

## **VILLE DE HAGUENAU**

---

### **Note de présentation de la modification n°1**

---

### **Rapport de présentation du PLU**



## PRÉAMBULE

Le Plan Local d'Urbanisme (PLU) de la Ville de Haguenau a été approuvé le 19 novembre 2012.

La Ville de Haguenau a lancé la présente procédure pour mettre en œuvre la première modification de son PLU.

Dans la mesure où la présente procédure visant à faire évoluer le PLU de la Ville de Haguenau telle que prescrite par l'article L.123-13 du code de l'urbanisme n'en-visage pas :

- soit de changer les orientations définies par le projet d'aménagement et de développement durables,
- soit de réduire un espace boisé classé, une zone agricole ou une zone naturelle et forestière,
- soit de réduire une protection édictée en raison des risques de nuisance, de la qualité des sites, des paysages ou des milieux naturels, ou d'une évolution de nature à induire de graves risques de nuisance,

le PLU fait alors l'objet d'une procédure de modification selon les termes de l'article L.123-13-1 du code de l'urbanisme, c'est-à-dire lorsque la commune envisage de modifier le règlement ou les orientations d'aménagement et de programmation (OAP).

La présente note de présentation a pour objet d'exposer les motifs du contenu de la modification n°1 du PLU de Haguenau. Les chapitres suivants de la présente note sont destinés à être intégrés, après approbation, au rapport de présentation qu'ils complètent et modifient, répondant ainsi aux obligations issues du code de l'urbanisme (art. R123-2-1, avant-dernier alinéa) sur le contenu du rapport de présentation en cas de procédure d'évolution du PLU.

## **I . MOTIFS ET CONTENU DE LA MODIFICATION DU PLU**

La modification proposée porte sur les 9 éléments suivants :

1. Création d'un secteur de zone URc en zone UR : évolution des règles de stationnement propres au projet du pôle d'échange multimodal ; introduction de la règle de la mutualisation et du foisonnement dans le secteur URb ;
2. Modification de la destination et de la dénomination de l'emplacement réservé C01 afin de la mettre en cohérence avec l'avancement du projet Gares / Vieille-Ile ;
3. Ajout d'une précision dans le règlement sur le rattachement des résidences seniors à la catégorie « habitation »;
4. Hausse du plafond d'emprise au sol maximale en zone UC et en secteur de zone UCc ;
5. Permettre la construction des installations nécessaires aux équipements publics ou d'intérêt collectif en zone UX ;
6. Supprimer un principe de raccordement automobile projeté sur une voirie privée dans l'OAP de la zone IAU Rue du Château Fiat ;
7. Reclasser en secteur URa une partie de zone UE aux abords du rond-point de Landau afin de permettre l'évolution des sites de l'ancienne antenne du lycée agricole de la Région et de l'unité territoriale de l'ONF vers une mixité accrue ;
8. Procéder à la rectification d'une erreur matérielle Rue de Lourdes à Marienthal : modification de la limite du secteur de zone UCb et recalage de l'emplacement réservé A41 ;
9. Suppression de l'emplacement réservé B13 Rue Neufeld.

## 1. ADAPTATION DU REGLEMENT ET DU ZONAGE AU PROJET DES SECTEURS GARES - VIEILLE ILE

### a. Le contexte du projet urbain

La Ville de Haguenau travaille depuis de nombreuses années en collaboration étroite avec l'Etat, la Région Alsace, le Conseil Général du Bas-Rhin, la SNCF et RFF à la mutation du secteur des gares, enjeu majeur en termes de projets structurants pour la commune et au-delà pour l'Alsace du Nord.

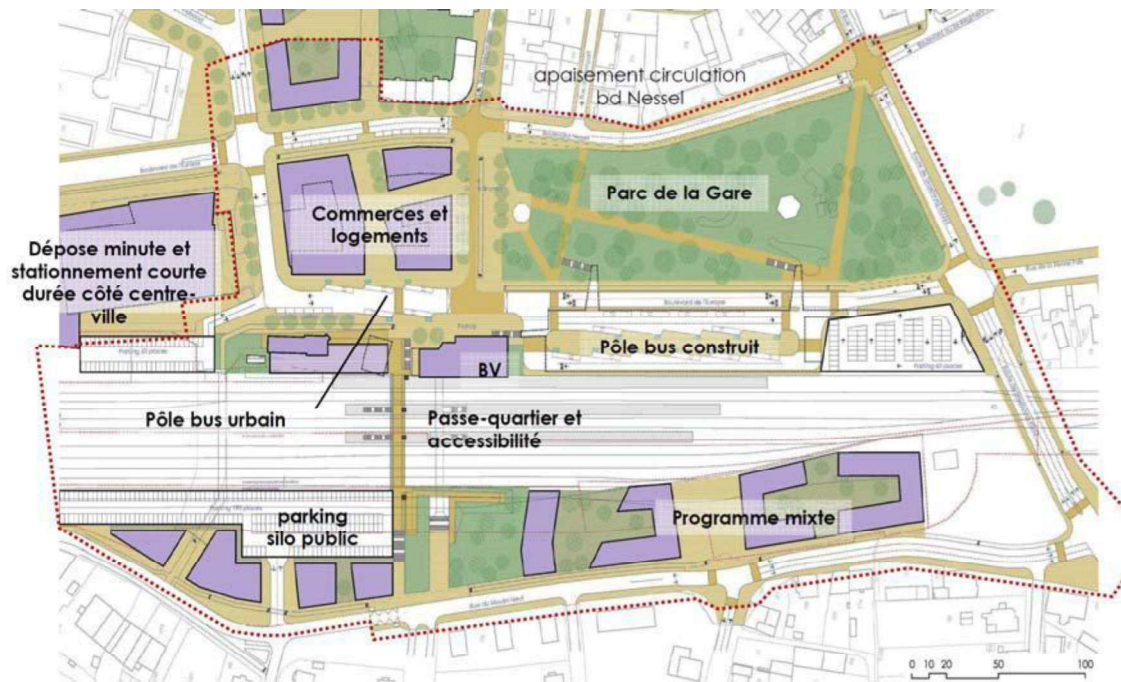
Le site sur lequel se trouve aujourd'hui à Haguenau le pôle des gares (ferroviaire et routière) fait l'objet d'un ambitieux projet de réaménagement. Ce vaste projet urbain englobe ainsi le secteur des gares et de ses aménagements attenants de part et d'autre des voies ferrées ainsi que le secteur de la Vieille Ile, localisé en continuité directe à l'Est.

L'objectif du projet vise, par le renforcement du pôle urbain qu'est Haguenau, à la fois la reconfiguration complète du pôle d'échange multimodal (PEM) et l'émergence d'un nouveau cadre de vie à proximité des gares. L'essence de ce projet de renouvellement urbain est d'aménager un espace cohérent associant à la fois fonctionnalités des transports, aménagements publics et programmes diversifiés (logements, services, bureaux, commerces).

Le phasage des réalisations du projet prévoit trois temps :

- Dans un premier temps (2014-2020), la transformation en priorité du périmètre situé au cœur du projet. Ce secteur regroupe les aménagements propres au pôle d'échange, c'est-à-dire l'ensemble des fonctions multimodales (stationnement, bâtiment « voyageurs » de la gare ferroviaire, mise en conformité et en accessibilité des quais, gare routière).
- Dans un second temps, le développement de nouvelles fonctions au sein du pôle telles que l'habitat, le commerce, les services et bureaux dont la construction est envisagée à moyen terme à l'horizon 2018-2025.
- Enfin, une phase à long terme qui concerne le secteur Vieille-Ile à l'Est des gares. La densification de cette poche permettra de renforcer le lien entre le pôle d'échange multimodal et le centre-ville.

Le plan ci-dessous illustre le parti d'aménagement des deux premières phases, en l'état actuel des réflexions.



Plan des aménagements du Pôle d'Echange Multimodal (PEM) - Source : Ville de Haguenau, 2012

## b. L'évolution de la problématique du stationnement suite à la concertation

Le projet de réaménagement du quartier accueillant le pôle des deux gares a fait l'objet d'une importante concertation avec le public haguenovien menée en continu durant toute la phase d'étude.

Cette concertation autour du projet a été amorcée à l'automne 2010 et s'est achevée en novembre 2012. Durant cette période, plusieurs dispositifs complémentaires ont permis de faire émerger les attentes et les recommandations du public afin d'accompagner le projet au plus près des enjeux dégagés. Parmi ces dispositifs :

- un groupe d'habitants au sein d'un Focus Groupe a été monté en 2010,
- un Comité Usagers et Citoyens formé en 2011, instance de réflexion et de propositions, constitué à la fois de la population et des usagers des transports,
- la tenue de 3 réunions publiques entre fin 2011 et fin 2012,
- deux expositions sur site au printemps et à l'automne 2012.

Dans le cadre de ces divers dispositifs, il est apparu de fortes attentes de la population, principalement dans le domaine des transports et du stationnement ainsi que celui des espaces et équipements publics.

L'ensemble des remarques émises sur les enjeux dégagés par les équipes d'étude lors de la phase de diagnostic, ainsi que les recommandations identifiées comme prioritaires par le Comité Citoyens et Usagers, ont été prises en compte par la Ville

dans les orientations transmises aux équipes d'étude en vue d'élaborer les scénarii d'aménagement du projet urbain.

Un des points essentiels de la réflexion pris en compte dans les études portait sur le principe de regrouper le stationnement au sein d'une poche dédiée, par le biais d'un silo.

Ce parti d'aménagement découle de la volonté partagée par les citoyens de regrouper les fonctions de stationnement en un seul lieu permettant de donner plus de place aux piétons tout en conservant la possibilité d'arrêts de courte durée des voitures, et ce, des deux côtés de la gare. Conjointement à cela, des abris à vélos pourraient être implantés de part et d'autre des voies ferrées.

Au regard de ces éléments, il apparaît nécessaire de faire quelque peu évoluer les règles de stationnement du PLU qui diffèrent de cette nouvelle approche.

### **c. Création d'un secteur de zone spécifique au périmètre du projet**

Le PLU a traduit, lors de son élaboration, ces réflexions alors débutantes par le biais d'un secteur de zone spécifique de la zone UR, le secteur URb. Celui-ci englobe à la fois le pôle des gares, ses abords et son complément sur le site de la Vieille Ile, lequel contribue au renforcement du lien avec le centre-ville. Un règlement adapté à la volonté de renouveler le tissu urbain avait été mis en place dans la perspective des transformations à venir.

Au fur et à mesure de l'approfondissement du projet et de l'affinement des différentes phases opérationnelles, notamment au regard des enjeux évoqués ci-dessus issus de la concertation, il est apparu nécessaire de distinguer, au sein du secteur de zone URb, des règles de stationnement adaptées aux particularités des équipements projetés.

Cette distinction a pris la forme d'un secteur de zone « URc ». Ce choix d'un secteur spécifique permet de faire évoluer les règles sur cette seule partie du projet, sans anticiper sur le résultat des futures études sur la Vieille Ile. Ce secteur URc reprend exactement les mêmes caractéristiques réglementaires que le secteur URb, à l'exception d'une évolution de la règle du stationnement pour s'ajuster au mieux à l'état actuel du projet.

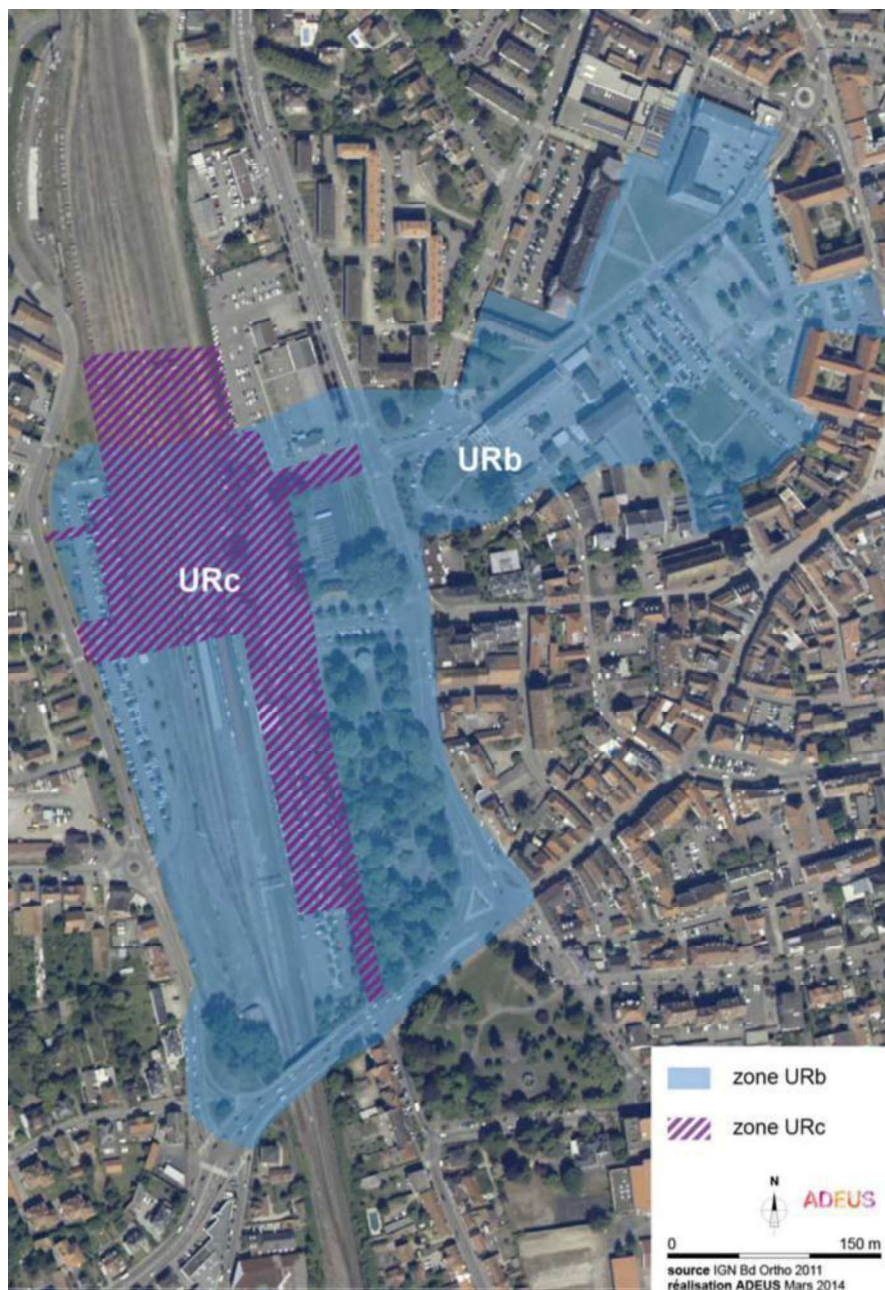
C'est donc bien dans la perspective de la première des 3 phases opérationnelles que le présent point de modification a été développé. La problématique des transports constituant le cœur du projet, la réalisation des équipements liés à cette problématique est la condition indispensable à la pérennité du programme dans le temps.

Cette proposition de créer un secteur spécifique URc permet donc de supprimer la règle d'intégration du stationnement en ouvrage (c'est-à-dire intégré directement à



la construction) pour les équipements du pôle d'échange multimodal, au bénéfice de la mutualisation et du foisonnement du stationnement, rendu possible par la réalisation d'un silo. Ce changement de mesure correspond bien à la volonté expri-mée dans le cadre de l'élaboration du projet urbain de regrouper le stationnement dans une poche qui lui soit dédiée.

Cette modification doit aussi autoriser la réalisation d'un ouvrage propre de type silo, tel que cela a été présenté et validé durant les phases d'études, en lien étroit avec les usagers. Il s'agit donc d'un règlement adapté au projet urbain en cours, avec la limite du secteur de zone URc qui vient se caler sur les limites opérationnelles de la première des phases du projet.



*Périmètre du nouveau secteur de zone URc*



**d. Ajustement des règles régissant le stationnement dans le nouveau secteur de zone URc**

Dans le secteur de zone URb, le règlement du PLU prévoit que la totalité des besoins en stationnement liés au logement et 50 % au moins de ceux liés aux commerces, bureaux et activités soient intégrés à la construction projetée.

Ce quota s'avère aujourd'hui problématique pour les équipements projetés au vu des contraintes techniques inhérentes à certains bâtiments du projet urbain de PEM, notamment pour le bâtiment voyageurs et la gare routière.

La volonté de réaliser un silo permet la mutualisation et tient compte du contexte et du projet urbain imaginé. A l'inverse, le maintien de l'exigence d'un stationnement au sein des futurs bâtiments rendrait obligatoire une répartition multi-sites de ce stationnement, tout en rajoutant une complexité importante et inutile au projet.

La présente proposition de modification traduit donc le souhait de la collectivité de supprimer complètement la règle du stationnement intégré en ouvrage pour la partie spécifique du projet de PEM liée aux infrastructures de transport.

Le PLU reprend à son compte la rédaction de l'article R.111-6 : « *la réalisation d'ins-tallations propres à assurer le stationnement hors des voies publiques des véhicules correspondant aux caractéristiques du projet* ». Cette rédaction a pour avantage de supprimer toute référence à une norme chiffrée et permet de garantir une réponse en dehors des voies et espaces publics, tout en ayant la faculté d'adapter la réponse aux besoins de stationnement générés au plus près des besoins réels, en tenant compte des possibilités de regroupement précédemment évoquées.

**e. Introduction des règles de mutualisation<sup>1</sup> et de foisonnement<sup>2</sup> en secteur URb**

Cette modification du PLU est également l'occasion d'améliorer un point de la règle de stationnement du secteur URb.

En effet, si un silo est créé pour répondre aux besoins du projet du PEM, cela permet en parallèle de prendre en compte la mutualisation et le foisonnement du stationnement déporté pour l'habitat, les bureaux, les commerces et activités de l'ensemble du projet du secteur Gares, mutualisation et foisonnement pour l'heure non autorisés par le PLU en secteur URb.

- 
1. Dans le cadre d'une opération d'aménagement d'ensemble, les places de stationnement peuvent être réalisées de manière groupée à l'intérieur du périmètre et selon les phases de l'opération.
  2. Les normes de stationnement peuvent être adaptées si les places de stationnement correspondent à des occupation alternatives entre les différents usages de la zone et aux différents moments de la journée.
-

La Ville souhaite étendre cette mesure à l'ensemble du secteur de zone URb pour permettre à la fois la mutualisation et le foisonnement des besoins en stationnement liés à l'ensemble des destinations.

La proposition de modification revient ici à s'appuyer, par analogie, sur les mêmes principes que ceux qui régissent la règle de stationnement de la zone UB (futur éco-quartier sur le site de l'ancienne caserne militaire Thurot).

La rédaction proposée dans le présent point de modification vise ainsi à admettre la mutualisation du stationnement ainsi que le foisonnement entre les différentes opérations qui ont des modes de fonctionnement décalés dans le temps.

Il est par ailleurs précisé que lorsque les places sont mutualisées entre opérations ou qu'elles font l'objet d'un foisonnement, le nombre de places à réaliser doit être au moins égal à celui correspondant à la catégorie de locaux qui génère le plus de places de stationnement, ce qui garantit une réponse minimale aux besoins de stationnement.

## **2. MODIFICATION DE LA DESTINATION ET DE LA DENOMINATION DE L'EMPLACEMENT RESERVE C01**

L'emplacement réservé C01, situé aux abords du pôle des gares, avait initialement été prévu lors de l'élaboration du PLU pour permettre la restructuration de l'offre en stationnement qui accompagne le PEM. Il est ainsi aujourd'hui intitulé « *création d'un parking près de l'espace intermodal* ».

Or cet emplacement réservé est évidemment en lien direct avec le point de modification n°1 présenté ci-dessus. Dans la mesure où la création d'un parking silo est aujourd'hui prévue de l'autre côté des voies, dans le périmètre du nouveau secteur de zone URc, le besoin d'un silo n'est plus justifié à cet endroit.

Cette emprise a été identifiée dans le cadre de la finalisation du projet Gares / Vieille-Ile comme pouvant accueillir un équipement public à vocation culturelle et sociale, rendu possible si le parking silo est construit sur un autre emplacement. Ce même projet ayant évolué et s'étant précisé depuis l'élaboration du PLU, ce point de modification vise à affecter cette emprise réservée à une nouvelle vocation, conformément à l'évolution de la programmation opérationnelle. En conséquence, il est donc proposé que l'emplacement réservé C01 soit conservé dans sa superficie actuelle, mais que l'intitulé devienne « *création d'un équipement public à vocation culturelle et sociale* ».

### 3. PRISE EN COMPTE DES RESIDENCES SENIORS DANS LA CATEGORIE « HABITATION »

Les catégories de constructions pour lesquelles les dispositions sur les besoins de stationnement des différents règlements de zone du PLU sont nécessairement res-treintes ne recouvrent pas tous les cas de figures possibles. Il peut en résulter, dans certains cas, des ambiguïtés quant aux règles à appliquer à telle ou telle catégorie de construction. Ainsi en est-il pour les résidences seniors. Elles ne figurent pas en tant que telles dans les catégories définies par le code de l'urbanisme et a fortiori par le PLU.

Afin de lever cette ambiguïté rédactionnelle, il est proposé non pas d'ajouter une nouvelle catégorie à chacun des règlements de zone, mais de préciser que ces rési-dences seniors correspondent à la catégorie habitation. En effet, si ces résidences s'accompagnent de services, voire de lieu commun, elles ne sont pas assimilables au regard du PLU à des équipements collectifs comme peuvent l'être des EHPAD ou même des cliniques. Cette précision sur le cadre d'application de la règle sera apportée au niveau du rapport de présentation, dans sa partie « explication des choix règlementaires ».

### 4. HAUSSE DU PLAFOND D'EMPRISE AU SOL MAXIMALE EN ZONE PAVILLONNAIRE

Dans les secteurs constitués principalement par du tissu d'habitat pavillonnaire (zone et secteurs de zone UC), le règlement du PLU prévoit actuellement une emprise au sol maximale **d'un seul tenant** de 170 m<sup>2</sup>. Dans le secteur de zone UCc, l'augmentation totale de l'emprise au sol y est en outre limitée à +10 % des surfaces existantes à la date d'approbation du PLU.

Ce plafond de 170 m<sup>2</sup> d'un seul tenant avait initialement été fixé dans le PLU dans le but de préserver les formes urbaines caractéristiques de ces secteurs pavillon-naires, afin de faire en sorte que le tissu des zones UC n'évolue pas de façon incon-trôlée.

Il s'avère cependant à l'usage que le plafond de ces normes d'emprise maximale d'un seul tenant constitue une réelle difficulté pour les constructions existantes lorsque leurs dimensions actuelles excèdent d'ores et déjà cette valeur. Elles se trouvent en effet dans l'incapacité de connaître la moindre extension, même limitée, ce qui n'entraîne pas dans les volontés initiales d'encadrement du PLU.

La modification envisagée consiste donc à rehausser ce plafond d'emprise d'un seul tenant afin de permettre à plus de constructions d'évoluer, sans remettre tou-

tefois en cause la fonction première de cette règle qui était d'imposer la production d'un volume bâti compatible avec les formes urbaines existantes.

Les sondages du cadastre effectués montrent qu'avec une superficie d'emprise au sol d'un seul tenant de 200 m<sup>2</sup>, la majeure partie des constructions recouvrent une faculté d'extension, fut-elle modérée. Ce qui permet la réalisation complémentaire de garage, véranda, voire des extensions de l'habitation elle-même.

Au-delà de ce plafond, on encourrait le risque de voir se développer des constructions nouvelles avec des formes bâties plus massives, plus proches de celles de l'habitat collectif, en rupture avec le tissu existant dont le PLU entendait et entend toujours préserver la cohérence.

Par ailleurs, afin de ne pas pénaliser les constructions existantes qui seraient situées juste en dessous de ce seuil de 200 m<sup>2</sup> d'emprise au sol et ne disposeraient ainsi plus que de très faibles possibilités d'extension, il est proposé d'adjoindre à cette règle d'emprise au sol maximale d'un seul tenant un droit à s'étendre universel pour la zone UC équivalent à 15 % de l'existant à la date d'approbation du PLU (soit le 19 novembre 2012) pour les constructions de plus de 170 m<sup>2</sup> d'emprise. Cette disposition bénéficie également aux constructions existantes de plus de 200 m<sup>2</sup>, dans l'esprit d'une forme de droit à extension limitée. Cette extension peut se faire en une ou plusieurs fois, mais dans la limite absolue de ce plafond de 15 %.

Dans le secteur UCc, par analogie, la capacité d'extension de la totalité des emprises existantes a été portée à 20 % au lieu des 10 % imaginés initialement. Ce plafond de 10 % s'avérait à l'usage une contrainte insurmontable pour des extensions minimales du bâti existant, généralement de petites dimensions, sauf à démolir des parties de bâti qui ne se prêtent pas toujours à cela. Ce plafond d'accroissement de l'emprise au sol reste limité à l'existant au jour de l'approbation du PLU, le 19 novembre 2012. L'objectif de conserver la cohérence particulière de ce tissu bâti reste ainsi préservé, tout en permettant plus aisément les adaptations du bâti aux besoins actuels des ménages.

L'augmentation de la norme pour permettre au tissu existant de muter et pour permettre la densification mesurée des constructions reste, d'ailleurs, dans le sens des orientations fixées par le PADD du PLU de Haguenau : économiser le foncier, densifier l'existant, optimiser la réutilisation du bâti déjà existant. Ce dernier élément constitue une orientation forte du PADD : la proposition de modification permet ainsi d'aller dans le sens d'une plus grande adaptabilité du bâti existant en zone pavillonnaire.

En synthèse, il est donc proposé les modifications suivantes :

- d'augmenter l'emprise au sol maximale d'un seul tenant dans la zone UC (à l'exception du secteur UCc) de 170 m<sup>2</sup> à 200 m<sup>2</sup> ;

- d'autoriser l'extension des constructions existantes de plus de 170 m<sup>2</sup> au sol d'un seul tenant, dans la limite de 15 % des surfaces existantes à la date d'approbation du PLU (19 novembre 2012) ;
- et enfin, dans le cadre spécifique du secteur de zone UCc, de permettre le passage de la norme de limitation d'augmentation de l'emprise au sol de +10 % à + 20 % pour les constructions et installations existantes à cette même date.

## **5. PERMETTRE LA CONSTRUCTION DES INSTALLATIONS NECESSAIRES AUX EQUIPEMENTS PUBLICS OU D'INTERETS COLLECTIF EN ZONE UX**

La nature de l'occupation du sol de la zone UX dans le règlement du PLU ne permet la construction d'équipements collectifs que lorsque ces derniers sont à usage de service, de restauration, d'activités sportives et en lien avec les activités présentes ou à venir dans la zone.

Le PLU n'avait initialement pas envisagé la possibilité d'accueillir d'autres formes d'équipements que ceux susceptibles d'accompagner ces activités, équipements de type essentiellement privatifs, tels la restauration, le sport, etc. Il apparaît aujourd'hui à la réflexion plus pertinente, compte tenu des besoins susceptibles d'être générés par ces zones ou à leurs abords, d'adjoindre la possibilité d'accueillir de façon générique dans ces zones UX des services publics ou d'intérêt collectif, qu'ils soient ou non en lien direct avec la vocation de ces zones d'activités. L'objectif du PLU n'est pas ici de transformer les zones d'activités existantes en zone de service, mais de pouvoir le cas échéant les y accueillir, afin en particulier de pouvoir apporter des réponses en matière de services collectifs au plus près des besoins. C'est aussi donner l'opportunité d'implanter en zone d'activité les services d'intérêts collectifs qui nécessiteraient un environnement plus proche de celui des activités (accès poids lourd, formes bâties, nature du service rendu, etc.) que des zones résidentielles ou centrales.

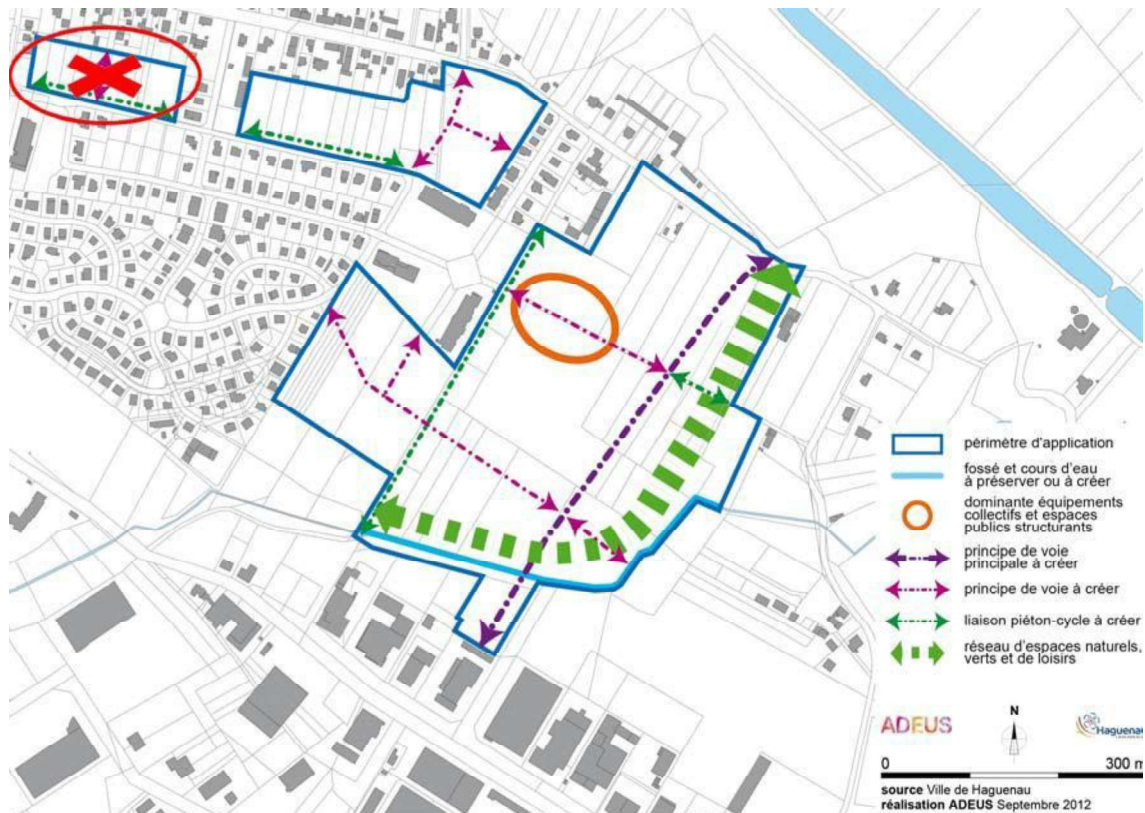
Ce complément de destination admis par le règlement de zone modifié permettra à l'avenir d'autres types d'usages qui ne sont pas en lien direct avec la présence des activités de la zone concernée mais qui peuvent y trouver leur place ou répondre à des besoins également présents dans ces secteurs (crèches d'entreprises, déchetteries, installations techniques liées au fonctionnement de la zone, etc.).

## 6. ZONE IAU (OAP) - RUE DU CHATEAU FIAT/RUE BOEDECKER

Le secteur du Château Fiat fait l'objet dans le PLU d'une Orientation d'Aménagement et de Programmation (OAP) qui structure la zone de projet en 3 ensembles constitués d'îlots distincts. Les petites zones concernées par l'OAP, situées entre la Rue du Château Fiat et la Rue Philippe Boedecker constituent quant à elles des compléments d'urbanisation. Elles sont destinées principalement à accueillir des fonctions résidentielles aux densités moyennes, permettant de garantir une transition avec les formes urbaines voisines préexistantes.

Dans ces deux petites poches, l'organisation viaire est surtout composée de l'élargissement de la rue Boedecker, pour permettre de compléter la voirie avec une liaison piétons-cycles, et de principes de voies secondaires à créer (desserte interne et structuration du quartier) pour accroître la perméabilité du tissu urbain existant au Nord et des futurs sites d'extension. Ces créations de voies s'articulent avec les voies publiques en attente, ou des emplacements réservés au sein des tissus déjà urbanisés, pour assurer la cohérence et la recherche de la Ville de la proximité inscrite au projet d'aménagement et de développement durable du PLU.

Pour le petit îlot qui constitue l'extrémité Ouest de l'OAP, il est indiqué dans le schéma d'aménagement un principe de voie à créer en vue de faire une jonction entre la rue Boedecker et la rue du Château Fiat.



Extrait du schéma de l'OAP du secteur du Château Fiat

Il est proposé dans le présent point de modification de supprimer ce principe de raccordement automobile prévu entre les rues Boedecker et du Château Fiat pour différentes raisons, exposées ci-après.

L'inscription du tracé sur le schéma repose sur une amorce existante au droit de la rue du Château Fiat, mais qui s'avère inexploitable. En effet, cette amorce est au-jour'd'hui en réalité un accès privatif vers une maison individuelle située en se-conde ligne, accès qui dispose d'un statut de voie privée et clôturée. Par conséquent, aucune circulation automobile, cycliste ou piétonne n'y est donc raccordable en l'état, et aucun emplacement réservé n'avait été inscrit en ce sens lors de l'élaboration du PLU.

D'autre part, tel qu'indiqué dans les orientations relatives à la trame viaire des OAP du PLU, les voies de structuration du quartier doivent pouvoir répondre à une em-prise minimale de 12 mètres, ou de 8,50 mètres pour les dessertes résidentielles lo-cales. Or il s'avère que la nature de la voie en attente ne permet pas d'envisager une voie telle qu'elle s'entend dans l'OAP, puisque l'emprise existante aujourd'hui est largement insuffisante (moins de 8 mètres).

L'enjeu de perméabilité du tissu existant qui était à l'origine de ces voies intermé-diaires dans le schéma viaire de l'OAP et l'opportunité de raccorder ce qui semblait  
145. tort une voie publique en attente apparaît comme disproportionnée dès lors qu'on l'applique à l'allée d'accès privative d'une construction individuelle ; et ce, même pour un usage exclusivement piéton ou cycliste. En conséquence, cette modification a pour objet de supprimer l'obligation de réaliser cette jonction, d'autant que la longueur de l'îlot n'est pas rédhibitoire pour des trajets piétons cycles.

La suppression de ce raccordement ne remet pas en cause les objectifs poursuivis par l'OAP.

## **7. EVOLUTION D'UN SECTEUR SITUE A PROXIMITE DU ROND POINT DE LANDAU**

La partie de zone UE située aux abords du rond-point de Landau s'appuyait sur la présence de services publics et collectifs (Région Alsace, ONF). Le départ de l'an-tenne du lycée agricole de la Région re-questionne l'opportunité de la destination et donc du zonage proposés par le PLU lors de son élaboration.

Afin d'accroître le champ des possibles en termes de mixité urbaine dans ce secteur proche du secteur de la route de Wissembourg, il a semblé intéressant d'étendre le zonage de renouvellement urbain proche, identifié par le secteur URa. Ce zonage n'interdit pas le maintien ou l'installation d'équipements ou de services, mais per-met aussi d'autres destinations, et facilite le renouvellement urbain de ce secteur



d'entrée dans le centre-ville. Il fournit également une unité de cadre réglementaire à la route de Wissembourg et aux transformations qui pourraient s'y développer.



*Extrait orthophotoplan du secteur*

A l'occasion de cette réflexion, il est apparu que le règlement de la zone UR n'intègre pas de dispositions spécifiques pour les parcelles d'angle et les très grandes unités foncières. Imaginé autour du cas d'espèce du foncier générique bordant les axes de faubourg de Haguenau, le règlement dans ses dispositions d'implantation vis-à-vis des limites séparatives s'avère extrêmement contraignant dans ces deux cas de figure. En effet, si l'implantation de limite séparative à limite séparative garantit des réalisations en ordre continu, on conçoit que sur des parcelles de plus de 50 m de large ou situées à l'angle de deux voies, cela puisse poser des difficultés à l'application, voire s'avérer contre-productif en empêchant de recouper les volumes produits.

Tout en conservant la volonté d'imposer des réalisations en ordre continu le long des voies, cette modification est l'occasion d'apporter un assouplissement au cadre d'application de cette règle pour ces deux types de foncier : les unités foncières à l'angle de deux voies et les unités foncières dotées d'une façade sur rue très importante.

## **8. RUE DE LOURDES A MARIENTHAL : RECTIFICATION DE LA LIMITE DE ZONE UE ET DE L'EMPLACEMENT RESERVE A41**

Lors de l'élaboration du PLU, une erreur matérielle s'est produite sur la planche n°4 du plan de zonage. Cette erreur concerne à la fois le positionnement de la limite de la zone UE et UCb sur le plan, et le tracé de l'emplacement réservé A41 (liaison entre la rue Atzenhoffer et la rue de Lourdes à Marienthal).

L'origine de cette erreur tient dans l'existence d'un accord notarié entre un proprié-taire et la collectivité, qui imposait de maintenir la constructibilité résidentielle de terrains échangés. A l'occasion de l'élaboration du PLU et plus précisément de la refonte du zonage et des emplacements réservés, les termes de cet accord ont ma-lencontreusement été ignorés. Il s'agit donc de réparer cette erreur dans le cadre de la présente modification.

La modification porte sur deux éléments de la planche n°4 du plan de zonage :

- La rectification de la limite de la zone en décalant une partie du secteur UCb sur la zone UE ;
- La rectification mineure du tracé de l'emplacement réservé l'ER A41 rue Atzen-hoffer / rue de Lourdes afin de maintenir en totalité la constructibilité du terrain, garantie par acte notarié.

## **9. SUPPRESSION DE L'EMPLACEMENT RESERVE B13 - RUE NEUFELD**

L'emplacement réservé B13 situé Rue Neufeld, d'une surface de 7,7 ares, a été mis en place au bénéfice de la commune afin d'étendre le domaine public jusqu'au tracé d'un ancien fossé aujourd'hui converti en réseau d'assainissement. Cet élargisse-ment permettait donc à la fois d'élargir la voie ou ses dépendances, et de donner accès à la collectivité à ce réseau directement depuis le domaine public.

L'organisation actuelle de la circulation et les perspectives de son évolution, en lien notamment avec le secteur de densification de la rue des Potiers rendent cet élar-gissement superflu. Par ailleurs, un accord ayant été trouvé avec le propriétaire du foncier d'assiette du réseau d'assainissement, permettant l'accès et l'entretien de ce réseau, l'emplacement réservé n'apparaît donc plus nécessaire au regard de ces deux finalités.

En conséquence, il est proposé de supprimer cet emplacement réservé B13.

## **II. INCIDENCES DE LA MISE EN ŒUVRE DE LA PROCEDURE DE MODIFICATION SUR L'ENVIRONNEMENT**

### **1. ABSENCE D'INCIDENCES NOTABLES NEGATIVES**

Les évolutions projetées dans la présente procédure de modification du PLU ne sont pas susceptibles d'avoir des effets notables sur l'environnement. Celles-ci ne sont pas directement en prise avec de potentielles conséquences négatives sur les enjeux environnementaux de la commune tels qu'ils ont été identifiés dans l'évaluation environnementale du PLU.

L'objet de la présente modification porte en effet particulièrement sur des adaptations du règlement (écrit, graphique) et des OAP. Ces évolutions visent des éléments d'ordre technique et des adaptations réglementaires en vue d'une meilleure adéquation des secteurs concernés par une modification avec leur usage et leur contexte urbain ou une meilleure applicabilité de la règle. Ces secteurs se situent tous dans des zones urbaines déjà aménagées ou faisant l'objet de projets bien définis et encadrés et ne font en somme que l'objet de changements mineurs.

Ces modifications n'ont donc pas d'incidences notables significatives sur le Plan au regard des enjeux environnementaux. Elles ne remettent pas en cause des orientations environnementales définies dans le PADD, ne réduisent pas d'espace boisé classé, d'espace naturel, agricole ou forestier, et ne visent à réduire aucune mesure de protection en lien avec des problématiques environnementales.

Au regard de l'ensemble des points faisant l'objet de la présente modification et la nature des modifications apportées, aucune incidence négative n'est donc constatée sur le plan environnemental.

### **2. DES CHANGEMENTS MINEURS PORTANT DES INCIDENCES GLOBALES POSITIVES**

A contrario, certains des points concernés par la procédure de modification viennent appuyer la volonté affichée dans le PLU de procéder à des incidences positives en matière d'environnement.

C'est ainsi le cas d'une part pour les éléments relatifs à l'évolution et la précision des normes de stationnement (*notamment les points 1, 2 et 3*). Les changements proposés permettent en effet une meilleure mutualisation et une meilleure adaptation des usages et ainsi une économie de besoins en stationnement isolés, notamment

par le fait de limiter les emprises générées par le stationnement, fortement consom-matrices d'espaces.

D'autre part, c'est également le cas pour les mesures visant à permettre des légères évolutions du tissu urbain en termes de densification et de mutation de l'existant (*notamment les points 1, 4, 5 et 7*). Ces changements permettent de renforcer les ob-jectifs du PLU qui visent à favoriser la reconversion de sites en friches, favoriser la densité urbaine, optimiser la consommation foncière et ralentir l'artificialisation de terres par l'étalement urbain.

### **III. MODIFICATIONS DES PIÈCES DU PLU**

#### **1. LE RAPPORT DE PRÉSENTATION**

Pour tenir compte des évolutions et modifications proposées dans l'ensemble de la partie I présentée ci-dessus, le rapport de présentation du PLU est modifié et/ou complété aux pages 257, 389, 447, 459, 467, 490, 492, 493, 494, 495, 496, 497, 531, 532 et 536.

La surface des zones UCb, UR, URa, URb, UE ayant changé, le tableau des surfaces p.559 est modifié en conséquence.

#### **2. LES ORIENTATIONS D'AMÉNAGEMENT ET DE PROGRAMMATION**

Le schéma n°8 de l'OAP portant sur la zone IAU rue du Château Fiat / rue Boedec-ker est modifié p.18.

#### **3. LE RÈGLEMENT**

Selon les motifs exposés ci-dessus, les articles suivants sont modifiés :

146. En zone UC : l'article 2 est modifié p.26. l'article 9 est modifié p.33.

147. En zone UR : l'article 7 est modifié p.84.

l'article 10 est modifié p.85.

l'article 12 est modifié p.87 et 88.

l'article 14 est modifié p.90.

148. En zone UX : l'article 1 est modifié p.91.

#### **4. LE PLAN DE ZONAGE**

Les plans de zonage n°4, n°10 et n°14 au 1/2.000e sont modifiés. Les extraits ci-joint mettent en évidence les propositions de modification en rouge par rapport à l'état initial du PLU.

#### **5. LA LISTE DES EMPLACEMENTS RÉSERVÉS**

La surface approximative de l'emplacement réservé A41 est corrigée. L'emplacement réservé B13 est supprimé.

La destination de l'emplacement réservé C01 est modifiée.

La liste des emplacements réservés est donc modifiée en conséquence aux pages : 5, 6 et 8.