet, sous réserve que leurs fonctions hydrauliques et écologiques soient maintenues.

Les bassins de rétentions des eaux pluviales nécessaires à l'aménagement de la zone sont réalisés en bordure du contournement. Leur aménagement et les plantations à réaliser en accompagnement veillent à la qualité paysagère du site en limitant l'artificialisation de cet espace. Le graphisme au schéma d'aménagement symbolise un principe de localisation et non une dimension ou une géométrie.

3. Orientations de mise en valeur de l'environnement et paysagères propres au secteur dit «Sandlach est»

Les espaces libres aux abords des fossés et des cours d'eau existants ainsi que la ripisylve qui les borde le cas échéant sont maintenus et préservés sur une largeur **minimale** totale de 10 m, fossé inclus.

Le cours d'eau le plus au sud est bordé de milieux prairiaux à protéger. Le périmètre figurant au schéma d'aménagement et identifiant schématiquement ces milieux prairiaux à protéger ne fait toutefois pas obstacle à l'aménagement de la voie d'accès principale[1] au futur site d'activité. La réalisation de la voie doit privilégier une emprise économe en foncier et le tracé le moins impactant. L'aménagement de la voie doit permettre le maintien du fonctionnement hydraulique de la zone humide de part et d'autre de son tracé futur.
En dehors de cet accès, la protection des milieux prairiaux abritant les maculinea doit être assurée.

Le bassin de collecte et de rétention des eaux pluviales est implanté en limite sud-est du site selon le principe inscrit au schéma d'aménagement. Il doit être conçu et planté en bordure pour offrir visuellement un espace naturel de qualité en vis-à-vis de l'urbanisation résidentielle dense existante. Il concourt par son aménagement et les plantations qui l'accompagnent au maintien du caractère humide du site.

1. Cette exception ne préjuge pas des autorisations éventuellement nécessaires au titre de la protection des maculinea

B) - Secteur de la Route de Soufflenheim

Schéma n° 2 : Schéma d'aménagement du secteur de la Route de Soufflenheim

Orientations de mise en valeur de l'environnement et paysagères

Les opérations d'aménagement et les constructions reconstituent les zones de lisières à traiter inscrites au schéma d'aménagement en limite des secteurs forestiers. Cette lisière est constituée d'un espace naturel ouvert de type friche herbacée peu ou pas boisée, d'une largeur de 30 m.

A l'intérieur des lisières forestières à créer, les clôtures ne sont pas souhaitées. Les clôtures éventuelles qui y seraient toutefois réalisées sont conçues de façon à garantir le passage des amphibiens et de la petite faune.

Les espaces de lisière forestière à reconstituer sont plantés de façon à assurer une biodiversité renforcée.

La réalisation de cette zone s'accompagne concomitament de la mise en vieillissement forestier de parcelles boisées favorables au lucane cerf-volant et à une évolution naturelle des boisements.

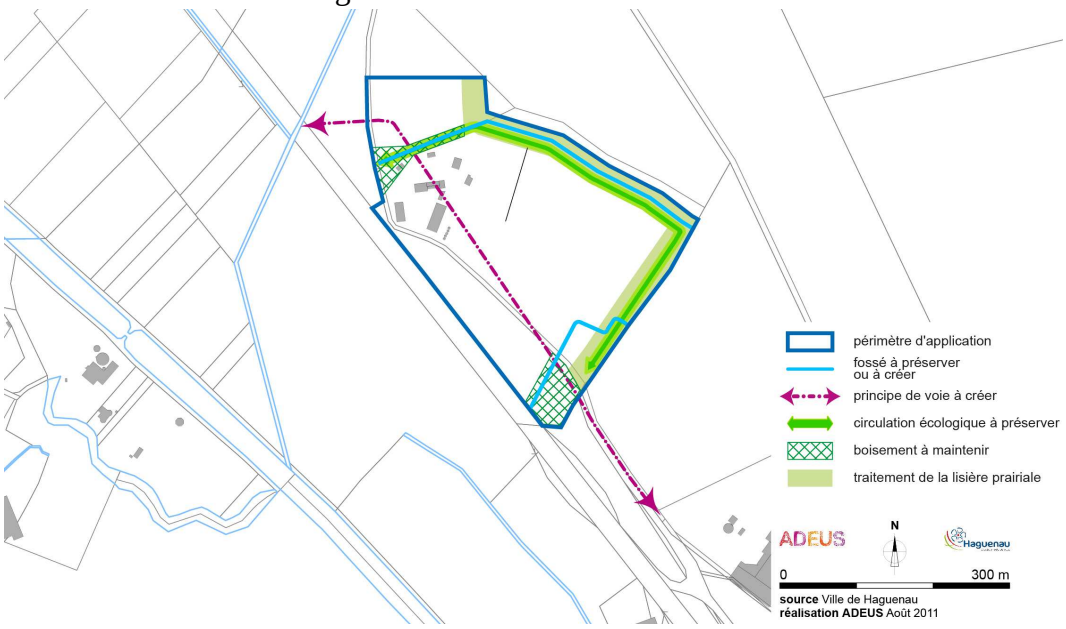
La collecte des eaux pluviales est traitée au travers de noues et fossés paysagés sauf lorsque la réglementation l'interdit formellement.
Les eaux de toiture sont infiltrées en priorité dans les noues et fossés, dans le respect de la réglementation en vigueur.

Les rideaux boisés à maintenir ou à créer sont constitués par les espaces forestiers que l'aménagement doit préserver ou réaliser sur une largeur minimale de 20 à 30m.
Le boisement existant, le cas échéant sécurisé, est préservé pour assurer la qualité paysagère du site localisé en entrée de ville. En dehors de la voie d'accès à la zone et des accès aux parcelles et leurs aménagements, ces rideaux boisés n'ont pas vocation à accueillir des constructions ou installations.

Le carrefour d'accès à la zone d'activités future est traité de façon à marquer la transition entre la section hors agglomération et la section urbaine de la route de Soufflenheim.

C) - Secteur du Taubenhof

Schéma n° 3 : Schéma d'aménagement du secteur du Taubenhof



1. Orientations de mise en valeur de l'environnement et paysagères

Le long du fossé existant, la lisière prairiale repérée au document graphique comme à traiter se traduit par la préservation et le développement des milieux prairiaux humides au nord du fossé et sur la limite sud-est.

A l'intérieur du corridor écologique identifiés au schéma d'aménagement, les clôtures ne sont pas souhaitées. Les clôtures éventuelles qui y seraient réalisées sont conçues de façon à garantir le passage des amphibiens et de la petite faune.

Les boisement à maintenir sont plantés et traités pour les renforcer, dans l'objectif de favoriser leur rôle de support des migrations de chiroptères. Ils sont plantés de façon à assurer une biodiversité renforcée dans le respect des milieux préexistants. Ils peuvent être traversés par la voie d'accès à la zone sous réserve que son aménagement la rende transparente aux circulations écologiques, en particulier celles des batraciens, et transparente sur le plan hydraulique lors du franchissement du fossés.

Un bassin de collecte et de rétention des eaux pluviales est implanté en limite sud du site, en bordure de la route du Rhin (RD 29).
Ce bassin de collecte doit être accompagné d'une végétalisation comportant l'ensemble des strates végétales et en particulier des plantations de hautes tiges, dans l'optique d'assurer son intégration paysagère aux abords de la RD29, soumise à l'article L 111-1-4 du code de l'urbanisme.

En dehors de la réalisation de la voie de desserte dont le principe est inscrit au schéma d'aménagement, le site sud de boisement ne peut faire l'objet d'aucun aménagement en dehors d'un éventuel fossé exutoire et d'aucune construction.

2. Orientations relatives à la trame viaire

La desserte de la zone doit être raccordée à celle de la zone commerciale existante et un seul nouvel accès à la RD 29 est possible au nord.
La voie de raccordement à la zone commerciale existante est implantée en sommet du talus existant, dans un souci constant de préservation des milieux à corynéphores.

Le carrefour au nord sur la RD 29 classée à grande circulation et soumise l'article L 111-1-4 du code de l'urbanisme est traité de façon à assurer la sécurité des usagers et particulièrement celles des piétons et des cyclistes. L'extension de la zone du Taubenhof doit y être raccordée dans le cadre de son ouverture à l'urbanisation.

D) - Secteur sud-est de l'aérodrome

Schéma n° 4 : Schéma d'aménagement du secteur sud-est de l'aérodrome

Orientations de mise en valeur de l'environnement et paysagères

Les opérations d'aménagement et les constructions reconstituent les zones de lisières à traiter inscrites au schéma d'aménagement en limite des secteurs forestiers. Cette lisière est constituée d'un espace naturel ouvert de type friche herbacée peu ou pas boisé, d'une largeur de 30 m.

Afin de maintenir paysagèrement la coupure forestière entre l'aérodrome et la commune de Kaltenhouse, un rideau boisé de 20 à 30 m est maintenu le long de la route de Bischwiller. Dans le même objectif paysager, un seul accès automobile nouveau desservant la zone est possible depuis cette voie.

A l'intérieur des zones lisières forestières à traiter et en bordure du corridor écologique préservé à l'extérieur du site, matérialisé par une bande classée en zone N au

plan de zonage entre celui-ci et la limite de l'aérodrome, les clôtures ne sont pas souhaitées. Les clôtures éventuelles qui seraient toutefois réalisées sont conçues de façon à garantir le passage de l'herpétofaune[1] et de façon plus générale de la petite faune.

En limite sud du site, un rideau boisé continu de 20 à 30 m d'épaisseur est maintenu et conforté sauf lorsqu'il entre en concurrence directe avec un milieu dunaire à préserver identifié au schéma d'aménagement.

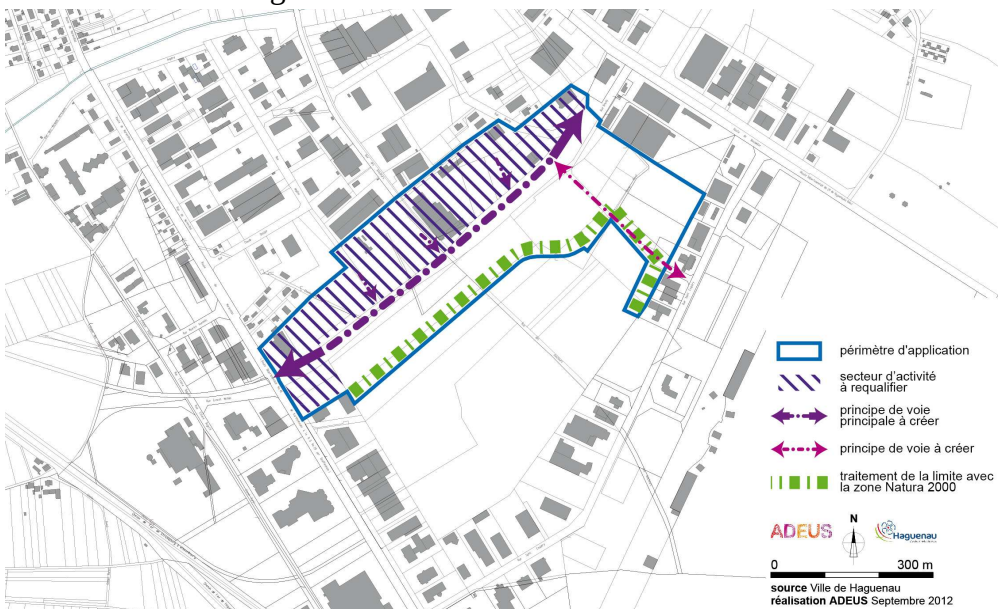
Les arbres remarquables identifiés et localisés au schéma d'aménagement doivent être protégés des constructions, installations, coupe ou abattages. La localisation est à la précision du schéma, aussi le graphisme symbolise-t-il ici tout autant la protection de l'arbre remarquable que la préservation de la végétation existante dans leurs abords immédiats, en fonction de l'ampleur de leur couronne.

L'aménagement du site intègre la préservation des pelouses thermophiles sableuses à corynéphore blanchâtre existantes, repérées au document graphique sous l'appellation pelouse dunaires à préserver.
Les espaces libres aux abords des futures constructions privilégient la reconstitution naturelle des pelouses sèches, à l'exclusion de la plantation de pelouses ou de gazons classiques.

Les aménagements destinés à la collecte et au stockage des eaux pluviales veillent au maintien des caractéristiques des pelouses sèches présentes sur ce site. L'infiltration des eaux pluviales quelles qu'elles soient n'est pas possible.

E) - Secteur ouest de l'aérodrome

Schéma n° 5 : Schéma d'aménagement du secteur ouest de l'aérodrome



1. *Herpétofaune : ensemble des espèces de reptiles.*

1. Orientations de mise en valeur de l'environnement et paysagères

Traitement de la limite avec la zone Natura 2000 :
En limite du secteur Natura 2000 et tout particulièrement le long de la limite symbolisée au schéma d'aménagement, les opérations d'aménagement et de construction ainsi que les voies et installations autorisées sont conçues et réalisées de façon à empêcher physiquement tout écoulement d'eau pluviale vers le site protégé, de façon à en préserver le caractère de pelouse sableuse sèche.

Cette mesure sera complétée par le maintien d'une bande de friches et de landes, hors NATURA 2000, côté ouest de l'ancien aérodrome figuré au schéma d'aménagement par le graphisme «traitement de la limite avec Natura 2000»[1] (hors partie bordant la limite orientée est-ouest et partie parallèle à la rue Saint Exupéry). Cette bande de friches doit être aménagée comme un corridor biologique nord - sud en lien avec les passages " petite faune " de la VLS. Cette bande servira de zone de transition et de refuge et doit être aménagée en conséquence au moyen par exemple de placage de sables purs et d'installation de refuges / gîtes pour la petite faune, notamment les reptiles et les petits mammifères. Sa largeur doit permettre la réalisation d'un front bâti d'une épaisseur suffisante pour satisfaire à sa destination.

Le long de la voie de liaison sud figurée par le tracé de principe «voie principale à créer», les constructions constituent un front bâti privilégiant l'encadrement bâti et le caractère urbain de la voie.
Les espaces de parking et de service sont rejetés majoritairement en partie arrière des parcelles par rapport à la VLS, pour assurer ce paysage urbain.

2. Autres orientations

L'aménagement du site se fait en parallèle avec la création de la voie de liaison sud.

La future voie de liaison inter-quartiers sud matérialisée au schéma d'aménagement sous l'appellation «principe de voie principale à créer» fait partie intégrante de la trame viaire desservant ce quartier. Ses caractéristiques autorisent le développement de fonctions économiques de part et d'autre, tournées vers une forte densité d'emplois.

La partie de zone UX couverte par le schéma d'aménagement est destinée à être requalifiée. Les constructions et installations qui y sont possibles doivent concourir à la valorisation économique de la façade sur la Voie de Liaison Sud (VLS).

De part et d'autre de la VLS, est privilégiée l'implantation de constructions à vocation tertiaire (de type bureaux et services) et artisanales, à l'exclusion du commerce.

Le choix des plantations arborées à réaliser ou à préserver par les opérations d'urbanisation intègre le souci des circulations de chiroptères éventuellement présents sur le site.

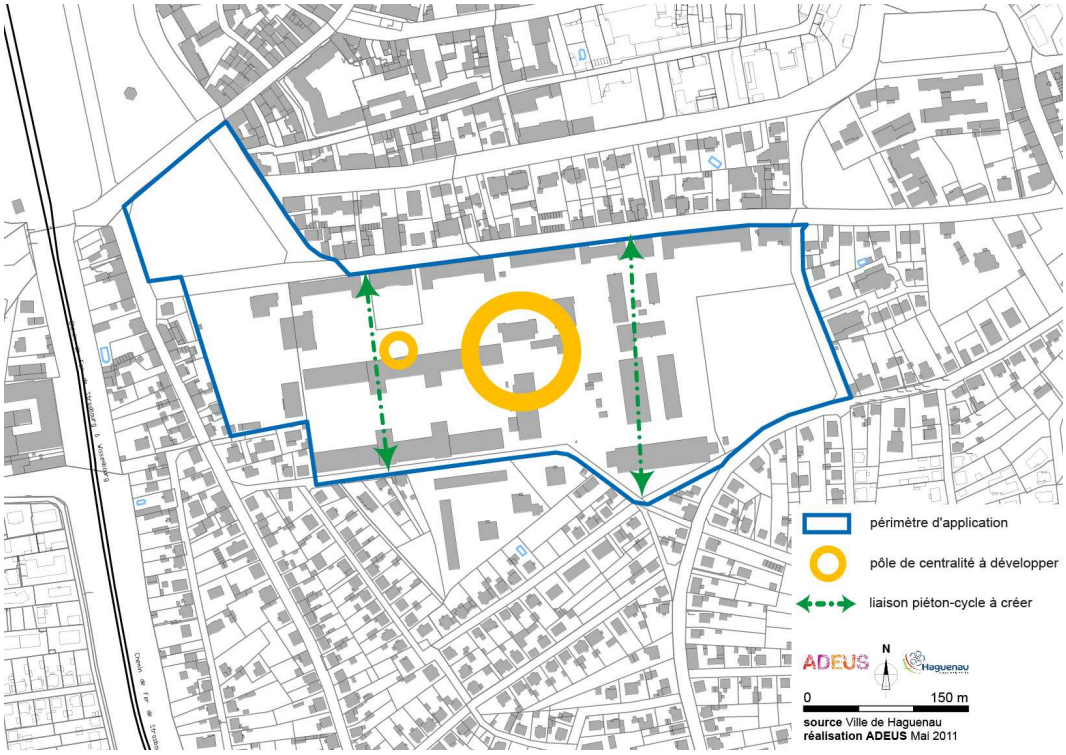
1. Ce graphisme est une indication schématique de localisation, il ne constitue ni une superficie ni une géométrie.

III. SECTEURS DE RENOUVELLEMENT URBAIN

Rappels : les secteurs de renouvellement urbain sont également soumis aux orientations d'aménagement et de programmation énoncées en partie I du présent document, sauf indication contraire.

A) - Eco-quartier Thurot

Schéma n° 6 : Schéma d'aménagement de l'éco-quartier Thurot



1. Structuration urbaine du secteur

Le secteur s'articule à partir de la façade patrimoniale sur la rue de la Redoute, autour des grands bâtiments témoins du passé militaire de Haguenau et vers les quartiers résidentiels au sud, actuellement coupés du centre-ville.

1.1. Perméabilité du quartier et liaisons urbaines

Les opérations d'aménagement et de construction futures organisent la perméabilité du quartier d'une part, via une atténuation des coupures physiques et visuelles induites par le caractère clos de la caserne et, d'autre part, via la création de traversées physiques de cet îlot, entre les quartiers résidentiels sud de Haguenau, et le centre-ville proche.

Les opérations d'aménagement et de construction futures contribuent à supprimer les obstacles principaux avec les voiries publiques avoisinantes et atténuent symboliquement et physiquement les ruptures urbaines.

Ces contributions prennent la forme de percées ou de suppressions des murs de clôture existants, quand ils n'ont pas d'intérêt patrimonial propre, de dépose systématique des clôtures barbelés existantes, voir de percées via la démolition partielle ou totale de bâtiments dont la conservation ne se justifie pas du point de vue patrimonial ou de l'économie du projet urbain.

La priorité est donnée aux constructions et usages ouverts sur l'espace public. Sur les franges du quartier reconstruit, les constructions à réaliser tiennent compte à la fois des interfaces avec le nouveau quartier et de leur relation urbaine et architecturale avec le tissu urbain environnant pré-existant.

L'ouverture de cet îlot sur le tissu urbain classique passe aussi par son raccordement fonctionnel aux quartiers alentours. Pour ce faire, des liaisons sont créées, sur un axe prioritairement nord-sud.
S'agissant d'un éco-quartier, ces liaisons sont prioritairement créées pour les piétons et les cyclistes, en cohérence avec les cheminements existants, notamment en direction du boulevard Hanauer et au-delà vers le centre-ville.

Ces liaisons favorisent également les cheminements et les circulations piétonnes et cyclistes vers le Pôle des gares, situé à proximité immédiate.

L'aménagement du quartier prévoit la réalisation d'une liaison pour les transports en commun en direction du pôle des gares.

Dans un souci de confort et de qualité d'usage, ces liaisons piétonnes, cyclistes et en transport collectif s'appuient sur des espaces verts à réaliser à destination des habitants du quartier et des zones urbaines alentours.

1.2. Pôle de centralité à l'échelle du quartier

La caserne Thurot a vocation à devenir un quartier à part entière. En tant que futur éco-quartier, son aménagement privilégie la proximité :
les opérations d'aménagement et de construction contribuent donc à créer un pôle de centralité de quartier où les habitants futurs pourront trouver les commerces et services de proximité nécessaires à la vie du quartier.

Afin de favoriser animation urbaine et lien social, ces commerces et services sont regroupés en cœur de quartier, de façon à constituer une centralité, en cohérence avec le traitement des espaces publics et des liaisons intra et inter quartiers.

La création d'une école entre dans ce cadre.

Le rond orange symbolisant cette centralité indique l'esprit dans lequel elle doit être conçue, non une localisation ferme et définitive. De même, l'emplacement d'une école à réaliser en cohérence avec le traitement des espaces collectifs du quartier, n'est pas fixé par le schéma d'aménagement.

La présence de services publics spécifiques tels que le tribunal d'instance sont aussi des lieux de centralité, plus ponctuels, qui peuvent générer à proximité des services spécifiques.

2. Orientations relatives à la trame viaire

Le réseau viaire à créer est prioritairement dédié aux liaisons piétonnes et cyclistes ainsi qu'à la desserte en transports en commun. Il est hiérarchisé en fonction de ses continuités avec la trame préexistante autour du quartier, de façon à garantir la perméabilité sud-nord du quartier ainsi que des liaisons optimales avec le Pôle des gares.

La figuration des liaisons piétons cyclistes s'appuie sur les liaisons existantes vers le centre-ville mais symbolise un principe acquis plus qu'elle ne localise définitivement ces traversées.

La desserte des îlots à l'intérieur du quartier est assurée pour la circulation automobile, chaque construction pouvant faire l'objet d'une desserte. Les voies à créer sont aménagées en privilégiant le partage de l'espace entre les différents modes de déplacement (cours urbaines, voies sans trottoirs, type zone de rencontre, etc).

En revanche, la circulation automobile n'est, elle, ni favorisée ni facilitée et doit viser la desserte interne bien davantage que le trafic de transit.

3. Formes et fonctions urbaines, production de logements et paysage

3.1. Densité urbaine, mixité et économie du sol :

S'agissant d'un quartier péricentral et très proche d'un pôle majeur de transports en commun, ayant vocation à l'exemplarité en termes de développement urbain durable, la densité doit être conséquente, tout en n'obérant pas la qualité du cadre de vie et en cohérence avec la diversité architecturale et urbaine des tissus urbains alentours.

Pour ce faire, l'accent est mis sur la mixité : à l'échelle du quartier mais aussi à l'échelle des opérations lorsque cela est possible et ne nuit pas au bien être du plus grand nombre.

Cette mixité vise l'accueil de nouveaux habitants, mais également celui des équipements collectifs, des services et des commerces de proximité.

Le développement de fonctions commerciales et de service se fait prioritairement autour du pôle de centralité et, dans une moindre mesure, autour de lieux de services spécifiques tels le Tribunal d'Instance.
Les fonctions tertiaires ou artisanales amenées à se développer dans le quartier tiennent compte de la qualité du cadre de vie, de la rareté de ce foncier en centre-ville, et de l'opportunité que constitue la proximité des transports en commun.

La mixité sociale est privilégiée dans ce quartier. Les opérations nouvelles à vocation résidentielle concourent à satisfaire l'objectif minimum de 30% de logements aidés, à destination d'un public de locataires mais aussi d'accédants à la propriété. Les opérations ou constructions privilégient le développement de la mixité sociale et intergénérationnelle.

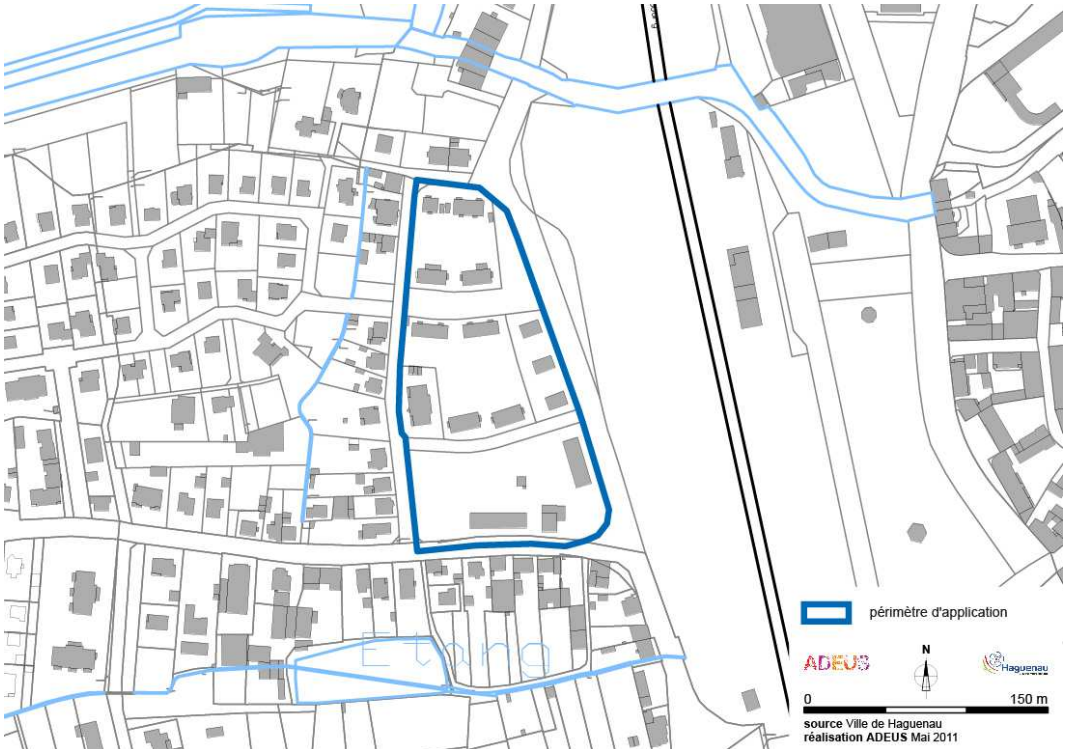
La densité peut être assurée via des formes bâties traditionnelles de type immeuble collectif, mais également via la réhabilitation des bâtiments de casernement préexistants. Les constructions individuelles correspondent à des exigences de densité et d'adéquation avec la proximité du centre-ville, elles privilégient l'économie du foncier dans leur organisation sur le terrain, leur rapport à la parcelle, la localisation et l'organisation de leurs stationnements.

3.2. Transitions urbaines

Les constructions à réaliser assurent une transition urbaine et architecturale cohérente avec les constructions existantes en périphérie de l'éco-quartier, en veillant au maintien d'une densité en rapport avec les exigences d'un éco-quartier qui ne peut être inférieure globalement à 45 logements à l'hectare.

B) - Secteur du Moulin Neuf

Schéma n° 7 : Périmètre d'application des orientations d'aménagement et de programmation



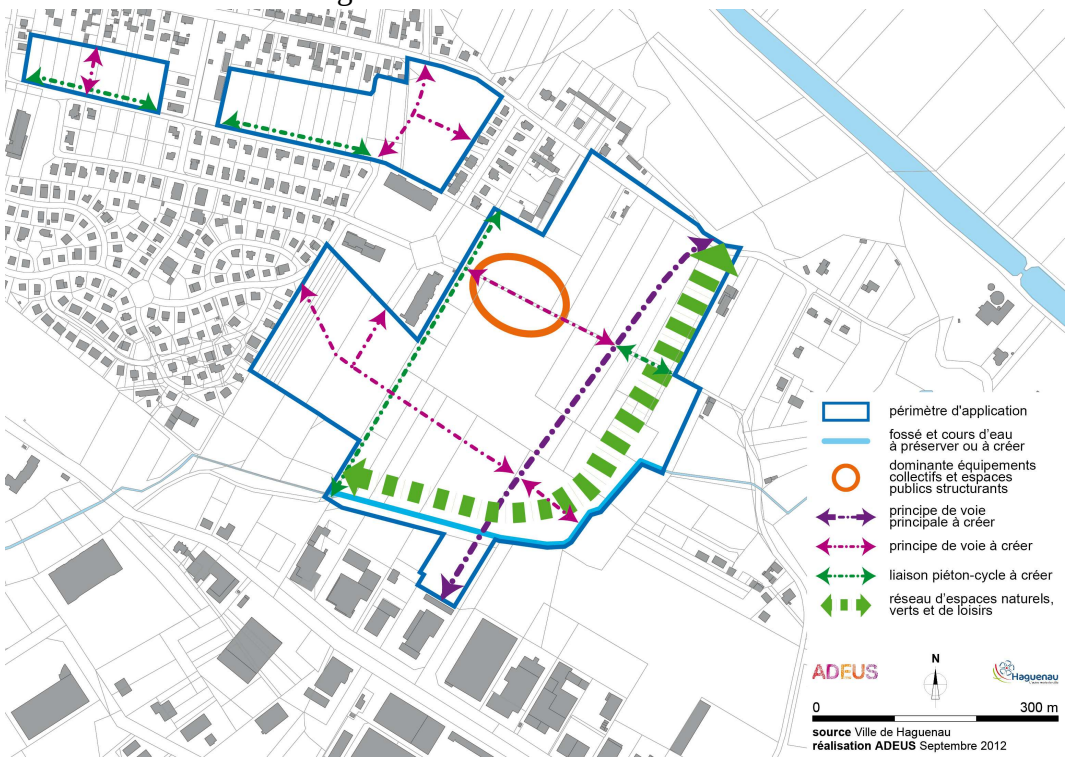
Les constructions à réaliser le long du chemin des Maraîchers assurent une transition urbaine et architecturale cohérente avec les constructions existantes en vis-à-vis. Leur hauteur ne peut dépasser de plus de l'équivalent d'un niveau celle de leur vis-à vis immédiat.

IV. SECTEURS À VOCATION MIXTE

Rappels : les secteurs mixtes sont également soumis aux orientations d'aménagement et de programmation énoncées en partie I du présent document, sauf indication contraire.

A) - Secteur du Château Fiat

Schéma n° 8 : Schéma d'aménagement Château Fiat



1. Orientations de mise en valeur de l'environnement et paysagères

Le secteur s'organise autour de trois éléments urbains : un **réseau d'espaces naturels, verts, de loisirs ou sportifs**, la voie principale à créer (Voie deLiaison Sud dite VLS) et un pôle de centralité de quartier.

1.1. Réseau d'espaces naturels, d'espaces verts, de loisirs ou sportifs

Ce réseau «vert» assure une **fonction d'espace de centralité, de convivialité et de lien** entre les quartiers existants au sud-ouest et les espaces naturels limitrophes de la plaine de la Moder au nord et à l'est.
Il est constitué, sans exclusive, de milieux naturels, d'espaces dédiés aux loisirs, d'espaces verts naturels ou aménagés ou de jeux de proximité, voire d'espaces à vocation sportive. Ces éléments sont reliés entre eux par un réseau d'espaces plantés ou naturels, pouvant ponctuellement être constitués de plantations d'alignement. Ce réseau est destiné à accompagner les circulations douces, piétons et cycles, entre les quartiers existants et le pôle de centralité.

Ce réseau d'espaces verts, de loisirs ou sportifs **s'appuie sur le fossé** existant identifié au schéma qu'il contribue à mettre en valeur et à préserver notamment dans ses fonctions de circulation écologique. L'aménagement de la zone doit contribuer à préserver le caractère remarquable des secteurs humides en bordure du fossé et privilégie le maintien de leur caractère naturel.
Ce fossé peut faire l'objet de compléments, de reprofilages le cas échéant, voire être ponctuellement déplacé dans l'intérêt du projet urbain. Sa fonction hydraulique est en tout état de cause préservée et si possible renforcée.

Ce fossé est mis en valeur paysagèrement, il constitue une trame paysagère et naturelle importante. Sa couverture éventuelle est possible pour les besoins du projet urbain à venir, mais elle devra être exceptionnelle, ponctuelle et en principe réservée aux passages de voies.

La collecte des eaux pluviales est traitée au travers de noues et fossés paysagés sauf lorsque la réglementation l'interdit formellement.
Les eaux de toiture sont infiltrées en priorité dans les noues et fossés, dans le respect de la réglementation en vigueur.

La flèche verte symbolisant ce réseau sur le schéma d'aménagement indique l'esprit dans lequel il doit être conçu, sa localisation approximative et les principaux lieux à relier entre eux, et non un tracé fixe et défini, ou encore une surface ou une géométrie précise.
Une largeur minimale de l'ordre de 25 m est toutefois préconisée pour assurer son caractère de réseau «vert».
Ce principe de réseau vert pourra naturellement être complété et étendu à d'autres points de la zone d'urbanisation future, avec notamment un objectif d'assurer ou de rétablir les connexions écologiques, dans un souci de maintien et de développement de la biodiversité.

Ce réseau pourra être traversé ou bordé par des voies circulées, les coupures liées aux voiries devant être minimisées et traitées paysagèrement dans l'esprit d'un maillage «vert». Lors des traversées des secteurs humides proches du fossé, les aménagements viaires éventuels veilleront à préserver le fonctionnement hydraulique de ces secteurs humides.

1.2. Pôle de centralité

Le quartier futur est organisé et structuré autour d'un pôle de centralité.

Ce pôle est connecté à la voie principale qui traverse le quartier. L'organisation des voies, des circulations, des fonctions urbaines, les lignes paysagères du futur quartier favorisent la mise en valeur et le fonctionnement de ce pôle de centralité.

Le secteur matérialisé par un cercle orange sur le schéma d'aménagement est plus particulièrement destiné à l'accueil d'équipements collectifs, publics ou privés, destinés à répondre aux besoins du quartier ou, plus largement, de la ville ou de l'agglomération. Il pourra également accueillir, en accompagnement, des fonctions commerciales et résidentielles.
Le caractère central de cet espace est affirmé au travers de son aménagement, des équipements et des fonctions urbaines présentes, de l'animation des pieds d'immeubles. Les constructions permettent et privilégient l'accueil de commerces ou de services en pied d'immeuble pour animer la rue et renforcer cette centralité.

Les fonctions commerciales, de services et d'équipements sont favorisées et privilégiées aux abords de la voie à créer, support de ce pôle de centralité de quartier, jusque et y compris aux abords de la VLS.

1.3. Formes urbaines et paysage

Les constructions réalisées en limite nord du site, sur la rue du Château Fiat, privilégient la réalisation d'un front bâti continu et des formes urbaines de type «immeuble» pour renforcer la structuration de la limite d'agglomération sur l'espace naturel de la Moder, en situation d'entrée de ville pour l'usager de la VLS en provenance de la RD 29.

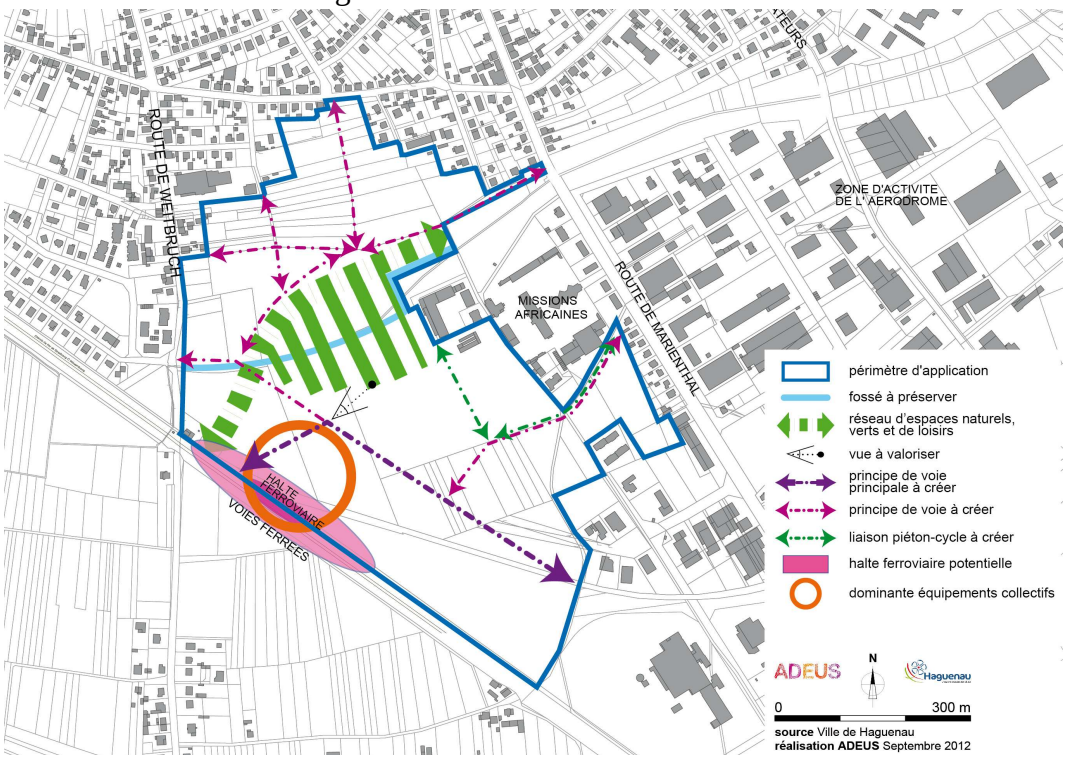
2. Compléments d'urbanisation rue Boedecker

Les deux secteurs d'urbanisation future le long de la rue Boedecker sont essentiellement destinés à accueillir des fonctions résidentielles ou des compléments d'équipements publics. Leur urbanisation nécessite concomitament l'élargissement de la rue Boeddecker pour accueillir des compléments d'espaces circulés en faveur notamment des piétons et des vélos.

Les densités de logements de ces secteurs pourront être inférieures à la densité globale moyenne du secteur d'urbanisation du Château Fiat, pour s'accorder à leur situation en cœur de quartier et à la proximité de secteurs pavillonnaires existants, mais la partie limitrophe de la rue du Château Fiat doit être traitée comme un secteur de forte densité pour offrir un front bâti dense sur l'espace naturel de la plaine de la Moder, en situation d'entrée de ville pour l'usager de la VLS en provenance de la RD 29.

B) - Missions Africaines

Schéma n° 9 : Schéma d'aménagement des Missions Africaines



1. Structuration urbaine du secteur

Le secteur s'organise autour de trois éléments urbains : un **réseau d'espaces verts, de loisirs ou sportifs**, la **voie principale à créer** et le site potentiel d'accueil d'une halte ferroviaire.

1.1. Orientations de mise en valeur de l'environnement et du paysage

Le réseau d'espaces verts, sportifs et de loisirs assure une **fonction de lien** entre, d'une part, les quartiers existants au nord et au sud et leurs compléments et, d'autre part, l'équipement scolaire des missions africaines et le secteur de développement inscrit au sud de ce réseau vert.
Il est constitué sans exclusive de milieux naturels, d'espaces dédiés aux loisirs et notamment aux jardins familiaux, d'espaces verts ou de jeux de proximité, voire d'espaces à vocation sportive peu ou pas construits, notamment dans la partie classée en zone N au plan du règlement graphique. Ces éléments sont reliés entre eux par un réseau d'espaces plantés ou naturels, pouvant ponctuellement être constitués de plantations d'alignement. Il est destiné à accompagner les circulations douces, piétons et cycles, entre les quartiers existants et le pôle de centralité.

Ce réseau d'espaces verts, de loisirs ou sportifs **s'appuie sur le fossé** existant qu'il contribue à mettre en valeur et à préserver. Il assure une fonction de corridor écologique en lien avec ce fossé dont les abords immédiats doivent être impérativement traités en milieu naturel. La partie centrale, la plus large, de ce réseau, à l'ouest des Missions Africaines, est traitée prioritairement pour assurer le maintien des milieux prairiaux humides ouverts.

Les espaces humides directement limitrophes de la voie ferrée qui ne sont pas impactés par la voie de liaison sud ou nécessaires à la cohérence et à la qualité de l'urbanisation projetée doivent être considérés comme des espaces humides à préserver et traités en conséquence. L'urbanisation projetée doit chercher à optimiser les superficies de secteurs humides à préserver le long de la voie ferrée.

Le fossé central peut faire l'objet de compléments, de reprofilages le cas échéant, voire être ponctuellement déplacé dans l'intérêt du projet urbain. Ses fonctions hydrauliques et écologiques sont, en tout état de cause, préservées et si possible renforcées.
Ce fossé est mis en valeur paysagèrement, il constitue une trame paysagère et naturelle importante. Sa couverture éventuelle est possible pour les besoins du projet urbain à venir, mais reste exceptionnelle et en principe réservée aux seuls passages de voies.

La collecte des eaux pluviales est traitée au travers de noues et fossés paysagés sauf lorsque la réglementation l'interdit formellement.
Les eaux de toiture sont infiltrées en priorité dans les noues et fossés, dans le respect de la réglementation en vigueur.

La flèche verte symbolisant ce réseau sur le schéma d'aménagement indique l'esprit dans lequel il doit être conçu, sa localisation approximative et les principaux lieux à relier entre eux, et non un tracé fixe et défini, ou encore une surface ou une géométrie précise.

Au débouché de la VLS en provenance du secteur du Weinumshof, les opérations et constructions à venir préservent et valorisent le point de vue sur l'ensemble bâti patrimonial des Missions Africaines. Une transparence de vue est en particulier assurée vers cet ensemble bâti depuis le franchissement de la voie ferrée.

Ce principe de réseau d'espaces naturels, verts, de loisirs ou sportifs pourra naturellement être complété et étendu à d'autres points de la zone d'urbanisation future, notamment dans l'objectif d'assurer ou de rétablir les connexions écologiques, dans un souci de biodiversité ou pour compléter le réseau des circulations piétonnes et cyclables.
Ce réseau pourra être traversé ou bordé par des voies circulées, les coupures liées aux voiries devant être minimisées et traitées paysagèrement, dans l'esprit d'un maillage «vert».
Les aménagements au sein de ce réseau vert sont conçus pour favoriser le développement d'une centralité de quartier, organisée autour de cet ensemble d'espaces naturels, verts, de loisirs ou sportifs.

Ce réseau sert de support naturel aux circulations piétonnes et cyclables. Celles-ci assurent une continuité et une perméabilité de circulation aussi bien dans les traversées nord-sud, qu'entre la route de Weitbruch et la route de Bischwiller.

1.2. Pôle à dominante d'équipement

Le secteur matérialisé par un cercle orange sur le schéma d'aménagement est plus particulièrement destiné à l'accueil d'équipements collectifs, publics ou privés, y compris scolaires destinés à répondre aux besoins des quartiers existants et futurs. Il peut également accueillir, en accompagnement des équipements, des fonctions commerciales, de service (tertiaire, bureau) et résidentielles.

L'aménagement de ce secteur spécifique tire parti de sa localisation et de sa desserte multiple (route de Weitbruch, réseau vert, voies futures) pour développer une fonction sociale d'échange et de rencontre avec les quartiers existants au nord et à l'ouest du site d'extension.
Cette fonction s'appuie le cas échéant sur la nature des équipements réalisés, l'aménagement des espaces publics ou collectifs ou tout autre moyen propre à assurer le développement de cet objectif.

1.3. Halte ferroviaire

Au sud du site, le schéma identifie un secteur d'accueil potentiel pour une halte ferroviaire et un pôle d'échange multimodal. Les aménagements réalisés permettent de valoriser ce site et notamment son accessibilité pour les différents modes de déplacements. L'objectif est de préserver la possibilité future de réaliser cette desserte ferroviaire dans de bonnes conditions, sans pour autant conditionner l'aménagement du site à une réalisation à court terme.
Les fortes densités urbaines et d'emplois aux abords de ce site sont privilégiées pour assurer la valorisation ultérieure de cette desserte ferroviaire.

2. Orientations relatives à la trame viaire

La future voie de liaison inter-quartiers sud matérialisée au schéma d'aménagement sous l'appellation «voie principale» fait partie intégrante de la trame viaire desservant ce quartier. En dehors du franchissement de la voie ferrée, ses caractéristiques autorisent le développement de fonctions urbaines de part et d'autre, tournées vers une forte densité de logements et/ou d'emplois.

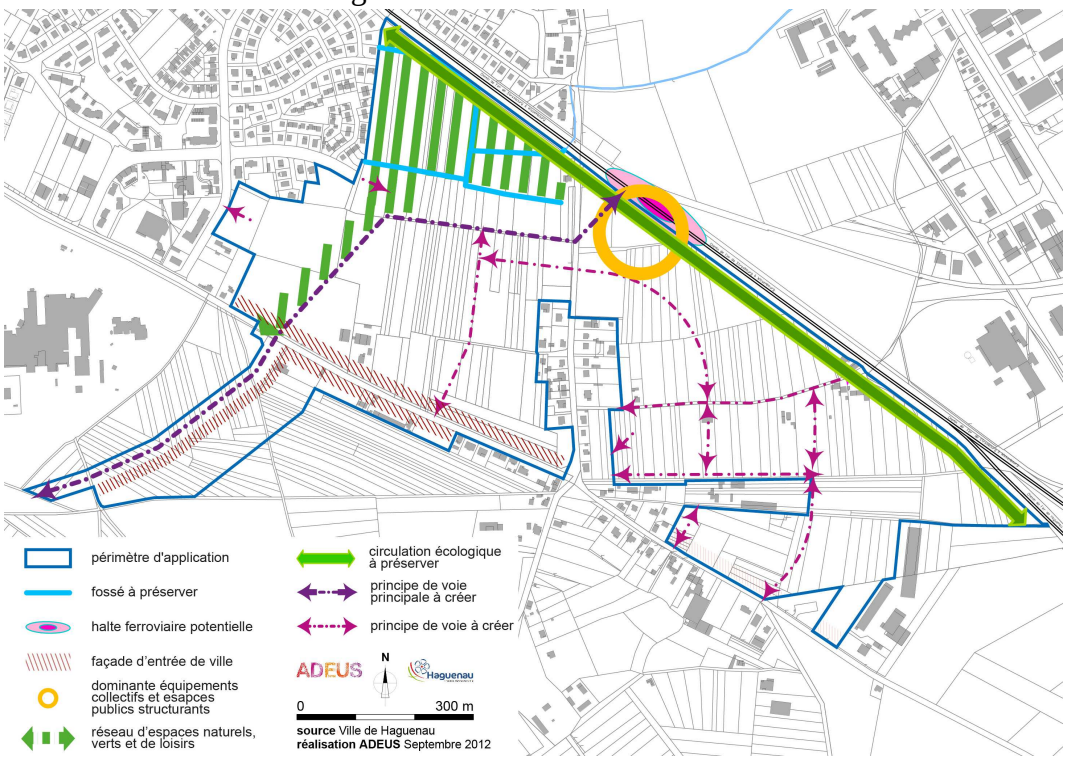
La trame viaire mise en œuvre permet une accessibilité optimale du site de la halte ferroviaire.

La trame viaire est en outre fortement végétalisée pour assurer une ambiance paysagère agréable aux circulations piétonnes et cyclables, notamment aux abords ou aux traversées du réseau d'espaces naturels, verts, de loisirs ou sportifs.
Les principes de voies dessinés en limite de ce réseau d'espaces verts projetés ont vocation à renforcer l'accessibilité de cet ensemble vert pour les quartiers proches. Ces voies doivent également permettre d'élaborer un front bâti dense et le plus urbain possible en bordure de ce réseau. Leur vocation et leur aménagement relèvent plus de l'image d'une allée plantée et circulable, structurant l'urbanisation, que d'une simple voie de desserte résidentielle.

Au nord du réseau «vert», le principe de voie à créer inscrit au schéma permet de retourner vers le sud les franges d'urbanisation en attente, dans de bonnes conditions de fonctionnement et de qualité paysagère. Cette voie à créer assure une façade urbaine sur le futur réseau vert et les façades principales des constructions à réaliser sont tournées vers ce réseau vert.

C) - Secteur du Weinumshof

Schéma n° 10 : Schéma d'aménagement du secteur du Weinumshof



1. Structuration urbaine du secteur

Le secteur s'organise autour de trois éléments urbains : un **réseau d'espaces naturels, d'espaces verts, de loisirs ou sportifs**, la **voie principale à créer** et le site potentiel d'accueil d'une halte ferroviaire.

1.1. Orientations de mise en valeur de l'environnement et du paysage

Le réseau d'espaces naturels, verts, sportifs et de loisirs assure une **fonction de lieu central** entre, d'une part, les quartiers existants et futurs à l'ouest et, d'autre part, le secteur de développement inscrit à l'est de ce réseau vert.
Il est constitué sans exclusive de milieux naturels, d'espaces dédiés aux loisirs, d'espaces verts ou de jeux de proximité, voire d'espaces à vocation sportive peu ou pas construits. Les différentes composantes de ce réseau vert sont reliées entre elles par des espaces plantés, pouvant ponctuellement être constitués de plantations d'alignement. Il a vocation à accompagner les circulations douces, piétons et cycles, entre les quartiers existants et futurs et le pôle de centralité.

Ce réseau d'espaces naturels, d'espaces verts, de loisirs ou sportifs **s'appuie sur le réseau de fossés** existants qu'il contribue à mettre en valeur et à préserver. Il assure une fonction de corridor écologique en lien avec ces fossés dont les abords immédiats doivent être impérativement traités en milieu naturel.

Les prairies humides localisée en bordure de la voie ferrée au nord-ouest du secteur d'urbanisation future et en particulier celles classées en zone N au règlement graphique sont traitées en espaces naturels ouverts[1].

A l'intérieur de la zone N, le règlement de celle-ci interdit pour mémoire les nouvelles constructions et installations.

A l'intérieur de ces milieux prairiaux l'aménagement éventuel d'accès piétons ou cyclistes doit minimaliser les emprises concernées et leur traitement doit être le moins dommageable possible à la qualité des habitats naturels traversés[1].
Au sud de la limite de la zone N, l'aménagement doit concourir à protéger les prairies humides composant le milieu particulier des maculinea. L'aménagement de la zone doit intégrer ces prairies humides en tant qu'espace naturel au réseau d'espaces naturels, d'espaces verts, de loisirs ou sportifs.
La partie boisée de type aulnaie saulaie classée dans ce même secteur N, en limite de l'emplacement réservé pour la VLS n°A33 doit être préservée. La localisation du bassin de collecte des eaux pluviales de la VLS à proximité de ce milieux boisé humide ne doit pas avoir d'effets significatifs vis-à-vis de ce milieu particulier.

Les fossés peuvent faire l'objet de compléments, de reprofilages le cas échéant, voire être ponctuellement déplacés dans l'intérêt du projet urbain. Leurs fonctions hydrauliques et écologiques sont préservées et si possible renforcées.
Ces fossés sont mis en valeur paysagèrement et écologiquement, ils constituent une trame paysagère et naturelle importante. Leur couverture éventuelle est possible pour les besoins du projet urbain à venir, mais doit rester exceptionnelle et en principe réservée aux seuls passages de voies.
Ces traversées sont transparentes aux circulations écologiques éventuellement présentes et veillent à ne pas porter atteinte au fonctionnement hydraulique des prairies humides.

La collecte des eaux pluviales est traitée au travers de noues et fossés paysagés sauf lorsque la réglementation l'interdit formellement.
Les eaux de toiture sont infiltrées en priorité dans les noues et fossés, dans le respect de la réglementation en vigueur.

La flèche verte tramée symbolisant ce réseau sur le schéma d'aménagement indique l'esprit dans lequel il doit être conçu, sa localisation approximative, les principaux lieux à relier entre eux, et non un tracé fixe et défini, une surface ou une géométrie précise.

La voie ferrée et ses dépendances constituent un corridor écologique dont les fonctions de circulation sont préservées.

A l'intérieur du corridor écologique identifié au schéma d'aménagement et dans la partie inscrite en zone N au règlement graphique, les clôtures ne sont pas souhaitées. Les clôtures éventuelles qui y seraient toutefois réalisées sont conçues de façon à garantir le passage des amphibiens et de la petite faune.

Ce principe de réseau d'espaces naturels, d'espaces verts, de loisirs ou sportifs pourra naturellement être complété et étendu à d'autres points de la zone d'urbanisation future, notamment dans l'objectif d'assurer ou de rétablir les connexions écologiques, dans un souci de biodiversité ou pour compléter le réseau des circulations piétonnes et cyclables.
Ce réseau pourra être traversé ou bordé par des voies circulées, les coupures liées aux voiries devant être minimisées et traitées paysagèrement, dans l'esprit d'un maillage «vert».

1. En dehors des constructions et installations existantes et conservées dans le cadre du projet
1. Cette orientation ne préjuge pas des autorisations éventuellement nécessaires au titre de la protection des maculinea.

Les aménagements au sein de ce réseau vert sont conçus pour favoriser le développement d'une centralité de quartier, organisée autour de cet ensemble d'espaces verts, de loisirs ou sportifs.

Ce réseau sert de support naturel aux circulations piétonnes et cyclables. Celles-ci assurent une continuité et une perméabilité de circulation aussi bien dans les traversées est-ouest, qu'entre le boulevard du professeur Leriche et la voie ferrée.

1.2. Pôle à dominante d'équipement

Le futur quartier est organisé et structuré autour d'un pôle de centralité dont le principe de localisation est matérialisé par un cercle orange au schéma d'aménagement.

Ce pôle est lui-même articulé autour d'un site d'accueil potentiel d'une halte ferroviaire support d'un pôle d'échange multimodal et de la voie principale qui traverse le quartier. Sa conception devra permettre dès l'origine le développement ultérieure d'une halte ferroviaire, accompagnée d'une desserte en transport en commun et des fonctions ou équipements généralement associés à ce type d'infrastructure : espaces publics, stationnements, capacités d'échange pluri-modal pour les déplacements, etc.

L'organisation des voies, des circulations, des fonctions urbaines, les lignes paysagères du futur quartier favorisent la mise en valeur et le fonctionnement de ce pôle de centralité.

L'aménagement de ce secteur spécifique tire parti de sa localisation et de sa desserte multiple (route de Weitbruch, réseau vert, voies futures) pour développer une fonction sociale d'échange et de rencontre avec les quartiers futurs au nord et ceux existants à l'ouest et le hameau du Weinumshof au sud du site d'extension.
Cette fonction s'appuie le cas échéant sur la nature des équipements réalisés, l'aménagement des espaces publics ou collectifs ou tout autre moyen propre à assurer le développement de cet objectif.

Le secteur matérialisé par un cercle orange sur le schéma d'aménagement est destiné à l'accueil d'équipements collectifs, publics ou privés, destinés à répondre aux besoins du quartier ou, plus largement, de la ville ou de l'agglomération. Il peut également accueillir en accompagnement, mais de façon plus marginale, des fonctions commerciales, de service (tertiaire et bureau) et résidentielles.
Le caractère central de cet espace est affirmé au travers de son aménagement, des équipements et des fonctions urbaines présentes, même en l'absence de réalisation à court terme d'une telle halte.

1.3. Halte ferroviaire

Au nord du site, le schéma identifie un secteur d'accueil potentiel pour une halte ferroviaire et un pôle d'échange multimodal. Les aménagements réalisés permettent de valoriser ce site et notamment son accessibilité pour les différents modes de déplacements. L'objectif est de préserver la possibilité future de réaliser cette desserte ferroviaire dans de bonnes conditions d'accessibilité et de fréquentation, sans pour autant conditionner l'aménagement du site à une réalisation à court terme.
Les fortes densités résidentielles et d'emplois aux abords de ce site d'équipements collectif sont privilégiées pour assurer la valorisation ultérieure de cette desserte ferroviaire.

2. Orientations relatives à la trame viaire

La future voie de liaison inter-quartiers sud matérialisée au schéma d'aménagement sous l'appellation «voie principale» fait partie intégrante de la trame viaire desservant ce quartier. Elle permet les échanges avec les unités foncières riveraines dans des conditions d'aménagement et de sécurité satisfaisant aux normes en vigueur. En dehors du franchissement de la voie ferrée, ses caractéristiques autorisent le développement de fonctions urbaines de part et d'autre, tournées vers une forte densité de logement et/ou d'emplois. Les fonctions commerciales, de services et d'équipements sont favorisées et privilégiées aux abords de la voie principale à créer, surtout dans la partie nord qui traverse le secteur plus spécifiquement dédié à une vocation résidentielle. Les constructions permettent l'accueil de commerces ou de services en pied d'immeuble, de façon à tirer le meilleur parti de cette voie et à l'animer dans l'esprit d'un centre de quartier. La trame viaire mise en œuvre permet une accessibilité optimale du site de la halte ferroviaire. La trame viaire est en outre fortement végétalisée pour assurer une ambiance paysagère agréable aux circulations piétonnes et cyclables, surtout aux abords ou aux traversés du réseau d'espaces verts, de loisirs ou sportifs.

D) - Secteur du quartier de l'Europe

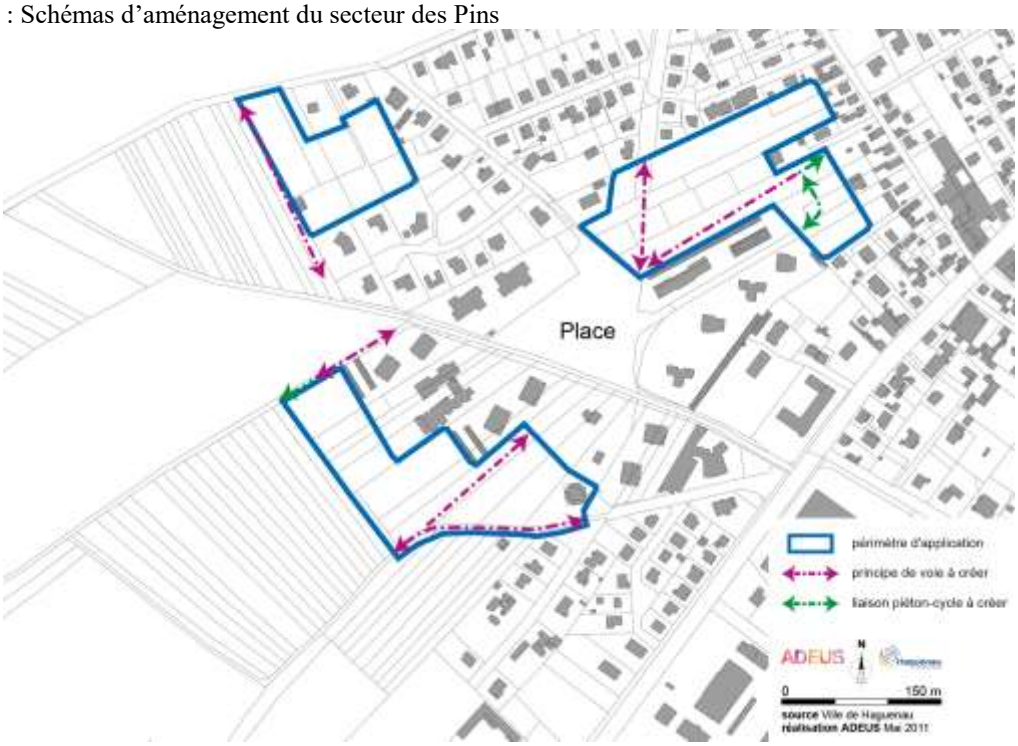
Schéma n° 11 : Schéma d'aménagement du secteur Europe

A l'intérieur du réseau d'espaces naturels, d'espaces verts, sportifs ou de loisirs, les clôtures éventuelles sont conçues de façon à garantir le passage de la petite faune. Les constructions à réaliser en bordure de la voie de liaison sud forment un front continu et privilégient les formes urbaines denses de type «immeuble». Les espaces collectifs de loisirs générés par les opérations ou la mise en œuvre du schéma d'aménagement sont réalisés à l'arrière de ce front bâti, dans les zones de calme, à l'écart du bruit généré par l'infrastructure routière à créer.

La circulation piétonne et cycliste inscrite au schéma est mise en place pour relier le réseau d'espaces verts à développer aux espaces naturels limitrophes et aux cheminements traditionnels de promenade et de détente proche du château Walk.
La desserte automobile du futur quartier est assurée exclusivement depuis la voie de liaison sud.
La VLS permet, dans la section à urbaniser, les échanges avec les unités foncières riveraines, dans des conditions d'aménagement et de sécurité satisfaisant aux normes en vigueur.

E) - Les Pins

Schéma n° 12 : Schémas d'aménagement du secteur des Pins



1. Structuration urbaine et organisation de la desserte du secteur

Ces secteurs d'extensions complètent et achèvent la structuration urbaine du quartier des Pins. Le site le plus à l'est est composé autour du prolongement de la rue des Rédemptoristes et concourt à assurer la jonction entre la route de Wintershouse et la section de la rue des Carrières bordant la Maison de Quartier.
Ces axes convergent vers la place existante dont ils renforcent le caractère central.
Leur aménagement est compatible avec l'organisation d'une desserte en transport en commun ainsi qu'avec l'accueil des circulations entre les quartiers proches de la route de Schweighouse et l'avenue de Strasbourg.
Le raccordement route de Wintershouse - rue des Carrières et le prolongement de la rue des Rédemptoristes sont traités en voies principales. Les caractéristiques de leur aménagement sont compatibles avec le développement d'un transport en commun.

Le raccordement en direction du Chemin des Friches à l'est est limité aux circulations piétonnes et cyclistes.

Les réalisations aux abords immédiats de la place existante, lieu central de ce quartier, permettent le développement d'une fonction commerciale de proximité et l'accueil de services et activités de proximité.

L'urbanisation à venir à l'arrière du pôle d'équipements publics existant, au droit du camping, organise une limite de ville tournée vers le grand pôle d'équipements sportifs et de loisirs (piscine, tennis,...). Cette structuration peut le cas échéant s'appuyer sur une voie (dont le positionnement n'est pas pré-déterminé au schéma d'aménagement).

2. Orientations de mise en valeur de l'environnement et paysagères

L'aménagement du carrefour à venir entre la route de Wintershouse et la jonction vers la rue des Carrières assure le passage d'une ambiance hors-agglomération à celle d'un quartier de la ville.

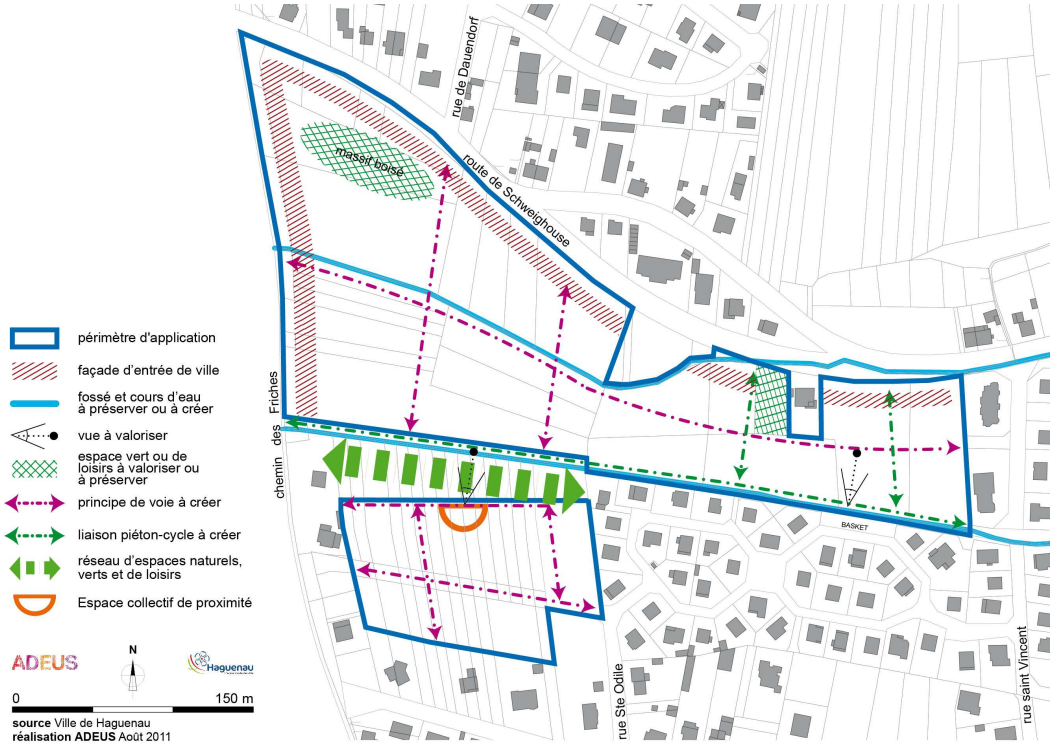
L'implantation des constructions tend à former un front urbain continu le long de la route de Wintershouse, pour assurer le changement d'ambiance vis-à-vis des usagers de la voie.

On veille à rejeter les aires de stationnements à l'arrière du bâti à réaliser par rapport à ces voies, ou à les enterrer.

L'angle entre la Rte de Wintershouse et la future jonction vers la rue des Carrières est traité de façon spécifique, pour marquer l'entrée en ville au sens du PLU (voie non soumise à l'article L 111-1-4). On s'appuie notamment sur la recherche de formes architecturales soulignant ce point, paysagèrement stratégique.

F) - Route de Schweighouse

Schéma n° 13 : Schéma d'aménagement du secteur de la Route de Schweighouse



1. Organisation du secteur

1.1. Structuration urbaine du secteur

Le quartier à réaliser est structuré par la route de Schweighouse au sud et dans une moindre mesure par le Chemin des Friches. Leur localisation en périphérie du site et d'une certaine façon en entrée de ville suppose une prise en compte particulière pour renforcer le caractère urbain du site. L'axe du ruisseau du Zeltenbaechel forme un lieu central pour le quartier, définissant une coulée verte à l'écart des circulations automobiles.

1.2. Espace collectif de proximité

La présence d'un léger balcon sur le site d'une part, et la localisation du terrain de basket existant d'autre part, ont suggéré la poursuite de ce mode de structuration des espaces collectifs de proximité.
En conséquence, le schéma inscrit un espace collectif de proximité, dans l'esprit de la vocation du terrain de basket existant en limite sud-est.
Permettant de prolonger et d'agrémenter d'espaces récréatifs la coulée verte naturelle du ruisseau du Zeltenbaechel, cet espace a vocation à faciliter les échanges entre quartiers existants et futurs d'une part, et, d'autre part, à fournir aux riverains un espace social de proximité. La conception et l'aménagement de cet espace est susceptible de servir, le cas échéant, de support à des animations de quartier.

2. Orientations de mise en valeur de l'environnement et paysagères

2.1. La coulé verte du ruisseau du Zeltenbaechel

Corridor écologique pour certaines espèces et notamment les batraciens, son aménagement valorise et favorise cette fonction. La partie la plus humide, classée en zone N s'apparente ici à un réseau d'espaces naturels, d'espaces verts, de loisirs ou sportifs entièrement dédié à la préservation des prairies humides. C'est en ce sens, comme composante d'une mise en valeur de l'environnement, qu'il est identifié au schéma d'aménagement. En dehors des traversées de voies et d'un accompagnement piéton/cycle respectueux des caractéristiques du site, toute construction ou aménagement y est interdit.

Ce fossé est aussi un axe de composition urbaine qui draine les circulations douces, tant vers le centre-ville à l'est, que vers les espaces naturels et forestiers à l'ouest. Son aménagement et son dimensionnement sont aussi appropriés à cette deuxième fonction.
La fonction hydraulique du ruisseau est également préservée. Son tracé doit être respecté, les modifications ne relevant que d'un objectif d'amélioration de sa fonction hydraulique ou écologique. Sa couverture n'est possible que ponctuellement que pour la traversée des voies.

La collecte des eaux pluviales est traitée au travers de noues et fossés paysagés qui viennent compléter le réseau existant, sauf lorsque la réglementation l'interdit formellement.
Les eaux de toiture sont infiltrées en priorité dans les noues et fossés, dans le respect de la réglementation en vigueur.

L'aménagement des îlots situés au nord des «_vues à valoriser_» veille à maintenir la perception du site, en ménageant des transparences visuelles vers la plaine de la Moder depuis le site d'équipement collectif à réaliser et depuis le terrain de basket existant.

2.2. Autres éléments naturels existants à prendre en compte et préserver

Le fossé existant au nord du Zeltenbaechel est également préservé. Ceci ne fait pas obstacle à ce qu'il soit, le cas échéant, déplacé partiellement, à ce qu'il soit traversé par des voies, des accès aux parcelles limitrophes ou des axes piétons-cyclistes. Ses fonctions paysagères, écologiques et hydrauliques sont conservées. On recherche son intégration aux aménagements urbains, sous forme par exemple de dépendance valorisée paysagèrement d'une voie, de support de cœur d'îlot, de circulation douce et/ou comme partie intégrante d'un système d'assainissement pluvial.

Le boisement humide existant au nord-ouest du site et repéré symboliquement au schéma d'aménagement est préservé. Cette préservation ne fait pas obstacle à son réaménagement ou à l'abattage de sécurité ou de gestion d'arbres existants.
La fonction boisée, et notamment ses aspects environnementaux et paysagers, sont toutefois préservés. On privilégie sa valorisation dans l'aménagement à venir en tant qu'espace de loisirs et de proximité pour les futurs occupants du site d'extension et les habitants des quartiers voisins, tout en assurant la préservation voire le renforcement de son caractère humide.

3. Orientations relatives à la trame viaire

La trame viaire figurant au schéma d'aménagement est considérée comme le minimum à réaliser. Elle n'interdit pas la réalisation de voiries supplémentaires, à vocation automobile, cyclable ou piétonne, sauf aux abords de la coulée verte du Zeltenbaechel qui devra rester un espace dédié à la nature et aux circulations douces piétons et cyclistes.

La trame piétonne et cycliste est végétalisée pour assurer une ambiance paysagère agréable, tout particulièrement aux abords du ruisseau du Zeltenbaechel, en respectant les caractéristiques du milieux humide pré-existant.

4. Entrée de ville, formes urbaines et paysage

La route de Schweighouse et plus globalement la partie nord du site, jusqu'au premier fossé au moins, accueillent des densités urbaines fortes caractérisées par des formes bâties du type «immeuble collectif».
Le long des grandes voies périphériques, chemin des Friches et route de Schweighouse, la hauteur globale des constructions s'apparente à un minimum de R+3, non compris combles ou attique, pour marquer fortement la transition avec les espaces naturels voisins et l'entrée en ville.

Le long de la route de Schweighouse et du Chemin des Friches, l'implantation des constructions tend à former un front urbain continu, pour assurer le changement d'ambiance pour les usagers de la voie. On veille à rejeter les aires de stationnements à l'arrière du bâti à réaliser par rapport à ces voies, ou à les enterrer.

Sur les linéaires identifiés comme «façade d'entrée de ville» le long de la route de Schweighouse et du chemin des Friches, les constructions, la voie, ses aménagements et ses abords veillent à assurer la qualité du paysage urbain.
L'angle entre la route de Schweighouse et le chemin des Friches est traité de façon spécifique pour marquer l'entrée en ville, en s'appuyant notamment sur la recherche de formes architecturales soulignant ce point paysagèrement stratégique.
On privilégie l'accès piéton et automobile des parcelles limitrophes de la route de Schweighouse et du chemin des Friches depuis ces voies, pour renforcer leur caractère urbain et limiter les vitesses des usagers.

G) - Secteur de la rue de Dauendorf

Schéma n° 14 : Schéma d'aménagement du secteur d'urbanisation de la rue Dauendorf

L'urbanisation de ce secteur de petites dimensions est destinée à parachever l'urbanisation de l'îlot. Compte tenu de son caractère de fin d'urbanisation et de sa faible superficie, par exception à l'orientation sur les densités de logements posée à la partie I, elle peut s'effectuer au travers de formes urbaines (maisons de ville, habitat en bande, pavillonnaire dense) en cohérence avec celles des formes urbaines existantes en périphérie.

L'urbanisation de ce secteur doit se faire en une fois et concerner la totalité du périmètre d'application. **Elle nécessite au préalable la réalisation de l'élargissement du chemin inscrit en emplacement réservé en limite nord-ouest de l'opération**.

H) - Secteur de la route de Haguenau à Marienthal

Schéma n° 15 : Schéma d'aménagement du secteur de la route de Haguenau

1. Traitement de la lisière forestière et orientations de préservation de l'environnement

La limite entre le secteur d'extension et la forêt fait l'objet d'une reconstitution de lisière, c'est-à-dire la création d'un espace de transition entre forêt et urbanisation. Cette frange forestière, d'une profondeur minimale variant entre 20 et 30 m, est composée de friches herbacées peu ou pas boisées.
Elle n'est pas destinée à accueillir des circulations structurées sous forme de voies ou de pistes cyclables. Cette zone de lisière peut toutefois servir de support paysager à des circulations douces, à la condition que celles-ci soient rejetées du côté de la périphérie bâtie de cette zone de lisière.

La vocation écologique de cette frange forestière est assurée au travers des aménagements et plantations réalisés, y compris les clôtures qui n'y sont pas souhaitées et qui, lorsqu'elles y sont toutefois réalisées, sont conçues de façon à garantir le passage de la petite faune.

Les abords de la voie ferrée qui constitue globalement un corridor de circulation écologique sont **laissés libres de construction sur une profondeur de 20 m** à compter de la limite du domaine ferroviaire.
Les clôtures ne sont pas souhaitées dans cette marge de recul et lorsqu'elles y sont néanmoins réalisées, elles obéissent aux mêmes orientations que dans le secteur de lisière forestière à recréer.

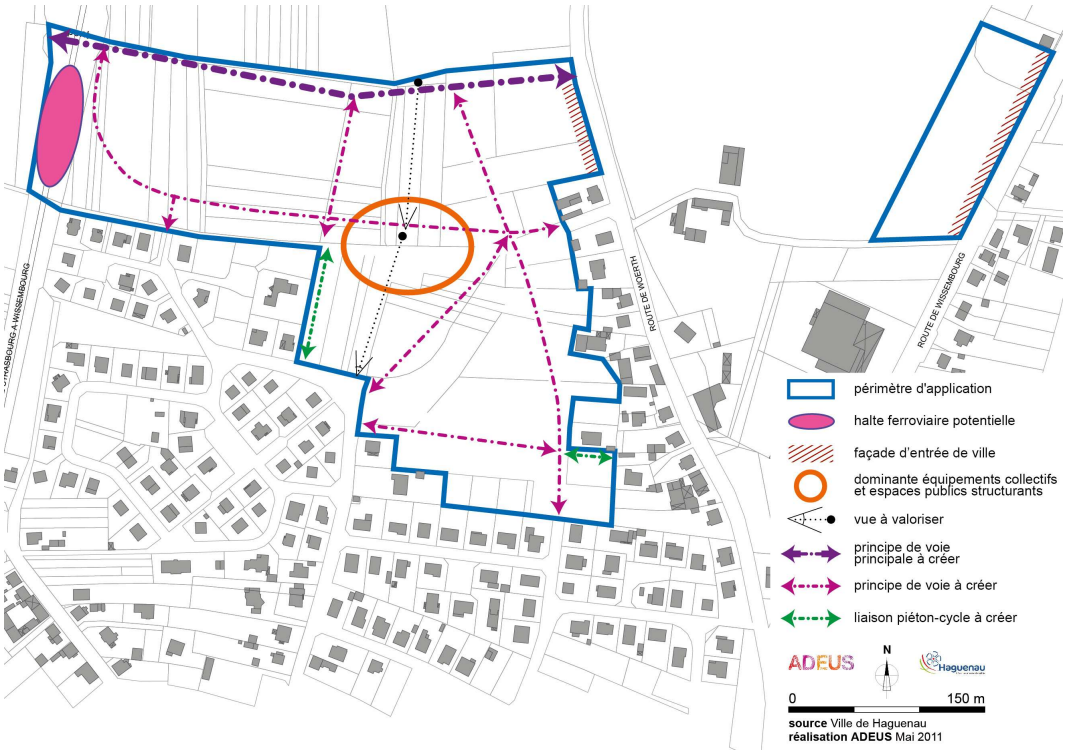
2. Orientations relatives à la trame viaire

Le site est desservi par une seule voie donnant sur la route de Haguenau à Marienthal. Le carrefour futur, en position d'entrée de zone agglomérée, doit être conçu de façon à marquer le changement d'ambiance au point de passage entre section urbaine et section hors agglomération, dans l'optique de réduire les vitesses des usagers et assurer leur sécurité.

Le site est raccordé par un cheminement piéton et cycliste à la portion de voie en attente à l'extrémité de la rue du Hardtfeld.

I) - Secteur de la lisière nord

Schéma n° 16 : Schéma d'aménagement du secteur de la lisière nord



1. Orientations de structuration et d'organisation urbaine du quartier

L'urbanisation de la partie nord du site d'urbanisation future actuellement classée en II AU au règlement graphique ne peut être effectuée que sous réserve de la réalisation concomitante de la voie principale à créer, franchissement de la voie ferrée compris.

1.1. Pôle de centralité de quartier

Le secteur identifié par un cercle orange au schéma d'aménagement est plus particulièrement destiné à l'accueil d'équipements collectifs et/ou d'espaces verts de proximité, complémentaires de l'espace de jeux existant.

1.2. Halte ferroviaire

Au nord du site, le schéma identifie un secteur d'accueil potentiel pour une halte ferroviaire. Les aménagements réalisés permettent de valoriser ce site et notamment son accessibilité pour les différents modes de déplacements. L'objectif est de préserver la possibilité future de réaliser cette desserte ferroviaire dans de bonnes conditions, sans pour autant conditionner l'aménagement du site à une réalisation à court terme.
Les fortes densités résidentielles aux abords de ce site d'équipements collectifs sont privilégiées, pour assurer la valorisation ultérieure de cette desserte ferroviaire.

1.3. Orientations sur les formes urbaines et le paysage

La route de Woerth et plus globalement la partie nord du site le long de la voie principale devant assurer à terme la jonction avec le quartier voisin de la route de Forstheim accueillent des densités urbaines fortes, caractérisées par des formes bâties du type «immeuble collectif». Il en est de même dans le secteur Est pour les façades donnant sur la route de Wissembourg, face au quartier du Vieux Chêne.
Le long de cette voie principale périphérique, de la route de Woerth et de l'avenue de Wissembourg, la hauteur globale des constructions s'apparente à un minimum de R+3, non compris combles ou attique, pour marquer fortement la transition avec les espaces naturels voisins et l'entrée en ville.

Le long de la route de Woerth, de l'avenue de Wissembourg et de la future voie principale inscrite au schéma d'aménagement, l'implantation des constructions tend à former un front urbain continu. On veille à rejeter les aires de stationnements à l'arrière (par rapport à ces voies) du bâti à réaliser, ou à les enterrer.
Dans les secteurs identifiés comme «façade d'entrée de ville» le long de la route de Woerth[1], de l'avenue de Wissembourg et de la future voie principale, les constructions, les voies futures ou existantes et leurs aménagements sont traités en section urbaine et veillent à assurer la qualité du paysage architectural et urbain.

L'angle entre la route de Woerth et la future voie principale à créer est traité de façon spécifique pour marquer l'entrée en ville, en s'appuyant notamment sur la recherche de formes architecturales soulignant ce point paysagèrement stratégique.

Le point de vue sur le calvaire offert au débouché de la rue de la Lisière, à hauteur du chemin du calvaire, est préservé.
Les opérations et les constructions à réaliser garantissent la transparence visuelle vers cet élément de petit patrimoine. Elles soulignent et valorisent ce point de vue.

2. Orientations relatives à la trame viaire

La future voie matérialisée au schéma d'aménagement sous l'appellation «voie principale à créer» fait partie intégrante de la trame viaire desservant ce quartier. Elle permet les échanges avec les unités foncières bâties dans des conditions d'aménagement et de sécurité satisfaisant aux normes en vigueur.

En dehors du franchissement de la voie ferré, ses caractéristiques autorisent le développement limitrophe de fonctions urbaines, tournées vers une forte densité de logements.
Les fonctions commerciales, de services et d'équipements sont favorisées et privilégiées aux abords de la voie principale à créer, surtout dans la partie ouest proche du site potentiel d'accueil de la halte ferroviaire.
La trame viaire mise en œuvre permet une accessibilité optimale du site de la halte ferroviaire.

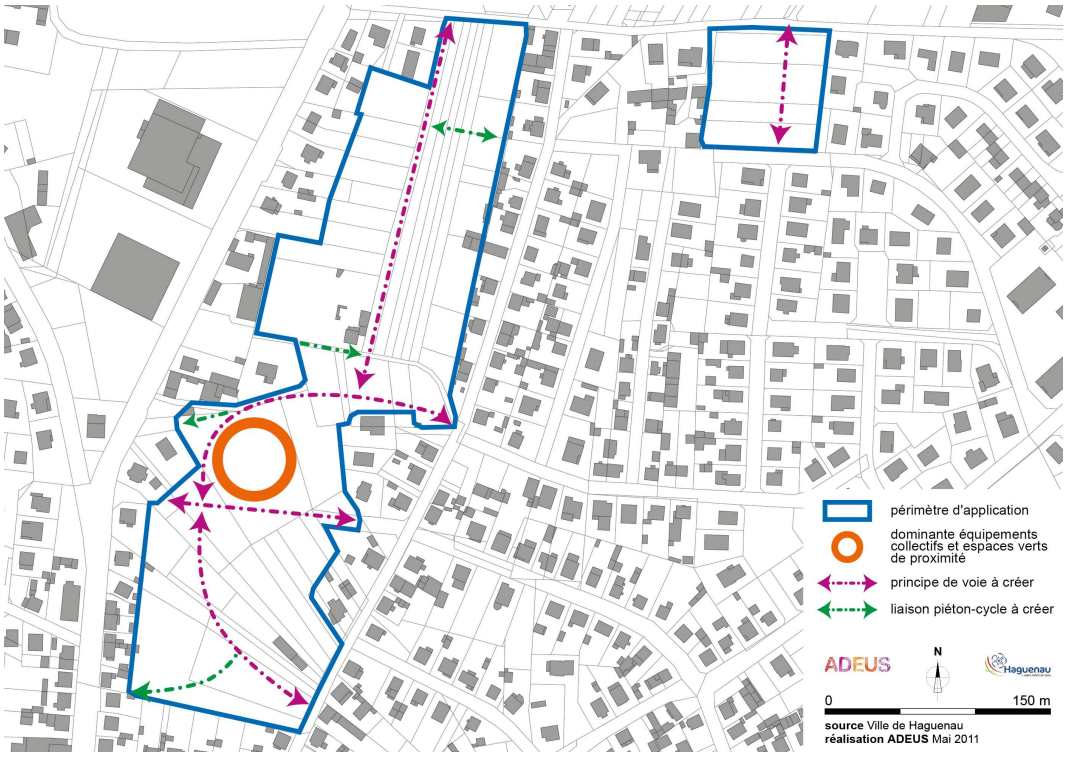
L'aménagement du carrefour à venir entre la route de Woerth et la voie principale à créer assure le passage d'une ambiance hors-agglomération à celle de la ville et permet de limiter les vitesses des usagers dans la section urbaine de la route de Woerth.

On privilégie l'accès piéton et automobile des parcelles limitrophes de la route de Woerth et de la voie principale à créer depuis ces voies, pour renforcer leur caractère urbain et limiter les vitesses des usagers.

1. Cette voie existante est classée à grande circulation et en tant que telle soumises à l'article L 111-1-4 du code de l'urbanisme qui impose en l'absence de mesures inscrites au PLU des marges de recul de 75m.

J) - Secteur de la rue de l'Apothicaire

Schéma n° 17 : Schéma d'aménagement du secteur de la rue de l'Apothicaire



1. Orientations relatives à la structuration urbaine du secteur

L'aménagement de ce vaste cœur d'îlot permet de parachever l'urbanisation du quartier en lui apportant des liaisons et des équipements complémentaires.
La convergence de voies d'accès qui font le lien d'une part, avec le croisement de l'avenue de Wissembourg et de la route de Woerth et d'autre part, avec les quartiers existants, dégage un point nodal qui servira de mini-pôle de centralité au quartier.
Ce secteur, identifié par un cercle orange au schéma d'aménagement est plus particulièrement destiné à l'accueil d'équipements collectifs et/ou d'espaces verts de proximité, ceux-ci étant favorisés par cette localisation à l'écart des voies principales de circulation et de sortie de la ville.

Le petit secteur à l'est, donnant sur le chemin du Parcage, est destiné à compléter l'urbanisation existante et à finir l'îlot existant.

2. Orientations relatives à la trame viaire

Les voies n'assurant pas des fonctions de lien inter-quartier sont aménagées en privilégiant le partage de l'espace entre les différents modes de déplacement (cours urbaines, voies sans trottoirs, type zone de rencontre, etc).

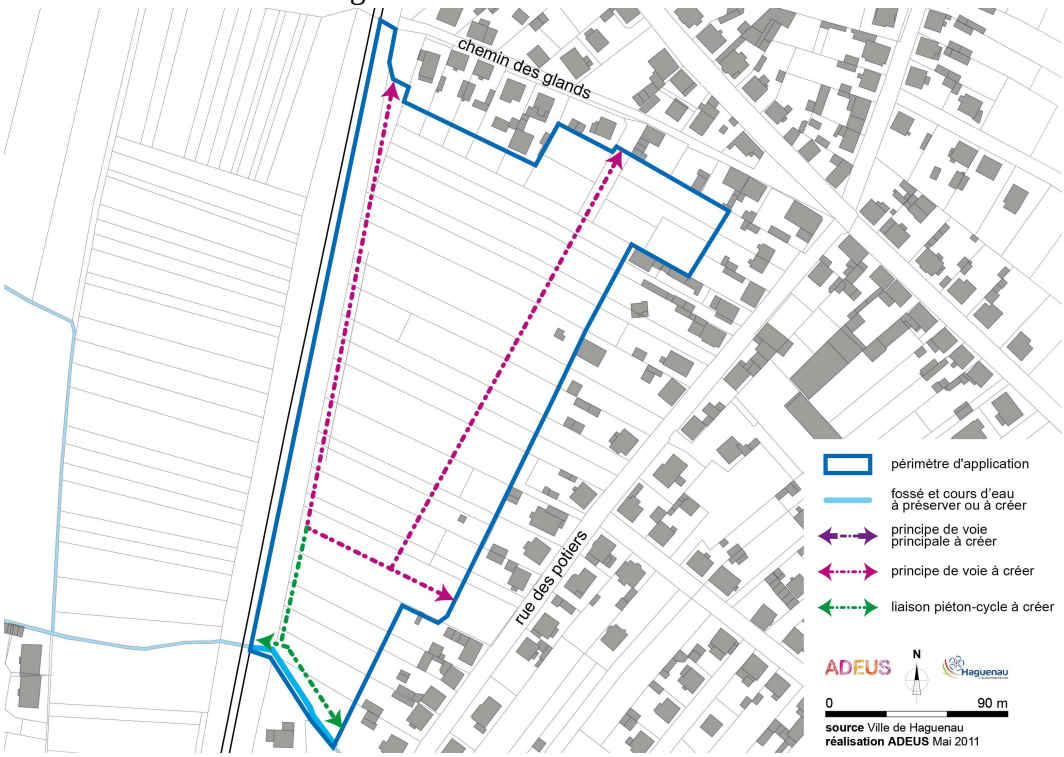
3. Formes et fonctions urbaines, production de logements et paysage

Les formes urbaines sont cohérentes avec l'urbanisation voisine tout en recherchant une densité plus élevée que le tissu pavillonnaire proche. Les formes urbaines du type petits collectifs, pavillonnaire en bande ou groupé sont privilégiées, par exception à l'orientation sur la densité recherchée fixée en partie I du présent document.

Aux abords du secteur à dominante d'équipements collectifs et d'espaces verts de proximité, des densités plus élevées et donc des formes urbaines de type «petits immeubles» sont privilégiées, pour renforcer le rôle central de cette partie du secteur d'extension.

K) - Secteur de la rue des Potiers

Schéma n° 18 : Schéma d'aménagement de la rue des Potiers



1. Formes urbaines, densité de logements et paysage

Les formes urbaines sont cohérentes avec l'urbanisation voisine, tout en recherchant une densité plus élevée que le tissu pavillonnaire proche. Les formes urbaines de type petits collectifs, pavillonnaire en bande ou groupé sont privilégiées, par exception à l'orientation sur les densités recherchées fixée en partie I du présent document.

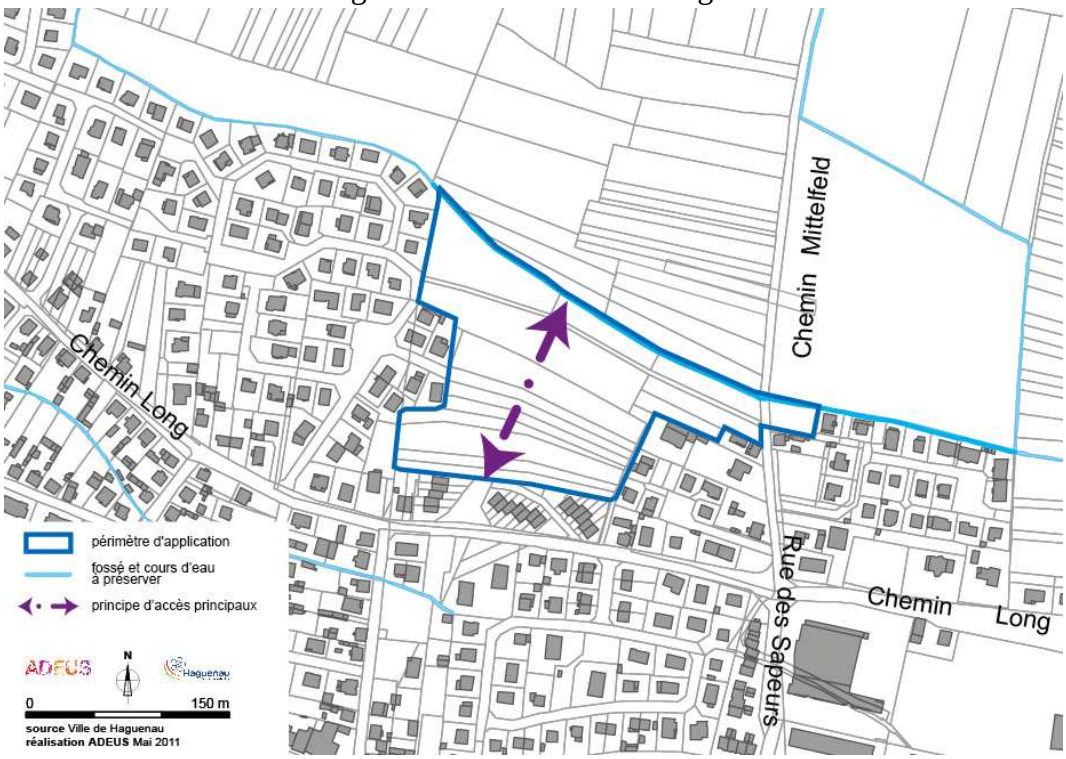
En façade sur la voie ferrée, des densités plus élevées et donc des formes urbaines de type «petits immeubles» sont privilégiées.

2. Orientations relatives à la trame viaire

Les voies à créer sont aménagées en privilégiant le partage de l'espace entre les différents modes de déplacement (cours urbaines, voies sans trottoirs, type zone de rencontre, etc).

L) - Secteur du Metzgerhof

Schéma n° 19 : Schéma d'aménagement du secteur du Metzgerhof



1. Conditions d'urbanisation

L'aménagement de ce site d'urbanisation future nécessite la réalisation concomitante de la voie principale à créer. Pour préserver un avenir lointain, elle doit par exception aux règles instaurées par le PLU, déboucher sur les espaces naturels sans raccordement vers le nord. Son aménagement doit permettre un raccordement ultérieur mais aussi présenter les caractéristiques d'un espace public fini en l'attente d'une éventuelle prolongation, et rester néanmoins fonctionnel et urbain si ce raccordement ne se fait jamais. Le caractère prégnant d'une «voie en attente» doit être évité. Un aménagement de type place, par exemple, pourra être admis, en fenêtre paysagère sur le réseau hydraulique et les espaces naturels et agricoles.

2. Orientations de mise en valeur de l'environnement et paysagères

Le fossé en limite nord sert de support au maintien d'un réseau d'espaces naturels humides paysagés qui contribuent à mettre en valeur et à préserver les différentes fonctions hydrauliques, écologiques et paysagères de ce fossé.

Ce réseau vient compléter la **fonction de lien** piéton cycliste entre, d'une part, les quartiers existants et futurs à l'ouest et le centre-ville, moyennant un franchissement piétons et cyclistes de la voie ferrée inscrit en emplacement réservé n° A02 au document graphique du règlement du PLU.

Le fossé et ses espaces proches assurent une fonction de corridor écologique. Les abords immédiats du fossé sont impérativement traités en milieu naturel de type prairie herbacée humide.
Il peut faire l'objet de compléments, de reprofilages le cas échéant, voire être ponctuellement déplacé dans l'intérêt du projet urbain. Ses fonctions hydrauliques et écologiques sont en tout état de cause préservées et si possible renforcées.
Ce fossé est mis en valeur paysagèrement, il constitue une trame paysagère et naturelle importante. Sa couverture éventuelle est possible pour les besoins du projet urbain à venir, mais reste exceptionnelle et en principe réservée aux seuls passages de voies.

La collecte des eaux pluviales est traitée au travers de noues et fossés paysagés qui viennent compléter le réseau existant, sauf lorsque la réglementation l'interdit formellement.
Les eaux de toiture sont infiltrées en priorité dans les noues et fossés, dans le respect de la réglementation en vigueur.

Ce fossé sert de support naturel aux circulations piétonnes et cyclables. Celles-ci assurent une continuité et une perméabilité de circulation aussi bien dans les traversées nord-sud qu'est-ouest.

TABLE DES MATIERES

I. Orientations d'aménagement et de programmation ..... p. 3

A) -Orientations relatives à la trame viaire ..... p. 3

B) -Trame hydraulique ..... p. 4

C) -Formes et fonctions urbaines, production de logements et paysage ..... p. 5

1. Densité urbaine, mixité et économie du sol ..... p. 5
2. Transitions urbaines ..... p. 5
3. Façade d'entrée de ville et mise en valeur du paysage ..... p. 6

II. Secteurs à vocation économique ..... p. 7

A) -Les secteurs de la Sandlach ..... p. 7

1. Orientations de mise en valeur de l'environnement et paysagères communes aux 2 secteurs ..... p. 7
2. Orientations de mise en valeur de l'environnement et paysagères propres au secteur dit «Sandlach ouest» ..... p. 7
3. Orientations de mise en valeur de l'environnement et paysagères propres au secteur dit «Sandlach est» ..... p. 8

B) -Secteur de la Route de Soufflenheim ..... p. 9

Orientations de mise en valeur de l'environnement et paysagères ..... p. 9

C) -Secteur du Taubenhof ..... p. 10

1. Orientations de mise en valeur de l'environnement et paysagères ..... p. 10
2. Orientations relatives à la trame viaire ..... p. 11

D) -Secteur sud-est de l'aérodrome ..... p. 11

Orientations de mise en valeur de l'environnement et paysagères ..... p. 11

E) -Secteur ouest de l'aérodrome ..... p. 12

1. Orientations de mise en valeur de l'environnement et paysagères ..... p. 13
2. Autres orientations ..... p. 13

III. Secteurs de renouvellement urbain ..... p. 14

A) -Eco-quartier Thurot ..... p. 14

1. Structuration urbaine du secteur ..... p. 14
2. Orientations relatives à la trame viaire ..... p. 16
3. Formes et fonctions urbaines, production de logements et paysage ..... p. 16

B) -Secteur du Moulin Neuf ..... p. 17

IV. Secteurs à vocation mixte ..... p. 18

A) -Secteur du Château Fiat ..... p. 18

1. Orientations de mise en valeur de l'environnement et paysagères ..... p. 18
2. Compléments d'urbanisation rue Boedecker ..... p. 20

B) -Missions Africaines ..... p. 21

1. Structuration urbaine du secteur ..... p. 21
2. Orientations relatives à la trame viaire ..... p. 23

C) -Secteur du Weinumshof ..... p. 24

1. Structuration urbaine du secteur ..... p. 24
2. Orientations relatives à la trame viaire ..... p. 27

D) -Secteur du quartier de l'Europe ..... p. 27

E) -Les Pins ..... p. 28

1. Structuration urbaine et organisation de la desserte du secteur ..... p. 28
2. Orientations de mise en valeur de l'environnement et paysagères ..... p. 29

F) -Route de Schweighouse ..... p. 30

1. Organisation du secteur ..... p. 30
2. Orientations de mise en valeur de l'environnement et paysagères ..... p. 31
3. Orientations relatives à la trame viaire ..... p. 32
4. Entrée de ville, formes urbaines et paysage ..... p. 32

TABLE DES MATIERES

G) -Secteur de la rue de Dauendorf ..... p. 33
H) -Secteur de la route de Haguenau à Marienthal ..... p. 34
1. Traitement de la lisière forestière et orientations de préservation de l'environnement ..... p. 34
2. Orientations relatives à la trame viaire ..... p. 34
I) -Secteur de la Lisière nord ..... p. 35
1. Orientations de structuration et d'organisation urbaine du quartier ..... p. 35
2. Orientations relatives à la trame viaire ..... p. 36
J) -Secteur de la rue de l'Apothicaire ..... p. 37
1. Orientations relatives à la structuration urbaine du secteur ..... p. 37
2. Orientations relatives à la trame viaire ..... p. 37
3. Formes et fonctions urbaines, production de logements et paysage ..... p. 38
K) -Secteur de la rue des Potiers ..... p. 38
1. Formes urbaines, densité de logements et paysage ..... p. 38
2. Orientations relatives à la trame viaire ..... p. 39
L) -Secteur du Metzgerhof ..... p. 39
1. Conditions d'urbanisation ..... p. 39
2. Orientations de mise en valeur de l'environnement et paysagères ..... p. 40