

VILLE DE HAGUENAU

**JUSTIFICATIONS
DES CHOIX DU PADD**

Rapport de présentation du PLU

PARTIE IX - Justifications des choix du PADD

PRÉAMBULE

Haguenau est la quatrième ville d'Alsace et la deuxième du département de par son poids démographique et économique. Elle constitue le pôle majeur de l'Alsace du Nord. Le rayonnement et l'attractivité qui en découlent en font un pôle qui contribue à équilibrer au nord le poids de la métropole régionale strasbourgeoise.

Les choix en matière de développement urbain résultent de cette position particulière et visent à répondre au projet de territoire de l'Alsace du Nord tel qu'il a été exprimé dans le Schéma de Cohérence Territoriale de l'Alsace du Nord (SCoTAN) approuvé en mai 2009.

I . LES ATTENTES DU TERRITOIRE

Le SCoTAN définit Haguenau comme l'un des deux centres urbains de l'agglomération haguénovienne, l'autre étant Bischwiller. A ce titre, le premier chapitre du Document d'Orientations Générales (DOG) relatif à l'organisation générale du territoire pose les attentes vis-à-vis de ce niveau de l'armature urbaine et donc de la Ville de Haguenau, ainsi que ses responsabilités face au territoire.

Pour mémoire, on retiendra plus particulièrement que Haguenau doit être l'un des lieux privilégiés du développement résidentiel et économique.

L'accueil de ce développement doit se faire au travers des politiques de renouvellement de la Ville sur elle-même, de reconquête des friches et d'extensions urbaines.

Les politiques de développement et de renouvellement urbain doivent conforter Haguenau dans son rôle de centre urbain supérieur. En particulier, les fonctions de tertiaire supérieur, qu'elles soient administratives, hospitalières, de services aux entreprises, éducatives ou récréatives, doivent y être consolidées.

Haguenau a vocation à développer l'activité tertiaire et de bureau, les parcs d'activités tertiaires y sont localisés prioritairement.

C'est aussi à ce niveau de l'armature urbaine de l'Alsace du Nord que peuvent être accueillis les grands équipements structurants ainsi que les nouvelles grandes zones d'activités (y compris commerciales) de 30 hectares ou plus.

Cette responsabilité vis-à-vis du territoire de l'Alsace du Nord d'accueillir le développement urbain et économique s'accompagne d'attentes fortes en matière de densité urbaine et de création de logements aidés.

II . LE PROJET POLITIQUE GLOBAL

Le projet d'aménagement et de développement durables du plan local d'urbanisme de la ville de Haguenau s'inscrit dans un projet politique global.

Ce **projet global** se décline à plusieurs niveaux, allant du rôle de Haguenau en Alsace du Nord et plus largement en Alsace à la volonté d'inscrire le développement de la Ville dans une approche durable, celle d'une ville faiblement consommatrice d'énergie, respectueuse des besoins des habitants tout autant que soucieuse de la qualité de son environnement et des milieux naturels.

Cette approche s'appuie sur la volonté de se donner les moyens d'une économie forte, pourvoyeuse d'emplois, sans laquelle rien n'est possible.

Les principales orientations générales qui structurent cette vision globale de l'avenir sont relayées et prolongées par d'autres démarches que le seul PLU, et notamment l'Agenda 21 local qui engage la ville et ses acteurs.

A) - Haguenau, pôle d'équilibre

La région Alsace bénéficie d'une structure économique, sociale et culturelle qui re-pose sur un réseau dynamique de villes, lieux de cohésion sociale.

Dans ce schéma, Haguenau, quatrième plus grande ville d'Alsace, première agglomération d'Alsace du Nord avec Bischwiller et les communes agglomérées, doit jouer un rôle spécifique, celui d'un pôle d'équilibre et de développement de l'Alsace du Nord et consolider ainsi un territoire de vie entre Strasbourg et la région de Karlsruhe.

Occuper cette place signifie défendre un certain dynamisme économique, résidentiel, social, mais aussi assurer et assumer des fonctions supérieures (formations post baccalauréat et universitaires, santé publique, culture, etc.).

1. Un pôle d'équipements et d'attractivité

La ville est dotée d'un centre hospitalier, centre référent pour l'un des quatre secteurs sanitaires d'Alsace.

Elle exerce une attractivité commerciale qui fait du pôle haguenovien le quatrième pôle commercial du Rhin supérieur au Nord de Sélestat / Lahr.

Haguenau offre enfin un pôle de formation qui concerne près de 11 000 élèves et 1000 étudiants.

Cette position n'est pas a priori acquise et mérite même d'être renforcée dans les domaines culturels, sportifs et de loisirs par des équipements nouveaux et une offre événementielle et culturelle originale.

2. Une ville accessible

Haguenau doit être une ville facilement accessible depuis notamment les bourgs et les villages de l'Alsace du Nord. Ecarter le trafic de transit, améliorer l'accessibilité pour tous les modes de déplacements des pôles d'emplois communaux, des quartiers résidentiels, de l'offre commerciale et en particulier du centre-ville commerçant sont au cœur de la démarche de la Ville.

Les liaisons TER et routières avec STRASBOURG sont tout à fait performantes. En revanche l'ouverture sur l'espace régional et du « Rhin supérieur » dans le do-

maine des transports publics, qu'ils soient locaux, régionaux ou transfrontaliers doit être améliorée.

Une meilleure accessibilité externe doit s'accommoder et s'accompagner d'un développement des modes de transports doux pour des déplacements plus courts, in-ternes à la ville. Développer la marche à pied et le vélo en rendant leur usage plus confortable et plus sûr, c'est un gage de qualité de vie tout autant qu'un moyen simple de diminuer les rejets de gaz à effet de serre, responsables des changements climatiques.

B) - Haguenau, un « mode de ville »

La ville entend valoriser certains atouts déjà unanimement reconnus : la proximité, la convivialité et la solidarité, l'emploi, l'environnement.

1. La proximité

Haguenau, est la ville où tout est proche et ce trait de caractère doit être encore renforcé. L'organisation politique, administrative et urbaine de Haguenau facilite la rencontre, le bien vivre, les échanges et l'accès aux équipements et services publics. C'est un atout qu'il faut conserver et développer.

2. La convivialité et la solidarité

Le bien vivre ensemble guide l'action politique et l'urbanisme. Cela se traduit par les efforts d'aménagement dans les quartiers comme en centre-ville - carrefour privilégié de l'entité urbaine -, par la création d'espaces verts et de rencontre en tant qu'espace de respiration urbaine et de création de lien social, par la poursuite d'une urbanisation très regardante sur la mixité sociale. Les actions en faveur du tissu associatif, la prise en compte de leur besoins notamment en termes d'équipements viennent renforcer cette approche.

3. Un pôle d'activités et d'emplois fort

Le maintien d'une activité économique diversifiée y compris de production est un enjeu essentiel pour l'équilibre de l'ensemble du territoire de l'Alsace du Nord. La ville de Haguenau veillera à garder, voire à renforcer, son attractivité économique par une offre foncière et immobilière adaptée, par la qualité de ses infrastructures, tout en veillant au plus grand respect de l'environnement.

C'est le sens donné à la démarche du « plan de mise en valeur de l'environnement » qui vise, au travers notamment du développement économique, à trouver les conditions d'une meilleure prise en compte de l'environnement et même à renforcer la richesse et le fonctionnement des différents milieux et des différentes espèces présents sur le territoire de Haguenau.

4. Un environnement naturel remarquable

Haguenau bénéficie d'un environnement naturel remarquable qui fait d'ailleurs l'objet de mesures de protection, notamment par leur inscription dans la dynamique européenne Natura 2000.

Cette richesse sera pleinement prise en compte et mise en valeur par les aménagements futurs. C'est l'objet du Plan de Mise en Valeur de l'Environnement (PMVE) voulu et porté par la Ville, projet qui vise à rechercher les sites les moins impactants vis à vis de l'environnement pour les développements futurs, ainsi que l'amélioration de cet environnement au travers des projets retenus.

La richesse naturelle et environnementale de Haguenau mérite aussi une meilleure valorisation à des fins récréatives et touristiques, afin de conforter l'attractivité de Haguenau, tout en offrant des espaces de nature à même de répondre aux besoins des habitants de la Ville.

5. Des réseaux de communication à très hauts débits

Les réseaux très hauts-débits sont les autoroutes de l'information de demain. Leur existence et leur généralisation est seule capable de développer, progressivement, des outils et des nouvelles pratiques collaboratives dans toutes sortes de domaines dont la santé, secteur clef de l'économie haguénovienne.

Le développement de ces réseaux entre donc très logiquement dans le projet global de développement de la Ville.

C) - Haguenau, une ville compacte et tournée vers le développement durable

1. Un « cœur » pour la ville

Le centre-ville, vu, pensé et organisé en « cœur de ville », sur la base d'une vraie mixité fonctionnelle, est un constituant indispensable du « vivre-ensemble », de l'identité et de l'attractivité de la cité. Le maintien et le renforcement de l'attractivité et du rayonnement du centre-ville sont donc au cœur du projet communal.

Haguenau dispose en plus de réserves de redéploiement urbain situées au centre de la ville et en particulier dans le secteur Vieille-Ile – Gare. Elles constituent autant d'opportunités précieuses et de promesses pour un nouveau développement, maîtrisé et réfléchi à court, moyen et long terme, en fonction des particularités des sites et de la capacité à les mobiliser qui parfois peuvent exister. Ce sont aussi autant d'occasion de développer la Ville de la proximité, en apportant un nouveau développement à ce cœur de ville, en rupture avec le développement étalé des dernières décennies.

Dans cette optique, le cœur de ville doit fonctionner de manière optimale et se défaire au maximum des circulations de transit, y compris internes à la ville.

2. Une compacité urbaine

Haguenau privilégie un développement prenant en compte les axes et les sites déjà existants et un développement en continuité urbaine. Il convient d'éviter l'éclatement et la dispersion de la cité, sources de désordres et de nuisances. Une ville compacte, c'est une ville intense et un fonctionnement efficace.

C'est aussi l'assurance d'optimiser le coût des réseaux techniques, de diminuer les distances de déplacement et de faciliter l'accès aux équipements existants.

Cette compacité s'appuie également sur la réalisation d'un réseau d'espaces de nature et de récréation de proximité qui donnent aux habitants les espaces de respiration qui leurs sont nécessaires.

3. Une construction de ville orientée «développement durable»

La qualité de vie et la position géographique de Haguenau lui assurent une attractivité grandissante. De nouveaux quartiers comme le futur éco-quartier Thurot, mais aussi de nouveaux espaces d'activités économiques, espaces verts ou de loisirs sont indispensables.

Ces développements doivent intégrer fortement les principes du développement durable. La qualité donnée à toute opération et aménagement est le complément indispensable du parti pris d'intensification urbaine.

4. La sobriété énergétique et les circuits courts

Haguenau s'inscrit dans une démarche systématique d'économie d'énergie et de développement des énergies renouvelables. Elle doit montrer l'exemple et inciter les constructeurs, promoteurs et propriétaires à le faire aussi. Dans cette optique, elle développe les actions de sensibilisation, les opérations exemplaires, et aménage son cadre réglementaire pour encourager les bonnes pratiques.

Réduire l'impact environnemental signifie aussi privilégier des circuits de production dits « courts » au profit d'une agriculture raisonnée ou de la valorisation de la ressource bois de la forêt de Haguenau.

De nombreux projets viennent décliner cette approche : chaufferie bois, préservation d'espaces dédiés à l'agriculture, prise en compte des besoins des exploitations agricoles, organisation de marchés, actions de communication, etc.

III. LE PROJET D'AMÉNAGEMENT ET DE DÉVELOPPEMENT DURABLES



Le Projet d'Aménagement et de Développement Durables (PADD) du Plan Local d'Urbanisme traduit dans le contexte de l'urbanisme ce projet global.

Initialement décliné en 5 axes, tel que présenté ci-contre, il a été reformulé en dix parties après l'évolution législative de la loi d'engagement national pour l'environnement. Cette modification décline le projet politique municipal en dix parties sans modification majeure des contenus, reventilés selon la nomenclature définie désormais par le contenu imposé du

PADD au code de l'urbanisme.

Ce projet, dans le droit fil du SCoTAN, de l'Agenda 21 municipal et du Projet de Mise en Valeur de l'Environnement (PMVE), s'attache aussi à proposer les modalités d'un mariage réussi entre les réponses aux besoins de développement et la pérennisation du cadre naturel, paysager et environnemental de la ville. Les chapitres ci-après exposent les justifications des choix effectués lors de l'élaboration de ce PADD.

I - Orientations générales des politiques d'aménagement, d'équipement et d'urbanisme

I . FAVORISER UN DÉVELOPPEMENT URBAIN MAÎTRISÉ RÉPONDANT AUX EXIGENCES DU DÉVELOPPEMENT DURABLE

En accord avec les orientations de la démarche du Grenelle de l'environnement et du Schéma de Cohérence Territoriale de l'Alsace du Nord (SCoTAN), la Ville a fait le choix d'un projet de développement urbain qui intègre l'économie du foncier et l'optimisation de sa consommation parmi ses composantes fortes.

Le sol est un bien rare non renouvelable. Et à Haguenau, cette problématique prend une résonance bien particulière. En effet, Haguenau est une ville dont le développement est inscrit dans un cadre forestier et environnemental prégnant. Les capacités d'expansion de la ville se confrontent donc assez rapidement à des enjeux paysagers et environnementaux.

Le SCoTAN en a tenu compte en ne fixant pas de limites quantitatives au développement de l'agglomération en général et d'Haguenau en particulier, puisque celles-ci résultent de fait des limites physiques et administratives imposées par l'environnement naturel.

Ceci implique de veiller à ce que la consommation foncière nécessaire pour répondre aux besoins en logements et en emplois soit optimisée au mieux.

Cette volonté d'économiser le foncier va trouver sa traduction de différentes manières :

- dans le choix des sites et de leur mode d'utilisation,
- dans la volonté de s'appuyer autant que possible sur le renouvellement urbain pour répondre aux besoins de développement,
- dans les choix réglementaires.

Ces derniers seront analysés dans la partie suivante du rapport de présentation, mais c'est aussi au travers de ces contenus réglementaires que l'on pourra traduire ce souci d'optimiser l'usage du sol. Cette maîtrise du développement est un des choix fondamentaux du Plan Local d'Urbanisme (PLU). Il ne s'oppose pas pour autant à l'extension de l'urbanisation, qui demeure nécessaire pour répondre aux défis du futur et en particulier au développement économique et à la création d'emplois, sources de richesses individuelles et collectives.

A) - Augmenter et gérer la densité urbaine

La densification progressive de la ville est un mouvement mis en évidence dans le diagnostic à travers deux composantes : la part relativement faible des extensions urbaines réalisées dans la dernière décennie et surtout la part croissante de l'habitat collectif dans la production de logements.

Ce mouvement de fond n'est pas l'apanage de la seule Ville de Haguenau, mais correspond à un phénomène largement répandu. Fruit, entre autres facteurs, de l'augmentation progressive de la congestion routière, du coût des déplacements et du foncier, on constate que les ménages arbitrent plus souvent leurs choix résidentiels en faveur de la ville. Ce mouvement correspond aussi aux grandes politiques publiques nationales et locales qui tendent à réduire l'étalement urbain, la péri-urbanisation et à accroître l'offre de transports collectifs.

Pour répondre aux besoins de logements, il devient donc nécessaire d'augmenter l'occupation du sol en ville et dans les extensions prévues. Cet objectif s'accompagne dans le PLU d'une recherche d'optimisation des espaces libres et de créations d'espaces de respiration autour d'ensembles naturels existants ou à créer, pour accompagner cette intensification de la ville.

B) - Favoriser la densification aux abords des dessertes en transport collectif

La Ville de Haguenau et Schweighouse-sur-Moder ont créé en 2006 un syndicat des transports et mis en place un réseau de transports collectifs. Ce réseau vient compléter l'offre de transports collectifs jusque-là concentrée autour du train et des bus interurbains.

Cette nouvelle opportunité a été saisie dans le PLU pour développer et renforcer la coordination entre les choix d'urbanisation et la présence de transports collectifs (TC).

Derrière cette volonté de combiner ces deux éléments de la politique municipale, on trouve des préoccupations de limitation de l'usage de la voiture en ville. Il s'agit, d'une part, de faciliter la ré-affectation de l'espace public en faveur des modes doux et, d'autre part, de diminuer l'espace consacré au stationnement compris sur le domaine privé.

Cette approche prend des intensités différentes selon la géographie et la desserte des quartiers : les quartiers centraux, mieux desservis, en particulier s'ils sont proches des gares¹, sont plus concernés par cette politique que les quartiers périphériques, plus dépendants de l'automobile.

Mais lier les transports collectifs et l'urbanisation, c'est aussi diminuer le trafic automobile, donc les pollutions, et agir sur l'impact climatique de la ville en diminuant les rejets de gaz à effets de serre. L'état initial de l'environnement et les analyses de l'Association pour la Surveillance et l'étude de la Pollution atmosphérique en Alsace (ASPA) font état de niveaux de pollution préoccupants dans le centre de Haguenau, en particulier sur les boulevards périphériques du centre ancien. Il y a donc un intérêt fort à lier les deux thématiques.

Accroître le nombre de logements ou d'emplois dans les sites bien desservis, c'est aussi enclencher un cercle vertueux : plus de clientèle pour les transports collectifs, c'est l'assurance de maintenir et de développer un service de qualité croissante, et donc un encouragement à utiliser ces transports. Sont particulièrement concernés les secteurs centraux, avec les gares routière et ferroviaire et le croisement des lignes urbaines.

Mais cette politique trouve sa place aussi le long des axes principaux qui offrent

1. par gares, on entend systématiquement les gares routière et ferroviaire

l'opportunité de substituer d'autres modes de déplacement à l'automobile, dès lors que la pression du trafic de transit et interquartiers est diminuée.

Dans le cadre du PLU, cette approche croisée entre transports collectifs et urbanisation n'a pas la valeur d'un dogme absolu appliqué uniformément. La densification tient compte aussi en particulier de la nature du parcellaire, du potentiel de transformation des tissus urbains et des capacités circulatoires des infrastructures routières. La présence d'activités sur le déclin ou à l'étroit en ville, ou encore nécessitant un fort recours à la route et qui ont par le passé privilégié les axes de faubourgs, sont en cours de transformation ou de relocalisation : commerces liés à l'automobile, petite logistique, artisanat, etc. Ces activités occupent souvent des emprises importantes qui, lorsqu'elles se libèrent, offrent des opportunités de redéployer la ville.

Le PLU s'attache à identifier ces secteurs et à offrir des possibilités de transformation, voire parfois des obligations en rapport avec leur localisation, leurs caractéristiques urbaines, leur voisinage et la présence actuelle ou potentielle des transports collectifs.

C'est le cas par exemple de l'axe de l'avenue de Strasbourg, des routes de Wissembourg ou de Woerth, où un tel mécanisme est proposé. Il convient de noter toutefois qu'il s'agit de processus à moyen et long terme, qui commencent à produire des effets significatifs, si tout va bien à des horizons à minima décennaux.

On trouve aussi, parmi les secteurs de développement bien desservis, des emprises dont la vocation principale a changé : la Vieille Ile, avec la relocalisation de l'hôpital, ou encore le quartier Thurot, avec la relocalisation des activités militaires. Ces sites centraux bien desservis sont autant d'occasions de refaire de la ville sur elle-même. Leur ampleur, leur desserte et leur localisation centrale permettent d'y envisager des densités en rapport avec ces éléments. Ces quartiers accroissent le potentiel du centre-ville en matière de transports et d'attractivité, ils facilitent les déplacements de courte distance pour lesquels l'automobile peut aisément être remplacée par le vélo, la marche à pied ou les transports collectifs.

Le cadencement du TER et plus largement le renforcement de la qualité de desserte des gares de Haguenau viennent renforcer cette volonté de développer le centre-ville et les densités urbaines. D'autres choix auraient été par exemple de répartir, dans une pseudo-égalité de traitement, cette croissance urbaine sur la totalité de la ville ou encore sur les seuls quartiers neufs. Ces approches auraient multiplié les motifs de déplacements dépendant de la voiture ou créé une ville à deux vitesses, avec un centre dédié peu ou prou aux commerces et aux services et une périphérie en pleine croissance. Ces modèles de développement vont à l'encontre de l'efficacité économique et fonctionnelle des transports collectifs qui auraient dû desservir malgré tout le centre-ville, alors même que les poids de population et d'emplois auraient majoritairement été répartis en périphérie dans l'hypothèse d'une croissance des quartiers neufs en réponse aux besoins des habitants, ou bien au contraire dispersés sur la totalité de la ville.

Une répartition uniforme des efforts de croissance aurait d'ailleurs supposé que les possibilités de transformation des tissus urbains soient elles aussi uniformes, ce qui n'est naturellement pas le cas. Ceux-ci sont le fruit d'une histoire urbaine, et les ensembles d'habitat collectif comme les ensembles pavillonnaires sont autant d'îlots de résistance aux changements. Pour les uns comme pour les autres, les possibilités de transformation et de réurbanisation sont réduites. L'évolution « naturelle » est en tout état de cause très longue, nécessitant souvent plusieurs générations. Pour l'ha-

bitat collectif, elle dépend de la qualité de construction et de l'adaptation ou non aux besoins de l'époque. Pour espérer un changement rapide des niveaux de densité, il y faudrait une intervention publique massive, disproportionnée au regard des enjeux, des coûts financiers et sociaux et des gains espérés en matière de qualité urbaine.

Le choix est donc bien d'équilibrer le développement urbain entre centre urbain et périphérie de la ville, pour obtenir une offre quantitativement en regard des besoins et tenir compte des délais de latence inhérents aux opérations de renouvellement urbain, nécessairement plus longues du fait de leur complexité.

On constate couramment 5 à 10 ans de délais pour des opérations de ce type entre décision et premières constructions, et certaines opérations peuvent prendre encore plus longtemps à passer en phase opérationnelle, en raison de la complexité de la mobilisation foncière, des montages opérationnels, de la recherche des financements, de problématiques de pollution de sols pour des sites industriels, ou tout simplement en raison de leur insertion dans un milieu urbain sensible.

Ces délais expliquent aussi que la priorité affichée par la Ville pour la réurbanisation s'accompagne de la poursuite de réponses aux besoins dans les extensions urbaines.

C) - Organiser et valoriser les entrées de ville et les pénétrantes

Les entrées de ville, au sens du Projet d'Aménagement et de Développement Durables (PADD) du PLU de Haguenau, dépassent le sens conventionnel qui prévaut depuis l'adjonction de cette préoccupation au code de l'urbanisme à travers l'article L 111-1-4. Aux seules zones commerciales ou de développement situées en périphérie des villes et aux abords des voies à grande circulation, le PLU a voulu adjoindre la réflexion sur les axes d'entrée en ville et le pôle «gares».

Ceux-ci, comme indiqué au paragraphe précédent, sont des lieux stratégiques et en cours de transformation. Ils forment aussi la première vision de la ville, d'une certaine façon une partie de leur image de marque. A ce titre, ces lieux sont porteurs d'une symbolique assez forte. Il importait donc que le PLU leur porte une attention particulière.

Historiquement, les axes d'entrées en ville ont été marqués et formés par les déplacements. On y trouve encore par exemple un ancien relais de poste au nord, route de Wissembourg. Dans une période plus récente, ils ont été adaptés à l'automobile, celle-ci envahissant peu à peu l'espace disponible et primant sur les autres usages. Aux abords de ces axes se sont développées des activités en lien avec ce trafic automobile et le passage d'une clientèle qui trouvait là un lieu commode d'échanges, aisément accessible. Avec la montée des problèmes de congestion routière, la prise en compte des pollutions et les transformations des modes de consommation, ces axes de faubourgs qui depuis le Moyen Âge au moins ont toujours précédé le développement et l'épaississement de la ville ont subi des mutations.

Les activités agricoles y ont quasiment disparu, laissant des bâtiments sans vocation ou reconvertis au commerce, à l'artisanat ou même parfois au logement. Les activités liées à l'automobile ont peu à peu quitté ces vieux faubourgs ou les sites proches du centre-ville et se concentrent désormais pour la plupart sur des zones périphériques, toujours liées à la route, mais dépourvues des contraintes d'accès et d'usage des centres-villes et présentant des surfaces utilisables plus importantes et

moins coûteuses (à Haguenau, on trouve notamment la zone d'activités de la route de Bitche, à proximité de l'hypermarché Auchan ou encore la route de Marienthal).

Cette mutation, plus ou moins lente, s'est faite dans un cadre de gestion du voisinage et de respect peu ou prou des formes urbaines héritées du passé. Dans l'optique du PLU et de son PADD, il s'agit désormais d'orienter plus clairement le développement de ces sites vers le maintien de la mixité des fonctions urbaines, mais aussi vers plus d'intensité dans les possibilités de construction.

En résumé, le projet est ici de faire le lien entre une opportunité urbaine (la transformation en cours d'un tissu bâti à fort potentiel de mutation), la présence d'un transport collectif et la possibilité d'accroître le périmètre d'un centre-ville constitué.

Mais cette approche du lien entre axe d'entrée en ville, transport collectif et urbanisation ne s'est pas limité aux seuls faubourgs anciens.

Le PLU identifie aussi les axes futurs d'entrée en ville ou supports importants de déplacements. La Voie de Liaison Sud entre dans cette catégorie. Plutôt qu'un axe uniquement dédié aux déplacements de transit, à l'image du contournement nord, qui n'aurait pas soulagé les déplacements entre quartiers existants, la Ville a préféré un axe qui permette la gestion, dans de bonnes conditions, des trafics interquartiers et qui soit le support d'une urbanisation future.

Un tel choix s'accompagne de la volonté d'ancrer aux abords de cette future voie les attributs traditionnels de l'urbanité : densité de population, présence d'emplois, de commerces, de services, d'un transport collectif qui tout à la fois renforce le rôle de cet axe, le justifie pour partie et en accroisse l'attractivité. La présence d'un transport collectif permet aussi une réponse aux besoins de déplacements de la population dans des conditions optimales.

Le choix du seul accueil des déplacements de transit, sous forme d'un quasi contournement sans urbanisation aux abords, aurait conduit à produire un appel d'air sur les déplacements automobiles, relançant la péri-urbanisation, et allant à l'encontre des options du SCoTAN. Le choix du boulevard urbain s'imposait donc, et pour lui conférer ce statut, il est nécessaire de développer aux abords une urbanisation nouvelle, indépendamment de tout autre considération (cette urbanisation a naturellement d'autres vertus, développées par ailleurs dans ce document : réponse aux besoins de logements, développements de centralités de quartier, etc)

Viennent ensuite les entrées de ville telles qu'on les entend plus habituellement au travers du code de l'urbanisme. En raison des contraintes géographiques, cette urbanisation de zones commerciales et d'activités, que l'on associe habituellement à la notion d'entrée de ville, ne se trouve qu'à l'est, avec le site du Taubenhof, et à l'ouest, avec les sites industriels et la zone commerciale à cheval entre Haguenau et Schweighouse. Dans les deux cas, il s'agit de sites déjà anciens dans leur conception, raccordés directement à des axes routiers majeurs (RD 29 à l'est et route de Bitche/contournement à l'ouest). On attend du PLU qu'il aide à une meilleure identification du rôle de ces sites dans l'agglomération. Pour cela, la Ville a retenu le renforcement des fonctions en place, dans une optique de spécialisation des sites. L'idée est ici de permettre la pérennisation de ces pôles économiques en limitant les conflits de vocation et en stabilisant leur représentation dans le paysage mental des usagers et des habitants. La valorisation de ces pôles économiques passe par une meilleure desserte, à l'image des efforts consentis pour la mise en place de Ritmo, par des possibilités accrues de densification urbaine et par une meilleure gestion paysagère des formes urbaines et du stationnement automobile.

D) - Favoriser la reconversion des friches

Les friches urbaines, dont il existe un certain nombre d'exemples passés ou présents à Haguenau sont des lieux de fortes potentialités pour le développement ur-bain. Ce sont très souvent de grandes emprises (ici militaires, hospitalières ou industrielles) qui forment autant de coupures dans la ville, voire d'enclaves.

Ce sont aussi des lieux complexes, héritiers d'un passé ayant contribué à forger l'identité de la Ville et qui en tant que tels nécessitent des réflexions approfondies pour voir comment allier maintien de cette histoire et modernité.

Réurbaniser ces friches, que ce soit Thurot, Tixit ou le site de la Vieille Île, s'avère donc le plus souvent long, difficile et coûteux. Le PLU, fort de ces constats, a choisi de faciliter au maximum leur reconversion et leur réintégration à la ville «ordi-naire». Les contraintes réglementaires y seront calibrées au plus juste pour faciliter l'émergence des projets tout en répondant aux attentes de la ville.

Ces friches sont aussi porteuses d'enjeux en termes d'économie de foncier, en permettant de répondre pour partie au moins aux différents besoins des populations sur des sites déjà urbanisés, sans consommation foncière supplémentaire. Ceci explique largement l'attention portée à ces sites par la puissance publique qui y voit une occasion de développer la ville de demain, notamment à travers une approche de type «Eco-quartier».

Cet intérêt pour la réurbanisation des friches urbaines s'explique aussi par le fait qu'elle permettra de faciliter les liaisons et en particulier les liaisons douces entre des quartiers que ces espaces séparaient. C'est par exemple le cas du site militaire de Thurot qui faisait barrière entre le centre-ville et les quartiers au sud. S'il n'a pas vocation à développer des liaisons automobiles entre les quartiers, la reconversion de cette friche facilitera l'accès au centre-ville des habitants du sud, en leur offrant des itinéraires piétons et cyclables plus directs qui, en eux-mêmes, faciliteront le re-cours au vélo ou à la marche à pied.

E) - Extensions futures

Le renouvellement urbain est un phénomène lent. Le PLU facilite celui-ci en ouvrant de nombreux secteurs, mais leur capacité reste limitée à court et moyen termes, les délais de leur réalisation sont objectivement plus longs que pour les ex-tensions urbaines, en raison notamment des contraintes foncières inhérentes à leur position en centre-ville et aux contraintes de leur insertion urbaine.

En conséquence, le PLU fait le choix d'offrir, en parallèle, des espaces d'extension à la ville. Ceux-ci sont déterminés selon plusieurs paramètres : leurs apports en termes d'amélioration du fonctionnement urbain, comme par exemple les sites localisés aux abords de la future Voie de Liaison Sud. Ils ne sont pas seulement une tranche d'urbanisation supplémentaire, mais aussi la garantie d'améliorer la desserte et l'accessibilité des quartiers existants, la possibilité d'accueillir dans de bonnes conditions d'insertion et de desserte des équipements nécessaires aux ex-tensions mais aussi aux quartiers existants.

C'est aussi l'occasion de compléter la trame des déplacements doux et de valoriser des espaces récréatifs, offerts à l'ensemble des habitants de la ville. Permettant d'accueillir une plus grande mixité urbaine et notamment une fonction commer-

ciale de proximité, ces futurs quartiers sont l'occasion de recréer des centralités de quartier à même de faciliter le recours aux modes non motorisés pour les déplacements liés aux besoins quotidiens, y compris pour les quartiers proches qui en étaient jusque-là plus ou moins pourvus.

Leur superficie permet de répondre aux besoins de logements en complément des opérations de renouvellement urbain projetées dont l'horizon temporel est plus lointain en raison des complexités inhérentes aux opérations de réurbanisation. Dans l'optique du PLU et de son Projet d'Aménagement et de Développement Durables, il ne s'agit pas d'ouvrir à court terme la totalité de ces sites à l'urbanisation, mais de se doter des réserves d'urbanisation y compris à moyen et long terme, dans un système global et cohérent, réfléchi en fonction du contexte environnemental d'une part et des besoins à court moyen et long terme de la ville et de sa population d'autre part¹.

Carte n° 81 : Périmètres d'extension et de renouvellement projetés version intermédiaire



NB : La carte ci-dessus illustre une version intermédiaire des réflexions du PLU. Par rapport à la version définitive, l'évaluation environnementale a permis d'identifier des secteurs sensibles qui ont été reclassés en zone N ou A. Il s'agit notamment de secteurs forestiers à l'Ouest du Sandlach ou au sud du quartier des Pins, de secteurs humides à forts enjeux bio-logiques aux abords de la voie ferrée au Weinumshof ou vers le Château Fiat, ou encore des extensions un temps imaginées au sud de l'avenue Leriche, jugées finalement trop proches des secteurs boisés propices aux chiroptères ou présentant des stations d'armerie isolées à proximité, et enfin du Metzgerhof, imaginé initialement à très très long terme et dont seul subsiste au PLU le complément de l'urbanisation existante en limite sud ; sans parler des rectifications mineures des périmètres d'extension ici et là pour tenir compte d'enjeux en-virronnementaux.

1. Voir l'échéancier prévisionnel dans le présent rapport de présentation

Ces grandes extensions futures à vocation résidentielle prédominante sont localisées, à l'exception du secteur sud du Metzgerhof, autour de la VLS. Elles sont complétées par une politique d'intensification de la ville : le PLU identifie à cet effet un certain nombre de compléments aux quartiers existants qui permettront en quelque sorte de «finir» la ville.

Dans cette catégorie figurent les sites à l'ouest de la rue des Potiers, le nord du chemin de la Lisière, le cœur d'îlot entre l'avenue de Wissembourg et la rue de l'Apothicaire ou encore l'espace interstitiel au sud de la rue du Parcage. On trouve aussi les compléments du quartier des Pins, le nord de la rue Saint Dominique/chemin des Friches, le nord de la rue Philippe Boedecker dans le quartier du Château Fiat.

Il s'agit de secteurs plus ou moins enclavés dans la ville, qui bénéficient de la proximité de réseaux et de services. Ils permettent de compléter l'urbanisation existante dans de bonnes conditions, sans avoir à prolonger outre mesure les réseaux. Les secteurs d'extension situés en limite urbaine sont aussi, comme aux abords du chemin de la Lisière, l'occasion de compléter la frange bâtie.

L'optique est ici, outre la réponse aux besoins de logements, d'améliorer la qualité paysagère de l'urbanisation, en recherchant une plus grande cohérence de la frange urbaine du point de vue d'un observateur extérieur empruntant le contour-nement nord.

Cet enjeu est détaillé dans les choix paysagers du PADD, mais la logique de localisation de ces petits secteurs d'extension obéit aussi aux orientations du SCoTAN en la matière¹.

Le rythme d'ouverture à l'urbanisation de ces secteurs ne dépend pas du PLU, qui n'a guère de pouvoir réglementaire dans ce domaine. Pour preuve, la majeure partie de ces petits sites d'urbanisation sont d'ailleurs inscrits dans le POS existant de plus de 10 ans, sans qu'ils aient connu une quelconque évolution.

Mais les choix entre zones ouvertes à l'urbanisation et zones dont les équipements en périphérie ne permettent pas l'ouverture à l'urbanisation contribuent toutefois

109. réguler de fait l'offre foncière disponible. En ce sens, le PLU offre une maîtrise du rythme des ouvertures à l'urbanisation, lequel doit permettre de répondre aux besoins en logements identifiés. Le débat triennal sur la réponse aux besoins en logements, inscrit au code de l'urbanisme, sera l'occasion de suivre le niveau de réponse offert par le PLU et l'adéquation de celle-ci aux besoins en logements. Le rythme et la quantité de terrains offerts à l'urbanisation par le PLU pourront être alors adaptés si le besoin s'en fait sentir.

Sur la base théorique de 45 logements à l'hectare, qui est la densité moyenne requise par le SCoTAN pour les opérations d'extensions et de renouvellement urbain d'une ville centre d'une agglomération, le **minimum** de 230 logements annuels requis par le SCoTAN représente environ 5 équivalent hectares annuels. D'ici 20 ans, ce sont une centaine d'hectares qui seraient nécessaires pour répondre aux seuls besoins de logements, auxquels s'ajoutent les besoins générés en équipements, espaces récréatifs, commerces et emplois.

La logique d'économie du foncier qui sous-tend ce PLU ne peut se faire brutalement au seul bénéfice des quartiers existants. D'une part, il en résulterait un arrêt de la construction et une crise du logement, reportant sur les communes rurales les efforts de logement des ménages le temps que ces opérations complexes soient ouvertes à l'urbanisation avec toutes les conséquences dommageables dénoncées par le SCoTAN ; d'autre part, la ville a besoin de s'étendre pour répondre à son rôle de

1. SCoTAN _ DOG, chapitre 7, A, §2, dernier paragraphe p.34

capitale de l'Alsace du Nord et de pôle de l'agglomération tout autant que pour achever dans de bonnes conditions son urbanisation (desserte, offre d'équipement, etc., voir ci-avant). Et enfin, la période décennale passée a surtout été tournée vers la densification de l'existant, avec une douzaine d'hectares seulement d'extension tout compris, ce qui a consommé une grande part des marges de manoeuvre à court et moyen terme, comme en témoigne la baisse de la construction neuve sur cette période, tombée à une centaine de logements par an seulement.

Le PLU opte donc pour une réorientation **progressive** en faveur du renouvellement urbain, avec un effort conséquent en direction de celui-ci. Mais si une part des besoins sera un jour assurée par les opérations en centre-ville et en renouvellement, même avec des densités de logement attendues plus importantes que la norme fixée par le SCoTAN, ces opérations auront leurs limites de capacité. Et les tissus urbains existants ne se prêtent pas tous à un renouvellement urbain ; le coût social, financier et humain, par exemple, de la transformation de quartiers pavillonnaires récents en quartiers denses serait tout simplement insupportable pour la collectivité.

Loin de tout dogmatisme, il était donc impératif pour le PLU de prévoir les espaces d'extensions en complément des efforts consentis en faveur du renouvellement urbain, en ajustant au mieux ces extensions urbaines aux contextes environnements, paysagers et aussi urbains, et en imaginant une intensité urbaine forte pour ces quartiers futurs afin d'économiser la ressource sol.

Le contexte particulier de Haguenau, qui est une ville clairière, fait que les limites futures de la ville sont assez aisément imaginables y compris à un horizon tempo-rel lointain. Dans une démarche prospective responsable, le document a donc essayé d'imaginer ce que ces limites urbaines seront un jour. Il a intégré ces perspectives de croissance urbaine dans l'optique d'un contexte démographique également de croissance, en Alsace comme dans le Bas-Rhin en particulier comme l'ont montré les projections de l'Insee à 2040.

Cette croissance globale se doublera très vraisemblablement d'un renforcement du poids des villes, à la fois sous l'influence des grands mouvements de planification locaux ou nationaux qui luttent contre l'étalement urbain, mais aussi au fur et à mesure que les coûts de déplacements vont grever les budgets des ménages, annulant l'avantage financier de la péri-urbanisation.

Outre l'affichage des secteurs de croissance futurs, même si ce n'est que dans plu-sieurs décennies, qui permettent aussi aux autres acteurs notamment agricoles d'imaginer leurs investissements en conséquence, cette stratégie d'inscription des futurs secteurs urbains permet d'imaginer dès aujourd'hui les équipements et les réserves nécessaires, notamment pour la desserte, et surtout de les prendre en compte dès à présent dans les stratégies de gestion et de création des quartiers futurs.

Si le scénario à très long terme se réalise, la Ville disposera alors des éléments nécessaires pour urbaniser dans de bonnes conditions, sans devoir mettre en oeuvre des stratégies coûteuses de réorganisation de l'urbanisation existante. Dans l'hypothèse contraire, ces sites ne seront en rien impactés, puisqu'aucune urbanisation n'aura pu s'y développer dans l'intervalle.

Cette approche, somme toute assez classique en planification urbaine et qui consiste à essayer de prévoir l'avenir pour organiser le présent, en laissant le maximum d'options viables pour le futur, concerne principalement les secteurs complé-

mentaires de la VLS au sud de la ville, formant les extensions futures des secteurs destinés à conférer à cette voie son statut de boulevard urbain.

Compte tenu des sensibilités des milieux, les limites externes de l'expansion urbaine maximale imaginable aujourd'hui sont de fait quasiment connues et peu susceptibles de variation, sauf dans le sens d'une éventuelle restriction future en raison de la présence d'espèces ou de milieux sensibles que les nécessaires analyses et compléments de l'évaluation environnementale, préalables à toute ouverture à l'urbanisation, pourraient éventuellement détecter le moment venu.

II . AMÉLIORER LE FONCTIONNEMENT URBAIN

A) - Valoriser/développer des centres de quartier

Comme l'explique le Plan d'Aménagement et de Développement Durables (PADD), la Ville de Haguenau a connu une forte extension. Le centre-ville historique qui reste le cœur de la ville et de son rayonnement est devenu plus éloigné des quartiers périphériques qui aspirent à trouver des centralités urbaines relais.

C'est pourquoi le Plan Local d'Urbanisme (PLU) a fait le choix de renforcer, en complément du centre-ville, des relais de centralité. En accroissant leur fonction commerciale, en renforçant lorsque c'est possible ou nécessaire les équipements publics de proximité, en y apportant une meilleure desserte en transports collectifs, mais aussi en accès cyclistes et piétons, on espère donner aux habitants la possibilité de satisfaire une partie de leurs besoins de proximité à une distance moins importante, et partant à recourir plus volontiers des modes de déplacements doux.

Ces centres de quartier permettront aussi de renforcer les interactions sociales, rendant ainsi la ville plus conviviale et renforçant le vivre ensemble. Les secteurs de renouvellement urbain imaginés le long des axes principaux ou dans les quartiers futurs sont autant d'occasion de conforter et de développer ces embryons de centre de quartier.

Ces centres de quartier sont aussi l'occasion de renforcer la fonction résidentielle, limitant la pression de l'urbanisation sur les milieux naturels et la consommation foncière.

B) - Valoriser les nœuds/portes entre la vieille ville et les extensions urbaines

Les points d'entrées historiques aux limites du centre-ville sont autant de points singuliers dans le tissu urbain. Le PADD a fait le choix de les valoriser à la fois dans une optique esthétique et patrimoniale lorsque le contexte le justifie (accès ouest, débouché de l'avenue de Strasbourg sur le parc de l'Horloge, passage de la Moder, etc.). C'est aussi pour le PADD une façon d'assurer la permanence de la mémoire urbaine et de l'histoire des agrandissements successifs de la ville.

Pour d'autres nœuds et en particulier ceux situés autour des gares ou du quartier Thurot, leur valorisation est plutôt imaginée pour tirer parti de ces lieux dans une

stratégie d'intensification de la ville. Ce sont aussi des lieux d'échanges entre flux de déplacements et des points de rupture de charge entre des déplacements plutôt voués aux distances longues et à l'automobile, et un centre-ville plutôt tourné vers les déplacements piétons et les distances courtes. Le stationnement automobile doit s'insérer dans cette stratégie, de préférence dans une optique de maîtrise du nombre de places offertes et également des surfaces mobilisées pour l'accueillir, pour éviter les appels induits sur les usagers, en privilégiant les reports modaux sur les transports collectifs routiers, complémentaires du train. Dans l'optique du PADD, la localisation du stationnement doit concourir à faciliter l'identification du secteur des gares au centre-ville dont il constitue l'une des entrées.

En tant que tels, ces accès de la vieille ville sont porteurs d'une charge urbaine sym-bolique et commerciale que le PADD ne pouvait pas ignorer. Cette stratégie de va-lorisation des portes d'entrées dans la vieille ville s'inscrit dans la logique de l'orientation paysagère du Schéma de Cohérence Territoriale de l'Alsace du Nord¹ imposant la recherche d'une qualité urbaine particulière aux entrées de ville. Les commerces devront s'inscrire aux abords du secteur des gares dans une logique de service aux usagers des transports ou de proximité vis à vis des besoins des habi-tants de ce quartier plutôt que dans celle d'un nouveau pôle commercial, afin de maintenir l'attractivité du centre-ville.

C) - Développer le pôle des gares

Le pôle des gares est un des sites stratégiques futurs de la ville. En raison des flux de déplacements qu'il draine d'ores et déjà, il est a même d'accueillir de nombreux services en complément de cette fonction de mobilité. C'est pourquoi le Projet d'Aménagement et de Développement Durables le pointe à différentes reprises, se-lon l'angle abordé. Ici, c'est en tant que site de développement futur susceptible d'améliorer le fonctionnement de la ville. En effet, entre les gares et le coeur de ville, notamment le quartier administratif autour de la mairie, il existe de forts po-tentiels de réurbanisation, en lien avec le départ de l'hôpital, qui permettront d'améliorer les liens urbains entre ces deux secteurs.

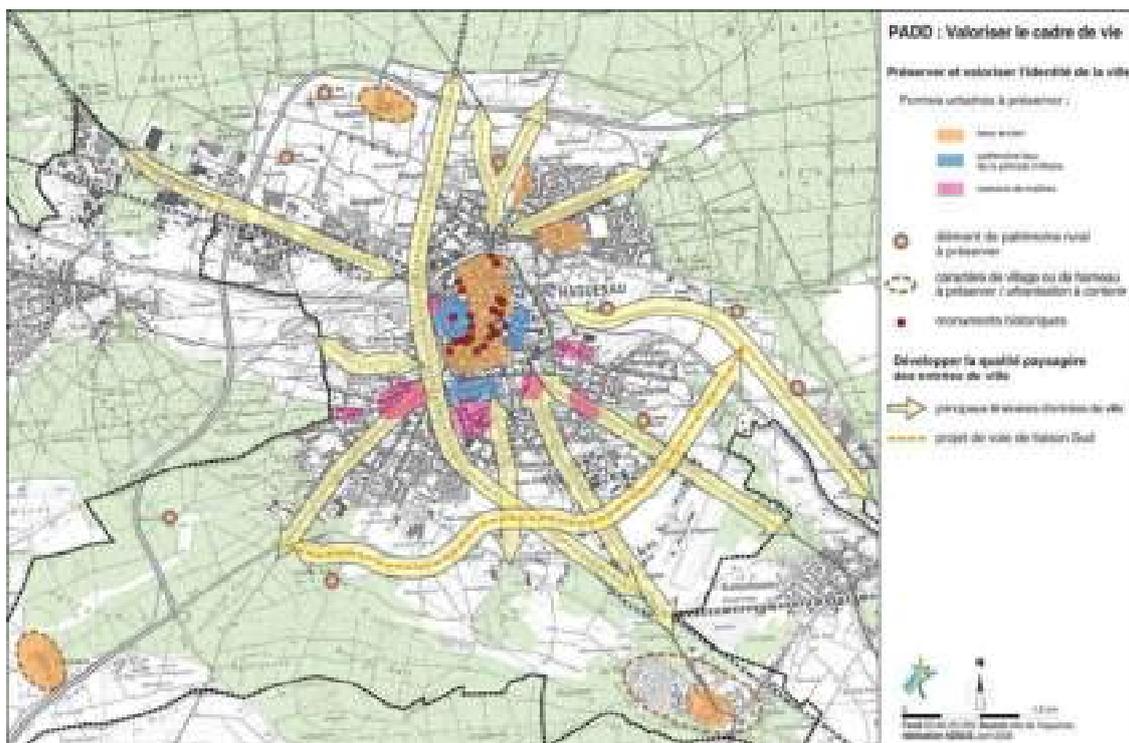
Les abords du pôle des gares sont aujourd'hui occupés par une urbanisation peu intense, notamment sur sa face ouest le long de la rue du Moulin Neuf. Il en est de même au nord-ouest, occupé par du commerce qui mobilise un foncier stratégique important. Le PADD souligne l'importance de ces lieux dans la stratégie de développement et de rayonnement de la ville, auxquels il convient d'ajouter les actuels parkings et espaces ferroviaires eux-mêmes. La qualité de la desserte fait qu'il est important d'intensifier l'urbanisation du site, et d'en améliorer les relations avec le centre-ville existant. C'est un site privilégié pour l'accueil de services et d'activités en lien avec la gare, de relocalisation du stationnement qui pourra servir ainsi également à la desserte du centre-ville, voire d'équipements à fort potentiel d'attractivité, en même temps qu'un site résidentiel potentiel important. Cette approche optimise les besoins de déplacements et les orientent vers le bus et le train, ce qui limitera les recours à l'automobile, tout en offrant un nouveau site qui limitera les besoins de sol pour le développement de la ville. La présence du parc de la gare et de l'Horloge et d'espaces naturels ou récréatifs proches, tels les bords de la Moder, autorisent cette densification dans de bonne conditions de cadre de vie.

1. SCoTAN, DOG, chapitre VII, B, §2, p.35

A terme, une restructuration du stationnement lié aux gares routières et ferroviaires est même vraisemblable, l'usage du sol devenant plus intéressant pour l'urbanisation que pour le stockage des véhicules, lequel pourra être réorienté vers des formes de stationnements en ouvrage. Il n'est pas question en effet de dégrader l'accessibilité de la gare à l'heure actuelle, qui bénéficie à toutes les communes proches et à leurs habitants.

III . VALORISER LE CADRE DE VIE ET L'IDENTITÉ DE LA VILLE

Carte n° 82 : Illustration des principaux objectifs de valorisation du cadre de vie



A) - Valoriser le patrimoine historique du centre-ville

Le centre-ville historique participe largement à l'image de Haguenau. C'est un des ciments du sentiment d'appartenance des habitants et une carte de visite touristique qui contribue à l'attractivité de la ville, y compris à son image économique.

Ce sont ces constats et la qualité urbaine héritée du passé qui ont motivé l'inscription de cette préoccupation de préservation du centre historique dans le Projet d'Aménagement et de Développement Durables (PADD). Le patrimoine monumental et historique est largement protégé au titre de l'inventaire des Monuments historiques grâce au contrôle exercé par l'Architecte des Bâtiments de France. Mais l'image patrimoniale d'une Ville ne se résume pas à ses monuments classés ou inscrits. C'est aussi le fruit des aménagements urbains, de l'ambiance des rues et de la préservation du patrimoine bâti ordinaire, y compris en dehors des champs de co-visibilité avec les monuments protégés.

Le Plan Local d'Urbanisme (PLU) n'entend pas muséifier pour autant le centre ancien. Celui-ci a des fonctions commerciales et économiques qui imposent qu'il soit capable d'évoluer vers autre chose qu'un simple pôle touristique, si on veut pouvoir conserver son attractivité et son dynamisme intacts.

L'objectif est donc ici de trouver l'équilibre entre ce qui fait la cohérence des formes urbaines et la qualité du patrimoine urbain, et la capacité d'évolution nécessaire de ce centre ancien.

B) - Préserver la forme urbaine pour garantir l'identité des quartiers

Les quartiers existants sont le fruit d'une histoire urbaine. Certains sont des lieux d'évolution régulière sinon permanente, comme les faubourgs d'entrée en ville, d'autres ont acquis une forme peu susceptible d'évolution brutale, comme par exemple les quartiers pavillonnaires ou les quartiers d'habitat collectif.

Le PLU fait le choix dans son projet politique de s'appuyer sur les formes urbaines pour garantir la persistance de l'identité des quartiers, dans un souci toutefois de cohérence plus que de conformité.

Des exceptions à ce principe de persistance sont toutefois prévues. Il s'agit des friches urbaines, quelle qu'en soit la provenance : activités qui ont fait l'histoire de la Ville, mais qui ont disparu ou se sont relocalisées ailleurs, telles les friches indus-trielles, les anciens secteurs militaires ou hospitaliers, etc. Ces opportunités de re-faire la ville sur elle-même constituent l'une des priorités d'aménagement de la politique mise en œuvre au travers notamment de ce PLU.

Mais parmi ces exceptions figurent également les secteurs de renouvellement urbain. Ils sont formés d'un tissu urbain généralement plus décousu et d'un bâti plus hétérogène, régulièrement modifié et transformé. Le choix est ici de créer, à travers les possibilités de réurbanisation, une nouvelle cohérence urbaine, une nouvelle identité, plus agréable et plus valorisante pour les habitants qu'un quartier en per-pétuel devenir.

L'adjonction de fonctions commerciales, de services, voire d'équipements, lorsque c'est possible ou nécessaire, bref, le renforcement des polarités urbaines tout comme l'amélioration des liens de déplacements doux avec les quartiers voisins sont autant de vecteurs de cette politique arrêtée par le PADD. L'objectif poursuivi concourt à renforcer l'identité urbaine des différents quartiers de la ville.

Hors ces exceptions, l'objectif du PLU sur la ville existante est globalement de per-pétuer les formes urbaines préexistantes, dans le droit fil du POS précédent, en offrant toutefois le plus souvent pour les quartiers pavillonnaires des possibilités d'évolution modérée. Cet objectif est décliné par l'encadrement des possibilités de transformation du bâti dans l'optique de les limiter :

- aux adaptations aux nouvelles contraintes énergétiques,
- aux besoins de surfaces supplémentaires pour les ménages qui y résident,
- aux transformations d'usage qui concourent à plus de mixité urbaine.

Cette politique se base sur une analyse morpho-typologique fine des tissus urbains existants, puis, en fonction des volontés politiques qui s'y appliquent, telles qu'ex-primées par le PADD, de décider du cadre réglementaire qui s'y imposera : évolution ou relative permanence des formes urbaines.

C) - Préserver les éléments du patrimoine rural

L'histoire rurale de Haguenau, pour ancienne et limitée dans ses traces qu'elle puisse paraître, est bien réelle. Ses fonctions urbaines, militaires et administratives ont naturellement laissé plus de traces que son passé agricole, mais on distingue encore ce dernier.

Il s'exprime tout d'abord dans un quartier d'origine plus agricole en périphérie nord du centre-ville, à l'intérieur du cercle des boulevards, où subsistent des bâtiments de ferme, même si nombreuses sont celles qui ont connu un changement de destination au fil du temps. On retrouve aussi quelques traces de ce type aux abords du secteur de Marienthal, mais très diluées dans les tissus récents.

On reconnaît des éléments de ce passé agricole dans les quartiers périphériques ou de faubourgs, au travers de bâtiments qui sont soit des fermes à part entière, soit des bâtiments plus modestes, témoins de la double activité des ouvriers-paysans de la fin dix-neuvième et du début du vingtième siècle. Ces éléments sont de plus en plus rares et de plus en plus transformés, et ne forment plus véritablement d'ensembles bâtis cohérents.

Les objectifs de préservation du patrimoine de centre ancien et de préservation des formes urbaines exprimés dans le PADD trouvent pour ces deux cas à s'appliquer, du moins lorsque l'on n'est pas dans des secteurs de renouvellement urbain, le long des axes d'entrée en ville.

Mais les éléments de patrimoine rural les plus lisibles sont situés en périphérie de la ville. Les institutions religieuses en particulier exploitaient en effet toute une série de fermes entre la ville et la forêt. Ces ensembles agricoles ont subsisté jusqu'à nos jours. Leur situation diverge de l'un à l'autre, et leur qualité architecturale ou patrimoniale est très variable. Mais ils témoignent de ce passé rural qui forme l'arrière-plan paysager de Haguenau. Pour les plus significatives ou les mieux conservées de ces fermes, le choix du PADD est de tenter de préserver ces témoignages du passé, même lorsqu'ils sont incorporés dans des opérations d'urbanisation. Il existe aussi une ferme incluse dans la forêt au sud de Haguenau, lieu-dit Meyers-hoffen, qui relève aussi de cette volonté de conservation.

Encore une fois, la volonté n'est pas de muséifier ces fermes, mais de faciliter et de permettre leur maintien. Certaines, comme la ferme du Postillon, ont été rattrapées par l'urbanisation qui les a quasiment englobées entièrement.

A l'avenir, l'idée est de permettre de mieux valoriser ces éléments ruraux dans les opérations futures, ou de faciliter leur autonomie visuelle et paysagère lorsqu'elles sont situées en milieu naturel et qu'aucune opération d'urbanisation n'est prévue sur leurs abords.

D) - Préserver le caractère de hameau

Il existe aussi des hameaux agricoles, le plus individualisé étant Harthouse. Ce dernier a connu quelques extensions récentes sous la forme de pavillons individuels, quasiment en sommet de crête, en rupture paysagère forte. Malgré ces apports récents, ce hameau reste assez bien conservé.

Le PADD fait le choix de préserver cette image rurale en encadrant l'évolution des formes bâties et en éliminant fortement les possibilités d'extensions qui subsisteraient, dans un souci essentiellement paysager. Mais c'est aussi la traduction des orientations du SCoTAN qui préconise de limiter les extensions spatiales des villages, catégorie à laquelle est rattachée ce hameau.

En effet, situé loin du centre-ville, à l'extérieur de la couronne forestière, il ne participe pas du fonctionnement du centre urbain, mais plus de celui d'un petit village dont il a la taille et l'allure. Son développement s'apparenterait alors plus à de la péri-urbanisation et a été écarté par le PADD et le PLU.

On compte encore le hameau de la ferme du Hundshoff ou celui de Forstheim. Dans les deux cas, le PLU et son projet politique entendent en préserver le caractère actuel, en encadrant fortement leurs possibilités d'évolution et d'extension.

MARIENTHAL

Marienthal n'est pas à proprement parler un hameau. Cet écart de la ville, lié à la présence initiale de lieux de pèlerinage, a connu une extension urbaine de type péri-urbain importante ces dernières décennies, à cheval sur plusieurs communes. La présence d'un arrêt de transports collectifs n'y est pas étranger, il a conduit la Ville à s'interroger sur la place de Marienthal dans la stratégie urbaine lors de l'élaboration du PADD.

Fallait-il prévoir son extension et sa densification dans la logique d'un renforcement de l'urbanisation aux abords des dessertes en transports collectifs, ou au contraire en limiter les extensions et la densification, comme pour les hameaux ?

Le choix a été ici en faveur d'un compromis. Le PADD le considère comme un secteur qui peut connaître des développements limités, tout autant que comme un ensemble patrimonial qui mérite préservation.

Marienthal n'est du coup ni un lieu de développement important à proprement parler ni un hameau à préserver non plus. De fait, c'est un cas à part où se rejoignent plusieurs objectifs du PADD : des enjeux patrimoniaux aux abords de la basilique, apparentés à ceux des parties d'origine rurale du centre-ville de Haguenau, des enjeux de préservation des formes urbaines dans les secteurs pavillonnaires existants et des enjeux de développement sur des poches d'urbanisation future, de taille limitée.

Ces possibilités d'extension mesurées ont été maintenues, pour permettre de tirer parti de la présence d'un arrêt de train, et pour achever l'urbanisation dans de bonnes conditions paysagères. Mais l'extension importante située à l'est de Marienthal dans le POS précédent, entre le carmel et la station d'épuration, et qui recouvrait des zones naturelles, agricoles et forestières peu accessibles, a été abandonnée et supprimée.

En tout état de cause, le Projet d'Aménagement et de Développement Durables du PLU n'entend pas faire croître Marienthal au point d'en faire une entité autonome par rapport à Haguenau, même si des compléments d'équipements et de commerces de proximité sont possibles, en application des objectifs du PADD en faveur d'une ville où tout est proche.

E) - Préserver le patrimoine forestier, favoriser son accessibilité par les modes doux

La principale composante de l'identité haguénovienne, aujourd'hui encore, c'est sa forêt. C'est sa composante paysagère et identitaire la plus visible, au point d'être passée dans le langage courant : les territoires au-delà de Haguenau en direction du nord ne sont-ils pas qualifiés d'Outre-Forêt ?

Outre ses qualités propres en tant que milieu naturel, ce qui lui a valu d'être l'un des objectifs à part entière du PADD, c'est un support d'identité au quotidien. Le PLU entend préserver cette composante de l'âme de Haguenau, ce qui ne signifie pas pour autant qu'il entend en faire une réserve intouchable et inaccessible.

La forêt participe au quotidien des habitants. Elle a été et reste une source de richesses et d'exploitation, mais avec l'évolution des modes de vie, elle est aujourd'hui aussi un lieu de détente, de ressourcement, un complément à la vie urbaine, et sa présence permet d'équilibrer le stress inhérent à la vie en ville.

Pour remplir son rôle social, le PADD affirme la nécessité de son accessibilité, en particulier par les modes de déplacement doux, même si l'accessibilité automobile existe et reste nécessaire en complément. Il s'agit, dans l'esprit du PADD, de venir compléter l'accessibilité automobile par un réseau d'accès piétons et cyclables à partir de la ville dense, mais aussi depuis les villes voisines, pour que la forêt devienne de plus en plus un lieu de détente.

Le renforcement de cette accessibilité par les modes doux doit cependant rester compatible avec les objectifs de préservation et de conservation des milieux et des espèces, ce qui imposera de choisir des itinéraires qui desservent principalement les secteurs les moins sensibles de la forêt et les lieux habituels de détente proches de la ville, comme le site du Gros Chêne.

La forêt est aussi une destination touristique et le PADD fait le choix de faciliter la valorisation de cette destination.

Parmi les éléments de valorisation, il est imaginé notamment une « maison de la fo-rêt », qui pourrait, autour d'espaces de détente et de loisirs, offrir un lieu de support pédagogique et d'animation sur la forêt.

Le PADD ne va toutefois pas jusqu'à localiser cet espace, qu'il n'est pas forcément besoin de situer en forêt, en tout état de cause, mais il en affirme la nécessité dans une stratégie de développement touristique communale et régionale.

IV . RÉDUIRE LES NUISANCES ET LES RISQUES

A) - Réduction des nuisances

L'amélioration du cadre de vie, prise *stricto sensu*, c'est aussi améliorer le milieu de vie quotidienne. Les nuisances sont une des principales atteintes à ce cadre de vie, avec les atteintes paysagères. A Haguenau, ces nuisances sont essentiellement liées à la circulation automobile.

Le PLU ne pouvait pas donc pas les ignorer.

Parmi les objectifs récurrents du PADD, on trouve donc l'amélioration des circulations piétonnes et cyclables, le développement des transports collectifs, la rédu-

tion à la source des causes des déplacements en rapprochant l'urbanisation des points de desserte TC et en densifiant la ville autour de ses nœuds de communication. Ces objectifs vont permettre de limiter la circulation automobile, donc le niveau de nuisances subi par les habitants.

C'est également au titre de la réduction des nuisances que figure la perspective de création d'une voie entre la RD29 et le contournement nord/route de Soufflenheim, même si aucune traduction n'en est donnée aujourd'hui dans le PLU. Cet objectif motive également la réalisation de la Voie de Liaison Sud, qui va permettre de diminuer le trafic notamment de poids-lourds en centre ville et donc les émissions de polluants atmosphériques et de particules dans des rues étroites qui ne favorisent pas la dispersion. La diminution du trafic attendue par ce projet va également diminuer les nuisances sonores dans des proportions perceptibles sur de nombreux axes existants. Et grâce à une conception moderne et aux normes de cette future voie, ce n'est pas juste à un déplacement des nuisances auquel on assistera, mais bien à une amélioration globale. Un paragraphe spécifique est d'ailleurs consacré à cet axe dans ce document.

Les choix de localisation des secteurs économiques futurs relèvent aussi de cet objectif de diminution des nuisances. En effet, le choix de les inscrire en périphérie de l'urbanisation facilite leur accessibilité directe depuis les grands axes du réseau, comme le SCoTAN le prévoit¹. Ce choix, qui découle directement du PADD, limite les traversées de la ville par les flux d'approvisionnement en marchandises et en fret et par conséquent les flux de poids lourds.

Mais Haguenau est aussi un pôle d'emplois à l'échelle régionale, et cette localisation permet aussi une accessibilité sans obligation de traversée du centre pour les actifs qui n'ont pas recours aux transports collectifs, même si l'objectif majeur du PLU reste bien sûr de les encourager à prendre ces transports collectifs.

B) - Réduction des risques

Haguenau ne connaît pas de vrai risque technologique majeur, même s'il existe dans le tissu urbain des installations classées.

Les seuls risques véritablement présents, ce sont les risques liés aux inondations. En cohérence avec le SDAGE, le SAGE III-Nappe-Rhin et le SCoTAN, le PLU et son projet politique se sont donnés comme objectif de limiter les conséquences de ce risque naturel. Les secteurs d'extension en zone inondable qui pouvaient encore subsister dans le POS sont donc supprimés à l'occasion du passage au PLU.

Dans ses choix d'aménagement, le PADD impose, à travers les orientations d'aménagement prises pour son application et les traductions réglementaires que soit portée une attention particulière au traitement des risques. Transparence hydraulique des projets, limitation des rejets d'eau pluviale, etc sont autant d'éléments qui concourent à limiter aussi les effets des crues.

Le PADD fait aussi le choix de préserver le réseau des fossés qui permettent de drainer le territoire urbain. Ceux-ci ont une fonction hydraulique essentielle, ce qui en justifie la préservation. Des marges de recul et l'interdiction de les supprimer figurent dans les traductions réglementaires du PADD.

Cette volonté de préservation des fossés et des cours d'eau, permanents ou non,

1. SCoTAN, DOG _ chapitre VI, B, 2, §1, p.30

fait écho à la volonté d'instaurer une trame verte en ville dont ils sont le support évident. Et c'est aussi l'occasion de développer et de valoriser ces espaces à travers la mise en place d'un réseau de déplacements doux utilisant ces corridors. Il y a donc une concordance d'enjeux autour de ces fossés et cours d'eau entre la présence de la nature en ville, la lutte, modestement, contre l'érosion de la biodiversité, la lutte contre les inondations, la recherche de qualité de vie et de qualité urbaine et enfin le développement des déplacements alternatifs à l'automobile, dans un cadre agréable, confortable et sécurisé puisqu'en dehors des axes auto-mobiles.

Dans la mesure où ils sont réglementairement possibles, les dispositifs alternatifs aux tuyaux d'assainissement pluvial seront également encouragés et facilités, pour des motifs notamment d'écrêtage des apports d'eaux pluviales aux exutoires naturels.

C'est donc, à son échelle et à sa mesure, une véritable stratégie de lutte contre les inondations que met en place le PLU dans son projet politique d'aménagement et de développement durables.

C) - Poursuivre l'amélioration de la qualité de l'eau

La qualité de l'eau dépend pour partie du volume instantané des rejets. En limitant ceux-ci à la source grâce à la limitation des surfaces imperméabilisées ou par des méthodes de stockage et de rétention alternatives aux tuyaux, la Ville agit sur la qualité des eaux de surface. En outre, les noues et les bassins ainsi réalisés peuvent être aménagés chaque fois que la réglementation le permet pour être autant de points verts dans la ville, renforçant la présence de la nature en ville.

C'est aussi un facteur retardant pour les rejets au milieu naturel, ce qui permet même marginalement une diminution du risque d'inondation en cas d'épisodes pluvieux intenses.

Ce sont pour l'essentiel ces raisons qui ont fondé l'inscription de cette volonté dans le PADD.

V . ASSURER LA QUALITÉ PAYSAGÈRE

A) - Favoriser l'intégration paysagère des nouvelles opérations et voiries

Le PLU prévoit pour satisfaire aux besoins de la population actuelle et future de créer un certain nombre d'extensions urbaines. Situées pour la plupart en périphérie de la ville, elles ont potentiellement un impact important. C'est pourquoi le PADD s'est tourné vers des objectifs d'intégration paysagère forte de ces opérations. La silhouette urbaine, la lecture des franges participent énormément à la perception que l'on en a et à l'image que l'on conserve d'une ville. Soigner cette identité paysagère est donc tout autant un enjeu de rayonnement et d'attractivité économique qu'un enjeu purement paysager.

L'obligation de continuité urbaine exprimée dans le SCoTAN trouve ici une résonance particulière. Haguenau est une ville clairière, et le contournement nord en particulier offre une vue singulière sur la ville, tout comme la RD 29 ou l'avenue Leriche au sud. Le PADD insiste donc tout particulièrement sur la qualité paysagère et urbaine des franges de la ville, qu'elles soient générées par l'urbanisation ou par des infrastructures.

B) - Développer la qualité paysagère et urbaine des entrées de ville

Le PADD a exprimé les enjeux et la vocation de ces espaces. Il est moins limitatif dans sa définition des entrées de ville que l'article L 111-1-4 du code de l'urbanisme qui y est consacré. En effet, le PADD vise les axes d'entrée en ville existants, pour lesquels il préconise globalement de favoriser l'émergence de nouveaux quartiers alliant mixité des fonctions et développement, en s'appuyant sur les transports col-lectifs et Ritmo en particulier.

C'est un objectif politique très fort. Il s'appuie sur une analyse urbaine qui montre que ces espaces sont des lieux de transformation, et que les activités qui les ont marqués ces dernières décennies sont en train de se relocaliser, libérant des sur-faces conséquentes avec du bâti de faible valeur.

Il y a donc une opportunité d'y redévelopper de nouveaux quartiers, plus centraux dans leur conception. C'est pourquoi ils sont pointés tout particulièrement par le PADD.

Les espaces plus traditionnels d'entrées de ville, avec leurs zones commerciales tentaculaires, sont peu présents à Haguenau contrairement à d'autres villes de France ou même d'Alsace. La présence de la forêt a servi de butoir naturel à ces ex-tensions. Ce qui explique que le PADD n'en parle pas directement. A Haguenau, ces zones ne constituent pas un enjeu paysager ou urbain fort.

On ne compte véritablement que la zone de Schweighouse avec ses extensions ha-guenoviennes - mais elle est entièrement surbâtie - et le secteur du Taubenhof, iso-lé en zone naturelle entre Haguenau et Bischwiller.

Cette situation à mi-chemin entre les deux villes majeures de l'agglomération lui a valu un certain développement, mais là encore, les zones inondables d'un côté et la forêt de l'autre ont limité les extensions spatiales.

Aujourd'hui, le PLU entend permettre de conforter ce site, dans les limites autorisées par le SCoTAN pour en favoriser la pérennité et partant, la qualité. Un site qui dépérit est un site qui se dégrade, y compris paysagèrement, et les exemples ne manquent pas pour illustrer les conséquences que ça peut entraîner. Le Taubenhof est desservi par le système de bus urbain depuis Haguenau, en attendant qu'un jour peut-être, celui-ci puisse être étendu à l'ensemble de l'agglomération.

D'un point de vue plus paysager, la présence de lambeaux forestiers de part et d'autre et l'adossement à la forêt au nord isolent aujourd'hui visuellement cet ensemble et limitent son impact sur le paysage.

L'extension possible devra conserver cette stratégie d'implantation respectant le grand paysage, en déclinaison des objectifs énoncés par le PADD.

II - Orientations générales de protection des espaces naturels, agricoles et forestiers

A) - Plan de Mise en Valeur de l'Environnement

Le territoire proche du centre urbain de Haguenau présente une richesse environ-nementale forte. Le Schéma de Cohérence Territorial de l'Alsace du Nord (SCo-TAN) a néanmoins démontré dans le cadre de son évaluation environnementale que le choix de développer le territoire de Haguenau présentait plus d'avantages, sur le plan global de l'environnement, que la dispersion de la croissance urbaine sur le territoire de l'Alsace du Nord.

Face à ses responsabilités territoriales en termes de création de logements et d'em-plois en particulier, la Ville a dû rechercher les conditions optimales de son déve-loppement urbain au regard de cette richesse patrimoniale. C'est pourquoi la ville de Haguenau s'est donnée une ambition élevée pour l'environnement. Ainsi, au-delà du respect de la réglementation en vigueur, elle souhaite se donner un objectif spécifique de mise en valeur de cet environnement exceptionnel. Dans une telle dé-marche, l'environnement et particulièrement l'écologie, constitue un objectif en soi du développement urbain, au même titre que le développement économique et so-cial. L'enjeu devient alors de parvenir à réaliser un aménagement conciliant pour l'environnement et qui le valorise.

Cette recherche a pris pour les zones de développement économique la forme du Projet de Mise en Valeur de l'Environnement (PMVE) ayant vocation à être traduit dans le présent Plan Local d'Urbanisme et devant déboucher sur des procédures opérationnelles d'aménagement à la suite du PLU.

Cette démarche originale a voulu concilier en grandeur réelle et à l'échelle de la ville le développement et la préservation de l'environnement, pour sortir des logiques de confrontation entre ces deux ensembles constitutifs du contenu d'un plan local de l'urbanisme.

Dans cette perspective, le PMVE a pris en compte les exigences des législations et réglementations de l'environnement en vigueur avec, par exemple, la proposition de mesures d'évitement, de réduction ou de compensation des impacts potentiels du développement urbain. Mais cette étape obligatoire et minimale a été complétée par la recherche systématique d'une valorisation des enjeux environnementaux.

Pour cela, la démarche a consisté à lancer une vaste étude environnementale sur plus de quatre cents hectares¹ pouvant potentiellement satisfaire aux conditions mises en avant dans le Projet d'Aménagement et de Développement Durables

1. Pour des raisons de simplicité de lecture du présent rapport de présentation, l'analyse des sites étudiés et les justifications qui ont présidé au choix des sites finalement retenus figurent dans la partie suivante de ce rapport, relative aux justifications des limites des zones du PLU.

(PADD), le SCoTAN et par les entreprises lorsqu'elles cherchent à s'implanter : qualité de la desserte routière et transports collectifs, qualité paysagère, possibilité de croissance, proximité de la ville, etc.

Les enjeux environnementaux se sont ensuite traduits par l'abandon des sites les plus sensibles du point de vue de l'environnement, puis des propositions de mesures au sein du présent PLU et enfin par des mesures de gestion ou opérationnelles ne relevant pas du PLU mais de l'aménagement lui-même.

De façon synthétique, on retiendra que le choix du PADD en matière de préservation de l'environnement a été de trouver, au travers de cette réflexion spécifique, le moyen d'atteindre l'équilibre entre préservation et développement inscrit à l'article L 121-1 du code de l'urbanisme tout en répondant en particulier aux besoins en activités économiques des populations actuelles et futures.

B) - Structurer la présence d'éléments naturels dans l'espace urbain

Haguenau est une ville clairière. La perception de ses franges depuis les plaines alluviales est un enjeu paysager important, du reste souligné par l'état initial de l'environnement comme par le SCoTAN qui préconise par ailleurs la compacité de l'urbanisation en imposant les continuités urbaines, la lutte contre les extensions linéaires et le traitement de l'interface ville/espaces ouverts¹ :

«Les limites externes des ensembles urbains, entre espaces bâtis et espaces naturels, sont conçues et aménagées pour assurer la cohérence et la transition entre ces espaces. Elles s'appuient sur la trame paysagère préexistante dans une logique de permanence.»

Sur ces bases, c'est assez logiquement que le PLU de Haguenau a inscrit dans ses objectifs la préservation et l'organisation des franges urbaines. En outre, cela répond aux préoccupations déjà exprimées de donner à la ville future des limites claires et perceptibles, facteur avéré de limitation des phénomènes de grignotage urbain.

Accessoirement, cet objectif paysager permet donc également de préserver au passage les espaces ouverts en limite de la ville, ce qui en fait aussi un objectif écologique.

La qualité des franges urbaines, qui sont la signature paysagère de Haguenau, est également un objectif économique. L'attractivité des villes dépend en effet aussi de leur insertion dans leur territoire socle et paysage, et de la qualité de vie qui s'en dégage. Derrière le choix de localisation des activités et des actifs, il y a aussi des choix humains que la cohérence - sinon l'harmonie - paysagère et l'esthétique influencent dans des proportions non négligeables. C'est toute l'importance du traitement des entrées de ville et des limites qui s'en trouve justifiée et légitimée, y compris du point de vue économique, et donc d'un point de vue financier.

1. DOG, chapitre VII, A, 3, dernier paragraphe p.34

C) - Compléter l'offre en espaces verts et de loisirs

Le PADD explicite largement ses objectifs et les choix ou les enjeux qui y ont conduit en introduction de cette partie :

«Les cours d'eau, la végétation, les parcs, squares,... offrent en ville des espaces de respiration à la population qui participent beaucoup à la qualité de vie et à la convivialité urbaine. Mais ces espaces remplissent d'autres fonctions parmi lesquelles on peut citer l'embellissement de la ville, la mise en valeur d'un patrimoine bâti, ou tout simplement des fonctions de relais écologiques entre plusieurs espaces naturels. Maintenir, développer et structurer cette présence d'éléments naturels en ville répond donc à différents besoins, mis au service d'un objectif global de qualité du cadre de vie.»

Cet objectif découle donc d'un choix raisonné en faveur d'une plus grande présence de la nature en ville, et d'une offre renforcée d'espaces de loisirs et de détente pour la population.

Loin de consommer du foncier qui serait soustrait aux opérations de densification, la présence de ces espaces va justement permettre une intensification urbaine. Ils sont la contre-partie d'une densité urbaine et humaine plus grande. En tant qu'offre de proximité, ils viennent compléter l'offre «forestière» et celle des espaces de campagne, somme toute assez proches.

Le PLU, dans la mesure des opportunités foncières, cherche donc à travers cet objectif à mettre en place un véritable maillage vert et de loisirs au sein de l'espace bâti. Cette stratégie répond à des enjeux de biodiversité, de présence de la nature en milieu urbain, et contribue de plus à rendre la ville plus acceptable à ses habitants, limitant ainsi la recherche de lieux de vie néo-ruraux qui concourent à la péri-urbanisation sans offrir pour autant la qualité de service attendue, les campagnes étant avant tout des lieux de productions agricoles, avec leurs contraintes et parfois leurs nuisances propres.

Les orientations d'aménagement, le maintien d'espaces de cœur d'îlot grâce au dé-coupage du zonage, le cadre réglementaire et la réservation d'espaces sont les leviers qui permettront la traduction de cet objectif dans le PLU.

Ces espaces à développer ou à conforter répondent à des vocations différentes selon leur localisation et leurs dimensions. Toutes les échelles sont nécessaires : cela va de l'espace privé individuel ou collectif au mini-square de proximité, en passant par les parcs et jardins, les cheminements verts et leurs éventuelles dilatations, jus-qu'aux grandes coulées vertes de la Moder ou celle qui accompagnera la VLS. Sans oublier naturellement le réseau des espaces sportifs, souvent incorporés à des espaces verts comme au parc des sports par exemple.

La densification du réseau piéton et cyclable en direction de la forêt ou des espaces agricoles et naturels proches de la ville permettra aussi d'offrir un complément aux habitants.

Même les futures zones d'activités sont concernées par cette stratégie : la préservation des fossés, l'intégration paysagère, le maintien d'espaces naturels ordinaires accessibles, etc. sont autant d'éléments pointés par le PADD à un titre ou à un autre et qui concourent à cet objectif d'augmentation de l'offre en espaces verts, de détente et de loisirs.

D) - Organiser les espaces de transition (habitat, activités)

Dans un souci d'intégration paysagère mais aussi social, le PADD a fixé au PLU des objectifs spécifiques pour les espaces de transition entre les fonctions urbaines et en particulier entre les zones d'activités et celles à vocation résidentielle. L'idée est d'essayer d'abolir les confrontations brutales au bénéfice de transitions douces, mieux acceptées par la population et qui rendent la ville plus agréable, plus ai-mable pourrait-on dire.

Le Projet d'Aménagement et de Développement Durables indique quelques-uns des moyens qui pourront être utilisés : espaces verts de transition, comme à l'est de la rue Maurice Blin, entre secteur d'habitat et zone d'activités bordant la route de Bitche, ou encore espaces bâtis mixtes permettant de passer progressivement de l'un à l'autre des tissus urbains. *A minima*, une voirie séparant l'activité de l'habitat, ou un espace public, permettra par exemple de structurer cette transition.

Cet objectif a été retenu également parce qu'il permettra d'augmenter l'offre en es-paces de loisirs, ainsi que la trame des cheminements piétons et cyclables en com-plément de ces espaces de transition. Sont surtout concernées les nouvelles zones, les espaces disponibles dans l'existant ne permettant pas, le plus souvent, d'orga-niser et de réaliser ces transitions.

E) - Organiser le front urbain par rapport aux espaces verts

La lisibilité et la qualité paysagère de la ville se définit aussi par la qualité de ses contacts avec les espaces verts et naturels. C'est pourquoi le PADD a formulé cet enjeu. Il correspond aussi à la volonté de rendre accessible au plus grand nombre ces espaces, ce qui suppose qu'ils ne soient pas captés par leurs seuls riverains.

Ces espaces verts permettent également d'envisager des densités urbaines plus im-portantes sur leurs abords, du fait des dégagements qu'ils offrent, des vues loin-taines qu'ils permettent. Structurer les franges des espaces verts et des espaces naturels ne correspond donc pas uniquement à des préoccupations paysagères, même si celles-ci sont bien présentes dans les réflexions qui ont conduit au présent Projet d'Aménagement et de Développement Durables.

Sur les limites de l'urbanisation, cet objectif correspond à un enjeu de qualité de la perception de la ville. Il répond à la nécessité de venir donner une limite franche à l'urbanisation, ce qui est aussi le garant d'une limitation du «grignotage» de ces es-paces ouverts, voire d'un arrêt définitif.

Donner une limite à la ville, la structurer par ses vides et pas seulement par ses pleins est une approche moderne de l'urbanisme qui est aujourd'hui largement ré-pandue, de Montpellier au travers de son SCoT jusqu'aux réflexions de parc natu-rel urbain en banlieue parisienne ou à Strasbourg.

Au-delà de l'enjeu paysager, c'est à un objectif de sécurisation des espaces ouverts par rapport à la pression urbaine auquel s'est en quelque sorte attaché ici le PADD.

F) - Favoriser le maintien d'une agriculture complémentaire de la Ville

La terre agricole est un bien rare et non renouvelable. La limitation de la consommation du foncier est inscrite dans les fondements du PADD de ce PLU. Mais cet objectif va plus loin que la limitation de la consommation du sol. Il a été mis en place pour affirmer le caractère agricole des terres situées au sud du ban communal, aux abords de la RD 1340. Celles-ci, géologiquement composées de lœss, font partie des terres les plus fertiles d'Alsace, et sans aucun doute de Haguenau. Leur positionnement en entrée de ville en faisait un lieu convoité en raison de la façade commerciale offerte et de la relative absence de contraintes liées aux milieux naturels. Plutôt que d'y implanter une zone d'activités ou de laisser s'y développer des constructions qui n'auraient été qu'un prétexte pour exploiter la co-visibilité avec la voie routière, le PLU a choisi de réserver ces sols à l'agriculture au travers un classement en zone N qui interdit les constructions, la zone A étant réservées aux secteurs actuellement occupés par des exploitations agricoles.

La ceinture rurale évoquée précédemment reste encore bien perceptible autour de Haguenau. Sa préservation obéit certes à des enjeux de proximité des zones de production agricole, mais la qualité des sols ne laisse qu'assez peu présager d'une mise en culture vivrière. Il s'agit donc plutôt de marier des enjeux agricoles et des enjeux paysagers, associés à une forte densité d'espèces remarquables présentes ou fréquentant ces espaces libres autour de Haguenau. L'affirmation du maintien d'espaces agricoles autour de Haguenau a dû être équilibrée avec les besoins de la Ville en matière de foncier économique et résidentiel.

Un choix de préservation totale aurait conduit Haguenau à ne plus pouvoir réellement se développer, reportant la croissance sur le reste du territoire et en particulier sur des zones urbaines bien moins desservies, avec des formes urbaines bien moins denses (l'accueil d'une quantité équivalente de logements a nécessité jusqu'à 3,5 fois plus de surface dans les communes d'Alsace du Nord hors Haguenau - cf. partie analyse de la consommation foncière).

Ce choix, validé lors de l'évaluation environnementale du SCoTAN approuvé en 2009, a été repris dans le PADD de Haguenau. D'une certaine manière, la localisation des zones d'extension économiques dans certaines franges forestières plutôt que sur les terres arables limitrophes de la ville dense résulte aussi d'un choix lié au maintien de la présence agricole et d'une perception de l'importance de ces espaces libres pour la faune, la flore et la qualité paysagère de Haguenau.

Pour permettre le maintien de cette présence agricole, il est important également d'offrir des secteurs constructibles en direction des exploitations. Différents secteurs leurs sont de fait réservés dans le PLU, en traduction de cet objectif, même si les franges agricoles les plus sensibles environnementalement ont été exclues et orientées vers leur maintien en zone uniquement d'exploitation agricole et non de construction des bâtiments d'exploitation.

III - Orientations générales de préservation et de remise en bon état des continuités écologiques

A) - Valoriser/mettre en place la trame verte régionale

L'érosion de la biodiversité fait désormais partie des grandes préoccupations de l'urbanisme. Précurseur en la matière, la région Alsace a développé dès 2005 une cartographie de la trame verte régionale et transfrontalière, aujourd'hui unanimement acceptée par les partenaires et les écologues comme le premier niveau de la prise en compte du fonctionnement écologique du territoire.

Le PADD, dans le droit fil des orientations du SCoTAN et en application des volontés municipales exprimées dans l'Agenda 21, a repris à son compte la déclinaison de la trame verte sur son territoire. Malgré la présence d'une ville dense, et les faibles capacités du ban communal pour contribuer au rétablissement des continuités écologiques, le PLU a intégré ces problématiques, comme en témoigne le contenu du PADD et plus encore celui du PLU.

La forêt de Haguenau est ainsi le plus vaste noyau central de la plaine d'Alsace avec les espaces de ried ello-rhénan. Mais même ce massif forestier est aujourd'hui fragmenté. La trame verte régionale, à Haguenau, indique la nécessité de relier les massifs sud et nord, coupés par la coulée de la Moder et l'urbanisation qui s'y est installée.

La présence de la RD 1340 empêche toutefois d'imaginer un corridor par l'ouest qui soit viable. Il y faudrait le développement de nombreux passages à faune au-dessus de cette voie ainsi qu'au-dessus de la RD 1063, et ce corridor viendrait buter sur les zones d'activités et les zones commerciales le long de la route de Bitche.

C'est donc plutôt vers l'est, utilisant la forêt, sa lisière et les zones inscrites au réseau Natura 2000, que le PLU va trouver sa traduction, en application du tracé indicatif reporté au SCoTAN.

Une densité verte plus importante, des corridors libres de construction sont autant de vecteurs pour rétablir ces continuités. Même l'augmentation de l'offre en espaces naturels, verts et de loisirs peut contribuer, sous la forme de milieux relais, à la mise en place de cette trame verte. La coulée verte qui accompagne le projet de VLS jusqu'à la plaine inondable de la Moder est aussi une traduction de cette volonté de relier les espaces naturels entre eux. Naturellement, la qualité environnementale de ces coulées inscrites dans un milieu urbain préexistant n'offrira pas toutes les fonctionnalités d'un milieu naturel vierge, mais elles contribueront néanmoins à faciliter le passage de la petite faune ou même les échanges génétiques des plantes. Le maintien du réseau des fossés en ville a aussi vocation à traduire cet objectif du PADD.

B) - Garantir le maillage écologique

L'état initial de l'environnement a montré toute la richesse environnementale du ban communal de Haguenau et en particulier l'importance du maillage écologique présent sur le territoire. Haguenau est toutefois une ville dense, la 4^{ème} d'Alsace par sa population, et elle est appelée à le devenir plus encore à l'avenir, au travers des opérations de renouvellement urbain inscrites dans ce PLU et de la densité attendue de ses extensions.

La richesse de la biodiversité passe non seulement par la préservation des milieux et des espèces remarquables, mais aussi par leur mise en réseau et par la perméabilité écologique du territoire. A travers cet objectif, le PADD a voulu assurer la prise en compte de ce maillage, y compris au travers du tissu dense, avec toutes les contraintes et les restrictions que cela suppose néanmoins, vu le contexte urbain. Cette préoccupation découle à la fois de la conscience de l'importance de cet enjeu et des analyses de l'état initial de l'environnement. Le PADD donne le sens de cette préoccupation dans le PLU, qui en assure par ailleurs la traduction concrète.

Cet objectif vient compléter le réseau régional, à l'échelle plus fine des quartiers existants et surtout futurs, qui devront être conçus en respectant ces principes de maillage écologique. Le PLU s'y emploie au travers de nombreuses mesures qui viennent donner du sens à cet objectif.

Les paragraphes suivants illustrent quelques exemples de cette prise en compte du maillage écologique, qui sera par ailleurs plus explicitée dans la partie relative aux justifications des orientations d'aménagement, du zonage et des règles mises en place par le PLU.

Anticipant sur le schéma de cohérence écologique prévu par la loi Grenelle II, il a traduit d'une part la trame verte régionale, en préservant les noyaux écologiques majeurs que sont les massifs forestiers sud et nord et en assurant le lien par l'Est entre ces deux massifs.

De par leur étendue, les deux grands massifs boisés sont peu susceptibles d'être remis en cause dans leur fonction de noyaux.

Néanmoins, le PLU limite les extensions urbaines en direction du massif sud, le moins étendu et donc le plus sensible. Le corridor imaginé dans le cadre de cette trame verte régionale (repris et adapté sous la forme d'un tracé de principe par le SCoTAN qui en fait un des éléments de sa politique de préservation de la biodiversité) est aussi repris dans ce PLU, comme expliqué dans le paragraphe précédent. Outre l'absence d'extensions à proximité du massif sud, ce passage de l'un à l'autre massif, au moins pour ce qui concerne la partie inscrite sur son ban communal par le SCoTAN, est aussi préservé.

Pour cela, la grande zone d'urbanisation future prévue dans le POS entre Haguenau et Marienthal, au nord du chemin des Paysans et jusqu'à la voie ferrée (autre corridor local majeur), est ainsi abandonnée au bénéfice du maintien d'un secteur naturel.

L'abandon d'un autre grand secteur d'extension à l'est, entre le Carmel de Marienthal et la station d'épuration, permet aussi le maintien d'un passage entre ce massif et la plaine de la Moder, via des secteurs désormais en zone naturelle sur le ban de Haguenau. On voit donc l'importance que revêt cet objectif pour le PLU et les conséquences qui en ont découlé.

Le maillage écologique et sa préservation ont été par ailleurs au cœur des réflexions du PMVE, lequel en a fait un critère important d'analyse et de choix des

sites, mais aussi du choix des mesures à inscrire dans le PLU, dans l'optique de leur conservation ou de leur rétablissement¹.

A une échelle plus fine, on trouve la préservation des lambeaux boisés dans les milieux ouverts, des ripisylves bordant fossés et cours d'eau, de maintien des relations entre les espaces sensibles y compris au sein des opérations d'extension, en totale rupture avec les pratiques anciennes qui remaniaient trop souvent les espaces au seul bénéfice de l'urbanisation, en niant les milieux pré-existants.

Cet objectif de maillage écologique et de maintien de la nature en ville est véritablement au cœur du projet de PLU, présent jusque dans les choix de favoriser les toitures végétalisées en milieu dense ou les arrières de parcelle en milieu pavillonnaire.

C) - Protéger les zones inondables et réduire les risques

Les inondations sont au premier rang des risques naturels présents sur Haguenau.

Le PADD s'est donc fait la traduction de ce risque en inscrivant la préservation des zones inondables au premier rang de ses préoccupations. L'accroissement de l'amplitude des phénomènes climatiques extrêmes, aggravés par les changements climatiques annoncés et leurs conséquences prévisibles, impose d'arrêter la consommation par l'urbanisation et le remblaiement des secteurs potentiellement inondables. Il s'agit ici de préserver les capacités de stockage et d'écoulement des crues. Conformément aux objectifs du Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux et aux orientations du Schéma de Cohérence territoriale de l'Alsace du Nord, les quelques secteurs d'urbanisation futurs inondables qui subsistaient sont rendus à leur vocation naturelle, agricole ou d'espace de loisirs extensifs². Dans les secteurs aujourd'hui urbanisés et équipés, cet objectif est justifié par la nécessité de prendre en compte l'inondabilité dans les aménagements éventuellement autorisés, afin de ne pas aggraver le risque.

Ces espaces inondables étant aussi des espaces généralement importants pour la biodiversité, leur préservation concourt à préserver celle-ci. Ils communiquent entre eux du fait de la présence de l'eau et sont dans autant de corridors écologiques existants que cet objectif permet de préserver au passage. De même, ils remplissent pour certains d'entre eux des fonctions d'espaces récréatifs en limite ou même au cœur de la ville, participant à la politique de loisirs actifs de la ville. Leur préservation permet donc d'accroître le potentiel récréatif qu'ils représentent et d'offrir des espaces de respiration aux habitants, à même d'équilibrer l'intensification de l'urbanisation souhaitée par ailleurs.

-
1. Voir en particulier les parties suivantes du rapport de présentation sur les justifications et explications des orientations d'aménagement, du zonage et du règlement
 2. Par «extensif», on entend ici pas ou peu équipé : cheminements piétons, cyclables ou petits équipements liés à la promenade : banc, signalisation, plantations, etc.
-

D) - Garantir la protection des espèces patrimoniales

L'état initial de l'environnement a relevé la présence de nombreuses et diverses espèces patrimoniales d'importance ainsi que d'habitats remarquables. Il pointe en particulier et en priorité des espèces pour lesquelles la Ville a une responsabilité particulière : arméria à tige allongée, azuré, batracien et murin à oreilles échan-crées. Cette responsabilité particulière et la richesse environnementale de son ter-ritoire, par ailleurs mises en avant par le SCoTAN, ont motivé l'inscription de cet objectif dans le PADD.

Outre une attention particulière dans les choix des sites d'extension future, des mesures spécifiques traduiront cet objectif, notamment l'abandon d'une partie du secteur d'extension à vocation économique inscrit au POS précédent le long du contournement, propice aux papillons qui ont motivé l'inscription du secteur Natura 2000, le reclassement d'une partie de la zone d'activités existante de l'aéro-drome en zone naturelle en traduction du périmètre Natura 2000 lié à l'Arméria, ainsi que la préservation des abords du massif sud qui constitue une zone de nourr-rissage pour les murins.

E) - Préserver et valoriser les lisières forestières

L'état initial de l'environnement fait état de l'importance des lisières forestières¹ et des menaces que fait peser l'urbanisation sur celles-ci et leur fonction écologique. Le SCoTAN dans ses orientations pointait également la nécessité de préserver la fonction écologique des lisières forestières.

Les lisières ont également un rôle paysager en rendant perceptible la notion de ville dans une clairière grâce au maintien d'espaces libres en périphérie.

Le PADD a donc choisi de porter une attention particulière à ce milieu et à son rôle dans le fonctionnement écologique du territoire, en faisant un de ses objectifs de préservation environnementaux et paysagers.

Ces lisières sont aussi un lieu de circulation des espèces, notamment les batraciens et les chiroptères, leur préservation obéit donc aussi à une enjeu de maillage écolo-gique.

Les lisières assurent aussi pour certaines d'entre elles une fonction sociale et de loisirs, en offrant des espaces libres pour la promenade ou encore des espaces d'accès à la forêt elle-même. Sans en faire une volonté systématique, ce qui compromettrait naturellement ses objectifs de préservation écologique, le PADD a inscrit un objec-tif secondaire de valorisation de ces lisières.

Cette valorisation passe par le développement d'un rôle de loisir et d'espace ouvert offrant des vues lointaines et des lieux de détente à la population, du moins pour les lisières qui sont les plus proches de la ville et dès lors que ça ne remet pas en cause leur vocation écologique. Ce qui exclue d'office les plus sensibles du point de vue environnemental.

1. Par «lisières», on entend ici les espaces libres, non boisés ou faiblement plantés qui séparent la forêt proprement dite des milieux ouverts. Il s'agit donc d'un espace plus large que la seule limite forestière en tant que telle.

F) - Préserver les fossés et leur cortège végétal

Les fossés existants sont menacés par l'urbanisation. Busages, comblements, de nombreux tronçons ont d'ores et déjà disparu. Or ces fossés sont précieux à plus d'un titre. Sur le ban communal de Haguenau, ils constituent une forme embryonnaire de trame verte et bleue qui joue un rôle dans le fonctionnement et le maillage écologique du territoire.

Ce sont en effet souvent, même modestement, des supports de déplacement d'espèces, soit directement, soit en raison des continuités qu'ils représentent ou de la végétation qui les accompagnent. Ils constituent donc des corridors écologiques, dégradés pour ce qui concerne la grande faune dans la traversée de la ville, naturellement, mais importants pour les batraciens, les amphibiens ou la petite faune notamment aviaire.

Ils ont donc un rôle très important pour la qualité de l'environnement à Haguenau, comme le souligne l'état initial de l'environnement du PLU¹ et, de façon plus large, le SCoTAN dans ses orientations générales².

Au-delà de leur rôle strictement environnemental, ces fossés sont aussi des supports privilégiés pour l'organisation et la structuration des circulations douces, celles des piétons et des cycles, qu'ils contribuent à rendre agréables et donc à en accroître la fréquentation. En zone bâtie, ce rôle reste très difficile à organiser, mais dans les secteurs d'extensions, c'est un potentiel et une valorisation dont le PADD a fait un objectif fort.

Dans une zone relativement plate d'un point de vue topographique, ces fossés jouent enfin un rôle certain dans l'organisation du ruissellement et le drainage des eaux de surface. Ce sont autant de points d'infiltration des eaux de surface dans la nappe, ce qui assure pour partie leur recharge (mais aussi autant de points potentiels de vulnérabilité). Cette fonction d'exutoire simple et peu coûteuse mérite, avec les précautions d'usage nécessaires à la prévention des pollutions et des risques, d'être utilisée comme une alternative aux réseaux traditionnels d'écoulement des eaux de pluies par tuyaux. Et enfin, ils permettent en cas de crue d'assurer un écoulement plus facile des débordements, qui retrouvent plus aisément un exutoire.

Ce sont l'ensemble de ces motifs qui ont prévalu pour l'inscription de cet objectif de préservation des fossés et plus largement du réseau hydrographique de surface dans le PADD. Ce dernier dépasse d'ailleurs la simple notion de préservation pour s'engager en faveur de l'extension de ce réseau lorsque cela s'avère possible, en lui connectant les noues que par ailleurs il encourage, ou en créant de toutes pièces des fossés lorsque cela s'avère possible, essentiellement dans les opérations d'urbanisation futures.

Outre les fossés, la notion de préservation est étendue à la végétation qui les accompagne. Celle-ci est au moins aussi importante que les fossés eux-mêmes, car elle renforce leur rôle de micro-corridors, contribue à l'auto-épuration de l'eau, assure de l'ombrage sur ces eaux de surface dont elle limite ainsi, au moins partiellement, le réchauffement rapide. C'est également vrai pour les cours d'eau et les rivières, préservés par ailleurs, notamment en raison de leurs rôles paysagers, ré-créatifs, et surtout en tant que zones inondables et corridors écologiques sensibles.

1. *Partie IV, B, §4, synthèse*

2. *SCoTAN_DOG, chapitre II, B, cinquième paragraphe p.12*

Même si ce n'est que marginal, la préservation des fossés a également un but en termes de qualité de l'air et de lutte contre les îlots de chaleur urbaine. Les recherches sont encore balbutiantes, mais ces fossés forment également des corridors plus ou moins continus, libre de construction, reliés à la rivière et qui permettent un écoulement des masses d'air. Ce rôle est encore plus vrai pour les rivières plus importantes, dotées d'un écoulement d'eau permanent, comme la Moder, qui sont naturellement de bien meilleurs vecteurs d'écoulement de l'air. Néanmoins, en assurant leur préservation, on peut espérer que ces fossés permettront aussi d'apporter leur modeste contribution au renouvellement de l'air en ville, avec apports de fraîcheur en période de canicule et de dispersion des polluants atmosphériques plus rapide.

IV - Orientations générales de la politique d'habitat

A) - Assurer les besoins des populations actuelles et futures

Les besoins en logement de la Ville de Haguenau découlent de ceux analysés à l'échelle du bassin de vie qu'est l'Alsace du Nord.

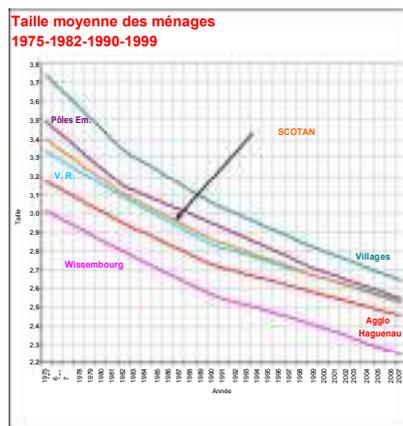
Dans cet ensemble, le SCoTAN fixe des objectifs hiérarchisés aux différents niveaux de l'armature urbaine. Les agglomérations «doivent accueillir l'essentiel du développement», «elles produisent ainsi 430 logements par an, répartis en 380 logements pour l'agglomération de Haguenau et le solde à Wissembourg»¹.

En l'absence de répartition plus fine à l'échelle de l'agglomération ou de la Ville de Haguenau, les besoins de logements sont estimés sur la base d'un modèle démo-graphique qui part des besoins identifiés par le SCoTAN et qui prolonge globalement les tendances récentes en termes de construction neuve, de répartition territoriale et de transformations sociétales.

Ces estimations intègrent en élément de contexte divers phénomènes comme la poursuite du mouvement de décohabitation, le vieillissement, l'attractivité des villes, le renchérissement du coût des déplacements qui diminue la dispersion territoriale, ...

L'ensemble de ces tendances trouve une première traduction dans la diminution de la taille des ménages qui contribue largement à alimenter les besoins en logements.

1. SCoTAN _ DOG chapitre 4, A, §2, p.19



Graphique n°33 : Diminution de la taille des ménages,

D'ailleurs, le phénomène de diminution de la taille des ménages illustré ci-contre, imposerait de poursuivre la croissance du nombre de logements même si la ville ne devait gagner aucun habitant supplémentaire.

Le nombre moyen de logements nécessaire à Haguenau pour répondre aux besoins de la population est de l'ordre, **au minimum**, de 230-250 unités par an d'ici à l'horizon 2025 (qui était l'horizon du SCoTAN approuvé en 2009). Cette valeur est un ordre de grandeur statistique et logements, toutes tailles et tous statuts confondus.

intègre l'ensemble des types de

Le diagnostic du PLU et ses prévisions démographiques confirment ces besoins identifiés comme étant un minimum. A long terme, les projections démographiques de l'INSEE à horizon 2040 montre que le Bas Rhin reste une zone de croissance de la population. Dans ce contexte, le PADD fait donc assez logiquement le choix d'une croissance soutenue du parc de logements pour répondre à ces besoins. C'est l'une des conditions pour maintenir l'attractivité de Haguenau, mais aussi pour limiter la dispersion de l'habitat sur le territoire de l'Alsace du Nord, avec les effets habituels de la péri-urbanisation en termes de déplacements et de bilan énergétique lié aux déplacements, et ceux de l'étalement urbain en termes de consommation foncière et de réduction des terres agricoles et de la biodiversité.

A l'horizon 2030, le prolongement des ordres de grandeur pour la construction neuve permet d'estimer les besoins minimums entre 4000 et 6000 logements supplémentaires, en restant dans les limites des phénomènes connus aujourd'hui.

Les choix politiques du PADD en matière de renouvellement urbain et de poursuite de l'expansion spatiale de la ville sont justifiés car ils permettront d'accueillir sans difficultés particulières ces logements futurs, ainsi que les emplois, les services, les infrastructures, les équipements et les espaces récréatifs et de loisirs qui doivent nécessairement les accompagner.

Le choix de la Ville de porter une part conséquente du développement urbain, inscrit dans le SCoTAN, est nécessaire, dans la mesure où il évite de reporter la pression sur les espaces péri-urbains où ils généreront de facto un habitat plus dispersé, avec une densité moindre et une consommation foncière supérieure à celle que Haguenau et ses densités bâties générera¹... Sans compter des motifs de déplacements auto-motobiles accrus, avec comme conséquence mécanique un accroissement des déplacements motorisés et leurs cortèges de nuisances, de pollution, et de coûts pour les ménages.

A noter que le code de l'urbanisme impose la satisfaction des besoins des populations actuelles et futures comme l'un des piliers du rôle des documents de planification, sans toutefois fixer un horizon temporel précis à l'analyse des besoins, ce qui autorise à imaginer le développement urbain au-delà d'un horizon statistique prévisionnel forcément limité.

1. L'analyse de la consommation foncière passée donne un rapport de l'ordre de 1 pour 3,5, rapport qui devrait encore augmenter avec l'accroissement des densités permises par le PLU.

B) - Conforter/développer la diversité urbaine

1. Renforcer la diversité de l'habitat et maintenir l'offre résidentielle

L'objectif politique arrêté par le PLU porte sur une diversification du parc de logements. Si le PLU n'a pas nécessairement pour objectif de réguler le détail des programmes de logements dans le cas d'une commune non membre d'un établissement public compétent en matière de document d'urbanisme locaux, il peut faciliter la diversité des formes urbaines, première étape vers la diversification des logements. De même, compte tenu du déficit de logements aidés, il était nécessaire que le PADD prenne clairement position sur cet objectif, que le Programme Local de l'Habitat (PLH) en cours viendra utilement compléter à court terme.

En facilitant le renouvellement urbain, il permet en outre de réaliser cette diversification non seulement dans les futurs quartiers, mais aussi dans des secteurs mieux desservis, plus proches des services offerts par le centre ville et dans des conditions de desserte par les transports collectifs cohérentes avec les options d'urbanisation.

En choisissant de diversifier les formes d'habitat, le Projet d'Aménagement et de Développement Durables vise aussi les familles. En développant une ville où tout est proche, avec des espaces de loisirs et de détente à proximité immédiate des lieux d'habitation, des équipements de proximité, en un mot, un cadre de vie de qualité, il tente de limiter le départ de celles-ci. Elles ont en effet tendance à chercher dans la périphérie campagnarde à la fois une résidence individuelle en propriété mais aussi une proximité avec un cadre de vie sensé être plus agréable que celui de la ville dense. C'est pourquoi on fait dans le PLU et plus particulièrement dans le PADD fortement le lien entre coulées vertes, espaces naturels, verts et de loisirs et urbanisation.

2. Développer le logement aidé

Le déficit en logement aidé est patent sur Haguenau, au regard des objectifs fixés par la loi SRU de 20% du parc constitué de logements sociaux. Le report sur l'urbanisation existante de l'effort de construction ces dix dernières années n'a pas permis de dégager les conditions de création de programmes de logements aidés, du fait de l'émiettement des opérations de construction et de leurs dimensions modestes, alors même que leur nombre faisait augmenter le parc de logements en valeur absolue et donc le déficit de logements sociaux. Le PADD pointe donc fort logiquement la nécessité de développer et de dynamiser ce parc, en portant tout d'abord l'effort là où il est le plus aisément productif, les grandes opérations d'urbanisation, qui permettent réellement une mixité des opérations de constructions.

Sachant que ces logements visent des populations modestes, et que le budget déplacement est en constante augmentation, le PADD fait le lien avec la desserte en transports collectifs, que celle-ci existe ou qu'elle soit rendue possible par les mesures prises, au niveau de la hiérarchisation de la voirie ou par les densités projetées. Il faut en effet, pour que le bus soit attractif, que les voies soient prévues en conséquence et qu'elles permettent une vitesse commerciale acceptable. Et il faut également que le bassin de clientèle soit suffisamment conséquent à proximité des

arrêts pour que ce réseau de transports collectifs soit économiquement supportable pour le syndicat qui le porte (Haguenau/Schweighouse s/Moder pour l'instant).

Le PADD impose également avec raison une dispersion géographique des implantations, pour que la mixité sociale ne soit pas juste une formule mais une réalité à l'échelle des quartiers, en évitant leur trop grande concentration en des lieux restreints.

3. Favoriser le maintien à domicile des personnes âgées

Le vieillissement de la population est un fait avéré. Le PLU fait ici un choix de société. Maintenir une mobilité potentielle forte des personnes âgées est l'une des motivations complémentaires des objectifs du PADD. La récente enquête ménages-déplacements de 2009 montre que la mobilité des personnes très âgées est plus importante en ville qu'en campagne. On passe ainsi dans le Bas-Rhin d'un nombre de déplacements journaliers quasi équivalent entre ville et campagne chez les moins de 60 ans à une différence de près d'un déplacement et demi chez les 85 ans et plus. Le PADD détaille assez longuement, du point de vue de l'urbanisme et du PLU, les objectifs qui découlent de cette volonté.

Ceci explique largement l'accent mis dans le PLU sur l'accessibilité piétonne et le développement d'un maillage de pôles de centralité permettant le maintien d'interactions sociales fortes.

Le développement de formes d'habitat différentes, en particulier de logements collectifs, permet aussi de favoriser la recherche d'un logement répondant aux besoins d'une population qui ne peut ou ne souhaite plus se maintenir dans l'habitat pavillonnaire, tout en restant dans son tissu relationnel habituel, et sans pour autant s'orienter vers des structures d'accueil spécialisées.

Le renouvellement du parc de logements, *de facto* mis aux normes d'accessibilité pour les personnes âgées, permettra également de favoriser ce maintien à domicile.

V - Orientations générales des politiques de transports et de déplacements

A) - Développer et renforcer l'accessibilité du territoire

Parmi les critères d'implantation et de maintien des activités, le critère de l'accessibilité est le plus souvent mis en avant par les entreprises dans les études effectuées.

Pour les habitants et les actifs, la relation au reste du territoire est aussi un facteur décisif du choix de résidence. Dans une stratégie de lutte contre l'étalement urbain et la péri-ur-banisation comme dans celle du développement économique, le PLU à son échelle et dans le champ de ses compétences se devait donc d'être tout particulièrement attentif à cette question dans les choix qu'il effectue.

1. Affirmer et développer le pôle «Gares»

La Ville de Haguenau est un nœud ferroviaire pour l'Alsace du Nord. La politique de cadencement de la desserte ferroviaire mise en place par la Région Alsace et plus généralement les politiques en faveur des transports collectifs ont permis d'accroître fortement la fréquentation des gares de Haguenau.

Le ferroviaire a en effet longtemps connu une croissance à 2 chiffres qui reste exceptionnelle dans le paysage alsacien. La gare centrale de Haguenau et sa gare rou-tière revêtent donc une importance toute particulière dans la stratégie urbaine de la Ville comme dans celle de sa politique de déplacements.

Fort de cette attractivité ferroviaire, appelée à se renforcer encore avec l'amélioration espérée de la desserte vers Niederbronn, Wissembourg, et plus largement l'Al-lemagne, le PLU a fait le choix de conforter ce pôle ferroviaire à travers l'inscription d'un secteur de renouvellement urbain autour des gares.

La lettre «s» accolée au mot «gare» rappelle que la gare ferroviaire est aussi adossée à une gare routière, faisant du cœur de ville un pôle intermodal très attractif, comme le démontre l'extension des besoins de stationnement aux abords des gares.

En renforçant ce pôle, on espère ainsi faciliter le recours aux transports collectifs pour desservir les emplois, les bureaux et plus largement le tertiaire, les services, les commerces de proximité banaux et les équipements installés à proximité ou appelés à s'y développer. L'ajout de fonctions tertiaires, et en particulier de tertiaire d'agglomération permettra également de renforcer ce pôle.

C'est aussi le but poursuivi par la politique de développement des logements aux abords des gares, destinée à accroître le réservoir de clientèle potentielle à distance piétonne ou cycliste de celles-ci et à limiter d'autant le recours à l'automobile, dans le cadre d'une politique cohérente d'urbanisation et de déplacement.

Cette approche a aussi accessoirement des effets sur la consommation énergétique liée aux déplacements et sur la limitation des rejets de gaz à effets de serre.

Accroître le potentiel urbain autour des gares permet donc d'augmenter le rayonnement et l'attractivité de la Ville, de contribuer à lutter contre le réchauffement climatique tout en favorisant les déplacements en transports collectifs. Cette stratégie est favorisée par l'existence à proximité des gares d'opportunités foncières importantes, que ça soit de part et d'autre de la gare ferroviaire, accessible sur chaque face, mais aussi au quartier Thurot, situé à distance piétonne de ce pôle.

Développer ces quartiers aux abords du pôle Gares est en cohérence avec les orientations du SCoTAN qui visent à articuler l'urbanisation et la desserte en transports collectifs¹.

2. Mettre en place et valoriser la voie de liaison sud

Le projet de Voie de Liaison Sud figure depuis longtemps dans les documents de planification de la Ville de Haguenau. Plus récemment, le plan de déplacements de Haguenau (PDH) de 2003-2004-2005 (qui est à l'origine de la mise en place de Ritmo) a remis en évidence les besoins de déplacements auxquels répond cette infrastructure : axes de déplacements essentiellement radiaux et manque de liaisons interquartiers au sud-est de la ville, engorgement prévisible des axes d'entrée en centre-ville, desserte difficile des zones d'activités existantes, etc.

Comme le rappelle la documentation de la ville mise en ligne sur son site internet, si l'on prend une carte et que l'on observe l'organisation du réseau routier de Haguenau, le manque d'une liaison au sud-est de la ville apparaît assez clairement. On constate qu'il faut systématiquement remonter vers le centre-ville pour se rendre d'un quartier à l'autre. Du point de vue de la fluidité de circulation, de la pollution et surtout de l'accessibilité des quartiers sud-est, la création de cette voie est absolument nécessaire. D'autant plus que ces quartiers comportent non seulement des zones d'habitation, mais également le centre hospitalier et la zone d'activités de l'aérodrome dont la vitalité dépend en majeure partie de son accessibilité.

C'est donc en cohérence avec les politiques de déplacements de la Ville de Haguenau que le PLU a inscrit ce projet de Voie de Liaison Sud (VLS). Celle-ci doit en effet permettre de soulager les boulevards intérieurs de Haguenau de la pression du trafic de transit interne, afin de limiter les pics de pollution qu'ils connaissent. Il ne s'agit pas d'une volonté de déplacer la circulation, cet axe a aussi vocation à raccourcir les distances de déplacements entre quartiers proches, et partant, à faciliter le recours à des modes non motorisés. A cet effet, la voie s'accompagne de cheminements piétons et cycles.

Outre sa vocation «circulatoire», la VLS a également une fonction urbaine forte. Sous peine de n'être qu'un contournement, ce qui aurait eu comme effet mécanique d'encourager le recours à l'automobile, elle se devait d'être traitée comme un boulevard urbain, donc de s'accompagner d'une urbanisation nouvelle. La VLS doit donc permettre d'accueillir de l'urbanisation nouvelle autour d'un axe également support du transport en commun.

La voie aura une fonction structurante pour cette urbanisation nouvelle, permettant à celle-ci de se développer en épargnant le centre-ville des déplacements automobiles générés tant en provenance de l'extérieur du territoire de la ville qu'en direction de celui-ci. En effet, cette voie sera raccordée directement au réseau routier régional et départemental.

1. SCoTAN, chapitre V, partie C, §4, p. 23

En tant que support de desserte en transports collectifs, la VLS est un projet cohérent avec les orientations du SCoTAN qui prescrivent que les extensions urbaines s'organisent autour d'une voirie hiérarchisée et adaptée au passage des transports collectifs.

3. Ecarter le trafic de transit

Le trafic de transit au centre-ville est une réalité quotidienne mise en évidence par les comptages routiers et le diagnostic du plan de déplacements de Haguenau (PDH). Outre les nuisances et les pollutions engendrées, pouvant aller jusqu'à limiter les capacités de construction si les seuils européens de polluants sont dépassés, ce trafic est un frein au développement des transports collectifs et, à terme, au développement de la Ville de Haguenau.

Fort de ces constats, le PLU a posé dans ses choix la volonté d'agir pour diminuer le trafic de transit. Les moyens d'actions liés aux transports échappent largement aux choix du PLU, notamment les politiques de la Région et du Conseil Général en matière de déplacements. Néanmoins, ceux-ci poursuivent globalement des politiques similaires à celle de la Ville de Haguenau. Il s'agit de diminuer la part modale de l'automobile et d'encourager le report vers des modes collectifs ou non polluants.

Pour le PLU, cela passe par une régulation voire une diminution à terme de la place de l'automobile en centre-ville, notamment à proximité des points d'accès au réseau de transports collectifs du centre-ville (gare, gare routière, arrêts Ritmo). Le réaménagement du pôle des gares a aussi vocation à réduire les coupures urbaines induites par le faisceau ferroviaire, et de ce fait, à limiter le trafic qu'il induisait jusque là.

La Ville étalée, prise ici au sens des phénomènes de péri-urbanisation qui touchent les communes à l'extérieur de l'agglomération, est une urbanisation génératrice de déplacements automobiles. C'est donc aussi dans cette perspective que le PADD a fait le choix délibéré d'intensifier la ville et de créer des pôles de proximité pour diminuer les motifs de déplacements longs au sein même de Haguenau comme entre Haguenau et sa périphérie. La VLS examinée ci-avant est aussi un choix en faveur de la diminution et du report du trafic de transit en dehors du centre-ville.

La «ville de proximité» n'a pas qu'une valeur de slogan politique. Elle se traduit directement dans le PLU par le choix de développer des centralités urbaines dans les quartiers, en jouant pour y parvenir soit des quartiers neufs, soit des opérations de renouvellement urbain. En rapprochant les habitants de leurs besoins quotidiens, ce sont autant de motifs de déplacements longs et donc motorisés que l'on espère éviter. C'est aussi l'objectif de la mise en place de cheminements piétons et cyclistes agréables, confortables et sécurisés qui trouvent ainsi leur traduction et une partie de leurs justifications.

Le PADD mentionne à cet effet la nécessité à terme d'un barreau entre la RD 29 et le contournement nord. Si le PLU n'a pas inscrit celui-ci dans les documents prescriptifs (plan et règlement ou orientations d'aménagement particulières), c'est que ce projet n'est pas d'actualité immédiate et n'en est qu'au stade du principe. Imaginer un tracé apparaissait donc prématuré. Le jour venu, si l'utilité de ce barreau est confirmée par les études détaillées qui le précéderont nécessairement, il viendra alors compléter le système viaire intercommunal et permettra à terme d'écarter du centre-ville de Haguenau le transit en provenance du quart nord-ouest de l'Alsace du Nord à destination de Bischwiller, et au-delà, jusqu'à l'autoroute.

4. Développer les interconnexions modales

Le développement de l'intermodalité des systèmes de déplacements permet d'accroître leur efficacité et valorise l'usage des transports collectifs. Le Projet d'Aménagement et de Développement Durables a souhaité s'inscrire dans cette dynamique, considérant son intérêt pour diminuer le coût énergétique des déplacements et l'amélioration de la qualité de l'air qui peut en résulter. Améliorer la capacité des habitants à passer d'un mode à l'autre, y compris du mode automobile aux transports collectifs, dans des conditions de confort et de temps acceptables, est nécessaire à la diminution des déplacements automobiles à laquelle invite le code de l'urbanisme.

Cet objectif du PADD reprend une orientation du SCoTAN¹ qui vise à la coordination des systèmes de transports. En s'appuyant sur la gare ferroviaire et la gare routière pour développer un secteur de renouvellement urbain dense et en offrant à proximité les espaces nécessaires au stationnement, la ville de Haguenau conforte cette volonté d'œuvrer en faveur du transport collectif. Le pôle Gares est d'ailleurs également un nœud du système de bus Ritmo, et sa proximité avec le centre-ville historique en facilite l'accessibilité à pied.

B) - Organiser et compléter les liaisons inter - quartiers

Comme l'expose le PADD en introduction à cet objectif :

«Les relations entre les différents quartiers de la ville souffrent de la présence de coupures urbaines. Par ailleurs, la croissance rapide de la ville a parfois généré des manques en matière de relations inter-quartiers. Les déplacements sont de ce fait forcés de passer par le centre-ville ou sa proximité, ou, pour les secteurs qui y sont reliés ou proches, de passer par le réseau régional et le contournement de Haguenau.

La Municipalité souhaite développer une ville de proximité, accessible à tous et pour tous. Elle a donc décidé au travers de son plan local d'urbanisme de s'orienter vers la réduction de ce manque de liaisons.»

Ce sont les coupures urbaines, initiées par la présence de faisceaux ferroviaires difficilement franchissables, par l'existence d'éléments naturels comme la Moder ou le Jesuitenbaechel ou encore de grandes emprises militaires ou industrielles que le PADD entend voir réduites.

Elles provoquent un allongement considérable des déplacements, rendant parfois inéluctable le recours à l'automobile pour aller d'un point à un autre de la ville, même si ceux-ci sont proches à vol d'oiseau. Il y a donc là un enjeu de déplacements doux et donc de réduction de la consommation énergétique, mais aussi un enjeu de convivialité et de mise en œuvre de la «ville de la proximité».

Ceci posé, les tissus urbains constitués sont toutefois peu propices à la réalisation de nouveaux réseaux viaires. L'époque des grandes percées urbaines est en effet révolue. Et les coupures engendrées par les infrastructures décrites ci-avant le sont devenues pour de bonnes raisons : leur franchissement est le plus souvent techniquement difficile et ou coûteux pour la collectivité publique.

1. SCoTAN, DOG, chapitre X, A, cinquième paragraphe p.44 : «La coordination des systèmes de transports doit permettre de développer des pôles multi-modaux, en lien avec la densité de l'urbanisation actuelle et future.»

Les ambitions du PLU ne sont pas de révolutionner le plan des rues de la Ville ou de se lancer dans un vaste programme d'équipements et d'infrastructures de fran-chissement, économiquement inaccessibles et traumatisantes pour les riverains et les tissus urbains.

Il s'agit plus modestement, à travers la réalisation de tronçons manquants, de mailler le réseau de pistes cyclables et de cheminements piétons, de compléter sans dommages majeurs le réseau des voies existantes, lorsque c'est possible, dans le but d'améliorer les relations de proximité et de réaliser la fameuse «ville où tout est proche».

La trame verte et bleue est également un excellent support de cet objectif. Le choix du PADD s'appuie en effet sur l'existence d'un réseau, plus ou moins complet, de fossés et d'espaces verts pour dessiner des liaisons manquantes. Leur mise en va-leur, parfois leur restauration ou leur prolongement, seront autant d'occasions à la fois de concourir au maintien et au développement de la biodiversité, et aussi pour les éléments de cette trame qui sont en milieu urbain, d'accroître les liens piétons et cycles entre les quartiers.

Le développement de la qualité urbaine est aussi sous-jacent à cet objectif. On en a eu l'exemple avec le lien recréé entre le centre-ville et le pôle des halles lors de l'opération Barberousse en centre-ville, qui a transformé un vaste parking en un lien urbain entre deux secteurs qui jusque-là ne fonctionnaient guère ensemble sur le plan urbain. La qualité des espaces publics et le traitement bâti de leurs abords sont aussi des vecteurs qui permettront de rendre plus lisibles et plus confortables les liaisons piétonnes et le passage d'un quartier à un autre.

Il y a toutefois deux éléments pour lesquels les ambitions du PLU sont plus élevées :

- la réalisation de la Voie de Liaison Sud ;
- l'utilisation des nouveaux quartiers à développer.

La principale vocation de la Voie de Liaison Sud est, rappelons-le, de relier directement entre eux des quartiers de Haguenau qui, aujourd'hui, ne le sont que par le biais d'un transit via le centre-ville (cf. supra : §2 : mettre en place la Voie de Liaison Sud).

Le choix de faire de cet axe routier un boulevard urbain, accompagné par de l'urbanisation et des pôles de centralité, renforcera sa vocation de lien entre quartiers pour tous les modes de déplacements. Faire une simple contournante aurait privi-légiée la seule automobile, ce qui n'aurait pas permis de concourir à maîtriser les déplacements mécanisés provoqués par ces coupures urbaines. Une contournante n'aurait en outre pas permis d'intégrer correctement à la ville et entre eux les nouveaux quartiers, nécessaires à la satisfaction des besoins en logements et en em-plois des habitants actuels et futurs.

Les nouveaux quartiers à développer, y compris les poches vides dans le tissu exis-tant, sont donc dans l'esprit du PADD autant d'opportunités de mieux relier entre eux les quartiers limitrophes.

Il y a là un souci d'intégration des nouveaux habitants à la ville, mais aussi d'amé-lioration du quotidien des habitants à travers ces opérations nouvelles. Ainsi, les opérations futures ne seront pas juste des tranches d'urbanisation supplémen-taires, mais aussi un facteur d'amélioration de l'existant.

Principes de desserte, emplacements réservés, inscription de la Voie de Liaison Sud sont autant de traductions de cet objectif du PADD, qu'on retrouve également décliné dans les choix réglementaires du PLU : limitation ou interdiction des impasses, obligations faites aux nouvelles opérations d'urbanisation, dans les orientations d'aménagement, de se raccorder aux voies en attente limitrophes, etc.

C) - Encourager et développer les déplacements piétons et cycles

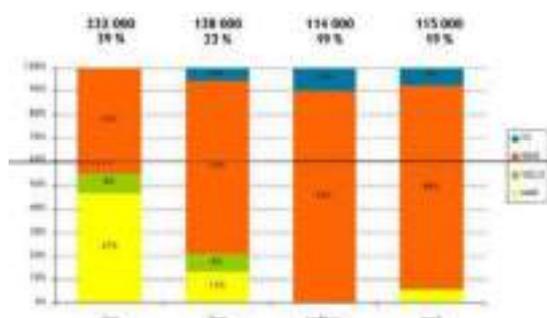
1. Encourager et développer les déplacements piétons et cycles

Le choix de promouvoir les déplacements piétons et cycles est un choix de raison. Les changements climatiques annoncés, les pollutions misent en évidence lors de l'état initial de l'environnement, en dehors même de toute considération sociale ou urbaine, l'auraient imposé.

Derrière ce choix, comme cela a été évoqué à de nombreuses reprises, il y a bien :

- des enjeux énergétiques ;
- des enjeux de qualité de l'air, à travers la réduction des rejets liés aux déplacements automobiles ;
- des enjeux de réduction des nuisances sonores ;
- des enjeux de qualité de vie en offrant aux habitants une ville moins bruyante et moins tournée vers l'automobile.

L'enquête ménages-déplacements montre que les trois quarts des déplacements quotidiens font moins de 3 km. Ce sont des distances pour lesquelles la marche à pied ou le vélo sont normalement largement concurrentiels avec l'automobile.



Source : EMD 2009

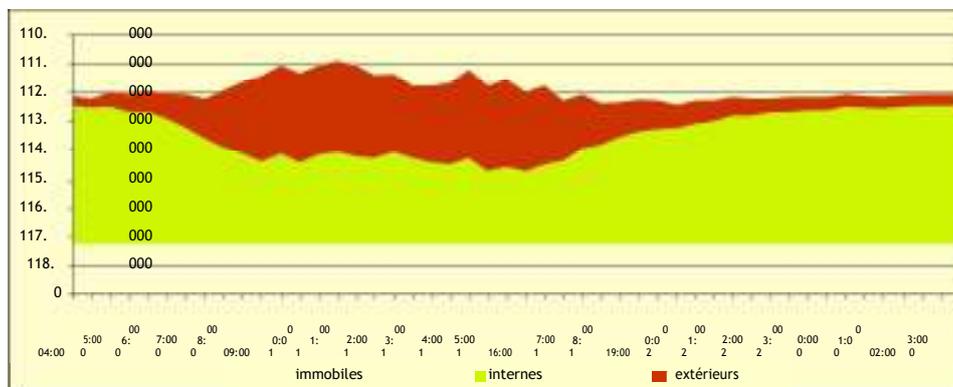
Graphique n°34 : Répartition des déplacements

Le graphique ci-contre montre la répartition dans le territoire du SCOTAN, dont fait partie Haguenau, entre les transports collectifs (TC), les modes individuels mécanisés (MIM), le vélo et la marche à pied (MAP) en fonction de la distance parcourue.

On voit que même pour des déplacements inférieurs au kilomètre, la voiture est utilisée à près de 45 %, sa part montant à près de 75 % entre 1 et 3 kilomètres. Fort de ces constats, le PADD entend impulser plus fortement, au travers des dispositions du PLU, le recours aux modes de déplacement doux.

2. Rééquilibrer la place de la voiture en ville et organiser l'offre de stationnement

Graphique n°35 : La demande de stationnement en Alsace du Nord

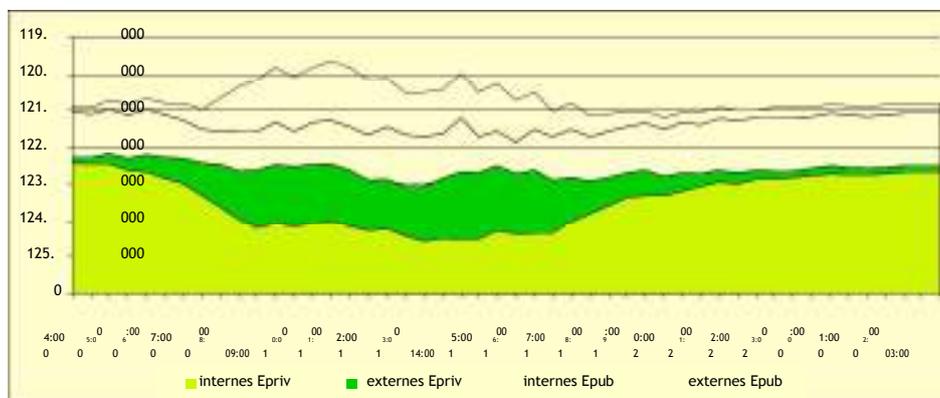


Source : EMD 2009

Le graphique ci-avant est une exploitation tirée de la dernière «enquête ménages déplacements» de 2009. Il montre la répartition de la demande de stationnement dans les villes de plus de 5 000 habitants de l'Alsace du Nord, selon leur provenance. On note que près d'un tiers ne circulent pas du tout de la journée. Le stationnement occupe une part très importante du foncier disponible.

Lorsque l'on s'intéresse à la typologie des espaces occupés¹, voici ce que cette exploitation révèle :

Graphique n°36 : Typologie des espaces de stationnement occupés



Source : EMD 2009

Une bonne part de l'espace public disponible est occupée par une demande de stationnement de véhicules en provenance de l'extérieur. Il y a donc là non seulement un enjeu fort à développer les transports collectifs, mais aussi à agir sur cet espace public pour y limiter les capacités de stationnement. Celles-ci attirent en effet les automobilistes et concurrencent de ce fait le recours aux transports collectifs.

126. Légende du graphique :

Interne Epriv : origine interne à la ville des véhicules, stationnement sur emprise privée

Externes Epriv : origine extérieure à la ville des véhicules, stationnement sur emprise privée

Internes Epub : origine interne à la ville des véhicules, stationnement sur emprise publique

Externes Epub : origine extérieure à la ville des véhicules, stationnement sur emprise publique

Maîtriser le stationnement est aussi un enjeu en raison des surfaces mobilisées. Celles-ci ne sont plus disponibles pour d'autres usages, ce qui vaut tout particulièrement lors de la conception de quartiers neufs. La présence de l'automobile sur l'espace public est alors un facteur aggravant de sur-consommation foncière.

Le PADD a donc choisi de maîtriser cette offre publique comme l'offre privée, afin de s'en servir de levier pour redistribuer l'espace public en faveur du piéton et du cycliste.

Cet objectif ne va pas jusqu'à chercher à éradiquer la présence de l'automobile en ville. Celle-ci reste un moyen nécessaire d'accès au centre-ville et aux équipements collectifs, en particulier pour les habitants en provenance de secteurs non desservis par les transports collectifs ou pour lesquels la voiture reste le seul moyen de déplacement, quelle qu'en soit la raison.

En complément de son effort sur l'espace public et privé, le PLU et plus largement les politiques de la Ville ont pour objet d'organiser cette offre de stationnement et de la rationaliser.

Les secteurs de renouvellement urbain proches des gares, Vieille Île et Thurot seront, en raison de l'excellence de leur desserte en transports collectifs, des espaces privilégiés de déploiement de cet objectif de modération de l'offre de stationnement privé, concrétisant cet objectif du PADD.

C) - Coordonner la desserte par les transports en commun et l'urbanisation

Coordonner l'urbanisation et les transports collectifs fut l'une des innovations importantes instaurées par la loi SRU en décembre 2000. A Haguenau, la qualité de la desserte ferroviaire et routière tout comme la mise en place d'un réseau de transports collectifs urbains ont servi de catalyseurs aux réflexions du PLU. Le PADD s'est largement fait l'écho de ces préoccupations dans ses choix.

Pour le PLU et son PADD, mettre en relation forte ces deux éléments est véritablement au centre de la stratégie urbaine développée.

La Ville connaît un trafic routier important du fait de son attractivité et de son rayonnement. Même sa desserte en transports collectifs fait d'elle un point d'appel pour les habitants de l'Alsace du Nord qui viennent y prendre le train en direction de l'agglomération strasbourgeoise, du fait de la fréquence et du cadencement de la desserte.

L'organisation urbaine de la ville et l'histoire de son développement ont longtemps privilégié l'automobile comme mode de déplacement entre les quartiers, tandis que la structure du réseau intercommunal contribuait à accroître le trafic de transit. La réalisation du contournement nord a permis de dégager du centre une partie de ce trafic, mais il reste encore considérable, comme en atteste l'analyse des comptages effectuée lors de l'élaboration du SCoTAN.

Aujourd'hui, la pression de l'automobile sur le réseau urbain est donc encore très forte. Elle vient concurrencer l'utilisation de l'espace public, nous l'avons vu, et contrarier le développement du réseau de bus urbain et inter-urbain en engluant dans la congestion du trafic. Enfin, la circulation engendre au centre-ville et dans son immédiate périphérie des niveaux de pollutions de l'air élevés, mis en évidence dans l'état initial de l'environnement du présent PLU¹ ou dans celui du SCoTAN.

Le PADD a donc choisi de renforcer les densités urbaines aux abords des zones desservies par les transports collectifs ou qui ont vocation à l'être de façon géogra-phi-quement coordonnée. Le choix d'opter pour des secteurs de renouvellement ur-bain (zone UR) le long des grands axes, celui de profiter des opportunités foncières en centre-ville ou aux abords immédiats des gares pour développer des quartiers neufs traduisent bien cette volonté, même si les effets ne s'en feront sentir que sur la durée.

Poursuivre la dispersion de l'habitat en dehors de la ville centre et de ses périphé-ries ou ne pas répondre localement aux besoins de logements et d'emplois de la po-pulation auraient contribué à renforcer les difficultés de circulation et les pollutions qui l'accompagnent. Les choix politiques du PADD apportent donc une rupture et un engagement fort en faveur des transports collectifs en général et de leurs liens avec l'urbanisation.

Même la réalisation de quartiers futurs aux abords de la VLS relève de cette straté-gie : cette voie a en effet vocation à réorganiser les flux de déplacements entre les quartiers, et cela en fait un support d'accueil privilégié pour le réseau Ritmo qu'il n'aurait pas été possible d'organiser sans «casse urbaine» dans les quartiers exis-tants, du fait des largeurs de voie notamment.

En accroissant le potentiel de population, d'emplois et de motifs de déplacements autour des points de desserte en transports collectifs, on espère diminuer les motifs de déplacements mécanisés individuels et augmenter le potentiel client des TC.

Cette politique a aussi des effets directs sur la consommation foncière, sur la qua-lité de l'air, le cadre de vie et les pollutions sonores, comme évoqué précédemment. Elle doit toutefois trouver un équilibre avec les objectifs paysagers du PLU de même qu'avec l'acceptation sociale de la densité, qui passe par un soin tout parti-culier apporté à l'insertion urbaine des secteurs neufs et de renouvellement urbain, par la réalisation d'espaces ouverts en accompagnement ainsi que par un réel ap-port en services et commerces de proximité. Ces éléments forment d'une certaine manière la contre-partie de l'intensification urbaine qui découle des choix poli-tiques du PADD.

Au-delà même de la VLS, les futurs quartiers à dominante résidentielle qui l'enca-dreront incorporent à leur logique de conception la desserte par les transports col-lectifs. En effet, même si aujourd'hui la distance qui sépare la gare centrale de l'intersection entre VLS et voie ferrée est trop courte pour permettre aux matériels roulants ferroviaires de démarrer puis de s'arrêter dans des conditions d'exploita-tion satisfaisantes, il semble probable qu'à l'avenir l'évolution des matériels vers du matériel compatible de type tram/train lèvera cet obstacle.

En conséquence, l'organisation viaire de ces quartiers et celle des futures centrali-tés se font autour d'un point nodal correspondant à cette intersection entre les deux systèmes de transport. C'est en effet un site privilégié pour installer une future halte ferroviaire. Mais si l'évolution des trains se fait attendre, on aurait couru le risque de voir des quartiers tournant le dos à la voie ferrée. En anticipant et en af-firmant ce point central comme étant également une centralité de quartier, le PLU fait clairement le choix d'une coordination, à terme, de l'urbanisation et des sys-tèmes de transports collectifs. Au pire des cas, le quartier se trouvera doté d'un centre de quartier qui contribuera à gommer l'effet coupure de la voie ferrée, ce qui ne pourra qu'être bénéfique à son fonctionnement.

1. *PLU _ Rapport de présentation, Etat Initial de l'Environnement, carte 4 p.8, source ASPA*

La problématique générale est la même pour le secteur de la Lisière, au contact de la voie Haguenau - Wissembourg.

L'idée est encore une fois d'organiser le contact par une future halte ferroviaire entre une éventuelle voie de desserte inter-quartiers, nécessaire pour desservir le Metzgerhof et la voie ferrée. Le Metzgerhof n'a finalement pas été retenu dans le cadre de ce PLU comme une réserve d'urbanisation à très très long terme.

Mais si, dans un futur plus lointain et pour répondre à ses besoins, la Ville de Haguenau devait un jour mobiliser cet espace, il trouvera là une desserte de qualité le raccordant à l'échelle régionale.

Les orientations d'aménagement du secteur de la Lisière font donc référence, dans une stratégie identique à celle des quartiers du Weinumshof et des Missions Afri-caines aux abords de la VLS, à une organisation urbaine qui préfigure à la fois une desserte ferroviaire potentielle et une jonction inter-quartier en direction de l'ouest.

Là encore, si le Metzgerhof devait ne jamais s'avérer nécessaire à la satisfaction des besoins des habitants, il n'en demeurera pas moins que le secteur de la Lisière et avec lui les quartiers nord seront dotés d'une qualité de desserte optimale.

C'est d'ailleurs une traduction directe des orientations du SCoTAN, qui préconise de façon générale de coordonner urbanisation et transports collectifs, et plus particulièrement d'anticiper, pour les grands secteurs d'extension limitrophes d'une voie ferrée, leur desserte par celle-ci¹.

1. SCoTAN, DOG_chapitre V, C, §4, p.23

VI - Orientations générales de la politique de développement des communications numériques

Le champ de compétence du numérique s'est ouvert aux plans locaux d'urbanisme avec la récente loi d'engagement national pour l'environnement de juillet 2010. C'est un champ nouveau, par ailleurs en mutation technologique rapide, assez largement inexploré en termes de réglementation d'urbanisme. C'est donc avec une certaine prudence que le Projet d'Aménagement et de Développement Durables s'est aventuré à fixer des objectifs.

Néanmoins, il est vite apparu que dans le domaine de l'attractivité du foncier éco-nomique en particulier, il était indispensable aujourd'hui d'avoir une offre qui in-clue une desserte de qualité. C'est pourquoi, en adéquation avec les prescriptions du SCoTAN¹, le PADD pose comme objectif d'étendre le développement du haut voire du très haut débit en prenant soin de ne pas entraver le développement de ces systèmes de télécommunication par une réglementation restrictive, et d'obliger les sites d'activité à être desservis.

C'est au niveau des orientations d'aménagement et de programmation que seront traduites ces ambitions, de façon à les imposer en terme d'objectifs et non de moyens techniques liés a priori à un type de réseau plutôt qu'un autre. Il serait ha-sardeux en effet de graver dans le marbre d'une réglementation figée un domaine où les percées technologiques relèguent parfois quasiment du jour au lendemain, à l'échelle du temps des villes, un moyen supposé d'avenir au rang d'entrée au ca-talogue d'un musée des techniques².

1. DOG_chapitre VI, §A, alinéa 3.3, p. 28 et DOG_chapitre X §C, p.46

2. Des relais nécessaires sur le domaine public aux premiers Be-Bop en 1991 à Strasbourg aux systèmes de téléphonie de 4ème génération (très haut débit mobile) attribués en 2012 ou encore de la mutation en cours aujourd'hui vers la fibre optique, il s'est écoulé moins de deux décennies. Autant dire hier à l'échelle du temps de villes et guère qu'une génération de POS à l'échelle de la planification urbaine.

VII - Orientations générales de la politique d'équipement commercial

A) - Renforcer l'attractivité du centre-ville

Le centre-ville est au cœur du rayonnement de la ville sur son territoire. Siège principal des fonctions administratives, tertiaires et commerciales, il est particulièrement bien desservi par les transports collectifs et aisément accessible aux autres modes de déplacements.

Plutôt que de figer son développement dans l'état actuel ou d'en limiter les possibilités, le PADD a fait le choix d'accroître les possibilités de développement du centre-ville. Il s'appuie pour cela sur l'excellence de la desserte, en particulier ferroviaire, mais aussi sur les opportunités foncières présentes en centre-ville : Vieille-île, abords des gares et, dans une vision plus élargie du centre, l'ancien site militaire de Thurot. Cette approche vient conforter les mutations amorcées par l'opération Barberousse qui est venue compléter harmonieusement le centre ancien historique.

Le commerce et la fonction résidentielle sont les deux moteurs du développement du centre-ville, auxquels s'ajoute la volonté de développer services et équipements. Dans l'hypothèse de l'implantation d'équipement d'agglomération type grande salle pour spectacles ou exposition, le centre-ville et ses abords (secteur des gares, Thurot ou Vieille île) sont des localisations préférentielles d'un tel équipement, en particulier en raison de la qualité de la desserte en transports collectifs (cf. ci-après) et de l'effet de levier pour le développement du centre-ville.

En termes de déplacements, corollaire de l'attractivité, l'objectif de renforcer le centre-ville s'appuie et conforte la desserte en transports collectifs, concourant à diminuer le recours à l'automobile. C'est aussi l'opportunité d'offrir aux habitants d'Alsace du Nord et aux entreprises des services et des réponses aux besoins d'achat, de culture et de loisirs à distance moindre que dans la seule la métropole strasbourgeoise. On attend donc aussi du renforcement de l'attractivité du centre-ville la diminution des distances parcourues pour travailler, se distraire, acheter ou encore pour l'accès aux services administratifs, éducatifs, de santé, etc. et contribuer au passage à la diminution des rejets de gaz à effet de serre liés aux déplacements.

B) - Renforcer les fonctions tertiaires, commerciales et de services

Dans son chapitre 6 relatif aux objectifs d'équipement commercial et de localisation des activités économiques, le Document d'Orientations Générales du SCoTAN donne à Haguenau un rôle privilégié d'accueil du développement économique et en particulier du tertiaire et des services de niveau supérieur.

En tant que pôle majeur de l'Alsace du Nord, Haguenau se doit de répondre aux besoins d'achat des habitants, et en particulier pour les achats spécialisés. Le renforcement de la fonction commerciale de la ville est donc un des éléments importants du PADD.

Cet effort se traduit par le renforcement du cœur de ville, mais aussi sur le renforcement des pôles existants en périphérie comme le Taubenhof et enfin sur le développement des fonctions commerciales de proximité au sein des quartiers existants ou futurs.

La réurbanisation des friches et le développement des sites centraux sont autant d'occasions de renforcer ces fonctions tertiaires, dont le commerce, mais aussi d'apporter par le développement résidentiel une clientèle supplémentaire, susceptible d'accéder à pied ou par les modes doux à ces commerces et services ou encore aux emplois qu'ils génèrent. C'est bien cet objectif de renforcement mutuel qui est aussi derrière cette orientation du PADD, venant s'ajouter aux économies de foncier et de réseaux qu'aurait entraînée une réponse uniquement par extensions.

En confortant les sites commerciaux existants, y compris le Taubenhof situé à mi-chemin entre Haguenau et Bischwiller, on renforce leur attractivité et on ancre leur desserte en transports collectifs dans la pérennité, en augmentant le potentiel de clientèle susceptible d'y recourir.

Le choix d'appuyer le développement de locaux professionnels en pied d'immeuble est caractéristique de la volonté politique de renforcer les services et les commerces de proximité. Même si on peut douter en première instance de leur occupation par des commerces, leur seule existence contribuera à rendre possible leur installation ultérieure, en remplacement des habituels coiffeurs, agences bancaires, assureurs et laboratoires médicaux ou locaux libéraux qui sont les occupations pionnières des opérations nouvelles, en attendant que leur caractère résidentiel affirmé permette une évolution vers d'autres activités. Si le PADD n'avait pas, et les prescriptions du PLU derrière lui, insisté sur ce volet, le risque serait grand que les pieds d'immeuble soient occupés par des logements, ou, pire pour l'animation du bord de rue, par du stationnement automobile...

VIII - Orientations générales de la politique de développement économique

I . AFFIRMER LA DYNAMIQUE, L'ATTRACTIVITÉ ET LE RAYONNEMENT DE HAGUENAU

A) - Positionnement de Haguenau

Le Schéma de Cohérence territoriale de l'Alsace du Nord (SCoTAN) a défini Haguenau comme l'une des deux villes centres de l'agglomération haguénovienne. A ce titre, elle se doit de développer les politiques nécessaires pour remplir ce rôle et d'assumer les responsabilités territoriales qui lui sont dévolues par le SCoTAN¹. En tant que telle, Haguenau doit donc développer ses fonctions résidentielles, économiques et tertiaires, tout comme sa voisine Schweighouse/Moder, incluse dans l'agglomération, ou encore Bischwiller et ses communes limitrophes agglomérées. C'est donc en toute cohérence que le PLU a repris ces objectifs de développement qui permettent de répondre aux besoins de la population et de l'économie, et plus largement d'asseoir le développement du territoire d'Alsace du Nord dans son environnement régional, en veillant à se coordonner avec le développement de la centralité voisine, notamment en matière de foncier économique.

Le Projet d'Aménagement et de Développement Durables fait sien en particulier les objectifs de reconquête des friches et de renouvellement urbain, détaillés précédemment, mais également ceux relatifs à la consolidation et au développement des fonctions tertiaires et commerciales.

Le PADD entend ainsi faire de Haguenau coeur d'agglomération une métropole équilibrant le nord du territoire alsacien, entre l'aire d'influence de Karlsruhe et celle de Strasbourg.

B) - Conforter le tissu industriel

La présence de l'industrie est une composante spécifique de la Ville de Haguenau. Historiquement très présente, elle pèse toujours sur la structure de l'emploi et constitue une des richesses de la Ville et un bassin d'emplois très important (cf. diagnostic du PLU). Le PADD a pris en compte cette dimension particulière de l'économie locale. Il fixe comme objectif au PLU de prendre en compte les besoins spécifiques de cette activité, qui tournent essentiellement autour de l'accessibilité dans le choix des localisations, et d'une offre foncière répondant aux attentes et aux besoins industriels.

1. Voir SCoTAN - Document d'Orientations Générales, chapitre 1, A, §1 p.6

Il reprend ainsi à son compte les orientations du SCoTAN qui dispose¹ que l'on se doit de favoriser le développement d'un foncier adapté aux besoins industriels spécifiques, en particulier pour les grands sites industriels dont Haguenau fait naturellement parti.

Le PLU prévoit donc dans son offre foncière économique des sites qui, par leurs dimensions, leur localisation et leur desserte, répondront plus spécifiquement aux attentes des acteurs économiques industriels actuels, futurs ou potentiels. Cela impose de disposer de surfaces de foncier aménageables en réserve, en les conservant non occupées pour pouvoir répondre de façon rapide et adaptée si la Ville était sollicitée pour une nouvelle implantation. En parallèle, il était important de pouvoir disposer de réserves de capacité aux abords des entreprises existantes, au cas où elles aient des besoins d'extension, ou que d'autres activités souhaitent s'y implanter en complément de celles déjà présentes. C'est souvent une des conditions du maintien de ces activités.

Les choix de localisation de ces sites s'appuient sur une démarche environnementale particulière menée par la ville de Haguenau, dite «Plan de Mise en Valeur de l'Environnement». Cette démarche, innovante à cette échelle, a été largement concertée avec tous les acteurs intéressés, tant associatifs qu'institutionnels. De façon synthétique, elle a consisté à analyser finement le fonctionnement environnemental de l'ensemble des sites susceptibles d'accueillir du développement économique afin de déterminer ceux impactant le moins l'environnement tout en répondant au mieux aux critères de développement urbain. Ce plan de mise en valeur de l'environnement a aussi permis de dégager les moyens à même de conforter, d'améliorer, voire même de rétablir le fonctionnement environnemental.

Le PLU a ensuite repris à son compte les éléments d'analyse et de choix, apportant ses propres considérations pour adapter cette démarche au cadre réglementaire d'un PLU.

Le choix du maintien et du développement d'une vocation industrielle à Haguenau arrêté par le PADD, outre qu'il répond aux attentes du projet territorial de l'Alsace du Nord exprimées dans le SCoTAN approuvé en mai 2009, est aussi un choix de raison. Les emplois industriels qui l'accompagnent permettent de répondre aux besoins d'emplois d'une main d'œuvre ouvrière qui pèse toujours, de façon globalement stable dans le temps, **environ un tiers de la population active** en 2006.

C) - Réaffirmer la destination de certaines zones

Haguenau et son agglomération sont désignées dans le schéma départemental de développement commercial comme le pôle majeur de l'Alsace du Nord. Ce schéma prévoit que le pôle de Haguenau - Schweighouse-sur-Moder doit être conforté, en veillant à la diversification du commerce de centre-ville².

La ville comporte un grand pôle commercial : le secteur du Taubenhof, la partie proche de l'aire commerciale de Schweighouse-sur-Moder étant beaucoup plus diversifiée dans les activités présentes et desservant un bassin de clientèle plus tourné vers l'Ouest et le Nord du territoire du fait de l'organisation des grands axes de

1. SCoTAN - DOG, chapitre VI, A, §3.4, p.29

2. cf. schéma de développement commercial du Bas-Rhin, synthèse départementale, décembre 2005 _partie E, §2, p.56

desserte routiers. Le PLU fait le choix de conforter la fonction commerciale de ce pôle existant en accroissant sa capacité d'accueil. En renforçant le potentiel commercial du site, on évite l'évasion commerciale vers l'extérieur de la région et on renforcera la fréquentation en élargissant l'offre.

L'accroissement de l'offre qui en résulte renforce en effet l'attractivité de ce site pour la clientèle et évite le risque de dépérissement du site en cas de contraction de l'offre commerciale actuelle. A noter parallèlement l'engagement en faveur du commerce de centre-ville, amorcé à travers l'opération Barberousse et qui est pour-suivi dans le PLU avec les projets de renouvellement urbain autour des gares et de la Vieille Île. Ces projets permettront un renforcement de la fonction commerciale du centre-ville et la desserte commerciale de proximité, ainsi que l'animation du coeur de ville.

D) - Valoriser les Pôles d'excellence existants

La Ville de Haguenau n'est pas le pôle majeur de l'Alsace du nord qu'en raison de son poids économique ou démographique. C'est aussi un pôle administratif, et surtout un pôle d'excellence dans les domaines de la santé et de la formation. Le PLU, à sa mesure, cherche à renforcer ces éléments pour renforcer le rayonnement et l'attractivité de la Ville. Il offre la possibilité à ces équipements de se renforcer, voire de s'étendre ultérieurement en prévoyant le foncier nécessaire et en organisant les synergies urbaines entre ces pôles et la ville : renforcement de l'urbanité autour de l'IUT avec le projet de renouvellement urbain des gares et de la Vieille Ile, développement aux abords de l'hôpital, jusque-là excentré par rapport aux centralités urbaines existantes. En cela, le PLU est en phase avec la politique de déplacements urbains qui a veillé à la desserte en TC de ces pôles.

II. MAINTENIR/RENFORCER LA DIVERSITÉ ÉCONOMIQUE, SOURCE DE FORCE ET D'ASSURANCE POUR L'AVENIR

Si la Ville a fait le choix de conforter la zone du Taubenhof dans sa vocation commerciale pour les raisons précédemment évoquées, ceci fait toutefois figure d'exception. Le PLU à l'échelle de la ville comme à celle des quartiers vise essentiellement à favoriser la diversité économique. Ceci ne vise pas pour autant à mettre de tout partout, certaines activités génèrent des contraintes qui peuvent être rédhibitoires pour d'autres, ainsi le commerce de périphérie et l'artisanat par exemple cohabitent-ils généralement assez mal.

Développement de la fonction commerciale dans les secteurs favorables, développement mixte dans les zones d'extensions, offre de foncier économique en direction de l'artisanat et des PME en limite de l'urbanisation existante, développement d'une offre foncière industrielle, développement d'une offre tertiaire notamment en centre-ville, la stratégie énoncée par le PADD cherche à préserver et à développer la diversité économique, mais chacune dans des compartiment séparés, au moins pour la fonction commerciale qui génère des trafics plus conséquents et par-fois des difficultés de fonctionnement pour d'autres type d'activités, du fait de cette fréquentation. Sans compter les risques de renchérissement du foncier, les valeurs locatives des locaux n'étant pas les mêmes entre activités et commerces. Cette diversité, prise à l'échelle de la ville, est un gage de rayonnement et d'attrac-

tivité pour les entreprises, assurées de trouver les services dont elles ont besoin pour se développer et prospérer. C'est aussi un moyen classique de diversifier l'offre d'emplois sur le territoire pour répondre aux besoins de la population, et c'est enfin pour la Ville une façon d'assurer la pérennité de sa richesse et de ses res-sources face à un monde économique en perpétuelle évolution.

La destination du foncier et l'encadrement réglementaire assureront pour l'essentiel dans le PLU cette recherche de diversité, les autres moyens relevant soit de l'initiative privée, soit de leviers extérieurs au champ de l'urbanisme (politique d'implantation d'activités, système d'aides, pépinière d'entreprises, etc).

IX - Orientations générales de la politique en matière de loisirs

A) - Les équipements de loisirs, culturels, sportifs et récréatifs

La ville de Haguenau comporte effectivement de très nombreux équipements en matière de loisirs sportifs, culturels ou récréatifs comme en témoigne le chapitre qui leur est consacré dans le diagnostic¹.

Ce niveau d'équipement, déjà très important, justifie que le PADD n'arrête pas d'objectifs conséquents pour un programme d'équipements supplémentaires. Néanmoins, dans la logique du développement d'une ville «où tout est proche», il entend que les quartiers futurs ne soient pas des déserts en matière d'équipements de proximité, même si à ce stade il n'en programme pas leur nature. En fonction des besoins et des complémentarités ou des mutualisations suggérées par une saine gestion du patrimoine public, ces compléments pourront être tournés vers le sport, vers la petite enfance, le scolaire, etc.

Le seul équipement majeur qui manque sur la ville de Haguenau comme dans les communes avoisinantes, c'est une grande salle, susceptible d'accueillir de grands événements, que ce soit des concerts, une grande exposition, un salon ou tout autre manifestation de grande envergure.

C'est pourquoi le PADD en fait mention, sans prédéterminer la localisation, même si dans la logique du PADD et du PLU, elle ne pourra sans doute être imaginée qu'à proximité du centre-ville, de préférence sur un site localisé à distance raisonnable d'un accès en transports collectifs. Lequel en l'occurrence, vu le rayonnement attendu d'un tel équipement, sera probablement le pôle des gares lui-même ou à proximité immédiate. Les nombreuses perspectives de renouvellement urbain à moyen long terme voulues par le PADD et inscrites au PLU autour de ce pôle of-front suffisamment de potentialités pour que ça soit rendu possible sans difficultés majeures.

1. Diagnostic partie I _ Perspectives

B) - Les loisirs «actifs»

La démarche en faveur des déplacements actifs du PADD, marche à pied et bicyclette, rejoint celle des loisirs. Le PADD fait le lien entre ces deux aspects en soulignant la nécessité de développer les deux en cohérence. Le PLU s'y emploie en raccordant les quartiers entre eux le plus directement possible, en développant un réseau d'espaces naturels, verts et de loisirs reliant les quartiers aux principaux pôles d'attractivité en matière de loisirs, tel celui autour de la piscine, la plaine de la Moder, ou encore la forêt haguénovienne.

Cette dernière fait partie des destinations de proximité traditionnelle des haguéno-viens. Pour encourager cette destination et en assurer le développement, le PADD insiste sur l'accroissement de l'offre de loisirs en forêt, et sur son accessibilité. Il ne s'agit pas de faire de la forêt, compte tenu de son rôle environnemental, un gigantesque parc de loisirs, mais bien d'en faciliter l'accessibilité piétonne et cycliste, et d'organiser des lieux de concentration des accès, autour de points habituels de destination.

Le site du Gros Chêne est un de ces lieux, qui doit pouvoir, modestement et en accord avec la sensibilité des milieux, pouvoir être conforté. Mais on pense aussi aux maisons forestières, dont une partie appartient à la Ville et qui peuvent être, sans besoins de constructions nouvelles, un potentiel de développement de nouvelles pratiques de la forêt dès lors que leur rôle dans la gestion et la surveillance de la forêt serait restructuré.

Il manque enfin un lieu qui permette de valoriser la forêt, de faire prendre conscience de sa richesse et de son intérêt sur tous les plans. C'est pourquoi le PADD a arrêté le principe d'une maison de la Forêt, sans à ce stade localiser précisément cet équipement ni le dimensionner, la Ville n'en étant qu'au tout début de ses réflexions. Rien n'indique à ce stade d'ailleurs que le meilleur site soit in situ, dans la forêt elle-même, ce que le PLU n'a pas rendu possible d'ailleurs en tant qu'équipement nouveau. En fonction des études de programmation, il pourrait même en être autrement, selon le public visé : local, régional, ou plus lié à un tourisme recrutant au-delà des limites du territoire, et la nature de l'équipement lui-même.

Sans insister outre mesure sur les aspects bénéfiques pour la santé des habitants de ces pratiques actives encouragées par le PADD, ou leur très faible incidence environnementale en terme de bilan carbone, on peut attendre de cette démarche une maîtrise complémentaire des déplacements automobiles, avec ses corollaires en matière de qualité de l'air et de lutte contre les nuisances, ainsi qu'une fréquentation aisée et accrue des équipements de loisirs. Les espaces de proximité supports de ces pratiques deviennent alors non seulement des lieux de destination, mais aussi un lien physique, y compris social, entre des quartiers distants.

X - Objectifs de modération de la consommation de l'espace et de lutte contre l'étalement urbain

A) - Redimensionner spatialement l'urbanisation future

La question du dimensionnement spatial de la ville future est une question délicate et sensible. Plusieurs approches doivent être gérées simultanément :

- Préfigurer la silhouette urbaine de la ville, sa morphologie future, pour pouvoir en intégrer d'ores et déjà les différentes composantes dans la réflexion actuelle, telles les dessertes nécessaires, les protections à mettre en place, les éléments à préserver ou à mettre en valeur, les infrastructures et les équipements, à un horizon à la fois suffisant et pas trop lointain à l'échelle des villes où une opération d'urbanisation met couramment dix ans à sortir de terre entre les premières études et le premier coup de pioche d'un bâtiment
- Se donner des capacités suffisantes pour satisfaire la diversité des besoins à venir, que ce soit en termes d'offre de logements, d'équipements, d'espaces ouverts et de loisirs accompagnant l'urbanisation, ou de foncier économique, particulièrement dans une ville marquée par l'industrie, très présente ;
- Tenir compte de la part d'inconnu que représente le foncier et sa mobilisation, l'intensité de la demande, parfois très variable dans le temps et sujette à des variations brutales ;
- Tenir compte de la préservation d'intérêts économiques qui imposent d'annoncer le futur probable très longtemps à l'avance car les investissements se font sur une période de retour longue, parfois de 30 ou 40 ans. C'est en particulier vrai pour l'agriculture, qui nécessite une grande visibilité de l'avenir des sols, mais aussi pour les investissements en infrastructures qui doivent être dimensionnés en conséquence des prévisions d'urbanisme les plus lointaines possibles dans le futur, compte tenu des périodes d'amortissement (souvent plusieurs décennies pour les réseaux d'eau et d'assainissement)
- Rendre le maximum d'options possibles dans le futur et de prévoir les conséquences d'une non réalisation de certaines d'entre elles, avec le moins de dommages collatéraux potentiels
- Préserver des espaces naturels sensibles connus aujourd'hui, quelle qu'en soit la cause, mais aussi ceux qui pourraient être considérés comme tels demain,
- Et enfin, préserver suffisamment d'espaces libres naturels, agricoles et forestiers pour ne pas hypothéquer au-delà du raisonnable les besoins des générations futures, que par définition on ne sait pas véritablement comptabiliser et qu'on cherche donc également à maximiser autant que faire se peut.

En prime, la situation de Haguenau est particulière. C'est une ville dans une vaste clairière, et hormis quelques rares franges proches de l'urbanisation qui peuvent être mobilisées le cas échéant, la forêt est à la fois l'écrin et le carcan du développement urbain à horizon lointain. Les limites probables de la Ville à très long terme sont donc quasi connues dès aujourd'hui, avec la tentation d'en tenir compte dès à présent dans les prévisions d'urbanisme pour calibrer les aménagements à réaliser en conséquence.

Dans ce contexte, les choix du PADD et du PLU ont été quadruples :

- Rechercher et maximaliser les capacités de la ville à se réurbaniser en facilitant et en encourageant au maximum les possibilités de renouvellement urbain tout en tenant compte des capacités d'acceptation sociale de la population face à l'intensification de la ville et aux densités qui en sont le corollaire ;
- Prévoir des zones destinées à être urbanisées à moyen et long terme pour permettre d'assurer la satisfaction des besoins des populations actuelles et futures, particulièrement dans le domaine de l'emploi puisque Haguenau ne dispose quasiment d'aucune offre en matière de foncier économique aujourd'hui, et que ce foncier se satisfait peu, voire pas du tout, d'une implantation au sein des quartiers existants.
- Cette offre a aussi pour but d'assurer le relais de la dernière décennie, particulièrement vertueuse en matière d'extension, comme le montre l'analyse de la consommation foncière figurant dans ce rapport de présentation. Car les possibilités de développement intra-muros aisément mobilisables ont été pour la plupart consommées, et les opérations de renouvellement urbain imaginées dans le PLU nécessiteront, du fait de leur situation, une ingénierie urbaine complexe pour faire déboucher les projets ce qui étalera nécessairement leur réalisation dans le temps, sans doute sur une ou plusieurs décennies.
- On ne pourra guère en attendre d'effets significatifs sur la consommation foncière avant plusieurs années, et sans doute même plus que ça pour les plus complexes du point de vue du foncier ou de l'insertion urbaine.
- Pour éviter le gaspillage, source de sur-consommation du sol, dans la lignée du SCoTAN, le PADD a fait le choix d'assurer une occupation la plus optimale possible, en accroissant considérablement les densités d'occupation prévisibles et autorisées de ces sols gagnés par l'urbanisation. **C'est d'ailleurs l'un des principaux leviers de la modération de la consommation foncière de ce PLU.**
- Intégrer enfin les futures limites de la ville dans les orientations du PLU, pour assurer leur prise en compte dès à présent, dans les limites de l'exercice de prospective urbaine que constitue un PLU

A ces choix qui permettront de répondre aux besoins des populations actuelles et futures dans un souci de gestion des équipements et d'économie du sol, les choix politiques qui sous-tendent PADD ont conduit en parallèle à réexaminer la totalité des sites de développement initialement prévus au POS. Il s'agissait, dans la démarche, d'en confirmer ou d'en invalider le maintien au PLU, au regard des éléments de diagnostic accumulés et surtout des éléments de connaissance nouveaux de l'environnement et du fonctionnement écologique du territoire. Cette approche, résolument tournée vers la modération de la consommation foncière, a conduit à abandonner de nombreux sites précédemment envisagés du fait de leur importance ou de leur sensibilité écologique, parfois sanctionnée depuis par un classement dans le réseau Natura 2000, ou de leur absence d'intérêt même à très long terme pour le développement urbain de Haguenau. Le PADD a même fixé un objectif minimal, celui de restituer au moins 20% de ces zones d'urbanisation futures à un avenir naturel, agricole ou forestier.

Pèle-mêle, ce sont ainsi :

- les espaces forestiers entre Marienthal et Weinumshof, en bordure de la voie ferrée et qui composent désormais le corridor écologique régional qui ont été reclassés en zone N,
- des espaces particulièrement riches y compris en coeur d'urbanisation existante, comme les secteurs de prairies humides à fort enjeux biologiques - bien que non classés remarquables - localisés en bordure de la voie ferrée au nord du hameau du Weinumshof, reclassés en zone N
- une bonne partie de la coulée du Jesuitenbaechel, reclassée en zone N (le reste

- étant intégré à un réseau d'espaces verts et de loisirs au sein des zones d'urbanisation future pour former un corridor écologique local traversant toute la ville),
- la moitié des zones d'extension immédiatement constructibles prévues le long du contournement Nord-ouest, au Sandlach, reclassées en zone N,
 - Les quelques 70 hectares du Metzgerhof qui basculent vers un classement en zone N
 - le secteur économique de l'aérodrome, passé de UX en N en raison de la présence de l'Armérie,
 - les extensions de Marienthal, à l'extrême Est du ban communal et jouxtant le secteur industriel de la commune voisine, qui sert désormais de support complémentaire au corridor de la trame verte régionale, extensions reclassées de I et IINA en zone N;
 - une partie de la zone d'extension à l'Est de l'aérodrome, reclassée en zone N en raison de l'intérêt présenté par les milieux et les espèces recensées
 - l'interdiction de construire la zone agricole autour de Harthouse et de la RD1340, en dehors des sites d'exploitation agricoles déjà existants, par reclassement en zone N de l'ancienne zone NC,
 - l'abandon des zones de développement imaginées au sud de l'avenue Leriche, à l'exception de la frange nécessaire à l'habillage urbain de la VLS et de l'avenue Leriche elle-même, pour leur conférer un caractère de boulevard urbain.
 - Et de multiples autres sites de superficie plus minime, ici et là dans la ville, comme un étang en coeur d'îlot à l'arrière de la rue de l'Aqueduc, un corridor le long des clôtures de l'aérodrome, prolongé jusqu'à la plaine de la Moder, le pro-longement de la coulée verte du Jesuitenbaechel vers la station d'épuration et les milieux ouverts de la plaine de la Moder, reclassés en zone N,
 - le secteur de loisirs classé en zone d'urbanisation future spécialisée le long de la Moder, basculé en zone N
 - tous les espaces boisés classés nouveaux destinés au maintien de milieux relais en ville ou en milieux ouverts et qui ne sont plus constructibles ou aménageables ;
 - etc.

Cette approche a fait chuter les espaces jusqu'ici dédié à l'urbanisation ou permettant la construction de plus de 530 ha à 226 ha seulement, soit une division par deux des espaces d'extension du POS ; et encore cette dernière superficie n'inclue-t-elle pas les **prescriptions opposables aux projets** (orientation d'aménagement, règlement et espaces boisés classés) prises dans le PLU en complément des mesures de zonage pour préserver au sein de ces zones les espaces sensibles ou intéressants d'un point de vue notamment environnemental.

Cette analyse n'a pas forcément éliminé tous les sites susceptibles de présenter un intérêt quelconque pour l'environnement ou d'autres usages, mais il a permis de ramener les perspectives de consommation foncière inscrite dans le document de planification local à des valeurs plus compatibles avec la vision prospective à long terme de la morphologie urbaine de Haguenau, tout en améliorant grandement les perspectives pour l'environnement.

Cette démarche de réduction des zones d'extension prévues a également permis à la Ville, dans un souci de recherche de sites de moindre incidence environnementale, de repositionner certains de ses besoins fonciers, essentiellement ceux destinés aux activités. Elle l'a fait sur la base des analyses du PLU, issues pour la plupart de la démarche du PMVE, mais aussi sur la base des conditions d'implantation des zones d'activités exprimées par le SCoTAN, qui prescrit une obligation de continuité urbaine et une relation directe et sans traversée d'agglomération à l'un des grands axes routiers du territoire.

Et malgré le reclassement de zones naturelles en zones d'urbanisation future qui en résulte, le bilan reste largement positif pour les zones reclassées en N, **puisque ces 20% de baisse minimum imaginés comme objectif du PADD sont même au final très très largement dépassés, avec une valeur nominale de plus de 50%**.

Des compléments aux sites d'urbanisation future subsistent, dans une perspective à très long terme, essentiellement autour de la VLS.

Le PLU a fait le choix, dans le droit fil des objectifs du PADD, de ne pas les ouvrir à l'urbanisation immédiate mais d'en conserver la perspective.

Leur classement obéit à une logique d'organisation urbaine future et de préservation de la capacité de répondre aux besoins des populations futures, si ceux-ci devaient dépasser les prévisions du PLU en raison d'une intensification du mouvement de retour vers les villes qu'imposerait la croissance des coûts de déplacements, et en tout état de cause ils seront très certainement nécessaires à la satisfaction des besoins des populations futures au-delà du terme de réflexion du PLU. Leur inscription donne donc de la lisibilité aux choix d'urbanisation de la Ville, nécessaire aux investissements à long terme des uns et des autres, comme évoqué précédemment.

Comme garantie, on peut noter qu'ils ne sont toutefois pas susceptibles d'être consommés pour l'urbanisation sans revenir préalablement à la case départ de l'analyse. Les sites classés en II AU stricte sont en effet des zones interdites à toute urbanisation en dehors d'une procédure de changement du PLU. Cette préservation de la consommation foncière par le classement en zone II AU n'est pas un vain mot, puisque pour en changer la constructibilité, il est nécessaire de changer le PLU, modification voire révision, et que tout changement du PLU nécessite désormais impérativement de compléter l'évaluation environnementale par une analyse détaillée complémentaire

Cette analyse du rôle de ces sites dans la planification urbaine n'est pas spécifique à la Ville de Haguenau. Certains SCoT de dernière génération du Haut Rhin, tout comme dans d'autres régions françaises, ont d'ailleurs même expressément prévu cette option, autorisant le maintien de zones d'extensions futures strictes pour satisfaire à une vision prospective au-delà de l'horizon temporel classique d'un PLU, estimé généralement à 10 à 15 ans, dès lors que leur urbanisation n'intervenait pas dans l'horizon temporel de réflexion du SCoT, estimé lui plutôt à 20-25 ans.¹

L'échéancier prévisionnel d'ouverture à l'urbanisation indique ainsi l'horizon temporel dans lequel est envisagé la mobilisation des différents sites d'urbanisation future, et rend compte de la volonté de ne pas y avoir recours avant le long terme.

1. *Tel par exemple le SCOT Montagne Vignobles Ried approuvé en décembre 2010, DOG_Outil n° 8a, «prescriptions» §3, p.65.*

NB : Ce SCOT n'a pas fait l'objet d'observations de l'Etat au titre de la consommation excessive d'espaces naturels, agricoles ou forestiers, comme le code de l'urbanisme lui en donnait la possibilité, ce qui légitime en première instance cette approche du développement urbain à très long terme des communes.

B) - Maîtriser la consommation foncière et développer la ville compacte

Consciente des enjeux qui pèsent sur les espaces naturels agricoles et forestiers, la Ville a tenu à insérer dans son PADD la volonté d'un développement soucieux de la composante foncière.

Plutôt que le choix d'un développement uniquement extensif, elle a fait celui d'ac-croître l'intensité urbaine en parallèle des extensions nécessaires pour répondre aux besoins des habitants.

Cette volonté trouvera à s'exprimer dans les choix de densité, dans les facilités accordées au renouvellement urbain actuel et futur, et également par une attention particulière aux conditions réglementaires encadrant l'acte de construire.

Il s'agira notamment pour ce dernier point de traquer dans le règlement les éléments qui concourent à consommer du foncier quand d'autres solutions acceptables peuvent être envisagées. Autrement dit, aux soucis de l'insertion paysagère, de la prise en compte des contraintes de voisinage et de l'acceptation sociale qui présidaient largement à l'élaboration du règlement d'un POS s'ajouteront dans le PLU le souci de l'économie du foncier.

Dans l'esprit du PADD, cela ne signifie pas un lien de subordination systématique des autres critères à cette seule économie foncière, mais l'ajout de cette composante à la recherche d'équilibre que traduit habituellement un règlement d'urbanisme. L'objectif dans les futures opérations importantes est de répondre aux besoins des habitants en mixant les formes urbaines, dans l'optique de satisfaire aux objectifs de densité minimale imposés par le schéma de cohérence territoriale, au regard du rôle de Haguenau en tant que ville centre de l'agglomération.

Le concept de ville compacte rejoint la préoccupation foncière évoquée ci-avant. Il s'agit, dans l'esprit du PADD, de favoriser la ville des courtes distances, celles qui permettent et facilitent les déplacements piétons et cyclables. Cet objectif se traduit par le développement de centralités de quartier lors des grandes opérations neuves et par une conception des réseaux routiers, cyclables et de la trame verte qui concourent à cet objectif. On en attend une ville où les échanges et les inter-relations sociales seront facilités et où le recours subi à l'automobile sera minimalisé. C'est donc aussi un moyen d'agir en faveur de la lutte contre les changements cli-matiques, en limitant les rejets de gaz à effet de serre liés aux déplacements.

C) - Optimiser l'utilisation des terrains à usage d'activités

Toujours dans l'optique de «mieux consommer» les terrains nécessaires pour répondre aux besoins de la population, et donc de consommer moins, la Ville a éten-du aux espaces économiques le souci de l'économie du foncier.

Au regard d'un scénario privilégiant les seuls besoins ressentis des entreprises et l'usage extensif du sol, le PLU entend mener une approche qui réduise les consommations inutiles. Libéralisation dans une certaine mesure des hauteurs, diminution des reculs à vocation purement esthétique, etc sont autant d'éléments traduisant dans le PLU cette volonté, appliquée y compris aux sites d'activité existants.

Cette approche ne peut à elle seule naturellement répondre aux besoins d'espaces dédiés à l'activité et aux emplois, et plus particulièrement à l'industrie, qui reste une composante économique fortement présente à Haguenau. Elle permettra néanmoins de limiter les besoins d'extension. Cette composante du projet politique

du PLU fait écho aux efforts demandés dans le domaine résidentiel ou des équipements. Les traductions seront essentiellement réglementaires, dans l'objectif notamment de minimiser les reculs imposés qui ne seraient pas motivés par des considérations de sécurité, d'adaptation aux énergies renouvelables ou de respect du patrimoine.

D) - Favoriser le renouvellement urbain

La Ville de Haguenau comporte plusieurs friches urbaines issues du départ d'activités¹. Celles-ci sont des lieux privilégiés de redéploiement de la ville. Pour la collectivité, réurbaniser ces sites constitue un élément réducteur de la consommation foncière, puisqu'ils permettent d'accueillir une nouvelle offre de logements, d'activités et d'équipements. Même si cette perspective nécessitera du temps pour se déployer, c'est le premier volet de ce choix politique en faveur du renouvellement urbain.

Le second volet traduisant cette volonté porte sur un autre champ. La ville comporte plusieurs sites porteurs de potentiels de renouvellement, sans pour autant constituer des friches. Il s'agit de secteurs aujourd'hui urbanisés, mais dont le PLU entend favoriser et accélérer la mutation. Il s'agit essentiellement des secteurs d'entrée de ville et de ceux proches du pôle des gares. Ce choix a été effectué pour limiter la consommation foncière, mais aussi parce que ces secteurs sont bien desservis par les transports collectifs et que les formes urbaines existantes et le foncier se prêtent bien à cette politique même si leur mobilisation mobilisera du temps, de l'énergie et du savoir-faire en raison de leur complexité et de leur situation en cœur de ville. On y trouve le plus souvent des parcelles de plus grande taille qu'ailleurs, des espaces publics plus largement proportionnés permettant de supporter des constructions plus importantes et une certaine déprise des fonctions urbaines présentes jusqu'ici, propice au renouvellement.

Faciliter le renouvellement urbain, c'est aussi permettre, entre autres choses, une mise aux normes énergétiques du parc de logements plus rapide. C'est également apporter une partie de la solution à la problématique de la consommation foncière, en offrant une alternative à l'extension de la ville, même si ce renouvellement n'est pas en mesure aujourd'hui, et au rythme qui est le sien, de se substituer totalement à ces extensions pour fournir logements, emplois, équipements et services aux habitants.

C'est enfin l'occasion de faciliter le développement d'une plus grande mixité urbaine, en encourageant (au besoin par un différentiel réglementaire) la réalisation de locaux à usage commercial ou de service en pied d'immeuble. Cette opportunité permettra de conforter ou de développer des lieux centraux dans les quartiers périphériques, permettant un accès de proximité aux services de base, en complément des implantations périphériques ou de centre-ville.

En outre, cette mixité urbaine pourra trouver à se compléter par une mixité sociale plus forte, en permettant la réalisation d'une part de logements aidés à l'occasion des opérations de démolition/reconstruction de logements, qui sans ça n'auraient peut-être pas eu l'occasion de s'implanter là.

Enfin, c'est aussi l'opportunité d'adapter la place de l'automobile au niveau de desserte par les transports collectifs présents sur ces entrées de ville ou autour de des gares, qui sont les lieux privilégiés du renouvellement urbain.

1. cf. supra : «Favoriser la reconversion des friches»