

VILLE DE HAGUENAU

MOTIVATIONS DES ORIENTATIONS D'AMENAGEMENT DU ZONAGE ET DU REGLEMENT

Rapport de présentation du PLU

PARTIE X - EXPOSÉ DES MOTIVATIONS DES ORIENTATIONS D'AMÉNAGEMENT ET DE PROGRAMMATION

Pour faciliter la lecture croisée des orientations d'aménagement et de leurs motivations, la présente partie du rapport de présentation adopte une structuration parallèle à celle du document «orientations d'aménagement et de programmation». De même, c'est dans cette partie que seront exposées les motivations de la délimitation des zones d'urbanisation future retenues par le PLU.

Lorsqu'une même orientation s'applique sur plusieurs zones, elle ne sera motivée et explicitée qu'à sa première apparition dans le document «orientations d'aménagement et de programmation», la motivation ayant conduit à sa rédaction étant, sauf indication contraire ou complémentaire, strictement identique d'une zone à l'autre.

I ORIENTATIONS GÉNÉRALES

A) Trame viaire

Les secteurs d'aménagement comportent des indications relatives à la trame viaire projetée. Il s'agit de donner aux futures opérations et aux habitants une idée des besoins et des conditions de desserte minimale des futures opérations d'urbanisation. Cette trame minimale peut être complétée par des voies d'intérêt plus local au sein des opérations, pour leurs besoins de desserte propre. Les orientations d'aménagement se sont limitées à celles qui sont indispensables au raccordement aux quartiers voisins ou qui déterminent la structuration urbaine des sites d'extension.

La volonté de raccordement exprimée traduit le projet politique de ville de la proximité. Il s'agit ici d'éviter que ne se reproduise certaines pratiques qui au nom de la tranquillité des riverains organisait l'urbanisation autour d'impasses, en grappe de raisin, dans le jargon des urbanistes. Un tel système a en effet pour principal inconvénient d'allonger mécaniquement les trajets de déplacement et de créer des barrières dans la ville qu'il est ensuite impossible de supprimer. En respectant les caractéristiques des voies en attente et leur fonctionnalité, on évite aussi les disparités d'un quartier à l'autre et on renforce la cohérence de traitement et de fonction de ces voies. Il s'agit ici de renforcer la lisibilité du réseau viaire pour les usagers.

Pour renforcer le rapport des habitants à la nature et valoriser ces espaces dans le développement des loisirs actifs et des déplacements doux, les orientations imposent de raccorder les opérations d'urbanisation future aux espaces naturels limitrophes. C'est la traduction du projet politique inscrit au PLU de ville de la

proximité, ainsi qu'une volonté de développer les circulations piétonnes et cyclables. Cette orientation doit se comprendre comme une obligation raisonnée : il ne s'agit pas de tirer une piste cyclable ou un chemin piéton vers le moindre lambeau d'espace naturel ou agricole limitrophe, notamment si celui-ci est de taille très limitée, ou totalement enclavé et sans possibilité de poursuite de ces circulations douces, ou encore si ça se conjugue avec un renforcement de la pression sur les milieux agricoles ou naturels disproportionné au regard de l'intérêt de ces accès sur le plan général de l'organisation des circulations douces de la commune.

En végétalisant la trame viaire, le réseau de voies et de rue à venir, les orientations d'aménagement cherchent à développer la présence du végétal en ville, dans le droit fil du PADD et du SCoTAN. Cette présence verte, outre son rôle de milieu relais, permet aussi de rendre plus agréable les circulations douces, de doubler la composition urbaine d'une composition végétale à même de donner un supplément d'âme aux futurs quartiers, au travers par exemple, pourquoi pas, d'une « signature » paysagère et végétale particulière.

C'est aussi un moyen, en été, de lutter contre la formation d'îlots de chaleur provoqués notamment par les revêtements utilisés dans l'aménagement des rues. Les frondaisons végétales assurent en effet un rôle de bouclier contre la chaleur, bien connu des villes du sud de la France, et donc un rôle dans l'adaptation des villes aux changements climatiques.

Dans le même esprit de valorisation des espaces naturels et de lien à renforcer entre trame verte en milieu urbain et circulations douces, (renforcement voulu la encore par le projet d'aménagement et de développement durables tout comme par le SCoTAN), les orientations d'aménagement imposent aux projets d'aménagement futurs d'intégrer la trame des fossés et leurs abords dans la composition urbaine et la structuration des quartiers qu'ils sont appelés à réaliser. Il s'agit-là d'une volonté de maintenir la trame bleue et le réseau hydrographique de surface dans sa plus complète intégrité.

Le but poursuivi est au moins triple :

- assurer le maintien des fonctions hydrauliques et la lutte contre les inondations, la gestion des fossés étant réputée plus aisée que celle d'un réseau pluvial ou unitaire en surcharge en cas d'épisode pluvieux exceptionnel,
- maintenir la trame écologique que représentent ces fossés et cours d'eau semi-permanents ou permanents, surtout quand ils s'accompagnent d'une ripisylve plus ou moins développée,
- structurer les compositions urbaines et développer les circulations douces qui affectionnent particulièrement cette proximité, dès lors que l'aménagement des abords et leur végétalisation tendent à en faire des espaces paysagers agréables.

A ces objectifs majeurs s'ajoutent de façon plus marginale mais néanmoins intégrées au raisonnement des préoccupations de circulation des masses d'air, facilitées par ces espaces libres de construction, dans une optique d'adaptation aux changements climatiques et d'amélioration de la qualité de l'air.

La coordination et la cohérence d'aménagement et de composition entre ce réseau de fossés et la trame viaire future est l'un des moyens retenus pour valoriser et préserver ce réseau, en le rendant lisible dans l'espace public et en lui ajoutant des fonctions récréatives, environnementales et paysagères en sus de sa fonction pre-

mière de réception des eaux de pluies ou de drainage des sols à laquelle ils correspondent historiquement.

Dans une optique de détermination minimaliste, les orientations d'aménagement indiquent les largeurs minimales que doivent observer les voies en fonction de leur rôle dans la ville et le projet d'aménagement.

Il s'agit de hiérarchiser le réseau, ce qui facilitera l'observation par les usagers des mesures de réglementation de la circulation, qui se trouveront ainsi plus cohérentes avec l'aménagement, mais aussi d'anticiper le développement voulu et souhaité des transports collectifs dans les futurs quartiers (dès lors que leur taille et leur importance le justifie, naturellement).

Les orientations d'aménagement utilisent pour distinguer les différentes largeurs le critère de la fonction circulatoire assurée par la voie. C'est encore le plus simple et le moins discutable. Par voie reliant des quartiers entre eux, on entend ici les axes principaux qui structurent les quartiers et les relient à la ville et non bien sûr toutes les voies qui par nature déboucheraient sur un quartier voisin. La plupart, sinon la totalité de ces voies, sont d'ailleurs représentées aux différents schémas d'aménagement. On y retrouve naturellement la VLS, qui a d'ailleurs localement une largeur qui dépasse cette valeur minimale, mais aussi les voies structurantes desservant certains grands secteurs d'activités, comme à la Sandlach est.

Hors ces voies, une largeur minimale de 12 m est apparue nécessaire pour pouvoir accueillir les différents modes de déplacement dans de bonnes conditions de confort et d'aménagement, sans oublier la végétalisation de ces axes. Il s'agit bien d'un minimum, l'adjonction de stationnements publics et d'aménagements cyclables par exemple tendant assez vite à nécessiter une largeur supérieure.

Ces mesures peuvent apparaître comme consommatrice de foncier, mais dans l'esprit du PLU, elles ont au contraire vocation à faciliter la réalisation de formes urbaines plus intenses, plus hautes et plus denses, dont l'acceptation est rendue d'autant plus facile qu'elles s'accompagneront d'un espace libre public (et privé!) généreusement proportionné.

B) Trame hydraulique

Les motivations de la préservation de la trame hydrographique a été largement développée ci-avant, au-delà des aspects qui étaient liés à la cohérence avec la trame viaire...

En complément, on voit que l'orientation d'aménagement reprend le minimum réglementaire imposé par le PLU pour le recul des constructions et des installations. Localement, on verra dans l'analyse des secteurs d'aménagement que ce minimum est largement dépassé lorsque la qualité des milieux naturels qui les bordent le justifie. Les exceptions faites pour le franchissement de cette trame bleue rappellent que le PLU n'entend pas recréer des barrières physiques aux circulations et particulièrement aux circulations douces, ce qui serait contraire à sa volonté de développer ces modes de déplacements non polluants, les plus pénalisés par l'allongement des trajets que représentent ces barrières physiques.

Les orientations d'aménagement font le choix global de privilégier la réalisation de noues et de fossés dans les aménagements hydrauliques futurs, en dehors de quelques exceptions pour des sites plutôt marqués par l'existence de milieux secs.

Dans le respect des contraintes législatives et réglementaires qui peuvent parfois s'opposer à cette orientation pour des motifs essentiellement de préservation de la qualité des eaux souterraines, il s'agit pour le PLU de contribuer à recharger les eaux souterraines locales (Haguenau n'est guère concernée par l'aquifère rhénan) au plus près des prélèvements, afin d'éviter de porter atteinte de façon significative aux éventuelles zones humides ordinaires dans leurs fonctions hydrauliques, et de se conformer aux orientations du SDAGE.

C'est aussi l'un des moyens retenus par le PLU pour densifier et renforcer la trame verte et bleue, en réalisant au travers des projets à venir des compléments au réseau de fossés et d'écoulements préexistants, dans l'optique d'améliorer la biodiversité de la partie urbaine du territoire.

C'est enfin un souci de gestion des eaux pluviales qui guide cette orientation. Ce réseau est de fait un bon substitut aux réseaux de tuyaux classiques, et il contribue efficacement à retarder les apports d'eaux pluviales au milieu naturel et aux grands exutoires que sont notamment la Moder. Cet effet retard diminue d'autant les conséquences sur les crues et les submersions de ces apports, dans le droit fil des orientations du SCoTAN.

Ces compléments naturellement jouent aussi un rôle non négligeable dans le développement des circulations douces dont ils peuvent aussi être le support, en fonction de la structuration du projet urbain retenu.

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

1. Densité urbaine, mixité et économie du sol

Les orientations d'aménagement applicables aux secteurs résidentiels se sont intéressées aux densités et à leur principe de répartition dans les secteurs d'urbanisation future.

Deux types d'espaces sont considérés comme support des densités importantes : les voies principales et le réseau d'espaces naturels, verts, de loisirs ou sportif, lorsqu'il existe.

Dans le premier cas, il s'agit de conforter le caractère urbain des voies principales. Elles apparaîtront d'autant plus comme des boulevards urbains, et particulièrement la VLS, qu'elles seront bordées d'immeubles et non de maisons individuelles.

Ce sont aussi des axes de localisation privilégiés de la desserte en transports collectifs. Il est donc assez normal que l'on y concentre le maximum de densité urbaine, populations, services, emplois, équipements, et des formes urbaines en rapport, afin d'accroître le potentiel de clientèle.

Pour le réseau d'espaces naturels, d'espaces verts, de sport ou de loisirs, cette orientation traduit l'idée que sur ses franges, du fait de ces espaces libres qui créent justement des espaces de respiration, la Ville a tout intérêt à développer de la den-

sité urbaine. C'est cette densité qui tirera en effet le meilleur parti et la meilleure compensation de ces espaces libres d'urbanisation.

La volonté de privilégier une structure urbaine en forme d'îlot fermé ne résulte pas d'un parti pris dans une quelconque querelle entre anciens et modernes en urbanisme ou en architecture, mais de la volonté de marquer la différence qui doit exister entre espaces publics et espaces plus privatifs. C'est cette différenciation qui permet de s'approprier son habitat, ce qui est essentiel au sentiment d'appartenance à une collectivité, tout comme également de faciliter la sécurisation des espaces privés. Cette approche permet également de limiter les impacts paysagés du stationnement en surface encerclant des immeubles isolés. C'est enfin la forme d'îlot qui permet le plus facilement le renouvellement ultérieur du bâti et son évolution, tel que peut le souhaiter le SCoTAN. En effet, l'impact du remplacement d'un bâtiment par une construction plus haute ou plus volumineuse dans un ensemble de constructions en milieu de parcelle rend ces opérations difficiles. Un tel remplacement peut même être tellement pénalisant pour les riverains qu'il entraîne régulièrement des situations de conflit ou de rejet, lesquelles contribuent à bloquer l'évolution des villes. Il faut régulièrement envisager de lourdes opérations de réurbanisation, coûteuses et parfois socialement traumatisantes pour réussir à rénover de tels ensembles. La plupart des opérations ANRU, outre les aspects liés au caractère social des logements concernés, en sont l'exemple le plus frappant. Force est de constater que ces opérations des années 60 ou 70 sont quasi exclusivement composées d'immeubles isolés et non d'îlots fermés.

A l'inverse, on assiste régulièrement au remplacement d'un vieil immeuble par un immeuble plus haut, plus aux normes, etc, dans le tissu ancien édifié en ordre continu sans que ça ne dégénère systématiquement en conflits de voisinage...

C'est de cette réalité que le PLU a voulu s'emparer pour préparer l'avenir encore lointain où les constructions d'aujourd'hui (ou même de demain) devront finalement être remplacées à leur tour.

Plus marginalement, la fabrication d'îlots fermés ou «traditionnels» permet plus aisément de développer des cœurs d'îlot collectifs, partagés entre riverains d'un même îlot, à l'image de certains exemples d'éco-quartiers en France ou chez nos proches voisins de Tübingen...

C'est ainsi que ces orientations ont été imaginées et introduites dans le corpus encadrant les secteurs d'urbanisation future résidentiels ou mixtes.

Cette disposition ne doit pas être interprétée strictement ; dans l'esprit des auteurs du PLU, elle permet de maintenir des accès ouverts jusqu'à un cœur d'îlot, pour un accès de sécurité, de desserte interne, etc. Elle autorise également des discontinuités architecturales ou urbaines lorsqu'elles sont réalisées dans un souci d'animation paysagère de la rue ou du groupe d'immeubles, pour peu que l'esprit général de l'îlot fermé et de ses avantages par rapport aux constructions isolées tels que décrits ci-avant soient conservés. La volonté de voir se réaliser des fronts bâtis continus rejoint celles en faveur de l'îlot fermé, pour les mêmes raisons et avec les mêmes acceptations.

Le SCoTAN comme le PADD de ce PLU visent à la diversification de l'offre de logements, dans l'optique de répondre le plus largement possible à la diversité de besoins (et parfois aussi de goût ou de sensibilité architecturale!) des ménages. Dans cette optique, les orientations d'aménagement ont retenu comme levier d'action la mixité des formes bâties, à l'échelle du secteur d'urbanisation a minima, et si possible à celle de l'opération, dès lors que celle-ci a une dimension qui excède la fa-

brication de seulement quelques logements ou immeubles.

Cette mixité est encore la meilleure garante, du point de vue d'un document qui n'a pas vocation aujourd'hui à programmer finement les opérations de construction, de l'obtention d'une diversité de réponses en types de logements. C'est aussi le moyen d'obtenir une diversité de forme et d'architecture à même d'animer paysagèrement les quartiers, à l'image de la ville traditionnelle.

C'est donc ici également une préoccupation paysagère qui est exprimée.

La motivation d'une exigence en matière de réalisation de logements aidés se passe de grands commentaires. Il est nécessaire pour la Ville d'accroître sensiblement au travers des opérations nouvelles, en extension ou en renouvellement, la part de logements destinés aux ménages les plus modestes, d'autant que le diagnostic a montré la part importante et constante de l'emploi industriel et commercial sur la commune, correspondant souvent à un emploi à faibles ressources et ce manque croissant de logements dû vraisemblablement à la forte proportion d'opérations en renouvellement urbain de petite taille ces dix dernières années qui n'ont pas permis de réaliser de la mixité sociale, tout en augmentant le parc logements, et donc, mécaniquement, le déficit au regard de l'article L.302-5 du code de la construction et de l'habitation.

On notera que plutôt qu'un quota réglementaire à partir d'une taille d'opération, difficile à appliquer dans certains cas, la Ville a privilégié le recours à l'orientation d'aménagement qui offre une marge d'appréciation au travers la relation de compatibilité qui la lie aux autorisations d'occupation du sol. Cette orientation s'applique à l'échelle de l'opération d'urbanisation, permis d'aménager ou autre formule, plutôt qu'à l'échelle de l'immeuble, ce qui offre plus de souplesse dans sa traduction effective. Mais la formule employée ne vise pas seulement à la réalisation de 20 % dans l'opération, base fixée par le SCoTAN à l'échelle du secteur d'extension. Elle va plus loin, puisqu'il s'agit de «concourir» à l'objectif de 20 % du parc de logements, ce qui sous-entend que les opérations devront dépasser ce simple ratio de 20 %, sous peine de ne pas permettre de rattraper le retard pris au regard du parc actuel.

Cette orientation s'applique à tous les secteurs d'urbanisation futurs mais aussi aux secteurs de renouvellement urbain identifiés aux orientations d'aménagement quartier gare et secteur du Moulin neuf. Cette part minimale est portée d'ailleurs à 30% pour le secteur de Thurot, destiné à devenir un écoquartier, qui bénéficie d'une grande proximité avec le centre-ville et les transports collectifs.

La densité de 45 logements à l'hectare est celle exigée par le SCoTAN. Là aussi, ce n'est pas une règle, mais un objectif que doivent permettre les opérations d'aménagement, le PLU n'ayant pas, sous cette forme, vocation à réglementer directement le nombre de logements. La dernière partie de l'orientation, qui mentionne la façon de considérer l'orientation en cas d'opération multiples au sein d'un même secteur d'extension au sens du SCoTAN, a pour but d'éviter que la réalisation de faibles (ou de fortes) densités ne soient reportées abusivement sur la dernière des opérations à voir le jour. C'est un souci d'équité et de cohérence urbaine et sociale qui anime la rédaction de ce dispositif.

2. Transitions urbaines

L'organisation des transitions urbaines est indispensable à l'acceptation sociale des extensions et des opérations nouvelles. C'est aussi une nécessité paysagère, assurant une harmonie des formes urbaines et des transitions entre quartiers. Les orientations

d'aménagement se sont attachées à déterminer les grandes règles encadrant ces transitions, d'autant que la recherche d'économie du foncier a conduit à fortement augmenter les possibilités de construire en termes de hauteurs et d'intensité urbaine. L'idée somme toute assez simple qui guide ces orientations est celle de la progressivité. Il s'agit d'éviter que des constructions de grande hauteur ne viennent jouxter des arrières de pavillons, par exemple, ou encore que ne coexistent au travers un simple grillage une construction à usage d'habitation et singulièrement de l'habitat individuel et une entreprise susceptible du fait de son activité même de générer une modification de l'environnement résidentiel.

Ces orientations laissent le choix des moyens à employer pour atteindre l'objectif, au travers une gamme d'options diversifiées allant de la forme bâtie de transition à la voirie, en passant par l'espace de jeu ou naturel tampon, le rideau boisé (d'une largeur suffisante pour assurer son rôle de transition), ou encore le cheminement piéton vélo, etc.

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

De nombreux secteurs d'extension, par nature, présentent un caractère d'entrée de ville, permanents ou provisoires, qu'ils soient ou non soumis aux dispositions de l'article L 111-1-4 (ces derniers font l'objet d'une analyse spécifique sous l'angle de la compatibilité de leur dispositions avec les objectifs fixés par cet article du code de l'urbanisme).

La première orientation d'aménagement rappelle et fait sienne d'ailleurs les obligations posées par cet article du code en matière de nuisances, de sécurité, de qualité architecturale, urbaine et paysagère. Ce chapeau ne pose pas de véritable contenu en tant que tel mais décrit l'esprit des orientations suivantes et les grands objectifs poursuivis.

En premier lieu, pour éviter une image dégradée de la ville, les orientations d'aménagement posent comme principe de tourner les constructions vers ces voies. Ça obéit au principe posé par le SCoTAN d'organisation des opérations d'urbanisation à partir des voies qui les bordent, sauf problème de sécurité patent. Ces derniers sont rares et font l'objet en tant que de besoin de dispositions dérogatoires secteur par secteur, tel au Taubenhof en raison de la nature de la RD 29.

Lorsque les conditions techniques et sécuritaires ne sont pas réunies pour permettre cette organisation, cette orientation générale pose le principe, toujours dans un but paysager, de l'égalité de la qualité de traitement entre les façades «arrières» et «avants» du bâtiment à réaliser, en excluant la visibilité des quais de chargement, des locaux et édicules annexes notamment destinés aux containers de stockage des déchets ou assimilés, aux garages automobile de type box ou autre depuis la voie soumise à l'article L 111-1-4 sur les entrées de ville.

De même on privilégie l'idée du front urbain sur celle de la dissimulation du bâti, généralement impossible quelle que soit la végétalisation imaginée dans un cadre de quartier d'habitat. Seul le rideau boisé de type forestier serait à même de réussir à masquer ou plutôt à estomper des constructions d'une hauteur pouvant atteindre ponctuellement 18m de haut, et encore cela va-t-il prendre quelques années. En organisant un front urbain, une sorte de rivage bâti face aux espaces naturels plutôt que de nier l'existence de la ville, on contribue à la mettre en scène par la rupture avec les espaces ouverts naturels ou agricoles.

C'est aussi une manière d'organiser la transition pour les usagers de la route, ce qui

accroît la sécurité de ces usagers qui comprennent alors instantanément qu'ils pénètrent dans un espace urbain où les règles de conduite vont être différentes et la vigilance au comportement des autres augmentée.

C'est d'ailleurs l'objectif de l'orientation suivante, plutôt à destination des gestionnaires de voirie, qui devront s'attacher en cas de réalisation d'opérations nouvelles à marquer la transition par un aménagement spécifique du domaine routier. Le financement et l'organisation de ces travaux ne sont pas déterminés par le PLU, mais en tant que tels, ils constituent une condition à l'urbanisation des secteurs d'extensions limitrophes de ces voies d'entrée en ville repérées aux schémas d'aménagement.

La prise en compte du territoire-paysage de la ville est assurée en partie par l'orientation suivante. L'objectif est de contraindre «avec souplesse» à la prise en compte de la trame du grand paysage, symbolisée généralement par l'orientation de l'organisation parcellaire, par celle des boisements, par les accidents de terrains et la microtopographie, par la structure des chemins ruraux ou d'exploitation. Ceux-ci suivent le parcellaire et s'accompagnent souvent d'une végétalisation perceptible dans le paysage. L'idée n'est pas ici d'obliger à respecter strictement les limites des parcelles concernées par une opération, mais à s'inscrire dans une prise en compte des chemins, alignements végétaux, etc qui accompagnent ce parcellaire pour fonder la nouvelle trame des opérations.

Le respect de tous ces éléments, ainsi que de la trame bleue lorsqu'elle existe, est voulue par le PLU en application de son PADD et du SCoTAN pour que la mémoire du lieu, le socle paysager de Haguenau et l'harmonie entre opérations à venir et ville existante soient préservés et optimisés et, dans ces espaces d'entrée en ville paysagèrement sensibles, perceptibles pour le visiteur.

La dernière orientation reprend l'idée de la transition entre quartier, mais appliquée cette fois à la limite, par nature évolutive, entre espaces naturels et urbanisation. L'orientation d'aménagement est fondée autour de l'idée que la meilleure garantie pour la collectivité d'obtenir une qualité paysagère et urbaine le long de ces limites, c'est d'en assurer le plus possible une maîtrise collective, qu'elle soit privée ou publique.

Sont ensuite détaillés les moyens susceptibles d'obtenir cette maîtrise, sachant que l'orientation parle de «privilégier» cette maîtrise mais n'en fait pas une règle absolue. Ce qui sous-entend qu'il peut y avoir des exceptions, nécessairement limitées dans leur portée ou leur champ d'application pour rester dans l'esprit du «privilège» accordé à la maîtrise collective de la bordure des espaces naturels.

II SECTEURS À VOCATION ECONOMIQUE

1. Le contexte de la recherche de secteurs constructibles pour le développement de zones économiques

Parallèlement à l'élaboration de son PLU, la ville de Haguenau a engagé une démarche pour se doter d'une offre foncière économique à même de satisfaire les besoins de la ville et de la communauté de communes pour les quinze ans à venir au moins. Basée sur une analyse de l'offre figurant dans les différents POS de l'agglomération et sur les critères de localisation des sites économiques du SCoTAN, cette démarche a donné lieu à l'établissement du Plan de Mise en Valeur de l'Environnement.

Le PLU constitue la traduction en termes de planification de cette démarche.

En fonction des critères et des règles qui encadrent toute démarche de planification, il a procédé à sa propre analyse qui a conduit à l'issue de la démarche d'évaluation environnementale et de concertation à ne retenir qu'une partie des sites envisagés dans le PMVE, les plus à même de répondre à court et moyen terme aux besoins des acteurs économiques présents et futurs.

1.1. Le contexte du SCoTAN

L'armature urbaine du territoire du SCoTAN situe la commune de Haguenau au sein d'une agglomération qui regroupe les parties urbanisées de Bischwiller, Kaltenhouse, Oberhoffen-sur-Moder, Haguenau et Schweighouse-sur-Moder. Cette agglomération est le lieu privilégié du développement résidentiel et économique. L'objectif est d'y accroître la masse critique emploi/habitants/équipements dans le but d'optimiser les déplacements donc de réduire les rejets de gaz à effet de serre, d'insérer des formes urbaines denses plus facilement qu'en milieu rural et donc d'économiser le foncier et de moins impacter globalement la sensibilité paysagère et environnementale de l'Alsace du Nord.

Ce choix de la concentration est considéré comme la solution la moins pesante pour l'environnement mais ce choix impacte toutefois plus fortement les secteurs sensibles proches des grands pôles urbains, car ceux-ci devront accueillir de manière assez soutenue cette concentration¹.

Pour ce faire, l'agglomération de Haguenau doit se doter d'une politique de développement et de renouvellement urbain et d'une politique foncière en mesure de conforter son positionnement dans l'armature urbaine de l'Alsace du Nord et dans son agglomération.

1. Extrait du rapport de présentation du SCoTAN ; Les choix stratégiques p. 391

1.2. Le contexte local

Le constat initial à Haguenau est celui d'un secteur industriel important (près de 30 % des emplois de la commune contre seulement 20 % au niveau régional) et pérenne dans le temps comme le montre le diagnostic du PLU.

La concurrence manufacturière étrangère et les difficultés économiques actuelles réduisent la part industrielle dans le tissu économique local (tendance observée à l'échelle nationale ou régionale qui n'est pas spécifique à Haguenau) qui est encore plus fragilisé par la présence de nombreux capitaux étrangers et des productions tournées vers et dépendantes des marchés nationaux ou internationaux.

Face à ce constat, la commune oppose une faible offre foncière à même de répondre aux besoins des activités présentes ou susceptible de venir renforcer le tissu existant, tandis qu'il existe une forte pression des entrepreneurs locaux pour construire, relocaliser, étendre des bâtiments existants ou s'implanter à Haguenau. Ainsi, une quarantaine de sollicitations par an est enregistrée.

Au cours de l'année 2009, près de la moitié des demandes ont été formulées par des activités de commerce et de négoce. De plus, les demandes émanant d'activités industrielles concernaient des projets d'extension et plusieurs demandes d'entreprises «vertes» ont été enregistrées. Face à ces demandes, il existe peu de friches industrielles pouvant faire l'objet d'une politique de renouvellement et de requalification promue notamment par le SCoTAN.

De plus :

- la commune dispose d'environ 3,1 hectares de foncier disponible à vocation économique (zone de l'aérodrome) et le foncier est morcelé en unités de moins de 2 hectares ;
- Haguenau ne dispose pas d'offre foncière d'une superficie de 5 hectares d'un seul tenant pour accueillir des implantations industrielles.

La ville de Haguenau entend diversifier son tissu économique, c'est un des axes du projet d'aménagement et de développement durables. Il s'agit ainsi de stimuler les implantations industrielles, les petites et moyennes entreprises, l'artisanat, les activités de services aux personnes ou aux entreprises au sein des nouvelles zones, les hôtels d'entreprises (cellules de 150 à 300 m²) ou villages d'entreprises, les pépinières d'entreprises. L'objectif est de développer ces activités selon un principe de mutualisation des locaux et des espaces collectifs afin de limiter la consommation d'espaces. C'est pourquoi sont écartées les entreprises logistiques trop consommatrices d'espaces au regard de leur valeur ajoutée. Hormis le renforcement du site commercial existant du Taubenhof, l'aménagement de nouvelles zones commerciales n'est pas envisagé.

Il est important de préciser que la compétence en matière de développement économique des communes de l'agglomération haguénovienne appartient à la Communauté de communes de la région de Haguenau (pour Schweighouse-sur-Moder et Haguenau) d'une part et à la communauté de communes de Bischwiller et environs (pour Oberhoffen sur Moder, Kaltenhouse et Bischwiller) d'autre part.

Le recensement des sites à vocation d'activités au sein de ces deux communautés de communes laisse apparaître un stock de foncier disponible réduit. Le territoire de Haguenau-Bischwiller compte dix-sept zones d'activités, d'une surface totale

de 560,6 hectares. Mais elles sont presque entièrement occupées avec une surface disponible réelle de 10,4 hectares (Cf. tableau ci-après).

Tableau n°42 : Les zones d'activités existantes dans les communautés de communes de Haguenau et de Bischwiller

Communes	Surface totale (en ha)	Surface occupée (en ha)	Surface non occupée (en ha)
Bischwiller	69,9	67,8	2,1
Kaltenhouse	16,4	14,2	2,2
Oberhoffen-sur-Moder	8,5	6,5	2,0
Rohrwiller	4,5	3,5	1,0
Schirrhein	2,0	2,0	0,0
CdC Bischwiller et environs	101,3	94,0	7,3
Batzendorf	19,2	19,2	0,0
Haguenau	327,6	321,6	3,1 ^a
Schweighouse-sur-Moder	112,5	112,5	0,0
CdC Région de Haguenau	459,3	453,3	3,1
TOTAL	560,6	547,3	10,4

a. Après actualisation des données environnementales en 2011, une bonne partie des surfaces disponibles de l'aérodrome (environ 3ha) abrite des stations d'armérie qui la rend impropre à l'urbanisation, ce qui explique le chiffre de 3,1ha et non de 6 ha qui résulterait de la soustraction des superficies occupées des superficies totales du POS.

Sources : Atlas ZA 2004, CG67

ADEUS et actualisation sur le territoire du SCOTAN, ADEUS 2007 - 2011

Les secteurs non construits des zones d'activités existantes ne permettent donc pas le développement d'une urbanisation future à la hauteur des enjeux de l'agglomération, notamment pour ce qui concerne le développement de zones d'activités structurantes au sens du SCoTAN (au moins 30 hectares).

L'analyse conduit donc à regarder si les zones d'urbanisation future des Plans d'Occupation des Sols en vigueur sur l'agglomération offre des possibilités d'extension.

2. Zones d'urbanisation future à vocation économique prévues à l'origine par les plans d'occupation des sols de l'agglomération haguénovienne

L'observation des secteurs de développement (et non de renouvellement) prévus à l'époque aux POS montre les situations suivantes pour les communes concernées :

Haguenau (avant élaboration du PLU)

Au nord-est de Haguenau, en prolongement de la zone d'activités existante de la route de Bitche de plus de 160 hectares, la zone de la Sandlach (superficie disponible d'environ 54 hectares). Bonne localisation de cette zone par rapport aux orientations du SCOTAN.

Au sud-est de Haguenau, la zone d'activités de l'aérodrome a une superficie de 140 ha environ. Dans le cadre du POS, environ 40 ha sont non occupés¹. Bonne localisation de cette zone par rapport aux orientations du SCOTAN.

Au sud-ouest de Haguenau, en entrée de ville, il reste environ 10 hectares disponibles.

A l'est de Haguenau, la zone commerciale du Taubenhof (superficie d'environ 30ha).

Schweighouse sur Moder

A Schweighouse-sur-Moder, il ne reste de disponible que des espaces interstitiels dans la zone existante dont certains en outre sont situés en zone inondable.

Kaltenhouse

Au sud de la partie agglomérée de Kaltenhouse, la zone d'activités de 6 ha environ est partiellement occupée. Il reste environ 3 ha disponibles.

Bischwiller

Il est possible de densifier les zones d'activités existantes. L'espace disponible pour y développer des activités économiques est de 10 ha environ.

Oberhoffen sur Moder

Au nord du ban communal d'Oberhoffen sur Moder, limitrophe de la commune de Schirrhein, il reste une zone de développement économique de 20 hectares environ. L'ensemble met en évidence que :

- le ban de Haguenau offre des zones d'environ 10, 30, 40 et 54 hectares ;
- les autres communes de l'agglomération possèdent des secteurs de superficie plus réduites, d'environ 6, 10 et 20 hectares.

Dans les POS actuels, c'est essentiellement le ban de Haguenau qui offre les secteurs de développement dont la taille et le rayonnement sont compatibles avec la définition de projets « structurants à l'échelle du SCoTAN, et notamment les sites d'activités de plus de 30 hectares d'une seul tenant ».

Enfin, tous les sites du POS se situent en marge de grands espaces à fort enjeu environnemental mis en évidence par le SCoTAN. L'urbanisation de ces sites restait donc conditionnée par une étude plus fine des habitats et espèces qu'ils abritent éventuellement et qui ne peuvent être détectés qu'à l'échelle quasi-parcellaire.

3. Le choix des sites

Les critères de localisation préférentiels fixés par le SCoTAN imposent pour l'essentiel une continuité urbaine avec l'existant, une desserte directe depuis les grands axes routiers sans traversée d'agglomération, et une priorité accordée aux sites les moins impactants sur le plan environnemental. L'agglomération doit être

1. Il s'agit des superficies au POS au début de la réflexion, dont les secteurs couverts par des milieux à protéger doivent naturellement être retirés. Ce qui explique le chiffre de 3,1 ha présenté dans le tableau ci-avant, actualisé des derniers reclassement en zone naturelle de 2011.

le lieu privilégié du développement économique, sans critère de limitation de taille. A l'échelle de l'agglomération au sens du SCoTAN, peu de sites permettent donc le développement d'activités économiques. Dans le cadre de l'élaboration de son PLU, la communauté de communes voisine envisage un site d'activités d'une superficie de l'ordre de 30 ha environ, en l'état des réflexions.

Les besoins sur la communauté de communes de Haguenau ne sont pas quantifiés par le SCoTAN, et l'approche «besoin» est même hasardeuse s'agissant d'économie, compte tenu des évolutions parfois extrêmement rapides des entreprises, liées à la conjoncture. Le raisonnement est donc ici posé plutôt en termes d'offre à même de satisfaire des demandes connues ou probables qu'en termes de besoins.

Le SCoTAN évaluait dans son rapport de présentation la consommation foncière liée aux entreprises à une centaine d'hectares, en projetant la situation antérieure et les évolutions prévisibles des besoins des entreprises, amenées de plus en plus à sortir des milieux denses pour des questions d'accessibilité et de crainte des nuisances par les populations proches.

Le choix commun d'une répartition 30/70 entre la CdC de Haguenau et celle de Bischwiller, qui découle d'entretiens entre les deux collectivités (bien qu'elles soient indépendantes dans leurs choix économiques et d'urbanisme et qu'elles n'aient pas de limites de surfaces économiques à développer fixée par le SCoTAN), correspond aussi plus ou moins à la répartition actuelle des populations et au poids respectif des CdC dans l'offre d'emplois.

Pour mémoire, on compte au dernier recensement 6818 emplois sur la CdC de Bischwiller (dont 5 286 sur la ville centre) et 26 738 sur celle de la région de Haguenau, dont 22 877 sur la ville de Haguenau elle-même.

C'est donc sur cette base de 30ha - 70 ha que le PLU de Haguenau s'est en définitive élaboré, après une phase de réflexions ayant proposé d'adjoindre à cette offre à court et moyen terme une offre complémentaire à long et très long terme. Cette perspective a toutefois été abandonnée à l'issue de la phase d'évaluation environnementale et de concertation qui ont précédé l'arrêt du dossier de PLU.

A l'échelle de la communauté de communes de la région de Haguenau, seules deux communes appartiennent à l'agglomération et sont donc susceptibles d'accueillir du développement économique en taille et en quantité suffisante. Batzendorf, en tant que pôle émergent, est contingentée à 10 ha et ne peut donc pas développer une offre suffisante pour les quinze ans à venir. Les autres communes sont positionnées comme «village» dans l'armature urbaine du SCoTAN et n'ont pas vocation à accueillir le développement économique du territoire.

Sur le ban de Schweighouse-sur-Moder, les seuls sites répondant aux critères du SCoTAN et notamment à celui de la continuité urbaine et de l'accessibilité directe au grand réseau de voirie sont totalement occupés, et leur extension n'est pas envisageable à hauteur de l'offre à développer, en raison de la présence de zones inondables en particulier ou de manque d'accès, comme sur les terrains limitrophes de Haguenau le long de la route de Schweighouse.

Le choix d'un développement économique conséquent en termes de foncier économique sur Schweighouse-sur-Moder a donc dû être écarté.

L'analyse a donc porté ensuite sur le ban communal de Haguenau. En retenant le critère du document d'orientations générales du SCoTAN de continuité urbaine, on voit que les espaces au sud, à l'extérieur du massif forestier dans le secteur de

Harthouse, ne pouvaient convenir au développement d'une telle offre. Il s'agissait en outre des meilleures terres agricoles de la commune du point de vue de la qualité des sols, ce qui constituait un facteur supplémentaire de rejet.

A l'intérieur de la clairière forestière qui accueille Haguenau, le PMVE et le PLU ont écarté les sites les plus sensibles sur le plan environnemental et présentant en conséquence des contraintes administratives fortes. Ce sont notamment les prairies de part et d'autre du contournement au nord, classées Natura 2000 en raison de la présence de papillons protégés, les secteurs à l'extrême sud, classés en Natura 2000 en raison de la présence de chiroptères et présentant localement des stations d'arméria elongata.

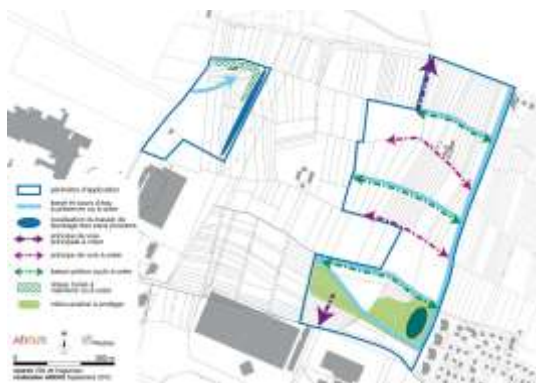
Le quart sud-est de la ville, traversé par la future VLS, ne permettait pas en l'état d'être raccordé directement et à court terme au grand réseau de voirie. Propice au développement de secteurs résidentiels et à des compléments d'activités, il s'avérait par contre impropre à accueillir de grands développements économiques respectant les orientations du SCoTAN.

La recherche de sites s'est donc concentrée sur les secteurs situés dans le prolongement des grandes zones d'activités actuelles : La Sandlach, déjà identifiée au POS, la zone commerciale du Taubenhof et le prolongement de la zone industrielle route de Soufflenheim, directement raccordé au contournement de Haguenau.

S'y est ajouté le complément d'urbanisation des ZA de l'aérodrome, desservies à terme par la VLS et donc par la RD 29 et qui s'apparente plus à du remplissage interstitiel de la ville existante qu'à une extension, et le développement de la zone à l'est de l'aérodrome aujourd'hui sous-occupée par quelques équipements de loisirs.

Les sites forestiers dans le prolongement des zones d'activités existantes à l'ouest du contournement, retenus en première analyse par la démarche de PMVE et envisagés un temps dans le PLU comme une offre à long et très long terme ont finalement été abandonnés. L'analyse avait montré leur réelle absence d'effets significatifs sur l'environnement à l'échelle haguénovienne, mais les difficultés liées aux diverses autorisations de défrichement, dans un contexte de réduction des forêts de plaine à l'échelle cette fois-ci de l'Alsace se sont révélées rédhibitoires. Comme il ne s'agissait que d'une offre à long voire très long terme, la Ville a préféré renoncer à leur inscription dans le PLU, dans un souci de prise en compte des avis de l'Etat et du milieu associatif émis lors de la concertation.

A) Les secteurs de la Sandlach



Carte n° 83 : Schémas d'aménagement des secteurs ouest et est de la Sandlach

1. Délimitation des zones d'extension

Le choix des limites de zone d'extension de ces deux secteurs répond à plusieurs préoccupations.

A l'ouest, il s'agissait de donner la possibilité aux entreprises voisines de pouvoir poursuivre leur développement prévu à court terme in situ pour éviter le risque qu'elle n'aillent rechercher de meilleures conditions de développement ailleurs. Il y avait donc un impératif de localisation à proximité immédiate.

Le choix s'est porté sur le site prolongeant les terrains de l'entreprise Trumpf, en limite du contournement.

Le diagnostic environnemental du PLU et celui plus détaillé du PMVE ont montré que l'urbanisation de ce site ne présentait pas d'inconvénients majeurs du point de vue environnemental au regard de l'intérêt économique et urbain.

L'intérêt économique d'offrir à l'une des entreprises pourvoyeuses d'emplois la possibilité de se développer est incontestable. Sur le plan urbain, le site se situe dans la continuité de l'existant, l'ensemble des réseaux peuvent être amenés sans difficultés, la desserte existe en direction du contournement dans de bonnes conditions d'usage et de sécurité, sans nuisances supplémentaires aucunes pour des quartiers résidentiels, même pour la desserte des salariés. Le transport collectif urbain est présent, et la proximité de la gare de Schweighouse-sur-Moder offre également à portée piétonne et cyclable un accès aux salariés résidant dans des communes plus lointaines.

Dans l'esprit de la préservation de la grande trame paysagère, on a cherché à appuyer les limites de ce site sur des éléments physiques structurants. Le contournement à l'est offre une limite claire à l'urbanisation, la voirie existante offrant elle une limite stable à l'ouest, le calage sur la route permettant en outre d'éviter la prairie à nard raide située de l'autre côté du chemin, identifiée lors des études environnementales fines du PMVE et pointée par les associations lors de la phase de concertation comme étant un enjeu important. A l'issue de la phase de consultation, le périmètre a été restreint pour reclasser en zone N les prairies humides sur lesquelles la présence de maculinea a été signalée lors de l'enquête publique, ce mi-lieu faisant dès lors l'objet d'une protection. De même, côté nord, la limite se cale sur l'espace forestier existant, ce qui permet de ne pas porter atteinte à la prairie existante constituant le milieu particulier de l'azuré. Le milieu boisé en limite nord est préservé par l'OAP et ne fait donc plus l'objet de défrichement.

Côté est du contournement, l'analyse environnementale détaillée est à la base des limites actuelles. Elle a montré en effet la présence sur les terrains les plus proches du contournement, initialement classés en NA au POS de prairies humides favorables aux papillons (maculinea) qui ont justifié l'instauration d'un périmètre Natura 2000 aux abords du contournement, au nord du site.

Au regard de l'ancienne zone d'extension inscrite au POS, ce sont donc près de la moitié des 50 ha qui ont été reclassés en zone N au PLU pour tenir compte de la présence de ces populations d'azurées. De même, c'est bien cette analyse fine et détaillée de cet enjeu environnemental¹ qui a conduit également au découpage dentelé de la limite ouest du site, afin d'éviter d'impacter outre mesure deux grands sites accueillant également la sanguisorbe officinale en forte densité, plante hôte nécessaire aux populations de papillons protégés.

L'étude «azurées» menée en 2009¹ n'a montré leur présence que sur des parcelles plus proches du contournement, mais le choix de la Ville a été de laisser hors du site d'urbanisation future le maximum de parcelles favorables à leur présence, dans les limites d'un équilibre avec l'objectif de développement économique poursuivi.

1. cf. *Diagnostic partagé sur quatre périmètres de réflexion, 1er février 2010. SIAM-THEMA, StudioNEMO, INGEROP*

Les études ont pointé les échanges entre cette frange est et le secteur Natura 2000 au nord. Le troisième site au sud est certes incorporé au périmètre de la zone d'urbanisation future pour permettre la prise en compte du lien avec l'urbanisation au sud, mais les prairies à sanguisorbes font l'objet d'une double protection : par le biais des orientations d'aménagement qui posent la nécessité de leur préservation et par le règlement qui interdit toute opération ou construction dès lors qu'elle est susceptible d'avoir un effet significatif sur le site Natura 2000 voisin, identifié au titre de la présence des maculinea.

L'échelle de représentation du schéma d'aménagement laisse l'impression trompeuse d'un site très contourné, mais en réalité, à l'échelle réelle du site, ce découpage n'est pas un obstacle à son aménagement ni une contrainte insurmontable pour l'organisation de sa desserte. Chaque « excroissance » vers l'ouest fait en effet de 100 à 300 m de large environ, soit largement de quoi organiser l'implantation de voies de desserte.

Au nord, la Route de Forstheim offre une limite structurelle et paysagère tangible, sur laquelle appuyer l'urbanisation, dans le souci de prise en compte de la trame du grand paysage, très présente dans les réflexions et d'une desserte à terme raccordable, dans un avenir lointain, aux zones urbanisées existantes et futures à l'ouest. C'est également sur cette logique que l'on est venu appuyer la limite sur le chemin à l'est, qui offre en outre la possibilité d'un contrôle collectif sur l'espace limitrophe de la zone agricole.

Le nord du site vient recouvrir le périmètre ZH025 de l'inventaire de 1995 du Conseil Général, identifié par le SDAGE Rhin Meuse, tout comme une partie du site d'extension de la Sandlach ouest.

Cet élément n'a pas été ignoré dans la délimitation de ces sites d'extension économique. L'analyse qui a mené à développer ces sites d'extension sur de tels périmètres mérite quelques explications complémentaires.

Le schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux (SDAGE) du Bassin Rhin-Meuse entré en vigueur au 1^{er} janvier 2010 comprend plusieurs orientations relatives aux zones humides. Il distingue les zones humides dites remarquables de celles dites ordinaires et en donne une définition précise.

Par ses orientations fondamentales, il énonce plusieurs dispositions qui sont opposables dans une relation de compatibilité aux documents d'urbanismes et aux décisions prises au titre de la loi sur l'eau. En clair, ceux-ci ne doivent pas s'opposer par leur contenu aux orientations fondamentales du SDAGE, il doit y avoir concordance même si la conformité n'est pas recherchée.

1.1. Définitions des zones humides par le SDAGE Rhin-Meuse 2010-2015 (Tome 7 - Glossaire – novembre 2009)

Les zones humides remarquables

Ce sont les zones humides qui abritent une biodiversité exceptionnelle. Elles correspondent aux zones humides intégrées dans les inventaires des espaces naturels sensibles d'intérêt au moins départemental, ou à défaut, aux Zones naturelles d'intérêt floristique et faunistique (ZNIEFF), aux zones Natura 2000 ou aux zones concernées par un arrêté de protection de biotope et présentent encore un état et un fonctionnement biologique préservé a minima. Leur appartenance à ces zones ou à ces inventaires leur confère leur caractéristique de zone humide remarquable.

Les zones humides ordinaires

Ce sont les zones humides qui ne sont pas des zones humides remarquables. Si elles ne présentent pas, à ce jour, une biodiversité hors du commun, elles montrent néanmoins toutes les caractéristiques des zones humides (végétation adaptée, inondabilité, nature du sol, etc.) et remplissent des fonctions essentielles (autoépuration, régulation des crues, etc.) et présentent encore un état et un fonctionnement préservé a minima. Les recensements permettant de viser leur protection peuvent s'appuyer sur un inventaire simplifié. Alors même qu'elles sont au cœur des équilibres fondamentaux qui régissent le fonctionnement des bassins versants, ne serait-ce que par leur importante superficie, elles sont aujourd'hui particulièrement menacées.

Les périmètres prévus à l'urbanisation et dénommés Sandlach sont situés dans une zone prairiale humide. Ils empiètent effectivement pour partie dans une zone désignée par l'Inventaire des Zones Humides Remarquables du Département du Bas-Rhin, datant de 1995, sous le vocable « n°ZH025 HOHWART ».

Cet inventaire est antérieur de 15 années à la publication du SDAGE Rhin-Meuse de novembre 2009. Au-delà de l'analogie de terminologie (« zones humides remarquables ») utilisée à la fois par le SDAGE de novembre 2009 et l'inventaire départemental de 1995, la zone humide classée n°025 Hohwart a nécessité que l'on détermine si elle avait bien les caractéristiques d'une zone humide remarquable au sens du SDAGE, c'est-à-dire si :

- elle faisait partie d'une ZNIEFF, d'un site Natura 2000, d'un zonage d'arrêté de protection de biotope ou d'une espace naturel sensible d'intérêt au moins départemental,
- elle abritait « une biodiversité exceptionnelle ».

A ce stade, les sites d'extension de la Sandlach ne font partie ni d'une ZNIEFF, ni d'un site Natura 2000, ni d'un zonage d'arrêté de protection de biotope.

Ils n'appartiennent pas non plus à un espace naturel sensible désigné conformément à l'article L142-1 et suivants du code de l'urbanisme. En complément du code de l'urbanisme, le SDAGE (Tome 7 – glossaire – novembre 2009) donne une définition de l'Espace Naturel Sensible :

« En l'absence d'une définition réglementaire, on entend par espaces naturels sensibles, des sites présentant des qualités certaines, compte-tenu de l'intérêt des biotopes présents, ou des caractéristiques paysagères ou esthétiques. Il peut s'agir également de terrains sans réelle valeur intrinsèque, mais considérés comme fragiles, parce que soumis à des pressions extérieures telles que l'urbanisme ou un tourisme intensif ».

Cette dernière définition pose donc la question des « qualités certaines, compte-tenu des biotopes présents ou des caractéristiques paysagères ou esthétiques », le biotope étant le milieu de vie d'une espèce donnée.

1.2. Analyses du site

Le périmètre des sites de la Sandlach proposés pour l'aménagement se superposent pour partie sur un périmètre de zone référencée comme zone humide remarquable « ZH025 Hohwart » dans l'inventaire du département du Bas-Rhin de 1995.

Pour valider ce périmètre d'extension correspondant à une cohérence d'aménagement et à une taille nécessaire à l'établissement d'une offre suffisante pour la Ville,

la question se posait donc de savoir si cette zone humide ZH025 correspondait dans les faits à une zone humide abritant une biodiversité exceptionnelle.

L'enjeu identifié localement par plusieurs études était bien celui de la présence éventuelle de papillons d'intérêt communautaire, l'azuré des paluds (*Maculinea nausithous*) et l'azuré de la sanguisorbe (*Maculinea telejus*), dont la plante-hôte est la sanguisorbe officinale (*Sanguisorba officinalis*).

Ainsi, on cite par exemple l'étude de R. TREIBER (2006) « Définitions de sites significatifs pour la préservation de *Vertigo angustior* et *Maculinea telejus*, espèces d'intérêt communautaire dans le Bas-Rhin », ainsi que le DOCOB du site Natura 2000 FR4201798 ¹.

Cette plante se développe dans les prairies humides et est considérée comme indicatrice de zone humide au sens de l'arrêté du 24 juin 2008 précisant les critères de définition et de délimitation des zones humides.

Ces espèces peuvent être considérées comme espèces de la biodiversité exceptionnelle.

En effet, elles sont protégées en droit français, considérées comme d'intérêt communautaire par la Directive Européenne Habitats Faune Flore. L'azuré des paluds est inscrit sur la liste rouge Alsace (en déclin), ainsi que l'azuré de la sanguisorbe (vulnérable).²

Les deux espèces sont inscrites sur la liste rouge France (en danger)³.

Comme indiqué dans son document intitulé ⁴, les observations de terrain de 2009 du bureau d'études THEMA ont montré que :

la sanguisorbe, plante-hôte de papillons protégés (azurés des paluds et de la sanguisorbe) n'était pas présente de manière homogène dans le périmètre de la zone humide remarquable ZH n°025 du Hohwarth,

que les papillons étaient très peu nombreux dans le périmètre en 2009;

qu'en revanche, le périmètre de la ZH025 jouxte au sud, sans l'inclure, une zone qui, elle, comprend pourtant une très forte densité de sanguisorbe, faisant de cette zone un habitat potentiel de ces papillons.

L'absence de sanguisorbe et par conséquent de papillons dans une grande partie du périmètre ZH025 tend à indiquer que les facteurs naturels et/ou anthropiques ne sont pas réunis pour garantir un bon état de conservation des papillons précités.

L'une des cartes du DOCOB citée dans le document THEMA montre que le gestionnaire Natura 2000 lui-même n'avait pas mis en évidence de population établie de papillons dans les prairies concernées par le périmètre d'urbanisation future.

Par ailleurs, aucune autre espèce animale ou végétale remarquable n'a été repérée lors des études de terrain de 2009.

Enfin, THEMA a constaté aussi qu'un rétablissement hydraulique n'a pas été réalisé sous le contournement nord (RD1063) à hauteur de la zone SANDLACH Est

1. cité dans *Diagnostic partagé sur quatre périmètres de réflexion*, 1er février 2010. SIAM-THEMA, StudioNEMO, INGEROP

2. Source : <http://www.alsace-odonat.fr>

3. Source : <http://inpn.mnhn.fr>

4. « *Diagnostic partagé sur quatre périmètres de réflexion – réunion de présentation aux services associés (SIAM, THEMA, StudioNEMO, INGEROP, 14 janvier 2010)* »

alors même que le micro-bassin du Brunnbach en amont devrait normalement alimenter en aval la zone humide répertoriée.

L'absence de rétablissement ne peut que contribuer à altérer le fonctionnement hydraulique du bassin versant du Brunnbach.

La conclusion est donc qu'une partie seulement de la zone humide ZH n°025 du Hohwarth, au lieu-dit Sandlach, côté est de la RD1063, abrite la plante-hôte des papillons communautaires. Elle n'abriterait donc que sur une partie seulement de son aire une biodiversité exceptionnelle au sens du SDAGE.

1.3. Dispositions du SDAGE

Selon la définition du SDAGE, l'analyse conduit donc à considérer qu'une bonne partie de la zone humide ZH025 est ordinaire au sens du SDAGE, c'est-à-dire que cette partie n'abrite pas une biodiversité exceptionnelle, ni la plante-hôte des papillons, ni par conséquent les papillons eux-mêmes.

Une partie de la zone ZH025 ne comprenant pas la sanguisorbe et ayant le statut de zone humide ordinaire, malgré son inclusion dans ce périmètre ZH025, il n'y avait donc pas d'obstacle à ce titre à inscrire les limites de la zone d'extension sur la partie dépourvue du caractère de zone humide remarquable au sens des textes en vigueur.

Le PLU a par contre laissé, en l'état des connaissances, à l'écart de l'urbanisation les terrains aujourd'hui dépourvus de protection réglementaire, mais susceptibles d'abriter des populations de ces papillons, compte tenu de la présence de sanguisorbe officinale. Il a également reclassé en zone N la partie nord du site ouest, après communication d'éléments nouveaux par le milieu associatif lors de l'enquête publique attestant la présence de maculinea.

Dans le cadre de la mise en valeur de l'environnement par le biais du projet d'aménagement lui-même (en dehors du champ du PLU mais dans le prolongement de ses réflexions), THEMA avait également proposé différentes mesures :

- redéfinir la ZH025 pour inclure les terrains situés au sud de ce périmètre et présentant une forte densité de la plante-hôte des papillons communautaires,
- réaliser le rétablissement hydraulique prévu historiquement sous la route RD1063 pour restaurer le fonctionnement hydraulique du micro-bassin du Brunnbach.

Orientation T5B-O2.2 (Tome 5 – Orientations fondamentales et dispositions – novembre 2009)

- Cette orientation dispose :

« *Dans les zones humides remarquables ou ordinaires :*

Tout projet d'aménagement (..) ou d'ouverture à l'urbanisation susceptible d'avoir un impact sur une zone humide remarquable ou ordinaire nécessite que l'état et les fonctionnalités de cette zone humide soient préalablement analysés. »

Concernant ce site, la proposition de périmètre a été réalisée sur le fondement d'études bibliographiques existantes et d'une étude de terrain réalisée en 2009 à cet effet :

- l'étude de R. Treiber (2006) « Définitions de sites significatifs pour la préservation de *Vertigo angustior* et *Maculinea teleius*, espèces d'intérêt communautaire dans le Bas-Rhin »

- le DOCOB¹ : aucun papillon d'intérêt communautaire n'est référencé sur le site, contrairement aux prairies au Nord du contournement ou à l'Ouest.

Par conséquent, la zone humide a bien été préalablement analysée conformément à cette orientation.

- Cette orientation dispose également que :

« *Dans les zones humides remarquables :*

L'objectif mis en œuvre par (...) les plans locaux d'urbanisme (...) implique des dispositifs de stricte préservation de ces zones contre les atteintes qui pourraient y être apportées. Cela peut notamment et par exemple se traduire par l'interdiction de toute nouvelle construction entraînant une dégradation ou une destruction du site ».

« *Dans les zones humides ordinaires présentant encore un état et un fonctionnement biologique préservés a minima :*

L'objectif mis en œuvre par (...) les PLU (...) implique des dispositifs de forte préservation de ces zones contre les atteintes qui pourraient y être apportées. Cela peut se traduire par l'interdiction de toute nouvelle construction entraînant la suppression de ces zones, ou l'intégration de dispositions destinées à garantir la limitation des impacts négatifs (maintien des continuités écologiques, préservation d'une partie de la zone, etc.)

Toutefois en ce qui concerne ces milieux, il importe de prévoir que les aménagements et les constructions soient conçus et réalisés de façon à limiter au maximum ou, à défaut, à compenser les impacts négatifs générés. La mise en œuvre en est assurée par les SCoT, les PLU et les cartes communales ».

Le SDAGE distingue donc clairement un objectif de stricte préservation pour les zones humides remarquables et un objectif de forte préservation pour les zones humides ordinaires présentant encore un état et un fonctionnement biologique a minima.

Contrairement aux zones humides remarquables, il précise explicitement pour les zones humides ordinaires encore fonctionnelles que la conception et la réalisation des aménagements et des constructions sont menées de manière à limiter ou à compenser les impacts négatifs.

Dès lors, pour ces zones humides ordinaires, des mesures peuvent être mises en œuvre pour limiter l'impact ou le compenser.

Plusieurs mesures ont été proposées dans le PLU pour éviter au maximum un impact sur la zone humide n°025 du Hohwarth :

- détermination d'un périmètre d'aménagement à la surface fortement réduite par rapport à l'idée initiale et au contour indenté permettant d'éviter les zones à sanguisorbe,
- préservation d'une bande de part et d'autres des fossés et cours d'eau de toute urbanisation pour maintenir des zones prairiales dans l'environnement immédiat du réseau hydrographique, et protection des milieux prairiaux au sud inclus dans le périmètre de la zone d'urbanisation future (cf. ci-après la partie motivations des orientations), interdiction de toute atteinte significative à l'état de conservation des espèces ayant justifié le périmètre Natura 2000 voisin.

1.3.1. cité dans *Diagnostic partagé sur quatre périmètres de réflexion, 1er février 2010, SIAM- THEMA, StudioNEMO, INGEROP*

- orientation en faveur de l'infiltration des eaux de toiture pour favoriser l'alimentation de la nappe et de la zone humide, conformément aux exigences du SDAGE en matière d'infiltration (orientation T5A-O3.2).

En outre, le PLU recommande le rétablissement de la continuité hydraulique sous la route RD 1063 (à l'initiative de la commune avec l'accord du gestionnaire routier) ainsi que la redéfinition et la préservation de la zone humide remarquable ZH n°025 pour y inclure la zone riche en sanguisorbe au sud du périmètre actuel de la ZH n°025 du Hohwart. En attendant, il classe ces secteurs en zone naturelle N, interdits à la construction.

Les mesures proposées et les études préalables réalisées sont donc de nature à satisfaire aux obligations de compatibilité du PLU avec les orientations fondamentales du SDAGE, compte-tenu de l'état réel de la zone humide de la Sandlach.

2. Motivations des orientations particulières d'aménagement

2.1. Orientations de mise en valeur de l'environnement et paysagères communes aux deux secteurs

La préservation de la biodiversité par le PLU passe énormément par la préservation des possibilités de circulation des espèces. Si à l'échelle macro le choix des sites à urbaniser ou à préserver, on l'a vu, représente l'essentiel du dispositif, à l'échelle micro-parcellaire, ce sont les clôtures qui représentent souvent l'un des obstacles à ces mouvements naturels. C'est pourquoi le PLU et les orientations d'aménagement y ont porté une attention toute particulière. Le droit de se clore relève du code civil¹, règlement national et ne saurait être remis en cause par le PLU, règlement local. Néanmoins, les orientations indiquent que ces clôtures, lorsqu'elles ne sont pas indispensables gagneraient à être évitées ou reculées vis à vis des limites de zone naturelle, ou des passages accompagnant les cours d'eau pour laisser le maximum d'aisance aux circulations de la faune.

Si ce n'est pas possible, les orientations imposent alors que leur conception prenne en compte ces circulations. Naturellement, ce qui fait obstacle aux hommes constituera également un obstacle à la grande faune. Mais il est, en dehors de cette grande faune, parfaitement possible de laisser le passage aux amphibiens, par le biais par exemple d'ouvertures en partie basse ou grâce à l'absence de mur bahut, et d'avoir une taille de maille de clôture ou un espacement des claires-voies qui les rendent transparentes pour la petite faune, par exemple.

Par site limitrophe, il faut entendre la partie des terrains adjacents à ces zones naturelles, sur une largeur qui fasse l'équivalent d'un corridor ou d'une lisière, c'est à dire une trentaine de mètres environ, et non la totalité du secteur d'extension. Une transparence totale des clôtures sur l'ensemble du site serait indéniablement un plus, mais le PLU en laisse l'initiative aux futures entreprises, en fonction de leurs impératifs de sécurisation de leurs activités.

Dans ces deux secteurs, nous sommes en présence de sols parfois humides en raison notamment de la présence de lentilles d'argile sous des sols sablonneux. Les orientations d'aménagement prennent en compte cet aspect des sites en imposant

1. «*Tout propriétaire peut clore son héritage[...]» (art. 647 du code civil)*

l'infiltration des eaux de toiture dans des noues et des fossés, après traitement éventuel si nécessaire, sauf dispositif réglementaire contraire. L'objectif est de rendre au milieu naturel les eaux de pluie au plus près du prélèvement, dans l'esprit des dispositions du SDAGE.

L'utilisation de noues, de fossés et de bassins à ciel ouvert correspond à l'esprit du site et renforcera les possibilités d'y développer des espaces intéressants pour la faune et la flore, complétant les milieux existants, dès lors que la conception en respectera les caractéristiques. C'est d'ailleurs rendu obligatoire par ces mêmes orientations d'aménagement. (cf. ci-dessous)

2.2. Trame viaire

La trame viaire déterminée au schéma d'aménagement définit les éléments minimaux nécessaires à la desserte du site. On y trouve tout d'abord les accès principaux au site, calés l'un au nord et l'autre au sud. Ils traduisent la volonté de raccorder ce secteur d'extension aux voies situées en périphérie. Leur localisation traduit, elle, la nécessité de se raccorder aux carrefours existants.

Le tracé de la voie principale qui reliera nécessairement ces deux points, pour une fonctionnalité optimale du site et pour éviter un aménagement en deux grandes cellules isolées, n'est pas prédéterminé par le schéma, pour donner le maximum de souplesse opérationnelle aux futures réalisations et pour tenir compte au mieux des micro-enjeux environnementaux qui se révéleront peut-être au moment du passage à l'opérationnel.

Deux voies secondaires sont prépositionnées par le schéma pour assurer la transversalité des déplacements à l'intérieur du site. Elles ont aussi pour rôle de prédéterminer l'organisation parcellaire, qu'elles contribueront à relier à la trame paysagère puisqu'elles s'appuient sur des limites de parcelles actuelles, dans le droit fil des orientations du PADD sur l'inscription dans la grande trame paysagère des extensions urbaines de Haguenau.

Elles vont à l'est jusqu'au chemin du Rittergasse qui borde le site, dans l'optique de faciliter le raccordement ultérieur à de nouvelles extensions, même si celles-ci ne sont pas envisagées par le présent PLU. C'est une mesure de sauvegarde par rapport à l'avenir qui dicte cet allongement de la trame viaire jusqu'en limite est du site. Par contre, côté ouest, ces voies s'arrêtent bien avant la limite du secteur, car le PLU a identifié et sanctuarisé par une zone N des prairies humides à enjeu biologique fort, favorables aux papillons au-delà de cette limite de zone. Prolonger la desserte jusqu'en limite n'avait donc pas d'utilité et aurait même induit de l'in-compréhension sur les volontés du PLU.

Cette trame ne fait pas obstacle, comme partout, à des compléments de voie pour assurer la desserte finale des parcelles d'activité à créer.

Le schéma positionne également la structure principale du réseau des déplacements doux. Il appuie celle-ci sur la trame verte et bleue, pour à la fois la préserver, aussi paradoxal que cela puisse paraître, car cela lui garantira une destination et un accompagnement public, mais aussi pour la valoriser dans ses usages, ainsi que pour encourager la pratique du vélo et de la marche à pied.

La présence des cours d'eau et fossés, des prairies qui les bordent, et de la ripisylve qui les accompagnent généralement, végétalisation d'ailleurs préservée et encouragée par le PLU, offre en effet un cadre agréable aux usagers, au sein de ce qui sera par ailleurs une zone d'activités pas forcément très bucolique par nature, quels que soient les efforts paysagers qui y sont imposés par le PLU.

Les orientations d'aménagement n'interdisent pas formellement la réalisation de voies de desserte en accompagnement de ce réseau piétons/cyclistes, mais leur réalisation ne doit pas être systématique et doit obéir à des nécessités évidentes et incontournables d'organisation de la desserte des parcelles, pour éviter de dévoyer l'intention marquée en faveur des déplacements piétons cycles.

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

La création et le maintien de rideaux boisés obéissent à deux logiques complémentaires, l'une plus mineure, de mise en valeur de l'environnement, et l'autre, essentielle, à caractère paysager.

Du point de vue paysager, ce site borde le contournement de Haguenau, lequel constitue l'une des rares voies permettant d'avoir une vue sur la ville et sur ses sites industriels. Il y a donc un enjeu de qualité paysagère certain, d'autant que nous sommes le long d'un axe soumis à l'article L 111-1-4 sur la qualité paysagère des entrées de ville. Le rideau boisé appuyé sur l'existant permet l'insertion dans le grand paysage, d'autant que la limite de zone s'inscrit également sur une limite correspondant à un ensemble cohérent de parcelles cadastrales qui marque aussi l'organisation du paysage.

Le développement d'activités sous couvert boisé a montré son efficacité pour gérer le rapport d'échelle entre un bâtiment industriel et le paysage : leur perception depuis la route en est atténuée, ils se fondent mieux dans les limites forestières de la clairière de Haguenau.

C'est dans cet esprit que les orientations d'aménagement imposent la réalisation d'un rideau boisé. Sa largeur minimale d'une trentaine de mètres et sa composition végétale permettent d'assurer cet objectif de mariage réussi avec les franges forestières. Le choix de la localisation de ce rideau boisé est en cohérence avec la limite du site. Il s'appuie sur la pré-existence d'un boisement.

Accompagné de mesures vis à vis des constructions, c'est d'ailleurs l'un des principaux outils utilisé par le PLU pour passer outre au recul par défaut imposé par l'article L 111-1-4 aux entrées de ville.

Le second objectif est plus environnemental. La réalisation de ce rideau boisé assure une continuité de circulation entre la forêt proche et les espaces humides existants ou qui seront recréés, grâce notamment aux bassins de collecte des eaux pluviales. Cette connexion de la forêt au réseau de fossés est un apport qualitatif pour l'environnement dans ce secteur de projet.

C'est d'ailleurs dans cet esprit que les orientations d'aménagement imposent une végétalisation qui soit en cohérence avec le milieu naturel, gommant le caractère artificiel de ces aménagements le plus possible et assurant au passage une extension des milieux présents à proximité.

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

Ce secteur humide, même si l'analyse hydrologique a montré un abaissement qui semble pérenne du niveau de la nappe, est parcouru d'un réseau de fossés et de cours d'eau qui participe pour l'essentiel à la qualité paysagère et environnementale du site.

C'est donc en premier lieu sur cet élément que s'appuient les orientations d'aménagement. Le règlement du PLU impose 3 m de recul par rapport aux fossés et 6m par rapport aux cours d'eau. Dans ce secteur, il a été jugé qu'un tel recul, s'il est généralement suffisant pour les ripisylves et la faune liée aux fossés et cours d'eau, n'était pas suffisante par contre pour préserver les milieux prairiaux associés à ce réseau hydrographique. Ce recul a donc pratiquement été doublé par les orientations d'aménagement, de façon à assurer les circulations écologiques dans de bonnes conditions.

Les études préalables et notamment l'étude des zones humides menée par la DREAL Alsace ont montré un enjeu biologique important dans ce secteur sud du site. Le PLU avait déjà identifié ce secteur et inscrit cette fois un quasi triplement du corridor de 12 m qui accompagne les cours d'eau, le passant à 30 m minimum, cours d'eau inclus. Pour permettre la prise en compte de cet enjeu biologique dans les meilleures conditions possibles, les conclusions des études divergeant légèrement sur la localisation fine des espaces à préserver, une orientation complémentaire a été introduite à l'issue des phases de concertation et d'association avec les services de l'État. Celle-ci permettait de s'affranchir du tracé du cours d'eau le plus au sud si les études lors du passage en phase opérationnelle du projet d'aménagement montraient qu'il existe une meilleure opportunité, dès lors qu'une largeur et une superficie de milieux prairiaux identiques, a minima, se trouvaient préservées.

Après la phase de consultation et d'enquête publique, le schéma et l'orientation d'aménagement ont été reformulés dans l'optique de lever toute ambiguïté à la fois sur l'objet et sur la volonté de protection des milieux prairiaux par le PLU.

Le schéma d'aménagement comporte désormais non plus seulement l'indication de protection des milieux prairiaux mais aussi un périmètre graphique de protection ayant statut **d'orientation** d'aménagement, établi en cohérence avec les relevés transmis par la DREAL et les milieux associatifs spécialisés en environnement.

Ce choix de passer par l'orientation d'aménagement plutôt que par un zonage de protection classique de type zone N ou périmètre de protection au titre de l'article L123-1-5, 7° s'explique par l'opportunité offerte par ce biais d'associer l'aménagement futur à la réflexion voire à la gestion et à la préservation de ce milieu, et de disposer de leviers en ce sens dès l'amont de la phase d'aménagement.

Cette idée de permettre la gestion à l'aval du PLU est tirée notamment des réflexions du ministère en charge de l'environnement autour de la place de la nature en ville et de la nécessité de prolonger les outils de planification urbaine en envisageant l'ensemble du processus d'aménagement dès le stade du PLU.

Un zonage strict aurait plus difficilement permis d'associer l'aménageur et les occupants futurs au destin et à la gestion ultérieure de ces espaces intersticiels, en rejetant à l'extérieur de la zone d'urbanisation future les enjeux environnementaux dont la prise en compte dans le temps dépend pourtant fortement des aménagements réalisés.

Et la souplesse de l'orientation d'aménagement, qui s'impose avec un lien de compatibilité aux futures opérations, permettra certes d'exclure in fine les micro-espaces non concernés par la protection, mais aussi, ce qui est tout aussi vrai mais plus rarement mis en avant, d'y adjoindre le cas échéant d'éventuelles parties situées à l'extérieur du périmètre reporté à petite échelle au schéma d'aménagement mais présentant les mêmes caractéristiques ayant justifiées les mesures de préservation.

En l'espèce, la protection énoncée par le PLU est posée en termes de protection forte, avec comme seule exception aux aménagements interdits la réalisation d'un accès principal à la future zone de développement économique.

Cet accès est la condition sine qua non à la réalisation de ce futur ensemble économique dont la Ville de Haguenau a par ailleurs besoin.

Son positionnement est largement dicté par celui du raccordement existant au rond-point avec la route de Bitché, même si la suite de son tracé au sein de la zone d'urbanisation future est laissée libre. La volonté du PLU vis à vis de cet ensemble prairial à protéger s'impose aux futurs choix de réalisation de la voie via les orientations d'aménagement. Au droit du secteur à protéger, un tracé le plus économe possible du foncier (tout en conservant les caractéristiques nécessaires à une desserte poids-lourds) devra être privilégié. Dit autrement, il s'agira d'évaluer les effets du tracé futur sur les prairies existantes et la présence du papillon et de privilégier le moins impactant. Si l'objectif de moindre effet est assigné, le choix des moyens est toutefois laissé libre et appartiendra à l'aménageur futur : passage sur-élevé, transparence faunistique, etc.

La protection en parallèle des prairies et le déclassement à l'ouest des anciennes zones NA à vocation économique du POS permettent globalement de réduire les effets du choix d'urbanisation proposé par le PLU.

Afin d'éviter les effets secondaires sur cet espace prairial, le PLU impose également à cet accès de préserver les écoulements hydrauliques de surface et ou souterrains qui assurent les caractéristiques de ce milieu, dans le but de limiter là encore les effets significatifs de l'aménagement futur de la voie sur cet ensemble prairial.

La transparence du site y compris est-ouest sera ainsi assurée avec un niveau de qualité important pour un site d'activités, et ce, même si les analyses ont montré que les enjeux de déplacements et d'échange entre espèces à enjeux forts (ici les papillons) se faisait surtout entre les prairies au nord, classées en Natura 2000, et les parcelles limitrophes du contournement.

La localisation du bassin de collecte obéit à une logique topographique, mais aussi à une logique environnementale. En effet, dans la mesure où il est imposé des caractéristiques naturelles à ce bassin, il va contribuer à maintenir la quantité d'eau apportée à la nappe au plus près des prélèvements par imperméabilisation. C'est aussi l'occasion de réaliser un milieu humide relais complémentaire du réseau hydrographique.

Ce bassin de collecte, important en superficie puisque destiné à l'ensemble de la zone, est également appelé à jouer un rôle paysager. De par sa localisation, imposée par les orientations d'aménagement, dans les limites du lien de compatibilité et de l'échelle du schéma, c'est un espace tampon entre activités et urbanisation résidentielle, cohérente avec l'esprit et la lettre du PADD.

C'est pourquoi les orientations d'aménagement demandent qu'un soin particulier soit apporté à sa végétalisation, à son paysagement et aux aménagements qui y seront réalisés.

B) Secteur de la Route de Soufflenheim

Carte n° 84 : Schéma d'aménagement du secteur de la Route de Soufflenheim



1. Délimitation du secteur d'extension

Les orientations d'aménagement portent en fait sur un secteur composite, formé d'une zone d'activités existante à restructurer et d'une extension urbaine.

Le choix de ce site s'est imposé dans le cadre des réflexions du PMVE comme étant l'un des secteurs susceptibles d'accueillir des développements d'activités, notamment industrielles. Le PLU a entériné ce choix par le biais d'un secteur de zone I AUXa et d'un secteur de zone UX. De fait, c'est tout à la fois un site de renouvellement urbain et un site d'extension. Ce secteur de développement économique est situé à proximité immédiate du site de SEW USOCOM, face à une scierie de grande taille, dans le prolongement de la ville existante. Il est raccordé directement sans traversée d'agglomération au contournement nord de Haguenau.

Pour fixer les limites du site, plusieurs critères ont été regardés. Tout d'abord, côté est, il s'aligne sur le dernier bâtiment de la scierie en vis à vis, ce qui donnera une limite lisible à l'urbanisation future. Le positionnement de cette limite laisse aussi suffisamment d'espace pour pouvoir accueillir des activités industrielles de grande emprise.

Après la phase de consultation et d'enquête publique, le secteur qui ne débordait que tout à fait marginalement sur la ZPS ¹ a néanmoins été retouché pour gagner en cohérence et faciliter son aménagement ultérieur. Le périmètre final exclut donc désormais tout recoupement avec la ZPS.

Au nord de la route de Soufflenheim, ces mêmes études avaient relevé la présence de corridors écologiques liés aux zones humides accompagnant le ruisseau, ce qui a conduit la Ville à préférer l'extension de la zone UX actuelle au sud de la route de Soufflenheim.

Côté sud, la limite de la zone I AUXa a tenu compte d'une profondeur qui permet de réaliser une desserte quasi centrale du site et de retrouver, de part et d'autre de cette desserte, des profondeurs constructives compatibles avec des activités économiques, surtout s'il s'agit d'activités industrielles.

Côté urbanisation existante à l'ouest, la limite a été positionnée pour pouvoir permettre :

- le maintien d'un corridor forestier à l'extérieur de l'opération, dans la partie la plus proche de l'urbanisation résidentielle

1. soit environ 0,5ha sur les 12500 ha de ZPS, et les études détaillées du PMVE avaient montré qu'il n'y avait pas d'incidence sur cette zone de protection spéciale, même avec l'emprise initialement envisagée qui allait jusqu'à la limite de la zone UXa en vis-à-vis_ cf. document Natura 2000, évaluation environnementale du présent rapport de présentation

- la création d'une lisière forestière à l'est et au sud. Cette lisière à créer engendre une sur-largeur du secteur de zone I AUXa d'environ 30 m correspondant à l'épaisseur définie par l'orientation d'aménagement, et la partie effectivement urbanisable en sera d'autant moins large.

Le maintien d'un corridor forestier est un moyen de maintenir un espace tampon entre l'urbanisation résidentielle existante et la zone d'activité ou son extension. Ce corridor ne constitue pas en l'état une rupture de la continuité urbaine, il est de fait incorporé dans l'urbanisation déjà existante. Ce corridor préservé au nord est ainsi prolongé en direction du sud et garanti par le classement en zone naturelle sur une largeur très nettement supérieure à 30 m.

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

La reconstitution de lisières forestières est l'une des mesures de réduction des effets de l'urbanisation posée par le PLU et ses orientations d'aménagement. Il s'agit de recréer une zone environnementale d'échange entre milieu forestier et milieu urbain, en traduction du DOG du SCoTAN. Celle-ci évite d'accoler directement l'urbanisation à la forêt, comme ça a pu être fait par le passé à proximité. Il s'agit de doter le site d'un milieu intermédiaire entre forêt et milieu ouvert, et d'y faciliter les circulations de faune grâce aux mesures vis à vis des clôtures, telles qu'explicitées pour le site de la Sandlach est.

Que ces lisières soient prairiales ou semi-boisées, les orientations d'aménagement disposent que les plantations à y assurer seront de nature à renforcer la biodiversité. Il pourra s'agir dans la plupart des cas de maintenir les espèces présentes et de gérer les coupes, mais en cas de plantations, celles-ci devront viser à accompagner le milieu présent en évitant les espèces exogènes au milieu ou appauvrissantes du point de vue de la biodiversité, qu'il s'agisse d'arbres, d'arbustes ou de plantes herbacées. L'incorporation de cet espace au sein de l'urbanisation future est paradoxalement un moyen de s'assurer de sa réalisation et de sa gestion ultérieure au travers l'aménagement futur, alors que le classement en zone N n'aurait pas permis de désigner aussi clairement un opérateur.

Dans le cadre de l'aménagement du site, le PLU impose la mise en place d'îlots de sénescence. Si leur réalisation est obligatoire et s'apparente à une condition nécessaire à l'ouverture à l'urbanisation au même titre que la réalisation d'un équipement, les orientations n'ont fixé ni leur localisation ni leur ampleur.

A ces mesures dont certaines s'apparentent à des mesures de gestion (vieillesse), le PLU a préféré fixer l'objectif à atteindre : favoriser la présence du lucane cerf-volant. Dans une logique de subsidiarité, il a été préféré laisser aux études d'aménagement détaillées et aux études d'impact à venir le soin de trouver la meilleure localisation et la meilleure superficie possible pour répondre aux attentes du PLU.

Les orientations sur les eaux pluviales obéissent aux mêmes logiques que celles du secteur Sandlach-est et celles sur les rideaux boisés aux motivations exposées pour le secteur Sandlach-ouest.

S'agissant des rideaux boisés, le site est effectivement localisé dans un secteur forestier. C'est pourquoi il est apparu intéressant de préserver cette façade forestière sur la voie ou de la recréer là où elle n'existe plus. Ce dispositif a le double avantage de maintenir (ou de rétablir, selon le tronçon) le paysage forestier perçu depuis la voie dans sa plus grande intégrité, même si un nouvel accès doit y être réalisé.

La largeur de 20 à 30 m est considérée comme suffisante pour garantir le caractère

de forêt de ce paysage, pour peu qu'on laisse la végétation de sous-bois prospérer également. Cette préservation du sous-bois fait d'ailleurs partie intégrante de la préservation du rideau boisé, ce qui apparaît clairement à la lecture des volontés qui ont conduit à sa mise en place, et ce qui explique aussi que ça n'ait pas été explicitement exposé.

Le prolongement du rideau boisé dans le sens nord-sud, au milieu du site formé par la zone UXa et le secteur I AUXa, a été supprimé à l'issue des phases de consultation et d'enquête publique afin de permettre l'optimisation de l'aménagement du site. D'une part, il avait été conçu pour un site d'urbanisation futur initialement plus large et d'autre part, son apport a été jugé négligeable au regard du potentiel foncier qu'il représentait. Sa suppression est aussi un moyen de compenser les surfaces économiques futures soustraites par l'exclusion du secteur de recoupement entre ZPS et zone d'urbanisation future initialement imaginé.

Soucieuse d'assurer au mieux la préservation de ces rideaux boisés et pour éviter toute dégradation postérieure à l'aménagement, les orientations d'aménagement sont allées jusqu'à interdire toute construction et installation en dehors des franchissements de voie et des aménagements de collecte des eaux pluviales. Le lien de compatibilité avec les autorisations d'occupations du sol garantit cette prise en compte, la marge de manoeuvre étant quasi inexistante dès lors que l'on doit s'inscrire dans le principe établi.

L'orientation sur le carrefour à aménager sur la route de Soufflenheim a pour objectif de garantir la sécurité des usagers du site et de la RD, ainsi qu'il est précisé dans les orientations elles-mêmes. C'est la traduction d'une des volontés du PADD qui était d'assurer une transition entre ville et campagne.

C) Secteur du TAUBENHOF



Carte n° 85 : Schéma d'aménagement du Taubenhof

1. Choix et délimitation du site

1.1. Le choix du site découle comme indiqué précédemment des analyses menées dans le cadre du PMVE et de celles du PLU, qui l'ont tout à la fois précédé et prolongé.

our le PLU, il y a une cohérence à re-chercher les moyens de renforcer l'attractivité commerciale de Haguenau, en complément du rayonnement du centre-ville. C'est un objectif inscrit au schéma départemental de développement commercial co-élaboré par la chambre de commerce et d'industrie et l'Etat. Le site commercial existant du Taubenhof est ancien et nécessite d'être redynamisé et conforté.

Pour cela, il est apparu nécessaire de l'étendre, l'extension de la palette commerciale et le cas échéant la relocalisation de l'une ou l'autre activité pré-existante sur une extension plus apte à lui offrir les espaces nécessaires à son développement ont imprimé leur marque sur la réflexion. Le site initialement envisagé comprenait aussi

le secteur de l'ancienne sablière, limitrophe directement du site commercial existant. Comportant de nombreuses espèces protégées, l'urbanisation de cette sablière désaffectée était envisagée à long terme et nécessitait au préalable des mesures de récréation de milieux naturels et de déplacements d'espèces complexes et nécessairement coûteuses.

La Ville de Haguenau, à l'issue de la phase de concertation et d'association des personnes publiques et notamment de l'État, a finalement renoncé à inscrire une zone II AUX sur ce site.

Seul le lien physique de la voie, localisé en concertation avec certaines associations de protection de l'environnement en dehors des zones à enjeu environnemental fort a été maintenu. Cette voie assure à la fois la continuité fonctionnelle et urbaine entre les deux sites et permet une organisation sécurisée des accès, ainsi partagés entre les deux parties de ce site. Cette volonté de diminuer les entrées sorties en offrant deux possibilités d'accès uniquement participe de la volonté de garantir la sécurité des usagers liée au texte du code de l'urbanisme sur les entrées de ville (art. L 111-1-4 du C. urbanisme) qui trouve à s'appliquer sur la route du Rhin (RD29).

Il faut également rappeler que le Taubenhof avait été identifié par le SCoTAN comme un site existant pouvant être étendu dans la limite d'environ 50% des superficies existant¹ et que le développement commercial est privilégié dans les sites existants et leurs extensions (le Taubenhof est l'un des pôles commerciaux de l'agglomération) ou les localisations proches des centres-villes desservies par les transports collectifs². C'est un site existant qui est aujourd'hui desservi par le transport en commun urbain et il est enfin situé au cœur de l'agglomération haguénovienne, à mi-chemin entre Haguenau et Bischwiller, en continuité avec Kaltenhouse et le camp d'Oberhoffen. Il rééquilibre au centre de l'agglomération le poids de la zone de Schweighouse-sur-Moder à l'ouest et évite une partie des traversées de la ville de Haguenau par les habitants de l'est de l'agglomération.

Le choix était donc justifié, en complément de l'offre de Schweighouse, située à l'opposé de l'agglomération et ne desservant donc que moyennement bien la partie est de l'agglomération.

En outre, la zone de Schweighouse est aujourd'hui entièrement occupée et ne présente plus guère de possibilités de développement, du fait de la présence de zones inondables à proximité immédiate, ou de la forêt indivise, sauf à restructurer sur place le site. Ce qui est un processus toujours à l'oeuvre, mais fatalement très lent s'agissant de commerces qui par ailleurs marchent bien si l'on en croit le relatif faible taux de remplacement constaté de visu.

Les formes de commerces développées au Taubenhof sont typiquement des commerces de périphérie. De l'aveu de leurs développeurs et même si un timide retour vers les centres ville semble s'amorcer, ces formes de commerce liées à l'offre de stationnement et nécessitant de grandes emprises n'ont pour l'instant guère leur place en centre-ville, du fait des surfaces occupées et de leur dépendance à l'offre de déplacements automobiles.

Si on espère bien sûr de la desserte en transports collectifs qu'elle conduira progressivement à réduire la part de l'automobile dans les moyens de déplacements de la clientèle, il est plus que probable qu'il ne s'agisse là que d'un objectif à moyen-long terme.

1. SCoTAN, DOG, VI B.1

2. SCoTAN, DOG, VI B.3

Ce choix de localisation s'appuie également sur le futur tracé du boulevard urbain sud, la VLS, qui débouche juste en face de ce site et lui offrira une desserte de qualité pour tous les modes de déplacements. Rappelons en effet que la VLS est destinée à accueillir également des pistes cyclables et des bus du réseau urbain Ritmo, en sus du trafic automobile.

1.2. Délimitation du site

Les limites du site sont guidées par un premier souci, celui de rester dans les limites de l'épure imposée par le SCoTAN. S'agissant d'un site qui n'est pas aujourd'hui dans la continuité urbaine de Haguenau, il a été identifié en tant que tel et limité par le SCoTAN à 50% des surfaces déjà urbanisées. Ce seuil a largement été respecté par le choix des limites effectué.

Le tracé de ces limites a voulu s'inscrire dans le grand paysage. La forêt et le boisement du talus à l'arrière-plan font un écrin à cette partie de la plaine de la Moder qui a été respecté par le site et qui a évité à l'urbanisation ponctuelle dans la Plaine de s'étendre vers ces boisements.

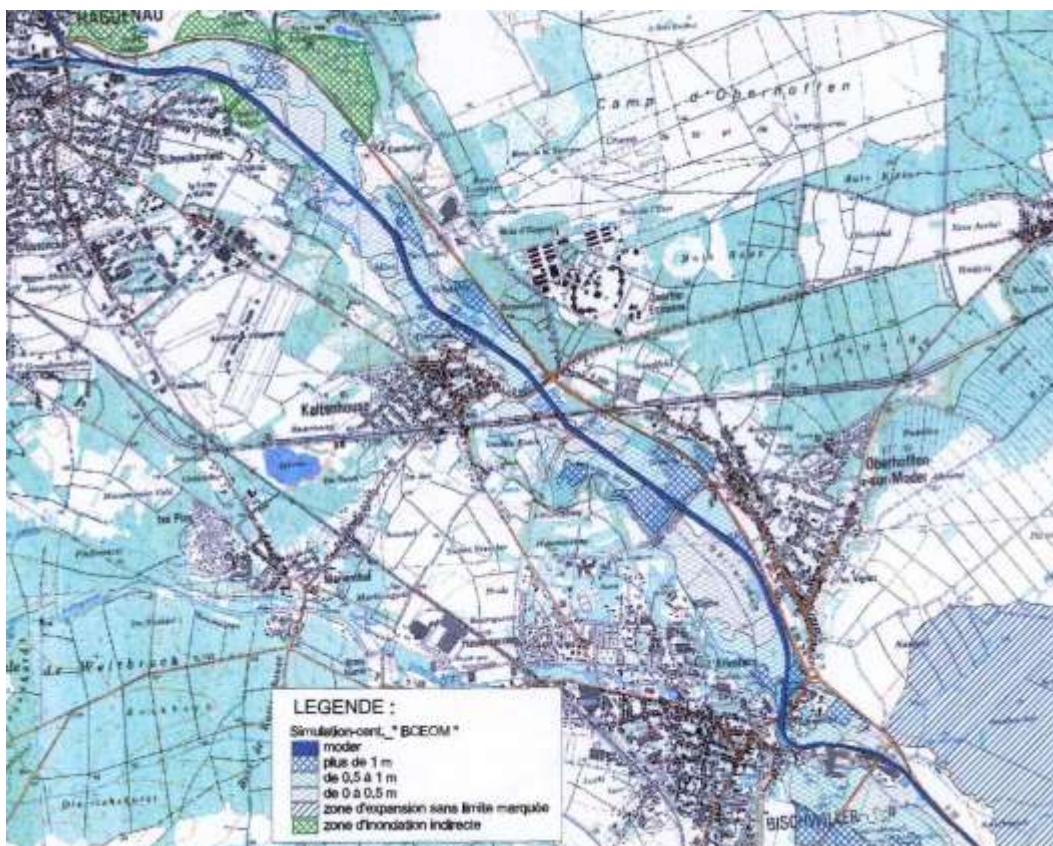
Il a enfin pris en compte successivement la zone inondable à l'ouest, qui vient border le chemin. La voie d'accès vient traverser cette zone submersible et devra donc respecter la transparence hydraulique, mais l'urbanisation nouvelle en tant telle est à l'écart de toute submersion. Pour information, la cartographie de modélisation de crue du BCEOM montrait que cette zone de submersion depuis incorporée par l'Etat à l'enveloppe globalement inondable, était en fait une zone soumise à inondation indirecte. L'aléa de ce type d'inondation, pour peu que la hauteur d'eau soit limitée, est d'ailleurs généralement assez faible en raison de sa situation en dehors des flux d'écoulement.

Au nord et à l'est du site, il existe un fossé qui sert de corridor de déplacement aux batraciens, nombreux à proximité, accompagné d'espaces ouverts agricoles qui sont aussi avec leur lisière forestière un axe de déplacement des chiroptères.

Ce fossé constituait une limite naturelle tangible, toujours le même raisonnement vis à vis des limites physiques, qui donnait la limite naturelle du site d'urbanisation future vers le nord et à l'est. De ce côté, la lisière forestière de l'ancienne sablière qui accompagne le fossé a constitué là encore une limite naturelle tangible, inscrivant le site dans le respect du socle paysager du territoire.

Au sud enfin, le site est venu tangenter la route du Rhin (RD 29) qui reste son support d'accès et paysager.

Carte n° 86 : Modélisation de crue BCEOM



Source : modélisation BCEOM

2. Motivations des orientations

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

En premier lieu, il convient de noter que la limite du périmètre d'application des orientations d'aménagement déborde au-delà de la zone I AUXc, jusque sur la zone naturelle N.

C'est délibéré, il s'agissait là de se donner la possibilité de fixer des orientations d'aménagement à même de préserver et de mettre en valeur l'environnement, comme nous y autorise et d'une certaine façon nous y invite l'article L 123-1-4, §1 du code de l'urbanisme.

Graphisme lisière prairiale :

Les analyses des fonctionnalités écologiques du site figurant dans le PLU mettent en évidence l'importance du corridor au nord du fossé bordant le site et à l'est, formé par les milieux ouverts en lisière forestière et par le fossé lui-même, pour les déplacements des batraciens et des chiroptères.

C'est pour permettre la préservation de ces fonctionnalités écologiques que le schéma d'aménagement a identifié ce secteur et que sa préservation a été prescrite aux orientations d'aménagements. Dans un souci de mise en valeur de l'environnement au sens du code de l'urbanisme, l'orientation d'aménagement s'applique d'ailleurs largement à l'extérieur du périmètre du secteur de zone I AUXc, en zone N.

Sur la rive «urbanisation future» du fossé au nord, l'étude a montré que la préservation d'environ 6 m à compter du fossé, en complément de la bande comprise entre le fossé et la lisière assurait la préservation du corridor et des circulations de la faune qu'il permet.

La motivation des orientations sur les clôtures dans ce corridor est identique à celles exposées pour le même objet.

Boisements :

Le corridor de déplacement des chiroptères est guidé par la limite forestière. C'est donc à l'extérieur du fossé que l'effort de préservation a porté, côté intérieur, le corridor écologique se suffisant d'un recul de 6 mètres garanti par les orientations et le règlement de la zone I AUX sur le recul aux abords des cours d'eau.

Ces boisements, en sus de la partie correspondant à la ripisylve aux abords de l'actuelle ferme du Kestlerhof, préservée au titre des mesures générales sur la ripisylve, sont donc aussi des éléments importants sur le plan de l'environnement que le PLU a souhaité renforcer et préserver.

La capacité de traverser ces boisements s'explique par la prise en compte des réalités de l'aménagement du site et ne nécessite pas de grands développements. Ces boisements ayant localement des fonctions de corridor pour la petite faune, les orientations d'aménagement s'assurent de la prise en compte de cette fonctionnalité. Pour cela, les ouvrages devront donc assurer une transparence des circulations, c'est à dire prévoir des aménagements respectant les règles de l'art vis à vis des circulations hydrauliques comme vis à vis des circulations faunistiques.

Les orientations prescrivent d'essayer de développer la biodiversité du site par les plantations réalisées qui doivent prendre en compte le passage des chauves-souris, et par ailleurs s'inspirer des plantes présentes dans les milieux existants. Il s'agit d'éviter d'utiliser des plantes exogènes, particulièrement les plantes d'ornement plus ou moins inadaptées généralement, ou celle du type thuyas accompagnant les clôtures et devenues tristement banalisées dans les opérations d'urbanisation, en raison de l'opacité visuelle qu'elles permettent et qui fait parler parfois de «béton vert»

Bassin de collecte :

Le choix de la localisation approximative d'un bassin de collecte obéit, comme à la Sandlach ouest, à des considérations à la fois topographiques, hydrologiques et paysagères.

Ce secteur constitue en effet un point bas qui permet le recueil des eaux. Il permet de restituer, après traitement éventuel, aisément les eaux de pluies propres au milieu naturel, du fait de la proximité des exutoires. Et enfin, par les aménagements paysagers et les plantations qui l'accompagneront nécessairement, il constituera un habillage paysager du site économique, dans le respect du grand paysage préexistant. C'est ce qui explique la volonté d'obtenir un véritable ensemble végétal, autour de ce bassin, sans que cela ne vise pour autant à la création d'une «vraie» zone forestière. L'idée est plus d'obtenir un ensemble de haies, d'arbres, de plantes basses reprenant les caractéristiques des milieux naturels proches et conférant à ce futur bassin l'allure d'un plan d'eau bordé de végétation naturelle.

Cette qualité paysagère recherchée obéit aux objectifs paysagers du PADD, mais aussi au caractère de route à grande circulation de la RD 29. Ce site est en effet constitutif d'une entrée de ville dont il faut garantir la qualité paysagère, architec-

turale et urbaine notamment. La qualité architecturale et urbaine passe pour l'essentiel par des dispositions réglementaires, ces orientations assurent, elles, le volet paysager. L'ensemble des dispositions permet, avec les mesures sur les accès, de s'affranchir des obligations de recul prescrites par défaut par l'article L 111-1-4 le long des routes à grande circulation, des déviations d'agglomération ou des autoroutes.

Le boisement à maintenir aux abords de la RD 29, appelé dans les orientations d'aménagement «site sud», n'a pas vocation à accueillir des aménagements, en dehors de ceux figurant aux orientations elles-mêmes (exutoire pluvial, voie).

2.2. Orientations relatives à la trame viaire

Les orientations relatives à la trame viaire traduisent la volonté d'assurer la sécurité des usagers de la zone et de la RD 29. Pour limiter les points de conflits d'usage ou de croisement et préserver la capacité de la RD 29, l'accès ne sera possible qu'en un seul point nouveau, au débouché de la future VLS, afin d'éviter l'adjonction de carrefours supplémentaires et la consommation foncière inévitable qui en résulterait.

Pour assurer la sécurité et la permanence de l'accès à la zone, même en cas de travaux sur un accès ou d'incident quelconque, un deuxième accès est rapidement apparu nécessaire. Dans l'optique de limiter les points d'accès à la RD 29, la solution était de se raccorder sur la zone existante, ce qui permet également de ne pas reporter sur la RD 29 le trafic interne à la zone commerciale. C'est aussi une manière d'assurer une continuité fonctionnelle et urbaine du site commercial, entre l'ensemble existant et son extension future.

La voie raccordant ces deux sites tangente l'ancienne sablière. La présence de pelouses à corynéphores, relevées par les études préalables du PMVE et dont l'importance a été soulignée par le milieu associatif de préservation de l'environnement, a conduit le PLU et ses orientations d'aménagement à prescrire en accompagnement du principe de voie un second principe de localisation, qui précise et réduit les marges de manoeuvre laissées par la flèche du principe de voie.

Cette précision a été calée après une visite sur place de l'ensemble des interlocuteurs. Cette visite a en effet permis de localiser avec une relative précision le site le moins impactant pour l'implantation de cette voie. En l'espèce, il s'agit du sommet du talus qui vient border la RD 29.

La solution du principe de voie a été préférée à celle de l'emplacement réservé, ici inadapté car trop précis à ce stade du développement du site. Un emplacement réservé a été jugé surtout comme préjugant du caractère d'équipement public de cette voie, alors qu'elle a en fait toutes les chances d'être une voie interne de la zone d'aménagement future.

Toujours dans l'optique de prendre en compte l'article L 111-1-4 sur les entrées de ville et ses prescriptions sur la sécurité des usagers, les orientations d'aménagement imposent que le carrefour sur la RD 29 permette d'assurer les circulations piétonnes et cyclistes en provenance de la VLS et du quartier résidentiel du Château Fiat (et au-delà). C'est d'autant plus nécessaire que ce secteur résidentiel sera appelé à se développer dans les années à venir.

Le choix des moyens est laissé à l'aménageur et aux gestionnaires des voies publics (VLS et RD 29), mais l'objectif assigné à ces ouvrages est parfaitement établi par le PLU et s'imposera à leurs réflexions.

D) Secteur Sud-Est de l'aérodrome



Carte n° 87 : Schéma d'aménagement du secteur sud-est de l'aérodrome

1. Choix et délimitation du site

1.1. Choix du site

Le secteur au sud-est de l'aérodrome est inscrit au POS en zone d'urbanisation future depuis longtemps. C'est aussi une propriété foncière de la Ville de Haguenau. Il abrite aujourd'hui de l'activité plutôt tournée vers l'industrie des loisirs. Lors des recherches en vue de localiser des sites potentiels supports de développement économique, son classement, son statut foncier et sa localisation dans le prolongement des zones existantes en ont fait l'un des sites d'étude.

Sa seule insuffisance potentielle résidait dans sa desserte, identique à celle des zones d'activités existantes mais qui ne se raccordait pas véritablement au grand réseau routier identifié par le SCoTAN.

Néanmoins, il fait partie de la kyrielle de secteurs que la VLS viendra desservir, ici via la route de Bischwiller, sans traversée de quartiers d'habitation existants.

Compte tenu de sa relative faible superficie, il a été estimé que son développement pouvait être engagé à court terme, l'ajout de ce petit secteur ayant une incidence modérée sur la circulation automobile au regard de l'intérêt qu'il y a pour la Ville à disposer d'une offre foncière économique rapidement.

Et même si son urbanisation démarre avant l'ouverture de la VLS, la vente et la construction des divers lots va nécessairement s'étaler dans le temps, les derniers terrains bâtis pouvant de fait être contemporains d'une VLS ouverte ou sur le point d'être ouverte. En outre, le fait que la Ville soit propriétaire permet de se donner les moyens si nécessaire de réguler l'aménagement et de le freiner si les conséquences sur la circulation automobile devaient s'avérer plus importantes que prévues.

Bien qu'il y ait, comme exposé ci-après, des enjeux environnementaux non négligeables, ceux-ci ont été pris en compte dans le PLU assez aisément et n'augurent pas de grandes difficultés administratives ou procédurales. Si on ajoute à cela le fait que c'est aujourd'hui une propriété communale, ça en fait probablement l'un des sites les plus rapidement aménageables et avec des effets sur le voisinage et l'environnement minimalisés.

Avec le passage de la VLS à quelques centaines de mètres à peine, ça en fait également un secteur qui sera à portée de desserte du transport collectif que cette future voie interquartier accueillera nécessairement, sachant que la zone de l'aérodrome est d'ores et déjà desservie par RITMO aujourd'hui.

Enfin, la présence à proximité de la zone d'activités établie de l'aérodrome permet de trouver à proximité un certain nombre de services aux entreprises ou de services collectifs déjà présents (restaurant, etc).

1.2. Délimitation du site

Le secteur inscrit au POS est notablement plus important que celui que le PLU a retenu. Les analyses environnementales et l'état initial de l'environnement du PLU ont en effet pointé l'existence d'une part, d'un corridor secondaire entre le massif forestier sud et la vallée de la Moder, et d'autre part d'enjeux liés à la présence de milieux secs et à leurs espèces inféodées.

La présence de ce corridor écologique s'est traduite par l'inscription sur les abords de l'aérodrome, sur 40 m environ, d'une zone N prolongeant la zone naturelle N au sud, en limite de Kaltenhouse. Ce classement en zone naturelle remplace le classement de cette bande en zone INA3 au POS.

Afin de s'assurer de la continuité écologique du corridor et d'en assurer la pérennité, le PLU est d'ailleurs allé plus loin en inscrivant en espace boisé classé les terrains de la zone d'activité existante en vis à vis, de l'autre côté de la route de Bischwiller, assurant par ce fait la réelle continuité de protection réglementaire du corridor. Ce classement en espace boisé classé qui constitue un gage de la vocation forestière du sol¹, couvre d'ailleurs la totalité du corridor arboré longeant l'aérodrome.

Ce sont ces éléments qui expliquent le retrait vis à vis de l'aérodrome côté ouest. Même en tenant compte des nécessités de la sécurité de l'aérodrome qui imposeront sans doute de réguler la pousse des gros sujets arborés, c'est une mesure du PLU qui contribue au maintien de la biodiversité globale, malgré les aménagements nécessaires à la création d'emplois futurs et de richesses économiques.

Au sud, les analyses de terrain et la bibliographie ont montré la présence de pelouses sèches d'une superficie tout à fait intéressante. Le périmètre de la zone a donc été amputé des hectares de pelouse abritant ou pouvant abriter des corynéphores blanchâtres, le PLU les reclassant en zone naturelle.

C'est ce qui explique la forme un peu contournée de la limite sud du site.

Côté Est, le secteur classé en zone d'activités futures s'étend jusqu'à la limite communale, la route de Bischwiller formant le quatrième côté de ce site d'activités.

Le tout donne une surface suffisante pour assurer la rentabilité des équipements d'infrastructure à apporter, et surtout une surface qui malgré sa faible contenance à l'échelle de Haguenau permet de doubler l'offre économique non occupée restant aujourd'hui disponible.

2. Motivations des orientations d'aménagement

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

Le site étant limitrophe d'une forêt, la mise en place de lisières forestières, au sens du SCoTAN, a été prescrite par les orientations d'aménagement, dans les mêmes conditions et pour les mêmes raisons que dans les sites précédents où la mesure trouve à s'appliquer (cf. route de Soufflenheim).

Les rideaux boisés participent à l'inscription dans le grand paysage dont ils perpétuent ici plus particulièrement la mémoire, comme route de Soufflenheim. C'est la déclinaison du parti pris consistant à édifier les secteurs d'activités dans des clai-

1. NB : Il faut une procédure de révision du PLU pour lever cette protection

rières forestières, en rappel de la situation de Haguenau. C'est aussi l'extension de l'expérience des grandes zones industrielles à l'ouest qui ont su montrer l'intérêt paysager qu'il y avait à s'intégrer sous une couverture forestière.

Bien que non soumise aux dispositions législatives sur les entrées de ville, le PLU a voulu traiter la route de Bischwiller de façon équivalente. En considération de ce parti d'aménagement issu du PADD, on limite à un seul accès nouvel la desserte du site, pour éviter les carrefours trop nombreux et la consommation foncière. On garantit la qualité paysagère architecturale et urbaine par le biais du maintien de ce rideau boisé en bordure de route, ce qui explique que les parcelles futures, qui sont de fait rendues non limitrophes de la voie, ne seront pas desservies à partir de la route de Bischwiller.

Les dispositions sur les clôtures dans les corridors écologiques, les lisières forestières et les rideaux boisés, obéissent aux mêmes motivations environnementales qu'exposées précédemment pour d'autres sites.

Le site présente des arbres adultes intéressants à la fois sur le plan du paysage et de l'esthétique et sur le plan de l'environnement, en raison de leur rôle vis-à-vis d'espèces, oiseaux et insectes notamment. Dans le cadre des orientations d'aménagement, il a été choisi, en concertation avec le milieu associatif de préservation de l'environnement de préserver ces spécimens d'arbres, repérés au schéma d'aménagement. Le choix opéré a été de recourir à l'orientation d'aménagement qui permet d'aller jusqu'à poser une orientation dont l'objectif, dans les limites d'une relation de compatibilité est d'interdire les coupes et abattages (sauf mise en sécurité impérative le cas échéant), à la différence d'un espace boisé classé qui, s'il permet de garantir la destination forestière du sol, ne permet toutefois pas de s'opposer aux coupes et les abattages, lesquels auraient été contraire à la volonté de préserver le micro-paysage particulier généré par ces arbres.

Mais ces arbres sont aussi inféodés, d'une certaine manière, à la végétation qui les accompagne et ont un cortège d'espèces notamment animales qui tirent parti de leur présence. C'est pourquoi les orientations d'aménagement ont également prévu de préserver un périmètre d'accompagnement autour de chacun de ces arbres.

Ces périmètres ont pour objectif d'éviter de déstabiliser l'environnement végétal de ces arbres et permettent d'augmenter la préservation de la biodiversité qui les accompagne. Le schéma d'aménagement n'est toutefois pas un plan d'exécution, son échelle n'est donc pas adaptée au niveau de précision qui permettrait de repérer avec la précision d'un plan de géomètre chacun de ces arbres.

Toutefois, le nombre des sujets représentés au schéma correspond exactement aux relevés de terrain effectués en concertation avec le milieu associatif de préservation de l'environnement, et leur localisation, pour être approximative, n'en est pas moins proche de la réalité géographique.

Pour déterminer globalement ces périmètres de préservation, les orientations d'aménagement ont choisi de faire référence à l'ampleur des sujets, qui varie naturellement d'un arbre à l'autre, ce qu'on peut assimiler grossièrement à la couronne de chacun de ces arbres, ce qui n'interdit pas une adaptation des surfaces à préserver au cas par cas, en plus ou en moins, en fonction de l'intérêt spécifique de la végétation associée à chacun de ces spécimens au regard de l'orientation de préservation globalement posée par le PLU.

Destinés au vieillissement, ces arbres sont donc protégés et les coupes et abattages en sont interdits dans les limites exposées ci-avant. L'aménagement devra donc intégrer cet impératif, pour éviter que des considérations de sécurité ou de proximité ne viennent un jour imposer des coupes préventives, ce qui contrarierait l'objectif

poursuivi. En pratique, on pourra par exemple obtenir ce résultat par recul des constructions et des espaces circulés.

Le site est caractérisé par la présence de pelouses sèches thermophiles formant des îlots dunaires au sein du périmètre. Plutôt qu'une découpe contournée inscrite en zone naturelle «N», ce qui aurait figé le détail des périmètres au stade du PLU, les orientations d'aménagement imposant la préservation des pelouses sèches inscrites au schéma d'aménagement laissent une marge d'appréciation, grâce au lien de compatibilité. Cette marge pourra permettre certes d'adapter le périmètre aux contraintes d'aménagement, mais aussi et c'est là l'objectif poursuivi, d'adapter les aménagements aux pelouses les plus intéressantes, y compris lorsque celles-ci débordent quelque peu des périmètres repérés aux schémas¹.

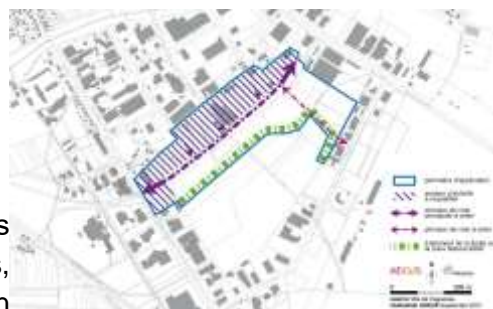
Dans le même esprit, les orientations d'aménagement, dans une volonté de mise en valeur de l'environnement, interdisent la réalisation de pelouses et gazons classiques, afin de favoriser la reconstitution, aux abords des futures constructions, de pelouses sèches naturelles. Sans entretien particulier ni plantations spécifiques, elles seront un plus pour le respect des milieux préexistants et pour les frais d'entretiens des parcelles, qui s'en verront diminués d'autant.

Toujours dans l'optique de préserver ces pelouses sèches, enjeu environnemental essentiel sur ce site d'urbanisation future, les orientations d'aménagement se sont penchées sur la collecte des eaux pluviales. L'objectif poursuivi est ici de préserver la sécheresse du substrat et des pelouses, en évitant les rejets d'eaux de pluie qui pourrait en altérer les caractéristiques du milieu. L'infiltration des eaux de pluies, à l'inverse des sites d'urbanisation future aux caractéristiques plus humides, y est catégoriquement interdite.

E) Secteur ouest de l'aérodrome

Carte n° 88 : Schéma d'aménagement du secteur ouest de l'aérodrome

1. Choix et délimitation du site



1.1. Choix du site

Ce secteur d'activités économiques correspond à deux parties distinctes, séparées par le tracé de la future VLS. On trouve au nord la façade d'une zone d'activité existante, plutôt caractérisée par des usages du sol assez extensifs. L'arrivée de la VLS y est apparue comme une opportunité de requalifier à terme cette façade urbaine sur la voie, en y encourageant la réalisation d'une forte densité d'emplois.

1. La quatrième périmètre figurant à l'état initial de l'environnement du rapport de présentation lors de la phase d'arrêt résultait d'une erreur de transcription entre les différents types d'habitat du bureau d'étude spécialisé en environnement.

Suite aux remarques sur ce «4^{ème}» périmètre faites lors des phases de consultation et d'enquête publique, l'état initial de l'environnement a été précisé en ce sens.

Au sud du tracé, ce sont des espaces appartenant à l'origine à l'ancien aérodrome, avant son déplacement sur le site actuel. En friche, ils sont occupés par du boisement spontané. C'est donc un espace interstitiel entre le site Natura 2000 et la VLS, mais ses caractéristiques sont très différentes du milieu sec support du Natura 2000, en raison notamment de l'enrichissement des sols lié au boisement, y empêchant quasi définitivement le développement de l'armérie.

Lors des investigations du PMVE et des réflexions du PLU, il est apparu que le tracé de la VLS était une opportunité de développement économique dans un secteur qui y était déjà largement dédié. C'était aussi un site sans grande qualité urbaine, avec des enjeux environnementaux relativement moyens. On y trouve néanmoins certaines caractéristiques méritant d'être préservées et renforcées. L'enjeu de la présence des armeries proches et de leur cortège impose des précautions dans les options d'aménagement à retenir.

Mais globalement, vu la faiblesse de l'offre foncière économique sur l'agglomération, et les fortes possibilités de valorisation et d'habillage urbain de la VLS, la balance a penché ici en faveur de l'urbanisation, dans un souci de retour sur investissement et de production de richesse et d'emploi de la part de la collectivité publique qui va aménager la VLS.

1.2. Délimitation du site

La délimitation du secteur d'aménagement recouvre deux réalités distinctes.

En zone UX, au nord, on a cherché à permettre le renouvellement urbain de la façade de la zone d'activité existante, en choisissant une profondeur constructive permettant l'installation de bâtiment correspondant aux standards habituels, sur la base de la prise en compte du parcellaire. La première profondeur parcellaire a donc servi de base à l'établissement du périmètre d'application des orientations d'aménagement.

Localement, il a été dérogé à cette règle de délimitation pour venir s'appuyer sur la rue existante, afin de donner des perspectives d'aménagement claires et cohérentes. Il faut noter que cette limite d'application des orientations d'aménagement ne s'appuie pas sur une limite de zone. Le classement UX est équivalent de part et d'autre de la limite du périmètre du schéma d'aménagement. Mais la partie la plus stratégique a été intégrée à ce périmètre pour mieux en contrôler la destination et l'usage.

Côté Sud de la VLS, la limite de l'urbanisation future s'appuie sur la VLS et sur la limite du site Natura 2000. Cette délimitation ne procède pas d'une volonté de gagner le maximum d'espaces urbanisables, mais d'une réalité environnementale. L'étude qui a précédé la mise en place du site Natura 2000 a en effet montré l'absence d'intérêt pour l'armérie de ces sols. Après avoir un temps imaginé un espace tampon, le périmètre Natura 2000 finalement retenu n'en comporte pas.

Il était donc possible de récupérer ces sols pour un usage urbain, moyennant les précautions nécessaires à la préservation de l'état de conservation des espèces, ici végétales, du site proche qui était visé par ce réseau européen.

L'enjeu est ici celui d'un développement urbain maîtrisé, d'une valorisation urbaine de l'infrastructure VLS qui, faut-il le rappeler, a pour ambition d'être un boulevard urbain pour éviter l'effet d'appel sur la part modale de l'automobile. La prise en compte de cet enjeu implique que cette voie desserve réellement une urbanisation et que soit tiré le meilleur parti possible de sa présence.

Le PLU a choisi de classer cette partie sud en zone d'urbanisation future, en raison de l'absence actuelle de réseau, mais compte tenu de sa situation et de l'arrivée des réseaux concomitamment à la VLS, on aurait sans doute pu tout autant considérer cette partie comme du remplissage urbain interstitiels et classer le tout en zone UX.

L'ensemble de ce site d'activité vient compléter les zones existantes en apportant une offre spécifique, plus tournée vers les fortes densités d'emplois et le tertiaire, dans une valorisation réciproque avec la VLS.

Renforcer l'offre économique en direction des services aux entreprises, de l'artisanat et du tertiaire est apparu comme une nécessité, d'autant que la VLS accueillera en particulier un transport collectif et des pistes cyclables. Ceux-ci permettront donc également une desserte par des moyens alternatifs à l'automobile.

La VLS, enfin, permettra un accès rapide et aménagé en cohérence avec son rôle dans la ville à la RD 29, toute proche, sans traversée supplémentaire de quartiers existants. Les futurs quartiers aux abords de la VLS seront aménagés en fonction de sa présence et isolés phoniquement en conséquence, et dans le secteur du Château Fiat, qui sépare ce site de la RD 29, la VLS est plutôt en position de rive urbaine et non au coeur du futur quartier à réaliser.

2. Motivations des orientations d'aménagement

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

L'enjeu phare du point de vue de l'environnement, c'est ici la présence voisine de l'armérie. Le principal danger que fait courir l'urbanisation au site voisin, compte tenu que celui-ci est dédié à la présence végétale, c'est la transformation du substrat et l'enrichissement accidentel du sol par des rejets d'eaux pluviales. C'est ce que les études environnementales et les naturalistes des bureaux d'étude associés à l'élaboration du PLU ont fait valoir.

En conséquence, les orientations d'aménagement ont posé le principe d'une interdiction physique des écoulements d'eaux pluviales, de quelque sorte qu'elles soient, vers le site Natura 2000.

Le choix des moyens est laissé aux aménageurs ou aux constructeurs, mais il s'agit d'un impératif absolu. Dans l'esprit des rédacteurs du PLU, ce pourra être une pente fortement orientée vers la voie de liaison sud ou les voies extérieures et entraînant des écoulements à l'opposé des limites du site Natura 2000, ou tout autre moyen à même d'assurer sans ambiguïté cet objectif.

En complément des orientations sur la problématique des écoulements, les analyses environnementales de la VLS ont fait apparaître une problématique de corridor en limite de la zone Natura 2000 et de reconstitution de landes sableuses, à l'extérieur du site natura 2000. En concertation avec le milieu associatif de préservation de l'environnement haguénovien, le PLU a donc incorporé aux orientations d'aménagement des obligations complémentaires, avec comme objectif de reconstituer des landes sableuses.

Celles-ci formeront un corridor écologique le long de cette limite, côté projet d'urbanisation pour créer les conditions de déplacement des espèces animales occupant ce milieu.

Compte tenu de la connaissance fine des enjeux, les orientations d'aménagement en précisent exceptionnellement les modalités de réalisations en sus de l'objectif. A

l'opposé, les orientations précisent aussi que cette reconstitution de landes sableuses ne doit pas conduire à rendre impossible le projet urbain qui accompagne par ailleurs la réalisation de la VLS. Le projet urbain détaillé qui concrétisera la phase opérationnelle à l'aval du PLU permettra de caler des limites précises, le PLU imposant lui l'intention, l'objectif et le mode de réalisation.

Du point de vue paysager, s'agissant d'encadrer une voie majeure de l'agglomération, le PLU et ses orientations d'aménagement ont voulu obtenir un paysage de ville et non de zone périphérique, généralement caractérisée pour les plus décriées par des formes parallélépipédiques en ordre dispersé, séparées par des parkings et de la végétation.

Dans cette optique, les orientations d'aménagement imposent des réalisations en ordre continu, à même d'assurer un paysage de ville, au travers la fabrication d'un véritable front urbain. Les espaces de stationnement doivent ici encore plus qu'ailleurs être reportés à l'arrière des constructions par rapport à la VLS, toujours pour éviter de tomber dans la morphologie des «zones» habituelles.

Côté sud, ce front urbain s'impose de la même manière.

2.2. Autres orientations

Le choix de ce site, complètement interstitiels, a été provoqué par la VLS. En son absence, il est tout simplement impossible à urbaniser. Aussi, les orientations d'aménagement reprennent-elles cette volonté de cohérence, la transformant en une obligation de réalisation conjointe ou plus exactement concomitante.

C'est la garantie aussi que le trafic automobile n'augmentera pas du fait de l'urbanisation sans que la VLS n'ait été engagée en parallèle sur ce site. C'est d'ailleurs ce qu'indique également l'échéancier prévisionnel qui figure au présent document.

Les orientations suivantes portent sur la voie elle-même. Elles sont récurrentes dans l'ensemble des sites d'urbanisation future traversés par cette voie de liaison sud, et pour les mêmes raisons, ce qui mérite qu'on s'y attarde, même si l'ouvrage est maîtrisé par la puissance publique et qu'il bénéficie de ses propres études. Cette infrastructure reste, quoi qu'il en soit, soumise aux orientations d'aménagement qui la concerne, dans une relation de compatibilité ménageant une certaine souplesse, variable selon la nature de l'orientation.

Ces orientations sur la VLS reprennent les orientations du document d'orientations générales du SCoTAN. Le PLU demande que les parcelles qui sont directement bordées par la voie puissent, lorsqu'elles sont constructibles, être desservies par la voie elle-même, sans contre-allée ou accès rabattu sur un seul point.

Il s'agit de bâtir de la ville «ordinaire», comme fut réalisée l'urbanisation aux abords de l'avenue de Strasbourg ou de la route de Bitche ou encore dans les quartiers anciens : chaque immeuble possède sa porte cochère sur la voie.

Cette orientation permet aussi de maintenir plus aisément les vitesses au seuil admis en ville, sans avoir besoin de recourir aux artifices classiques des grandes voies mi-contournante mi-boulevard : ralentisseur, radar, etc.

Pour ce qui est spécifiquement demandé dans ce site d'activités, c'est que la voie dans ses aménagements permette la réalisation à ses abords de pôles d'emplois denses, ce qui suppose certainement du stationnement adapté en largeur aux besoins des entreprises, par exemple.

Elle demande également que la VLS soit partie intégrante de la trame viaire, et là, c'est ce qui est évoqué ci-avant qui est voulu au travers cette orientation : accès direct des constructions à la voie, y compris pour d'éventuels locaux professionnels en pied d'immeuble, etc.

La zone UX est une zone urbaine, «U», qui ne nécessite pas d'opération d'ensemble préalable pour pouvoir accueillir des constructions. Aussi a-t-il été jugé nécessaire d'encadrer un peu plus que par le seul règlement la destination des constructions à venir. Il s'agit en effet de poser les objectifs à atteindre, là où le règlement pose plutôt les interdictions à respecter.

On voit donc s'exprimer la volonté de développer un rapport de densité d'emplois le long de ce futur axe, pour le valoriser au mieux dans l'organisation urbaine et dans celle des déplacements. Cette concentration est en effet propice au développement du transport collectif, en concentrant la clientèle. Le transport collectif est un autre grand axe de la politique de la ville et un élément fortement pris en compte par le PLU, dans un souci évident de mise en cohérence avec les choix d'urbanisation.

La dernière orientation est à la fois urbaine et paysagère, mais surtout à caractère environnementale. Elle traduit les avancées des études environnementales de la VLS qui ont mis en évidence un micro-corridor favorable aux chiroptères dans ce secteur, profitant de l'alignement boisé. De faible ampleur, ce corridor de déplacement a néanmoins été pris en compte, son importance locale ayant été soulignée par les associations représentant les intérêts de l'environnement.

Pour cela, il est demandé aux opérations futures, qui auront à faire des choix de végétalisation et d'ordonnement de ces plantations, de veiller à l'adéquation de ces choix avec la présence de ces chiroptères. Fabriquer ou maintenir des alignements d'arbres soulignant ce corridor est une des voies possibles pour traduire cette orientation dans les faits.

Sans doute faudra-t-il aller encore plus loin dans les projets que ne peut le faire le PLU, en intégrant par exemple l'éclairage des sites dans les préoccupations à prendre en compte par un aménageur.

Mais la gestion de l'éclairage échappe aujourd'hui au pouvoir réglementaire du PLU, aussi n'est-ce cité ici que pour montrer que le PLU n'est pas un tout, mais une partie, certes importante, d'un processus de prise en compte de l'environnement par la Ville et par ses acteurs (professionnels de l'immobilier, de l'architecture, etc).

III SECTEURS DE RENOUVELLEMENT URBAIN

A) Eco-quartier Thurot

Carte n° 89 : Schéma d'aménagement de l'éco-quartier Thurot

1. Délimitation du site



La délimitation du secteur d'aménagement de l'écoquartier Thurot a été relativement simple. Elle s'appuie pour l'essentiel sur les limites de l'ancien quartier militaire. Seule entorse à ce principe de délimitation, l'adjonction du Parc de l'Horloge au nord, pour permettre en tant que de besoin de redéfinir lors du passage à l'opérationnel les liens avec le pôle des gares, situé à quelques centaines de mètres seulement du site. La typo-morphologie des quartiers avoisinants et surtout les enjeux urbains sont trop différents pour qu'il ait été

d'une quelconque utilité de les incorporer au périmètre d'application. Les voies périphériques permettent d'assurer la transition et forment une délimitation assez claire du site. En limite ouest, ce sont les différences d'échelles des formes urbaines entre le site militaire et l'habitat qui ont fondé la délimitation.

2. Motivations des orientations d'aménagement

2.1. Structuration urbaine

Le PLU et ses orientations d'aménagement et de programmation développent le choix de rendre à ce quartier futur une plus grande perméabilité vis à vis des quartiers périphériques. Ce site est à l'articulation entre le centre-ville et les quartiers d'habitat au sud, mais du fait de sa vocation militaire, il a constitué une enclave peu pénétrable. Son réaménagement était donc l'occasion de remédier à cet état de fait. Dans l'optique du PADD, cette perméabilité a vocation à faciliter les liens piétons cyclistes entre les quartiers, grâce à de nouveaux tracés plus courts entre le nord et le sud du futur quartier Thurot. C'est aussi dans le but d'inscrire cet éco-quartier dans le fonctionnement urbain « ordinaire » de la ville, en évitant d'en faire un quartier replié sur lui-même parce que peu accessible.

Les orientations évoquent différents moyens pour les opérations d'arriver à mettre en oeuvre cette orientation, tous allant dans le même sens : percées physiques, atténuations des ruptures physiques ou symboliques, voire démolitions de certains bâtiments faisant obstacle à ces réaménagements lorsque leurs caractéristiques ou leur valeur patrimoniale ne justifient pas une conservation.

Allongé dans le sens est-ouest, ce quartier forme un obstacle aux circulations nord-sud, obligeant jusque-là les habitants à le contourner par l'une ou l'autre des voies situées aux extrémités. Outre que ça concentre les flux, ça allonge les parcours, ce qui décourage les déplacements doux piétons cyclistes. C'est pourquoi les orientations insistent sur la nécessité de liens nouveaux entre le nord et le sud de l'éco-quartier.

Toujours pour accentuer le caractère ouvert du quartier, il est prescrit une priorité en faveur de réalisations ouvertes sur l'espace public à venir ou existant, plutôt que des fonctionnements ou des compositions architecturales ou urbaines fermant l'espace et les ouvertures visuelles.

En plus de l'accent fortement mis sur les déplacements doux et les liens avec les périphéries, la proximité avec le centre-ville, ses équipements et surtout la qualité de la desserte ont guidé le PLU vers des prescriptions renforcées en faveur des déplacements doux, vers l'obligation de prévoir une liaison en transport collectif avec le pôle des gares proches. Ces orientations correspondent à la volonté de limiter la part de l'automobile dans ce quartier central et à celle de minimiser ainsi la stérilisation de foncier dédié à son stockage. C'est donc bien aussi un objectif d'économie de foncier qui se cache derrière ces mesures en faveur des modes alternatifs à l'automobile, en sus des objectifs habituels vis à vis de la qualité de l'air ou de la lutte contre les nuisances sonores.

La trame végétale et d'espaces collectifs, publics ou privés, du quartier doit servir de support aux circulations douces. L'objectif est de rendre plus agréables ces circulations, et par là même d'en encourager le développement. C'est largement justifié au regard des courtes distances séparant ce quartier des polarités majeures de Haguenau, que celles-ci soient définies en termes d'activités, de service, de commerce ou de pôle de desserte multimodal.

Dans l'esprit du développement de Thurot, sa structuration urbaine nécessite que ce ne soit pas qu'un quartier émetteur de flux en direction des autres quartiers, mais qu'il ait aussi sa propre centralité et sa propre attractivité. Ce sont les conditions de son intégration dans le tissu des relations sociales et urbaines quotidiennes des habitants. Ses dimensions, sa capacité d'accueil et sa proximité avec le centre de Haguenau rendent largement crédible un tel développement, parfois plus difficile et surtout plus long à obtenir en périphérie.

Les orientations d'aménagement et le PLU ont donc imposé que les opérations de réurbanisation futures contribuent à la création de centralités, pour animer au quotidien la vie de quartier. Cela passe par la création de commerces et de services et donc la réalisation de locaux adaptés à cet usage.

C'est ce que rappelle le schéma d'aménagement, avec l'indication d'une polarité majeure et d'une polarité secondaire, sans que ça ne constitue véritablement une localisation précise à respecter ainsi qu'il est rappelé dans les orientations elles-mêmes. Sont ensuite passés en revue les différents leviers sur lesquels les opérations à venir pourront s'appuyer pour développer ces centralités, allant notamment des équipements commerciaux aux équipements publics, du fait de la fréquentation que ces derniers généreront.

Les besoins d'équipements liés au nouveau quartier seront appréciés dans le cadre de la réalisation de l'éco-quartier lui-même, en fonction de la programmation fine et du calendrier de réalisation. Mais à la vue des capacités du site, il est vraisemblable qu'une école sera a minima nécessaire. C'est pourquoi les orientations y font référence, sans la localiser à ce stade. Son emplacement précis dépendra du moment où sa réalisation deviendra nécessaire et du plan de composition qui sera retenu au final dans la phase opérationnelle. Le PLU souligne juste le rôle que devra nécessairement jouer cette école dans la constitution des centralités, en raison de son attractivité propre.

2.2. Motivations des orientations relatives à la trame viaire

Outre les liaisons piétonnes et cyclistes à réaliser déjà abordées, les orientations d'aménagement ont voulu mettre l'accent sur certains éléments de la future trame viaire, en précisant les objectifs assignés à cette trame.

S'agissant d'un quartier central bien desservi, la logique du PLU a été de chercher à diminuer l'importance de l'automobile dans les déplacements et l'aménagement. Les orientations rappellent à la fois que les dessertes automobiles sont nécessaires, mais que l'aménagement des espaces circulés doit privilégier les autres modes de déplacements, dans une optique plus de cour urbaine ou de zone de rencontre que de rues traditionnelles, du moins dès lors que l'on est dans une desserte de cœur d'îlot et non dans une logique de voie principale à fort trafic, laquelle n'existe d'ailleurs pas dans le projet du quartier Thurot.

La trame viaire à développer devra, toujours dans cette optique d'un quartier limitant la place de l'automobile, éviter les circulations de transit.

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

En complément des orientations applicables à l'ensemble des zones résidentielles examinées en partie 1 précédente, le PLU a voulu poser quelques principes complémentaires en raison de la proximité entre le centre-ville et ce quartier et de l'excellence de sa desserte actuelle et future. Deux axes sont développés : la densité et la mixité urbaine.

Il s'agit là de la volonté de traduire le PADD et le SCoTAN qui tous deux développent l'idée d'une multiplicité des réponses aux besoins de logement au travers la diversité des formes urbaines notamment, et de la diversité de l'offre de logements par ailleurs. Le PLU n'a pas souhaité programmer à son niveau les opérations. La ville de Haguenau étant partie prenante à l'aménagement de ce quartier, elle conserve par le biais des cahiers de charge la maîtrise de son devenir. C'est bien pourquoi le PLU s'est limité aux principes qui devront guider les opérations, en les rendant toutefois opposables aux autorisations d'aménager et d'occuper le sol.

Les objectifs poursuivis sont aussi d'éviter la monotonie des formes urbaines au travers cette orientation sur la diversité de l'urbanisation. Elle permet également d'offrir une réponse à de multiples catégories de ménages et de capacités financières. Elle permet aussi et c'est sa motivation complémentaire, de multiplier les fonctions urbaines présentes sur le site, pour en faire un quartier vivant et ouvert, à l'image des centres-villes et des quartiers traditionnels.

La volonté de développer la mixité sociale et d'offrir du logement de centre-ville à des ménages modestes, a donné lieu à l'instauration d'un quota minimum de logement aidés plus élevé que celui en vigueur sur le reste des zones de développement résidentielles.

La mixité intergénérationnelle inscrite dans les orientations d'aménagement a été énoncée pour obtenir que ce quartier reflète au mieux la diversité des habitants. C'est aussi pour éviter que ce quartier ne vieillisse de façon homogène à partir d'une population qu'une domination d'un type de produit aurait en quelque sorte triée. Et c'est enfin pour veiller à offrir aux populations vieillissantes une offre de centre-ville proche des services, qui puisse prendre le relais de leur habitation actuelle, souvent individuelle, si celle-ci ne devait plus répondre à leurs besoins ou à leurs capacités.

Cette orientation se décline à l'échelle des opérations, qui pourront prévoir des produits adaptés à tous les âges, des étudiants ou des jeunes travailleurs jusqu'aux personnes âgées. Ce n'est toutefois pas véritablement opposable aux permis, c'est plus l'énoncé d'un principe à respecter que la Ville pourra mettre en oeuvre par ailleurs sans difficulté, en raison du rôle particulier qu'elle joue dans l'aménagement du site.

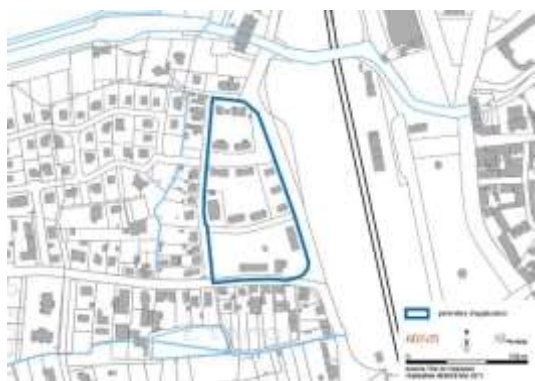
S'agissant d'un quartier péricentral, il était important dans la logique du PLU et du projet politique qui le sous-tend d'optimiser l'usage qui sera fait du foncier.

Compte tenu des efforts faits et à venir pour la desserte du quartier, de la rareté progressive du foncier de centre-ville, il importait de privilégier une certaine intensité urbaine, synonyme de densité. Pour cela, deux voies sont proposées, l'une sur les formes urbaines elles-mêmes, et l'autre sur l'aménagement de leurs abords, ce qui rejoint les préoccupations liées à l'automobile déjà énoncées, troisième facteur de consommation foncière dans l'aménagement d'un quartier, quel qu'il soit.

Les préoccupations paysagères du PLU s'étendent au paysage urbain. La caserne a longtemps constitué une rupture paysagère forte, en raison de l'ampleur des formes urbaines présentes, accentué par le caractère clos du site.

Afin de rompre avec cette ambiance urbaine particulière et ouvrir, y compris paysagèrement, ce quartier sur la ville, les orientations mettent l'accent sur la nécessité d'adoucir les transitions paysagères avec les quartiers existants. C'est à dire de créer des formes urbaines plus en rapport avec celles existantes en périphérie, ce qui n'empêche pas, comme cela est rappelé, de devoir respecter les densités mini- males d'une part, et de créer des formes urbaines denses d'autre part, dès lors que l'on s'éloigne des limites avec les formes basses ou pavillonnaires périphériques. Il ne s'agit pas là de créer systématiquement des formes urbaines identiques à celles préexistantes, ce serait un gaspillage du foncier disponible, mais d'assurer une transition plus harmonieuse, tenant compte aussi du dimensionnement de l'espace public qui sépare le cas échéant cet éco-quartier de ses voisins.

B) Secteur du Moulin Neuf



Carte n° 90 : Périmètre d'application des orientations d'aménagement du Moulin Neuf

Le choix du site du Moulin neuf est lié à la volonté exprimée par le PADD de valoriser le pôle des gares. Occupé par des usages publics ou parapublics de faible intensité urbaine, cet îlot présentait une opportunité certaine en raison de sa position en vis à vis des gares. C'était pour la ville une opportunité d'obtenir une gare à 360°, en dotant ce secteur de nouvelles fonctions et d'un renforcement de son poids dans la ville, à même de tirer le meilleur parti de cette desserte de grande qualité.

Ces éléments ont largement motivé le déploiement d'un zonage UR de renouvellement urbain à proximité des gares, qui recouvre intégralement cet îlot, mais qui s'étend également sur les quartiers voisins. Ce zonage sera examiné dans la partie suivante relative aux motivations des limites de zones et de leur règlement.

Ce périmètre d'application des orientations d'aménagement a été mis en place, en complément des mesures réglementaires, pour permettre de gérer la transition entre les deux côtés de la rue des Maraîchers. Il englobe tout l'îlot par mesure de précaution et pour s'assurer d'une bonne prise en compte dans les opérations de renouvellement urbain futures, mais il trouvera essentiellement son champ d'application aux abords immédiats de la rue.

Les orientations d'aménagement tiennent en une seule volonté, imposer cette transition architecturale et urbaine harmonieuse, l'un des côtés étant aujourd'hui occupé par du pavillonnaire pour l'essentiel, peu susceptible d'évolution rapide, et l'autre étant destiné à être réurbanisé par des formes denses. Pour cela, il est imposé que les futures constructions ne dépassent pas de plus d'un niveau leur vis à vis. Cette orientation ressemble à une règle et aurait pu trouver sa place au règlement. Mais la Ville a voulu se donner une marge d'interprétation par le biais du lien de compatibilité. L'idée est de pouvoir autoriser ponctuellement, dans l'intérêt du projet architectural et en respectant le principe de transition harmonieuse, qu'on puisse ne pas s'inscrire dans un respect strict de l'orientation, ce qu'une disposition du règlement n'aurait pas permis.

Dans l'esprit des rédacteurs, cette souplesse ne s'apparente nullement à un blanc-seing pour s'affranchir du respect de l'orientation, mais comme une faculté (qui nécessairement devra se vérifier) par exemple de marquer un angle de rue, lieu typiquement stratégique dans le paysage urbain, au travers une hauteur un peu plus importante que le strict respect de l'orientation, ou encore pour autoriser un exhaussement supplémentaire très ponctuel d'un immeuble à venir qui respecterait par ailleurs globalement l'orientation, dans l'intérêt architectural ou urbain du projet. Pour les riverains de la rue des Maraîchers, c'est donc l'assurance que cette orientation débouche sur une prise en compte concrète de leur cadre de vie, avec des vis à vis qui ne seront pas disproportionnés au regard de leur propre habitation.

C) Secteur de la Route de Bischwiller

Carte n° 90-BIS : Schéma d'aménagement du secteur de la Route de Bischwiller

1. Délimitation du site

La délimitation du site s'appuie essentiellement sur des limites physiques et sur l'urbanisation existante. Il s'agit d'un secteur en renouvellement urbain qui prend place sur un espace laissé en friche par le départ d'une entreprise. Les bâtiments de cette dernière ayant été démolis, ce secteur offre un potentiel de mutation précieux dans la mesure où il est déjà intégré à la ville et s'appuie sur une armature viaire déjà existante.

Trois voies adjacentes forment une délimitation très précise du site sur ses façades Nord, Ouest et Sud. La quatrième limite à l'Est est marquée par un espace naturel boisé. La délimitation du périmètre de ce secteur de taille modeste ne prête donc pas à beaucoup de marges de manœuvres. Seule deux habitations existantes ont délibérément été intégrées au périmètre. Etant implantées sur des terrains de tailles relativement conséquentes et à la végétation dense, il semblait important de ne pas marquer de coupure trop brutale mais de porter un projet permettant une réflexion globale sur les transitions paysagères et coutures avec le tissu avoisinant. L'idée n'est

donc pas tant d'intégrer les terrains privés et leurs constructions au projet en tant que tel mais de s'assurer qu'une réflexion d'ensemble sera menée lors de la réurbanisation de ce secteur, sans tourner le dos à l'existant, notamment dans la gestion des vis-à-vis.

L'ensemble de l'îlot est ainsi pris en compte par mesure de gestion cohérente et globale et pour une bonne prise en compte des transitions urbaines et paysagères, mais le périmètre de projet trouve essentiellement à s'appliquer sur le site laissé en friche, s'adossant au principe de voie future à créer en partie Est indiqué dans le schéma.

2. Orientations relatives à la trame viaire

La trame viaire inscrite au schéma est relativement basique et réduite à sa plus simple expression, en ce qu'elle ne s'appuie que sur un seul et unique principe de liaison à créer, mais qui constitue là un élément essentiel à respecter par les futures opérations d'aménagement.

Il s'agit en effet d'un principe de voie à créer sur une douzaine de mètres d'emprise, afin de ne pas générer sur ce secteur une enclave repliée sur elle-même au milieu du tissu urbanisé. L'îlot étant déjà cerclé de toutes parts, il apparaît essentiel de ménager une possibilité de créer une liaison transversale Nord-Sud, afin d'assurer la transition avec le tissu urbain voisin et une gestion optimale des flux.

Le tracé est positionné de la sorte afin de garantir une perméabilité, une perspective visuelle et une bonne insertion urbaine et paysagère du projet dans son environnement immédiat. Il s'agit d'une part de créer un débouché sur la route de Bischwiller au Sud, et d'autre part d'assurer un continuité viaire dans la prolongement de la rue Jean Setzer, au contact de la rue Schilling (que le PLU vise par la même occasion à élargir dans le cadre d'un emplacement réservé prévu à cet effet).

Ce parti d'aménagement permet par la même occasion de conserver des marges de manœuvres dans l'hypothèse future où de nouvelles constructions viendraient s'implanter sur sa frange Est en densification. La voie ainsi dessinée laisse la possibilité d'une distribution de part et d'autre de la chaussée, ce qui ne s'avèrerait pas possible si elle avait été positionnée sur l'extrémité Est du périmètre, le long de l'espace boisé classé.

IV SECTEURS À VOCATION MIXTE

A) Secteur du Château Fiat



Carte n° 91 : Schéma d'aménagement du Château Fiat

1. Délimitation

Le secteur du Château Fiat est formé de trois ensembles distincts. Les deux premiers, le long de la rue Boedecker, sont le reliquat d'opérations d'urbanisation antérieures. Leur délimitation reprend donc les parcelles actuellement non occupées, dans un souci de continuité au regard du classement en zone d'urbanisation future du POS précédent et d'achèvement de l'urbanisation. La nécessité de les raccorder au nord aux antennes de la rue du Château Fiat et de compléter les réseaux nécessaires ont guidé le choix du classement en zone d'urbanisation future plutôt qu'en zone urbaine. En effet, seules des opérations d'ensemble étaient à même de donner la cohérence d'aménagement et de desserte nécessaires aux futurs quartiers, malgré la présence d'une voie en limite, d'autant que la profondeur parcellaire relictuelle permet plus d'une rangée de constructions.

Le secteur principal d'urbanisation future reprend lui aussi à la base le périmètre de la zone d'urbanisation future du POS. Ce secteur bordant la future VLS forme en effet une sorte de creux dans l'urbanisation actuelle, entre quartier résidentiel à l'ouest, zone d'activités au sud et urbanisation lâche à l'est, accompagnée d'équipements de sport et de loisirs. La plaine de la Moder au nord vient, quant à elle, donner la limite naturelle et évidente des rives paysagères futures de la ville.

L'analyse approfondie des enjeux environnementaux menée tant lors des études de la VLS que lors de celles du PLU, confortées par l'étude des zones humides de la DREAL, ont toutefois conduit à réduire le périmètre initialement envisagé.

Au sud, la présence du cours d'eau du Jesuitenbaechel et de milieux humides sur ses abords, jusque sur le talus de l'ancienne terrasse de la Moder, formait un périmètre d'enjeux biologiques liés à un caractère humide très fort. Après avoir un temps prévu de l'incorporer au périmètre en lui donnant la vocation de former, en rive droite du ruisseau, un corridor d'espaces dédiés à la nature, aux sports et aux loisirs, il a été préféré, après communication de l'étude des zones humides menée par la DREAL, un classement en zone naturelle.

Ce classement reprend l'idée du réseau «vert» précédemment imaginé, d'une certaine manière, bien que le classement en zone d'urbanisation future n'y aurait pas fait obstacle réglementairement, ce réseau étant garanti par les orientations d'aménagement elles-mêmes. Mais le repositionnement en zone naturelle permet de réduire les inquiétudes exprimées lors de la concertation, même si elles ne reposaient pas sur des fondements juridiques irréfutables, d'apaiser les débats et de donner une lisibilité encore plus grande à la volonté de la Ville de préserver un corridor écologique le long de ce ruisseau. Et comme en matière d'aménagement, cette rive présentait moins d'enjeux liés à la proximité de l'urbanisation que la rive gauche, son reclassement ne posait pas de difficultés majeures.

Mais même en rive gauche, le PLU préserve les fonctions de corridor et les caractéristiques de ces milieux humides : au travers d'une part ce réseau vert mais aussi d'une orientation en faveur de la préservation des secteurs humides proches du fossés. La notion de «proche» ne doit pas ici être entendue comme s'appliquant aux seuls premiers mètres à compter du ruisseau, de toutes les façons déjà préservés de l'urbanisation par un recul inscrit au règlement, mais bien comme posant le principe de la protection de l'ensemble des milieux humides à forts enjeux environnementaux adjacents ou situés non loin du cours d'eau.

Le tracé de la VLS inscrit en emplacement réservé a toutefois été conservé en zone d'urbanisation future, afin d'éviter toute ambiguïté sur la destination des sols. En tout état de cause, la voie aura l'obligation de préserver, dans sa traversée du ruisseau, les continuités écologiques présentes aux abords de ce corridor, que ça soit au titre du SCoTAN, du PLU ou même de la réglementation nationale. De même, compte tenu de la volonté de préservation des milieux humides affichée par le PLU, celui-ci a veillé, en cohérence avec cet objectif, à inscrire le principe du maintien ou du rétablissement des écoulements hydrauliques lors des traversées viaires futures afin de garantir la pérennité des caractéristiques humides de cet éco-système.

Côté ouest, la limite du secteur s'appuie sur l'urbanisation existante, dans une logique de continuité urbaine évidente.

À l'ouest, le fossé constitue la limite du site jusqu'à son coude en direction des étangs de pêche et au-delà vers la Moder, le relais en termes de délimitation étant pris par les espaces sportifs et leurs équipements d'accompagnement (terrain de foot, clubhouse,...)

Au nord, la rue du Château Fiat constitue la limite physique marquant la démarcation entre la plaine de la Moder et l'urbanisation, relayée par la topographie du secteur qui s'abaisse vers la rivière. Cette rue s'est donc imposée comme une limite évidente pour le site d'urbanisation future. Elle inscrit ce site dans le grand paysage car elle borde le dernier talus avant la Moder. Celui-ci est occupé par une végétation arborée qui vient estomper l'urbanisation depuis la RD 29 de l'autre côté de la plaine, soulignant et valorisant ce léger relief.

2. Motivations des orientations d'aménagement

2.1. Motivation de l'organisation de la trame viaire schématique

La trame viaire inscrite au schéma indique les éléments essentiels à respecter par les futures opérations d'aménagement.

Pour les secteurs bordant la rue Boedecker, on trouve tout d'abord l'obligation de réaliser des aménagements piétons et cyclistes. Il s'agit de valoriser le lien entre le secteur scolaire proche et l'urbanisation future, dans le souci de faciliter et d'encourager les déplacements doux entre ces deux pôles.

Viennent ensuite des liens pour se connecter aux antennes viaires en attente dans l'urbanisation existante, comme rue du Château Fiat ou rue Waldteufel, pour faciliter ces modes de déplacements, en complément de la limitation des distances parcourues en automobile que l'on obtient également par ce biais (ce qui explique que le schéma n'ait pas spécialisé ces principes de voie).

Dans le grand secteur d'extension, on trouve tout d'abord le principe d'une voie principale. Il s'agit naturellement de la VLS. L'inscription de ce principe de voie n'était pas indispensable, dans la mesure où figure également au PLU l'emplacement réservé pour la réalisation de la VLS. Néanmoins, la Ville a souhaité, pour des raisons de clarté de lecture du schéma d'aménagement, y faire figurer ce principe. Cette volonté est d'ailleurs valable pour tous les secteurs d'extension bordant la VLS. C'est aussi la marque du caractère indispensable d'une telle voie pour l'urbanisation à venir, indépendamment même de l'objectif propre à la VLS de raccorder tous ces quartiers ensemble.

Au sud-ouest de ce secteur d'extension, des principes de voies secondaires ont été matérialisés pour indiquer les raccordements minimaux à réaliser avec les voies en attente aux abords du site. La perméabilité des tissus urbains est à la base de ces tracés. Vers l'est, le principe de voie en direction de ce qui est aujourd'hui classé en zone naturelle permet de garantir l'avenir, la possibilité de développer quelques compléments d'urbanisation en bordure de la rue du Château Fiat ne pouvant être exclue totalement dans un avenir lointain. De tels développements nécessiteront alors peut-être un raccordement aux nouveaux quartiers du Château Fiat inscrits dans le cadre de ce PLU. Et même si ça ne devait pas se réaliser, cette voie servira de point d'accès au vaste réseau «vert» qui accompagnera la VLS et les nouveaux quartiers qui la bordent, reliant à terme la plaine de la Moder aux espaces sportifs et de loisirs de la piscine, de l'autre côté de la ville et donnant accès aux habitants à toute une série d'espaces naturels et de détente.

La rue Rauski relie le pôle d'équipements scolaires actuel aux premières extensions urbaines de la rue Waldteufel. L'inscription d'un prolongement de cette voie jusqu'à la VLS est apparue comme une évidence, pour donner un débouché lisible à la fois aux quartiers existants et aux quartiers futurs et pour assurer dans de bonnes conditions le raccordement entre existant et extensions. On verra que c'est également une opportunité forte pour la structuration urbaine des futurs quartiers. Ce principe de voie se prolonge par un accès piéton/cycle au réseau vert qui accompagne la VLS, et au-delà, aux espaces de sports et de loisirs.

On trouve aussi au schéma l'indication d'un principe de voie cyclable et piétonne structurant, dans le sens nord sud, les déplacements doux au travers du futur quartier. Elle s'arrête aujourd'hui au réseau vert et au cours d'eau, mais son prolongement au travers l'urbanisation existante pourra être recherché. Le tracé de ce prolongement n'est pas pré-positionné, plusieurs options s'avérant possibles :

- au travers l'urbanisation d'activités dans un tracé direct,
- au travers la zone naturelle en accompagnement du réseau vert, soit en direction de la VLS, qui sera accompagnée de voies cyclables, soit en direction de la forêt en bordure de la route de Bischwiller.

Ces différentes solutions, chacune ayant avantages et inconvénients, expliquent pourquoi le PLU n'a pas retenu un tracé particulier, préférant laisser toutes les options ouvertes.

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

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

La mise en place par les orientations d'aménagement de ce réseau, appelé synthétiquement dans l'analyse ci-après «réseau vert» obéit à des logiques multiples. Comme indiqué par les orientations elles-mêmes sous la forme d'une description fonctionnelle, il doit servir d'espace de centralité, de lieu de convivialité et de détente, et aussi de lien entre les quartiers.

Sont ici décrites des fonctionnalités plutôt tournées vers les besoins de l'urbanisation, mais ce ne sont pas les seules qui présentent un intérêt pour le PLU, comme démontré plus loin dans le présent document.

L'idée d'en faire un lieu de centralité vise notamment à éviter la tentation de considérer chacun de ces ensembles naturels ou d'agrément comme un aménagement marginal, comme une fin d'urbanisation présentant peu d'intérêt intrinsèque, ou comme un moyen de satisfaire un quota d'espace non bâti.

L'affirmation du rôle de ces espaces dans la conception des futurs quartiers, de leur statut, leur mise en réseau à l'échelle de la ville entière montrent l'importance que leur organisation revêt pour la Ville.

Elle en a d'ailleurs fait un élément phare de son projet de VLS, reprenant sans attendre les vocations inspirées du futur PLU dans son projet. En imaginant un tel réseau, on en fait donc un élément structurant de l'urbanisation, de même valeur symbolique qu'un parc ou une place publique.

L'espace de respiration ainsi accordé aux habitants, les dégagements de vue qu'il permet, donnent aussi l'opportunité de renforcer l'urbanisation sur ses franges, sans craindre la sensation d'étouffement que suscite parfois la densité bâtie dans l'imaginaire urbain des habitants. Loin d'être un gaspillage de foncier, ce réseau vert représente une opportunité d'optimiser l'usage du foncier bâti sur ses franges.

Mais ce réseau a second rôle : celui de préserver toute une série d'espaces naturels présentant de forts enjeux biologiques et/ou environnementaux qu'il contribue à mettre en réseau. Cette préservation est assurée par le faible niveau d'aménagement induit par les fonctions explicitées ci-dessus dans les milieux dont la sensibilité doit être compatible avec ces aménagements. Dans le cas contraire, les orientations prévoient expressément la préservation du caractère naturel de ces espaces.

L'identification de ce réseau par une zone naturelle a fait débat. Le choix du PLU a été d'incorporer ce réseau vert au secteur d'urbanisation futur et d'en assurer la préservation au travers les orientations d'aménagement pour des motifs de cohérence avec la démarche d'aménagement à l'aval du PLU déjà exposés précédemment.

L'ensemble assure donc une fonction de corridor écologique, complémentaire des grands corridors d'échange d'importance régionale, d'autant que sur une grande partie de son linéaire, il accompagne le réseau hydrographique et en particulier le ruisseau du Jesuitenbaechel.

Ce réseau vert multiplie également les occasions de maintenir de la nature en ville, en créant autant de milieux relais au sein de la ville dense.

Dans les rares endroits où il est traversé par des infrastructures, la continuité paysagère est maintenue en prescrivant la réalisation de plantations d'alignement ou d'ornement le long des voies, de façon à maintenir au minimum une ambiance végétale rappelant le réseau vert.

Dans l'optique du PLU, ce réseau vert est aussi le support de circulations piétonnes et cyclables, relié aux quartiers proches dès lors que la sensibilité des milieux naturels supports le permet.

Dans le secteur du Château Fiat, ce réseau vert s'appuie sur le fossé existant. L'objectif est de faciliter ici sa préservation en tant que milieu humide à fort enjeu biologique, support de circulations faunistiques intéressantes (cf. analyse environnementale). Les orientations ont étendu la mesure de préservation aux secteurs humides proches, dans l'optique d'en préserver le caractère naturel. Ce qui signifie que les aménagements à venir devront être les plus légers possibles, afin de limiter au maximum les atteintes à ces milieux. Dans les secteurs ne présentant pas d'enjeux biologiques forts, on pourra à l'inverse développer des usages de loisirs moins extensifs, plus aménagés, voir des espaces tournés vers des usages sportifs dès lors qu'ils sont compatibles avec le caractère d'espace vert dévolu au réseau vert. Les usages nécessitant des bâtiments, tels des gymnases, par exemple, ne sont pas appropriés à une localisation dans ce réseau, au contraire des sports de plein air ne nécessitant que de faibles aménagements.

Les orientations relatives aux fossés, aux noues et aux eaux pluviales ont les mêmes motivations que dans les secteurs précédents.

La question du dimensionnement minimal de ce réseau s'est posée. En dehors des secteurs où le schéma d'aménagement indique la nécessité de préserver des espaces importants comme aux Missions Africaines proches, on est plus dans un concept linéaire. Une largeur de 25 m est apparue comme le **minimum** pour permettre à la fois des usages de loisirs, le maintien de fonctions écologiques et des fonctions circulatoires y compris piétonnes et cyclables, qui peuvent d'ailleurs utiliser le même support partagé plutôt que des cheminements séparés, consommateurs de foncier.

Ce réseau est l'un des supports de centralité, le second étant formé par la VLS. Mais le schéma d'aménagement a aussi traduit la volonté de réaliser des centralités de quartier qui servent de relais au centre-ville dans les grands secteurs d'extension. Ce qui induit une vie de quartier et une moindre obligation de déplacement, dans la mesure où ces centralités sont le lieu naturel de création de services et de commerces de proximité à destination de la population proche.

De nombreux débats ont eu lieu pour savoir si ce pôle de centralité au Château Fiat devait être localisé sur la VLS ou non.

Le choix s'est porté sur le prolongement de la rue J-F. Rauski, jusqu'au croisement avec la VLS. Celui-ci reliera en effet en position centrale la VLS aux quartiers existants. A l'écart du flux principal de déplacements, ce qui lui confère une tranquillité plus en rapport avec un cœur de quartier résidentiel, ce prolongement reste le support d'échanges suffisamment conséquents pour permettre le développement de commerces. C'est surtout un secteur propice aux développements d'équipements publics complémentaires. De cette façon, on espère également créer un lieu moins dévolu aux seuls futurs habitants, permettant aussi la mixité d'usage avec les habitants des quartiers voisins, de façon à faciliter l'intégration sociale de ces nouveaux quartiers.

Ce positionnement n'exclue pas que la VLS soit également le support de locaux professionnels ou commerçants en pied d'immeuble, pour tirer parti de sa fréquentation, bien au contraire.

C'est d'ailleurs le souhait exprimé par les orientations d'aménagement qui demandent que les pieds d'immeubles contribuent à animer la rue. Ce qui exclue les rez-de-chaussée transformés exclusivement en parkings ou à usage exclusif d'habitat.

Ce futur cœur de quartier, connecté à la VLS sans être centré sur elle, permettra ainsi des usages du domaine public moins centrés sur l'automobile, ce qui était la caractéristique recherchée ici, en raison de la priorité donnée au développement d'équipements collectifs.

Les orientations précisent également la façon dont doivent être conçus les futurs aménagements pour concourir du mieux possible à la création du pôle de centralité. Coordonnée à la fabrication d'îlots traditionnels, on voit bien que l'intention est ici de se rapprocher le plus possible d'une ambiance de centre-ville ou de cœur de quartier, plutôt que de celle d'un simple quartier résidentiel, à l'instar de la première phase des extensions du Château Fiat, dans les années 1990-2000.

S'agissant des formes urbaines souhaitées, les orientations d'aménagement sont venues compléter le dispositif déjà présenté dans la première partie des orientations d'aménagement. Elles prévoient la fabrication d'un front urbain le long de la Moder.

Il s'agit de marquer très clairement le changement d'ambiance entre les espaces naturels et la ville, pour envoyer un signal sans ambiguïté aux usagers de la VLS : ici commence la ville !

C'est aussi un moyen de tirer parti des espaces ouverts pour densifier leurs limites, dans un souci d'optimisation du foncier consommé. Et ces formes urbaines denses viendront souligner le talus arboré qui borde la plaine de la Moder, s'inscrivant ainsi dans le grand territoire-paysage et donnant une limite stable à la ville en direction du nord.

3. Motivation des orientations des secteurs de la rue Boedecker

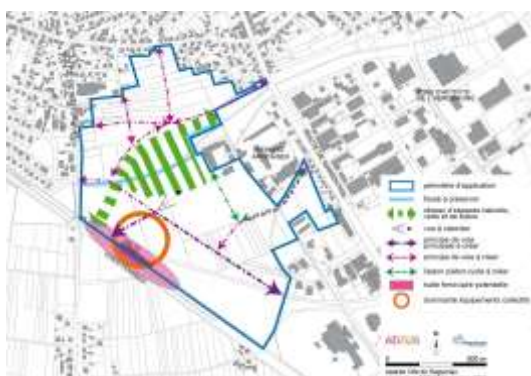
Les orientations d'aménagement viennent ici préciser les usages préférentiels de ces deux petites poches d'urbanisation future. Compte tenu de leurs dimensions et de leur situation au milieu d'un quartier existant, on a voulu y privilégier la réalisation de compléments résidentiels, ou de compléments d'équipements, en lien avec le pôle scolaire proche et avec le pôle de centralité et d'équipements de quartier à réaliser dans la rue J-F. Rauski prolongée.

Les orientations ont posé comme condition d'urbanisation la réalisation simultanée des circulations piétonnes et cyclables le long de la rue Boedecker. Il s'agit d'éviter les difficultés inhérentes à une reprise de travaux ultérieurs et d'assurer au plus tôt le confort des usagers.

Ces secteurs interstitiels sont des fins d'urbanisation au sens du DOG du SCoTAN. Dans ces circonstances particulières, il est admis que des densités moindres soient possibles, dans un souci d'intégration paysagère et sociale. C'est ce qu'exprime ici les orientations d'aménagement. Elles précisent toutefois que le front du quartier sur la plaine de la Moder échappe à cette logique. Il doit participer à la fabrication du grand paysage évoqué précédemment, et pour cela, il doit être constitué de formes urbaines denses, de type immeubles et non de pavillons individuels ni même d'habitat intermédiaire.

B) Secteur des Missions Africaines

Carte n° 92 : Schéma d'aménagement des Missions Africaines



1. Délimitation du secteur

Circonscrit au sud par la voie ferrée, ce secteur d'urbanisation future s'inscrit dans une vaste zone libre au sein de l'enveloppe urbaine de Haguenau. Traversé par le tracé de la VLS, il offre à la fois l'opportunité de tirer parti de ce tracé pour développer un nouveau quartier, mais c'est aussi une obligation si l'on veut donner à la VLS un véritable statut de boulevard urbain. Un tel statut nécessite que de la ville soit créée aux abords

de cette voie, faute de quoi, elle n'aurait été qu'une simple contournante qui n'aurait pas dit son nom, et en outre, elle aurait servi de produit d'appel pour développer un nouveau trafic de transit, ce qui n'était pas l'objectif premier de cette voie, comme cela est régulièrement rappelé et inscrit, y compris au présent PLU.

De l'ensemble de ces points de vue, le choix de ce site (précédemment déjà classé en zone d'urbanisation) comme l'un des pôles de développement importants inscrits au PLU était logique. Quand on observe la distance au centre-ville, via la rue des Moutons et les équipements publics proches (collèges publics et privés, lycée, etc) c'est une motivation supplémentaire pour développer à cet endroit là un nouveau pôle urbain important.

Et quand enfin on considère la desserte future et potentielle du site, l'hésitation n'est plus de mise. En effet, la VLS va permettre de développer une desserte en TC, et la voie ferrée offre une chance de disposer un jour d'une possibilité complémentaire de desserte, si l'évolution des matériels roulants et des technologies ferroviaires se poursuivent dans la voie ouverte par les tram/trains.

Les limites de ce secteur s'étendent jusqu'aux limites de la ville existante, dans une logique de complémentarité et de continuité des usages. Là encore, la question du mode de préservation des prairies humides de part et d'autre du Jesuitenbaechel s'est posée : orientations d'aménagement ou zone naturelle ? Les deux techniques réglementaires ont été utilisées : lorsqu'il n'y avait ni besoins de liaisons viaires ni ambiguïté sur les limites, la zone naturelle a été préférée.

Ce fut aussi le cas pour le secteur des jardins familiaux sur la coulée verte, du côté est de la route de Marienthal, un temps incorporé au périmètre d'aménagement non pas dans l'optique de les sur-bâtir, mais pour signifier la continuité de ce réseau vert. Finalement, ils furent classés en zone Nj, faiblement constructible et permettant spécifiquement la réalisation de jardins familiaux. Ce fut également le cas des terrains proches de la route de Marienthal mais côté ouest de celle-ci. Ils contribuent à donner une fenêtre naturelle et paysagère sur le réseau vert depuis cette voie radiale, axe important de déplacements et sont classés également en zone naturelle.

Au contraire, les prairies humides qui se développent de part et d'autre du fossé du Jesuitenbaechel plus à l'ouest ont été laissées dans le périmètre d'aménagement. Non pas qu'elles aient moins de valeur patrimoniale, mais ce sont les orientations d'aménagement qui en assureront la préservation.

L'idée est ici de pouvoir adapter les limites de l'urbanisation à ces prairies, au bénéfice de la meilleure préservation possible, tout en permettant de tenir compte des besoins de souplesse opérationnelle dans la détermination des limites d'aménagement. Ce mode de faire, introduit par la loi SRU en décembre 2000, est encore une nouveauté à Haguenau puisque son POS ne permettait pas véritablement cette utilisation. L'usage d'orientations d'aménagement pour préserver et mettre en valeur des aménagements et la souplesse offerte par la compatibilité est sujet d'inquiétude. Mais c'est une technique de planification couramment utilisée aujourd'hui en France et en Alsace, qui ne garantit pas moins bien qu'un classement au règlement les usages futurs du sol.

Dans l'esprit de la Ville, ces prairies forment un espace naturel à préserver, en cœur de quartier, mais ce n'est pas non plus un ensemble à sanctuariser au travers une protection intégrale.

La réalisation de traversées piétonnes, par exemple, y est admise, ainsi que les usages de loisirs, pour peu qu'ils soient compatibles avec les objectifs de préservation de ces prairies : promenade et même bicyclette sont autant de modes extensifs d'utilisation de ces espaces agricoles, d'ailleurs déjà largement pratiqués aujourd'hui, et qui peuvent continuer à co-exister avec ces prairies.

En synthèse, c'est pour l'ensemble de ces motifs que le choix a porté sur un classement en zone d'urbanisation future pour ces prairies, qui sont clairement incluses dans l'enveloppe d'aménagement. Mais ce choix est assorti d'orientations visant clairement à leur préservation tout comme celles des enjeux environnementaux dont elles sont le support.

2. Motivation de l'organisation de la trame viaire schématique

Le schéma d'aménagement précise la grande trame des voies desservant à terme ce quartier. L'exposé des motivations de la VLS n'est plus à faire, elles sont exactement similaires à celles exprimées dans l'explication des choix du PADD, d'ailleurs. Mais la trame secondaire mérite, elle, d'être explicitée.

Au nord, figure tout un réseau de voies dont l'objectif est de donner les moyens au futur quartier de se raccorder à l'urbanisation existante. L'une se raccorde sur la rue des Moutons directement, l'autre prolonge la rue des Agneaux ou des Biquets. En bordure du réseau vert, on trouve également un principe de voie aux caractéristiques et aux motivations particulières. Elle figure d'ailleurs spécifiquement aux orientations d'aménagement, en sus du schéma d'aménagement. Cette voie exprime l'idée de donner à voir la coulée verte, et de faire en sorte de renforcer son caractère d'équipement central.

En l'absence de voie, nous aurions en effet couru le risque de voir se développer en front de coulée verte des fonds de parcelle, des arrières d'immeubles. Si l'intérêt pour les parcelles riveraines de disposer d'un jardin donnant sur un vaste espace naturel est indiscutable, une telle disposition n'aurait pas favorisé la réalisation d'un front urbain dense sur cet espace, et surtout, il aurait donné lieu à une sorte de préemption des riverains sur cet espace naturel.

Or, dans la logique du PLU et du réseau vert, il était important que ce réseau soit appropriable par les habitants de la ville entière. En créant une voie le long de cet espace et en forçant l'organisation urbaine sur cette voie, on structure cet espace et on lui confère quasiment le statut d'un parc, bien que doté de caractéristiques naturelles dominantes.

Ceci explique le tracé de ce principe de voie, en rive de cette coulée verte, de la route de Weitbruch jusqu'à la route de Marienthal.

Plus au sud, la réalisation de la VLS est l'occasion de supprimer le passage à niveau de la route de Weitbruch. Dans cette perspective, il était important de reprendre les circulations aujourd'hui supportées par cette voie et de les raccorder à la VLS.

Enfin, à l'est, le principe de voie exprime la nécessité d'assurer la perméabilité du quartier nouveau et son raccordement aux quartiers existants, avec des tracés clairs et lisibles, capables de structurer une urbanisation.

Toutes ces voies, là comme dans les autres secteurs en général, forment la trame minimale à réaliser, et non la totalité des voies de desserte qui permettront d'innervier ce quartier.

3. Motivations des orientations d'aménagement

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

Les orientations d'aménagement imposent la réalisation d'un réseau d'espaces naturels, d'espaces verts, sportifs et de loisirs. Les motivations et les caractéristiques de ce réseau vert sont identiques à celles du Château Fiat.

Elles se doublent ici de la volonté de préserver les espaces naturels de prairies humides au centre du futur quartier, en lien au sud et au nord, avec des corridors écologiques complémentaires de la trame verte régionale. Il s'agit respectivement de la coulée ferroviaire et de celle du Jesuitenbaechel.

Cette volonté explique que l'accent ait été mis tout particulièrement dans les orientations d'aménagement sur le maintien du caractère de prairie naturelle ouverte et humide, faisant de ce maintien une obligation pour les opérations d'urbanisation future.

La largeur minimale de 25 m pour ce réseau vert qui figurait au secteur d'aménagement précédent n'est plus de mise ici.

C'est le schéma d'aménagement qui cette fois donne les limites approximatives de cet espace, dont on voit qu'il déborde très largement cette largeur minimale. Le tableau des surfaces préservées par les diverses orientations d'aménagement figurant dans l'échéancier prévisionnel au présent rapport indique d'ailleurs qu'environ 4,5 ha de prairies¹ sont préservées sur les 25,5 ha de zone I AU ouvertes à l'urbanisation. Soit au minimum environ 20% de la totalité de la zone I AU qui sont ainsi préservés, auxquels s'ajoute la partie reclassée en définitive en zone naturelle à l'entrée nord-est du site.

Les abords de la voie ferrée, barrière physique perturbant les écoulements hydrauliques de surface ou sub-surface présentent des caractéristiques de zone humide. Les orientations d'aménagement ont pris en compte cet enjeu. A l'exclusion du franchissement de la voie ferrée par la VLS, des abords de cette nouvelle voie et du pôle de centralité, où l'urbanisation est clairement prioritaire en raison de l'importance des enjeux de structuration urbaine, on doit privilégier le maintien d'écoulements d'eau et de zones humides aux abords immédiats de la voie ferrée.

1. Surface identifiée dans la colonne «autres mesures» puisque passant par l'orientation sur le réseau vert et non par un périmètre spécifiquement dédié, comme à la Sandlach est par exemple.

Le PLU ne donne toutefois pas d'obligations en matière de moyens à mettre en oeuvre. Ici, il impose plutôt l'objectif à atteindre.

Mais la réalisation de fossés de collecte des eaux de pluie propres et leur infiltration, le maintien d'une végétation adaptée, l'inscription d'un recul vis à vis de la voie ferrée compatible avec le maintien de ces espaces humides linéaires et les nécessités de l'urbanisation sont, par exemple, autant de leviers utilisables, ensembles ou séparément, pour atteindre cet objectif.

A noter que la voie ferrée elle-même tient lieu de corridor écologique, de même que le réseau vert de l'autre côté de la VLS. On a donc, malgré la réalisation d'une urbanisation sur ces zones humides limitrophes de la voie ferrée, la capacité de maintenir les circulations écologiques, y compris celles qui sont inféodées aux milieux humides, grâce entre autre à la préservation des prairies du Jesuitenbaechel.

Ce réseau vert s'appuie ici aussi sur le fossé existant, que le PLU tend à préserver pour les mêmes motifs et dans les mêmes conditions que dans le secteur du Château Fiat. On retrouve également les préoccupations de zone humide, traduites par les obligations relatives à la gestion des eaux de pluie au travers noues, fossés et bassin d'infiltration, lorsque la réglementation le permet.

La VLS dans son franchissement de la voie ferrée offre une vue en balcon sur le site des Missions Africaines. Le bâtiment des Missions fait partie du patrimoine paysager et architectural de ce secteur. Outre sa préservation réglementaire au titre des constructions à préserver, le PLU a voulu tirer parti de la création de ce point haut par la Voie de Liaison sud et des vues qu'il offre pour donner à voir ce bâtiment des Missions. Ceci explique la volonté de préservation d'un axe visuel reliant le franchissement ferré par la VLS au bâtiment des Missions Africaines.

3.2. Pôle à dominante d'équipement et halte ferroviaire

Le PADD a indiqué la volonté politique de doter les quartiers futurs, en particulier, d'un pôle de centralité de quartier. Ici, le site présente un faisceau d'éléments convergents qui concourent à faciliter la réalisation de ce pôle. Ce sont ces éléments que les orientations d'aménagement ont cherchés à coordonner et à mettre en synergie.

Le croisement de la VLS et de la voie ferrée a donné en premier lieu l'opportunité de créer un point nodal dans le quartier. Ça été le point de départ des réflexions sur une nouvelle centralité. Ce centre de gravité doit être à même d'entraîner la création de commerces, de services, etc. Pour cela, les orientations d'aménagement misent sur plusieurs tableaux. Tout d'abord, elles s'appuient sur la fréquentation de ce noeud de déplacements futurs, mêlant automobilistes, piétons et cyclistes, regroupés pour franchir en un seul point la voie ferrée. Elles imposent de privilégier ce noeud pour y implanter les équipements collectifs, les commerces de proximité, de la densité d'emplois et d'habitants, etc, dans une logique de concentration autour de ce pôle.

La structuration du réseau viaire inscrit au schéma d'aménagement fait converger les circulations vers ce point. Même le réseau vert en assure la mise en scène et la desserte.

La présence de la voie ferrée, comme indiqué auparavant, est une opportunité pour préparer un avenir encore lointain où les trains pourront plus aisément s'arrêter et redémarrer sur des distances plus courtes qu'actuellement. Ce jour-là, on pourra imaginer desservir ce secteur des Missions Africaines (et son pendant de l'autre côté de la voie ferrée, le secteur du Weinumshof) par une halte-ferroviaire.

La question a donc été de voir comment concilier la préparation à court terme de cet avenir et le risque qu'il ne se réalise peut-être que dans un avenir lointain, en assurant, malgré cette incertitude, un fonctionnement urbain efficace et lisible. La réponse était d'une certaine manière dans la question.

Le PLU a en effet choisi de structurer le quartier des Missions Africaines et son pendant du Weinumshof autour d'une polarité de quartier forte, centrée sur la voie ferrée et son franchissement par la VLS. Si la halte ferroviaire devient possible un jour, cette structuration trouvera tout son sens, et si elle ne se fait pas, ou pas tout de suite, nous ne serons pas en présence d'un quartier «en attente».

Ou pire, face à un quartier qui tourne le dos à la voie ferrée, ce qui entraînerait de coûteuses transformations le moment venu pour en raccorder sa structure et sa desserte à la halte ferroviaire.

En cas de délai de réalisation de cette halte important, la VLS assurera dans l'intervalle l'accessibilité et la fréquentation du site, tandis que les équipements, les commerces et les services présents formeront toujours une polarité fonctionnelle.

C'est d'ailleurs le sens de l'orientation du document d'orientations générales du SCoTAN qui demandait que les grands sites d'extension au contact d'une voie ferrée s'aménagent en tenant compte de cette hypothèse future de desserte ferroviaire. On retrouvera les mêmes préoccupations naturellement au Weinumshof, dont le pôle central est en vis à vis exact de celui des Missions Africaines ; et ce n'est évidemment pas par hasard.

Enfin, on retrouve aussi cette logique de préparation de l'avenir dans le secteur de la Lisière nord, dans des circonstances toutefois un peu particulières qui seront explicitées dans l'analyse de ce secteur.

3.3. Orientations relatives à la trame viaire

Les motivations de l'organisation de la trame viaire figurant au schéma d'aménagement ont été longuement décrites en introduction de l'analyse des motivations des orientations d'aménagement. Mais le texte qui accompagne ce schéma est venu apporter des précisions dont il nous faut exposer les motivations.

Outre quelques éléments déjà motivés, figure à ce paragraphe l'obligation faite à l'infrastructure de permettre le développement d'une urbanisation sur ses limites. C'est inhérent à la volonté politique de faire de cette voie un boulevard urbain, mais compte tenu des contraintes techniques du franchissement supérieur de la voie ferrée, ça méritait d'être rappelé. Bien sûr, l'urbanisation des bords de rampes d'accès n'est pas lui aisément réalisable, bien qu'il existe malgré tout des exemples réussis de rampes de franchissement accompagnés d'une urbanisation, au moins partielle.

Le PLU n'en fait d'ailleurs nullement une obligation, mais au travers la volonté marquée de voir la VLS s'urbaniser sur ses abords, exprimée par les orientations d'aménagement, il n'était pas inutile d'insister sur le fait qu'il n'y avait pas de limite a priori à cet engagement, juste sans doute des contraintes techniques qui en moduleront l'applicabilité.

Les orientations insistent sur la nécessité de végétaliser, ici comme ailleurs, le réseau de voies, et sur les fonctions de rabattement vers le réseau vert que ces voies en provenance en particulier des quartiers nord devront assurer. C'est indispensable, si on veut asseoir le succès de cet espace en tant que lieu central et permettre la valorisation de ce réseau vert pour d'autres que les seuls riverains.

Les orientations ont voulu aller plus loin, en fixant l'ambiance végétale et paysagère des voies bordant ce réseau vert, ainsi que leurs fonctionnalités.

Par «simple voie résidentielle», les orientations ont voulu exclure les aménagements apparentés à des accès privés, ou à des voies étroites ou peu attractives pour des non résidents, au profit d'un concept d'allée plantée comme on peut en trouver aux abords du Parc de l'Horloge, à l'entrée de la rue de la Ferme Falk.

Toujours dans un souci de valorisation du réseau vert, le PLU a imposé une orientation des façades des bâtiments à construire dans les franges d'urbanisation nord. Les façades devront s'orienter vers ce réseau vert, dans une optique de valorisation paysagère et de rivage urbain. Dans la hiérarchie des prescriptions, cette orientation se surimpose aux règles qui permettraient éventuellement une plus grande liberté d'implantation.

De façon générale, en l'absence d'indication contraire, il n'y a pas contradiction entre règlement et orientations d'aménagement mais application simultanée, la plus contraignante des deux dispositions s'imposant.

C) Secteur du Weinumshof

Carte n° 93 : Schéma d'aménagement du Weinumshof



1. Délimitation du secteur

Le secteur du Weinumshof est historiquement un des grands sites d'extension de Haguenau. Inscrit en zone d'urbanisation future au POS, il traduit la volonté de la Ville de se doter d'une enveloppe urbaine régulière, calée sur des limites physiques ou naturelles.

A l'ouest, le site vient prolonger les quartiers existants, récents à l'échelle de la ville puisque postérieurs à 1976 et développés autour de l'axe de la rue du Préfet Lezay

Marnesia.

Il s'aligne au nord sur la voie ferrée, frontière artificielle avec le site d'extension des Missions Africaines, son extrémité est venant rejoindre les confins de la zone d'activités autour de la rue E. Bugatti dont il forme le prolongement.

La zone forestière à l'est, initialement inscrite en zone de développement II NA au POS vient donner une limite paysagère claire au site, un écrin forestier. A noter que le PLU a reclassé ce site boisé en zone naturelle, consacrant ainsi sa vocation forestière, y compris les terrains enclavés entre les deux emprises ferroviaires.

Il n'y a qu'à l'extrême est du site de développement du Weinumshof qu'il subsiste une toute petite partie boisée, inscrite en développement à long terme. Sur ces parties boisées, c'est la cohérence parcellaire qui a joué, la limite de zone venant se caler sur le chemin marquant la limite de structuration du parcellaire, cohérence parcellaire à laquelle il convient d'ajouter la volonté de venir s'aligner sur l'extrémité de la zone d'activité existante, au nord de la voie ferrée.

Au sud, l'avenue Leriche prolongée par le chemin des Paysans vient donner une limite physique au site d'extension, inscrivant la ville dans une limite d'enveloppe urbaine stable.

La question s'est posée de prévoir ou non un développement au sud de l'avenue Leriche. Ce secteur grossièrement triangulaire allant de la courbe de la VLS, à l'extrême sud du centre hospitalier au carrefour de la RD 140 Kaltenhouse-Brumath et fermé par l'avenue Leriche était difficile à structurer par un réseau viaire cohérent. Et surtout, il venait s'approcher des secteurs favorables aux chiroptères.

Depuis ces réflexions, les pelouses sèches en limite de forêt se sont en outre révélées abriter des stations d'armérie isolées, montrant a posteriori l'intérêt d'avoir renoncé au classement de ces sites dans le cadre du PLU, d'autant qu'ils n'étaient pas envisagés avant un horizon long terme.

Mais renoncer totalement à ce site d'extension posait deux problèmes de nature identique : d'une part, l'absence d'encadrement urbain de la VLS à compter des extensions programmées de l'hôpital, et d'autre part l'absence de façade urbaine sur l'avenue Leriche, alors que figure le long de cet axe un urbanisme épars et des parcelles à restructurer, notamment sur l'ancien site de récupération de matériaux et de ferrailles. La réurbanisation de ce site aurait eu l'avantage de solder définitivement les problèmes mineurs de pollution de sol.

Le long de la VLS comme le long de l'avenue Leriche, le PLU a en conséquence opté pour un encadrement urbain, permettant de diminuer les vitesses sur cet axe grâce au contexte urbain ainsi créé, et de doter Haguenau d'entrées de ville de qualité, notamment du point de vue paysager.

Enfin, subsistait la question de la friche Grasser. Localisée en limite extrême de la ville, en position quasi d'îlot isolé, aujourd'hui classé en secteur d'activités, quel pouvait être son devenir dans le cadre du PLU ? Un temps incorporée aux orientations d'aménagement, elle en a été exclue car ne relevant pas d'un site d'extension, pour l'essentiel des motifs. L'analyse qui a été menée quant à son classement au PLU méritait toutefois un développement spécifique. Comme à l'origine, elle s'inscrivait dans les explications des orientations d'aménagement, ce développement a été maintenu dans le chapitre relatif au futur quartier du Weinumshof, même si formellement, il relèverait plutôt des choix de délimitation du zonage figurant dans le chapitre suivant.

En effet, reclasser ce secteur en zone résidentielle, avec une composante mixité sociale, posait la question de son isolement urbain, tant que l'urbanisation du Weinumshof ne l'aurait pas rejointe. Ceci comportait donc le risque d'installer des habitants à l'écart du fonctionnement urbain et de possibilités de desserte en transports collectifs rationnelles, sauf à imaginer s'affranchir des règles communes de forte densité et de part de logements sociaux et à autoriser une urbanisation extensive, pavillonnaire. Mais ça aurait été à l'encontre des volontés municipales de densification de l'usage des sols exprimées dans le PLU.

Le maintien en zone d'activité interrogeait de son côté sur l'attractivité du site et sa capacité à se réurbaniser, étant entendu que le développement de commerces à cet endroit n'apparaissait pas propice à la ville, compte tenu de la situation géographique, du faible dimensionnement du site et de l'absence de desserte de qualité raccordant le site à la ville. La Commune entendait en effet pour l'essentiel développer son commerce de centre ville et conforter le Taubenhof, pas ouvrir un troisième secteur commercial de périphérie au sud.

Après diverses réflexions et même des simulations de schéma d'aménagement, le choix s'est tout d'abord porté sur le maintien du statu-quo réglementaire, finalement le moins dommageable, se basant sur l'idée qu'un redéveloppement artisanal, moins inféodé à la fenêtre sur rue qu'un commerce, s'avérait un moindre mal sur ce site.

Compte tenu des observations formulées lors de l'enquête publique et des recommandations du commissaire enquêteur, ce choix a été repris au bénéfice d'une inscription de cette friche dans un secteur UCa privilégiant la forme urbaine de type pavillonnaire dense. Le réemploi de ce site et le choix de la forme urbaine permettent de faire un compromis entre optimisation de l'usage du foncier et augmentation raisonnée du nombre d'habitants potentiels sur cette zone précédemment urbanisée et donc déjà équipée. La présence de ces équipements a d'ailleurs justifié que ce secteur ne soit pas classé en zone d'urbanisation future. Il s'agit en quelque sorte d'une forme de secteur de renouvellement urbain atypique.

Le secteur d'aménagement ne couvre toutefois pas que des zones d'extensions mais également une zone naturelle. Cette disposition appelle quelques éclaircissements sur le pourquoi de cette incorporation de terrains naturels dans un schéma d'aménagement...

Lors des premières moutures des réflexions sur le développement du Weinumshof, les orientations d'aménagement avait localisé le réseau vert sur un triangle compris entre la VLS, la voie ferrée et l'urbanisation existante, laissant la possibilité de finir les quartiers à l'ouest et de donner un prolongement aux voies en attentes.

Ces orientations consacraient la reconnaissance de l'importance des fossés ou cours d'eau semi-permanents de ce secteur et leur intérêt paysager et environnemental. En limite de la voie ferrée, les études environnementales fines de la VLS ont de plus montré l'existence de milieux intéressants sur le plan faunistique et floristique, avec notamment une prairie à sanguisorbe susceptible d'abriter des azurées, ou encore des boisements humides à proximité du terrain multisport.

L'étude de zone humide réalisée par la DREAL et versée au dossier de PLU quelques semaines avant sa finalisation est venu corroborer ces études de la VLS et montrer la présence d'enjeux biologiques forts sur ce secteur du Weinumshof, secteur déjà préservé par les orientations sur le réseau d'espaces naturels, verts, sportifs et de loisirs.

Lors des ultimes séances de concertation avec le milieu associatif de défense des intérêts de l'environnement et les réunions d'association avec l'État, sur la base également des études de détail menées à l'initiative de la Ville, il a été convenu d'une part, d'abandonner les perspectives d'urbanisation sur la fin de quartier prolongeant la rue du G^{al} Gambs, au profit d'une zone naturelle sur la prairie humide propice aux azurées, et d'autre part, de conforter tout le nord du réseau vert également par un classement en zone naturelle.

Bien que non indispensable au regard des précautions déjà prises par le PLU et ses orientations d'aménagement, ce classement a semblé la mesure rassurante qui était attendue vis à vis des craintes sur le devenir de ces espaces humides.

C'est une mesure que la Ville a accepté de mettre en place en raison également de la nature des enjeux présents et de l'absence d'ambiguïté sur les limites des espaces à préserver et à protéger.

Cette dernière raison a motivé également le déclassement de zone d'urbanisation future en zone naturelle des parcelles section EN n° 14, 15, 16 et de la plus grande partie de la N°17, inscrites dans le réseau vert, à l'ouest de la route de Weitbruch.

La localisation des aménagements connexes de la VLS, désormais mieux connue, ont permis ce déclassement. Ce reclassement réglementaire ne modifie pas fondamentalement l'approche du PLU sur cet enjeu environnemental lié à la zone humide car il était déjà pris en compte au travers du réseau vert. Mais il apporte la précision et la sécurité d'une limite de zone au regard des craintes que continue de soulever injustement la marge d'appréciation qu'apportait jusque là la relation juridique de compatibilité liée aux orientations d'aménagement.

Ce reclassement en zone naturelle, dans la dernière ligne droite des réflexions du PLU montre au passage l'intérêt de la démarche d'évaluation environnementale et de concertation adoptée par la Ville qui ont permis par itération d'améliorer grandement le dossier de PLU et sa prise en compte de l'environnement.

2. Motivations de la trame viaire

La trame viaire inscrite au schéma d'aménagement reprend le tracé de la VLS, pour les raisons explicitées pour le secteur du Château Fiat. Ce tracé est issu de la procédure en cours pour la réalisation de cet ouvrage, indépendante de celle du PLU, même si les études de l'un et de l'autre se sont mutuellement enrichies et éclairées.

Le réseau de voies mises en place par le schéma d'aménagement concoure à raccorder le site d'aménagement au quartier existant à l'ouest, à l'exception de la rue Gambis qui débouche sur un espace reclassé en zone naturelle par le PLU, en raison de sa sensibilité (cf. supra). Le centre du site d'aménagement, entre la route de Weitbruch et la VLS, est peu prédéterminé. Une voie nord-sud relie la VLS à l'avenue Leriche, pour marquer la nécessité de redimensionner les îlots à venir et de poursuivre le maillage. La VLS étant en franchissement supérieur, un principe de voie raccorde la partie ouest du site, par-delà la route de Weitbruch, à cet axe nord-sud. L'objectif est de récupérer et d'organiser les flux de déplacements en provenance de cette partie ouest du site, qui ne peuvent se raccorder directement à la rampe du pont de la VLS franchissant la voie ferrée.

Plus au sud, le maillage de voies s'appuie sur le réseau de chemins existants. Ça induit de la souplesse opérationnelle, puisque les parcelles à mobiliser le sont en totalité, sans obligation d'acquérir des têtes de parcelles, ce qui s'avère difficile à négocier, ou encore d'acquérir la totalité des parcelles, ce qui mobilise des capitaux inutilement puisque seule une partie du foncier sera utilisée. Là, le dispositif permet de s'appuyer sur des îlots parcellaires complets.

Du point de vue paysager, le maillage proposé s'inscrit dans la trame des chemins et fait perdurer la trame du territoire-paysage antérieur. Le dimensionnement du maillage mis en place donne aussi l'échelle séparant les voies secondaires de l'opération, laissant le soin aux projets de déterminer les voies tertiaires assurant la desserte fine de l'urbanisation future.

3. Motivations des orientations d'aménagement

3.1. Structuration urbaine

Le secteur du Weinumshof se structure comme les précédents autour de la VLS, du réseau d'espaces naturels, d'espaces verts, sportifs ou de loisirs et d'un pôle de centralité adossé à une halte ferroviaire potentielle.

Ce n'est pas un hasard, car ces éléments remplissent ici le même rôle que pour les deux quartiers précédents.

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

Les grandes orientations en faveur de l'environnement et du paysage mises en place dans ce secteur sont identiques à celles des deux quartiers futurs précédents, et ont été mises en place pour les mêmes raisons. Quelques motivations se sont avérées toutefois assez spécifiques pour devoir être explicitées.

Comme indiqué ci-avant, le réseau vert est ici caractérisé par la présence d'éléments naturels remarquables (prairies humides, aulnaie-saulaie). Les orientations y ont donc porté une attention particulière : elles préservent les prairies humides en imposant leur maintien, y interdisent tout aménagement et toute construction et ne permettent que les valorisations piétonnes et cyclables. Encore faut-il que ces dernières soient compatibles avec le caractère naturel de ces prairies, les orientations d'aménagement fixant les conditions nécessaires à ces réalisations pour éviter toute ambiguïté.

Idem pour l'aulnaie-saulaie, milieu protégé, qui fait l'objet d'un codicille spécial dans les orientations d'aménagement. Celles-ci imposent sa préservation, y compris aux travaux d'aménagement de la VLS et en particulier vis-à-vis du bassin de collecte des eaux pluviales qui ne devra pas avoir d'effets significatifs sur ce milieu. Ce bassin a été localisé à proximité de ce milieu humide afin de contribuer au maintien des caractéristiques humides du site, justement. Cette orientation très ciblée, clarifie encore plus, s'il en était nécessaire, la volonté de la Ville et devrait contribuer avec le reclassement en zone naturelle à apaiser les craintes des associations de voir empiéter ce bassin sur ce milieu protégé.

Les motivations des autres orientations de mise en valeur de l'environnement relatives aux fossés, aux eaux pluviales, aux circulations écologiques, aux clôtures,... ont déjà fait l'objet d'un exposé dans les secteurs précédents et ces motivations ne sont pas différentes pour ce secteur du Weinumshof.

3.1.2. Pôle à dominante d'équipement et halte ferroviaire

Le quartier futur du Weinumshof a besoin pour se structurer d'un pôle de centralité. Celui-ci est localisé pour les mêmes raisons, en miroir, qu'au futur quartier des Missions Africaines, en l'espèce en bordure du croisement de la VLS et de la voie ferrée. Les mêmes moyens sont employés pour créer, développer et conforter ce pôle, avec les mêmes buts et les mêmes ambitions que de l'autre côté de la voie ferrée. L'ensemble est destiné à servir de centre de gravité à toute l'urbanisation du secteur sud-est, le principal site de développement futur de la ville de Haguenau.

Les orientations affirment les fonctions qui doivent se localiser de façon privilégiée sur ce pôle, et le rôle qu'il doit jouer dans la future urbanisation, notamment en termes de pôle d'échange multimodal le jour venu. On voit que les mêmes raisons d'organisation des centralités ont poussé les orientations à y localiser en priorité les équipements publics et collectifs, les fonctions commerciales, de services, et la densité de population et d'emplois. La VLS joue par ailleurs un rôle semblable sur tout son linéaire, elle doit être l'autre lieu privilégié de développement des fonctions urbaines.

3.2. Orientations relative à la trame viaire

Outre les motivations ayant présidé à l'instauration du schéma d'aménagement, le texte qui accompagne les schémas est venu préciser certaines orientations complémentaires. Leurs motivations ont déjà été examinées précédemment, et on retrouve là les orientations sur la VLS, son rôle dans le fonctionnement du futur quartier, les fortes densités d'habitat et d'emplois qui doivent se localiser à proximité immédiate de cette voie, ou encore la nécessité de structurer le réseau viaire dans l'intérêt du renforcement du pôle de centralité.

S'y ajoutent les dispositions sur la végétalisation du réseau viaire, notamment aux traversées du réseau vert, pour créer une ambiance paysagère cohérente avec ce réseau vert et, de façon plus générale, agréable pour le futur quartier. Les orientations enfin, comme dans les autres secteurs d'extension, encouragent les déplacements piétons et cyclistes, dans l'optique d'une ville moins dépendante de l'automobile.

D) Extension du quartier de l'Europe



Carte n° 94 : Schéma d'aménagement du quartier de l'Europe

1. Délimitation du secteur

Avec le centre hospitalier et son extension, l'extension du quartier de l'Europe est le dernier site bordant la VLS. Le choix de ce site a été dicté par deux nécessités :

- doter la VLS d'une façade urbaine
- limiter les effets de la VLS sur un quartier dense pré-existant.

Les réflexions autour du zonage et des limites de ce secteurs ont porté sur plusieurs alternatives, elles-mêmes liées au tracé de la VLS.

Devait-on privilégier un tracé bordant l'urbanisation existante et maximiser l'urbanisation future à l'extérieur de la VLS ou au contraire éloigner ce tracé de l'urbanisation au maximum ?

Les études et les réflexions autour de la VLS ont abouti à un choix de tracé médian, pour des raisons propres à l'infrastructure, figurant dans l'étude des alternatives de tracés.

Dans la première hypothèse, on peut résumer le choix effectué par des motifs urbains et environnementaux, car l'urbanisation nouvelle débordait largement l'enveloppe urbaine créée par la VLS et risquait de déstabiliser toute la bordure sud de la ville en suscitant une pression urbaine forte sur de nouveaux espaces. Dans la seconde hypothèse, on risquait de développer des phénomènes de rejet chez les habitants, hors de proportion avec les gains en terme de fonctionnalité de la voie, de qualité environnementale ou de possibilités de développement urbain.

Le choix du tracé a lui été formulé pour éviter de trop descendre vers le sud et les secteurs à enjeux environnementaux, tout en laissant de quoi recréer une façade urbaine sur au moins un côté de la VLS, grâce à un futur quartier entièrement structuré par cette nouvelle voie. Ce que n'aurait pas permis l'actuel quartier de l'Europe qui s'est structuré sur ses voiries internes.

Ce choix a aussi le mérite de laisser de l'espace au futur lieu central du quartier, le Réseau vert, pour se glisser entre urbanisation existante et future. De toutes ces raisons sont issues les limites actuelles de ce petit secteur d'extension :

- il se cale sur le tracé de la VLS au sud,
- il se cale sur le quartier de l'Europe et l'hôpital au nord,
- à l'est, il évite de s'avancer trop loin et de se trouver acculé au secteur de l'hôpital, par nature imperméable aux circulations piétonnes et cyclistes en provenance de ce futur quartier,
- à l'ouest enfin, il se cale sur le prolongement des limites actuelles du secteur résidentiel.

La profondeur urbanisable entre le quartier existant et la VLS est ainsi suffisante pour recréer une façade urbaine fonctionnelle.

2. Motivation de la trame viaire schématique

Le schéma viaire est réduit à sa plus simple expression : la VLS constitue la desserte principale et unique du quartier. La perméabilité fonctionnelle est assurée par une voie piétonne et cycliste, car en première analyse, le risque semblait trop grand de générer du trafic routier parasite dans le quartier résidentiel de l'Europe.

Cette voie piétonne permet le maintien de l'accès à la rue Hallez d'une part, et d'autre part, donnent la possibilité d'un accès direct au quartier scolaire proche, via le réseau vert et ses circulations piétonnes et cyclables.

L'accès au Château Walk est, lui, assuré à terme depuis la VLS et non plus depuis la rue du député Hallez, pour couper ce trafic passant jusque-là par la rue du député Hallez.

3. Motivations des autres orientations d'aménagement

Le quartier de l'Europe est traversé par le réseau d'espaces naturels, d'espaces verts sportifs et de loisirs. Il se décline ici comme dans les trois quartiers précédents, avec des motivations identiques, exception faite des fossés qui ici n'existent pas.

Ce réseau s'accompagne d'un réseau cyclistes et piétons qui assure la continuité des cheminements de la plaine de la Moder à la route de Strasbourg.

Ce réseau se localise à l'arrière de la façade urbaine donnant sur la VLS. Il fournit ainsi une zone plus calme, propice à l'implantation de cet espace de détente. Ce réseau vert se trouve ainsi à l'abri des nuisances sonores éventuellement générées par la VLS, derrière des constructions de type immeuble justement édifiées en ordre continu dans un but de faire aussi écran sonore entre VLS et réseau vert, ainsi qu'accessoirement entre VLS et quartier de l'Europe préexistant.

Sur le plan du paysage, l'interdiction des aires de stationnement en façade sur la VLS et leur renvoi à l'arrière rejoint les réflexions sur le règlement du PLU. Il s'agit de façon à limiter le transit au travers du quartier des Pins.

Les limites choisies s'appuient à l'est sur l'urbanisation existante, pour finaliser cette

sorte de cœur d'îlot ouvert à l'ouest sur les champs, et sur la voie future à l'ouest. Le secteur est permis lui d'achever la rue des Rédemptoristes et de finir le cœur d'îlot en attente. Cette urbanisation nouvelle est l'occasion, au travers ses principes de desserte, de raccorder le quartier des Pins aux quartiers voisins, venant ainsi rompre son isolement urbain et faciliter son intégration à la ville.

Ce raccordement ne vise que les besoins de déplacement piétons cyclistes qu'il permet de raccourcir sensiblement, en offrant un accès en cœur de quartier aux pôles d'attractivité que sont le Parc Bellevue et ses équipements.

A l'inverse, ces cheminements permettront aux habitants de l'ouest (chemin des Fiches, Butte Urban, rue du Stade,...) d'accéder à la maison de quartier et à ses activités, dans une logique de proximité.

Le dernier site d'extension, au sud, s'appuie sur la rue du Binsenbruch et le chemin qui la prolonge, dans une logique de continuité urbaine. La fin de la pente à l'arrière du quartier des Pins vient donner une limite physique à l'enveloppe de la ville, permettant d'avoir suffisamment d'espace pour recomposer la façade urbaine aujourd'hui constituée de garages, de friches et d'arrière de bâtiments, et ce sans empiéter sur les prairies à l'ouest qui forment une lisière forestière herbacée naturelle.

Côté nord, l'urbanisation nouvelle vient s'appuyer sur un chemin qui, là encore, vient donner une limite physique stable à la ville. Le schéma de principe des voies vient inscrire le minimum nécessaire au maillage routier de cet espace avec le quartier des Pins voisin et avec les équipements sportifs et de loisirs autour de la piscine.

Le prolongement de ce secteur vers le nord jusqu'à la rue des Carrières prolongée n'a pas été retenu. Une telle extension aurait eu un effet non négligeable sur la parcelle forestière limitrophe et ne s'appuyait pas sur une limite parcellaire ou physique stable. Cette extension supplémentaire concernait une très grande parcelle dont seule une petite partie aurait été valorisée, ce qui pouvait entraîner une mobilisation foncière plus compliquée. Et enfin, la topographie était peu favorable, la parcelle forestière étant plus haute que le secteur d'extension, décaissé, ce qui entraînait des complexités d'aménagement supplémentaires. En outre, la limite logique de ce prolongement se serait située nettement plus à l'ouest que celle retenue pour le petit secteur de la rue de Wintershouse. Ce qui induisait de facto également une extension de celui-ci, si on voulait une limite cohérente. Mais les superficies de cet ensemble auraient excédé les volontés de développement de la municipalité dans cette partie de la ville.

4. Motivations des orientations d'aménagement

4.1. Structuration urbaine et organisation du secteur

La première partie de ces orientations d'aménagement expose de fait plus les volontés qui ont guidé le PLU dans le choix de ces secteurs et de leur organisation (telles qu'elles viennent d'être décrites ci-avant) que des conditions d'aménagement à proprement parler.

La volonté d'ancrer la cohérence entre la desserte en transports collectifs et l'urbanisation apparaît nettement marquée. C'est au travers l'aménagement des voies qu'elle trouve à s'exprimer, celles-ci devant permettre, du moins pour la rue des Rédemptoristes et le prolongement de la rue des Carrières, d'accueillir ces transports.

Contrairement aux principes de voie habituels qui ne sont que des minimums à réaliser, le raccordement vers le chemin des Fiches est clairement et strictement limité à l'accueil des piétons et des cyclistes. Le caractère du site ne permet en effet pas d'envisager le développement de circulations automobiles, sauf à être beaucoup plus destructif de l'ambiance de l'impasse où aboutissent ces cheminements, ce qui n'était ni souhaité ni nécessaire.

La place est le lieu central du quartier des Pins. En dehors de son équipement public, elle est aujourd'hui exclusivement résidentielle. C'est donc assez logiquement que les orientations d'aménagement privilégient la diversification des fonctions urbaines autour de cette place, pour en renforcer la centralité, profitant des nouvelles constructions à venir et de l'augmentation de la clientèle potentielle qu'elles induiront.

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

C'est la position en entrée de ville du secteur de la route de Wintershouse qui explique l'attention que portent les orientations d'aménagement à la qualité urbaine et paysagère de ce site. Le carrefour à venir aura en effet une fonction particulière dans le dispositif : il devra assurer le passage d'une ambiance à une autre, malgré le maintien de la forêt côté nord de la route de Wintershouse. Le PLU a pris cette orientation pour aider au passage à des vitesses modérées et pour renforcer la sécurité des usagers de cette future opération.

C'est toujours dans un souci de qualité paysagère que le PLU rejette les stationnements en dehors du champ de vue de l'utilisateur de la route de Wintershouse, à l'arrière d'un front bâti qu'il entend voir réalisé en ordre continu, pour renforcer l'encadrement bâti de la rue et ralentir d'autant les automobilistes, grâce à l'effet paroi de l'urbanisation.

Toujours dans une vision destinée à assurer la qualité architecturale, paysagère et urbaine du site, les orientations d'aménagement imposent un traitement architectural particulier à l'angle de la future rue des Carrières prolongée et de la route de Wintershouse. Surélévation de l'angle, bâtiment présentant une façade en pan coupé, modelé architectural spécifique à l'angle, le choix des moyens est laissé aux concepteurs du projet, mais l'objectif de marquage de l'angle est impératif. Ce sera après tout la première construction de Haguenau visible, lorsque l'on vient de Wintershouse/Batzendorf et de l'échangeur avec le contournement routier.

E) Secteur de la route de Schweighouse

Carte n° 96 : Schéma d'aménagement route de Schweighouse



1. Délimitation et choix du site

Le secteur d'urbanisation future de la route de Schweighouse est une fin d'urbanisation. Le site, précédemment inscrit en NA au POS, forme un creux dans la ville, bordé de quartiers avec des voies en attente sur ce site, côté sud et est, et par la route de Schweighouse au nord qui peine à trouver un statut de rue depuis que son tracé a été rectifié pour passer à l'arrière du groupe de constructions anciennes, coté nord de la voie.

Il y avait donc un intérêt à finir l'urbanisation de ce secteur, indépendamment de l'offre foncière que ça apportait à la ville pour répondre aux besoins de logements de ses habitants. En effet, c'était l'occasion de finir le maillage de rues dans de bonnes conditions, et de désenclaver certains secteurs résidentiels. C'est sur cette base que la réflexion sur la délimitation du secteur et sur ses conditions d'aménagement ont été engagées.

D'une enveloppe englobant la totalité du site, le PLU a assez vite dégagé les enjeux du boisement figurant à l'angle du chemin des Fiches et de la route de Schweighouse et ceux liés aux fossés.

Mais ces enjeux paysagers et environnementaux n'ont pas conduit dans un premier temps à réduire le périmètre d'urbanisation future, tout au plus à prendre des orientations d'aménagement pour préserver ces éléments importants du site.

Une fois ce site de la route de Schweighouse identifié comme faisant partie, avec le secteur précédent des Pins, d'une grande zone susceptible d'être touchée de manière notable par le PLU, des investigations complémentaires ont été menées conformément au cadre réglementaire de l'évaluation environnementale d'un PLU. Elles ont conduit à ajouter un secteur d'espace boisé classé sur un petit massif boisé humide en bordure de la route de Schweighouse et au classement en zone naturelle de la roselière au débouché du fossé nord sur la route de Schweighouse. Ce petit secteur d'aspect marécageux a en effet accueilli au printemps des pontes de batraciens, confirmant si besoin en était son rôle en tant que site propice à leur reproduction.

La communication de l'étude sur les zones humides de la DREAL a conduit à relire le dispositif du zonage. Le ruisseau du Zeltenbaechel que les orientations d'aménagement avaient déjà préservé, a été reclassé en zone naturelle avec le bas de la pente sud du site, particulièrement remarquable pour des enjeux biologiques forts du fait de son caractère humide.

De même, la prairie à l'arrière de la petite aulnaie bordant la route de Schweighouse et l'aulnaie elle-même ont été reclassées en zone naturelle, pour lever toute inquiétude et toute ambiguïté sur le sort de ces éléments naturels dans le cadre du projet d'aménagement.

Au final, on a donc un site qui occupe tout le creux de l'urbanisation, venant finir la ville en vis à vis des prairies de la commune de Schweighouse, de l'autre côté du chemin des Fiches.

Ce secteur est coupé en deux par un corridor classé en zone naturelle le long du ruisseau du Zeltensbaechel, zone naturelle qui englobe une bonne partie du bas de la pente sud.

La route de Schweighouse au nord constitue une limite logique à l'urbanisation nouvelle qui vient ainsi se raccorder à l'urbanisation existante, tout comme à l'est, à l'arrière de la rue Saint Vincent.

A l'issue de l'enquête publique et d'une observation émise tendant à demander le reclassement en zone U, la ville a repositionné l'arrière de la parcelle située à l'angle nord-est des rues Saint-Florent et du Plateau de Il AU vers la zone UC limitrophe.

En effet, bien que participant à un ensemble cohérent d'espaces naturels inscrits en zone d'urbanisation future stricte, ce fond de parcelle est aujourd'hui desservi par l'ensemble des réseaux, y compris la voirie. Et enfin, il n'était pas indispensable à la réalisation de la zone d'urbanisation future stricte dans laquelle il avait été initialement classé, puisque l'accès au site depuis la rue Saint Florent restait assuré. Le zonage définitif tient donc compte de ces éléments ainsi que des résultats de l'enquête publique.

2. Motivations du réseau viaire schématique

Le réseau viaire vise à récupérer les voies en attente en périphérie du site et à en organiser le maillage. La partie sud du site voit ainsi le raccordement de la rue Ste Odile au chemin des Friches et l'organisation de transversales sud-nord. Le schéma n'identifie plus de voies nouvelles au travers la zone naturelle du ruisseau du Zeltensbaechel, pour en assurer la préservation face à des aménagements lourds susceptibles d'altérer ses caractéristiques humides ; mais cet espace naturel pourra néanmoins être rendu perméable aux traversées piétonnes et cyclables.

La partie nord, de plus grandes dimensions, se structure autour d'une voie centrale est-ouest qui reprend la voie en attente débouchant sur la rue Saint Vincent et la relie au chemin des Friches. Cette voie future s'appuie sur le fossé présent au nord du Zeltensbaechel, cet espace naturel apportant un environnement de qualité et une composition urbaine originale qui reprend et met en valeur la structuration paysagère du site.

Les transversales nord-sud sont alignées avec celles de la partie sud, afin de permettre le maintien de percées visuelles vers la Moder et sa ripisylve, en sus des deux points de vue préservés par les orientations d'aménagement.

A l'est, vers la rue Saint Vincent, ces transversales routières sont remplacées par des transversales piétonnes et cyclables, les profondeurs constructibles ne nécessitant pas forcément la création de nouvelles rues, surtout si on y développe des formes denses de type immeubles.

3. Motivations des orientations d'aménagement

3.1. Organisation du secteur

La structuration de ce quartier s'appuie sur les voies périphériques qui le bordent. L'enjeu paysager est l'argument qui plaide en faveur de ce choix, l'idée étant de constituer un paysage urbain qui marque nettement la rupture avec les espaces ouverts proches, et qui raccorde la ville à l'urbanisation projetée le long de la route de Schweighouse. La position en entrée de ville de ce quartier, même s'il n'est pas concerné par les dispositions de l'article L 111-1-4, est l'un des enjeux paysagers majeurs du site. Le flux d'usagers sur la route de Schweighouse et la nécessité d'affirmer le caractère urbain de cette voie donne la clef de compréhension des enjeux d'organisation urbaine le long de cet axe routier.

Mais le PLU insiste également, et cela se vérifie ici encore, sur le rôle des espaces naturels dans la structuration de la ville et de ses extensions. La présence du fossé et surtout celle du ruisseau, même reclassé en zone naturelle, reste l'élément naturel structurant du site. La composition urbaine est donc définie aussi autour de ce ruisseau, qui remplit des fonctions écologiques mais aussi des fonctions paysagères. Il permet en outre de structurer les circulations douces autour de la présence de l'eau, rendant leur usage plus agréable que le long d'une route ou d'une rue, ce qui devrait concourir à les développer dans l'avenir. C'est un véritable réseau vert parallèle qui est ici développé, à l'écart des circulations automobiles.

L'analyse paysagère du site identifie le système de pentes comme un autre des éléments d'organisation et de spécificité du site de la route de Schweighouse. Les orientations d'aménagement ont donc cherché à reproduire ce qui a été fait avec le terrain de basket de la rue Saint Dominique voisine. Celui-ci forme un espace public agréable, en léger balcon au-dessus du niveau des terrains plus au nord, offrant des échappées visuelles vers le quartier au bord de la Moder et sa ripisylve, que l'on peut plus ou moins distinguer à l'arrière plan.

Le schéma d'aménagement préserve ces dégagements visuels.

Les orientations d'aménagement énoncent elles la vocation sociale de cet espace collectif imposé, qui doit permettre de faciliter les interactions entre quartiers existants et futurs, reliés entre eux par la coulée du Zeltenbaechel et ses circulations piétonnes et cyclistes, véritable artère verte du site.

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

Cette coulée verte du Zeltenbaechel et les secteurs humides à fort enjeux biologiques limitrophes sont les principaux points de préservation engagés par les orientations d'aménagement, dans le souci de la mise en valeur qui a guidé toute la réflexion environnementale du PLU.

Les orientations identifient les fonctions écologiques de cet espace linéaire et en imposent la préservation, dans un souci de maintien de la biodiversité. Mais c'est aussi un souci de composition urbaine et paysagère qui guide finalement le PLU : pour que cet espace ne soit pas simplement un fossé d'arrière-cour susceptible de toutes les dégradations qu'un tel voisinage a trop souvent pu engendrer par le passé, le PLU a décidé d'en faire un élément de composition de l'espace public, la collectivité étant jugé plus à même d'en assurer la sauvegarde qu'une multiplicité de riverains pas forcément au fait de la richesse écologique de ce site. Il suffit pour s'en persuader de voir comment il sert parfois de lieu de dépôt pour déchets verts (a minima) pour comprendre l'enjeu.

Même si en revanche, en nombre d'endroits, son entretien est aujourd'hui aussi assuré par les riverains eux-mêmes, avec une qualité remarquable. Mais cette alternance du pire et du meilleur ne peut être regardée comme satisfaisante, c'est pourquoi les orientations d'aménagement en font un axe de déplacement piéton et cycliste et un élément de composition urbaine. Ça lui confère une fréquentation et une charge symbolique qui devrait le mettre à l'abri des trop fortes dégradations.

En tant que tel, il n'a pas vocation à être doublé par une voie routière qui casserait l'ambiance de calme et de tranquillité qui est recherchée sur ses abords, ce que précisent d'ailleurs les orientations d'aménagement.

Comme partout et pour les mêmes motivations, les orientations d'aménagement insistent sur la préservation des fonctions hydrauliques des fossés et ruisseaux présents sur le site, ainsi que sur les modes de collecte et de gestion des eaux pluviales, dans un souci de prise en compte de l'humidité du site et d'atténuation des effets de l'urbanisation sur la qualité et la quantité des eaux souterraines des zones humides ordinaires.

Le boisement existant à l'angle nord-ouest est préservé. Il ressemble à un reliquat de parc retourné à la friche, où la végétation a proliféré et non une véritable forêt, mais il n'en présente pas moins un intérêt paysager et environnemental.

La question de savoir si son maintien devait être intégral et protégé par une zone naturelle ou s'il pouvait faire sur ses abords l'objet d'un aménagement et de constructions a longtemps agité les réflexions du PLU. En raison de l'intérêt de l'angle de la route de Schweighouse et du chemin des Friches, de sa position en entrée de ville, ainsi que de la nécessité de casser les vitesses sur cette voie en instaurant dès que possible une transition urbaine claire entre campagne et ville, il a été préféré autoriser la réalisation d'un premier rideau de constructions à l'angle de ces deux voies. Ceci n'empêche nullement le maintien de la plus grande partie de ce boisement ni même sa reconstitution ou son extension partielle vers le sud, en compensation des parties qui ne pourraient être conservées en bord de voie.

L'aulnaie située le long de la route de Schweighouse, à peu près au milieu du site, est entièrement conservée par la zone naturelle et interdite de tout aménagement.

La roselière et les boisements humides associés, classés en espace boisé classé au règlement graphique, doivent être préservés en raison de l'intérêt qu'ils présentent pour les amphibiens.

La partie sur la trame viaire a déjà largement été explicitée ci-avant. On notera l'insistance mise par les orientations d'aménagement sur le Zeltenbaechel et sur l'ambiance végétale qui doit accompagner les voies le long de cette coulée verte et bleue.

3.3. Entrées de ville, formes urbaines et paysage

Après le paysage naturel, les orientations d'aménagement entendent encadrer le paysage bâti. La position en entrée de ville de ce site, que l'on perçoit aussi sur le schéma d'aménagement qui pointe les fronts bâtis stratégiques, explique cette insistance. Outre les dispositions déjà employées pour marquer le caractère urbain de ces sites d'entrée de ville et les motivations qui les accompagnent, explicitées dans les secteurs en position similaire (cf. supra), les orientations vont ici jusqu'à préconiser des hauteurs à réaliser.

C'est en effet grâce à des formes hautes et denses que l'on pourra prétendre marquer la transition urbaine et donner à la ville une silhouette reconnaissable et une ambiance identifiable lorsque l'on vient des milieux naturels ouverts ou campagnards extérieurs. Pour obtenir cette silhouette urbaine et une qualité paysagère, architecturale et urbaine digne d'une entrée de ville moderne, les orientations d'aménagement insistent donc sur les parkings et l'architecture qui doivent marquer l'angle des deux voies (comme expliqué pour le secteur de la route de Wintershouse précédent).

De même, les voies en périphérie devront être aménagées dans l'optique d'un paysage de ville, c'est à dire avec les éléments d'aménité classiques de ces espaces publics : trottoirs, éclairage, etc.

F) Secteur de la rue de Dauendorf

Carte n° 97 : Schéma d'aménagement route de la rue de Dauendorf



1. Délimitation du secteur

Le secteur d'aménagement est un reliquat d'opérations d'urbanisation précédentes. Coincé entre divers morceaux de ville et un équipement collectif au nord, il représente ce qu'il est convenu d'appeler une fin de quartier. Les limites au nord à l'est et à l'ouest viennent donc logiquement rechercher les limites de l'urbanisation existante.

Côté sud, le site s'étend sur des fonds de vastes jardins de maisons individuelles. Le choix de la limite s'est porté de façon à laisser une «zone de tranquillité» à l'arrière des constructions existantes, tout en donnant la possibilité de créer une rangée de constructions de part et d'autre de la voie imaginée pour desservir ce site. Cette voie future est raccordée aux voies existantes en périphérie de ce petit secteur d'aménagement (moins d'un hectare au total).

Bien que non porteur d'enjeux urbains forts, ce site permet d'apporter une offre complémentaire, par nature moins dense compte tenu de sa position en cœur d'îlot pavillonnaire, et de finir la ville sur des limites claires.

2. Motivation des orientations d'aménagement

Pour éviter que l'aménagement du site ne perde en cohérence, les orientations insistent sur deux conditions d'aménagement : la réalisation de la totalité du site en une seule opération, seul moyen pour que les aménagements de voie prévus se fassent dans de bonnes conditions, et l'élargissement préalable du chemin sur lequel se raccorde au nord l'opération. Cet élargissement est indispensable à la bonne organisation de la desserte du site en lui donnant accès à la rue Lerchenberg.

La faible densité recherchée se justifie par le caractère de fin de quartier de ce site, coincé entre des pavillons au sud qui sont la clef de son aménagement puisqu'ils détiennent le foncier et une opération pavillonnaire d'ensemble à l'est, autour de la rue d'Ohlungen.

G) Secteur de la route de Haguenau à Marienthal

Carte n° 98 : Schéma d'aménagement de la route de Haguenau à Marienthal



1. Délimitation du site

Le secteur de la route de Haguenau à Marienthal est un ancien secteur d'urbanisation future du POS. Il permet de réurbaniser une friche agricole en position de fin de zone agglomérée. Ses limites sont circonscrites par la forêt au nord-ouest, la voie ferrée, l'urbanisation existante et la route de Haguenau elle-même. Le site que la végétation tend à refermer progressivement correspond peu ou prou à une unité foncière et permet de boucler avec

l'urbanisation existante par le biais d'une langue triangulaire de foncier le long de l'emprise ferroviaire.

Ce secteur, le seul destiné à l'urbanisation future à Marienthal depuis l'abandon par le PLU du vaste secteur d'extension dans le vallon autour de la station d'épuration, n'obéit pas à de grands desseins urbains, mais juste à la volonté de donner une légère possibilité d'extension à cet écart tri-communal, desservi au demeurant par un arrêt de train, et de réhabiliter une friche existante. Bien que son caractère de friche aurait pu le faire inscrire dans la catégorie renouvellement urbain plutôt qu'extension, le classement en zone d'urbanisation future est ici néanmoins justifié par le caractère redevenu naturel du site et la nécessité d'organiser la desserte de cet ensemble dans de bonnes conditions de cohérence et de sécurité. Après enquête publique, l'emprise RFF limitrophe a été exclue du périmètre de la zone d'urbanisation future.

2. Motivations des orientations d'aménagement

2.1. Traitement de la lisière

La présence de la forêt en limite d'urbanisation a justifié l'instauration de cette disposition, comme dans les autres sites jouxtant la forêt. Les motivations et les conditions de mise en place sont les mêmes que pour les autres sites où elle a été imposée : préservation de la biodiversité, mise en valeur de l'environnement, etc.

Les orientations insistent sur le fait que cette lisière forestière n'est pas le lieu pour organiser les circulations automobiles et précisent à quelles conditions les circulations piétonnes et cyclistes peuvent y être tolérées. On retrouve comme partout les mesures relatives aux clôtures qui accompagnent ces lisières et les corridors écologiques identifiés.

Cette lisière se raccorde au corridor écologique qui court le long de la voie ferrée. Ce système vient compléter la préservation des forêts effectuée par le biais d'espaces boisés classés au règlement graphique du PLU, préservation qui traduit la prise en compte sur Haguenau du corridor écologique régional qui s'insinue au nord entre les limites de Haguenau, Kaltenhouse et Bischwiller.

2.2. Trame viaire

La trame viaire est très simple : la position en entrée d'agglomération impose la réalisation d'un carrefour permettant de gérer les croisements de flux dans des conditions de sécurité maximales. Le changement d'ambiance voulu par le PLU permet de marquer pour l'automobiliste le signal signifiant qu'il faut ralentir sa vitesse, grâce à la présence de l'urbanisation et d'un aménagement spécifique. La présence d'un chemin piéton en fin d'urbanisation existante justifie et explique le prolongement de la trame viaire par un raccordement piéton/cycliste qui permet de réduire les distances d'accès en direction du sud, vers les équipements collectifs et de sécuriser ces déplacements en les écartant des voies principales. Cette disposition vise aussi à encourager les pratiques des modes doux de déplacement.

Ce chemin approchant le corridor écologique qui accompagne la voie ferrée, une marge de recul pour les constructions et les installations a été imposée par les orientations d'aménagement. A la différence du règlement du PLU, elle laisse une marge d'appréciation, mais ici, elle est minime. A noter que le tracé du corridor d'importance régionale passe en limite nord de ce site, appuyé sur les plans d'eau et la forêt voisine, forêt inscrite pour ces motifs en espace boisé classé par le PLU. Le corridor ferroviaire est ici partie prenante d'un réseau d'échanges plus vaste, ce qui explique le surcroît de précautions pris par le PLU.

H) Secteur de la lisière nord

Schéma d'aménagement de la Lisière nord



1. Délimitation du site

Le secteur de la Lisière nord est composé de deux sites distincts qui obéissent à une même logique de délimitation : donner une limite physique stable à la ville à l'occasion de ces opérations d'extension et organiser les façades urbaines en entrées de ville le long des grands axes.

Le site ouest, le plus vaste, est lui-même composé de deux parties réunies en un seul périmètre : un secteur en creux entre des opérations d'urbanisation récentes et le vieux secteur de faubourg qui longe la route de Woerth et une extension

proprement dite en direction du nord et de la ligne de crête séparant les faibles pentes descendant vers le contournement au nord, et celles redescendant vers la ville au sud.

C'est dans ces limites que le PLU a inscrit le secteur d'extension, la seule limite qui n'était pas traduite par une frange urbanisée ou équipée (la voie ferrée) venant s'appuyer sur une limite topographique bien marquée dans le paysage, avec un espace plus plat vers le sommet. Le choix de prolonger l'urbanisation vers le nord a aussi été dicté par des considérations très techniques.

Pour organiser la desserte dans de bonnes conditions et préparer l'avenir en rendant possible un franchissement de la voie ferrée, il fallait éviter de créer des rampes de pont qui auraient posé des difficultés d'insertion dans l'urbanisation. Le point haut du site est aussi celui qui permet de franchir la voie ferrée avec le dénivelé le plus faible, celle-ci étant assez largement décaissée à cet endroit.

Comme il n'était pas question de réaliser un mini-contournement mais bien de développer un boulevard urbain accompagnant l'urbanisation de la Lisière nord, la limite du secteur d'extension s'est quasiment imposée d'elle-même sur cette frange nord. Le point de franchissement de la voie ferrée ainsi calé, il donnait l'avancée maximale de l'urbanisation du site, que le PLU est venu prolonger quasiment en ligne droite jusqu'à la route de Woerth.

Le long de l'avenue de Wissembourg, le petit secteur d'extension inscrit au PLU vient servir de vis à vis à l'opération d'urbanisation réalisée de l'autre côté de l'avenue. Il vient combler un trou entre une série de constructions isolées en avant de la ville, côté ouest de la route départementale. En réalisant ce complément d'urbanisation, on permet d'assurer la lisibilité de l'entrée de ville, contribuant à assurer la sécurité des usagers. En effet, l'opération d'urbanisation en vis à vis avait été accompagnée à l'époque d'une étude d'entrée de ville qui avait montré la nécessité de finir la ville de façon claire, en accompagnant la voie plutôt qu'en niant son existence derrière un merlon de terre. C'est cette réflexion que le PLU a repris ici à son compte.

La limite ouest est dictée par la volonté de ne pas porter atteinte plus que nécessaire aux espaces agricoles à l'arrière, ce qui imposait un site ajusté au plus près des seuls besoins de structuration urbaine de l'avenue de Wissembourg. Elle est par conséquent calée strictement sur la profondeur des parcelles bâties existantes plus au nord.

2. Motivations des orientations d'aménagement

2.1. Structuration et organisation urbaine du quartier

Le secteur de l'avenue de Wissembourg ne consistant qu'en une façade urbaine, ces orientations portent sur le secteur ouest. Ce secteur est structuré autour de 3 éléments : une voie principale reliant la route de Woerth à la voie ferrée, un pôle de centralité de quartier et le site d'une halte ferroviaire potentielle.

La réalisation d'un pôle de centralité est motivée de la même façon que dans tous les grands secteurs d'urbanisation future à dominante résidentielle. Éviter de devoir recourir au centre-ville, générer une animation et une vie sociale à même d'animer le quartier, limiter les motifs de déplacements en créant une offre commerciale et de service de proximité figurent au rang des principales raisons qui ont poussé à inscrire de tels pôles. Ici, faute de support à moyen terme permettant de drainer des circulations exogènes au quartier, les orientations s'appuient plutôt sur un pôle d'équipements collectifs de quartier, publics ou privés.

La programmation n'est pas établie par le PLU, afin de lui laisser toutes les marges de manœuvre. Par contre, la localisation de ce pôle est effective, même si elle reste schématique. Le schéma d'aménagement positionne ce pôle en limite entre les quartiers existants et l'opération nouvelle, pour concourir à créer du lien social. Cette position centrale favorise aussi l'accessibilité, renforcée par la trame viaire de principe dessinée par ce même schéma.

La halte ferroviaire procède de la même analyse que pour le secteur des Missions Africaines ou du Weinumshof. Elle peut sembler disproportionnée par rapport aux dimensions du site qui ne fait qu'à peine 10 ha, et dont une petite moitié seulement, la plus au sud, est ouverte à l'urbanisation. Mais la réflexion autour de cette halte, comme autour de la voie principale, anticipe la possibilité qu'un jour la Ville ait besoin de mobiliser tout ou partie du foncier du Metzgerhof.

Les voies d'accès à ce secteur, aujourd'hui agricole, sont notoirement insuffisantes pour drainer un tel site vers le centre-ville, y compris le chemin Long qui n'a pas été calibré pour desservir la totalité du site à lui seul. Un nouveau raccordement routier sera alors nécessaire. La logique de moindres effets sur l'urbanisation commande d'éviter les quartiers récents, où le coût social et financier d'un tel ouvrage serait exorbitant, sans parler du franchissement de l'emprise ferroviaire, complexe sur le plan de l'intégration urbaine des rampes.

La localisation la plus propice pour raccorder un jour si nécessaire le Metzgerhof au grand réseau de voirie et au contournement, c'est via la frange de ce secteur de la Lisière nord.

Dans cette perspective, la logique de création d'une desserte ferroviaire structurante pour ce quartier et pour celui de la Lisière nord trouve son plein emploi. Les orientations d'aménagement ont en conséquence localisé ce site d'implantation au croisement de cette future voie et de la voie ferrée. Les orientations exposent ensuite comment renforcer le poids structurant de cette halte potentielle dans l'organisation du quartier, en travaillant sur la trame viaire.

En attendant, et pour préserver l'avenir, la partie extension à proprement parler de la Lisière nord est fermée à toute urbanisation. En effet, il existe au débouché de la rue de la Lisière une emprise qui avait déjà été imaginée pour ce franchissement. Aujourd'hui enserrée dans de l'habitat pavillonnaire, cette emprise se révèle un espace de jeu intéressant pour les constructions voisines, mais est devenue bien incapable de remplir son office sans soulever une opposition majeure dans le quartier, non en raison du franchissement mais en raison du trafic qu'un tel franchissement provoquerait inmanquablement. L'urbanisation a précédé de trop longtemps la réalisation des infrastructures pour que la perspective de réalisation de celles-ci soit encore présente dans la mémoire collective du quartier.

C'est pour éviter cette difficulté que le PLU a verrouillé l'urbanisation de la partie nord du secteur d'aménagement, au travers un zonage strictement inconstructible, et a conditionné l'ouverture à l'urbanisation à la réalisation concomitante de cette voie de liaison vers le Metzgerhof et du franchissement ferroviaire.

Le jour où ces ouvrages seront programmés, le site de franchissement de l'emprise ferroviaire sera le lieu propice pour implanter de fortes densités d'habitants, en raison de la qualité de la desserte routière et pour préparer la venue d'une halte ferroviaire, venue qui dépend ici aussi de l'évolution des matériels roulants, pour l'essentiel.

Les formes urbaines et le paysage imaginé par le PLU au travers ses orientations d'aménagement obéissent pour partie à cette vision du futur et pour partie à la logique de structuration paysagère et urbaine des entrées de ville.

La route de Woerth est classée à grande circulation, ce qui signifie qu'elle est soumise aux dispositions de l'article L 111-1-4 sur les entrées de ville. Fabriquer un paysage architectural et urbain de qualité est donc une obligation, au même titre que les préoccupations relatives aux nuisances sonores ou à la sécurité des usagers. Les études du PLU ont conduit à prendre différentes mesures pour assurer la compatibilité avec ses objectifs.

Pour les constructions à venir, le PLU a fait le choix, constant à l'exception des sites englobés dans une zone forestière, de magnifier le rivage urbain sur les espaces ouverts.

Ce parti pris a le mérite d'optimiser la consommation foncière, en utilisant les dégagements visuels pour inscrire des formes urbaines hautes et denses en limite d'urbanisation. Ce secteur de la Lisière nord n'échappe pas à cette approche. Le PLU impose ici un front bâti continu, le rejet des stationnements à l'arrière des parcelles pour éviter de les exposer à la vue des passants, veille à l'aménagement urbain des abords de voie et concoure à des hauteurs approchant le rez-de-chaussée plus trois étages droits, comme dans les autres secteurs d'entrée de ville.

Ces dispositions s'appliquent également au secteur le long de l'avenue de Wissembourg, ainsi que le long de la voie principale imaginée par le schéma de desserte en limite de la zone agricole. Les orientations d'aménagement ajoutent des dispositions pour traiter architecturalement l'angle entre ce principe de voie principale et la route de Woerth, d'autant plus stratégique qu'il est visible du contournement et situé en partie haute de la route de Woerth.

Le système de pente et le fonctionnement paysager actuel du secteur de la Lisière nord mettent un point haut en exergue. Il est symbolisé par un calvaire, élément de petit patrimoine non reconnu par une mesure de protection officielle mais participant au génie des lieux. Le PLU se propose de préserver le point de vue sur ce calvaire, pour le mettre en valeur et donner un axe de composition visuelle aux futurs aménagements. Le point de départ de cet axe visuel à préserver se situe au croisement du chemin du Calvaire et de la rue de la Lisière, le calvaire constituant le point focal.

2.2. Orientations relatives à la trame viaire

Le principe de voie principale à créer a déjà été largement explicité dans ses intentions et ses motivations. Comme toutes les voies à créer, elle devra servir à organiser et à desservir les parcelles qui la borderont. Afin de structurer le paysage de rive urbaine sur les paysages ouverts entre ville et contournement, elle est le lieu d'accueil des formes urbaines denses et hautes, d'autant qu'elle est dimensionnée pour accueillir le jour venu un transport collectif à même de desservir ce bassin de clientèle. C'est aussi en raison des flux qu'elle drainera le lieu privilégié pour implanter les services et les commerces, notamment dans sa section proche du franchissement de la voie ferrée.

Toujours au chapitre des grands axes, dans l'optique de marquer clairement l'entrée en ville, le carrefour avec la route de Woerth fait l'objet d'orientations spécifiques. L'aménagement particulier imposé par le PLU aura pour effet de casser les vitesses, de générer un comportement urbain des automobilistes et de marquer le début des aménagements «de ville» : trottoirs, éclairage urbain, etc. L'objectif est donc bien de renforcer la sécurité des usagers de l'espace public.

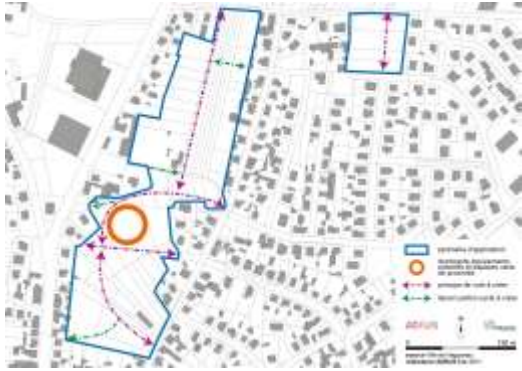
Le reste de la trame viaire de principe inscrite au schéma d'aménagement a pour but de mailler le futur quartier, de connecter les voies en attente en périphérie à l'urbanisation future, pour assurer la ville des courtes distances et où tout est proche. C'est pour cela qu'un cheminement piéton et cycliste est inscrit en direction de l'urbanisation existante le long de la route de Woerth. Prolongé au-delà du secteur d'aménagement futur par un emplacement réservé, il permettra de donner accès au pôle commercial de proximité existant à l'angle de la route de Woerth et de Wissembourg.

Le schéma optimise également la desserte du site d'accueil de la halte ferroviaire potentielle.

Un principe de voie relie dans ce but le débouché de la rue de la Lisière sur la route de Woerth, le pôle de centralité et la voie ferrée, en laissant suffisamment d'espace pour recréer des constructions entre cette voie et l'urbanisation existante, de façon à limiter les nuisances et les impacts sur des pavillons aujourd'hui situés en bout d'urbanisation.

I) Secteur de la rue de l'Apothicaire

Carte n° 99 : Schéma d'aménagement du secteur de la rue de l'Apothicaire



1. Délimitation du site

Le secteur de la rue de l'Apothicaire est formé de deux secteurs distincts obéissant à la même logique de délimitation. Il s'agit de deux cœurs d'îlot enchâssés dans la ville. Plus que de l'extensions, au sens propre, de la ville, il s'agit ici d'organiser sa densification. Le classement

en zone d'urbanisation future a même été un temps en balance avec un classement en zone urbaine assorti de conditions d'aménagement, mais compte tenu des dimensions du site et

de l'absence des équipements existants, on a considéré qu'il s'agissait de fait d'espaces agricoles et naturels enclavés et non de parties déjà urbaines de la ville. Leur occupation actuelle confirme la vision du PLU.

Le principe de délimitation a été très simple : ces secteurs précédemment classés en I NA ont été repris par le PLU en portant les limites jusqu'aux limites de l'urbanisation existante. En plein centre du cœur d'îlot, il existe une très grande parcelle bâtie, qui a malgré tout été intégrée au périmètre d'urbanisation future. Sa desserte est parue insuffisante par les équipements pour justifier une zone urbaine couvrant tout le terrain, et en dehors de l'emprise de la construction, le reste de la parcelle n'est guère occupé. Le petit secteur en bordure du chemin du Parcage est venu combler un vide dans l'enveloppe urbaine, dont la limite est matérialisée par ce chemin.

2. Motivations des orientations d'aménagement

2.1. Orientations relatives à la structuration urbaine du secteur d'aménagement

L'objectif poursuivi par les orientations d'aménagement, ainsi qu'elles l'énoncent elles-mêmes, c'est de parachever l'urbanisation du secteur et d'y apporter les liaisons manquantes et un complément d'équipements de quartier. Le centre de ce secteur d'aménagement (on parle ici du plus vaste des deux) voit converger le réseau viaire proposé. Cette convergence des voies, y compris par des liens entre ce cœur d'îlot, les quartiers voisins et le pôle commercial de l'autre côté de la façade urbaine sur l'avenue de Wissembourg, dégage un centre de gravité qui s'avère propice au développement d'équipements de proximité, ne serait-ce que des espaces de jeux collectifs. Ces équipements drainent également des habitants qui renforcent à leur tour l'impression de centralité. On crée ainsi un point d'animation et d'interactions sociales intéressant pour la vie de quartier, qui plus est ouvert sur les autres quartiers proches qui en sont dépourvus. L'urbanisation nouvelle apporte ainsi quelque chose aux habitants voisins et devient plus difficile à considérer sous le seul angle du renforcement des circulations automobiles dans les rues voisines, et de leurs nuisances réelles ou supposées...

2.2. Orientations relatives à la trame viaire

Le schéma d'organisation de la trame viaire a été dessiné pour relier au mieux les voies en périphérie au quartier et entre-elles. Cette trame tire parti des fenêtres sur rue de ce cœur d'îlot et relie la rue du Putois, la rue de la Forêt Sainte à l'avenue de Wissembourg et au chemin du Parcage. Une série de compléments piétons cycles viennent s'ajouter au dispositif, s'appuyant sur un ensemble de sentiers préexistants parfois complétés par des emplacements réservés, afin d'assurer la préservation des débouchés.

Au sud, on a ainsi un chemin piéton qui remplira le double rôle d'une desserte piétons-cyclistes vers la route de Wissembourg et qui permettra la réalisation de l'exutoire d'assainissement pluvial.

Les orientations précisent qu'en dehors de voies interquartiers (c'est à dire pour l'instant, dans la trame projetée dans le schéma, l'axe reliant la rue de la Forêt Sainte à la route de Wissembourg), toutes les voies seront aménagées en cour urbaine, façon zone de rencontre. Il s'agit de préserver l'ambiance de cœur d'îlot qui prévaut aujourd'hui et de faire de ce secteur à l'écart des grands axes un îlot de tranquillité résidentielle. Le PLU n'en fait pas un absolu, pour permettre de tenir compte de conditions particulières, touchant par exemple à la sécurité des usagers.

Le petit secteur le long du chemin du Parcage est plus simple. Il y est juste prévu le prolongement de la rue de l'Épervier jusqu'au chemin du Parcage, dans l'optique d'éviter les impasses et d'assurer la perméabilité des tissus urbains, en cohérence avec les objectifs du projet d'aménagement et de développement durables du PLU.

J) Secteur de la rue des Potiers

Carte n° 100 : Schéma d'aménagement du secteur de la rue des Potiers



1. Délimitation du site

Comme le précédent, ce site est un secteur de densification de la ville plus qu'un secteur d'extension. Il s'agit d'un cœur d'îlot qui présente la particularité d'être ouvert sur la voie ferrée. Cette dernière sert de limite physique évidente à l'urbanisation au nord comme au sud de ce secteur s'aménagement.

Le PLU a inscrit ce grand cœur d'îlot en zone d'urbanisation future parce que ses dimensions le permettent sans difficulté d'insertion majeure pour le voisinage. Ce secteur permet de

compléter l'offre foncière en évitant de gagner de nouveaux terrains à l'extérieur de la ville. La logique de délimitation a été très simple : le secteur d'extension occupe l'espace disponible entre la voie ferrée et l'urbanisation existante, sans interstice laissé à l'écart.

Il n'a été conservé qu'une profondeur de jardin à l'arrière des constructions rue des Potiers, de façon à assurer l'intimité des habitations existantes. La limite de zone s'appuie pour partie sur des fonds de parcelle existants, pour partie sur la ligne des constructions annexes que bordent à l'arrière les espaces habités et occupés. Elle cherche également à permettre la réalisation de profondeurs constructibles cohérentes.

Ainsi, la partie la plus étroite au sud n'est-elle pas redécoupée par un principe de voie, car l'espace perdu aurait été trop grand et ces fameuses profondeurs constructibles insuffisantes. Seul un cheminement piéton cycliste y figure.

2. Motivations des orientations d'aménagement

2.1. Formes urbaines, densités de logements et paysage

Le PLU et ses orientations d'aménagement ont jugé utile de fixer les choses en matière de formes urbaines. Ce secteur de fin d'urbanisation, en position de cœur d'îlot, ne peut accueillir de très fortes densités. Le PLU cherche donc ici plus la cohérence avec les formes existantes, pavillonnaires, en imposant toutefois des bâtiments qui permettent une densité un peu plus élevée.

Il s'agissait ici de trouver le bon compromis entre optimisation du foncier, lutte contre le gaspillage de terrain, et acceptation sociale par le voisinage, qui en prime détient en grande partie les terrains d'assiette de cette urbanisation future. Leur acceptation s'avère donc essentielle au passage en phase opérationnelle de ce site à horizon raisonnable et sans conflit majeur.

C'est l'une des raisons qui ont poussé le PLU à prévoir, s'agissant de cœurs d'îlot en fin d'urbanisation de quartier, des densités inférieures à celles exposées au premier chapitre des orientations d'aménagement. L'autre raison est la relative faiblesse du réseau viaire dans ce quartier, dimensionné pour de l'habitat résidentiel de faible densité. S'il peut supporter le futur quartier des Potiers tel qu'imaginé au PLU, il aurait été sans doute plus difficile de créer de fortes densités d'habitat, faute de véritables voies principales desservant ce site.

2.2. Trame viaire

La trame viaire est calée sur la volonté d'organiser des profondeurs constructibles rationnelles et adaptées aux formes urbaines souhaitées. Pour de l'habitat intermédiaire ou du petit collectif façon maison de ville, bi- ou tri-famille, la profondeur est sensiblement la même que pour du pavillonnaire classique. Avec une voie le long de la voie ferrée, on obtient grâce à la trame viaire projetée environ trois épaisseurs de construction, sauf au sud, où le site est trop étroit et sera sans doute le lieu privilégié pour des formes urbaines plus importantes, nécessitant un parcellaire de plus grande dimension.

Cette trame viaire offre peu de connections vers la rue des Potiers, en raison du faible nombre de fenêtres urbaines disponibles sur cette voie. Pour éviter un trop grand enclavement, un axe est percé au sud sur un terrain resté libre, grâce à un emplacement réservé préservant le débouché. Malheureusement ce débouché ne tombe pas en face de la rue des Tuiles, ce qui aurait créé un lien visuel et fonctionnel intéressant, mais sa position proche de l'extrémité sud du site en fait néanmoins un accès privilégié vers le centre-ville.

Au nord, le site est raccordé en deux points sur le chemin des Glands, ce qui offre également, grâce à la boucle ainsi créée, la possibilité d'organiser des sens de circulation, si toutefois ça devait s'avérer nécessaire à la régulation des circulations automobiles.

Pour préserver l'ambiance de cœur d'îlot de ce site, le PLU impose un aménagement des voies sous la forme de cour urbaines, d'espace public partagé entre tous les usagers, sans trottoirs, façon zone de rencontre. C'est aussi un moyen de privilégier les déplacements piétons cyclistes sur l'automobile qui aura moins sa place réservée dans ce nouveau quartier.

Un accès piéton vers le sud est également inscrit le long du fossé, qui devra permettre à terme un accès au Metzgerhof de l'autre côté de la voie ferrée. Les difficultés techniques et les coûts d'un tel franchissement risquent d'en différer la réalisation, mais si un jour le Metzgerhof devait être mobilisé pour répondre aux besoins de développement de la ville, ce serait un accès important dans une stratégie d'accessibilité piéton-vélo du centre-ville.

K) Secteur du Metzgerhof

Carte n° 101 : Schéma d'aménagement du Metzgerhof



1. Délimitation du site

Initialement, le secteur du Metzgerhof englobait la totalité des espaces ouverts au nord du fossé, jusqu'à la route de Forstheim. Imaginé pour un horizon très lointain et incertain, il a été supprimé lors des dernières séances de concertation et d'association.

La Ville a toutefois conservé le débouché sud de ce secteur, dans le creux restant dans l'urbanisation par rapport à la ligne physique représentée par le fossé qui longe l'urbanisation jusqu'au secteur de développement du Sandlach.

Les limites de ce petit secteur d'extension sont prédéterminées par leur environnement. Il ne pouvait être question à ce stade de déborder la limite paysagère de l'urbanisation existante et du fossé au nord, et sur les trois autres côtés, l'urbanisation future vient chercher la continuité urbaine avec l'existant.

2. Motivation des orientations d'aménagement

2.1. Conditions d'aménagement

Le PLU fixe tout d'abord des conditions d'aménagement à ce site. Ce secteur offre la seule possibilité de desservir, à l'aide d'une voie structurante, le secteur voisin du Metzgerhof, aujourd'hui agricole. Cette superficie de près de 70 ha, si la Ville devait un jour lointain avoir besoin de la mobiliser pour ses besoins d'urbanisation, impose la création d'une telle voie. Il est donc important que l'actuel site d'urbanisation préserve cette possibilité d'accès, pour éviter le phénomène observé à l'ouest : l'urbanisation qui s'est développée au nord du chemin Long a étanchéifié totalement la façade urbaine, ne laissant aucune possibilité de se raccorder vers le nord, alors même que le Metzgerhof première formule était classé en II NA au POS.

Ceci fait qu'aujourd'hui, il n'y a plus de possibilité d'accès vers l'ouest avant d'arriver à la zone d'activité. Le PLU impose donc la réalisation d'un accès principal en direction du nord, même si aujourd'hui il doit déboucher dans les champs.

Par contre, pour éviter le syndrome de la voie en attente comme l'a connu la rue des Rédemptoristes, les orientations d'aménagement fixent les caractéristiques de cet accès : il doit pouvoir supporter dans son aménagement de ne jamais être prolongé vers le nord. Les orientations suggèrent par exemple la réalisation d'une place en fenêtre sur les espaces ouverts, comme étant un moyen de créer de la qualité urbaine sans obérer l'avenir et sans en être non plus l'esclave. Le no man's land que constitue aujourd'hui l'amorce de cette voie sur le chemin Long doit être évité à tout prix.

2.2. Orientations de mise en valeur de l'environnement et des paysages

Les orientations reprennent ici sans surprise les notions de trame verte et bleue autour du fossé en limite nord, pour les raisons habituelles exposées à l'occasion d'autres secteurs d'aménagement. On retrouve également les volontés en faveur des circulations écologiques et des circulations piétonnes et cyclistes aux abords de ce fossé, de même que celles sur la valeur paysagère du fossé. Les motivations en faveur du maintien des fonctions hydrauliques et des zones humides sont identiques à celles exprimées dans d'autres secteurs humides présentés ci-avant.

Compte tenu des milieux présents, les abords du fossé doivent être traités en prairies et préservés dans cet esprit, dans une logique de permanence et de préservation cohérente avec les grands objectifs environnementaux du PLU.

De même, on retrouve les préoccupations du PLU pour la collecte et la gestion des eaux pluviales, importantes ici en raison des caractéristiques humides des terrains qui entourent les abords immédiats de ce fossé.

