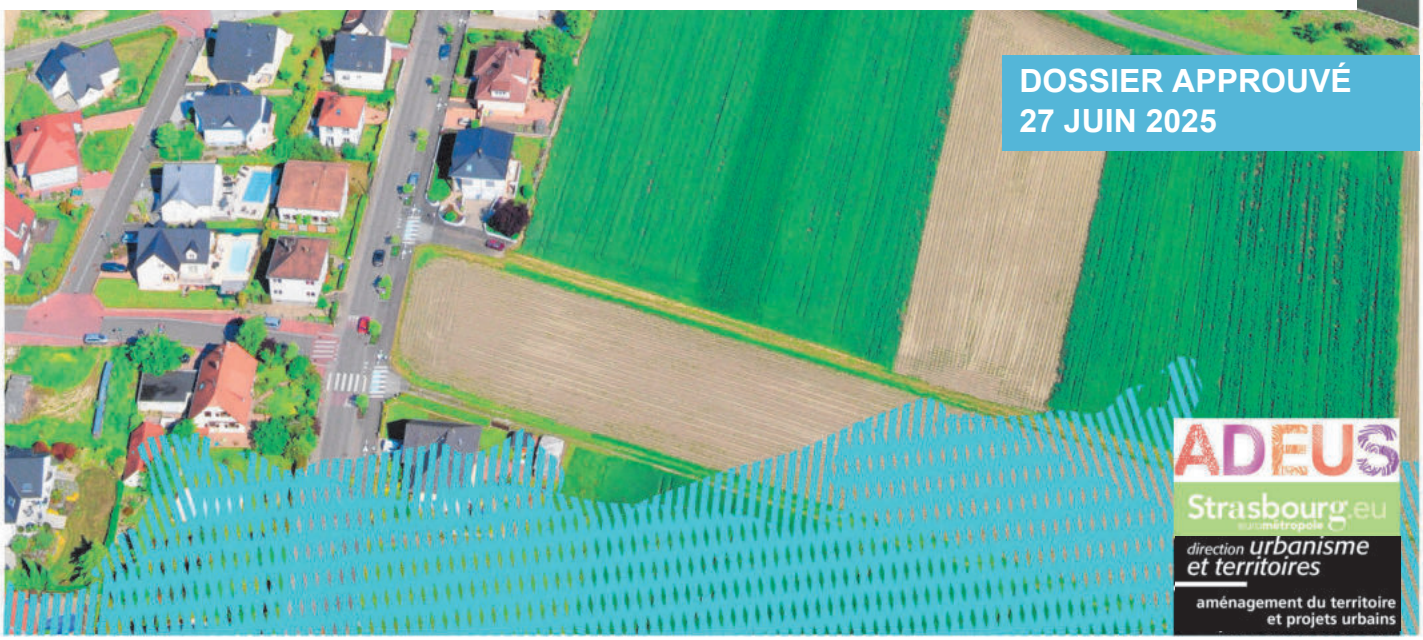
PLU

plan local d'urbanisme

# 4. ORIENTATIONS D'AMÉNAGEMENT ET DE PROGRAMMATION

TOME 2

# 4.4. OAP Communales



**DOSSIER APPROUVÉ**
**27 JUIN 2025**

ADEUS
Strasbourg.eu
eurométropole
direction urbanisme et territoires
aménagement du territoire et projets urbains

# PLAN LOCAL D'URBANISME DE L'EUROMÉTROPOLE DE STRASBOURG

## - RÉCAPITULATIF DES PROCÉDURES -

| PROCÉDURE | DATE D'APPROBATION |
|---|---|
| PLU approuvé | 16 décembre 2016 |
| Modification simplifiée n° 1 | 29 septembre 2017 |
| Modification n° 1 | 23 mars 2018 |
| Modification simplifiée n° 2 | 29 juin 2018 |
| Mise en compatibilité n° 1 | 3 décembre 2018 |
| Modification simplifiée n° 3 | 19 décembre 2018 |
| Mise à jour n° 1 | 8 mars 2019 |
| Modification n° 2 | 27 septembre 2019 |
| Révision n° 1 | 27 septembre 2019 |
| Modification simplifiée n° 4 | 18 décembre 2020 |
| Modification n° 3 | 25 juin 2021 |
| Mise en compatibilité n° 2 | 25 juin 2021 |
| Mise en compatibilité n° 3 | 22 septembre 2022 |
| Mise en compatibilité n° 4 | 10 juillet 2023 |
| Modification n° 4 | 31 mai 2024 |
| Modification simplifiée n° 5 | 27 juin 2025 |

# TABLE DES MATIERES
## (suite)

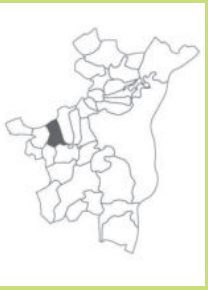
### 4.4 OAP COMMUNALES

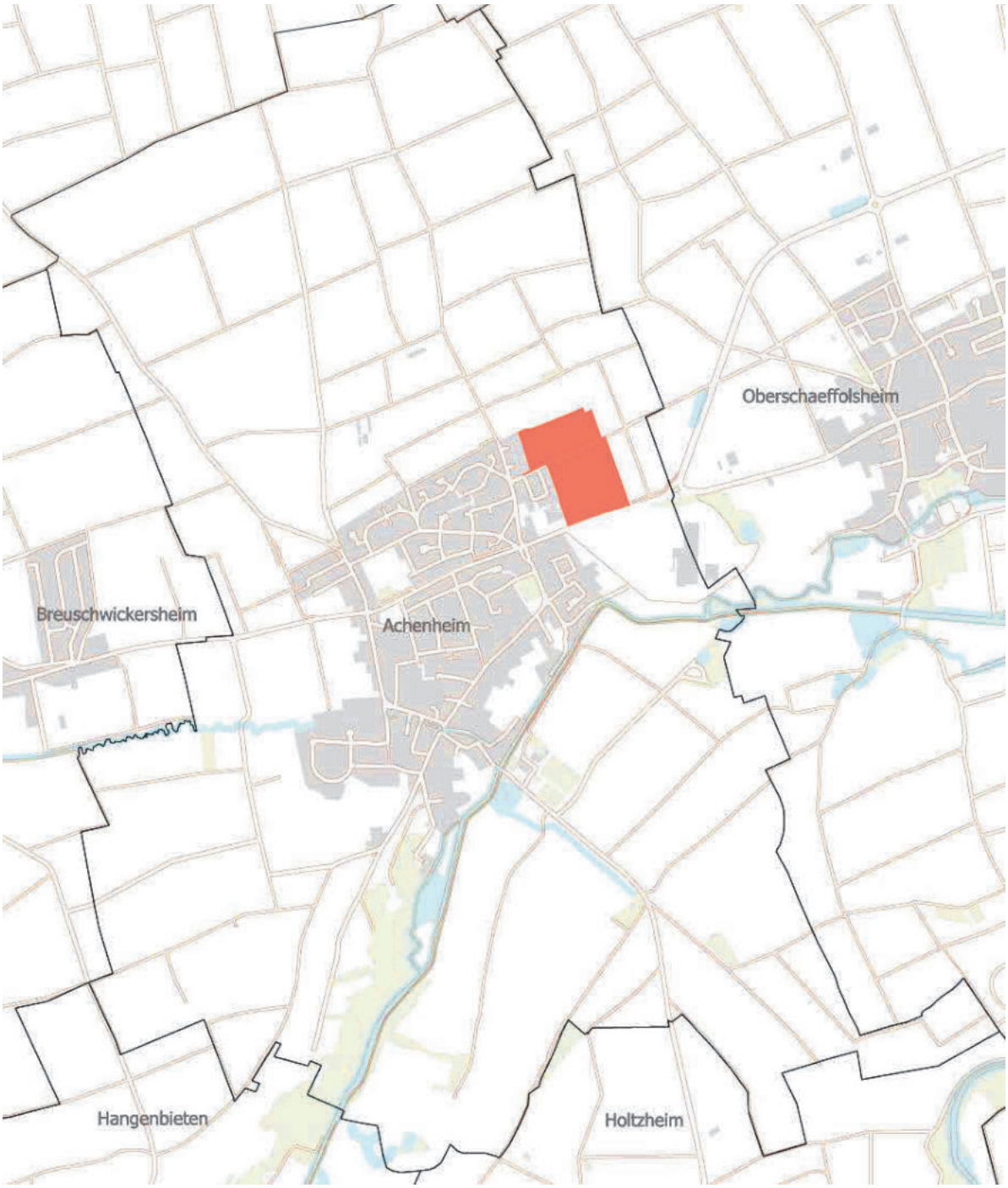

Commune de Achenheim : « Secteur Est dit « Le Hirschberg » ..... 1
Commune de Blaesheim : « Les Bas-Coteaux » ..... 9
Commune de Blaesheim : « L'entrée Est » ..... 13
Commune de Breuschwickersheim : « Lotissement les Tournesols » ..... 19
Commune de Eckbolsheim : « Secteur Jean Monnet » ..... 23
Commune de Eckbolsheim : « Secteur Tuilerie - Wasselonne » ..... 27
Commune de Eckwersheim : « Secteur centre village » ..... 31
Commune de Eckwersheim : « Secteur hippodrome et zone de loisirs » ..... 35
Commune de Eckwersheim : « Secteur Est » ..... 39
Commune de Entzheim : « Secteur Choucrouterie » ..... 43
Commune de Entzheim : « Secteurs de part et d'autre de la route de Strasbourg » ..... 47
Commune de Entzheim : « Secteur Sud aéroport » ..... 51
Commune de Entzheim : « Terres de la chapelle Zone UXD4 » ..... 55
Commune de Eschau : « Secteur Centre » ..... 57
Commune de Eschau : « Secteur Docteur Schmidt » ..... 63
Commune de Eschau : « Secteur de la Ferme Bacher » ..... 67
Commune de Eschau : « Secteur Liberté » ..... 71
Commune de Fegersheim : « Château d'eau » ..... 75
Commune de Fegersheim : « Parc » ..... 79
Commune de Fegersheim : « Rue du Bourg » ..... 83
Commune de Fegersheim : « Secteur du Moulin » ..... 86
Commune de Geispolsheim : « Entrée Nord route d'Entzheim » ..... 87
Commune de Geispolsheim : « Gare entrée Ouest » ..... 93
Commune de Geispolsheim : « Rue du Tramway » ..... 103
Commune de Hangenbieten : « Secteurs IAU Lotissement Wellauweg et Ouest du cimetière et secteur de l'ancienne tuilerie » ..... 107
Commune de Hangenbieten : « Secteur IAUXb2 » ..... 113
Commune de Hangenbieten : « Secteur du cœur de village » ..... 118
Commune de Hoenheim : « Secteur à l'arrière de la route de Brumath » ..... 119
Commune de Hoenheim : « Secteur à l'Est du cimetière » ..... 123
Commune de Hoenheim : « Secteurs route de La Wantzenau et rue du Chêne » ..... 127
Commune de Holtzheim : « Secteur d'extension du parc d'activités Joffre » ..... 131
Commune de Illkirch-Graffenstaden : « Secteur Espace Leclerc » ..... 137
Commune de Illkirch-Graffenstaden : « Secteur Huron » ..... 141
Commune de Illkirch-Graffenstaden : « Secteur Place du Temple » ..... 147
Commune de Illkirch-Graffenstaden : « Secteur route Burkel » ..... 151
Commune de Illkirch-Graffenstaden : « Secteur rue d'Alsace » ..... 155

Commune de Illkirch-Graffenstaden : « Secteur rue de la Ceinture » ..... 159
Commune de Illkirch-Graffenstaden : « Secteur Sud de la ZAC PII - Parc d'innovation » ... 163
Commune de Illkirch-Graffenstaden : « Cercle Saint-Symphorien » ..... 171
Commune de Illkirch-Graffenstaden : « Secteur de la rue de l'Industrie » ..... 174 a
Commune de Lampertheim : « Secteur d'extension Nord-Ouest Niefernthal » ..... 175
Commune de Lampertheim : « Secteur d'extension Ouest » ..... 179
Commune de Lampertheim : « Secteur d'extension Sud-Est » ..... 187
Commune de Lampertheim : « La préservation du centre ancien » ..... 191
Commune de La Wantzenau : « Secteur du Schwemmloch » ..... 193
Commune de La Wantzenau : « Secteur Trissermatt » ..... 199
Commune de Lingolsheim : « Réhabilitation du quartier des Hirondelles » ..... 205
Commune de Lipsheim : « Secteur Niedermatt » ..... 213
Commune de Lipsheim : « Secteur rue Chopin » ..... 221
Commune de Lipsheim : « ZA Baudelaire » ..... 225
Commune de Mittelhausbergen : « Secteur du Jardin des Sources » ..... 229
Commune de Mittelhausbergen : « Secteur Nord » ..... 233
Commune de Mundolsheim : « Secteur centre village en bordure de la Souffel » ..... 237
Commune de Mundolsheim : « Secteur à l'Ouest de la rue des Floralies » ..... 241
Commune de Mundolsheim : « Secteur du Quartier du Parc » ..... 245
Commune de Niederhausbergen : « Secteur Sud » ..... 251
Commune d'Oberhausbergen : « Secteur Centre » ..... 255
Commune de Oberschaeffolsheim : « Secteur Nord Mittelweg » ..... 259
Commune de Oberschaeffolsheim : « Secteur Ouest » ..... 263
Commune de Osthoffen: « Secteur route de Strasbourg » ..... 267
Commune de Osthoffen: « Secteur IAU Sud / Est » ..... 271
Commune de Osthoffen: « Secteur IAU Sud » ..... 275
Commune de Osthoffen: « Secteur centre, rue des Seigneurs » ..... 279
Commune de Ostwald : « Secteur allée du Bohrie » ..... 283
Commune de Ostwald : « Secteur du Krittweg » ..... 285
Commune de Ostwald : « Secteur Sud-Ouest » ..... 291
Commune de Ostwald : « Secteur de la ZAC des Rives du Bohrie » ..... 299
Commune de Plobsheim : « Coin des Lièvres » ..... 309
Commune de Plobsheim : « Secteur du Canal » ..... 313
Commune de Plobsheim : « Rue de la Ville » ..... 319
Commune de Plobsheim : « Secteur rue du Verger » ..... 323
Commune de Plobsheim : « Secteur Le Moulin » ..... 326 a
Commune de Reichstett : « Secteur Nord » ..... 327
Commune de Reichstett : « Secteur au Nord de la RD 63 » ..... 339
Commune de Schiltigheim : « Secteur de la friche industrielle Istra » ..... 343
Commune de Schiltigheim : « Secteur Fischer - Sebim » ..... 349
Commune de Schiltigheim : « Requalification du secteur Alsia » ..... 357
Commune de Schiltigheim : « Secteur Air Product » ..... 363
Commune de Souffelweyersheim : « Secteur d'extension Ouest rue de l'Industrie » ..... 369
Commune de Souffelweyersheim : « Secteur Pointe de la Souffel II » ..... 372 a

Commune de Souffelweyersheim : « Secteur route de Brumath » ..... 372 f
Commune de Strasbourg - Neudorf : « Secteur Etoile » ..... 373
Commune de Strasbourg - Neudorf : « Secteur Heyritz » ..... 381
Commune de Strasbourg - Musau : « Secteur Wattwiller - Maquis » ..... 387
Commune de Strasbourg - Neuhof : « Secteur Jésuitenfeld - Neuhof » ..... 393
Commune de Strasbourg - Neuhof : « Secteur Redoute / Wickenfeld » ..... 399
Commune de Strasbourg : « Secteur Sud du port autonome de Strasbourg » ..... 403
Commune de Strasbourg - Koenigshoffen : « Porte des Romains » ..... 407
Commune de Strasbourg : « Secteur Fischacker » ..... 413
Commune de Strasbourg - Robertsau : « Secteur Kamm » ..... 418
Commune de Strasbourg - Robertsau : « Secteur Marguerite Perey » ..... 418 d
Commune de Strasbourg - Robertsau : « Secteur Carpe-haute - Jacoutot » ..... 419
Commune de Strasbourg : « Secteur Petit-Marais - Singrist » ..... 424 a
Commune de Strasbourg : « Secteur Weeber - Bourgogne - Baggersee » ..... 424 f
Commune de Strasbourg - Neudorf : « Patrimoine urbain et architectural du quartier Neudorf » ..... 425
Commune de Vendenheim : « Secteur d'extension Ouest » ..... 509
Commune de Vendenheim : « Secteur Est Muehlbaechel » ..... 517
Commune de Vendenheim : « Préservation du centre ancien et des lieux de forte sensibilité » ..... 521
Commune de Vendenheim : « Secteur EPSAN » ..... 524 a
Commune de Wolfisheim : « Secteur au centre » ..... 525
Commune de Wolfisheim : « Secteur du Fort Kléber » ..... 529

# COMMUNE DE ACHENHEIM :
# SECTEUR EST DIT « LE HIRSCHBERG»





# 1. SITUATION DU SECTEUR DE PROJET

Le bourg d'Achenheim se situe à l'articulation de la vallée de la Bruche et des coteaux marquant la limite avec le plateau du Kochersberg. Le secteur (IAU/11AU) se situe à l'entrée est de la commune d'Achenheim, sous le sommet du Hischberg (180m) et cadré par la RD 45 et la RD 451. Il s'étend sur environ 7,3 hectares.

Le secteur est délimité :

- au nord par des terres agricoles;

- à l'est par des terres agricoles;

- au sud par la route de Strasbourg (RD45), axe principal traversant le bourg, faisant face à la tuilerie;

- à l'ouest par un supermarché et un tissu pavillonaire.

# 2. DESTINATION DU SECTEUR

Ce secteur est destiné à accueillir un quartier mixte à dominante d'habitat, pouvant également contenir de l'activité et du commerce.

# 3. PRINCIPES D'AMÉNAGEMENT

## 3.1. DESSERTE ET ORGANISATION VIAIRE

Situé à l'entrée est de la commune, le secteur bénéficie d'une bonne accessibilité par la proximité du contournement ouest de Wolfisheim (COW) et sa limite avec la RD45.

**Voirie principale**

L'accès au site se fera en deux points; par la route D45 qui sera l'accès principal et par la rue Alfred Kastler.

La voirie principale du site raccorde la route D45 à la rue Alfred Kastler. Elle collecte la part la plus importante de la circulation du site et dessert des voiries secondaires. Elle pourra être prolongée vers l'est depuis la rue Alfred Kastler pour permettre une croissance urbaine future de la commune dans cette direction.

Les éléments généraux préconisés pour ces voies sont:

- une chaussée à double sens de circulation d'une largeur comprise entre 5 et 6 mètres;

- un trottoir de part et d'autre de la chausssée;

- une noue dans la mesure du possible.

**Voiries secondaires**

Les voiries secondaires, par leurs gabarits et une organisation en bouclage ou en impasse favoriseront les mobilités douces du quotidien. Les voies dont l'axe est nord-sud comportera un profil en V pour guider l'écoulement des eaux.

Le traitement de ces voiries doit veiller à leur conférer un caractère d'espace public de proximité et de cour urbaine. Elles se composeront d'une voirie étroite de 4,5 mètre de large et d'un espace intermédiaire de transition entre l'entrée des logements et l'espace public de la rue.

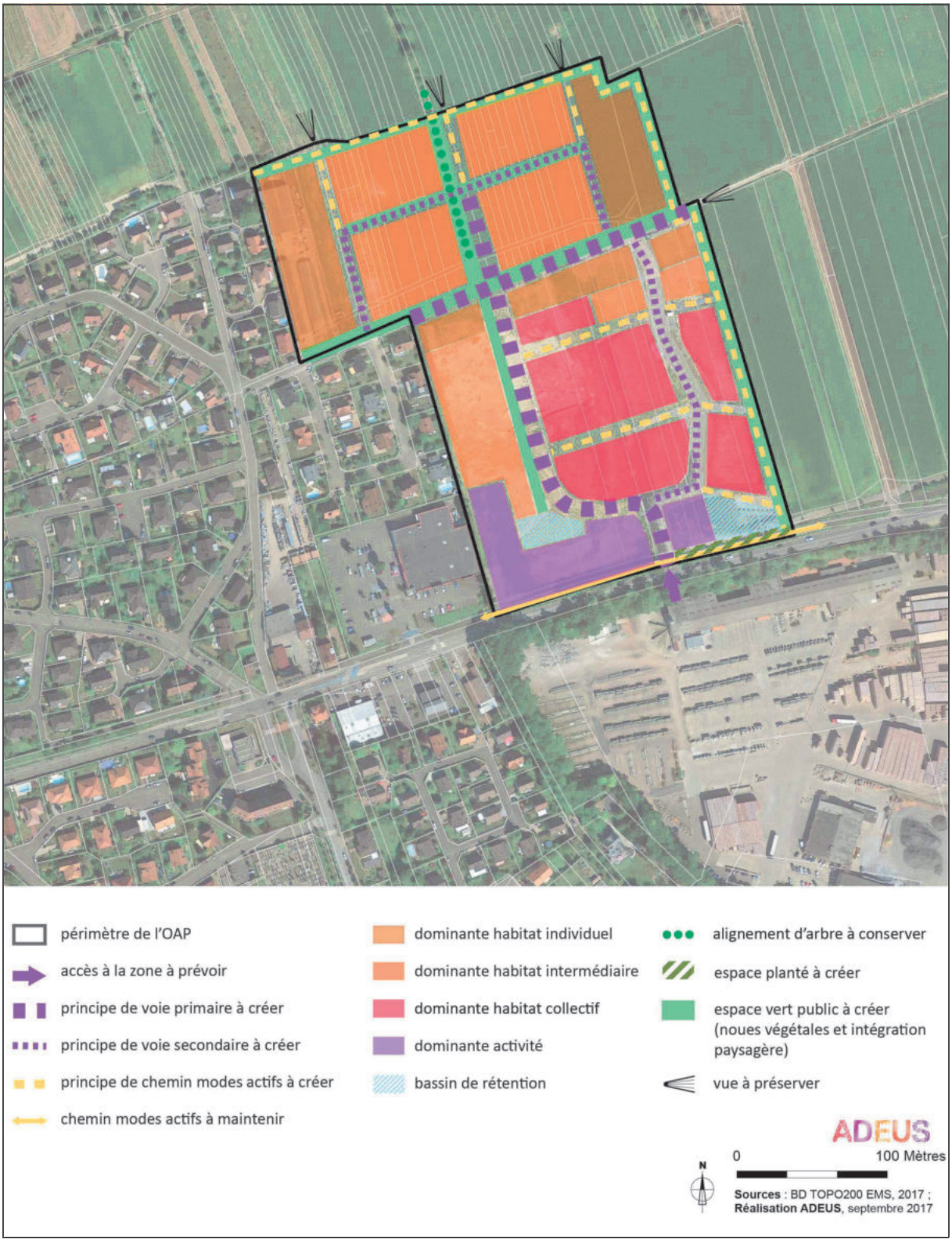
Le long de ces rues, il est préconisé d'implanter les stationnements en vis à vis des logements de l'autre coté de la chaussée.

**Cheminements et liaisons douces**

Des circulations réservées aux piétons et aux cycles seront aménagées pour créer des parcours continus intégrés au reste du village. Ces cheminements auront une largeur minimale de 1,50 m dégagée de tous obstacles.

Les cheminements situés en lisières urbaines seront intégrés dans des espaces plantés d'une épaisseur suffisamment large pour y intégréer une noue paysagère et créer une transition végétale entre le nouveau secteur de développement et les espaces agricoles.

**Carte n°1 : Schéma de principes : organisation viaire et fonctions urbaines**



## 3.2. INTÉGRATION QUALITATIVE DE LA ZONE DANS SON ENVIRONNEMENT

Les espaces naturels sont un élément important du projet. Ils joueront un rôle technique par le biais de noues paysagères végétalisées mais aussi un rôle de biotope pour la microfaune et d'élément de qualité du cadre de vie pour les futurs résidents.

**Ainsi concernant les aménagements paysagers:**

- les éléments arborés (vergers, arbres isolés) existants sur le site suivant des lignages nord-sud seront préservés ou recréés;
- les eaux de ruissellement, en partie haute au nord, qui risquent de créer des coulées d'eaux boueuses sur le site devront être prises en compte. Des solutions pérennes doivent être trouvées pour éviter tout risque lors de l'aménagement du site;
- des coulées vertes permettant de faire pénétrer les espaces naturels dans le site selon un axe est-ouest devront être créer. Ces espaces comporteront des cheminements piétons et pourront être prolongées en cas d'extension urbaine vers l'est. Ces axes doivent dégagées des points de vue vers le grand paysage;
- des aménagements spécifiques sont à prévoir en raison de la présence du Crapaud vert sur ce secteur ou dans sa périphérie immédiate (cf. OAP TVB). Des mares d'accompagnement pourront être créées de façon temporaire (en phase travaux) ou définitive pour permettre le maintien de l'espèce.
- des lisièrtes urbaines entre le nouveau secteur de développement et les zones agricoles à l'est et au nord devront être aménagées (croquis lisières urbaines) et plantées avec une végétation valorisant la biodiversité et présentant une cohérence sur l'ensemble du linéaire de lisières. Elle comporteront des cheminements piétons qui seront maillés aux cheminements interne au secteur et au maillage existant du village. Le développement de ces lisières urbaines assure plusieurs rôles;
- elles permettent de valoriser le nouveau front bâti particulièrement visible compte tenu de la situation du site en entrée de bourg et à proximité du Contournement Ouest de Wolfisheim;
- elles permettent de préserver les résidents des nuisances liées au secteur agricole (épandage produits chimiques,...);
- elles permettent de créer des parcours de promenades accessibles à tous ouvrant sur le grand paysage;
- elles permettent d'intégrer des noues paysagères végétalisées afin de gérer les coulées d'eaux boueuses et les eaux de ruissellement sur un site particulièrement vulnérable.
- un espace arboré sera à créer le long de la route D 45 permettant de valoriser le front bâti et de créer une transition entre le nouveau front bâti et la piste cyclable existante .

**Concernant l'organisation du bâti et du stationnement**

Les maisons individuelles, jumelées ou non, cotoieront les logements intermédiaires.

La construction sur limite parcellaire sera favorisée pour permettre une optimisation de la valeur d'usages des parcelles tout en réduisant les espaces délaissés.

Des emplacements de stationnement en quantité suffisante (cf normes minimales de stationnement fixées par le réglement du PLU) seront à prévoir afin d'éviter l'encombrement du domaine public.

Pour limiter l'impact de la voiture, le stationnement pour les logements individuels sera à aménager sur parcelle et regroupés sur des aires de stationnement ou en souterrain (en profitant de la pente pour intégrer les accès) pour les logements intermédiaires et collectifs.

Le développement d'une zone d'activités le long de la RD 45 permettra de créer un écran limitant les nuisances sonores vis à vis des habitations.

## 3.3. PROGRAMMATION D'AMÉNAGEMENT

Le secteur est destiné à constituer une zone mixte comportant habitat, services et commerces et activités tertiaires.

**L'aménagement du site devra prendre en compte les principes généraux suivants d'urbanisme durable :**

- optimiser la valeur d'usage de la parcelle et des jardins en privilégiant une implantation sur limite et en réduisat les «délaissés»;
- hiérarchiser les voiries et favoriser le détachement du stationnement de la parcelle afin de favoriser les mobilités douces;
- promouvoir des espaces publics de qualité pour favoriser une réelle appropriation de ces espaces par les habitants;
- favoriser l'implantation des constructions dans un souci d'optimisation des apports solaires et de réduction des besoins énergétiques en permettant une conception bioclimatique;
- réaliser un traitement des eaux pluviales interne à l'opération par le bias de noues de stockage et d'infiltration et d'un bassin de récupération des eaux.

**L'aménagement du site devra également répondre aux critères spécifiques suivants :**

- créer un quartier innovant en continuité du bâti existant;
- créer une zone réservée à l'implantation de services, commerces et d'activités tertiaires le long de la D45;
- réaliser une transition progressive des hauteurs et des volumes des constructions entre les typologies d'habitations individulels à l'ouest du site et les logements de type intermédiaire et collectif dans la zone IAU;
- intégrer le site dans un projet de cheminement doux communal et notamment des pistes cyclables passant au sud du site;
- conserver un front végétalisé le long de la route D 45;
- créer une transition végétale au nord et à l'est entre le nouveau projet d'aménagement et les espaces agricoles. Au nord, cet espace doit permettre la rétention des eaux pluviales provenant de l'amont du site;
- permettre une extension future de l'urbanisation vers l'est et conserver des accès vers les espaces agricoles au nord;
- gérer le stationnement afin de limiter la place et l'impact de l'automobile dans l'opération;
- diversifier l'offre en logements entre habitat collectif, intermédiare et individuel. Les logements intermédiaires seront favorisés afin d'atteindre des densités minimales de 35 logements à l'hectare;
- un objectif minimal de 25 % de logements intermédiares est à réaliser sur le secteur.

## 3.4. LE STATIONNEMENT

**Données programmatiques** :

**Surface aménagée zone IAU** : environ 4,3 hectares

**Surface aménagée zone IIAU** : environ 3 hectares

**Typologie du stationnement:**

- habitat individuel accolé ou non: R+1 ou R+1+A , stationnement sur parcelle
- habitat intermédiaire: R+1 ou R+1+A , 2 places par logement - regroupées
- habitat collectif: R+1 à R+2+C , 2 places par logement sur parcelle

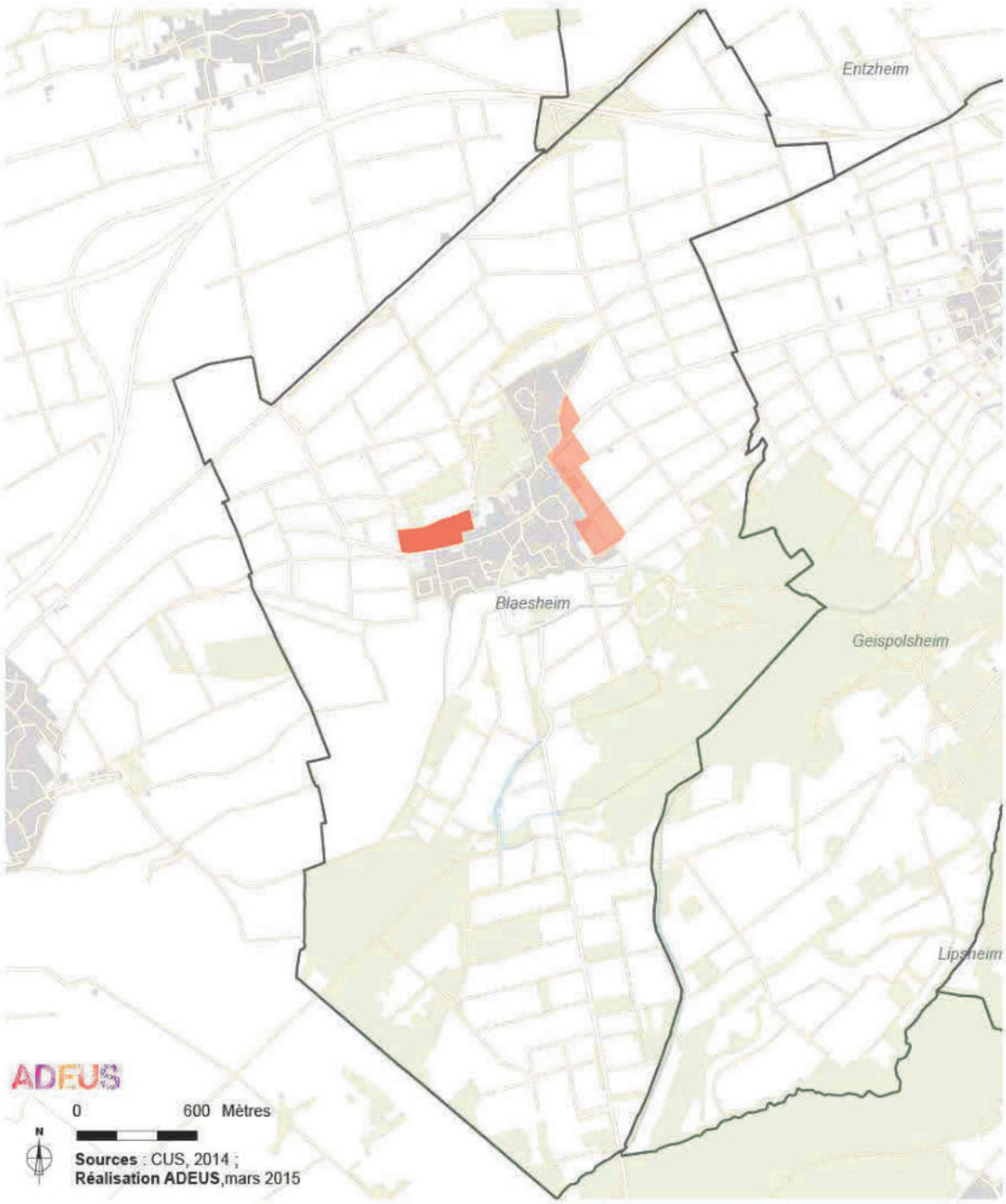
## 3.5. PHASAGE

Phase 1: IAU1

Phase 2: IIAU

# COMMUNE DE BLAESHEIM :

# « LES BAS-COTEAUX »



# 1. SITUATION DU SECTEUR DE PROJET

Ce secteur est situé en entrée Ouest du village, à l'arrière de l'urbanisation et en retrait par rapport à la RD 84.

Il est délimité par la RD 84 ou rue du Maréchal Foch, l'urbanisation existante au Sud et par la rue des Vignes/chemin rural au Nord.

# 2. DESTINATION DU SECTEUR

Ce secteur est destiné à accueillir un quartier à dominante d'habitat.

# 3. PRINCIPES D'AMÉNAGEMENT ET CONDITIONS D'URBANISATION

L'urbanisation du secteur est conditionnée au respect des dispositions réglementaires visant la protection du hamster commun qui sont en vigueur au moment de la délivrance des autorisations du droit des sols.

L'urbanisation du secteur Les Bas-Coteaux se fera de part et d'autre de la voirie qui assure un bouclage interne. Cette voirie suit grossièrement la courbe de niveau à 155 m.

A l'extrémité Est, le bâti s'organisera en cour urbaine, perméable aux cheminements piétons.

Un petit espace vert collectif, destiné aux loisirs/jeux des enfants, se localisera à l'entrée Nord du secteur les Bas-Coteaux.

La composition urbaine sera basée sur une « structure organique » du paysage de coteaux (cf. intégration de la zone dans son environnement).

## 3.1. DESSERTE ET ORGANISATION VIAIRE

Deux accès à partir de la rue du Maréchal Foch (RD 84) desserviront le secteur Les Bas-Coteaux, permettant à la voirie de former un bouclage.

Un troisième accès sera néanmoins possible par le Nord, dans le prolongement de la rue des Vignes qui sera alors à aménager.

La voirie, dans sa configuration, laissera une large place aux modes actifs.

Concernant les cheminements piétons, l'optimisation des cheminements piétons-cycles sera recherchée à la fois pour l'utilisation quotidienne vers le centre du village tout proche et vers des promenades longeant la nouvelle limite Ouest villageoise, en évitant les impasses et en connectant les cheminements piétons en limite d'urbanisation aux chemins ruraux existants.

Les cheminements piétons formeront avec la voirie un réseau de déplacements actifs paysagers.

L'accès aux chemins ruraux sur les pourtours Ouest et Nord du secteur devront être maintenus.

## 3.2. INTÉGRATION QUALITATIVE DE LA ZONE DANS SON ENVIRONNEMENT

L'intégration du secteur Les Bas-Coteaux dans son environnement appellera des franges végétalisées (fonds de jardin), en guise de transition avec les vergers limitrophes. Elles ne devront pas amoindrir les vues sur le grand paysage du Bruch de l'Andlau depuis les chemins ruraux de la colline du Gloeckelsberg, ni former de " rideau " linéaire. La perméabilité du site sera favorisée grâce au végétal. L'effort devra se porter sur la disposition du parcellaire des futurs lots et de l'implantation du bâti, ainsi que sur la préservation dans la mesure du possible des arbres des vergers existants.

La structure végétale à forte densité viendra compenser la densité bâtie.

Dans le même esprit, les constructions ne devront pas dépasser l'altitude de 165 m au niveau de leur faîtage.

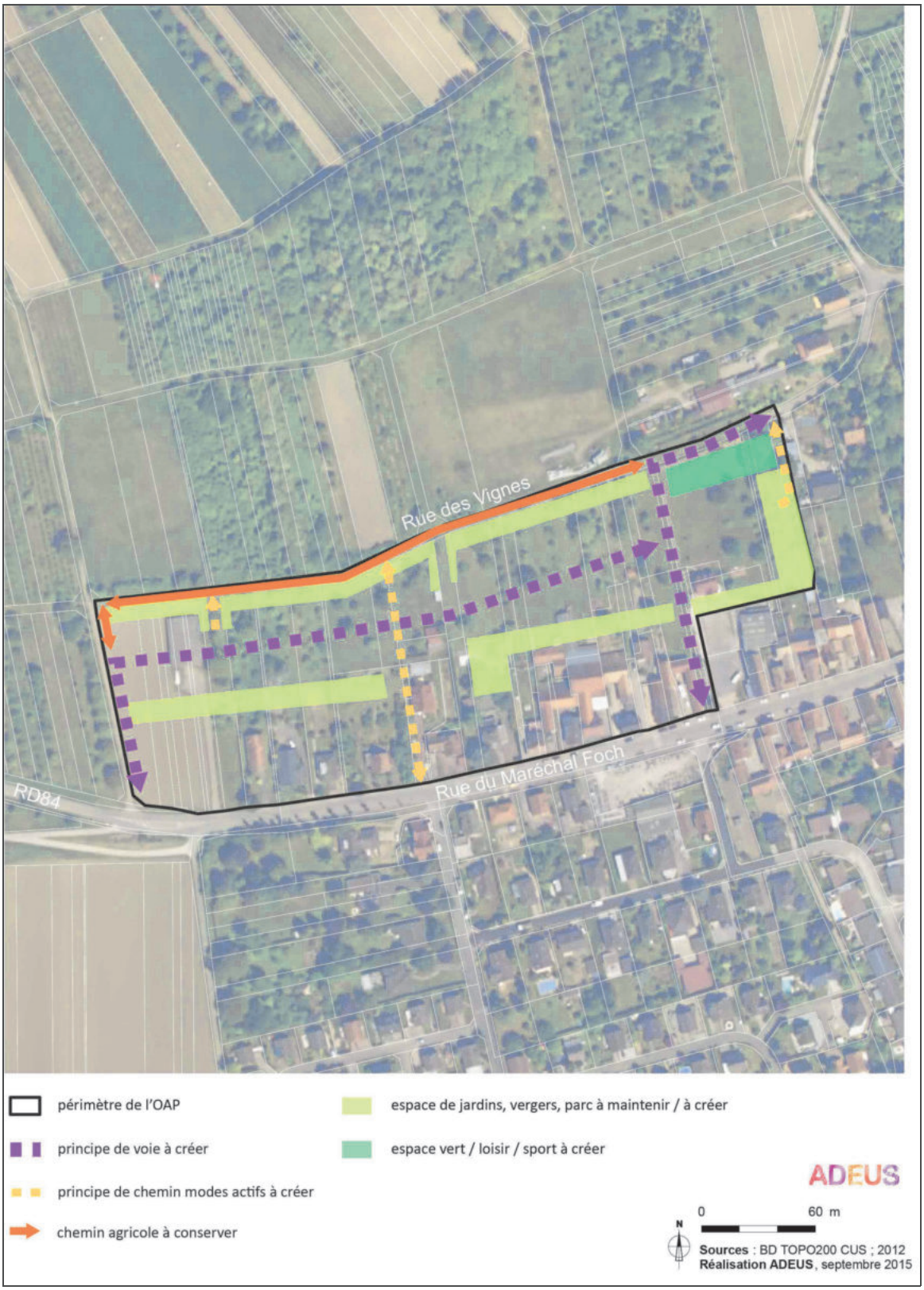
Les fonds de jardin des maisons existantes donnant sur la rue du Maréchal Foch (RD 84) devront être préservés pour former un cœur d'îlot végétalisé à cette extension du village.

## 3.3. PROGRAMMATION

Les formes urbaines individuelles de type habitat intermédiaire seront privilégiées pour répondre à cette fourchette, notamment autour de la cour urbaine.

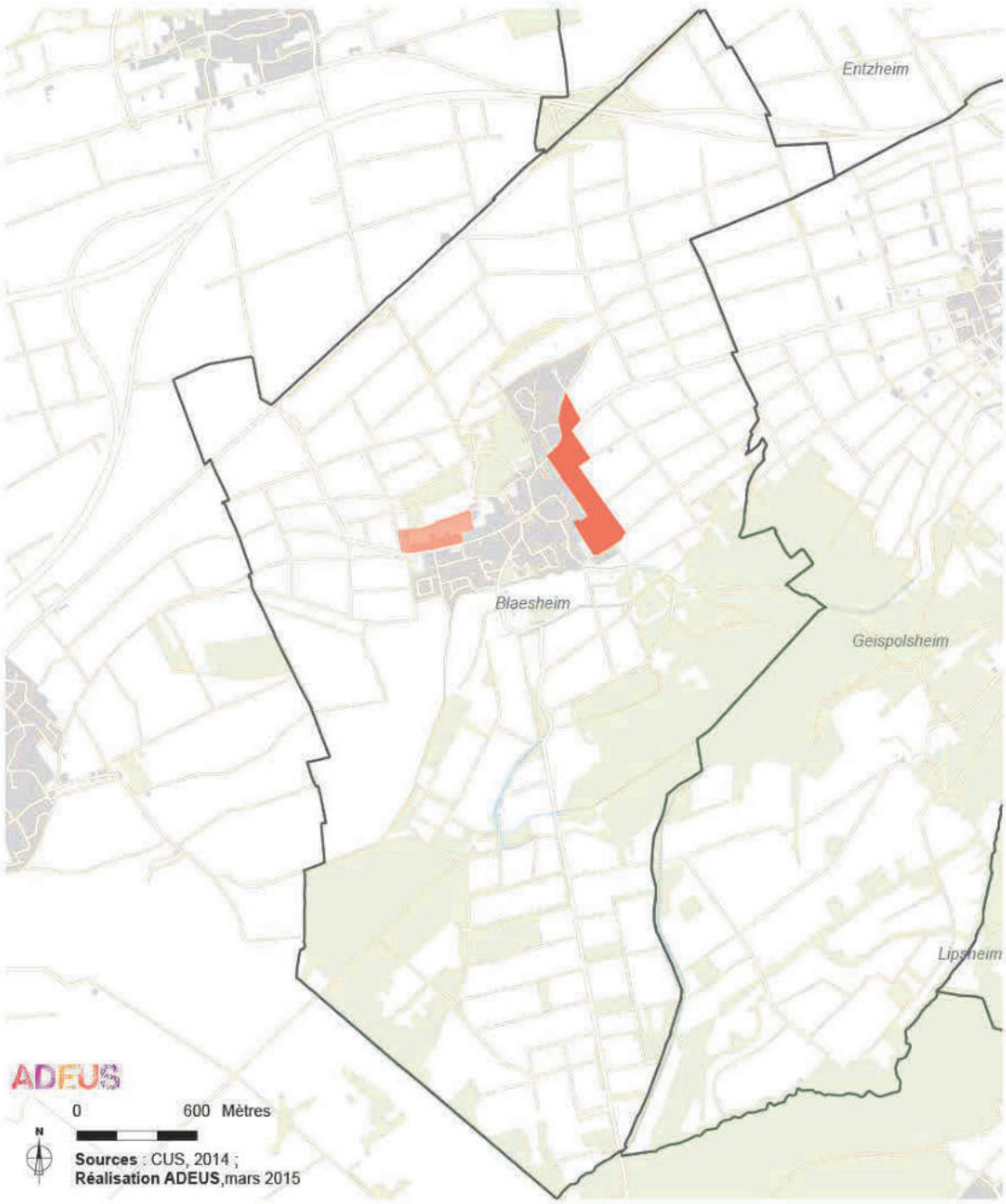
Le nombre de logements à produire, ainsi que le taux de logements locatifs sociaux devront se référer aux objectifs de production inscrits dans l'orientation d'aménagement et de programmation " Habitat ".

**Carte n°1 : Schéma de principe - Les Bas-Coteaux**



# COMMUNE DE BLAESHEIM :

# « L'ENTRÉE EST »



# 1. SITUATION DU SECTEUR DE PROJET

Ce secteur est situé en frange Est de la commune de Blaesheim, en entrée du village.

Il s'organise de part et d'autre de la RD 84 ou rue du Maréchal Foch et est délimité par la rue des Roses et l'urbanisation à l'Ouest et par la route d'Entzheim au Nord.

# 2. DESTINATION DU SECTEUR

Ce secteur est destiné à accueillir un quartier mixte à dominante d'habitat.

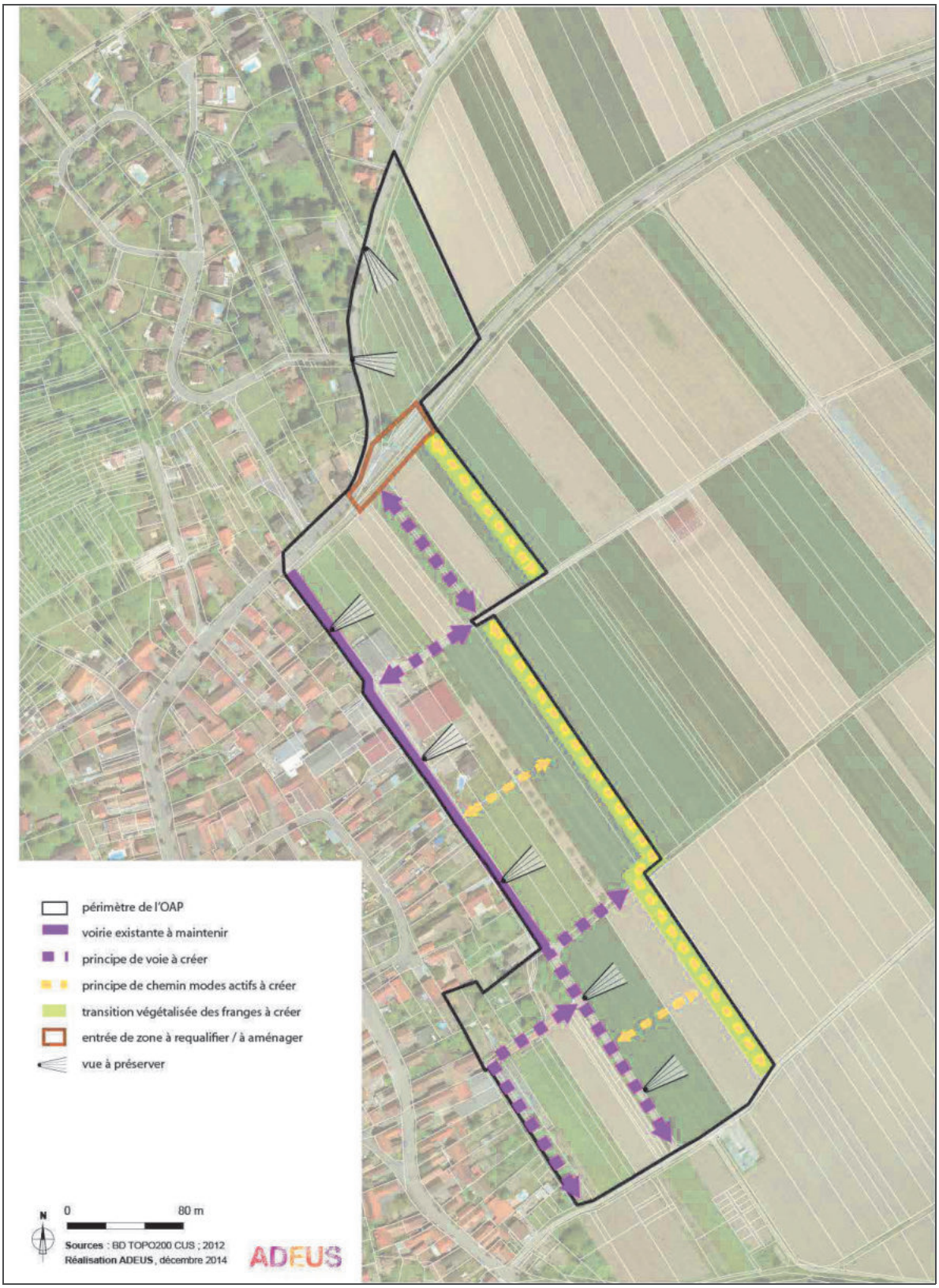
# 3. PRINCIPES D'AMÉNAGEMENT ET CONDITIONS D'URBANISATION

L'urbanisation du secteur est conditionnée au respect des dispositions réglementaires visant la protection du hamster commun qui sont en vigueur au moment de la délivrance des autorisations du droit des sols.

Le développement urbain de la frange Est de la commune de Blaesheim devra répondre à plusieurs principes d'aménagement qui se traduisent sur le schéma de principe des Orientations d'Aménagement et de Programmation sur ce secteur :

- Soigner l'entrée Est du village, notamment au niveau paysager, en prévoyant une interface paysagère entre le tissu urbain existant et le territoire agricole « ouvert » (bande paysagère sur le domaine privé et public),
- Rentabiliser les voiries existantes urbanisées que d'un seul côté,
- Utiliser au maximum l'armature viaire des chemins existants, support du maintien des vues sur le grand paysage (orientation du bâti),
- Intégrer au mieux les nouvelles constructions au bâti et aux formes villageoises existantes (volumes du bâti),
- Prendre en compte les exploitations agricoles encore en activité à court-moyen terme (mutation à prévoir).

**Carte n°1 : Schéma de principe - L'entrée Est**



## 3.1. ENTRÉE DU VILLAGE

L'entrée Est du village sera à requalifier en tenant compte de l'urbanisation nouvelle, en bordure de village existant et de part et d'autre de la RD 84. Les questions d'accessibilité et d'intégration paysagère du bâti seront fondamentales dans le développement du secteur.

L'entrée du village sera marquée par l'aménagement d'un carrefour, sous forme par exemple de giratoire, qui permettra l'accès de l'extension Est du village, au Nord comme au Sud et de drainer les flux de véhicules sur l'axe principal traversant Blaesheim (RD 84).

Le développement de la commune sur une frange Est sera l'occasion de mieux intégrer le lotissement du Gloeckelsberg au grand paysage agricole en apportant un soin tout particulier à la transition entre le milieu urbain et le milieu agricole.

## 3.2. DESSERTE ET ORGANISATION VIAIRE

Le principe d'accessibilité sera basé sur l'utilisation du maillage des voiries et chemins existants, permettant ainsi de rentabiliser au maximum les infrastructures existantes, dont l'urbanisation n'est à ce jour réalisée que d'un seul côté.

Pour la partie Nord du développement Est de la commune, le carrefour à aménager permettra d'organiser les flux existants issus du lotissement du Gloeckelsberg et ceux qui viendront s'y greffer avec l'extension prévue et qui ne sera pas directement connectée à la RD 84.

Pour la partie Sud, un bouclage entre le carrefour d'entrée et la rue des Roses sera à prévoir. La rue des Roses, support du maillage viaire, devra être réaménagée surtout dans sa partie Sud, avec un effort paysager tout particulier à porter sur son côté Est dont les terrains agricoles ne seront pas constructibles et qui marquera donc la limite de l'urbanisation.

Dans la partie à l'extrême Sud : une voirie pénètrera dans les parcelles à urbaniser, dimensionnée en fonction de l'opération de logements. Elle desservira les nouvelles parcelles mais également les fonds de parcelles de la rue des Prés, assurant un bouclage avec le chemin rural au Sud.

Concernant les cheminements piétons, l'optimisation des cheminements piétons-cycles sera recherchée à la fois pour l'utilisation quotidienne vers le centre du village tout proche et vers des promenades longeant la nouvelle limite Est villageoise, en évitant les impasses et en connectant les cheminements piétons en limite d'urbanisation aux chemins ruraux existants.

## 3.3. INTÉGRATION QUALITATIVE DE LA ZONE DANS SON ENVIRONNEMENT

Le développement urbain de Blaesheim devra trouver le juste équilibre entre la création d'une offre de logement variée, la relation architecturale avec le bâti existant (fermes, maisons individuelles, bâtiments agricoles) et le grand paysage.

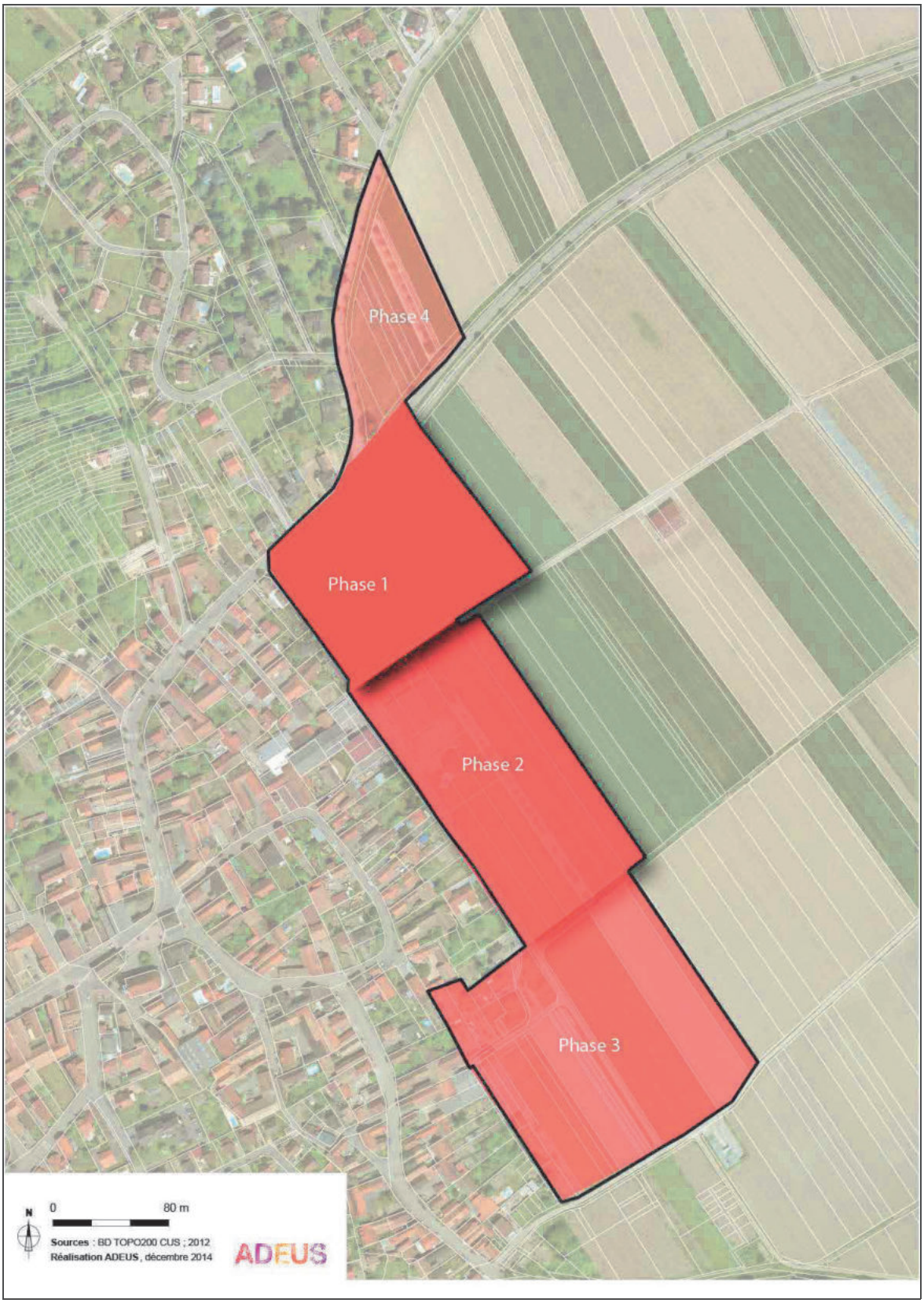
Pour ce faire, des cônes de vue seront à maintenir entre le bâti. Ils prennent la forme de :

- trouées dans le bâti grâce aux jardins et aux espaces libres des opérations d'habitat (implantation en peigne par exemple),
- ou de voirie donnant sur le grand paysage agricole de l'Est du village,
- ou encore dans des hauteurs du bâti moins élevées.

Au niveau architectural, la « fragmentation » des volumes, dans les hauteurs et dans les formes, sera recherchée en s'appuyant sur une diversité des formes d'habitat (de l'habitat individuel plutôt dense et petit collectif de faible hauteur).

L'intégration de la zone dans son environnement appellera des franges végétalisées (fonds de jardin), en guise de transition avec le secteur agricole limitrophe. Elles ne devront pas amoindrir les vues sur le grand paysage. L'effort devra se porter sur la disposition du parcellaire des futurs lots.

**Carte n°2 : Phasage**



## 3.4. PROGRAMMATION

Les formes urbaines individuelles de type habitat intermédiaire seront privilégiées pour répondre à cette fourchette.

Le nombre de logements à produire, ainsi que le taux de logements locatifs sociaux devront se référer aux objectifs de production inscrits dans l'orientation d'aménagement et de programmation " Habitat ".

## 3.5. PHASAGE

L'opération devra se dérouler en 4 phases, les zones d'urbanisation future, à vocation mixte, en premier, puis les réserves foncières, ou zones à urbanisation future à long terme. Ceci du Nord au Sud, sauf la partie classée en réserve foncière au Nord de la RD 84. L'enchaînement des phases devra prévoir l'accès aux terrains des tranches suivantes.

La maison d'habitation existante, située sur le côté Est de la rue des Prés, devra être intégrée dans le projet d'urbanisation de la zone d'urbanisation future, à vocation mixte.

# COMMUNE DE BREUSCHWICKERSHEIM
# « LOTISSEMENT LES TOURNESOLS »

# 1. SITUATION DU SECTEUR DE PROJET

Le secteur concerné s'étend sur environ 2,2 hectares, et se trouve au nord est du village de Breuschwickersheim. Il se situe en continuité d'une extension récente du village.

Il est délimité :

- Au sud par un tissu urbain traditionnel de coeur de village le long de la rue principale. La rue du fossé communal sépare le projet de ce tissu urbain ;
- A l'est par un quartier pavillonaire, le lotissement de la rue des Bleuets ;
- Au nord et à l'ouest par des terres agricoles. Un chemin agricole borde le nord du site. Une zone à urbaniser IIAU est prévu à l'ouest.

Le terrain est accessible au sud par la rue du fossé communal qui relie la rue principale du village et à l'est par la rue des Bleuets qui dessert le lotissement des Bleuets.

# 2. DESTINATION DU SECTEUR

Ce secteur est destiné à accueillir un quartier d'habitat.

# 3. PRINCIPES D'AMÉNAGEMENT ET CONDITIONS D'URBANISATION

## 3.1. DESSERTE ET ORGANISATION VIAIRE

L'accès au secteur se fera principalement par la rue des Bleuets dans le prolongement du lotissement des Bleuets.

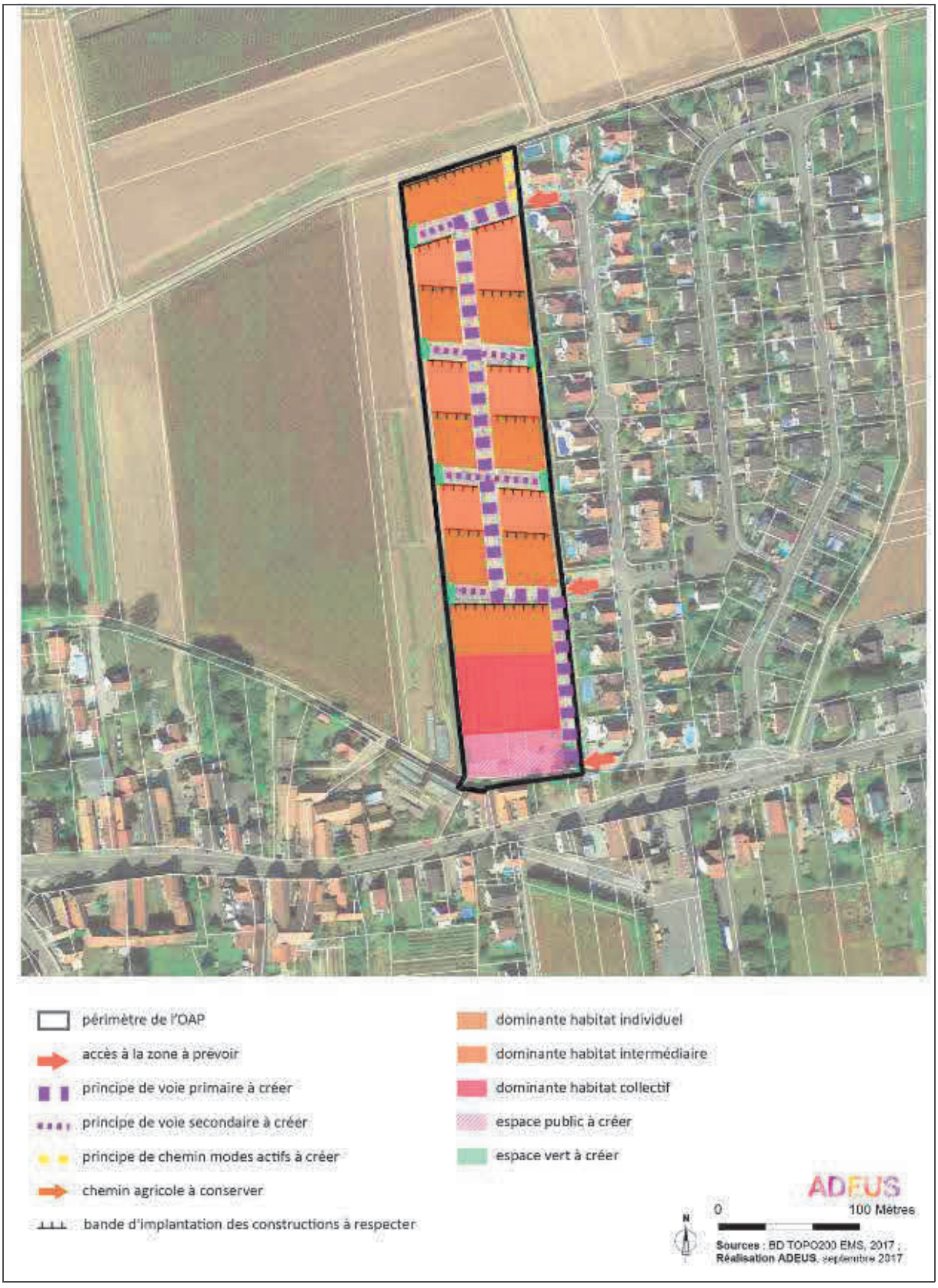
Au sud un accès à double sens puis à sens unique desservira principalement les logements collectifs. L'accès se fera alors par la rue du fossé communal.

Le réseau de voirie du site se composera d'une voie centrale nord-sud dans le sens de la pente et du parcellaire existant et de cours urbaines. Les voies d'accès, à partir de lotissement des Bleuets seront prolongées vers le secteur IIAU afin de garantir un bon maillage du futur secteur à urbaniser.

Le réseau de voirie devra être conçu comme un espace partagé entre les différents usagers où les piétons et les cyclistes sont prioritaires.

Un accès aux modes doux sera prévu au nord du site vers le chemin agricole existant.

**Carte n°1 : Schéma de principes : organisation viaire et fonctions urbaines**



## 3.2. INTEGRATION QUALITATIVE DE LA ZONE DANS SON ENVIRONNEMENT

Afin d'améliorer les interfaces entre le futur lotissement et son environnement, différents aménagements sont à prévoir;

- en limite sud une transition verte d'une dizaine de mètres sera à aménager. Cet espace acceuillera notamment le bassin de rétention du projet. Cette transition permettra de créer un espace tampon avec le tissu ancien.
- à l'ouest et au nord, le lotisseur mettra en place une clôture afin d'uniformiser le traitement des limites avec les espaces agricoles.

Afin d'améliorer la qualité de vie quotidienne des habitants et afin d'assurer une cohérence avec l'environnement immédiat et les paysages voisins, des plantations d'arbres sont à prévoir. Des arbres de hautes tiges sont à planter au niveau des placettes prévues au projet. Un alignement d'arbres est à prévoir entre les maisons individuelles du lotissement existant et les futurs collectifs. Un choix d'espèces adaptés à l'identité locale est à privilégier.

## 3.3. PROGRAMMATION

Le secteur est destiné à de l'habitation comprenant une diversité des formes d'habitats avec de :

- l'habitat individuel, représentant près de 40 % des logements,
- l'habitat intermédiare sous formes de maisons en bandes représentant 30 % des logements,
- l'habitat collectif, représentant environ 30 % des logements.

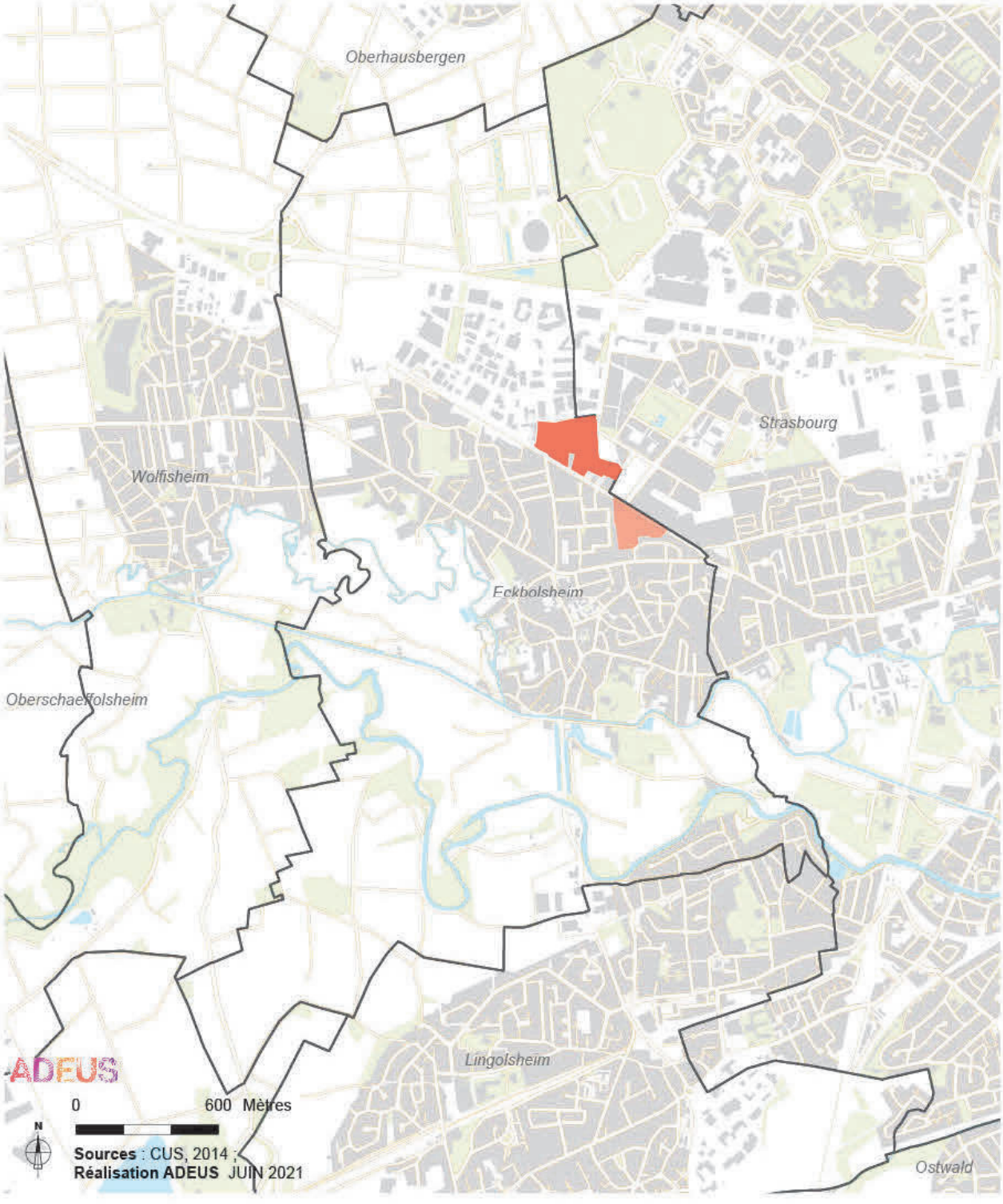
## 3.4. LA FORME URBAINE

Le quartier sera structuré par une trame de cours urbaines formant des «terrasses». Celles-ci orientées est-ouest seront reliées par une rue nord-sud centrale afin de s'adapter au mieux à la pente du site. La rue sera conçue comme un espace partagé entre les différents usagers. Elle seront entrecoupées de cours urbaines orientées est-ouest qui formeront les terrasses. Ces dernières permettront d'orienter les constructions nord-sud et ainsi d'orienter au mieux l'ensoleillement des habitations et des jardins. Ces cours urbaines offriront la possibilité d'accueillir de nombreux usages tels que stationnement, jeux, fête de quartier,... Les cours urbaines aux extrémités nord et sud permettront de relier le projet à la rue des Bleuets du lotissement existant et pourront connecter une future extension vers l'ouest.

L'habitat individuel sera alterné avec l'habitat plus dense afin de limiter l'effet de densité perçu. Les constructions principales seront implantées au nord des parcelles afin de favoriser les jardins au sud et limiter les ombres portées. Les terrasses seront orientées avec différents angles afin d'offrir à tous les logements des vues plus dégagées. L'habitat individuel dense sera disposé au sud des cours urbaines afin de leur offrir un accès par le nord. Les bâtiments collectifs seront localisés au sud du projet. Leur accessibilité par la rue du fossé communal au sud limitera le traffic au sein du lotissement. Le stationnement groupé du collectif devra être localisé au nord de la parcelle. Les deux immeubles doivent être construits de manière décalée pour éviter qu'ils se fassent mutuellement de l'ombre.

# COMMUNE DE ECKBOLSHEIM :

# « SECTEUR JEAN MONNET »



# 1. SITUATION DU SECTEUR DE PROJET

Le périmètre de la présente OAP couvre une surface d'environ 5 ha, situé au Nord de la zone urbaine d'Eckbolsheim, le long de la route de Wasselonne, entre trois zones déjà urbanisées : le quartier des Poteries à Strasbourg au Nord et à l'Est, le parc d'activités économiques à l'Ouest et la zone urbaine d'Eckbolsheim au Sud.

La présente OAP couvre quatre secteurs à vocation principale d'habitation et un secteur agricole :

- Un secteur de zone IAUB, situé à l'Est de la rue Jean Monnet et au Sud de la rue Paul Rohmer ;
- Un secteur de zone IAUA2, situé à l'Ouest de la rue Jean Monnet ;
- Un secteur de zone IAUB, située au Nord de la route de Wasselonne :
- Un secteur de zone IAUB, situé en second rang, à l'arrière au Nord de la route de Wasselonne ;
- Un secteur de zone A3 dédié à l'agriculture et au maraichage de proximité.

# 2. DESTINATION DU SECTEUR

Les secteurs IAUA2 et IAUB, où qu'ils soient situés dans le périmètre de l'OAP, sont destinés à accueillir des opérations mixtes à dominante principale d'habitat. Ces secteurs peuvent se réaliser de manières indépendantes et sont non tributaires les uns des autres, dans le respect toutefois des orientations en matière d'organisation viaire.

La zone A3 est dédiée à l'agriculture de proximité. Elle peut accueillir des serres ou hangars nécessaires aux activités de maraichages, de même qu'un espace de vente direct lorsque celui-ci est lié à l'activité agricole exercée sur place.

# 3. PRINCIPES D'AMÉNAGEMENT ET CONDITIONS D'URBANISATION

Les orientations suivantes sont définies pour les zones IAU, dénommée :

- Partie 1 pour le secteur situé à l'Est de la rue Jean Monnet et au Sud de la rue Paul Rohmer ;
- Partie 2 pour celui situé à proximité de la route de Wasselonne ;
- Partie 3 pour les parcelles situées en second rang, à l'arrière de la route de Wasselonne ;
- Partie 4 pour le secteur situé à l'Ouest de la rue Jean Monnet.

La numérotation ne définit pas un phasage.

## 3.1. DESSERTE ET ORGANISATION VIAIRE

L'accès à la partie 1 devra se faire depuis les rues Jean Monnet et Paul Rohmer. Dans le cas de la rue Jean Monnet, il ne pourra être aménagé des tourne-à-gauche en venant du Nord. Cet accès ne pourra desservir que les constructions implantées le long de cette rue.

L'accès aux parties 2 et 3 devra privilégiement se faire via une voie prolongeant l'impasse Marcelle Cahn. Cette voie se poursuivra ensuite au travers des parties 2 et 3, et bouclera vers la rue Cerf Berr. L'accès éventuel vers la route de Wasselonne devra prendre en compte les projets d'infrastructures projetés sur cet axe. Un tourne-à-gauche est à éviter.

Les relations entre les parties 2 et 3, et la partie 1, se font via la rue Paul Rohmer.

Pour la partie 4, l'accès sera réalisé depuis la rue Jean Monnet, tel qu'il existe aujourd'hui, c'est-à-dire le plus éloigné possible du carrefour de la route de Wasselonne. Celui-ci devra également s'assurer du maintien d'une desserte équivalente pour les activités adjacentes.

De manière générale, les voies à créer devront faire l'objet d'un traitement végétal et être accompagnées de cheminements doux largement dimensionnés.

La conception des projets ne doit pas faire obstacle à la réalisation de continuités piétonnes et cycles. Celles-ci sont à privilégier :

- En bordure Ouest de l'espace agricole central (partie 1) ;
- Dans le prolongement de l'impasse Marcelle Cahn, en direction de la route de Wasselonne, le long du parking relais (partie 3) ;
- Vers la route de Wasselonne, à proximité des espaces plantés situés entre les 2 et 2a, route de Wasselonne (partie 3).

À terme, des connexions entre les parties 1 et 2 pourront se faire au travers de la zone agricole centrale, afin de faciliter et démultiplier les liaisons douces vers la station de tram Poteries.

Il est à noter que la route de Wasselonne est destinée à accueillir, à terme, un transport en commun en site propre.

## 3.2. STATIONNEMENT

Les espaces de stationnement devront être réalisés majoritairement à l'intérieur des volumes des bâtiments, en sous-sol.

Une ou plusieurs aires de stationnement, en surface, pourront être réalisées, dès lors qu'elles sont mutualisées à l'échelle de chaque partie de la zone.

## 3.3. INTÉGRATION QUALITATIVE DE LA ZONE DANS SON ENVIRONNEMENT

La partie centrale du périmètre de l'OAP consacre le maintien et le développement d'activités agricoles de proximité. Ce cœur de quartier pourra développer des activités de maraichage, d'horticulture et de vente directe.

La conception des projets devra tenir compte des plantations existantes et veiller à leur maintien. Il s'agit :

- des arbres situés le long de la rue Jean Monnet, en partie Ouest et Est (parties 1 et 4), de part et d'autre de la chaussée ;
- des plantations situées entre la partie 1 et l'espace agricole ;
- du boisement localisé entre les 2 et 2a route de Wasselonne (parties 2 et 3) ;
- du boisement situé à l'Ouest de la partie 4, au droit d'une ancienne casemate.

Ceux-ci peuvent faire l'objet d'aménagements légers tels que la création de cheminements piétons ou l'installation de mobilier urbain ou d'aire de jeux.

En cas de suppression d'un élément arboré ou d'une plantation, une compensation équivalente à minima voire majorée est à prévoir.

Pour la partie 4, un traitement paysager de qualité est attendu au pourtour du projet, vers les activités existantes au Nord et à l'Ouest, afin de gérer la cohabitation habitat / activités. Ces plantations doivent être conçues de telle sorte qu'elles forment un filtre visuel.

## 3.4. FORMES URBAINES

La programmation devra comprendre une diversité de formes urbaines qualitatives :

- les plus denses, sous forme d'un front bâti, qui peuvent toutefois être situées derrière des espaces boisés à maintenir ou des espaces verts à aménager, ou être continues (ou semi-continues) d'habitat collectif, devront s'organiser le long des axes suivants : rue Jean Monnet, route de Wasselonne (sauf partie 2) et rue Paul Rohmer ;

- les densités devront décroître vers l'intérieur des îlots, qui seront composés de différentes formes d'habitat (petits collectifs, habitat intermédiaire et individuel dense, etc) ;
- les formes urbaines d'habitat collectif, implantées le long de la route de Wasselonne devront rappeler les villas existantes à proximité (partie 2).

Les rez-de-chaussée, accueillant des logements et orientés directement sur l'espace public, doivent faire l'objet d'un traitement particulier garantissant leur intimité. Ceux-ci devront mettre en œuvre les principes constructifs suivants : surélévation, mise à distance de l'espace public et recul des façades avec aménagement d'espaces végétalisés denses et épais.

À l'échelle des divers secteurs, la diversité des formes, des hauteurs et du traitement architectural, sera recherchée afin d'éviter une uniformité sur l'ensemble des opérations.

## 3.5. PROGRAMMATION

Le taux de logements locatifs sociaux, instauré par le secteur de mixité sociale SMS 11, est fixé à 50% minimum, à l'échelle de chaque partie.

Nonobstant les orientations fixées par l'OAP « Seuil d'ouverture à l'urbanisation » :

- les parties 1 et 4 doivent s'urbaniser d'un seul tenant chacune ;
- les parties 2 et 3 doivent faire l'objet d'une opération d'aménagement d'ensemble chacune, couvrant, au minimum, leur emprise respective.

La réalisation d'un projet, sur la partie 4, doit se faire concomitamment avec l'aménagement des espaces publics limitrophes, route de Wasselonne et rue Jean Monnet : maintien de la piste cyclable, mise en place de trottoirs adaptés.

Les études concernant le secteur Jean Monnet devront prendre en considération un diagnostic des sols préalablement à l'urbanisation du secteur IAUA2.

**Carte n°1 : Schéma de principes - Secteur Jean Monnet à Eckbolsheim**

périmètre de l'OAP

**Vocation**

dominante habitat

**Réseau viaire**

principe de voie à créer

principe de chemin modes actifs à créer

**Environnement / paysage**

Espace boisé à maintenir / espace vert à aménager

espace agriculture urbaine à maintenir

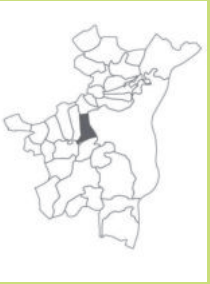
transition végétalisée des franges à créer

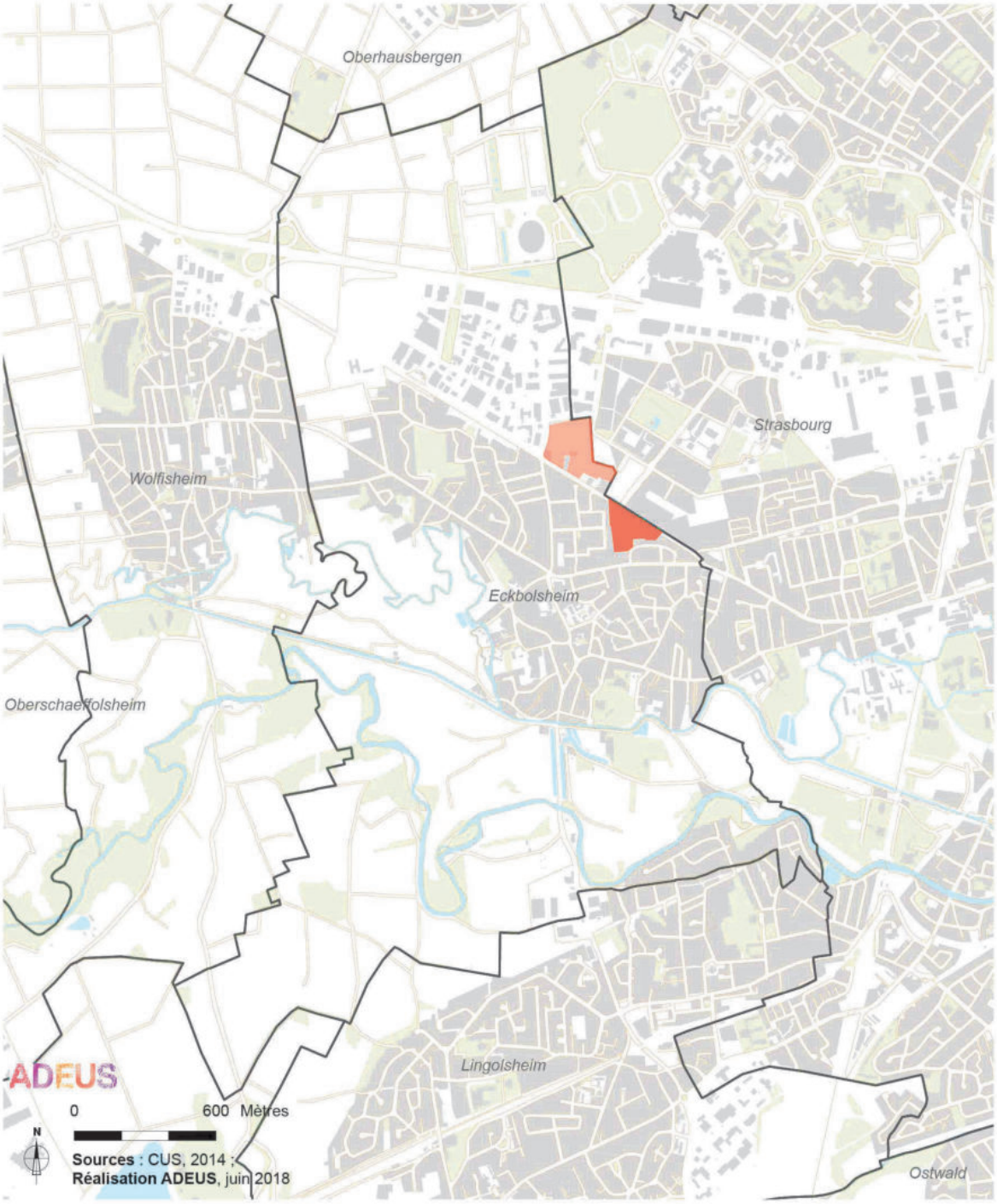
N 0 100m

**Sources** : ELYX, orthophoto 2015
**Réalisation : ATPU**

Strasbourg.eu
eurométropole

# COMMUNE DE ECKBOLSHEIM :
# « SECTEUR TUILERIE - WASSELONNE »





# 1. SITUATION DU SECTEUR DE PROJET

Ce secteur qui couvre environ 2,3 ha, est situé au Nord-Est de la commune, en contact avec le quartier des Poteries à Strasbourg et le long de l'axe routier structurant de la route des Romains.

Le secteur de projet est aujourd'hui composé d'une seule unité foncière avec une maison, ses dépendances et ses espaces plantés.

Il est positionné entre du tissu pavillonnaire au Sud et des logements collectifs au Nord, et est situé à proximité immédiate de la station de tramway Mitterrand.

# 2. DESTINATION DU SECTEUR

Ce secteur est destiné à accueillir majoritairement de l'habitat.

# 3. PRINCIPES D'AMÉNAGEMENT ET CONDITIONS D'URBANISATION

## 3.1. DESSERTE ET ORGANISATION VIAIRE

Un premier accès au Nord par la route de Wasselonne organisera la desserte viaire pour les voitures. Il sera complété par deux accès supplémentaires au Sud par la rue. Ces accès seront reliés par une voirie interne au secteur pour organiser un bouclage viaire.

Le réseau viaire créé ne devra pas obérer la possibilité d'accueillir du transport en commun.

En complément des accès routiers, des liaisons douces seront à prévoir depuis la route de Wasselonne :

- la première permettra d'accéder à la station de tramway Mitterrand, au droit de l'éventuel voie bus ;
- La seconde plus à l'Est pour compléter l'accessibilité douce globale du secteur de projet.

## 3.2. INTÉGRATION QUALITATIVE DU SECTEUR DANS SON ENVIRONNEMENT

Un espace boisé taluté le long de la route des Romains devra être préservé ou valorisé.

Le maintien d'un tel espace permettra de gérer une transition végétalisée entre la route des Romains et le projet.

Un second espace planté sera à maintenir à l'arrière des constructions de la rue de la Roseraie et de l'avenue du Général De Gaulle pour favoriser une gestion harmonieuse de l'intimité en maintenant une bande végétalisée entre les constructions.

Ces zones tampons non bâties ne pourront accueillir aucune construction ni espace de stationnement.

## 3.3. PROGRAMMATION

La programmation urbaine devra comprendre une diversité de formes d'habitat.

Le nombre de logements à produire devra se référer aux objectifs de production inscrits dans l'orientation d'aménagement et de programmation « Habitat ».

Le taux de logement locatif sociaux devra se référer aux indications du règlement graphique.

**Carte n°1 : Schéma de principes - Secteur Tuilerie-Wasselonne**

périmètre de l'OAP

**Vocation**

dominante habitat intermédiaire et individuel dense

**Réseau viaire**

principe de voie à créer

principe de chemin modes actifs à créer

**Environnement / paysage**

boisement à conserver / coeur d'îlot vert à aménager

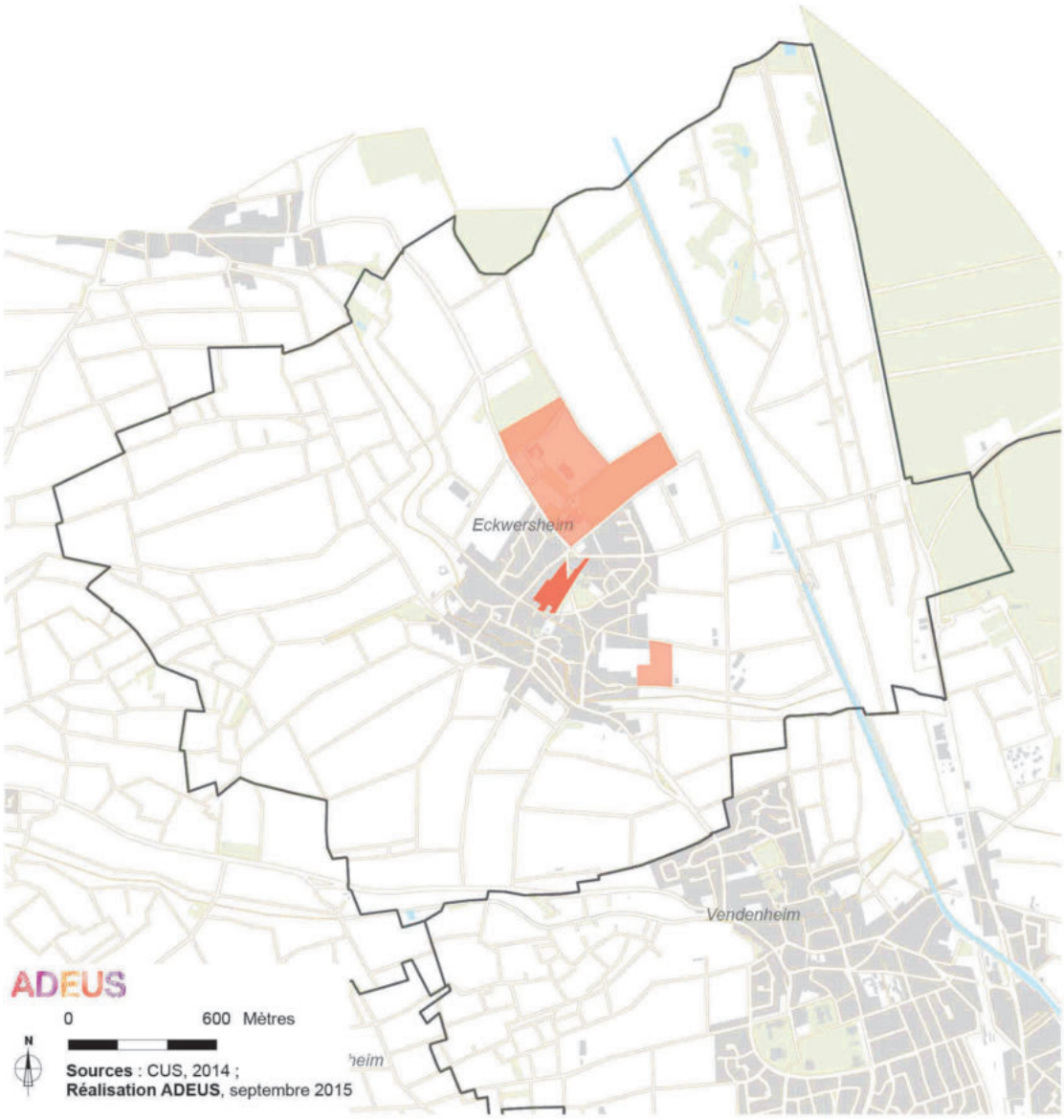
transition végétalisée des franges à maintenir (espace boisé)

N 0 100m

**Sources** : ELYX, orthophoto 2015
**Réalisation : PROJETS URBAINS**

Strasbourg.eu
eurométropole

# COMMUNE DE ECKWERSHEIM :
# « SECTEUR CENTRE VILLAGE »



# 1. SITUATION DU SECTEUR DE PROJET

Ce secteur qui couvre environ 1,8 ha est situé au cœur de la commune, sur un espace laissé libre entre la partie ancienne du village et les lotissements pavillonnaires contemporains. Il est également situé à côté du groupe scolaire.

# 2. DESTINATION DU SECTEUR

Cette zone est destinée à accueillir un quartier à dominante résidentielle.

# 3. PRINCIPES D'AMÉNAGEMENT ET CONDITIONS D'URBANISATION

## 3.1. DESSERTE ET ORGANISATION VIAIRE

L'accès à la zone devra se faire :

- au Sud, à partir de la rue du Cimetière,
- au Nord, à partir de la rue Albert Schweitzer, qui vient faire le bouclage avec la rue de Hoerdt.

Ces deux accès seront reliés par une voirie interne à la zone assurant leur jonction.

Le cheminement piéton existant, dit « chemin des Ecoliers » longeant le cimetière et son prolongement jusqu'à la rue de Hoerdt, devront être maintenus afin de préserver la continuité Nord-Sud.

Le cheminement piéton reliant la rue du Général de Gaulle au Nord et la rue Albert Schweitzer devra également être maintenu.

En entrée Sud de la zone, au droit de la rue du cimetière et de la future voie de desserte interne de la zone, un espace de stationnement collectif devra être aménagé (pour répondre notamment au stationnement visiteurs), et cela en plus des places de stationnement à réaliser dans le cadre du règlement de la zone.

Un espace collectif central où s'articuleront différents flux (cheminements piétons existants, rue Albert Schweitzer, future voie de desserte de la zone d'urbanisation, flux liés à l'école) devra être aménagé, sous forme de placette. Ce lieu devra être structuré comme un espace de rencontre qui devra faire l'objet d'un traitement paysager, qui s'organisera dans la continuité de l'école. Sa conception devra permettre d'assurer une sécurité optimale pour l'ensemble des usagers.

## 3.2. INTÉGRATION QUALITATIVE DE LA ZONE DANS SON ENVIRONNEMENT

Un espace vert structurant, le long du chemin des Ecoliers, devra être préservé et/ou valorisé sur une largeur minimum de 10 m.

Le maintien d'un tel espace devra également permettre de préserver une large perspective visuelle sur le clocher de l'église, située dans l'axe du chemin des Ecoliers au Sud de la zone.

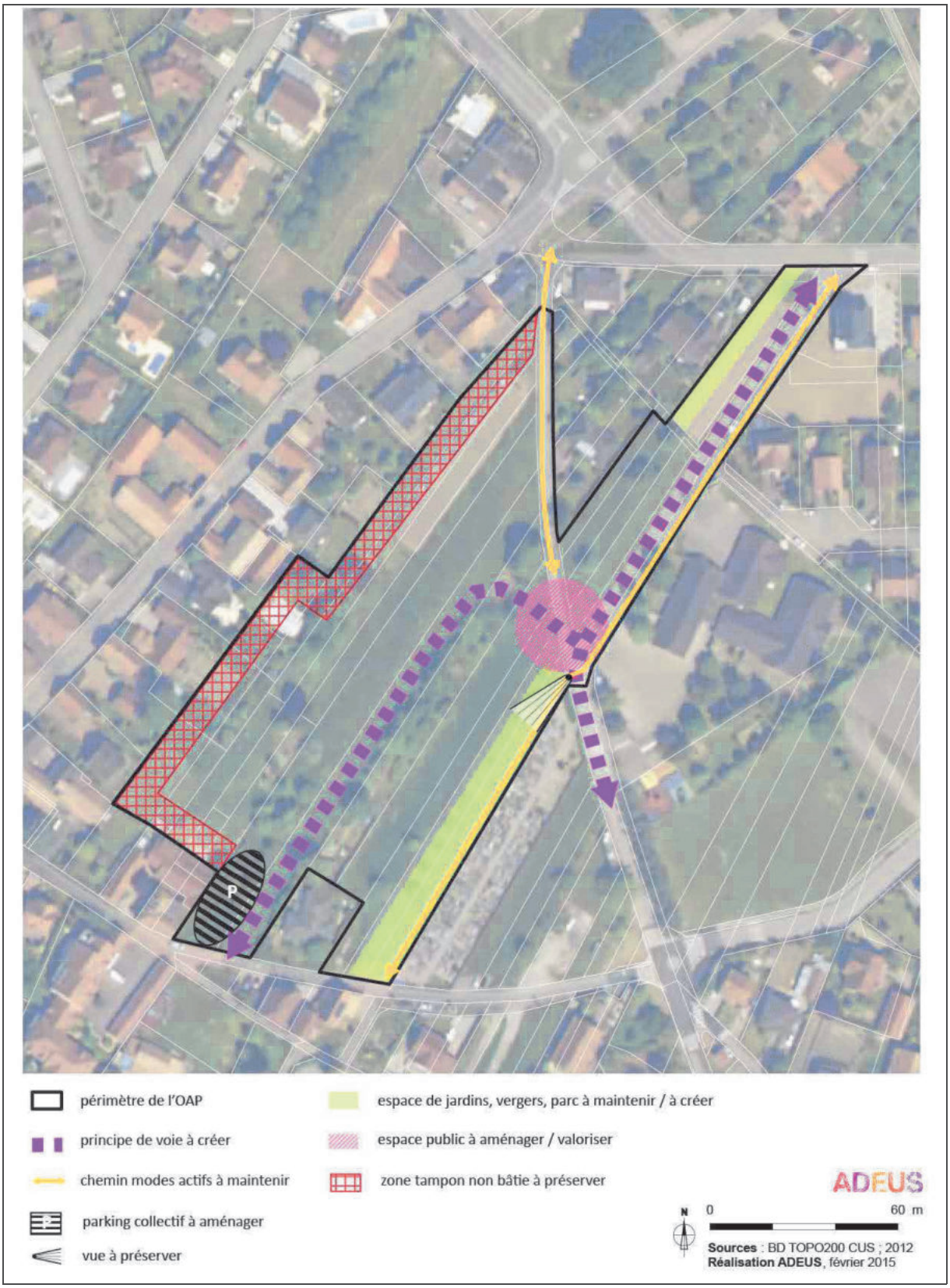
En frange Ouest de la zone, au contact des habitations de la rue du Général de Gaulle, une zone tampon, non bâtie de minimum 10 m de large, devra être préservée. Cette zone pourra néanmoins accueillir des espaces verts et des espaces de stationnement ou d'accès aux futures constructions.

## 3.3. PROGRAMMATION

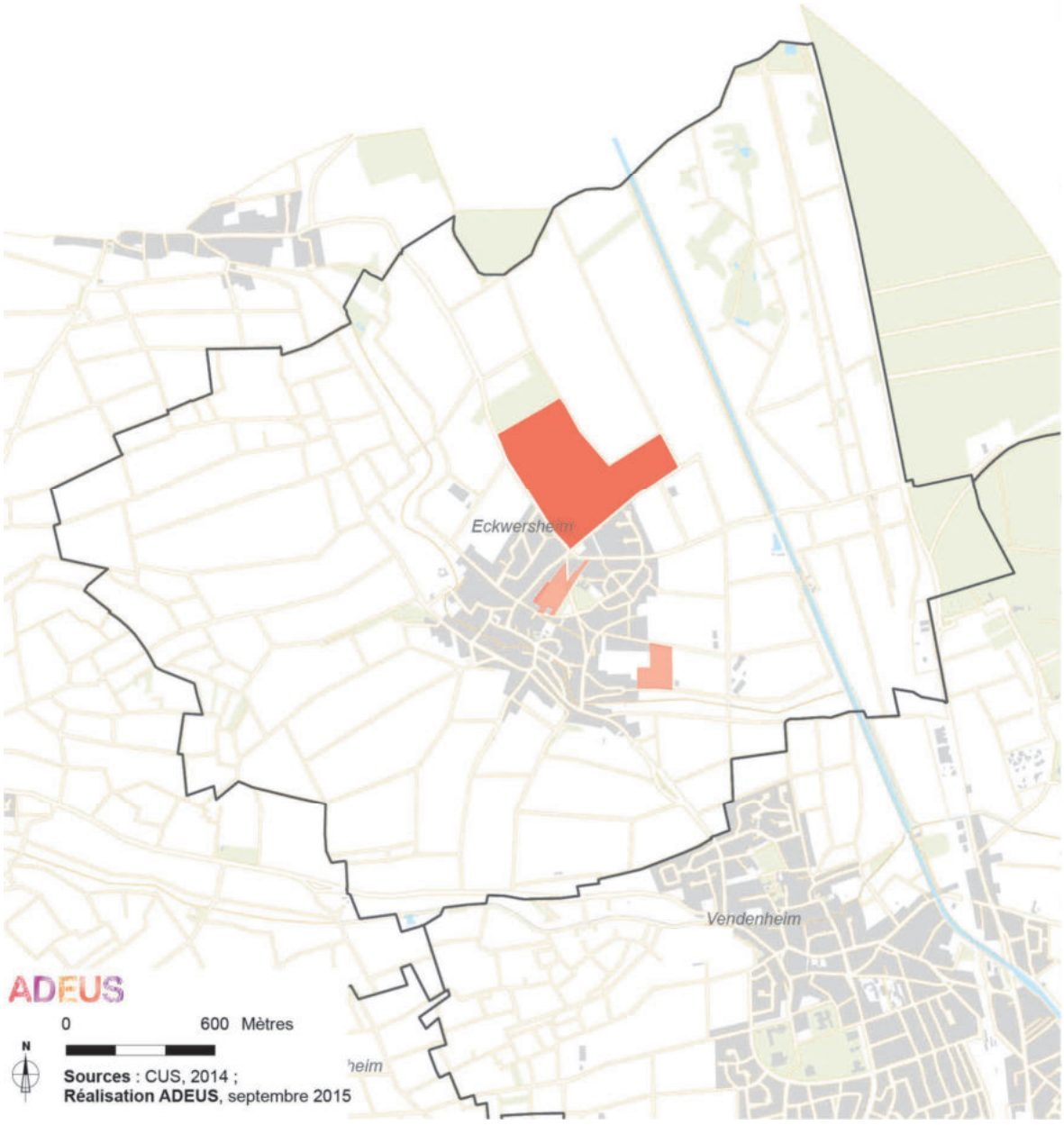
La programmation urbaine devra comprendre une diversité des formes d'habitat : les plus denses (petits collectifs) devront être implantées de manière privilégiée à proximité de la placette située au cœur de la zone (et en face de l'école), afin de marquer une centralité.

Le nombre de logements à produire, ainsi que le taux de logements locatifs sociaux devront se référer aux objectifs de production inscrits dans l'orientation d'aménagement et de programmation «Habitat».

**Carte n°1 : Schéma de principe - Secteur centre village**



# COMMUNE D'ECKWERSHEIM : « SECTEUR HIPPODROME ET ZONE DE LOISIRS »



# 1. SITUATION DU SECTEUR DE PROJET

Ce secteur qui couvre environ 20,6 ha est situé au Nord de la commune. Il constitue un pôle de loisirs important, non seulement pour Eckwersheim, mais également pour le Nord de l'agglomération strasbourgeoise et les communes voisines, notamment du fait de la présence du centre hippique.

Cet espace est déjà en partie occupé par des constructions et installations à vocation de sports/loisirs (club hippique, salle polyvalente, terrain de football, locaux d'associations sportives etc.).

# 2. DESTINATION DU SECTEUR

Cette zone est destinée à accueillir des installations et équipements permettant le maintien et le développement du club hippique.

Elle est également vouée à accueillir des équipements à vocation de sports et de loisirs, et des constructions concourant aux services publics.

# 3. PRINCIPES D'AMÉNAGEMENT ET CONDITIONS D'URBANISATION

## 3.1. DESSERTE ET ORGANISATION VIAIRE

La voie actuelle desservant la salle polyvalente depuis la route d'Olwisheim devra être maintenue. Elle permettra de desservir un parking entre la route d'Olwisheim et la salle polyvalente.

Dans la mesure du possible, les places de parking devront être mutualisées au sein de la zone d'équipements.

## 3.2. INTÉGRATION QUALITATIVE DE LA ZONE DANS SON ENVIRONNEMENT

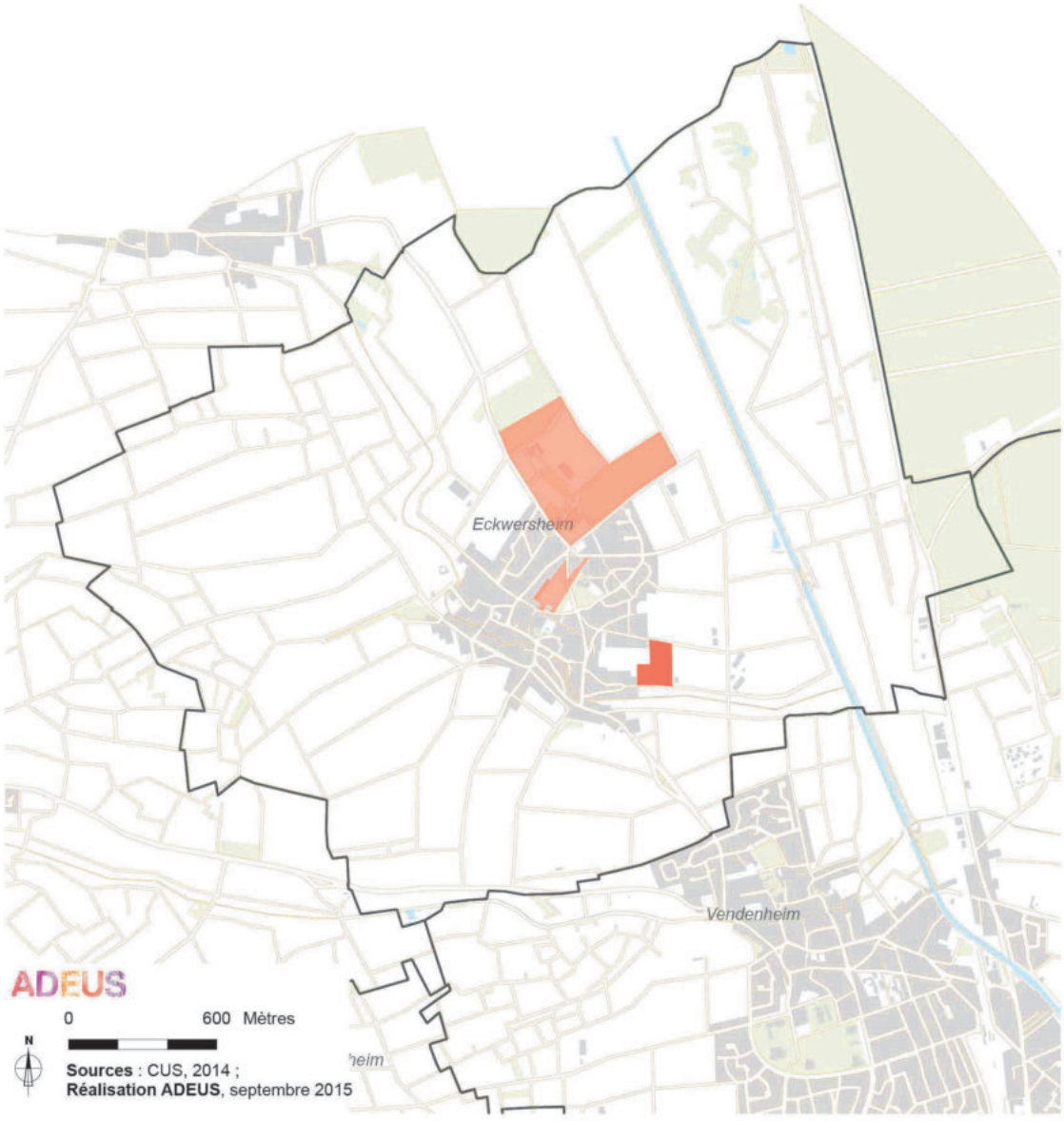
Les bosquets existant à proximité des installations du club hippique (tel qu'indiqué au plan) devront être préservés. Un ou plusieurs cheminements doux pourront y être aménagés, tel que cela figure au plan. L'espace boisé qui se trouve en frange Nord de la zone devra également être préservé.

Du fait de la situation en entrée de village, un aménagement paysager devra être créé le long de la route d'Olwisheim, en accompagnement de la piste cyclable. Les façades des éventuels futurs bâtiments et leurs espaces extérieurs orientés vers la route d'Olwisheim devront également faire l'objet d'un traitement qualitatif.

**Carte n°1 : Schéma de principes - Secteur hippodrome et zone de loisirs**

# COMMUNE DE ECKWERSHEIM :

# « SECTEUR EST »



# 1. SITUATION DU SECTEUR DE PROJET

Ce secteur qui couvre environ 2,6 ha est situé en limite Est de la commune. Il constituerait la première phase d'un projet d'urbanisation plus vaste qui s'étendra sur l'ensemble de la frange Est du village, depuis la rue de Hoerdt au Nord jusqu'à la rue du Général Leclerc au Sud. L'aménagement de ce secteur devra donc être articulé avec le développement ultérieur de l'urbanisation vers le Nord et le Sud.

# 2. DESTINATION DU SECTEUR

Cette zone est destinée à accueillir un quartier à dominante résidentielle.

# 3. PRINCIPES D'AMÉNAGEMENT ET CONDITIONS D'URBANISATION

## 3.1. DESSERTE ET ORGANISATION VIAIRE

L'accès à la zone devra se faire :

- au Sud, à partir de la rue des Fleurs, prolongée par un chemin d'exploitation,
- au Nord, à partir de la rue de l'Ecluse, prolongée par un chemin d'exploitation.

Ces deux accès seront reliés par une voirie interne à la zone assurant leur jonction. Cette voie sera destinée à devenir l'axe structurant "Nord-Sud" desservant à terme l'intégralité des zones d'urbanisation future en frange Est du village, depuis la rue de Hoerdt jusqu'à la rue du Général Leclerc : son dimensionnement et son traitement devront être adaptés en conséquence.

Tel que cela sera défini au plan, l'aménagement devra prévoir les amorces de voie permettant de connecter ultérieurement ce secteur à la réserve foncière située en prolongement Nord, et à celle située en prolongement Sud, de l'autre côté du Neubaechel.

L'aménagement devra également intégrer la possibilité de réaliser, à plus long terme, une voie d'accès au secteur non bâti situé entre la rue des Fleurs et la rue de l'Ecluse. L'emprise à réserver doit permettre de préserver une desserte du secteur en question si dans le futur sa vocation devait évoluer.

Les deux chemins d'exploitation, l'un en prolongement de la rue des Fleurs, l'autre de la rue de l'Ecluse devront être préservés.

## 3.2. INTÉGRATION QUALITATIVE DE LA ZONE DANS SON ENVIRONNEMENT

Une transition végétale en frange Est de la zone, au contact des espaces agricoles ouverts, devra être créée.

Une bande de minimum 20 mètres devra être préservée en espace naturel à compter des berges du cours d'eau en frange Sud de la zone. Cet espace devra rester public, afin de permettre d'éventuels aménagements de renaturation des berges, de plantations, de création de cheminements doux etc.

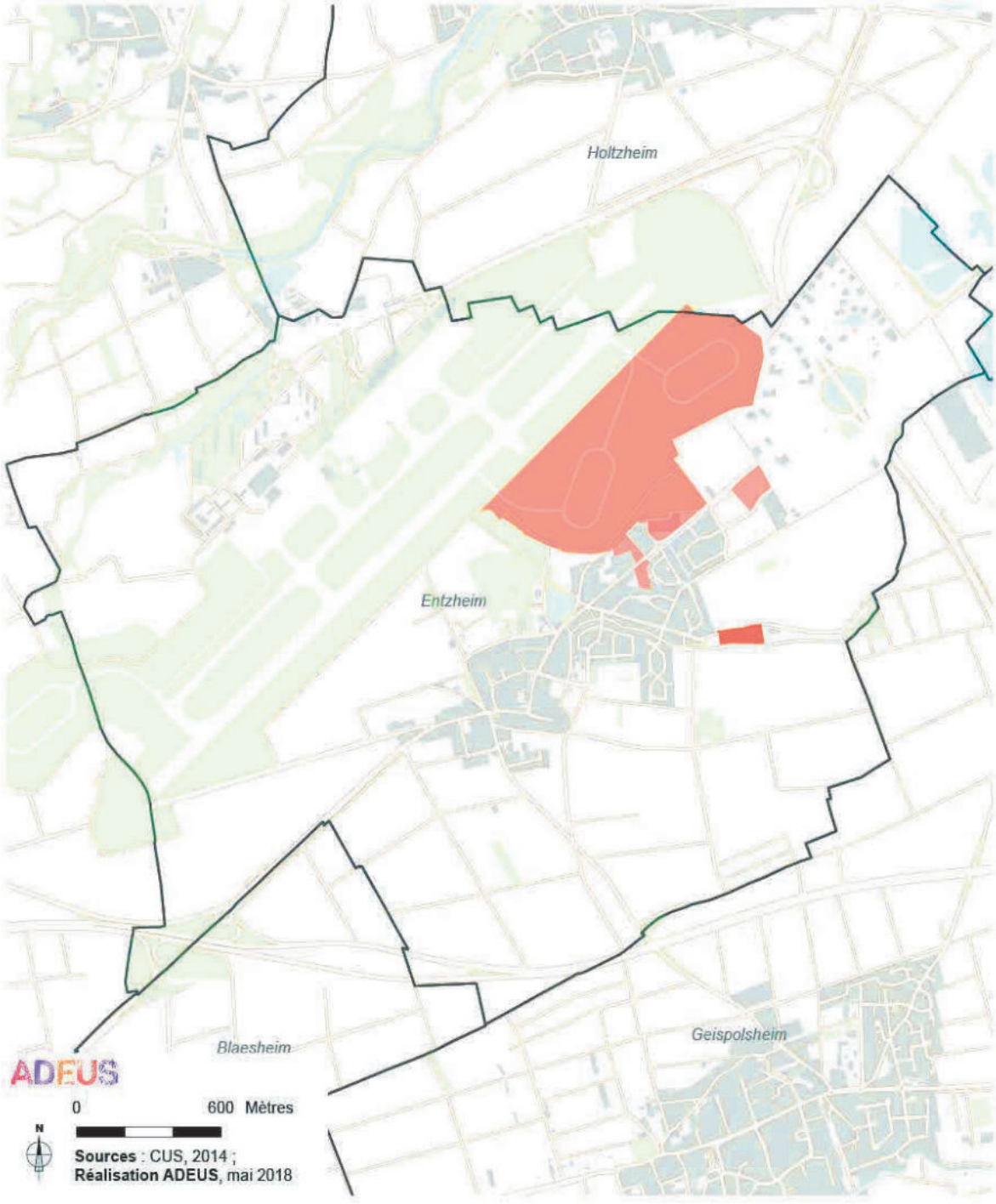
## 3.3. PROGRAMMATION

La programmation urbaine devra comprendre une diversité des formes d'habitat.

Le nombre de logements à produire, ainsi que le taux de logements locatifs sociaux devront se référer aux objectifs de production inscrits dans l'orientation d'aménagement et de programmation «Habitat».

**Carte n°3 : Schéma de principes - Secteur Est**

# COMMUNE DE ENTZHEIM :
# « SECTEUR CHOUCROUTERIE »



# 1. SITUATION DU SECTEUR DE PROJET

Ce secteur est actuellement occupé par les bâtiments d'une ancienne choucrouterie. Il est situé à l'Est de la commune, à l'articulation de deux secteurs de développement futur du village, l'un au Nord et l'autre au Sud-Ouest.

# 2. DESTINATION DU SECTEUR

Ce secteur est destiné à accueillir un quartier à dominante d'habitat.

# 3. PRINCIPES D'AMÉNAGEMENT ET CONDITIONS D'URBANISATION

L'urbanisation du site de la choucrouterie devra donc s'inscrire en cohérence et en continuité avec l'aménagement ultérieur de ces deux autres secteurs.

L'urbanisation du site devra se fera d'un seul tenant sur la totalité de la zone de façon à en assurer une organisation cohérente.

## 3.1. DESSERTE ET ORGANISATION VIAIRE

Une amorce viaire permettant à terme de relier le secteur de la Choucrouterie à la zone d'urbanisation future / réserve foncière située au Nord devra être aménagée.

Une amorce viaire, en limite Sud, permettant à terme de relier le secteur de la Choucrouterie à la zone d'urbanisation future / réserve foncière située au Sud-Ouest devra être aménagée.

Une liaison douce permettant de connecter la piste cyclable existante au Nord du site (longeant les arrières de constructions de la rue des Anémones) avec celle qui se prolonge à l'Ouest (chemin dit " Nachtweit ") devra être aménagée.

Une seconde liaison douce se connectant sur le chemin agricole au Sud de la zone devra également être aménagée.

## 3.2. INTÉGRATION QUALITATIVE DE LA ZONE DANS SON ENVIRONNEMENT

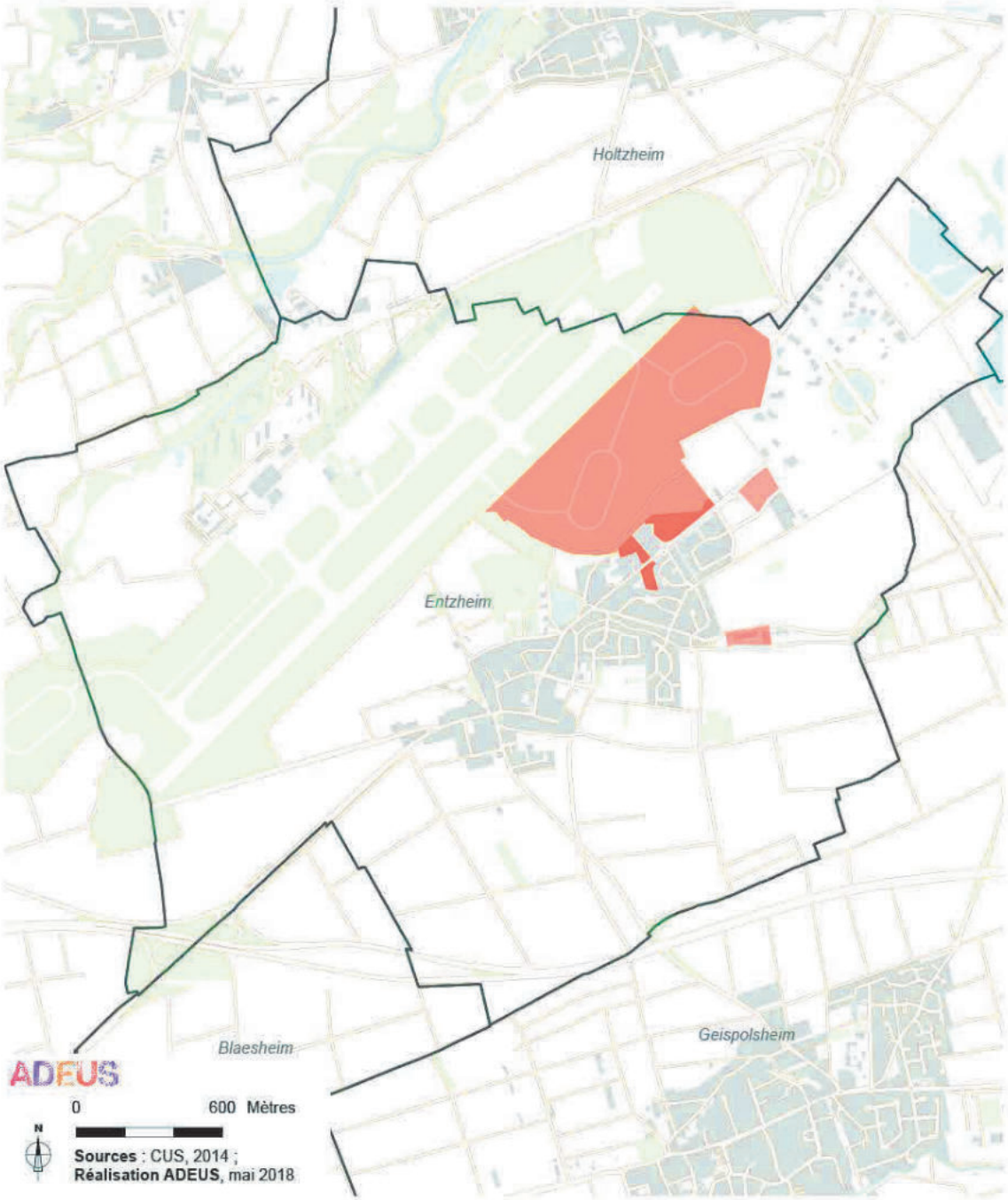
Une bande de minimum 10 m devra être préservée en espace naturel à compter des berges du cours d'eau en frange Sud de la zone.

## 3.3. PROGRAMMATION

Le nombre de logements à produire, ainsi que le taux de logements locatifs sociaux devront se référer aux objectifs de production inscrits dans l'orientation d'aménagement et de programmation «Habitat».

**Carte n°1 : Schéma de principes - Secteur Choucrouterie**

# COMMUNE DE ENTZHEIM : « SECTEURS DE PART ET D'AUTRE DE LA ROUTE DE STRASBOURG »



# 1. SITUATION DU SECTEUR DE PROJET

Cette OAP porte sur trois secteurs distincts, tous situés le long de la Route de Strasbourg, en sortie Nord-Est d'Entzheim :

- Secteur 1 : une « dent creuse » faisant le lien avec la rue des Lilas au Sud de la route de Strasbourg,
- Secteur 2 : un espace non bâti au droit de la rue des Frères de Montgolfier, au Nord de la route de Strasbourg,
- Secteur 3 : le secteur dit de « l'ancienne Cité de l'Air » et des terrains non bâtis adjacents, le long de la rue Jules Vernes, et situé au Nord de la route de Strasbourg.

# 2. DESTINATION DU SECTEUR

Ces trois secteurs sont destinés à accueillir des quartiers à dominante résidentielle.

# 3. PRINCIPES D'AMÉNAGEMENT ET CONDITIONS D'URBANISATION

## 3.1. DESSERTE ET ORGANISATION VIAIRE

Dans le secteur 1 devra être aménagée une liaison douce reliant la route de Strasbourg à l'amorce de voie de la rue des Lilas.

Dans le secteur 2 devra être aménagée une liaison douce en frange Nord de la zone permettant de connecter la rue du Lac à l'Ouest du secteur, à la rue des Frères de Montgolfier et la rue Jules Vernes en prolongement, située dans le secteur 3.

Dans le secteur 3, devra être aménagée une liaison douce entre la rue des Frères de Montgolfier et la rue des Cigognes.

Le bouclage de voirie de desserte, connectant la rue Jules Vernes à la rue des Frères de Montgolfier devra être préservé, entre le secteur 2 et le secteur 3.

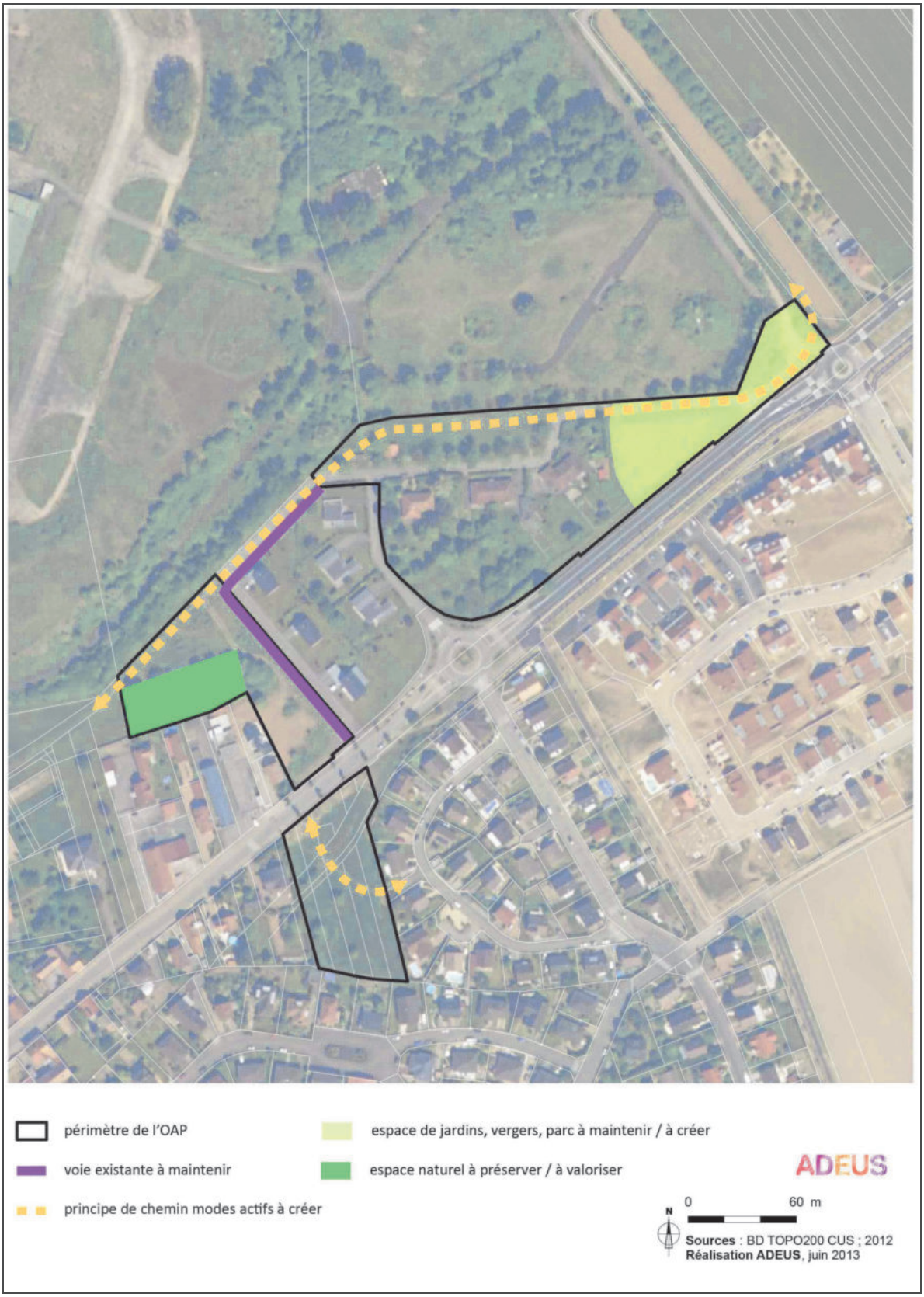
## 3.2. INTÉGRATION QUALITATIVE DE LA ZONE DANS SON ENVIRONNEMENT

Les espaces naturels et espaces verts existants (tels qu'identifiés sur le schéma de principes de la présente OAP) devront être préservés.

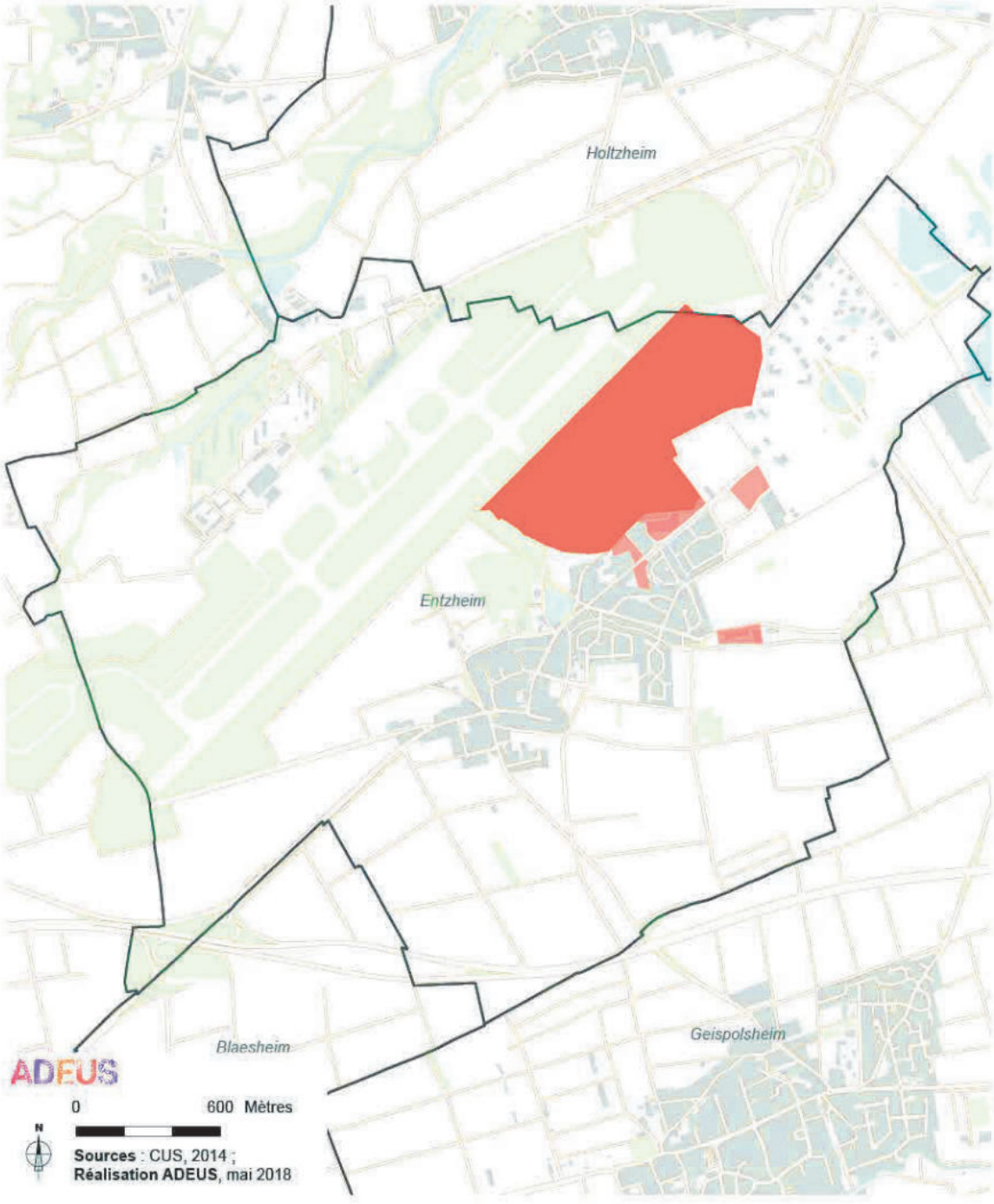
## 3.3. PROGRAMMATION

Le nombre de logements à produire, ainsi que le taux de logements locatifs sociaux devront se référer aux objectifs de production inscrits dans l'orientation d'aménagement et de programmation «Habitat».

**Carte n°1 : Schéma de principes - Secteurs de part et d'autre de la route de Strasbourg**



# COMMUNE DE ENTZHEIM :
# « SECTEUR SUD AÉROPORT »



# 1. SITUATION DU SECTEUR DE PROJET

Ce secteur qui couvre environ 55 hectares est situé au Sud-Est des pistes de l'aéroport de Strasbourg-Entzheim. Il s'agit de terrains militaires (escadrons 2/33 et 3/33), actuellement en friche, et situés en partie dans le périmètre de la concession de l'aéroport. Ce secteur est situé au contact immédiat des zones résidentielles d'Entzheim, ainsi que des espaces d'activités économiques le long de la route de Strasbourg : Quadrant I, Quadrant II et son projet d'extension. L'aménagement de ce secteur, aujourd'hui enclavé, devra donc être articulé avec ces différentes zones urbaines.

# 2. DESTINATION DU SECTEUR

Cette zone est destinée à accueillir des activités économiques, y compris des activités liées spécifiquement à l'aéronautique. Ces activités ne doivent pas générer de nuisances incompatibles avec la proximité immédiate d'habitations.

# 3. PRINCIPES D'AMÉNAGEMENT ET CONDITIONS D'URBANISATION

## 3.1. DESSERTE ET ORGANISATION VIAIRE

La zone devra comporter au minimum deux accès :

- au Sud, à partir de la route de Strasbourg, à hauteur du carrefour avec la rue du Menuisier,
- à l'Est, à partir de la rue des Hérons.

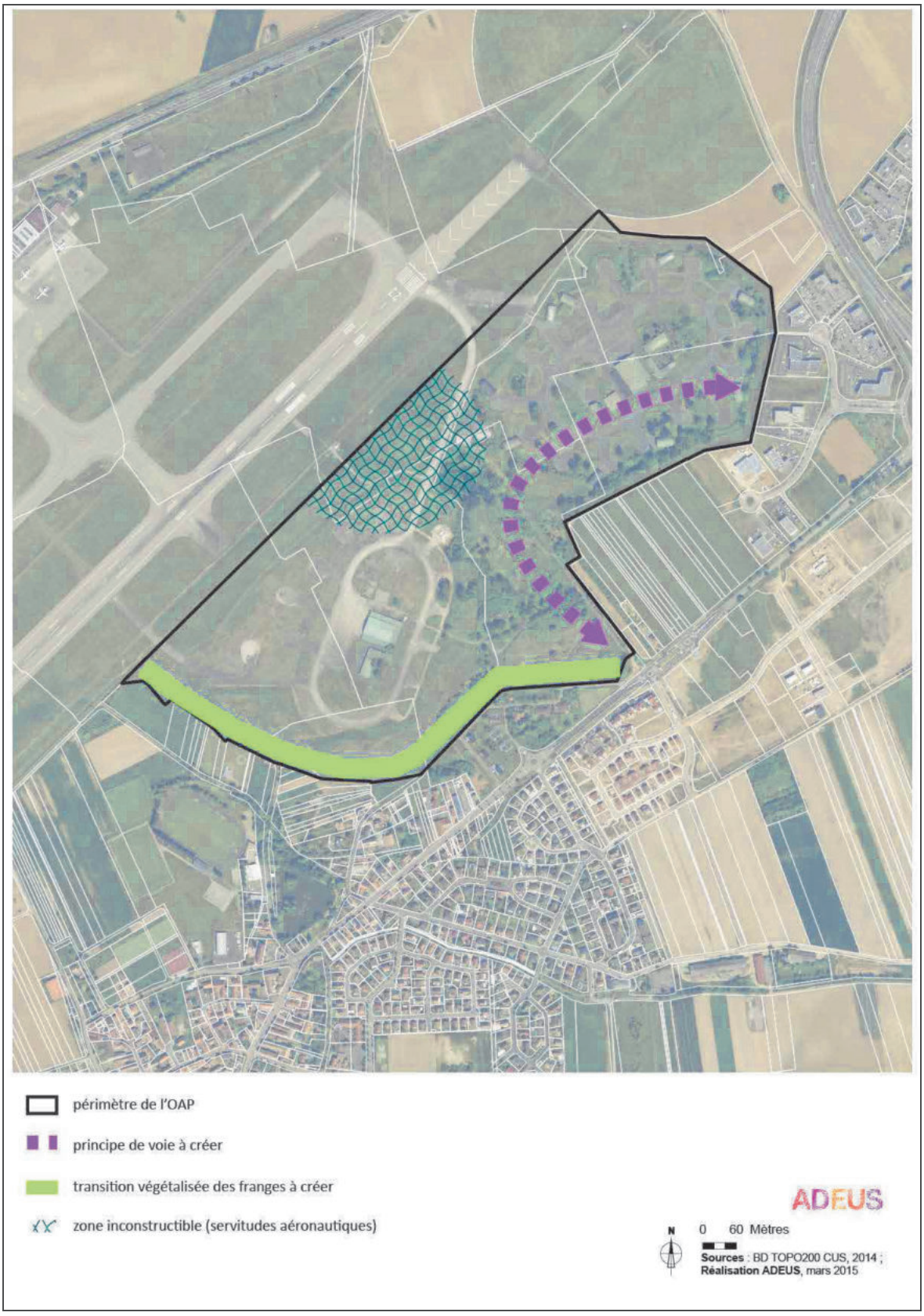
Ces deux accès seront reliés par une voirie interne à la zone assurant leur jonction.

## 3.2. INTÉGRATION QUALITATIVE DE LA ZONE DANS SON ENVIRONNEMENT

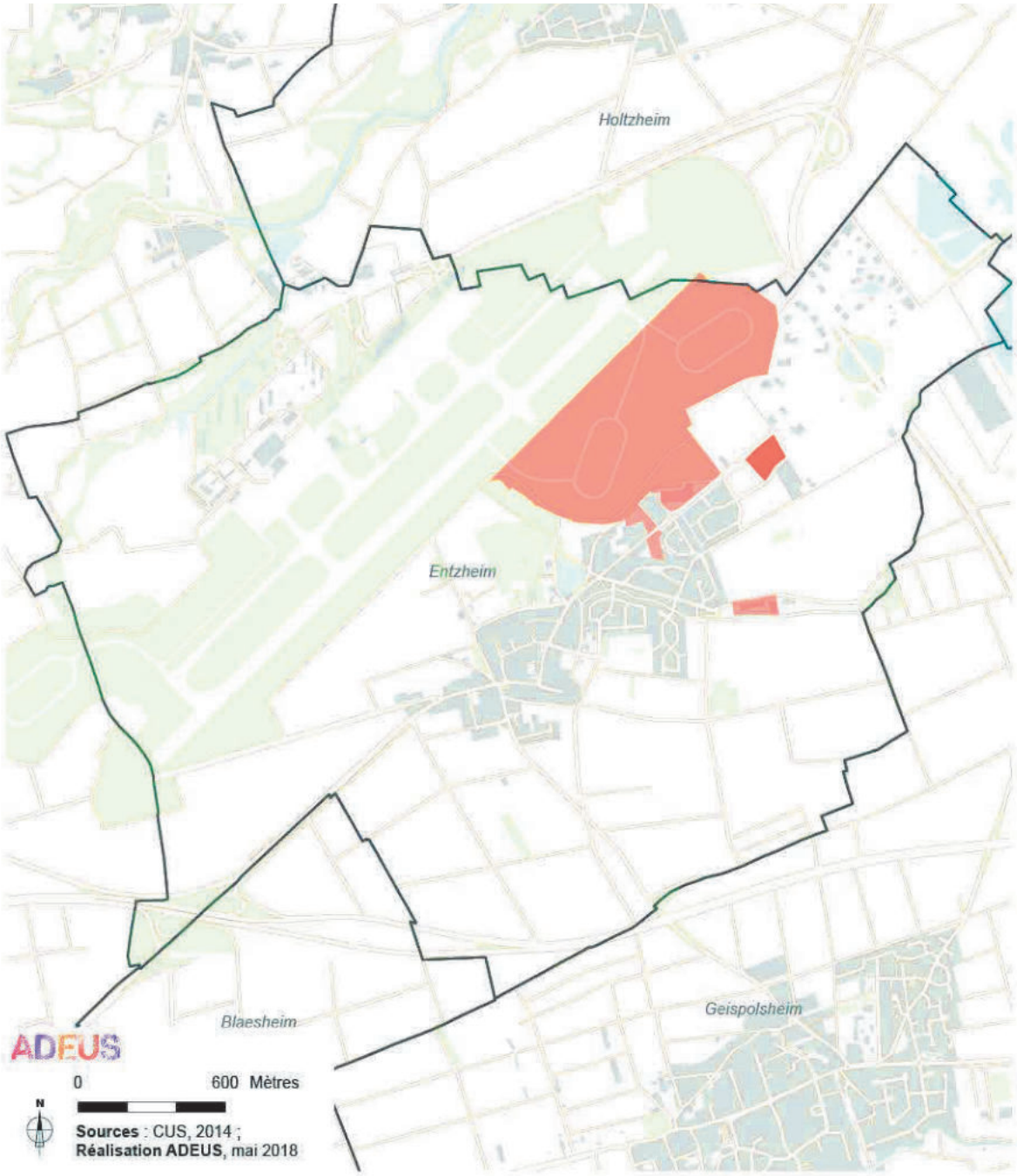
Une transition végétale non bâtie, intégrant le merlon existant, devra être préservée et valorisée en frange Sud du secteur au contact des zones résidentielles d'Entzheim.

Une partie Nord de la zone restera inconstructible du fait des servitudes aéronautiques.

**Carte n°1 : Schéma de principes - Secteur Sud Aéroport**



# COMMUNE DE ENTZHEIM : « TERRES DE LA CHAPELLE ZONE UXD4 »



# 1. SITUATION DU SECTEUR DE PROJET

Cette OAP porte sur la zone UXd4 située dans le secteur des Terres de la Chappelle.

# 2. DESTINATION DU SECTEUR

Ce secteur est destiné à accueillir un pôle commercial de proximité, confortant le supermarché déjà existant. Le secteur pourra également accueillir des services et bureaux.

# 3. PRINCIPES D'AMÉNAGEMENT ET CONDITIONS D'URBANISATION

## 3.1. DESSERTE ET ORGANISATION VIAIRE

L'accès principal de la zone se fera par la rue des Forgerons.

Une voie de desserte interne permettra de relier le supermarché existant, situé côté Ouest de la zone, aux futures constructions, côté Est.

## 3.2. INTÉGRATION QUALITATIVE DE LA ZONE DANS SON ENVIRONNEMENT

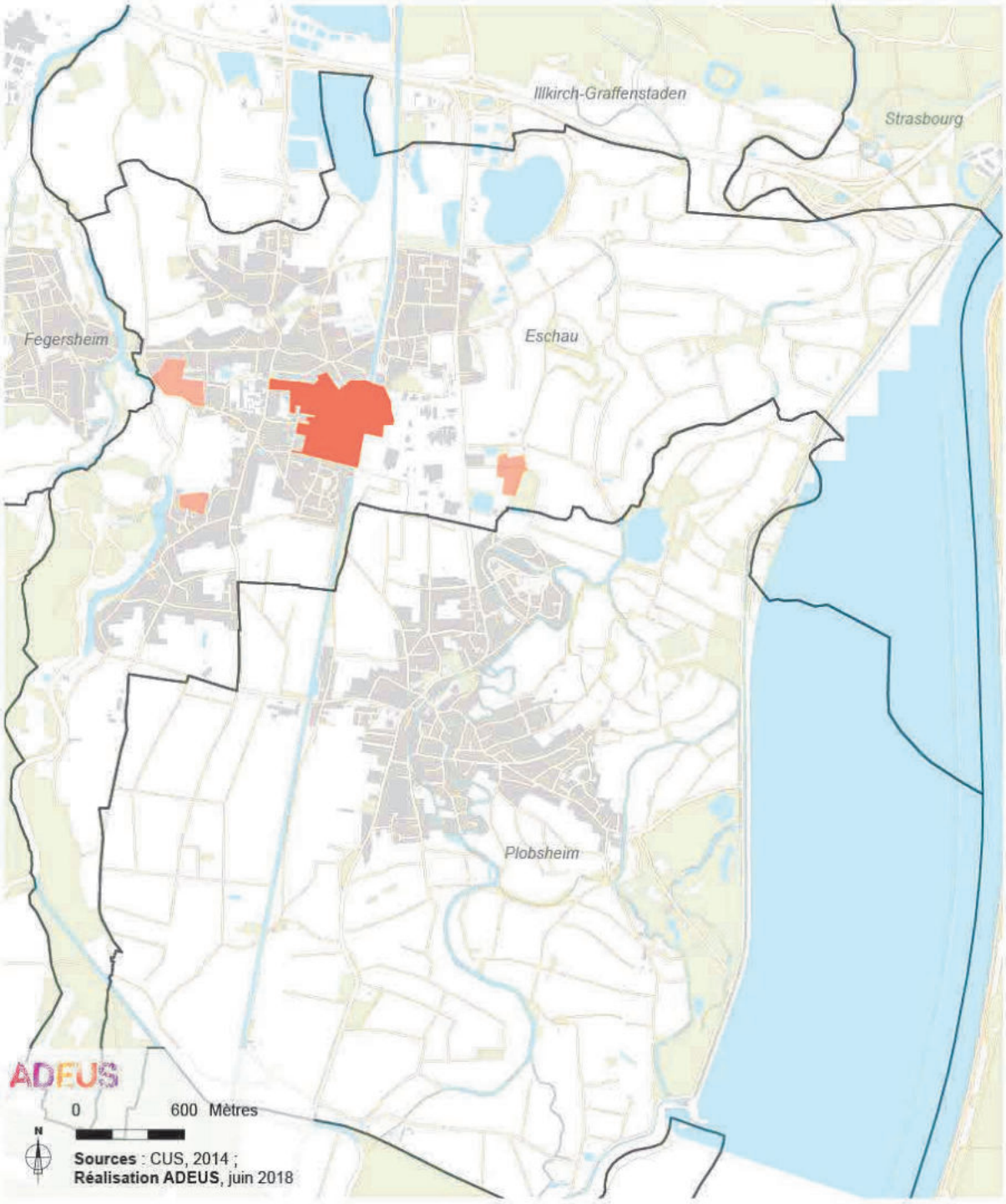
Une qualité architecturale, ainsi qu'une qualité des espaces extérieurs, seront recherchées dans le programme d'aménagement.

## 3.3. PROGRAMMATION

L'ensemble des nouvelles surfaces de vente créées n'excèdera pas un total de 1 000 m².

# COMMUNE DE ESCHAU :

# « SECTEUR CENTRE »



# 1. SITUATION DU SECTEUR DE PROJET

Ce secteur est situé légèrement en retrait par rapport aux axes structurants (RD 221, RD 222 et RD 468) mais il occupe une place centrale de par sa localisation, et les fonctions urbaines environnantes.

Il est délimité globalement par la rue Traversière à l'Ouest, la rue du Tramway au Sud, la zone industrielle d'Eschau à l'Est et par l'urbanisation au Nord.

Il s'insère dans un tissu urbain environnant diversifié et il est entouré par de nombreux équipements publics collectifs (écoles maternelle et élémentaire, collège, mairie et centre sportif et culturel…), par une zone d'activités industrielles, ainsi que par des secteurs d'habitat.

# 2. DESTINATION DU SECTEUR

Ce secteur est destiné à accueillir un quartier mixte à dominante d'équipements publics ou d'intérêt collectif.

# 3. PRINCIPES D'AMÉNAGEMENT ET CONDITIONS D'URBANISATION

Ce secteur localisé entre la rue Principale, la rue de la Première Division Blindée (qui concentre déjà un certain nombre d'équipements, services et commerces) et le canal du Rhône au Rhin devra favoriser les liens entre les quartiers situés de part et d'autre du canal.

Il s'enrichira, au-delà du centre sportif et culturel Camille Claus existant, d'un certain nombre d'équipements publics ou d'intérêt collectif garants de l'attractivité du secteur (équipements pédagogiques, sportifs et de loisirs), avec quelques habitations collectives sur sa frange Ouest.

Sur le plan paysager, les aménagements tireront parti des atouts du site, principalement de la présence du canal.

## 3.1. DESSERTE ET ORGANISATION VIAIRE

Le site s'organisera autour d'un ensemble composé d'espaces publics et d'espaces de loisirs. Il sera fortement structuré par le canal du Rhône au Rhin et par les arbres centenaires à grand développement qui le bordent. Le maillage des voiries proposé, organisé selon un carroyage Nord-Sud / Est-Ouest s'inscrira dans cette géométrie.

Le secteur sera structuré autour d'une voie verte (piétons-cycles) qui assurera la liaison entre la rue Germain Muller existante à l'Ouest et la passerelle de franchissement du canal en direction des quartiers Est.

À l'échelle du secteur à urbaniser, cette voie verte jouera un rôle d'épine dorsale, sur laquelle l'ensemble des équipements publics viendront se greffer. Il sera abondamment végétalisé.

Dans le sens Nord/Sud, le secteur sera desservi par une nouvelle voie qui permettra la desserte automobile de certains équipements et des îlots réalisés. Elle se greffera au Nord sur la rue de la place des Fêtes et débouchera au Sud sur la rue du Tramway.

Les voies de desserte locale créées à l'Ouest pour desservir les nouveaux îlots s'apparenteront à des venelles (caniveau central) favorables à tous les modes de déplacement.

Le secteur à urbaniser sera conçu pour favoriser le plus possible l'usage des modes actifs (vélo et marche à pied) dans les déplacements.

De façon générale, l'ensemble des secteurs à urbaniser sera maillé par des cheminements piétons/cycles. La piste cyclable et le cheminement piéton projetés le long du canal auront une vocation intercommunale et s'inscriront dans la grande échelle.

Dans la mesure du possible, les voies seront végétalisées pour assurer un cadre de vie agréable et un confort d'été à ces circulations. Les voiries principales seront accompagnées d'alignements d'arbres et les arbres existants seront à conserver.

Les voies circulées seront dotées d'un stationnement public linéaire.

## 3.2. INTÉGRATION QUALITATIVE DE LA ZONE DANS SON ENVIRONNEMENT

L'attrait du site sur le plan paysager est lié principalement à la présence du Canal du Rhône au Rhin. La présence de l'eau ainsi que la présence d'arbres à grand développement (platanes centenaires) font du canal un corridor écologique d'axe Nord-Sud de grande importance qu'il est nécessaire de renforcer (plantation d'essences locales, plusieurs strates…). Ces éléments valoriseront fortement le site et devront être exploités au maximum dans les aménagements futurs.

La passerelle intègrera les besoins de continuité écologique sur les berges du canal.

Ainsi, les constructions seront implantées en retrait de la rive du canal, respectant un recul de 15 mètres. Les diverses constructions à venir implantées sur les berges du canal devront participer systématiquement à sa valorisation.

Dans le même esprit, les constructions donnant sur le mail principal seront soignées dans leur rapport à l'espace public.

De manière générale, l'ensemble du site à urbaniser sera généreusement planté, de préférence avec des essences locales.

Le bâti qui est construit en périphérie Ouest du site sera organisé selon la même logique Nord-Sud/Est-Ouest, présentant un front urbain Nord-Sud marqué. Il s'inscrira lui aussi dans la ligne paysagère générée par le canal. Un front bâti structuré, assorti d'une densité plus forte, viendra souligner cette ligne dominante.

Les formes d'habitat privilégieront une forme collective (logements collectifs ou intermédiaires).

De manière générale sur l'ensemble du secteur, les formes urbaines seront conçues dans un souci d'économie du foncier dans leur organisation sur le terrain, leur rapport à la parcelle, la localisation et l'organisation du stationnement.

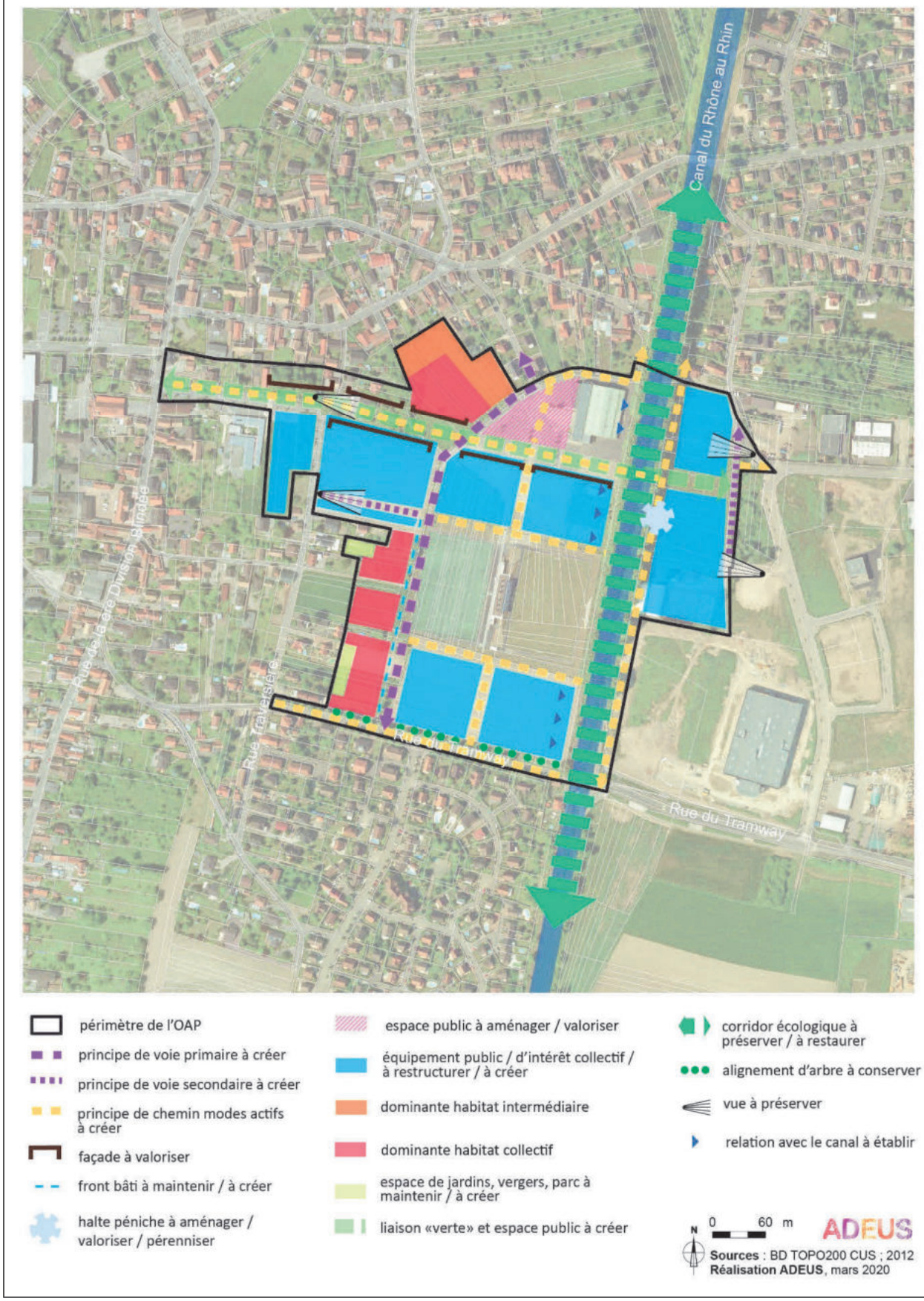
## 3.3. PROGRAMMATION

Pour consacrer sa fonction de lieu central, un nombre relativement important d'équipements d'intérêt collectif et services publics sera programmé.

On compte parmi eux :

- un Accueil de Loisirs Sans Hébergement et d'un foyer associatif pour personnes âgées non dépendantes localisés sur les berges du canal,
- une résidence pour personnes âgées non dépendantes située au Nord de la voie verte,
- une extension, côté Est, de l'école du centre multi accueil " les Galipettes ",
- une réserve foncière en prévision d'un équipement futur dont le programme est non défini à ce jour,
- le parking existant devant le centre sportif et culturel Camille Claus pourra être requalifié en aire polyvalente, à la fois place publique et aire de stationnement. Cet espace flexible sera en mesure d'accueillir à la fois des manifestations festives et le stationnement des véhicules,
- une halte péniche située sur la rive Est,
- une maison de santé,
- un parking paysager rue des Fleurs,
- des équipements sportifs de plein air qui mettront le sport en scène (de type tennis, skate parc, terrain de boules...).

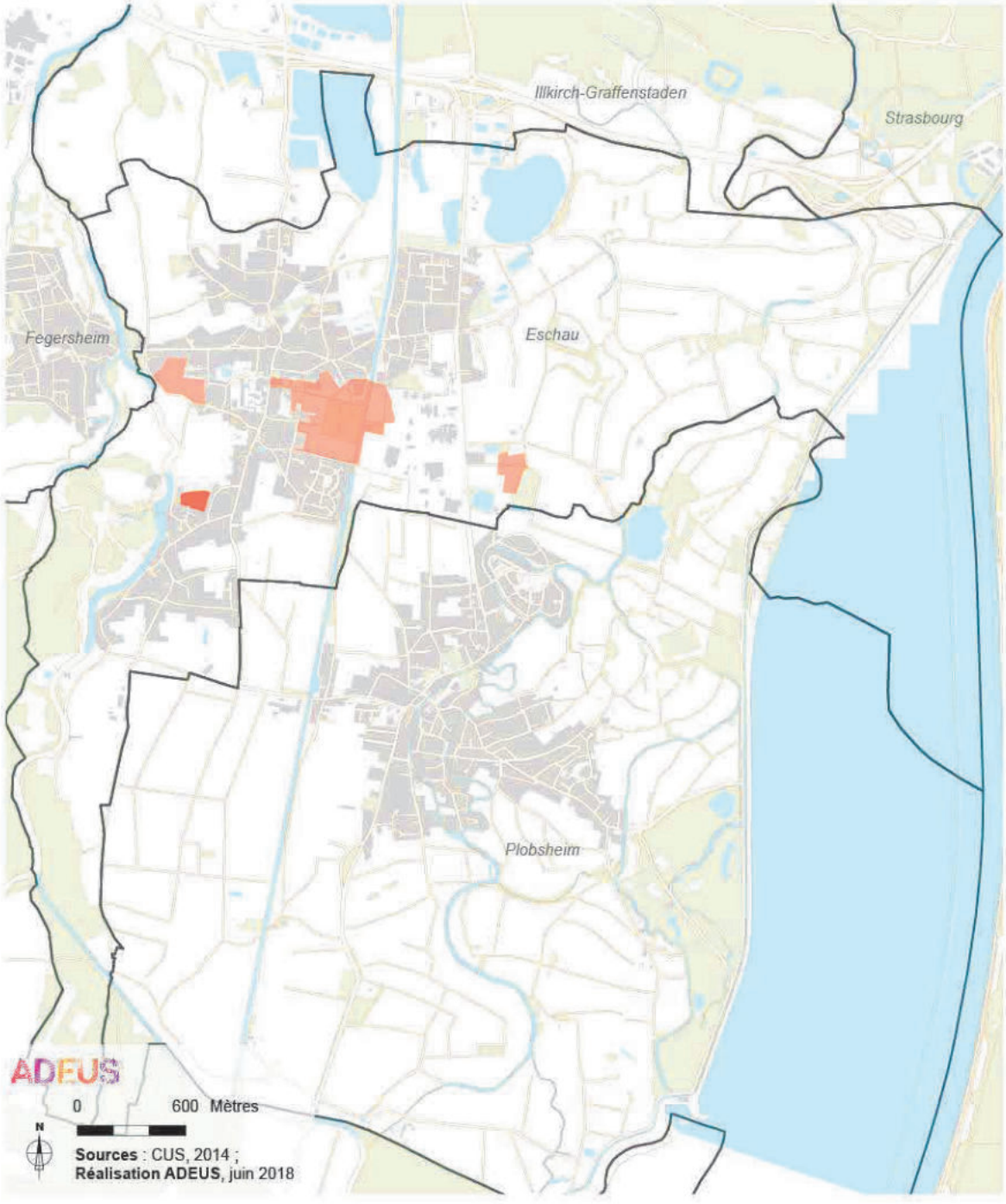
**Carte n°1 : Schéma de principes - Secteur Centre**



Pour soutenir l'attractivité attendue sur le secteur d'étude, une programmation d'habitat collectf sera prévue, ainsi que des fonctions complémentaires (commerce, bureau, services, ...) pouvant occuper le rez-de-chaussée de ces immeubles.

Le nombre de logements à produire, ainsi que le taux de logements locatifs sociaux devront se référer aux objectifs de production inscrits dans l'orientation d'aménagement et de programmation " Habitat ".

# COMMUNE DE ESCHAU :
# « SECTEUR DOCTEUR SCHMIDT »



# 1. SITUATION DU SECTEUR DE PROJET

Le secteur Docteur Schmidt (environ 2 ha) est situé à l'Ouest d'Eschau entre l'Ill et la RD 222 qui se trouvent à proximité. Il est délimité par la rue du Docteur Pierre Schmidt au Sud et par l'urbanisation à l'Est et à l'Ouest.

# 2. DESTINATION DU SECTEUR

Cette zone est destinée à accueillir un quartier à dominante d'habitat.

# 3. PRINCIPES D'AMÉNAGEMENT ET CONDITIONS D'URBANISATION

## 3.1. DESSERTE ET ORGANISATION VIAIRE

Les 4 accès au secteur se feront dans le prolongement des rues Pierre Schmidt, du Moulin, du Frère Médard et Stoskopf.
Il faudra également prévoir des chemins modes actifs internes au secteur autant que de besoin.

## 3.2. INTÉGRATION QUALITATIVE DE LA ZONE DANS SON ENVIRONNEMENT

L'objectif de la collectivité est de créer un éco-quartier. Conformément à la Charte de l'Aménagement et de l'Habitat Durables conclue entre l'Eurométropole et les aménageurs-lotisseurs (septembre 2012), le projet devra, autant que possible, tenir compte des 5 axes et thématiques suivantes :

- la qualité du cadre de vie,
- la mixité fonctionnelle et sociale,
- l'accessibilité et la mobilité durable,
- la diminution de l'impact environnemental,
- la maîtrise des prix de sortie.

La réalisation d'un espace collectif de loisirs et de convivialité est prévue. Il sera planté et comportera des agréments pour enfants. Sa superficie correspondra au minimum à 5 % de la superficie totale de l'opération d'aménagement ou de construction d'ensemble. Sa localisation dans l'opération et sa géométrie devront lui permettre de répondre à sa fonction.

L'aspect et l'insertion des constructions devront être soignés et s'intégrer harmonieusement en assurant la transition entre espace urbain et espace agricole.
Les constructions devront prendre en compte le caractère humide de la zone par des techniques innovantes.

L'aménagement de l'ensemble des espaces libres prendra en compte le caractère humide des sols et les végétations existants sur la zone (cheminement perméable…).

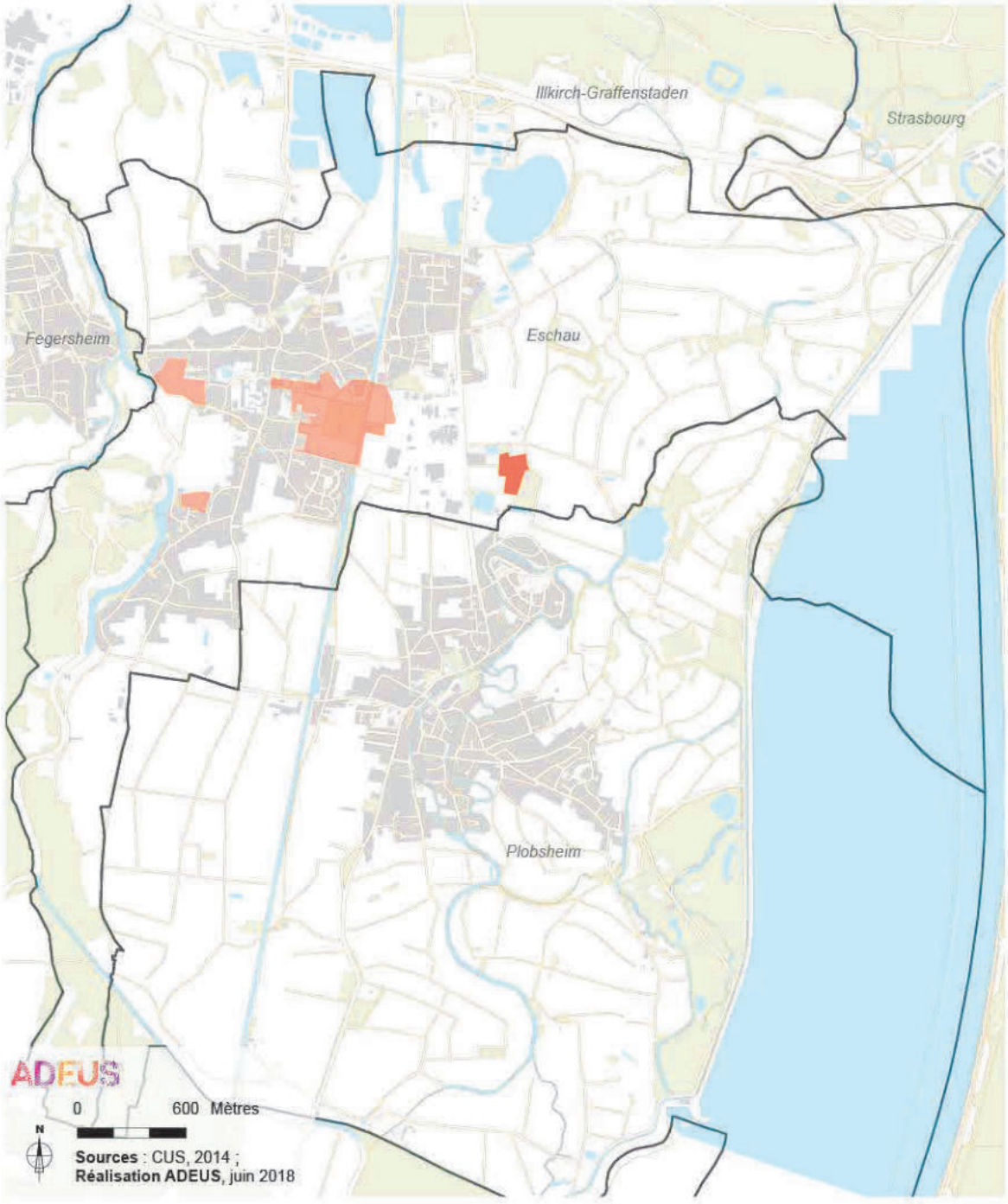
## 3.3. PROGRAMMATION

Le nombre de logements à produire, ainsi que le taux de logements locatifs sociaux devront se référer aux objectifs de production inscrits dans l'orientation d'aménagement et de programmation " Habitat ".

Des petits collectifs et de l'habitat intermédiaire dense feront la transition avec le tissu pavillonnaire existant en périphérie. Les nouvelles constructions devront offrir un panel de logements variés, de la maison individuelle à l'habitat intermédiaire et de petits collectifs.

**Carte n°1 : Schéma de principe - Secteur Docteur Schmidt**

# COMMUNE DE ESCHAU :
# « SECTEUR DE LA FERME BACHER »



# 1. SITUATION DU SECTEUR DE PROJET

Le secteur est localisé à l'Est de la rue des Fusillés Marins, à l'arrière d'un parc d'activités en cours de réalisation et en vis-à-vis du parc d'activités en cours de développement (Z.A. Eschau). Il se situe également au sein d'un grand ensemble naturel (espaces agricoles, boisements).

Il est traversé par un chemin rural menant aux berges du Hanfroeste.

# 2. DESTINATION DU SECTEUR

Le site est destiné à de l'activité économique.

# 3. PRINCIPES D'AMÉNAGEMENT ET CONDITIONS D'URBANISATION

Le site est localisé en frange de zone urbanisée, au sein d'un grand ensemble naturel constitué à la fois de cultures agricoles, de massifs forestiers, de plateaux naturels riches et peu modifiés. Cet ensemble présente ainsi des potentialités biologiques importantes en termes de biodiversité et des vues sur le grand paysage. Ces principaux enjeux constituent les fondements de la composition urbaine qui devra s'opérer dans le respect de ces caractéristiques.

## 3.1. DESSERTE ET ORGANISATION VIAIRE

Concernant les flux motorisés, le site est uniquement desservi par la rue des Fusillés Marins, via une voirie en impasse créée dans le cadre du parc d'activités en cours de réalisation (2018). Les accès aux lots constructibles devront s'effectuer via cette voirie pouvant être prolongée.

Un parcours devra être aménagé pour les modes doux à travers la zone, afin de préserver le principe du maillage existant (chemin rural) permettant de déboucher sur le chemin longeant les berges du Hanfroeste. Cette connexion modes actifs est à accompagner d'un aménagement paysager planté.

## 3.2. INTEGRATION QUALITATIVE DE LA ZONE DANS SON ENVIRONNEMENT

Le secteur est ceinturé au Sud et à l'Est par la trame verte et bleue, soulignant ainsi son caractère paysager inscrit dans un grand ensemble naturel.

Isolé au cœur d'un vaste espace de nature, le site développe des enjeux de gestion des franges d'urbanisation. Ainsi, plusieurs actions se superposent :

- maintien des arbres existants au Sud et à l'Est de la zone,
- création d'une frange inconstructible d'une épaisseur minimale de 20 mètres en lisière de boisement qu'il convient de paysager et végétaliser,
- mise en place d'une continuité paysagère à développer sur les franges du secteur d'activités, afin de créer une interface naturelle avec les secteurs voisins. Celle-ci devra être multi-strates et composée d'essences locales,
- intégrer pleinement les principes développés dans l'OAP trame verte et bleue, tant au niveau de l'organisation des espaces, de la part végétale dans la composition des espaces, que dans les solutions techniques choisies,
- les constructions devront être qualitatives, tant au niveau du style architectural que des matériaux, afin d'assurer une bonne intégration de la zone dans le grand paysage.

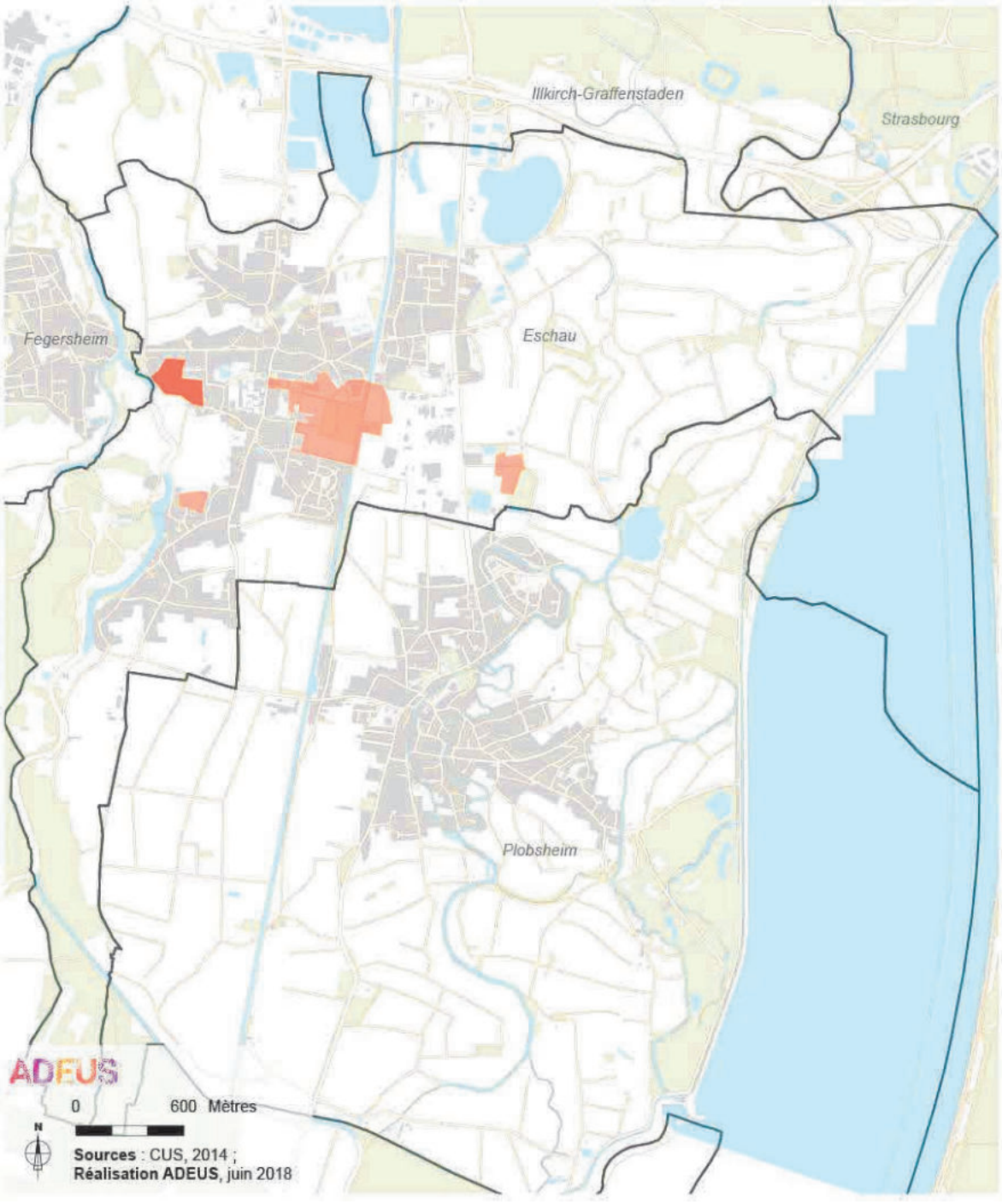
Les clôtures devront permettre la transparence visuelle et seront doublées par de la végétation participant ainsi à la biodiversité des lieux (ex : haies vives). Des passages pour la petite faune devront être mis en place en pied de clôture. Dans un même souci de favoriser la biodiversité et pour s'inscrire dans la continuité de la zone d'activités voisine, les murs bahut sont interdits.

Dans la continuité du parc d'activités en cours de réalisation, un recul bâti de 5 mètres sera à respecter le long de la voirie d'accès.

**Carte n°1 :Schéma de principes - Secteur de la ferme Bacher**

# COMMUNE DE ESCHAU :

# « SECTEUR LIBERTÉ »



# 1. SITUATION DU SECTEUR DE PROJET

Le secteur « Liberté » (presque 4 ha) est situé au Nord-Ouest d'Eschau entre l'Ill et la RD 221. Il est délimité par la rue de la Liberté au Sud et par l'urbanisation des rues des Rossignols et des Hirondelles à l'Est, et au Nord par le bâti du Sud de la rue du Général De Gaulle (RD 221).

# 2. DESTINATION DU SECTEUR

Cette zone est destinée à accueillir un quartier à dominante d'habitat.

# 3. PRINCIPES D'AMÉNAGEMENT ET CONDITIONS D'URBANISATION

## 3.1. DESSERTE ET ORGANISATION VIAIRE

La rue de la Liberté, avec sa piste cyclable éclairée, desservira ce secteur. Elle devra être élargie à 8 mètres sur sa partie Nord et sur toute sa longueur pour permettre l'aménagement de trottoirs.

Pour sa desserte interne une voie de bouclage reliera la rue des Rossignols à la rue de la Liberté.

Cette voie comportera un aménagement piétons-cycles sécurisé.

Une autre voirie viendra relier cette voie à la rue de la Liberté quelques 200 mètres plus loin.

Il faudra toutefois laisser une possibilité de liaison piétons-cycles entre la rue des Rossignols et la rue de la Liberté et organiser la jonction avec la piste cyclable existante au Sud de la rue de la Liberté en toute sécurité.

## 3.2. INTÉGRATION QUALITATIVE DE LA ZONE DANS SON ENVIRONNEMENT

L'objectif de la collectivité est de créer un éco-quartier. Conformément à la Charte de l'Aménagement et de l'Habitat Durables conclue entre l'Eurométropole et les aménageurs-lotisseurs (septembre 2012), le projet devra, autant que possible, tenir compte des 5 axes et thématiques suivantes :

- la qualité du cadre de vie,
- la mixité fonctionnelle et sociale,
- l'accessibilité et la mobilité durable,
- la diminution de l'impact environnemental,
- la maîtrise des prix de sortie.

L'intégration de la zone appellera un traitement végétalisé (essences locales, plusieurs strates), sur une épaisseur minimale de 10 mètres, de la frange Nord et Est, en guise de transition avec les quartiers pavillonnaires limitrophes. Cette bande devra maintenir au maximum les plantations existantes.

## 3.3. PROGRAMMATION

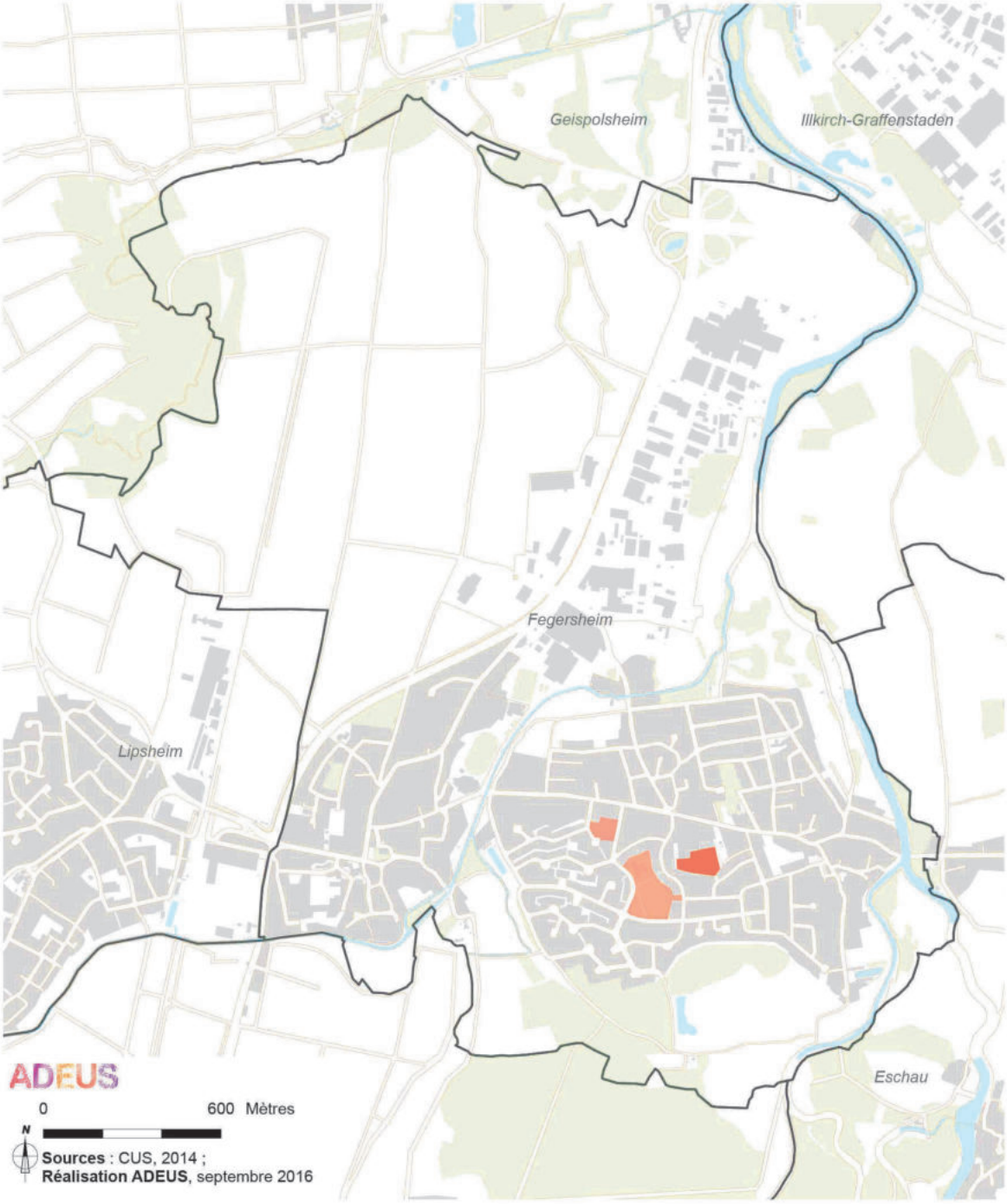
Le nombre de logements à produire, ainsi que le taux de logements locatifs sociaux devront se référer aux objectifs de production inscrits dans l'orientation d'aménagement et de programmation " Habitat ".

Il est préconisé une intégration en douceur des nouvelles constructions qui devront offrir un panel de logements variés, de la maison individuelle à l'habitat intermédiaire et de petits collectifs.

**Carte n°1 : Schéma de principes - Secteur Liberté**

# COMMUNE DE FEGERSHEIM :

# « CHÂTEAU D'EAU »



# 1. SITUATION DU SECTEUR DE PROJET

Le secteur du Château d'eau constitue un coeur d'îlot d'un hectare et demi environ, situé entre la rue du Général De Gaulle, la rue de Cressier, la rue Paul Cézanne.

# 2. DESTINATION DU SECTEUR

Cette zone est destinée à accueillir un quartier à dominante d'habitat collectif.

# 3. PRINCIPES D'AMÉNAGEMENT ET CONDITIONS D'URBANISATION

## 3.1. DESSERTE ET ORGANISATION VIAIRE

La voirie " primaire " de la zone sera orientée Nord - Sud de façon à relier la rue du Général de Gaulle à la rue Paul Cézanne.

## 3.2. INTÉGRATION QUALITATIVE DE LA ZONE DANS SON ENVIRONNEMENT

L'intégration de la zone appellera un traitement végétalisé (essences locales, plusieurs strates), sur une épaisseur minimale de 5 mètres sur tout le pourtour Sud du coeur d'îlot, en guise de transition avec les maisons environnantes (fonds de jardin). Cette bande devra maintenir au maximum les plantations existantes.

Les espaces libres devront notamment comporter des espaces de jeux et de rencontre.

L'aspect et l'insertion des constructions devront être soignés et s'intégrer harmonieusement en assurant la transition avec le tissu pavillonnaire environnant.

## 3.3. PROGRAMMATION

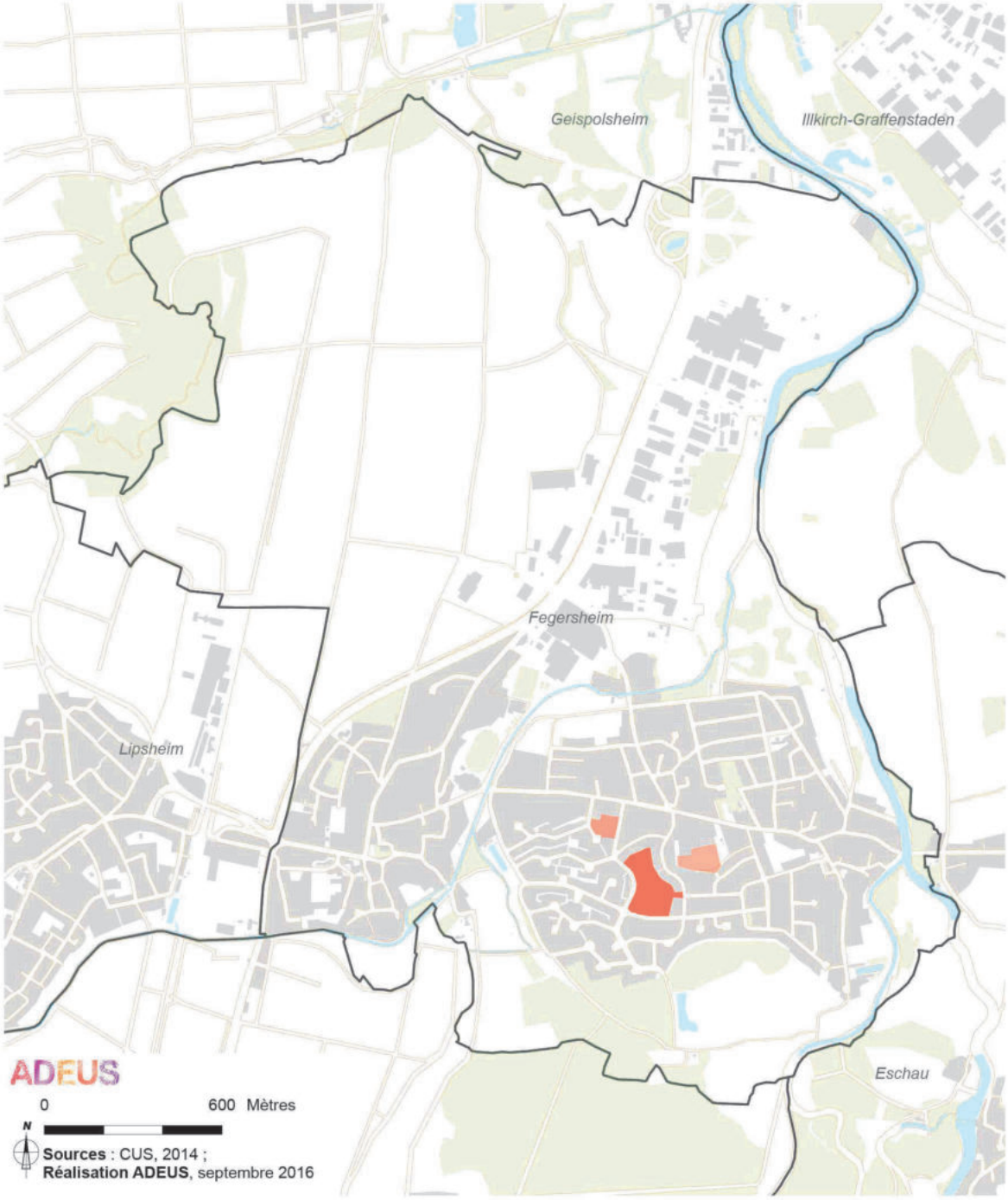
Le nombre de logements à produire, ainsi que le taux de logements locatifs sociaux devront se référer aux objectifs de production inscrits dans l'orientation d'aménagement et de programmation " Habitat ". La densité moyenne sera de 60 logements à l'hectare sur l'ensemble du périmètre de l'OAP.

Le coeur d'îlot sera dédiée à de l'habitat collectif. Des petits bâtiments collectifs, voire un équipement collectif pour personnes âgées, pourront s'y implanter.

**Carte n°1 : Schéma de principe - Château d'eau**

# COMMUNE DE FEGERSHEIM :

# « PARC »



# 1. SITUATION DU SECTEUR DE PROJET

Le secteur du Parc (environ 1 ha) est situé entre les rues de Genève, du Bourg, de Cressier et la rue de Neuchâtel.

# 2. DESTINATION DU SECTEUR

Dans sa plus grande partie, c'est un secteur de loisir et de détente au coeur d'un quartier résidentiel. Sa partie Nord a vocation a accueillir un équipement d'intérêt collectif (maison des Séniors).

# 3. PRINCIPES D'AMÉNAGEMENT ET CONDITIONS D'URBANISATION

## 3.1. DESSERTE ET ORGANISATION VIAIRE

L'accès uniquement piétons à ce secteur se fera par les rues du Bourg, Cressier et par la rue de Neuchâtel.

Les cheminements piétons à l'intérieur du site seront maintenus. Ils donneront accès à l'aire de jeux et au parc. Un d'entre eux longera également l'équipement d'intérêt collectif.

Il serait souhaitable que le parc soit directement accessible à pied pour les pensionnaires.

L'aire de stationnement des vélos (arceaux) au Nord de l'aire de jeux sera également maintenue.

## 3.2. INTÉGRATION QUALITATIVE DE LA ZONE DANS SON ENVIRONNEMENT

La végétation en place sera entretenue, voire développée avec parcimonie de manière à conserver le caractère aéré du site.

Les aménagements de l'aire de jeux seront également entretenus.

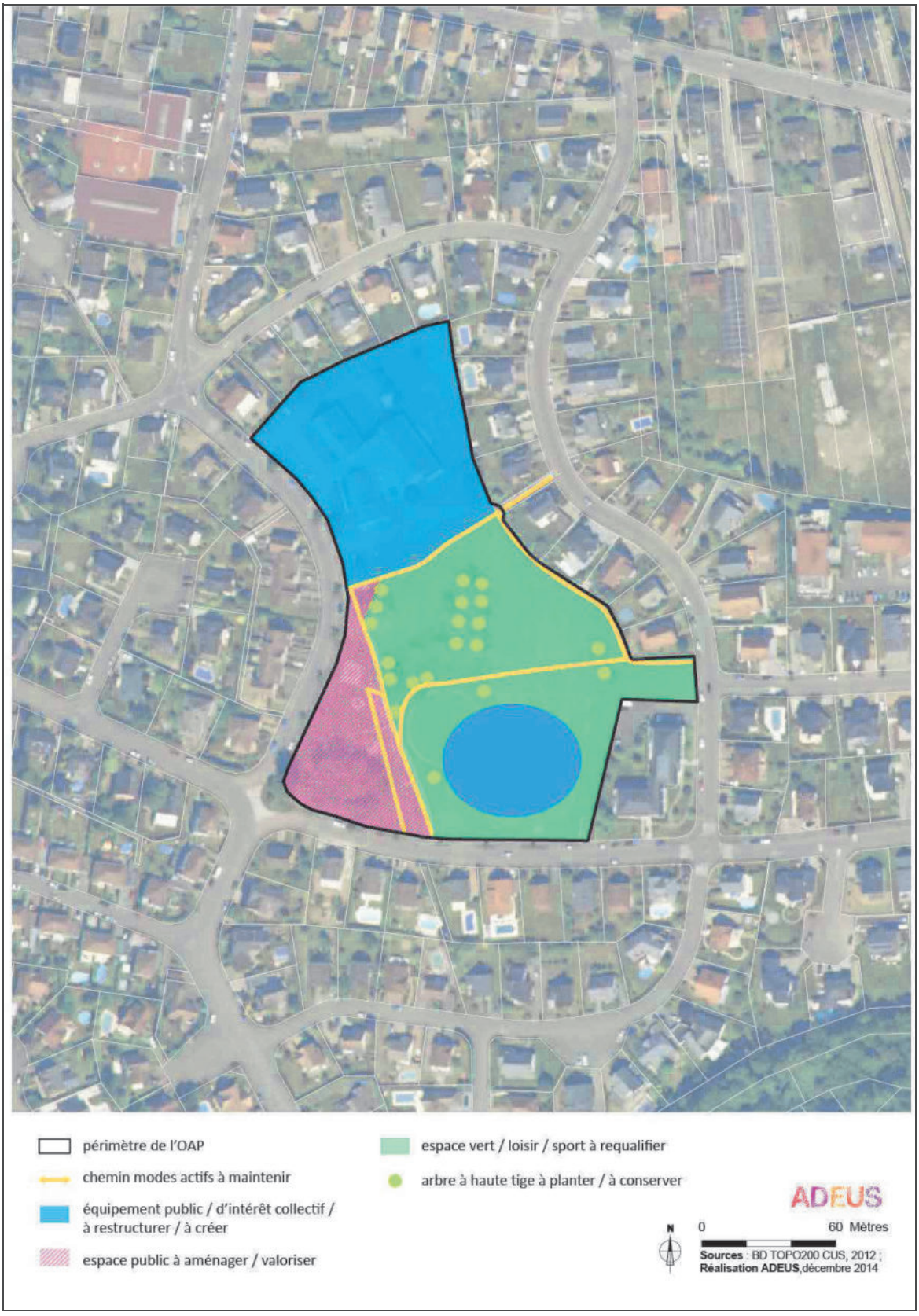
Des aménagements légers de type mobilier urbain pour parc pourront y être rajoutés, notamment à proximité de l'équipement d'intérêt collectif.

L'aspect et l'insertion des futures constructions au Sud (maison des Séniors) ou extensions des constructions au Nord devront être soignés et s'intégrer harmonieusement en assurant la transition avec le tissu pavillonnaire environnant. Elles devront être largement ouvertes sur le parc.

## 3.3. PROGRAMMATION

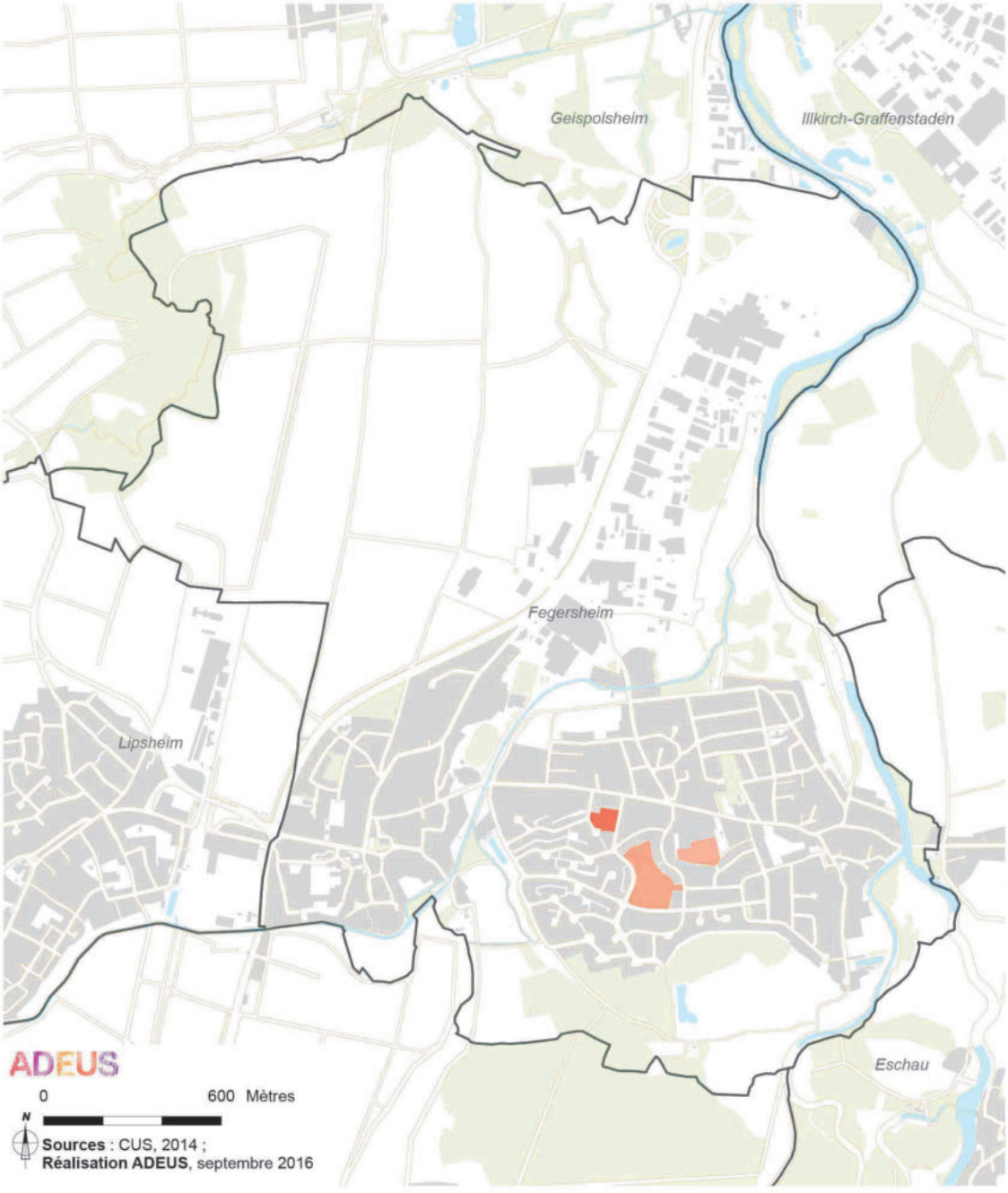
Une maison des Séniors sera programmée au Sud du site. D'autres équipements publics pourront également être envisagés.

**Carte n°1 : Schéma de principe - Parc**



# COMMUNE DE FEGERSHEIM :

# « RUE DU BOURG »



# 1. SITUATION DU SECTEUR DE PROJET

Le secteur «rue du Bourg», d'une soixantaine ares, est situé au Sud de la rue du Général De Gaulle, entre la rue du Bourg et la rue de l'Amiral Ronarc'h. L'entreprise « Ohresser Production » (rectification d'usinage - fraisage) est amenée à cesser son activité, ce qui laissera une emprise au coeur de Fegersheim présentant une opportunité pour une opération d'habitat.

# 2. DESTINATION DU SECTEUR

Cette zone est destinée à accueillir un quartier à dominante d'habitat.

# 3. PRINCIPES D'AMÉNAGEMENT ET CONDITIONS D'URBANISATION

## 3.1. DESSERTE ET ORGANISATION VIAIRE

Deux accès au secteur seront possibles : l'un par la rue de l'Amiral Ronarc'h, l'autre par la rue du Bourg. Il n'y aura pas de voie traversante entre ces deux rues. Néanmoins, un cheminement piétons pourrait être aménagé en coeur d'îlot entre ces deux rues.

## 3.2. INTÉGRATION QUALITATIVE DE LA ZONE DANS SON ENVIRONNEMENT

L'intégration de la zone appellera une bande de terrain végétalisée sur le pourtour Nord et Sud du secteur, en guise de transition avec les maisons environnantes.

Dans le cas d'immeubles collectifs dans la partie Nord, les espaces libres devront comporter au moins un petit espace de jeux et de rencontre.

L'aspect et l'insertion des constructions devront être soignés et s'intégrer harmonieusement en assurant la transition avec le tissu pavillonnaire environnant. La forme des toitures sera de préférence à deux pans.

## 3.3. PROGRAMMATION

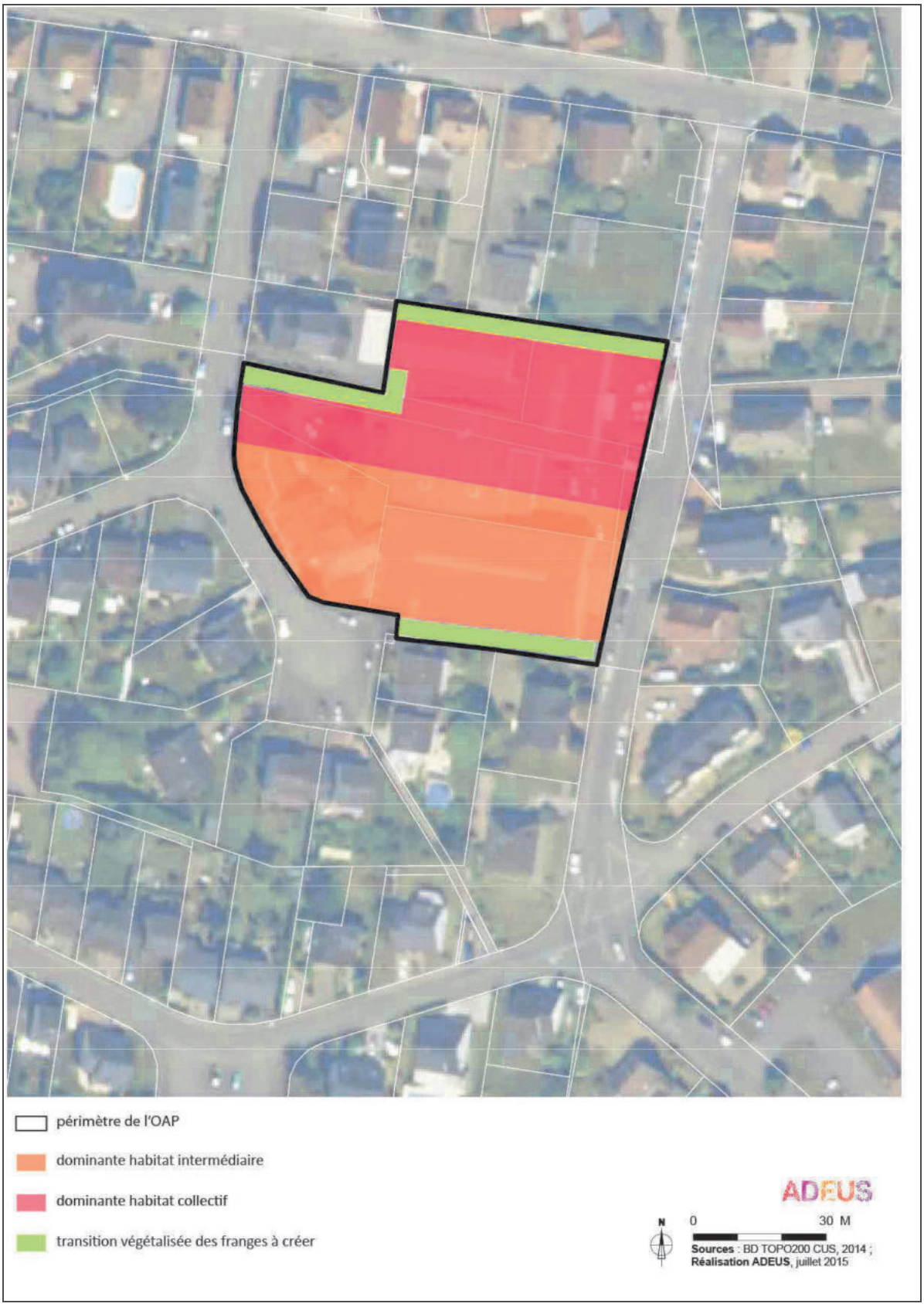
Le nombre de logements à produire, ainsi que le taux de logements locatifs sociaux devront se référer aux objectifs de production inscrits dans l'orientation d'aménagement et de programmation " Habitat ". La densité moyenne sera entre 40 et 50 logements à l'hectare sur l'ensemble du périmètre de l'OAP.

La partie Nord du secteur sera dédiée à de l'habitat collectif sous forme de petits bâtiments collectifs.

Les formes urbaines d'habitat intermédiaire seront privilégiées dans la partie Sud pour faire la transition avec le tissu pavillonnaire existant en périphérie.

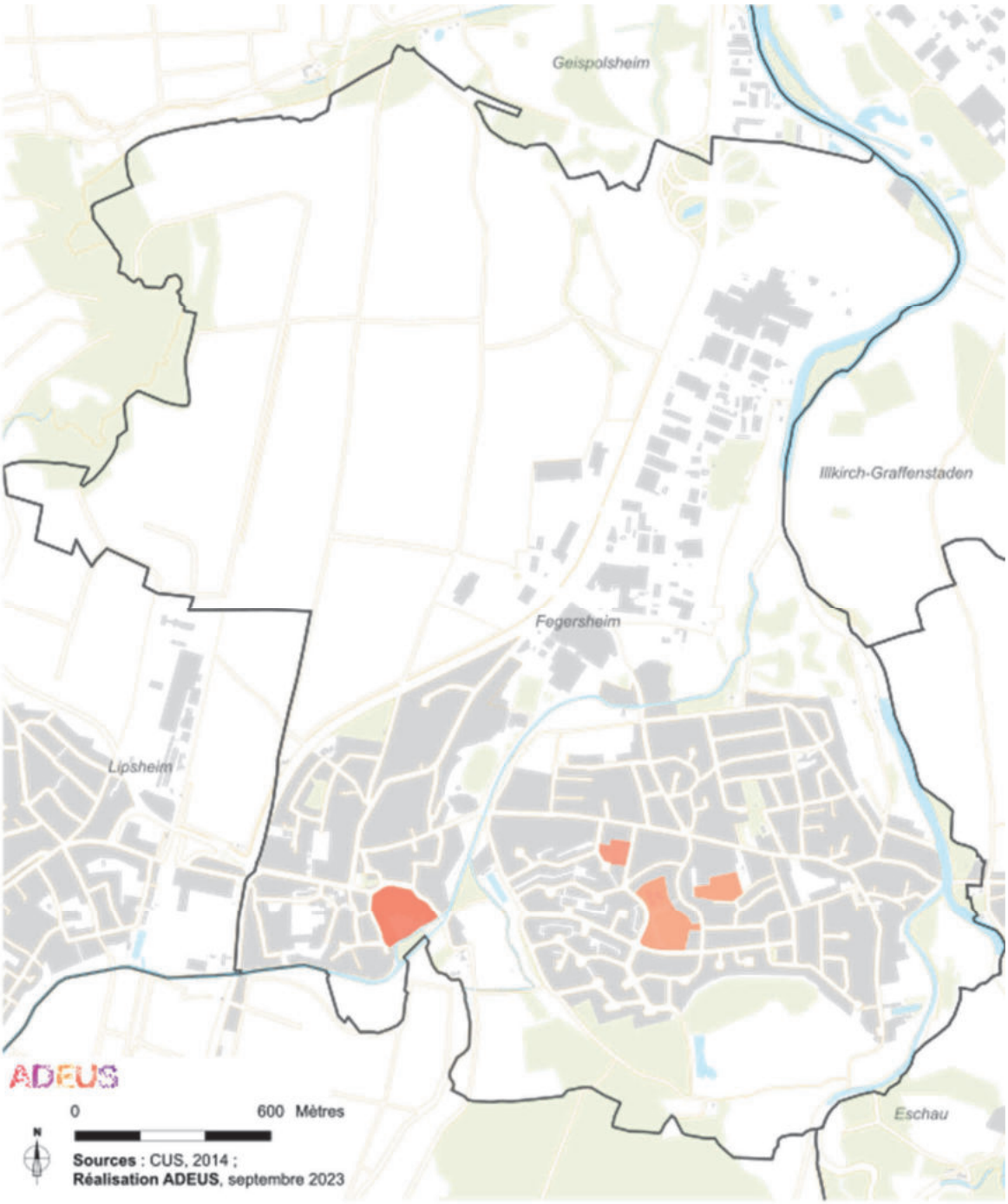
Un équipement public ou d'intérêt collectif pourrait également être envisagé.

**Carte n°1 : Schéma de principe - Rue du Bourg**



# COMMUNE DE FEGERSHEIM :

# « SECTEUR DU MOULIN »



# 1. SITUATION DU SECTEUR DE PROJET

Le secteur du Moulin se situe à l'Ouest de la commune de Fegersheim, le long du cours d'eau de l'Andlau. A proximité immédiate du centre-bourg, il est délimité au Nord-Est par la rue du Moulin, au Sud-Ouest par la rue de l'Andlau et au Nord par la rue Henri Ebel.

Le périmètre de l'OAP du secteur du Moulin s'étend sur environ 2,5 ha et concerne des parcelles situées à la fois en zones U et IAU. Les orientations du présent document portent à la fois sur :

- les bâtiments situés à l'avant des parcelles et adressés sur rue ;
- le cœur d'îlot, d'environ 1 ha, situé à l'arrière des parcelles.

Le secteur est caractérisé par un tissu ancien, représentatif du patrimoine traditionnel alsacien, en témoigne la présence de nombreux logis à colombage et corps de ferme le long des rues du Moulin, Henri Ebel et de l'Andlau.

Le site s'inscrit dans un contexte paysager avec la présence du cours d'eau de l'Andlau en bordure directe du secteur de projet, et celle de nombreux arbres de haute tige. Au bout de la rue du Moulin, en bordure du cours d'eau de la Scheer, le Manoir du Schloessel et son parc, densément boisé, contribuent également au paysage du secteur de projet.

# 2. DESTINATION DU SECTEUR

Le secteur est destiné à accueillir une opération à dominante d'habitat.

L'enjeu de ce secteur réside dans la maîtrise de la qualité urbaine de nouveaux projets venant s'implanter à proximité du centre-bourg, tout en en assurant un équilibre entre espaces bâtis et espaces de nature en transition avec le cours d'eau de l'Andlau, au Sud.

Ainsi, la préservation et valorisation des espaces de nature existants et leur mise en relation participent d'une stratégie globale de prise en compte des enjeux de biodiversité et de lutte contre le réchauffement à l'échelle du quartier.

# 3. PRINCIPES D'AMÉNAGEMENT ET CONDITIONS D'URBANISATION

## 3.1. INTÉGRATION QUALITATIVE DU PROJET DANS SON ENVIRONNEMENT

La voirie de desserte dédiée à l'opération d'aménagement devra être connectée au réseau viaire existant au niveau des rues du Moulin et de l'Andlau.

Son emprise devra être conçue de telle manière à garantir :

- une circulation apaisée, en sens unique ;
- des déplacements automobiles et des cheminements dédiés aux modes actifs sécurisés et séparés.

L'aménagement des cheminements piétons-cycles devront viser à développer et renforcer le maillage des cheminements piétons et cyclables depuis la Scheer jusqu'au centre-bourg.

## 3.2. INTÉGRATION QUALITATIVE DU PROJET DANS SON ENVIRONNEMENT

Le projet d'aménagement devra :

- préserver au maximum les arbres existants dans le cœur d'îlot. Certains arbres font l'objet d'une identification au règlement graphique du PLU ;
- conserver les vues vers l'Andlau à travers un travail rythmé et séquencé des nouvelles constructions ;
- tenir compte de la transition avec le tissu existant dans lequel il s'insère afin de garantir le cadre de vie des riverains.

Les espaces collectifs doivent s'appuyer sur les éléments paysagers existants (arbres notamment).

## 3.3. HAUTEUR ET VOLUMÉTRIE DES CONSTRUCTIONS

Afin de garantir leur insertion dans l'environnement proche, les nouvelles constructions devront présenter une volumétrie et une hauteur cohérentes avec les bâtiments environnants.

**Dans le périmètre de l'opération d'aménagement,** une transition douce entre les nouvelles constructions et les bâtiments voisins existants devra être recherchée en intégrant un épannelage progressif des nouvelles constructions.

## 3.4. PROGRAMMATION

Programmation du bâti :

Le secteur est destiné principalement à de l'habitat. Il est préconisé une intégration en douceur des nouvelles constructions qui devront offrir un panel de logements variés, de l'habitat individuel dense à l'habitat intermédiaire.

Le nombre de logements à produire, ainsi que le taux de logements locatifs sociaux, devront se référer aux objectifs de production inscrits dans l'Orientation d'aménagement et de programmation " Habitat ".

Prise en compte de la « Trame Verte et Bleue » :

Le projet d'aménagement devra prendre en compte les sensibilités environnementales du site et :

- renforcer le corridor écologique que constitue l'Andlau ;
- créer une continuité paysagère depuis l'Andlau jusqu'à l'espace arboré situé au Sud de l'Eglise Saint-Maurice, pour garantir le fonctionnement écologique du site et la qualité du cadre de vie des habitants.

## 3.5. FORMES URBAINES

**<u>Objectif</u> : Conserver l'esprit villageois et assurer la transition entre le contexte urbain patrimonial et les espaces de nature.**

**Dans l'ensemble du périmètre de l'OAP :** valoriser le patrimoine bâti historique (anciens logis et corps de ferme) :

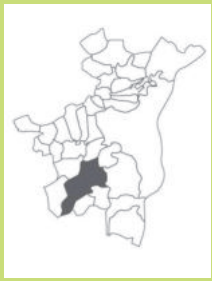
- en réhabilitant les caractéristiques traditionnelles des villages alsaciens, notamment la végétalisation des jardins de devant ;
- et en conservant un paysage de rue présentant une alternance des hauteurs (cf. schéma ci-dessous).

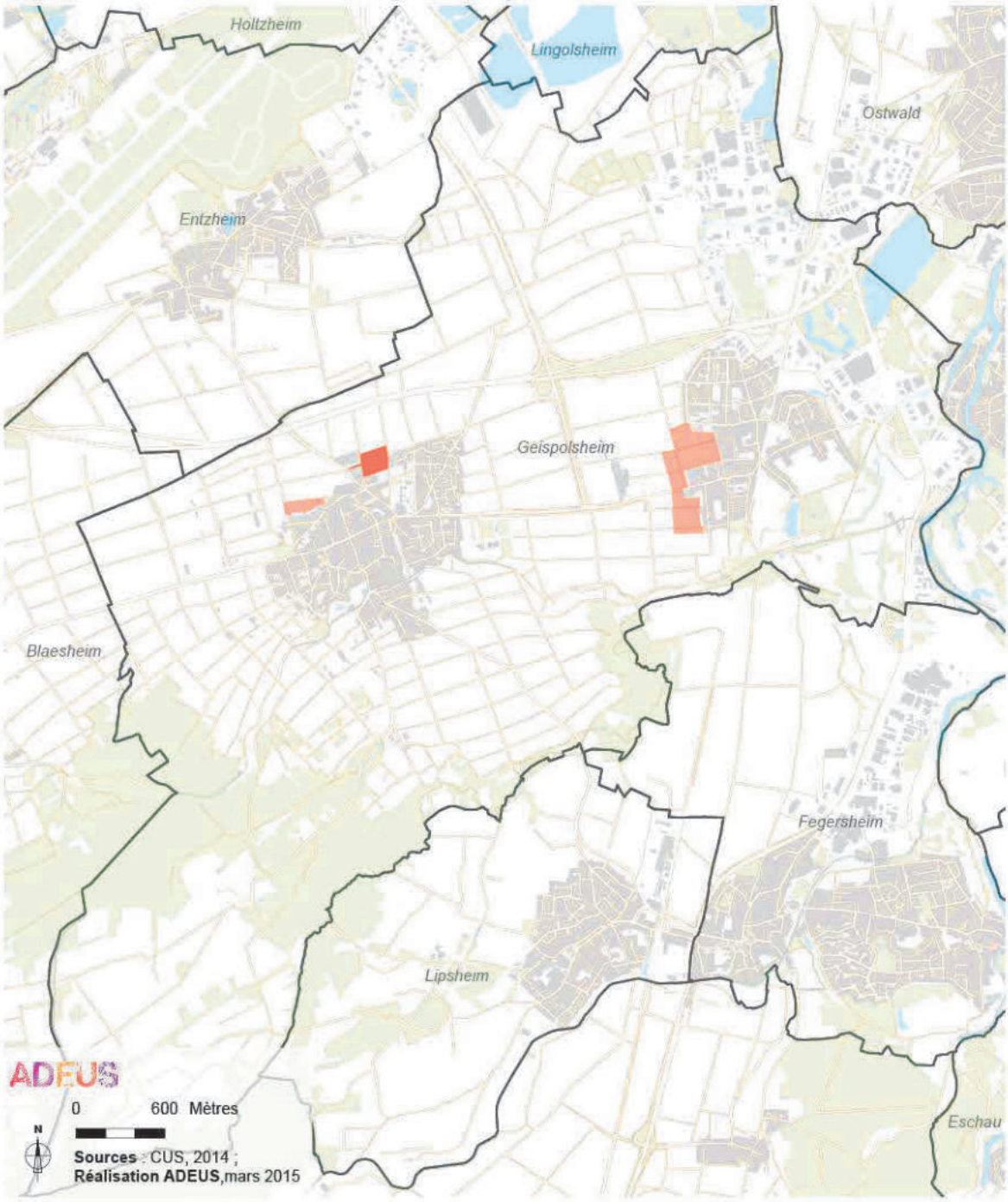
Paysage de rue existant à conforter

*Diversité des hauteurs de bâti, alternance de ruthme entre les pleins et les vides, végétalisation à l'avant des parcelles*

**Carte n°1 : Schéma de principes - Secteur du Moulin**

# COMMUNE DE GEISPOLSHEIM :
# « ENTRÉE NORD ROUTE D'ENTZHEIM »





# 1. SITUATION DU SECTEUR DE PROJET

Ce secteur de développement est situé à l'Est de la Route d'Entzheim à l'entrée Nord du village, entre la rue des Artisans et la rue de Benfeld.

# 2. DESTINATION DU SECTEUR

Ce secteur est destiné à accueillir un quartier mixte à dominante d'habitat.

# 3. PRINCIPES D'AMÉNAGEMENT ET CONDITIONS D'URBANISATION

L'urbanisation du secteur est conditionnée au respect des dispositions réglementaires visant la protection du hamster commun qui sont en vigueur au moment de la délivrance des autorisations du droit des sols.

## 3.1. DESSERTE ET ORGANISATION VIAIRE

L'accès du secteur se fera par un aménagement de la route d'Entzheim (entrée de village) et dans le prolongement de la rue des Artisans.

Le chemin rural Est-Ouest sera aménagé en voirie primaire qui desservira la partie Nord et la partie Sud. Du stationnement public est à prévoir le long de cette voie Est-Ouest pour accueillir les visiteurs. Le stationnement est à accompagner de plantations d'arbres afin d'assurer la qualité paysagère de l'espace public.

Le chemin rural à l'Est, donnant sur la rue de Benfeld, sera le troisième accès au secteur. Le profil de cette voie s'inscrit dans une logique de continuité avec l'existant tout en permettant la sécurité et la fluidité des déplacements, tant motorisés que piétons-cycles (générés par l'opération et par les équipements publics à proximité).

Le chemin rural à l'Ouest du secteur est à maintenir afin de permettre le passage des engins agricoles.

La desserte interne de la partie Sud s'organise par une voie qui relie la rue des Artisans à la voie primaire Est-Ouest du secteur afin d'éviter tout fonctionnement en impasse. Cette voirie se poursuit vers le sud en un cheminement piéton-cycle afin de permettre une bonne perméabilité piétonne de l'ilot. Afin de favoriser les déplacements doux dans le secteur, tout l'aménagement prévoit un cheminement piétons-cycles qui passera au sud du secteur dans le sens Est-Ouest. Cet itinéraire permet en effet une circulation fluide et de qualité pour les modes doux vers les équipements publics situés au Sud-Est du périmètre (école, collège), ainsi qu'en direction du centre-bourg.

## 3.2. INTÉGRATION QUALITATIVE DE LA ZONE DANS SON ENVIRONNEMENT

### 3.2.1. La prise en compte des nuisances

La partie Nord de la zone, donnant directement vers l'autoroute A35, doit faire l'objet d'un traitement particulier afin de préserver les futurs habitants des éventuelles nuisances (bruit, covisibilité, pollution de l'air).

Afin de limiter les impacts de ces nuisances, tout aménagement doit favoriser des formes urbaines et architecturales permettant la limitation de l'exposition des populations, par exemple en travaillant sur l'implantation et les hauteurs du bâti, l'orientation ou la forme des logements. Par exemple, les bâtiments

de plus grand gabarit pouvent jouer le rôle d'écran. L'orientation des ouvertures, balcons, pièces de vie, etc, doit être privilégiée sur les façades qui ne sont pas orientées vers l'autoroute.

Les installations techniques visant à aspirer de l'air (VMC, …) sont privilégiées sur les façades qui ne sont pas orientées vers l'autoroute.

Dans le but de réduire les nuisances, il sera possible de recourir à des dispositifs architecturaux améliorant la ventilation et l'isolation phonique de type façade double.

### 3.2.2. La végétation

La limite Nord de la zone, donnant directement vers l'autoroute A35, devra faire l'objet d'un traitement végétalisé approprié. Il s'agira ici de veiller à atténuer la perception du front bâti à venir depuis l'autoroute et de préserver les futurs habitants des éventuelles nuisances, avec comme objectif complémentaire, celui de réaliser des micro-continuités écologiques en bordure de terres agricoles.

Afin de remplir pleinement son rôle et d'optimiser le cadre de vie des habitants, une lisière végétale de 10 m de large minimum devra être créée sur toute la longueur Nord du site, au niveau de l'Espace planté à conserver ou à créer. Cette lisière végétale devra être multi-strates et composée majoritairement d'essences locales réputées non allergènes. Afin d'assurer sa pérennité, elle devra se répartir à la fois sur le domaine public (strate arborée et arbustive par exemple) et sur le domaine privé (fond de jardins).

De plus, afin d'assurer la tranquillité des riverains et de limiter les covisibilités, une bande végétalisée est implantée entre le secteur d'habitat et le futur équipement public, ainsi qu'en frange Nord-Est du site.

## 3.3. PROGRAMMATION

Le projet privilégiera les formes urbaines de type habitat intermédiaire le long des voies principales et des espaces publics.

Au contact direct des parties actuellement urbanisées sous la forme d'habitat de type pavillonnaire, les formes urbaines d'habitat individuel seront privilégiées.

La partie Sud-Est du secteur sera réservée à l'implantation d'un équipement public, sur environ 50 à 70 ares.

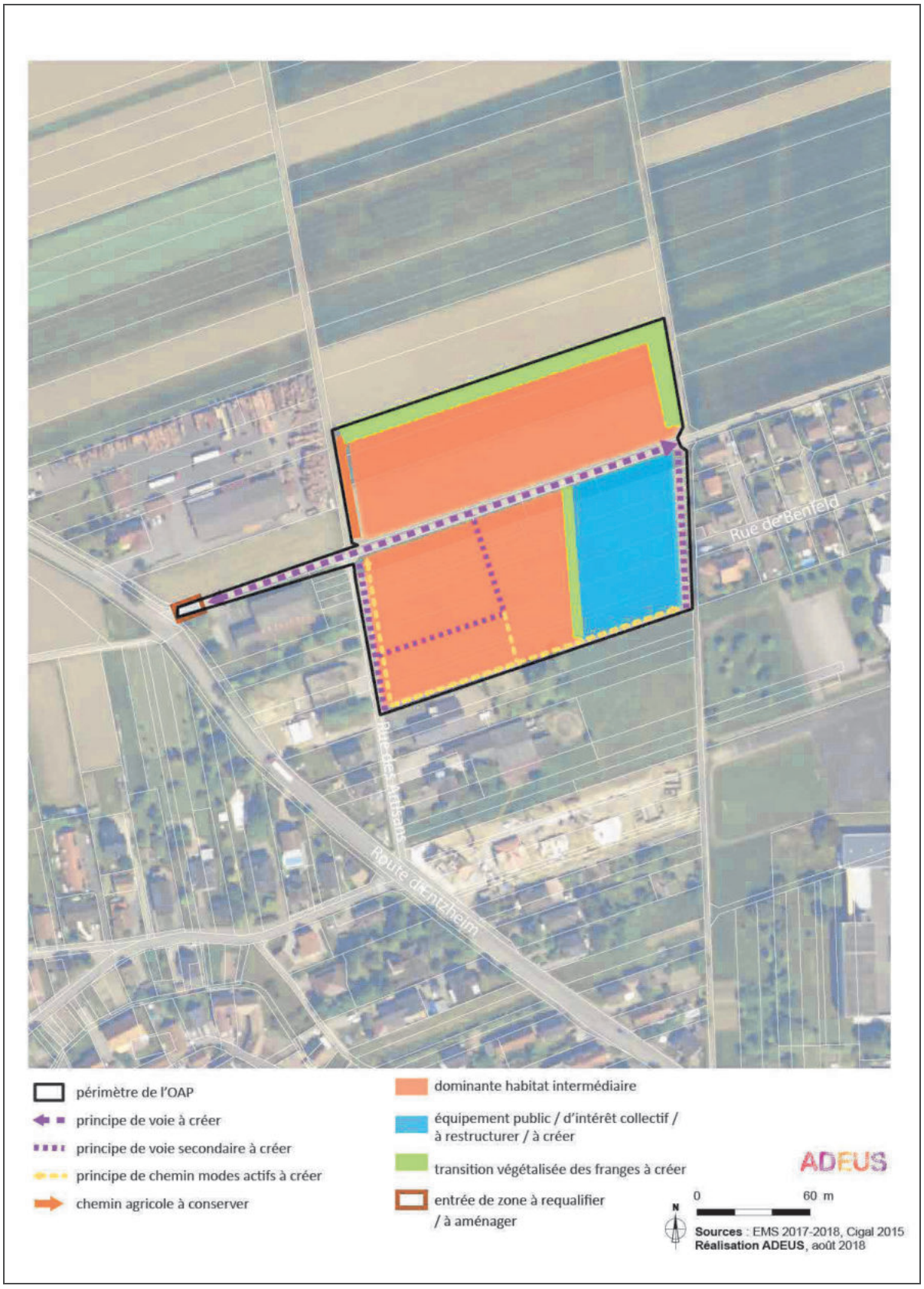
A proximité de cet équipement public, une aire de dépose volontaire de tri enterrée sera à prévoir. Cette aire devra avoir un accès aisé depuis la rue pour les véhicules motorisés.

## 3.4. PHASAGE

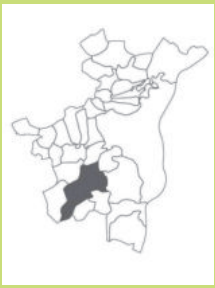
Le phasage devra être réalisé conformément à l'OAP "Seuil d'ouverture à l'urbanisation".

L'aménagement du secteur sera réalisé en une, deux ou trois phases.

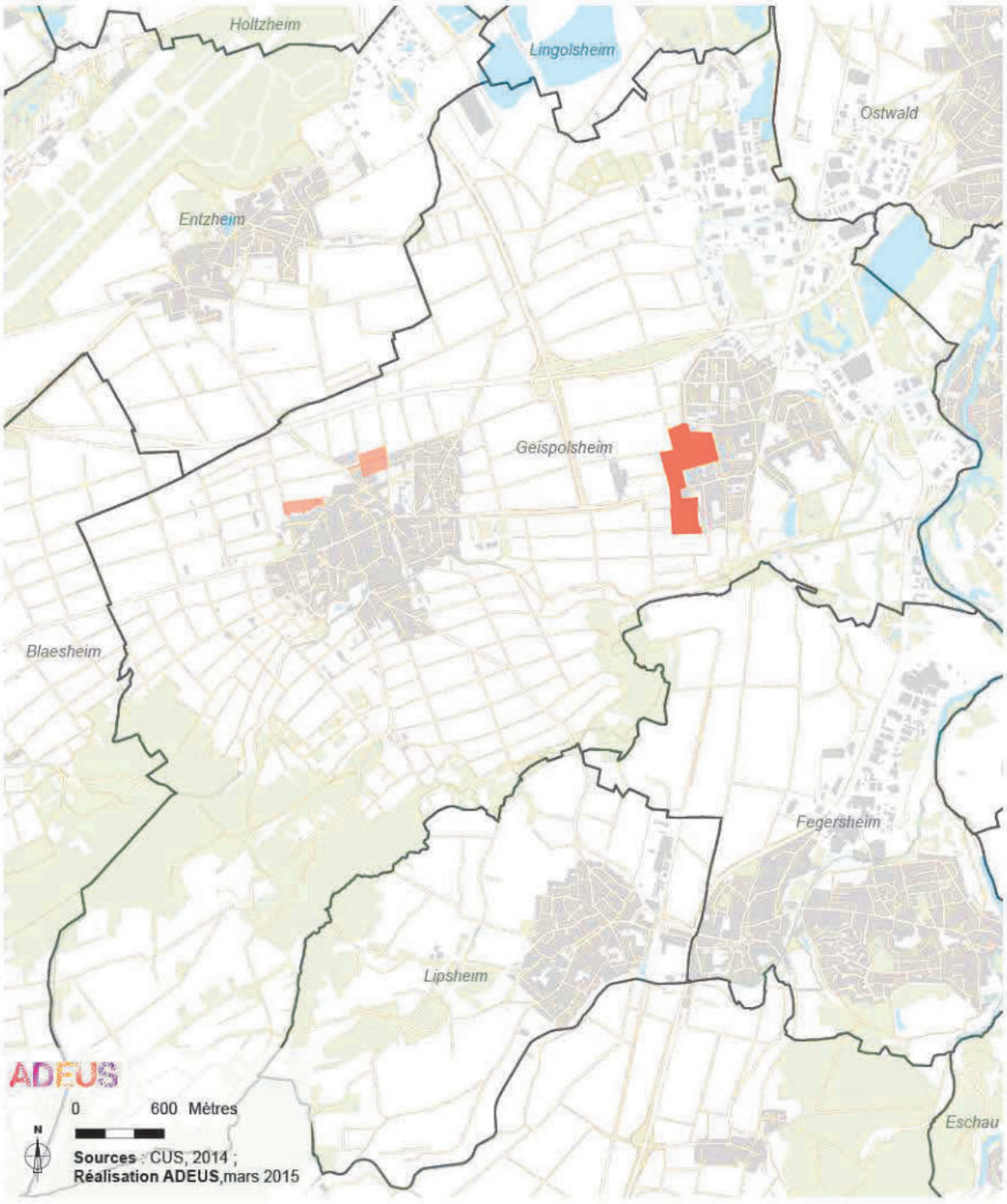
**Carte n°1 : Schéma de principes - Entrée Nord - route d'Entzheim**



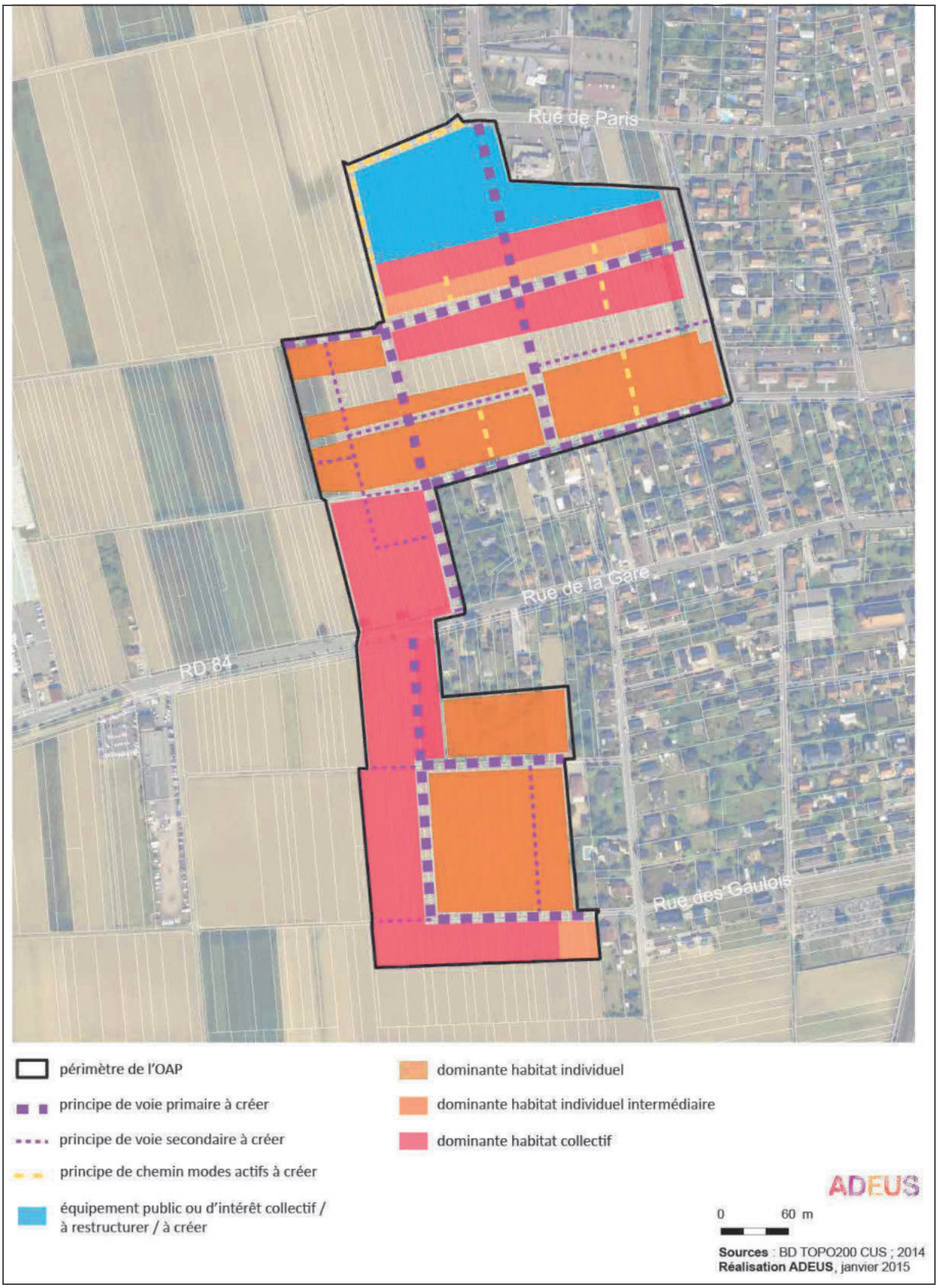
# COMMUNE DE GEISPOLSHEIM : « GARE ENTRÉE OUEST »[1]



1. *Conception/rédaction - CAUE67*



**Carte n°2 : Schéma de principes : hiérarchisation des voiries, maillage du réseau et vocations du secteur Gare entrée Ouest**



# 1. SITUATION DU SECTEUR DE PROJET

Le secteur Gare entrée Ouest est situé en limite Ouest de Geispolsheim Gare, de part et d'autre de la RD 84. Ce grand secteur d'extension est délimité par la rue de Paris au Nord et la rue des Gaulois au Sud.

# 2. DESTINATION DU SECTEUR

Ce secteur est destiné à accueillir un quartier à vocation mixte d'habitat, de commerces, de services, d'activités diverses, ainsi que d'équipements publics ou d'intérêt collectifs.

# 3. PRINCIPES D'AMÉNAGEMENT ET CONDITIONS D'URBANISATION

## 3.1. DESSERTE ET ORGANISATION VIAIRE

Ces opérations d'urbanisation nouvelles seront l'occasion de poursuivre le maillage avec les quartiers existants, en se branchant notamment sur les voies en attentes en périphérie.

Les futurs quartiers seront traversés par des voies épousant le relief du terrain et assurant une bonne distribution des secteurs à développer.

Ces voies auront une emprise suffisante pour leur permettre d'assurer leur fonction :

- de voies structurantes assurant la desserte du quartier (15 à 12,50 mètres),
- de lien entre les quartiers (10 mètres) - cf. croquis profils de voies ci-joints.

Un maillage de voies hiérarchisées irriguera le nouveau quartier et connectera les pièces urbaines existantes et à venir, dans un souci de desservir équitablement tous les secteurs du quartier.

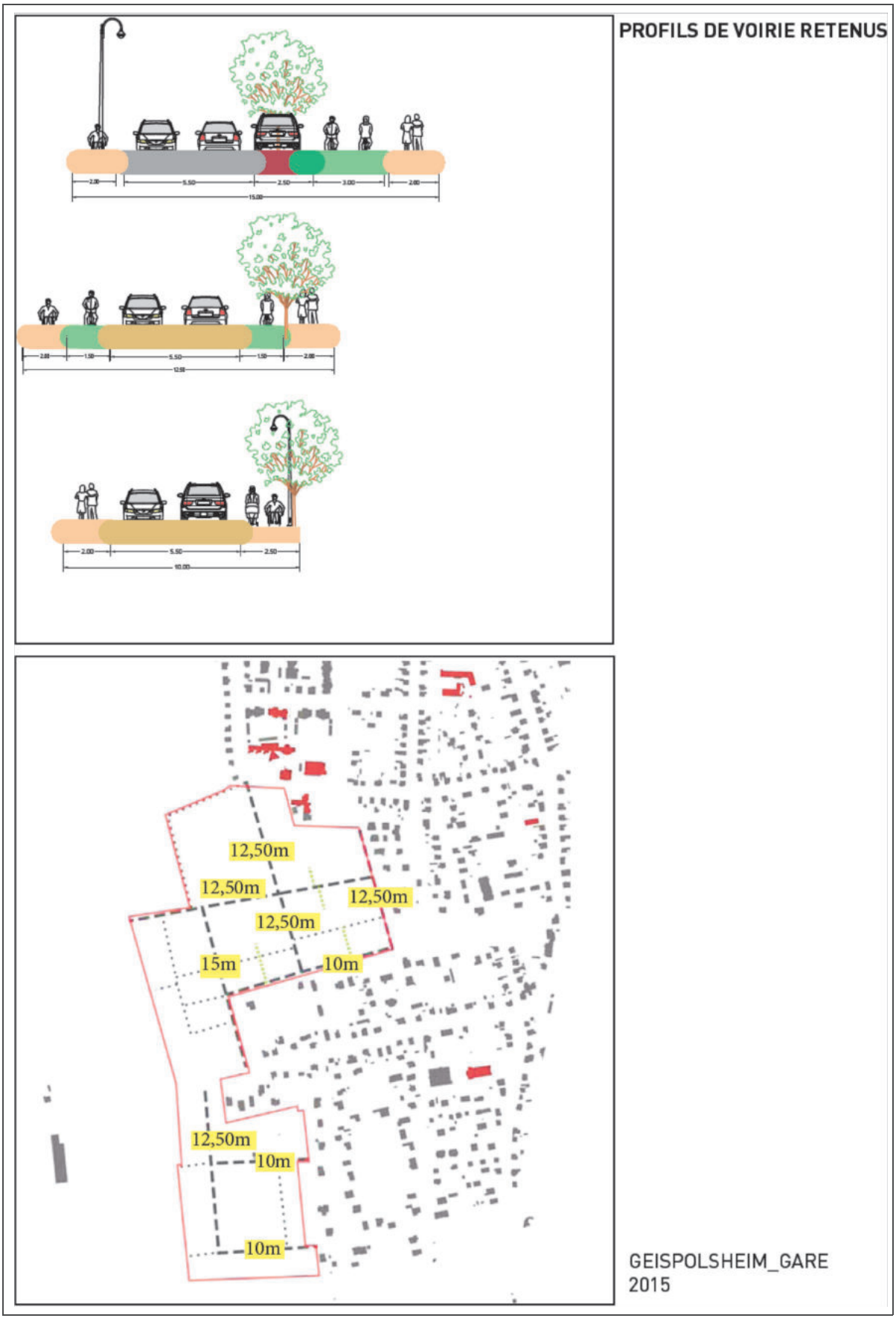
Il s'agira de créer un véritable réseau de voies qui permettra de limiter les engorgements dûs à la densité de la circulation.

Les voies seront accompagnées d'alignements d'arbres et/ou feront l'objet d'un traitement paysager adapté au tissu qu'il dessert. Piétons et cyclistes pourront emprunter indifféremment les voies carrossables et aussi des cheminements spécifiques aménagés à leur effet.

Les deux points d'entrée principaux dans les futurs quartiers se feront au croisement avec la RD 84, soit en provenance du Village et soit en provenance de la RD 400 / Rocade Sud.

Leurs aménagements devront permettre un accès sécurisé sur la RD 84.

**Carte n°2 : Schéma de principes : profils de voies du secteur Gare entrée Ouest**



## 3.2. INTÉGRATION QUALITATIVE DE LA ZONE DANS SON ENVIRONNEMENT

### 3.2.1. Traitement de l'interface entre les espaces nouvellement urbanisés et l'espace agricole

En limite de zone d'urbanisation, il sera nécessaire de créer une transition végétalisée avec les espaces agricoles.

Elle assurera une gestion fonctionnelle et paysagère : cheminements piétons, cyclables ou mixtes accompagnés d'espaces collectifs ou publics à vocation de loisirs. Une noue paysagère pourra accompagner le traitement, arrêter quelque peu les coulées de boue pouvant émaner des champs cultivés. Ce lieu de balade Nord / Sud sera aussi un élément de lien des quartiers existants et à créer avec le grand paysage au Sud.

Le bâti en frange urbaine ne devra pas agir comme une barrière, une sorte de mur de remparts des villes anciennes, pas plus que comme l'arrière d'une ligne de pavillons où se sont des jardins privés qui marquent la limite urbanisée. Un front bâti assez dense devra ménager des percées, des ouvertures entrer le « dedans » et le « dehors » de Geispolsheim-gare, permettant des passages et des échanges visuels entre paysage et urbanisation. La limite deviendra un élément dynamique du projet animée par l'implantation de collectifs et d'équipements publics ou d'intérêt public.

Les traces et les tracés existants, le parcellaire agraire, les chemins d'exploitation seront les points d'ancrage du projet urbain. Il ne s'agira pas simplement de calquer un futur découpage en lots sur des limites foncières, ces dernières bien souvent regroupées en de bien plus amples surfaces exploitées par un agriculteur offre une lecture d'usage et non d'appartenance, mais bien de prendre en compte leur existence pour composer un nouveau plan d'extension.

Les espaces verts seront de natures diverses comme les habitations auxquelles ils se rapporteront, au-delà d'espaces d'agrément, ils seront des espaces fonctionnels de loisirs de confort pour la population. Dans la partie centrale, des cônes verts s'ouvriront sur le paysage et laisseront entrer la nature dans le quartier, un espace partagé qui assurera aussi la transition entre habitat collectif et individuel.

### 3.2.2. Les formes bâties

Les formes bâties du projet s'inspireront de l'existant, tant au niveau des différentes typologies d'habitat, que de leurs choix d'implantation et des espaces libres qui les accompagnent.

Le bâti discontinu, isolé sur la parcelle aux volumes à 2 ou 4 pans et de faible hauteur, constituera le tissu principal de ce « faubourg » de Geispolsheim. S'il faut aller à l'encontre de l'étalement urbain, il s'agira aussi d'accepter cette caractéristique comme un élément identitaire de cette partie de la commune et de trouver dans la réinterprétation du pavillonnaire un nouveau tissu qui continuera à faire dialoguer les pleins et les vides, et ce d'une façon équilibrée et harmonieuse. Jardins et particulièrement potagers/vergers en coeur d'îlots (1ère moitié du XXème siècle) offriront aux habitants de riches prolongements extérieurs, une spécificité qu'il serait intéressante de renforcer, sur les parcelles privées comme dans des espaces partagés, collectifs ou publics.

Il conviendra de penser l'emprise bâtie dans l'esprit traditionnel local, celui d'un usage du sol rationnel et respectueux, sans gaspillage. La ferme traditionnelle en U s'organise autour d'une cour intérieure protégée de la rue mais participant aussi à celle-ci, sorte de prolongement de l'espace public sur la parcelle privée, et aussi ouverture de son activité sur la rue. Il s'agira d'imaginer de nouvelles formes urbaines et architecturales capables de s'inspirer du passé sans le plagier.

La préexistence de jardins, vergers, potagers en coeur d'îlot des urbanisations du siècle dernier est un atout et une caractéristique identitaire propre à la commune. Les terres agricoles se sont substituées à la végétation naturelle encore fortement présente au Sud de la commune, l'intervention paysagère attendue devra renouer avec ces éléments marquants. On favorisera la plantation d'essences locales, florales comme fruitières, on veillera à disposer judicieusement celle-ci en rapport avec les diverses typologies d'habitat projetées.

**Carte n°3 : Schéma de principes : les espaces verts et les perméabilités du secteur Gare entrée Ouest**

## 3.3. PARTI D'AMÉNAGEMENT

On retiendra un principe général de diversité des tailles et des typologies, l'objectif étant d'offrir une variété d'habitat aux futurs occupants.

Une importance particulière sera attachée à l'orientation des habitations afin que les familles disposent du meilleur ensoleillement mais aussi dans un souci d'économie d'énergie ou de production de cette dernière.

On veillera également à limiter les gênes d'une construction par rapport à l'autre, rupture avec les alignements systématiques, par décalage, retrait ou quinconce … et ce, dans des emprises d'implantations bâties prédéfinies.

Il serait préférable que les différents types de constructions soient réalisés d'un seul tenant pour donner une cohérence à l'ensemble, ou en cas de phasage qu'un découpage précis soit arrêté.

Il faudra introduire des activités, offrir une grande mixité typologique restant ouverte aux mutations d'usage.

Les espaces libres publics comme privés seront pensés, dessinés, qualifiés permettant d'offrir des usages susceptibles d'améliorer le cadre de vie des habitants. En aucun cas ils seront des vides résiduels du plein, de même que le dessin viaire ne devra pas être le schéma directeur de l'implantation du bâti. Le projet devra répondre à un plan d'aménagement d'ensemble conjuguant qualité des formes urbaines et des espaces libres.

**Du Nord au Sud :**

### 3.3.1. Dans la partie Nord : les équipements et commerces

Dans la partie Nord se localiseront les équipements et commerces de proximité. L'idée sera de renforcer leur présence, leur développement et de favoriser les nouvelles implantations. Ainsi, à l'articulation entre deux quartiers inciter les échanges entre populations installées et nouveaux arrivants. A l'Ouest de la partie Nord, un nouvel équipement de type festif à l'échelle de toute la commune pourrait bénéficier d'une implantation privilégiée, maintenant de plus les constructions à l'abri des nuisances (sonores, automobiles…), tout en restant dans un pôle de centralité.

Les espaces libres clôturés des équipements se poursuiveront par un espace libre public, généreusement planté, sorte de parc dans lequel viendront s'implanter des petits collectifs.

### 3.3.2. Un rang de collectifs en R+3 orientés Nord/Sud

Il permettra aux pièces de vie des logements d'être orientés Sud/Sud-Ouest. Le bâti devra utiliser sa surface d'emprise pour gérer les stationnements.

Plus proches du plot plus que de la barre, des petits modules en RDParc+2 ménageront des ouvertures et des perspectives. Les toitures seront plates ou approchant.

Le parc se prolongera, marquant la transition avec l'habitat intermédiaire.

Des chemins doux carrossables permettront l'accès aux immeubles. Cet espace sera à vocation publique, les habitations au Sud pourront s'ouvrir directement sur lui.

### 3.3.3. L'habitat intermédiaire

L'habitat intermédiaire sera ouvert sur le Sud, de plain-pied et en duplex. Une rangée de garages et de dépendances assurera la transition avec la rue et le jardin, maintenant à ce dernier un caractère intime à l'abri des regards. Une marge de recul sera observée entre les garages et les habitations.

La hauteur des constructions sera de R ou R+1. Les toitures seront plates ou approchant.

### 3.3.4. Les petits collectifs

En vis à vis des petits collectifs seront orientés alternativement Nord-Sud et Est-Ouest. Ces différentes orientations permettront de limiter les gênes visuelles d'un bâtiment sur l'autre et d'offrir une grande variété d'appartements aux diverses orientations, y compris un Rez de Jardin, côté parc.

Orientés Sud, ils pourront bénéficier d'une terrasse et/ou d'un jardinet clôturé directement accessible depuis l'espace public commun.

Le RDC est occupé en partie par des activités, comme de l'artisanat à faibles nuisances, et des garages. Une organisation en U dans l'implantation des divers bâtis pourra offrir un système de cours intérieure, une sorte de réinterprétation de la ferme traditionnelle du village.

La hauteur des petits collectifs sera de R+1, R+2. Les toitures seront plates ou à pans.

**Un parc en partie centrale** ouvrira une large perspective depuis les habitations existantes vers les terres agricoles, cet espace planté pourrait aussi accueillir des jardins partagés. Au Nord de celui-ci, les jardins privatifs des Rez De Jardins d'immeubles alterneront avec les cours-patios collectifs. Au Sud, un chemin carrossable sillonnera le terrain pour desservir les habitations individuelles.

### 3.3.5. L'habitat individuel accolé

L'habitat individuel accolé (maximum 3 volumes) sera conçu en RDJ. Sous le volume bâti, seront prévus le stationnement des véhicules et du rangement. Un jardin privatif sera donné à chaque lot. Les constructions seront de petit volume en duplex avec terrasse orientée Sud/Sud-Ouest. Le niveau bas de l'habitation sera surélevé d'un niveau pour éviter trop de proximité avec les constructions voisines, limiter les vues directes et se préserver au maximum de leurs ombres portées.

La hauteur des constructions sera du RDJardin +2. Les toitures seront plates ou approchant.

### 3.3.6. L'habitat individuel

Des maisons individuelles accolées, tantôt pignons sur la rue de Reims en vis-à-vis du pavillonnaire existant, tantôt en long pan, seront en retrait par rapport à la voirie (entre 12 et 18 mètres). Elles offriront un jardin plein Sud. Une rangée de garage et de dépendances les protègeront des nuisances de la rue et préserveront ainsi leur intimité. Les volumétries seront inspirées des constructions environnantes.

La hauteur devra s'apparenter à celle avoisinante (R+1+C - 8 mètres environ sans excéder 9 mètres). Les toitures seront principalement à 2 pans.

### 3.3.7. Des immeubles collectifs

Au Sud de la RD 84, les pourtours Ouest du secteur à urbaniser marqueront la limite d'urbanisation et l'entrée de ville. Une attention toute particulière devra être portée au traitement de l'entrée de ville. Il serait préférable de réaliser les deux côtés de la RD 84 d'un seul tenant. Les plots seront orientés Ouest et Sud. En frange Ouest, chaque appartement devra s'ouvrir soit vers le Sud, soit vers l'Ouest.

Le socle des immeubles sera occupé par des automobiles, et /ou par des activités commerciales et petit artisanat à faible nuisance.

La hauteur des plots ne dépassera pas du R+3 ou R+2+C. Au niveau des franges urbaines, les toitures seront préférentiellement à deux pans pour respecter l'architecture traditionnelle depuis le grand paysage.

### 3.3.8. L'habitat individuel du secteur Sud

L'habitat individuel sera dans la partie centrale, en limite avec les habitations pavillonnaires. Les espaces verts sont très présents, une caractéristique qu'il conviendra de maintenir voire d'affirmer.

Les habitations auront un gabarit de R+1+C maximum. Les toitures pourront être plates ou à 2 pans.

## 3.4. PROGRAMMATION

Le nombre de logements à produire, ainsi que le taux de logements locatifs sociaux devront se référer aux objectifs de production inscrits dans l'orientation d'aménagement et de programmation " Habitat ".

## 3.5. PHASAGE

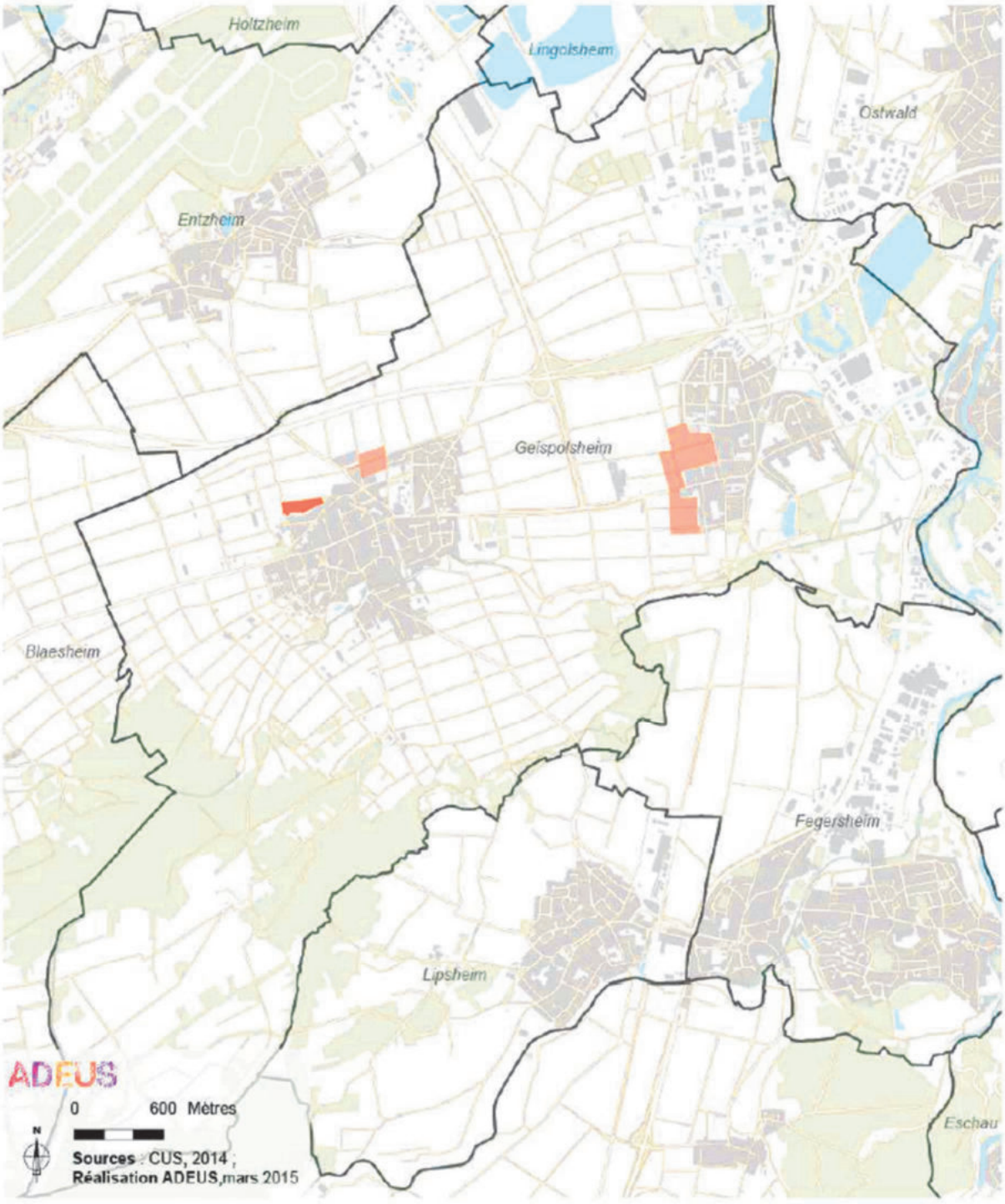
Le phasage du développement urbain qui pourrait résulter d'un éventuel découpage en opérations successives est admis. Il devra alors satisfaire, pour chaque opération successive, à plusieurs critères destinés à assurer un développement ordonné de ces deux grandes extensions urbaines :

- assurer dans la mesure du possible la construction bâtie des deux côtés des voies créées tout en permettant des ouvertures visuelles vers l'espace agricole,
- faciliter l'organisation du maillage des voiries en assurant le plus tôt possible des voies d'accès nouvelles au réseau secondaire ou primaire de la commune, afin d'éviter que les flux nouveaux n'empruntent les voies de desserte tertiaires existantes,
- garder pour les dernières phases l'aménagement des parcelles périphériques qui pourraient faire l'objet de nouveaux choix d'urbanisation future différents.

**Carte n°4 : Phasage**

# COMMUNE DE GEISPOLSHEIM :

# « RUE DU TRAMWAY »



# 1. SITUATION DU SECTEUR DE PROJET

Le secteur rue du Tramway (environ 2 ha) est situé au Nord-Ouest du village, en limite de l'urbanisation et de l'espace agricole. Il est à l'arrière des rues du Tramway et des Fleurs, et est délimité par la rue des Tulipes à l'Ouest et bénéficie d'une bonne proximité à l'autoroute A 35, via la rue du Tramway et la route d'Entzheim (RD 221).

# 2. DESTINATION DU SECTEUR

Cette zone est destinée à accueillir un quartier à dominante d'habitat.

# 3. PRINCIPES D'AMÉNAGEMENT ET CONDITIONS D'URBANISATION

## 3.1. DESSERTE ET ORGANISATION VIAIRE

L'urbanisation du secteur est conditionnée à l'inscription préalable des travaux nécessaires aux aménagements des voiries publiques à créer au programme pluriannuel d'investissement de l'Eurométropole de Strasbourg.

La desserte principale de l'opération devra être assurée depuis la route d'Entzheim, en empruntant la partie Est de la rue du Tramway et le chemin rural à aménager préalablement en voirie ouverte à la circulation.

Le principe de bouclage vers la rue de la Tulipe sera à aménager exclusivement en mode doux piétons-cycles de manière à se connecter à la rue du Tramway, axe structurant pour les mobilités douces à l'échelle de la commune.

## 3.2. TRAITEMENT DE L'INTERFACE ENTRE LES ESPACES NOUVELLEMENT URBANISÉS ET L'ESPACE AGRICOLE

L'intégration de la zone dans son environnement appellera un traitement végétalisé (essences locales, plusieurs strates), sur une épaisseur minimale d'une vingtaine de mètres, de la frange Nord. Cette bande devra permettre de construire une limite harmonieuse entre espace agricole et espace urbanisé.

L'objectif n'est pas ici de chercher à masquer totalement ces constructions, mais plutôt de créer un filtre visuel pour adoucir la transition.

Des aménagements légers de type mobilier urbain pourront y être implantés.

La réalisation d'un espace collectif sera prévue. Il sera principalement composé d'espaces de pleine terre et comportera des aménagements d'agréments pour enfants. Sa superficie correspondra au minimum à 5 % de la superficie totale de l'opération d'aménagement ou de construction d'ensemble.

Sa localisation dans l'opération et sa géométrie devront lui permettre de répondre à sa fonction. Il permettra la conservation d'un maximum de plantations existantes.

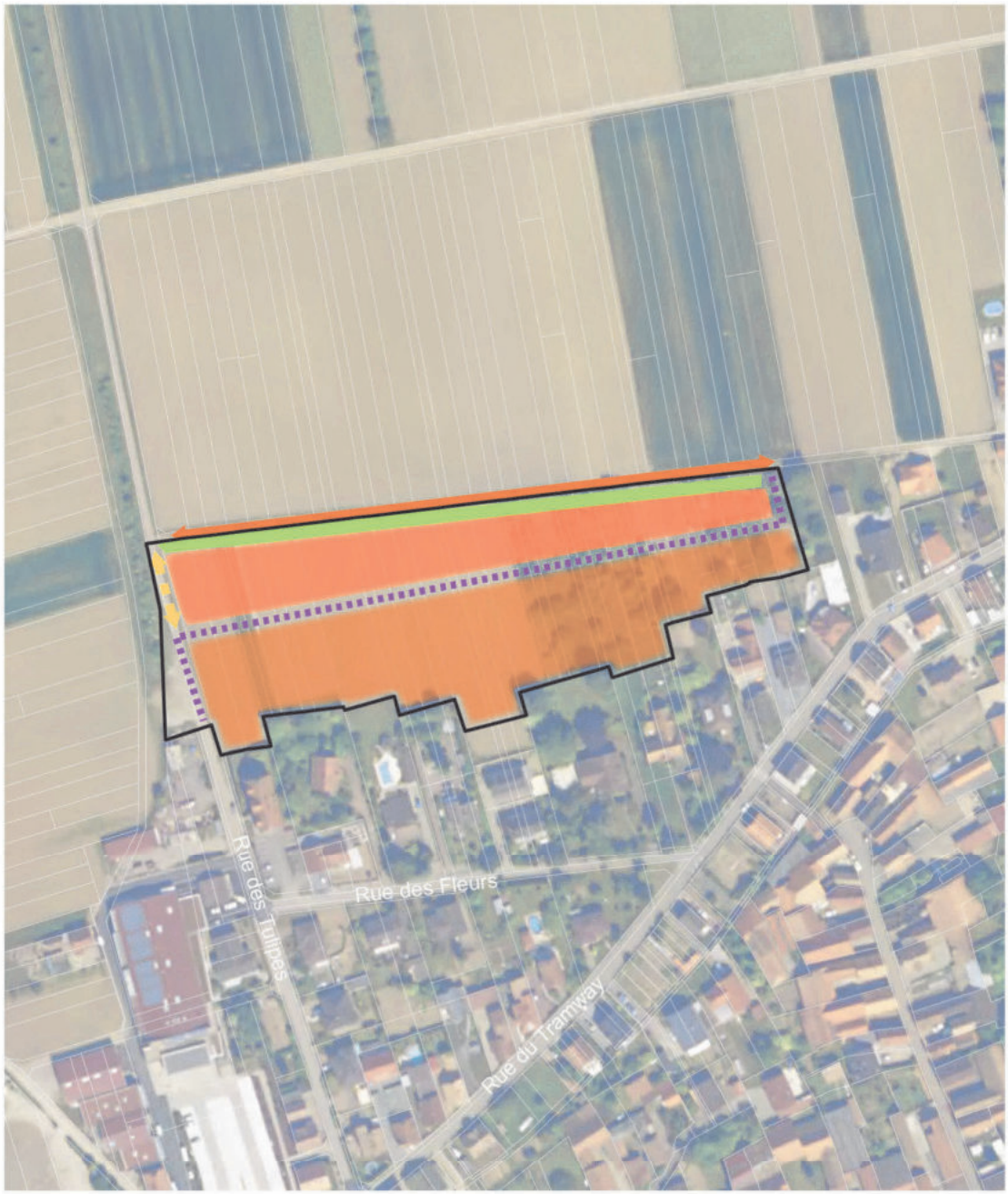
## 3.3. PROGRAMMATION

Des formes urbaines de type habitat intermédiaire, voire petits collectifs, y seront privilégiées en limite Nord de l'opération. La partie au contact du tissu pavillonnaire existant sera destinée à des formes urbaines d'habitat individuel.

Le porteur de projet devra démontrer que la capacité d'accueil des équipements, notamment scolaires et périscolaires, est suffisante, en amont de tout dépôt d'autorisation d'urbanisme, afin de s'assurer de la bonne intégration des nouveaux habitants du quartier au sein de la commune. Dans le cas contraire, le parti d'aménagement devra intégrer les équipements publics en lien avec les besoins du quartier.

Le nombre de logements à produire, ainsi que le taux de logements locatifs sociaux devront se référer aux objectifs de production inscrits dans l'Orientation d'aménagement et de programmation " Habitat ".

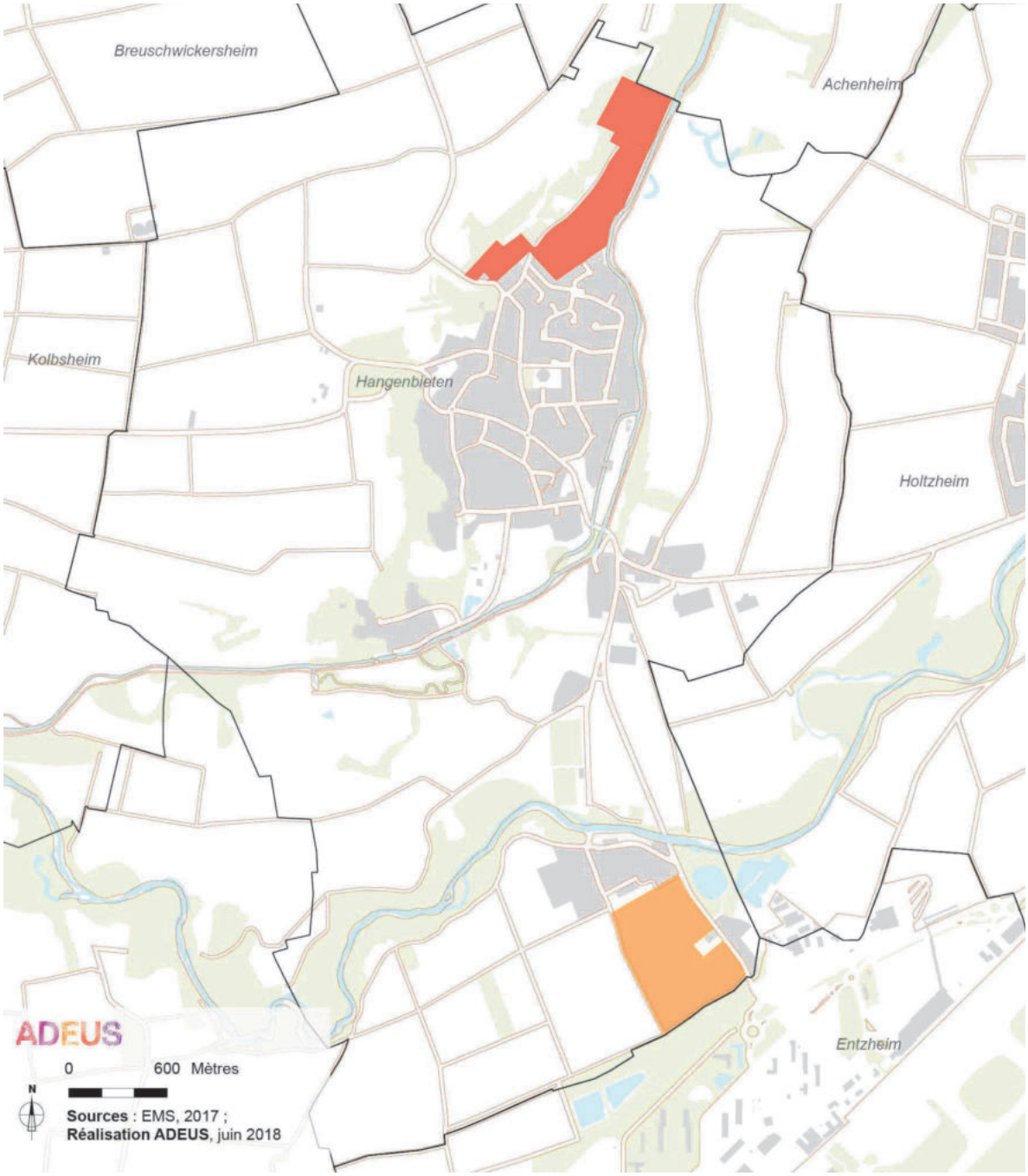
**Carte n°1 : Schéma de principe – rue du Tramway**



# COMMUNE DE HANGENBIETEN :

## SECTEURS IAU LOTISSEMENT WELLAUWEG ET OUEST DU CIMETIÈRE

## ET SECTEUR DE L'ANCIENNE TUILERIE



# 1. SITUATION DU SECTEUR DE PROJET

Les secteurs à projet concernés se trouve en limite nord-est du village de Hangenbieten.

Le secteur IAUA2 (lotissement Wellauweg) s'étend sur environ 41 507 m2 et est délimité :

- Au sud par la zone urbanisée du village, sous la forme d'un lotissement datant des années 1990.
- A l'est par le canal de la Bruche, longé sur la berge côté est par une piste cyclable
- Au nord par le terrain de l'ancienne tuilerie et de sa carrière désaffectée.
- A l'ouest par le cimetière, des pâturages et des espaces boisés à flan d'un coteau qui surplombe le terrain.

Le secteur à projet se compose actuellement de prés et de champs. Il présente une surface globalement plane.
Le terrain est bordé sur sa frange est par le canal de la Bruche identifié comme un corridor écologique.
Il est accessible par la rue de la Tuilerie qui dessert le cimetière et se termine sur l'angle nord du terrain, à l'entrée de l'ancienne tuilerie.
Au sud-est la rue des Chênes aboutit en limite du terrain concerné par le projet d'aménagement.

Le secteur IAUA2, à l'ouest du cimetière, s'étend sur environ 10 804m2 et est délimité :

- Au sud/est par la zone urbanisée du village, sous la forme d'un lotissement datant d'une vingtaine d'année.
- Au nord/est par le cimetière,
- Au nord/ouest par des pâturages et des espaces boisés à flanc d'un coteau qui surplombe le terrain.
- Au sud/ouest par la rue de la Libération.

Il est accessible par la rue de la Tuilerie.

Le site de l'ancienne tuilerie constitue une réserve foncière qui s'étend sur environ 25 041 m2 et est délimitée :

- Au sud/ouest par le bâti existant du lotisssement du Wellauweg et des espaces boisés,
- Au nord/est et au nord/ouest par des espaces boisés,
- A l'est par le canal de la Bruche.

Il est accessible par la rue de la Tuilerie.

# 2. DESTINATION DU SECTEUR

Les secteurs IAU sont destinés à accueillir un quartier à dominante d'habitat.

La réserve foncière du site de l'ancienne tuilerie est destinée principalement à accueillir un équipement public pour personnes agées. Toutefois, la partie est de ce secteur pourra admettre une mixité des fonctions urbaines.

# 3. PRINCIPES D'AMÉNAGEMENT ET CONDITIONS D'URBANISATION

## 3.1. DESSERTE ET ORGANISATION VIAIRE

Le réseau de nouvelles voiries publique sera maillé, assurera le raccordement aux voiries existantes et évitera les voiries en impasse dans la mesure du possible. La hiérarchie du réseau de voiries se traduira dans leurs emprises et dans leur aménagement. Les voiries auront un tracé simple et une emprise réduite.

**Concernant le secteur IAUA2 (lotissement Wellauweg)** :

L'accès principal se fera par la rue de la Tuilerie.

La voie de desserte principale se fera globalement parrallèle à la rue de la Tuilerie et au canal de la Bruche. Elle sera raccordé à la rue des Tuileries en trois points.

Un raccordement à la rue des Chênes est à projeter afin de mailler le nouveau secteur au tissu pavillonaire existant.

De type mixte les voiries comporteront un espace réservé aux piétons séparé par un caniveau.

**Concernant le secteur IAUA2, à l'ouest du cimetière:**

L'accès principal se fera par la rue de la Tuilerie. La voie de desserte principale se terminera en impasse par une place de retournement compte tenu de la configuration du terrain en pente qui rend difficile un raccordement à la rue de la Libération.

**Concernant le secteur de l'ancienne tuilerie:**

L'accès principal se fera par la rue de la Tuilerie.

## 3.2. INTEGRATION QUALITATIVE DE LA ZONE DANS SON ENVIRONNEMENT

Concernant le secteur IAUA2 (lotissement Wellauweg) :

- Le projet devra préserver les arbres existants situés le long du canal de la Bruche .
- Un cheminement piéton devra être réalisé entre le bord du canal et les propriétés privées.
- Un espace public est à prévoir à proximité du canal de la Bruche et dans l'axe d'une voirie afin de préserver l'ouverture sur le paysage du canal de la Bruche.

Concernant le secteur de l'ancienne tuilerie :

- Le site est concerné par des enjeux de santé publique liés à la qualité des sols. Le risque de pollution des sols sera considéré dans la conduite du projet de développement.
- Le projet devra préserver ou recréer la végétation existante situés le long du canal de la Bruche.
- Un cheminement piéton devra être réalisé le long du canal dans le prolongement du cheminement bordant le lotissement Wellauweg

## 3.3. PROGRAMMATION

Les secteurs sont destinés à de l'habitation.

Le secteur IAUA2 (lotissement Wellauweg) devra comprendre :

- environ 25% de logement individuels,
- environ 30% de logements groupés, accolés ou en bandes,
- le reste en logements collectifs.

Le secteur IAUA2, à l'ouest du cimetière devra comprendre :

- des logements individuels

Le secteur de l'ancienne tuilerie devra comprendre :

- un équipement public à destination des personnes agées.

## 3.4. LA FORME URBAINE

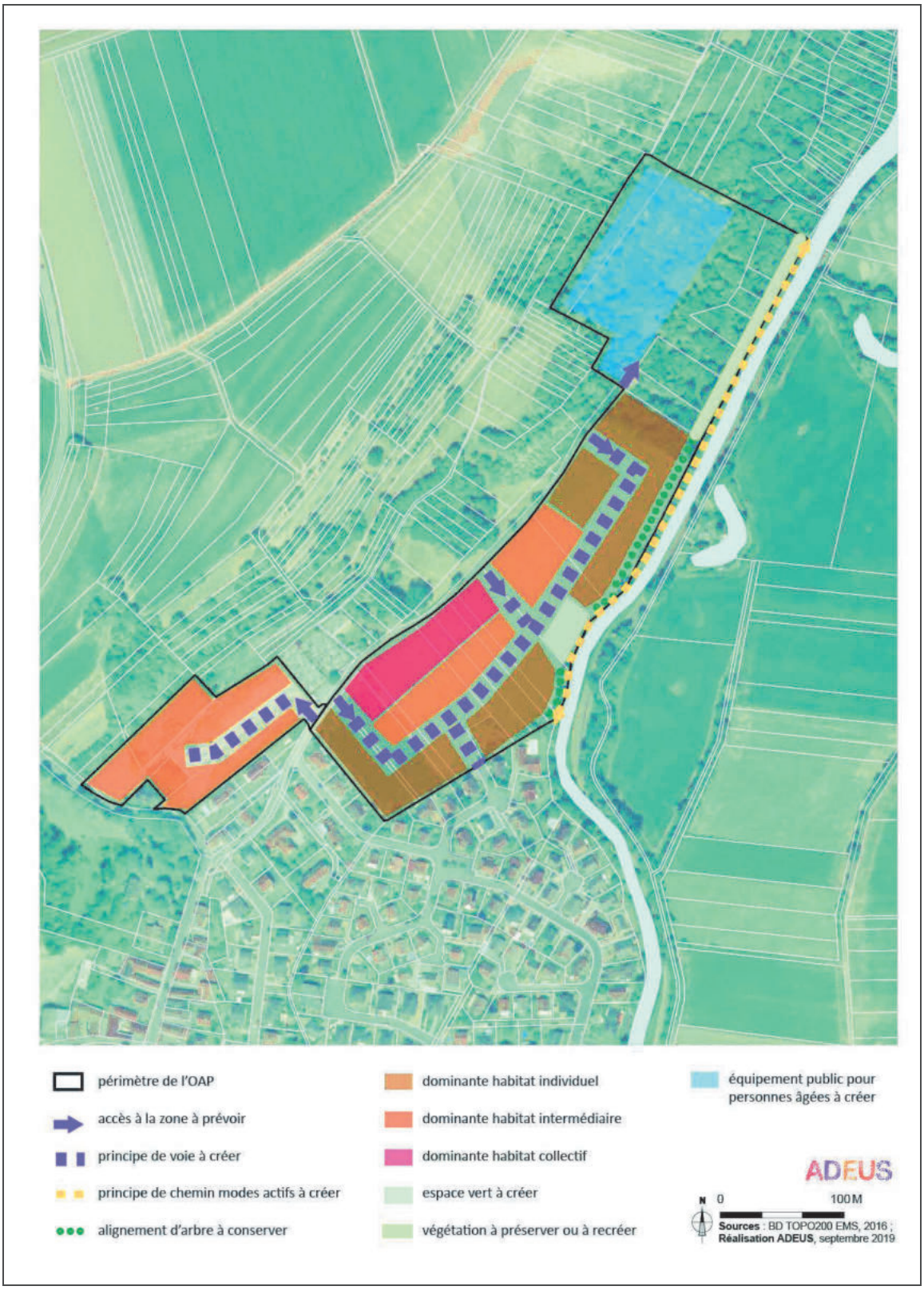
Les secteurs d'urbanisation viseront globalement une densité bâtie plus élevée que celle proposée dans les secteurs pavillonnaires voisins.

La diversité des typologies bâties sera recherchée, associant habitats collectif, intermédiaire et individuel.

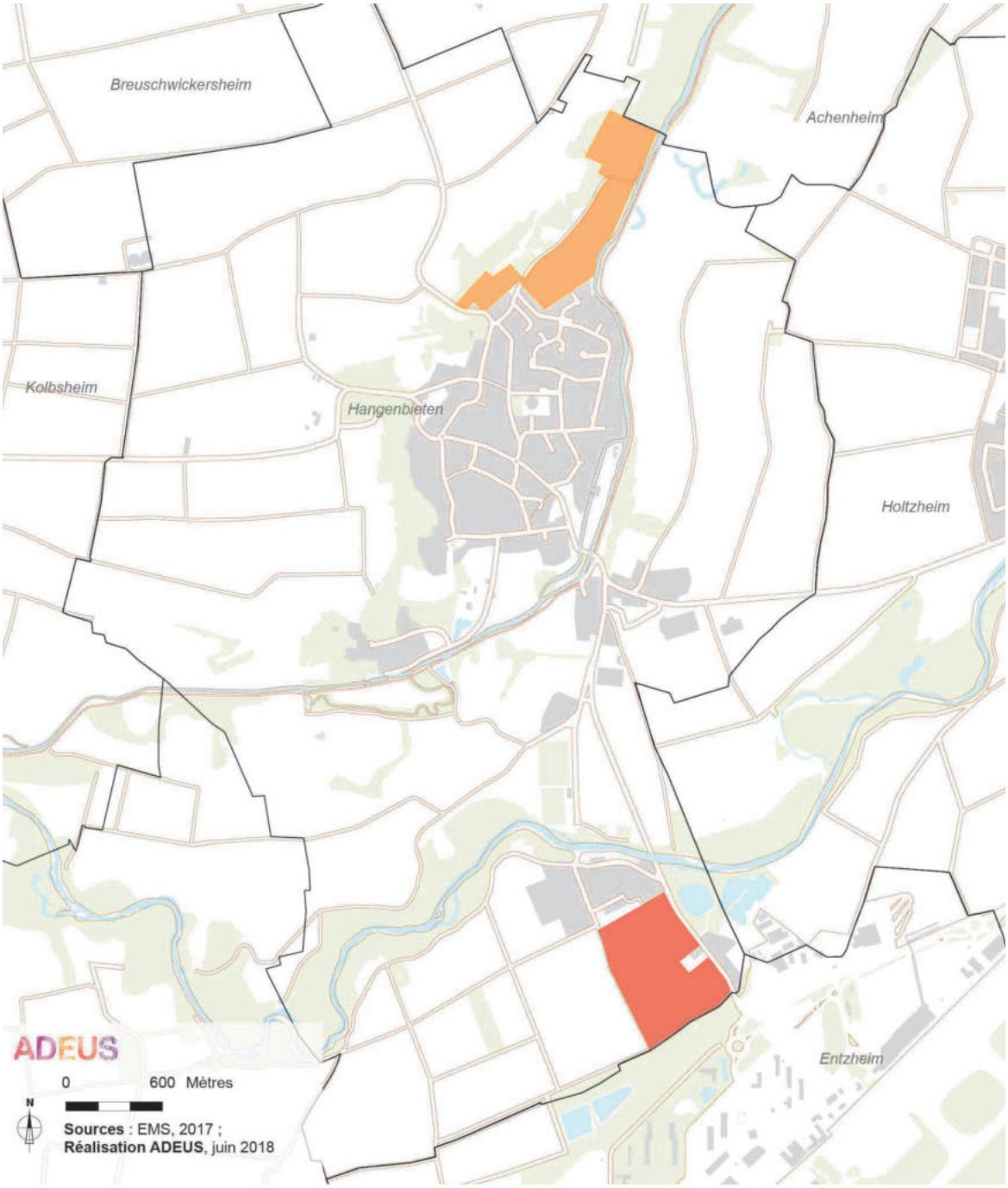
Afin de s'intégrer dans la continuité du secteur bâti existant, le projet devra intégré une hiérarchisation des éléments urbains en fonction de leur densité. Sur l'axe d'accès (rue de la Tuilerie) au secteur IAUA2 (lotissement Wellauweg), en bordure sud ouest du terrain, seront privilégier les petits collectifs. Ils seront suivis sur le coté est de maisons accolés et finalement de maisons individuelles. Cette déclinaison permettra de réaliser une transition harmonieuse mettant en valeur le bord du canal.

Les toits plats sont exigés sur l'ensemble des secteurs.

**Schéma de principes : organi sation viaire et fonctions urbaines**



# COMMUNE DE HANGENBIETEN : SECTEUR IAUXB2



# 1. SITUATION DU SECTEUR DE PROJET

Le secteur de projet concerné qui s'étend sur environ 8 hectares, se trouve en limite sud du village de Hangenbieten . Il est délimité :

- Au sud par un chemin agricole longeant la voie ferrée St Dié-Strasbourg et le bras d'Altorf, bras d'eau de la Bruche;
- A l'est par un tissu d'habitat individuel prolongé par des espaces naturels aux abords du bras d'Altorfer incluant des gravières;
- Au nord par un secteur d'activités;
- A l'ouest par des espaces de culture destiné à un futur secteur d'activités et classé en IIAUX.

Le terrain présente une surface globalement plane. Il est accessible par la rue de la Gare.

Le terrain est à proximité immédiate de l'aéroport d'Entzheim situé juste au sud de la voie ferrée.

# 2. DESTINATION DU SECTEUR

Ce secteur est destiné à accueillir des activités économiques, de type industrielles ou artisanales principalement.

# 3. PRINCIPES D'AMÉNAGEMENT ET CONDITIONS D'URBANISATION

## 3.1. DESSERTE ET ORGANISATION VIAIRE

**Réseau voirie**

Le secteur est inscrit au Scoters en tant que site de développement économique. Sa proximité immédiate avec la gare et l'aéroport d'Entzheim lui confère un rôle spécifique qui nécessite une bonne connection avec ces équipements d'échelle métropolitaine qu'il s'agisse de déplacements piéton, cycle ou voiture.

L'accès principal au secteur se fera par la rue de la Gare qui est l'axe structurant entre l'aéroport et le centre du village. Le carrefour avec la rue de la Gare devra être structuré en tant qu'entrée principale du secteur IAUX porteur de qualités urbaines et paysagères et adaptés à tous les modes circulation et notamment les modes actifs.

Un accès secondaire est à prévoir rue des Champs.

La voie de desserte principale, aussi support de stationnement, se fera globalement entre la rue de la Gare et la rue des Champs.

Le carrefour avec la rue des Champs devra être structuré comme le lieu d'articulation principal entre le secteur IAUX et IIAUX afin d'assurer le maillage et la lisibilité globale des secteurs d'activités.

La rue des Champs devra être prolongé afin de desservir le secteur IAUX et IIAUX .

Le passage des engins agricoles devra être conservé sur la rue des Champs et le chemin agricole au sud du secteur maintenu.

**Cheminement piéton/cycle**

L'accès principal au secteur pour les cheminements piétons/cycles se fera par la rue de la Gare sur laquelle est projetée la création d'une piste cyclable.

La desserte interne devra être assuré par l'aménagement de voies intégrant des trottoirs.

L'aménagement de la rue des Champs et du chemin agricole au sud du secteur doit permettre les cheminements piétons/cycles afin de faire le lien entre les secteurs d'activités et la piste cyclable structurante rue de la Gare.

**Carte n°1 : Schéma de principes : organisation viaire et fonctions urbaines**

## 3.2. INTEGRATION QUALITATIVE DE LA ZONE DANS SON ENVIRONNEMENT

La façade urbaine de la rue de la Gare devra être composée et structurée afin de qualifier l'entrée du bourg représentant la vitrine du site de développement économique.

Les aires de stationnements, s'ils sont positionnés en façade devront être intégrés dans un espace planté. Les aires de stockage ou de livraisons ne devront pas se situer au contact de l'espace public.

Le front bâti, rue de la Gare, devra respecter une marge de recul par rapport à la voie suffisament large de manière à permettre un espace paysagé qui assure une transition et qualifie l'espace public qui accompagne les déplacements piétons/cycles.

La lisière sud, perceptible à partir du chemin agricle et du cheminement piétons/cycles, s'accompagne d'une transition végétale dont le rôle assure l'intégration des façades les moins nobles du secteur d'activités tout en assurant la gestion des eaux de ruissellement. Cette transition végétale sera d'une épaisseur suffisament large pour y créer une plantation multistrates composée de sujets de différentes tailles.

De par sa localisation au bord d'une continuité écologique (bras d'Altorf) ce projet sera soumis aux directives d'orientation d'aménagement de la trame verte et bleue.

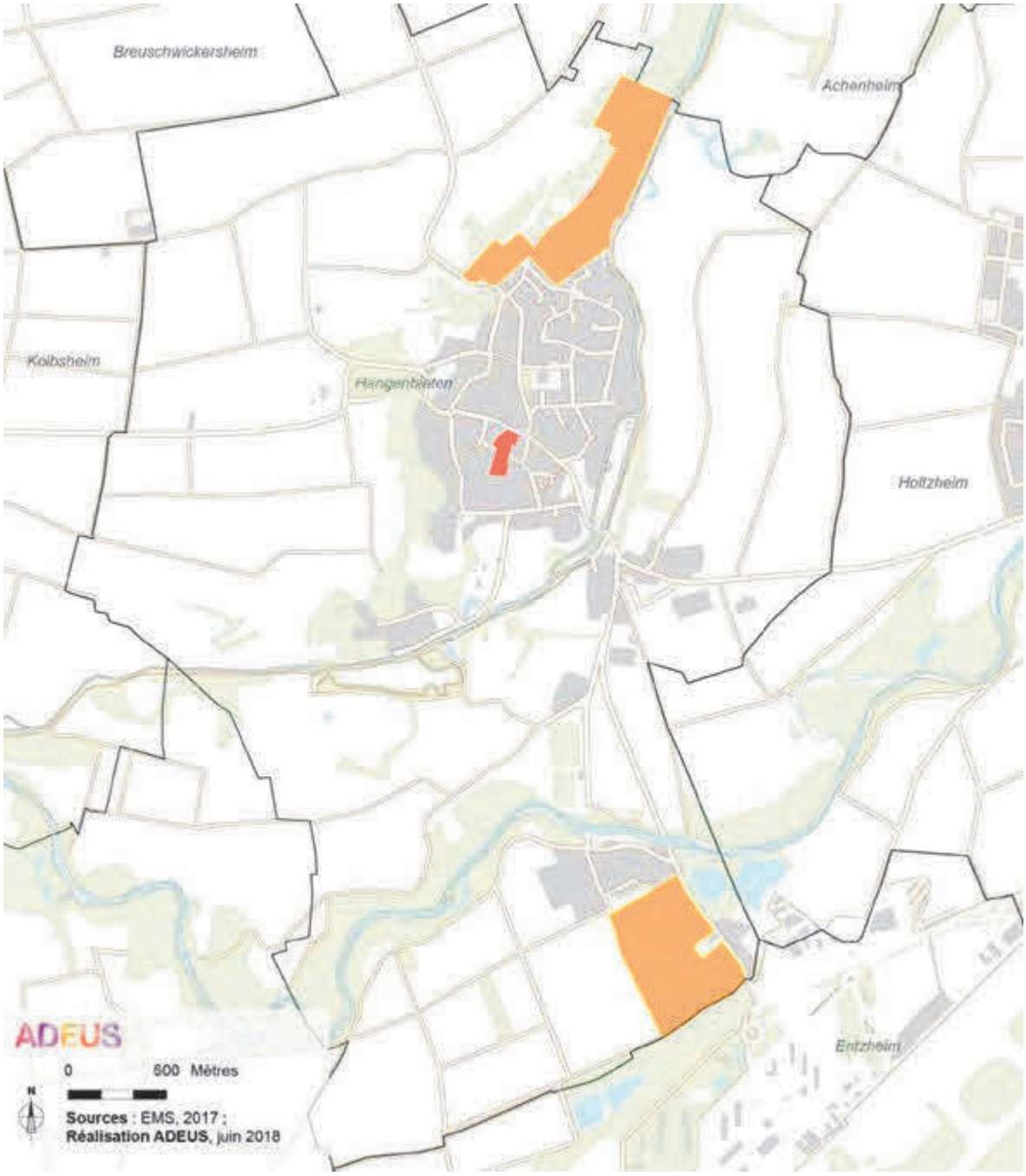
## 3.3. FORME URBAINE

Le bâti implanté rue de la Gare devra composer avec le tissu de petites maisons existantes; par un travail dans sa modénature, un traitement du rez de chaussée, un gabarit adapté.

Le parvis des bâtiments doit être traité en continuité avec l'espace public et le stationnement des vélos est à prévoir au plus près de l'entrée des batiments.

# COMMUNE DE HANGENBIETEN :

# « SECTEUR CŒUR DE VILLAGE »



# 1. SITUATION DU SECTEUR DE PROJET

Le périmètre de l'OAP « Cœur de village » concerne le centre de la commune de Hangenbieten et couvre deux emprises de part et d'autre de la rue des Jardins.

L'emprise au Nord de la rue des Jardins :

- est traversante et est bordée au Nord par la rue du 14 juillet, voie principale de la commune ;
- est située dans le cœur du village historique et patrimonial, composé d'un tissu bâti ancien, essentiellement organisé par des typologies de fermes avec cour.

L'emprise au Sud de la rue des Jardins :

- est bordée au Sud par un espace végétalisé formé de jardins et de vergers qui constitue l'espace de respiration le plus important du centre du bourg ;
- constitue un espace de transition entre le centre ancien et le tissu pavillonnaire plus récent.

Les deux emprises correspondent à l'établissement historique de l'entreprise de transports Lohr qui a cessé ses activités sur ce site. Le secteur est actuellement imperméabilisé.

# 2. DESTINATION DU SECTEUR

Ce secteur a vocation à accueillir du logement dont une partie dédiée aux personnes âgées ainsi que des services et/ou commerces d'importance communale en rez-de-chaussée en lien avec les principaux équipements collectifs.

# 3. PRINCIPES D'AMENAGEMENT ET CONDITIONS D'URBANISATION

## 3.1. LES ORIENTATIONS PROGRAMMATIQUES

**Programmation**

La programmation visera à dynamiser le centre du village dans le respect du contexte villageois et historique de Hangenbieten.

Sur le site au Nord de la rue des Jardins, le projet comprendra :

- des logements ;
- une place collective ouverte sur la rue du 14 juillet ;
- des commerces et services dont une maison médicale autour de l'espace collectif, en pied d'immeuble, sur environ 250 m² pour les commerces et 200 m² pour la maison médicale.

Sur le site au Sud de la rue des Jardins, le projet comprendra :

- des logements en majorité adaptés pour personnes âgées ;
- un espace extérieur collectif qui servira de point de rencontre et d'échanges pour les personnes âgées.

Dans la perspective d'une bonne intégration au contexte local et à sa densité, l'opération sur les deux terrains pourra comprendre une cinquantaine de logements.

## 3.2. PRINCIPES D'AMENAGEMENT

**Intégration qualitative de la zone dans son environnement**

Les aménagements, espaces publics et bâtis, s'insèreront dans leur site en tenant compte des caractéristiques :

- du bâti du secteur avoisinant, avec un tissu vernaculaire à dominante de fermes autour de cours au Nord et d'un tissu plus résidentiel aéré au Sud ;
- des espaces ouverts et paysagers avec les ouvertures créées par les abords du rond-point au Nord et le cœur d'îlot planté au Sud/Sud-Ouest.

La forme urbaine des constructions reprendra celle des fermes avec cours intérieures aménagées en espaces verts et de respiration.

L'implantation du bâti sur l'emprise Sud devra permettre la création d'un espace de pleine terre sur sa frange Sud-Ouest pour consolider et renforcer l'espace végétalisé de cœur d'îlot qui sera également préservé. L'espace non bâti créé devra être végétalisé et sera constitué d'au moins trois strates végétales et composés d'essences indigènes. Il accueillera l'espace extérieur collectif pour les logements adaptés aux personnes âgées et des espaces privatifs bénéficiant aux logements en rez-de-chaussée.

Sur la partie Nord, l'implantation du bâti tiendra compte de la création d'un espace collectif prenant la forme d'une place donnant accès aux commerces et services.

Sur cette même partie, les implantations des constructions sur la rue des Jardins formeront un front bâti discontinu offrant des vues vers l'intérieur du site. Il sera recherché une alternance entre bâtis et espaces ouverts.

**Desserte et organisation viaire**

La desserte pour les véhicules motorisés devra être organisée de manière sécurisée depuis l'espace public existant (rue du 14 juillet et rue des Jardins).

**Stationnement**

Hormis les stationnements visiteurs et dédiés à la clientèle, les besoins en stationnement pour les logements devront être aménagés en sous-sol.

Les rampes d'accès au stationnement en sous-sol devront être intégrées aux bâtiments ou leurs abords devront faire l'objet d'un aménagement paysager.

Le stationnement visiteurs sera aménagé de manière groupé d'un seul tenant (environ 10 places).

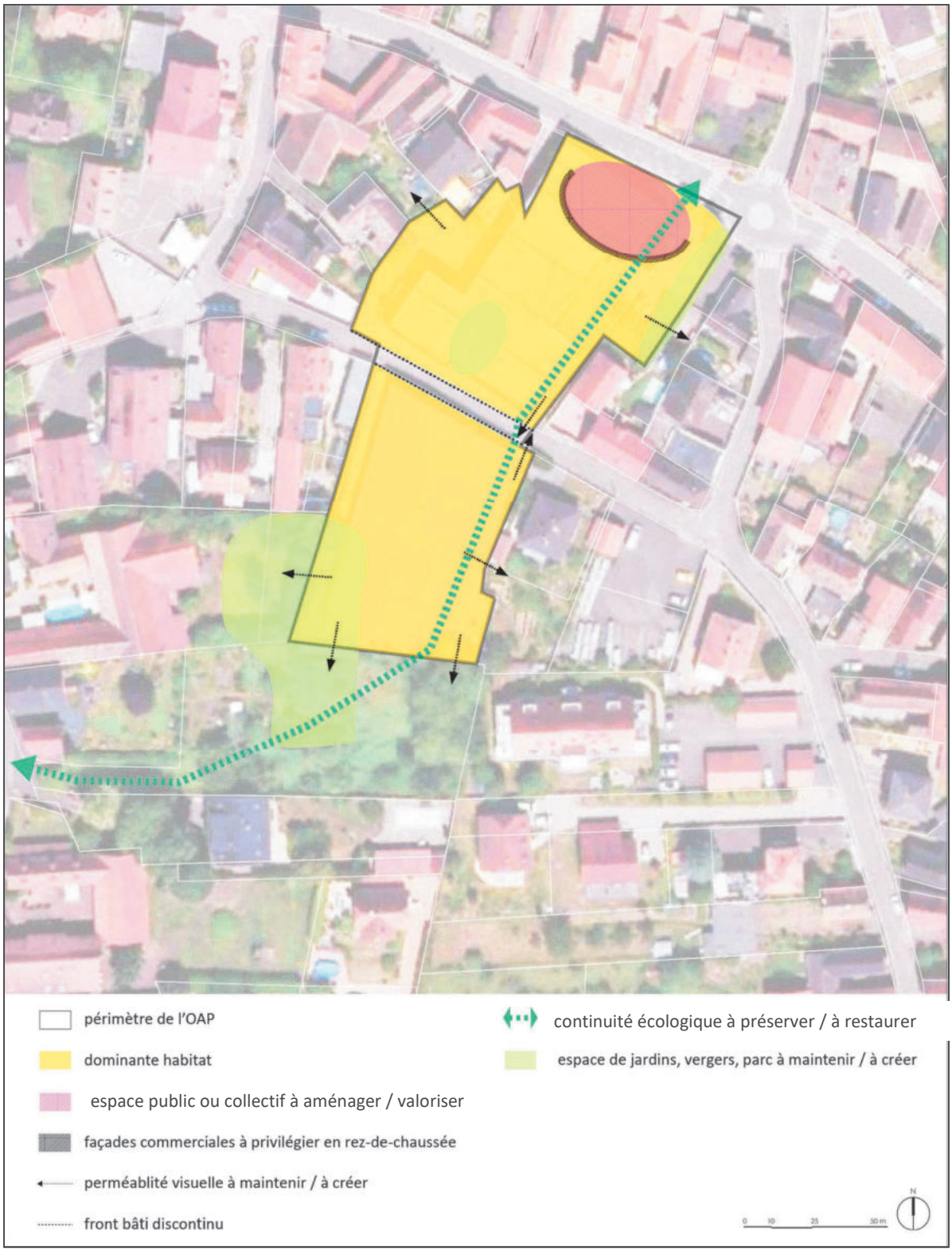
**Formes urbaines et densités**

L'emprise et les volumétries des futurs bâtiments d'habitations s'inscriront en cohérence avec l'organisation traditionnelle de corps de ferme. La surface totale développée dans l'opération devra se répartir entre plusieurs bâtiments pour répondre à cette orientation (emprise bâtie maximale hors sous-sol de chaque construction de l'ordre de 500 m²).

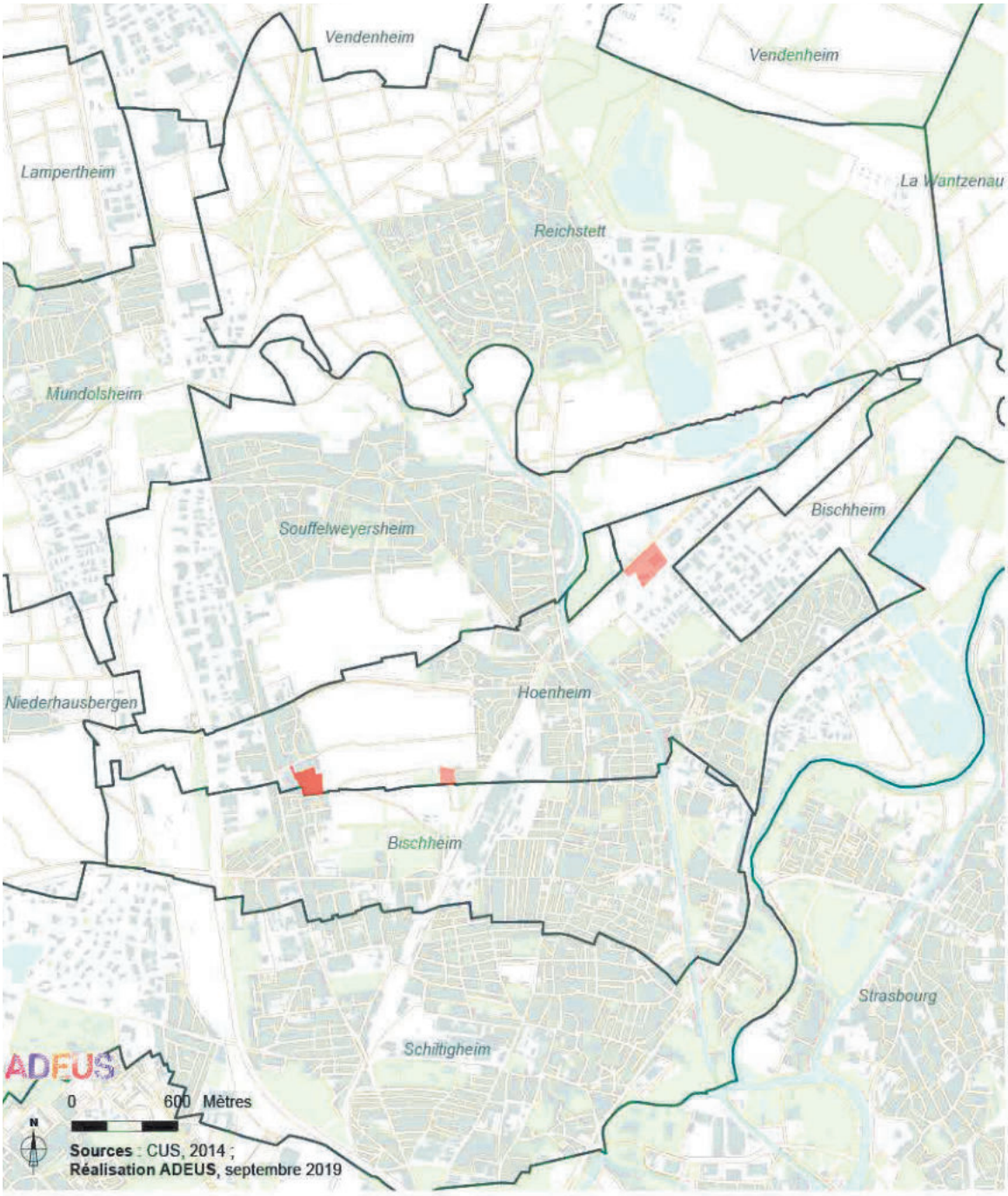
## 3.3. LE PHASAGE

L'opération d'aménagement d'ensemble devra porter sur l'intégralité du périmètre de l'OAP (emprises Nord et Sud).

**Carte n°1 : Schéma de principe – Cœur de village**



# COMMUNE DE HOENHEIM : « SECTEUR À L'ARRIÈRE DE LA ROUTE DE BRUMATH »



# 1. SITUATION DU SECTEUR DE PROJET

Le secteur à l'arrière de la route de Brumath est situé en second rang au Sud de la rue Anatole France et à l'Est de la route de Brumath, en bordure de l'espace agricole.

# 2. DESTINATION DU SECTEUR

Ce secteur est destinée à accueillir un quartier mixte à dominante résidentielle.

# 3. PRINCIPES D'AMÉNAGEMENT ET CONDITIONS D'URBANISATION

## 3.1. DESSERTE ET ORGANISATION VIAIRE

L'accès au secteur se fera à partir de la rue Anatole France au Nord. Une voie principale de desserte de la zone sera aménagée. Un accès sera aménagé au Sud du secteur de projet, à partir de la rue de Souffelweyersheim. Il sera strictement réservé aux véhicules d'urgence (pompiers,...) et aux modes actifs.

La voie de desserte principale qui traversera la zone sera aménagée de manière à apaiser la circulation et à offrir le maximum de sécurité aux différents usages. Cette voie sera doublée de stationnement public longitudinal destiné notamment aux visiteurs.

Une voie de desserte secondaire, interne à la zone sous forme de bouclage avec la voie principale sera aménagée. Elle sera traitée en zone 30 / zone de rencontre.

Concernant les modes actifs, l'optimisation des cheminements piétons-cycles est recherchée à la fois pour l'utilisation quotidienne vers le reste du tissu urbain limitrophe et vers la zone agricole, en évitant les impasses et en les connectant aux voiries existantes.

Plusieurs cheminements devront être créés :

- d'une part, ceux qui accompagnent le réseau viaire,
- et d'autre part, des cheminements reliant les zones d'urbanisation futures et l'espace agricole périphérique tel que cela figure au plan.

L'aménagement de la zone devra garantir l'accès à la zone agricole par les engins agricoles.

## 3.2. INTÉGRATION QUALITATIVE DE LA ZONE DANS SON ENVIRONNEMENT

L'intégration de la zone dans son environnement appellera un traitement des franges végétalisées en guise de transition avec les espaces limitrophes, notamment avec la frange Est. Les façades donnant sur l'espace agricole devront être valorisées sur le plan paysager et architectural (pas de mûr aveugle, ouvertures, balcon, végétalisation…).

Des aménagements légers de type mobilier urbain pourront accompagner le cheminement modes actifs en frange Est.

Afin de favoriser la perméabilité visuelle entre l'espace agricole et le futur quartier d'habitat, le bâti sera implanté majoritairement selon des lignes Est-Ouest.

Un espace collectif de loisirs et de convivialité devra être aménagé. Il sera principalement composé d'espaces de pleine terre et comportera des agréments pour enfants. Un lien physique et/ou de composition paysagère / végétale permettra de relier cet espace aux espaces agricoles.

L'aspect et l'insertion des constructions devront être soignés et s'intégrer harmonieusement à son environnement en termes de volume et de hauteurs afin de s'inscrire en cohérence et en continuité des quartiers existants limitrophes.

La voirie et les cheminements piétons - cycles seront végétalisés. Ils pourront comporter plusieurs strates végétales (alignements d'arbres de haute tige, haies vives,…) constituées d'essences locales.

## 3.3. PROGRAMMATION

La programmation urbaine devra comprendre une diversité des formes d'habitat. Les formes urbaines de type habitat intermédiaire et de type collectif seront privilégiées.

Le nombre de logements à produire, ainsi que le taux de logements locatifs sociaux devront se référer aux objectifs de production inscrits dans l'orientation d'aménagement et de programmation " Habitat ".

Dans le cas d'immeubles collectifs, les espaces libres devront comporter des espaces de jeux et de rencontre.

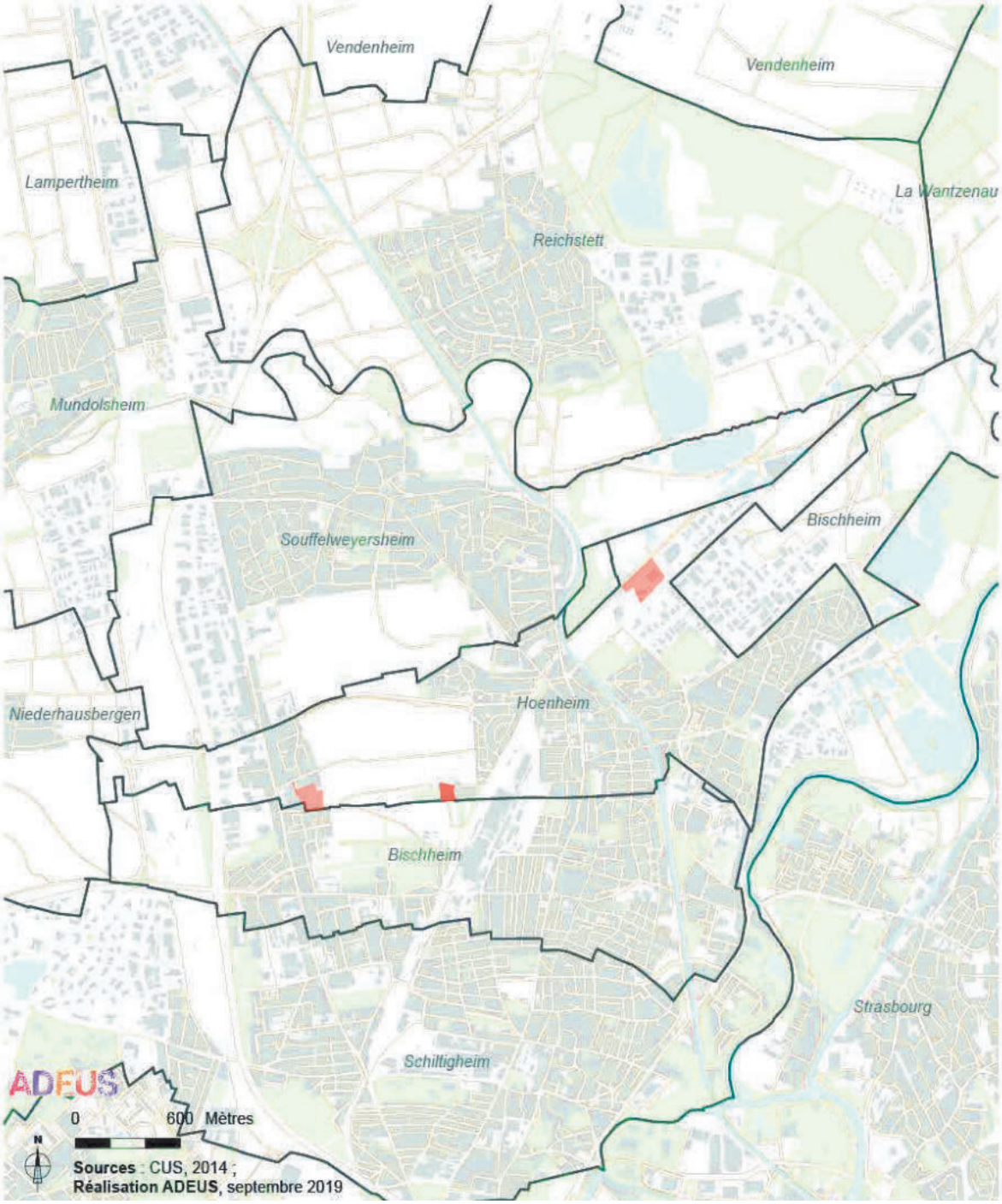
## 3.4. STATIONNEMENT

Les stationnements privatifs seront réalisés en sous-sol des bâtiments pour en limiter l'impact visuel et sur le foncier.

Le stationnement en voie publique sera organisé en places longitudinales le long de la voie de desserte. Il est destiné essentiellement au stationnement des visiteurs.

**Carte n°1 : Schéma de principes - Secteur à l'arrière de la route de Brumath**

# COMMUNE DE HOENHEIM :
# « SECTEUR À L'EST DU CIMETIÈRE »



# 1. SITUATION DU SECTEUR DE PROJET

Ce secteur d'urbanisation future (environ 0,7 ha) est situé entre le cimetière à l'Ouest, la rue de l'Arc-en-Ciel au Nord et les immeubles collectifs à l'Est. Le site comprend, sur sa frange Ouest, une parcelle occupée par un abri de jardin.

# 2. DESTINATION DU SECTEUR

Ce secteur est destiné à accueillir un quartier à dominante résidentielle.

# 3. PRINCIPES D'AMÉNAGEMENT ET CONDITIONS D'URBANISATION

L'aménagement de ce secteur pourra se faire à condition de prendre en compte les constructions existantes dans la zone, à savoir l'abri de jardin, en permettant sa relocalisation sur un autre site.

## 3.1. DESSERTE ET ORGANISATION VIAIRE

Une voie de desserte de la zone se connectant à la rue de l'Arc-en-Ciel au Nord devra être aménagée dans le prolongement de la voie d'accès au cimetière. Elle pourra s'organiser en impasse, sous condition d'aménager la partie terminale de la voie qui devra être dimensionnée de manière à pouvoir faire aisément demi-tour.

L'aménagement de la zone ne devra pas obérer l'accès à la zone agricole et aux cheminements ruraux existants.

## 3.2. INTÉGRATION QUALITATIVE DE LA ZONE DANS SON ENVIRONNEMENT

L'intégration de la zone dans son environnement appellera un traitement de la frange Sud qui devra être végétalisée en guise de transition avec l'espace agricole limitrophe.

L'aspect et l'insertion des constructions devront être soignés et s'intégrer harmonieusement à son environnement en termes de volume et de hauteurs afin de s'inscrire en cohérence et en continuité du quartier de petits collectifs existant à l'Est et limitrophe à la zone d'urbanisation future.

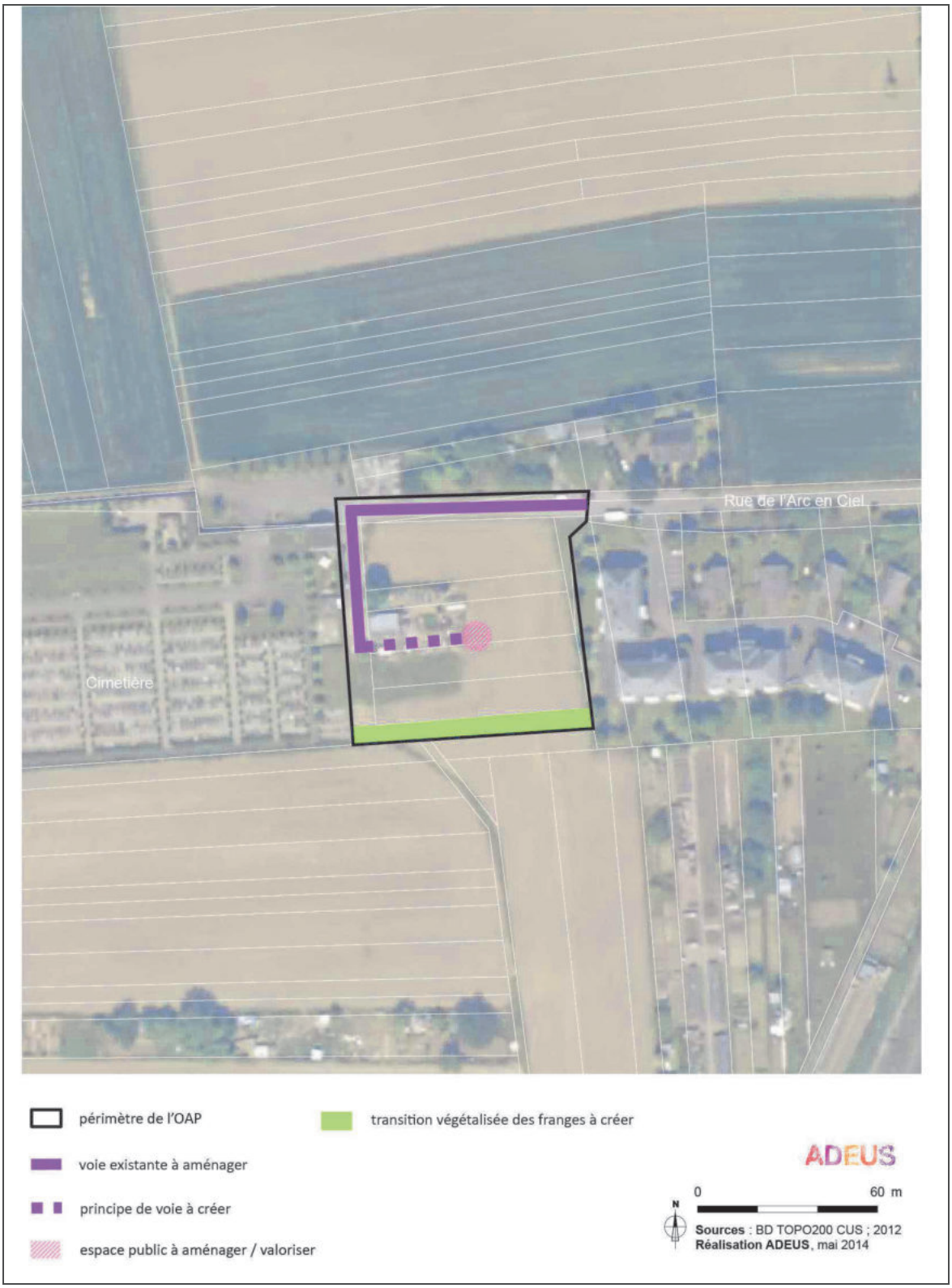
La voirie et les cheminements piétons - cycles seront végétalisés. Ils pourront comporter plusieurs strates végétales (alignements d'arbres de haute tige, haies vives,…) constituées d'essences locales.

## 3.3. PROGRAMMATION

Les formes urbaines individuelles de type habitat intermédiaire et les petits collectifs seront privilégiées. Elles pourront s'organiser sous forme de cours urbaines qui devront laisser une place à un espace public de qualité.

Le nombre de logements à produire, ainsi que le taux de logements locatifs sociaux devront se référer aux objectifs de production inscrits dans l'orientation d'aménagement et de programmation " Habitat ".

**Carte n°1 : Schéma de principes - Secteur à l'Est du cimetière**



# COMMUNE DE HOENHEIM :
# « SECTEURS ROUTE DE LA WANTZENAU ET RUE DU CHÊNE »

## 1. SITUATION DU SECTEUR DE PROJET

Les deux périmètres de l'OAP route de La Wantzenau sont localisés à l'interface entre secteurs résidentiels et d'activité, à l'Est du canal de la Marne au Rhin, autour du pôle d'échange multimodal de la gare de Hœnheim.

L'emprise le long de la route de La Wantzenau :

- est implantée sur un ancien atelier de réparation automobile et un espace libre au Nord, partiellement boisé ;
- est bordée par la route de La Wantzenau et des activités en vis-à-vis au Sud, le SDIS et le terminus tramway à l'Ouest, la voie ferrée au Nord et un ensemble de commerces et surfaces de loisir à l'Est.

L'emprise à l'angle de la rue du Chêne et de la rue François Mauriac :

- est implantée pour partie sur des emprises sportives urbaines et des jardins familiaux à relocaliser ainsi que sur une petite surface du parking-relais P2 ;
- est bordée à l'Ouest par des jardins familiaux, au Nord par le parking-relais P2, à l'Est par la rue du Chêne et au Sud par la rue François Mauriac et des logements mixtes : collectifs et pavillonnaires.

L'emprise le long de la rue du Chêne se situe en lisière de quartiers résidentiels au Sud et en vis-à-vis avec des activités à l'Ouest. L'emprise le long de la route de La Wantzenau a un vis-à-vis de même nature. Néanmoins, la route de La Wantzenau est une voie plus circulée et la vocation de ses abords beaucoup moins définie : plus mixte et diffuse (commerce, service, équipement de sécurité et de transport etc.).

La route de La Wantzenau et la rue du Chêne sont comprises dans un secteur de surveillance de la qualité de l'air, conséquent de leurs statuts d'axes routiers d'importance.

Les abords du terminus du tramway se caractérisent actuellement par un traitement assez infrastructurel des espaces publics, qui constituent des délaissés sur la rive Est notamment.

# 2. DESTINATION DU SECTEUR

Concernant le secteur localisé le long de la route de La Wantzenau, il est voué à accueillir :

- à l'avant, du logement collectif avec une proportion de 35 % minimum de logements sociaux ;
- à l'arrière, de l'activité dans le prolongement de la zone d'activités existante à l'Est et un espace vert à vocation d'espace sportif et de loisir, possiblement complété de jardins familiaux à l'arrière de la gare à l'Ouest. Cet espace proposera un terrain de sport ouvert et des agrès sportifs.

Immédiatement à l'Ouest de l'emprise localisée le long de la route de La Wantzenau, les abords du terminus du tramway seront réaménagés de sorte à créer une place ou parvis.

Concernant le secteur localisé à l'angle de la rue du Chêne et de la rue François Mauriac, il est voué à accueillir du logement collectif avec une proportion de 35 % minimum de logements sociaux. Les surfaces en rez-de-chaussée donnant sur la rue du Chêne seront préférentiellement de type « RDC actifs » (professions libérales, services etc.). L'espace localisé à l'intérieur de la marge de recul le long de la rue du Chêne devra jouer le rôle de seuil pour les « RDC actifs » et les entrées d'immeubles.

# 3. PRINCIPES D'AMENAGEMENT ET CONDITIONS D'URBANISATION

## 3.1. LES PRINCIPES D'AMENAGEMENT

### INTÉGRATION QUALITATIVE DE LA ZONE DANS SON ENVIRONNEMENT

Côté route de La Wantzenau, l'état sanitaire des sols devra faire l'objet d'une attention particulière en phase pré-opérationnelle. L'opération d'aménagement du site tiendra compte des restrictions d'usage mises en œuvre par ailleurs.

Les bâtiments seront organisés de sorte à créer du lien avec les espaces ouverts privatifs. Leurs usages seront soigneusement définis : d'espaces d'accès, de biodiversité, d'agrément visuel voire de stationnement. L'aménagement d'espaces extérieurs privatifs en pied d'immeubles, orientés au Sud ou à l'Ouest permettra une appropriation et une animation de l'espace de transition entre espace collectif et logements.

L'espace de transition entre l'emprise à vocation d'habitat à l'avant et l'emprise à vocation d'activité à l'arrière devra être aménagé de sorte à créer une transition végétalisée multi-strates : arboré, arbustif et herbacé.

Les bâtiments le long de la route de La Wantzenau seront implantés à l'alignement du recul règlementaire. L'espace au sein de la marge de recul sera libre de toute construction et de tout aménagement afin de constituer un seuil, un socle végétalisé et arboré pour l'ensemble du quartier résidentiel.

Côté rue du Chêne, une lisière plantée et arborée pour partie sur espace public et pour partie sur emprise privée, permettra d'assurer la transition entre l'espace résidentiel et les parkings concentrés autour du terminus tramway. Le profil de la voie de desserte et les reculs bâtis contribueront à la création d'un paysage végétalisé et arboré au sein de l'espace résidentiel.

Dans l'ensemble des deux secteurs, afin de contribuer au maintien et au renforcement des continuités écologiques, les aménagements sur l'espace public et sur l'espace privé s'attacheront à développer des projets paysagers végétalisés multi-strates : arboré, arbustif et herbacé. Ces aménagements se feront dans le respect des enjeux décris dans l'OAP trame verte et bleue. Le renforcement de la strate arborée contribuera notamment à améliorer le confort bioclimatique de ce secteur aujourd'hui très artificialisé.

## DESSERTE ET ORGANISATION VIAIRE

Chacune des emprises est bordée d'une voie structurante : la route de La Wantzenau et la rue du Chêne. La desserte de ces emprises nécessitera la création de voies de desserte. Ces voies de desserte résidentielles devront privilégier un principe de bouclage.

Le cas échéant, le bouclage de l'emprise localisée le long de la route de La Wantzenau devra être aménagé en sens unique. L'entrée du secteur se fera au niveau de l'espace résidentiel. La sortie se fera par la voie existante le long du SDIS. Un système de feu devra être installé en cas de sortie pour intervention des véhicules pompiers.

Les aménagements de l'emprise du site localisé le long de la route de La Wantzenau se structureront autour de liaisons douces menant aux espaces verts et de loisir à créer :

- entre le parvis du terminus tramway et les jardins ;
- sur voirie du nouveau quartier en direction des jardins ;
- en pied de talus ferroviaire depuis l'accès aux quais et pouvant se poursuivre en direction des emprises commerciales au Nord, à terme.

La voie de desserte de l'emprise localisée le long de la rue du Chêne se poursuivra par un petit cheminement qui permettra de relier les parkings du terminus tramway. A terme la voie pourra être prolongée.

## STATIONNEMENT

Le nombre de places de stationnement à créer devra respecter les dispositions du règlement écrit.

Les rampes d'accès au stationnement en sous-sol devront être intégrées aux bâtiments ou intégrées dans un aménagement paysager type pergola ou mur végétalisé. Les systèmes de doubles rampes seront à éviter.

L'aménagement du stationnement au sol ne devra pas se faire au détriment des espaces extérieurs partagés et des espaces supports de biodiversité. Des stationnements visiteurs seront à réaliser.

La proximité de la nappe phréatique, localement affleurante sur l'emprise des deux secteurs contraint la création de stationnement en sous-sol.

## FORMES URBAINES ET ARCHITECTURALES

Dans l'ensemble des deux secteurs, les volumétries bâties devront être traitées de sorte à s'adapter à leurs vis-à-vis: voirie structurante, espace de parking, espaces privatifs etc. Elles s'adapteront au contexte urbain : plus hautes côté rue, plus basses et fragmentées côté résidentiel.

Côté rue du Chêne, la hauteur et le recul des bâtiments situés en vis-à-vis des jardins des maisons individuelles localisées au Sud permettront de ménager la vue.

## HAUTEURS

La hauteur maximale des constructions devra respecter les indications du règlement graphique. Les bâtiments les plus importants pourront proposer jusqu'à quatre niveaux : R+3 + combles ou attiques.

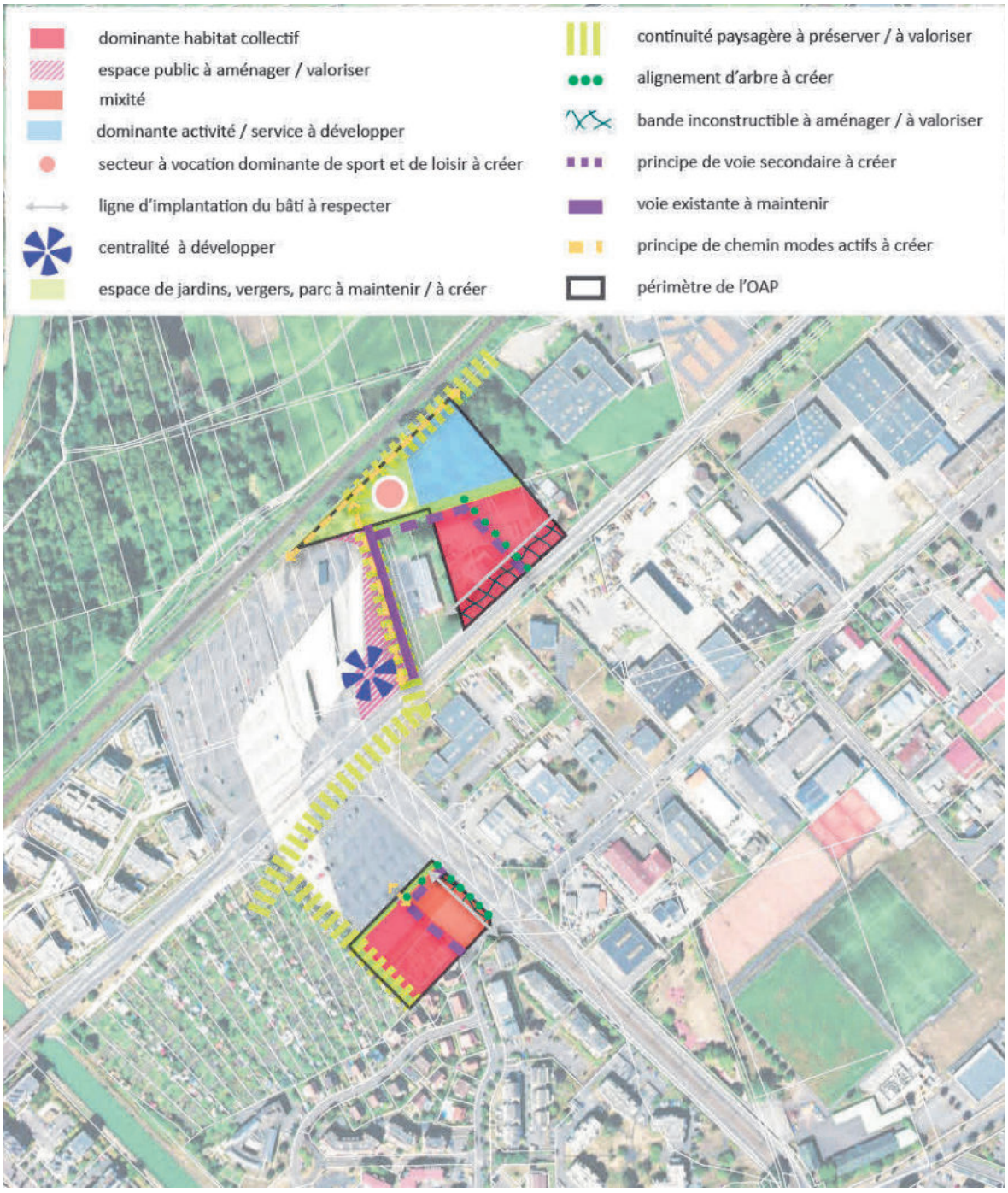
La hauteur des bâtiments implantés côté rue François Mauriac devra être minorée au contact des fonds de parcelles des maisons individuelles : R+2 + combles ou attiques.

## PHASAGE

L'aménagement du secteur localisé le long de la route de La Wantzenau pourra se faire indépendamment de l'aménagement du secteur localisé le long de la rue du Chêne, et inversement.

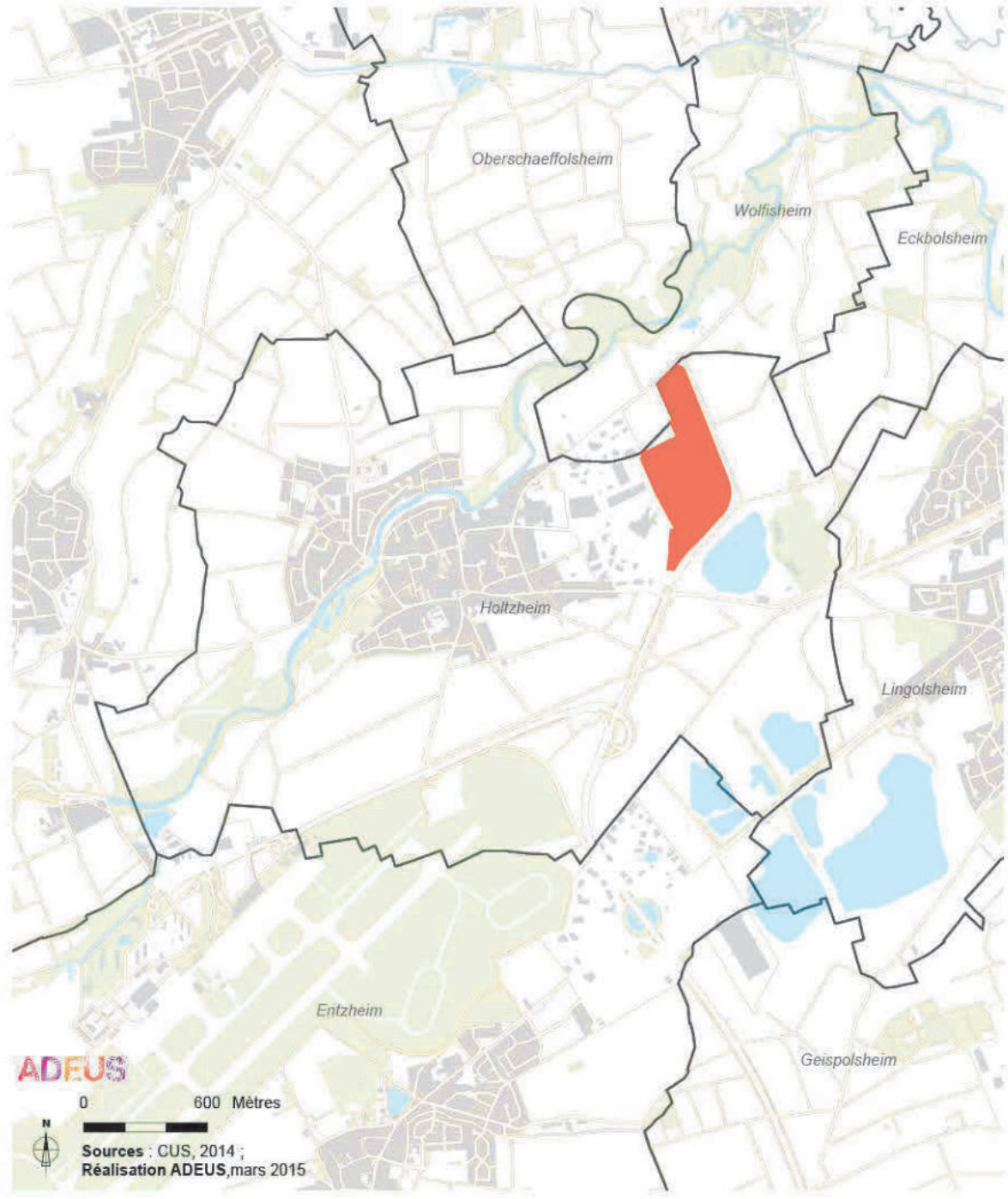
Chaque opération d'aménagement devra porter sur l'intégralité du périmètre du secteur sur lequel elle porte.

**Carte n°1 : Schéma de principe - Secteurs route de la Wantzenau et rue du Chêne**



**Carte n°2 : Schéma d'épannelage des hauteurs du bâti - Secteurs route de la Wantzenau et rue du Chêne**

# COMMUNE DE HOLTZHEIM : « SECTEUR D'EXTENSION DU PARC D'ACTIVITÉS JOFFRE »



# 1. SITUATION DU SECTEUR DE PROJET

Ce secteur se situe à l'Est de la commune, au contact de la future VLIO.

# 2. DESTINATION DU SECTEUR

Ce secteur sera destiné à accueillir des activités économiques, à dominante artisanale et industrielle.

# 3. PRINCIPES D'AMÉNAGEMENT ET CONDITIONS D'URBANISATION

## 3.1. DESSERTE ET ORGANISATION VIAIRE

### 3.1.1. Les accès

- **Par le nouveau giratoire rue J. Graff**

Dans un premier temps, la zone d'urbanisation future sera desservie par une voie principale branchée sur le nouveau giratoire rue Joseph Graff situé entre les Abattoirs et l'entreprise Alloin.

Cette voie traversera la zone d'activité existante à cheval sur les communes de Holtzheim et de Wolfisheim.

- **A la RD63**

Aucun accès direct sur les parcelles ne sera autorisé le long de la RD 63.

Par contre, un giratoire ou une entrée/sortie situé à mi-chemin de l'entrée actuelle de la zone d'activités existante et le branchement de la future VLIO (c'est-à-dire à environ 300 mètres de ces deux carrefours) sera envisageable lorsque que s'urbanisera l'extension du secteur d'activités sur Wolfisheim.

- **A la VLIO**

Aucun accès direct ne pourra s'effectuer sur la VLIO.

Le débouché Nord de la zone devra se faire dans le cadre du système d'échange prévu à terme entre la RD 63 et la VLIO.

### 3.1.2. Le système viaire

A l'intérieur de la zone, trois principes devront être respectés :

- **Assurer le bouclage des voies**

Il s'agira d'éviter les impasses et les espaces de retournement, grands consommateurs de terrain dans les zones d'activités, lorsqu'un bouclage est possible. Toutefois, des places de retournement pourront permettre un développement par phase.

De même, un bouclage par l'impasse Graff à Wolfisheim serait souhaitable.

- **Pas de surenchère de voirie**

Le schéma de desserte interne tentera d'économiser le terrain pour offrir le plus d'hectares réellement constructibles. Les voies en baïonnette devront être évitées pour une meilleure fluidité notamment pour les poids lourds.

- **Aménagement de la voirie**

L'organisation des voies est plutôt orthogonale, la voirie principale en forme d'épine dorsale. Le maillage sera étudié de telle sorte qu'il puisse laisser le choix entre diverses tailles de lots (grandes, moyennes et petites).

La voirie principale sera différenciée par un traitement végétalisé entre les stationnements.

L'aménagement de la zone intégrera des liaisons piètons/cycles vers les lignes de transport en commun et les pistes cyclables existantes ou à venir, notamment celles de la future infrastructure multi-modale « VLIO ».

### 3.1.3. L'assainissement

Les eaux pluviales seront évacuées à débit limité dans un réseau à créer avec rejet dans la Bruche.

## 3.2. INTÉGRATION QUALITATIVE DE LA ZONE DANS SON ENVIRONNEMENT : L'OPPORTUNITÉ DE RECONQUÉRIR LA QUALITÉ PAYSAGÈRE À L'ENTRÉE D'HOLTZHEIM

Le traitement des lisières de la vallée de la Bruche/circuit des Forts/gravière devrait permettre d'améliorer un espace de transition actuellement peu mis en valeur.

### 3.2.1. Pour une meilleure intégration des bâtiments le long de la VLIO et de la RD63

L'intégration de la VLIO et de la future urbanisation dans le paysage aura toute son importance. La VLIO ne pourra pas desservir directement les terrains de l'extension du parc d'activités Joffre, mais la longera, comme une limite Est à l'urbanisation.

Il est donc important de soigner cette entrée de ville (activités accueillies, positionnement des bâtiments, façades, parkings, plantations, aires de services ....).

Le principe de base est de montrer un bâti de qualité architecturale et particulièrement le long de la VLIO et de la RD 63. Les bâtiments formeront un front discontinu pour laisser quelques ouvertures en direction du coeur de la zone, mais également de la zone vers le circuit des Forts ou vers la Bruche. Il ne sera pas possible d'aménager des aires de dépôts ou de service le long de la VLIO, à moins de les protéger visuellement.

Un aménagement paysager d'une largeur minimum de 10 mètres sera prévu le long de la VLIO. Cette bande sera plantée d'arbres de haute tige et d'un système de haies discontinues. A l'arrière de cette bande et sur l'espace privatif, l'aménageur veillera à ce que les clôtures aient une homogénéité en terme de hauteur, couleur et aspects finis des matériaux.

Le long de la RD 63, l'aménagement pourra être plus sommaire avec des végétaux moins hauts (type haies).

Les aires de parking sur les parcelles devront être plantées (sauf sur le passage du pipe-line et des lignes électriques pour les hautes-tiges). Un système de noues avec des végétaux adéquats, filtrant la pollution des hydrocarbures, limitera les rejets des eaux pluviales et créera en même temps des espaces humides intermittents pour les batraciens (voir ci-après en *3.2.2.*).

L'urbanisation de la zone d'extension rapprochera de fait la limite de l'urbanisation des lisières de la VLIO. La volumétrie des bâtiments devra donc tenir compte de cette proximité et éviter ainsi un contraste paysager trop fort.

De manière à marquer l'entrée de ville, l'aménagement de la zone veillera à harmoniser l'ordonnancement des bâtiments le long de la RD 63 et de la VLIO, dans leur hauteur et leur volumétrie, le traitement des espaces laissés libres, ainsi que l'aspect extérieur des constructions.

De même, au Nord et au Sud de la zone, les entrées d'agglomération seront à soigner. Elles feront l'objet d'un traitement paysager.

### 3.2.2. Un corridor pour le crapaud vert présentant plusieurs avantages

Il s'agira d'aménager un corridor de passage pour le crapaud vert dont le tracé restera à préciser dans le cadre des projets d'aménagement[1]. En y garantissant des bandes enherbées, ce corridor biologique de la gravière GMS à la Bruche pourra prendre la forme d'une noue végétalisée en fond de parcelle, assurant un milieu relativement humide au printemps. Cet espace fera en même temps partie des espaces verts obligatoires sur chaque parcelle et participera à un système d'assainissement alternatif des eaux pluviales par infiltration dans le sol. La convention d'aménagement précisera le mode du gestion de corridor. Les éventuelles clôtures fermant les parcelles devront être constituées de grillages à grosses mailles de manière à être perméables au passage des crapauds.

Les cheminements d'eau superficiels végétalisés (noues, bassins...) seront privilégiés afin notamment de favoriser les déplacements des batraciens.

Des passages pour les batraciens, reliés à ce corridor écologique, seront aménagés pour les aider à traverser les obstacles que sont les infrastructures routières (RD 63, la future VLIO, les voies internes à la zone d'extension. Plusieurs solutions techniques seront possibles pour éviter la montée des batraciens sur les voies (crapauduc simple ou double accompagné d'un muret de guidage en L vers le passage,....). L'objectif sera de trouver une ou des solutions techniques durables et faciles à entretenir.

### 3.2.3. Des mesures pour la prise en compte du Grand Hamster

Il appartiendra à l'aménageur, comme préalable à l'urbanisation de la zone, de vérifier la présence avérée ou non du Grand Hamster par un comptage au printemps, sur les parcelles situées au Sud de la zone présentant des cultures favorables.

Si l'espèce est présente, des mesures compensatoires devront être mises en oeuvre pour protéger l'espèce et son habitat, comme par exemple le déplacement des individus sous réserve d'autorisation ou la pérennisation de cultures favorables sur des terrains actuellement occupés par le Grand Hamster grâce à des conventions de gestion agricole.

### 3.2.4. La prise en compte de la ressource en eau

L'implantation du projet en périmètre de protection éloignée des forages de Lingolsheim nécessitera en phase opérationnelle la prise en compte de précautions particulières liées à la protection de la ressource en eau. Les projets de la zone devraient faire l'objet d'une déclaration auprès des services compétents qui pourront préciser les interdictions, les contraintes et les prescriptions à respecter.

## 3.3. PHASAGE

L'urbanisation de la zone d'extension pourra être prévue en deux phases principales avec des lots de profondeur et de tailles variées, sachant que les parcelles pourront être divisées ou regroupées selon les besoins des entreprises.

1. *On tiendra compte du phasage de l'aménagement de la zone*

### 3.3.1. La première phase

D'environ 10 ha, elle pourra se faire indépendamment de l'extension sur Wolfisheim, mais l'accès sera unique par le nouveau giratoire rue J.Graff. Néanmoins, l'entrée unique ne facilitant pas le trafic des véhicules, il serait préférable de faire coïncider les opérations sur Wolfisheim et sur Holtzheim pour bénéficier d'une sortie sur la RD 63.

En dehors des couloirs des lignes électriques et à proximité des deux grandes entreprises existantes, les bâtiments de cette première phase pourront être plus hauts sans avoir un impact visuel trop fort lorsque l'ensemble de la zone d'extension sera construite.

La première phase comportera au minimum un espace public au croisement de la voirie principale.

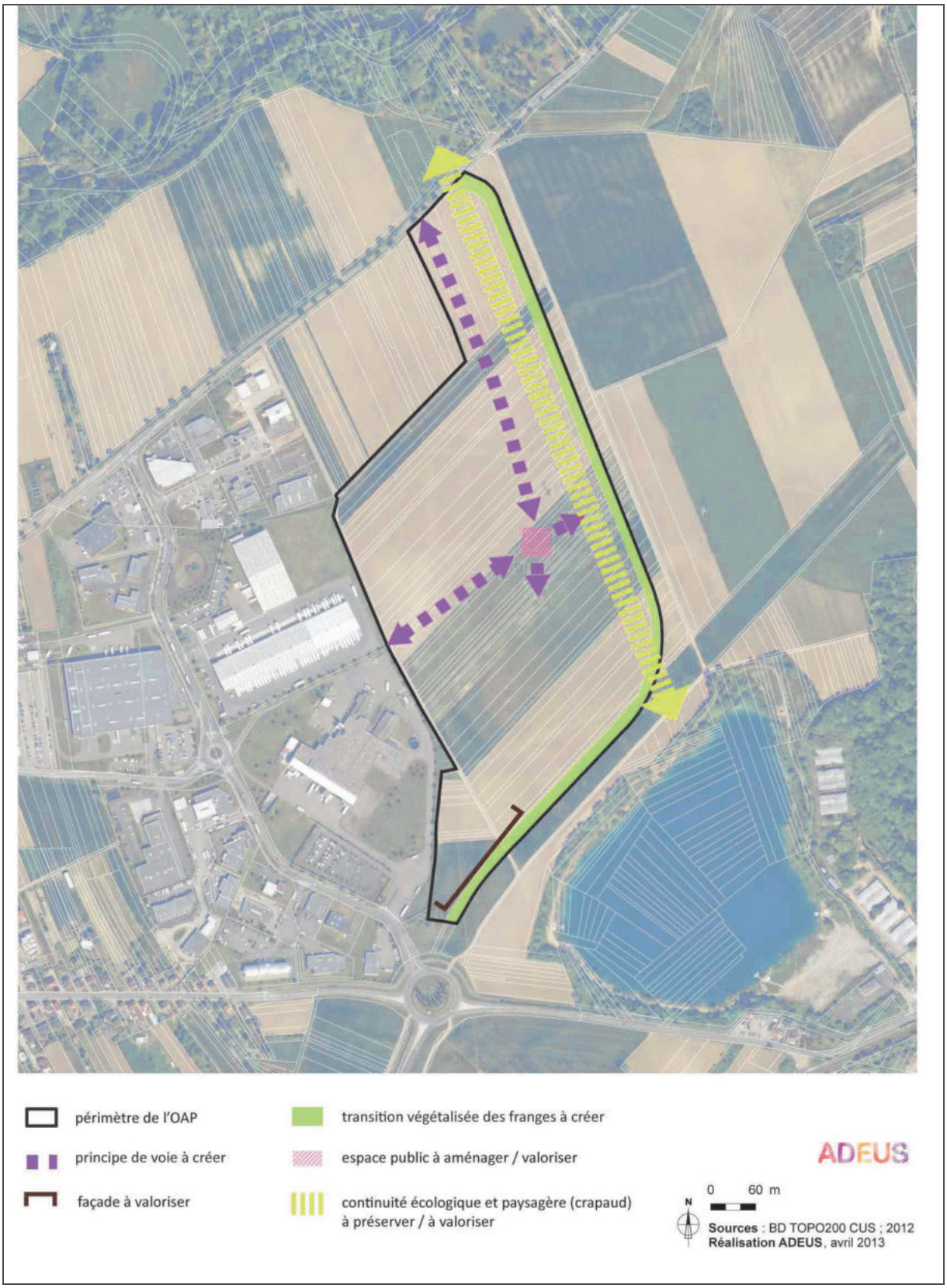
### 3.3.2. La deuxième phase

La deuxième phase, d'une douzaine d'hectares, viendra ceinturer l'urbanisation contre la VLIO et finir la zone d'activités. Le recul des bâtiments sera déterminé en fonction de l'emplacement réservé pour la VLIO.

Cette dernière phase pourra offrir des terrains de toutes tailles. L'implantation des bâtiments devra faire apparaître un certain ordonnancement. Sous les lignes électriques devront être prévus des bâtiments moins hauts.

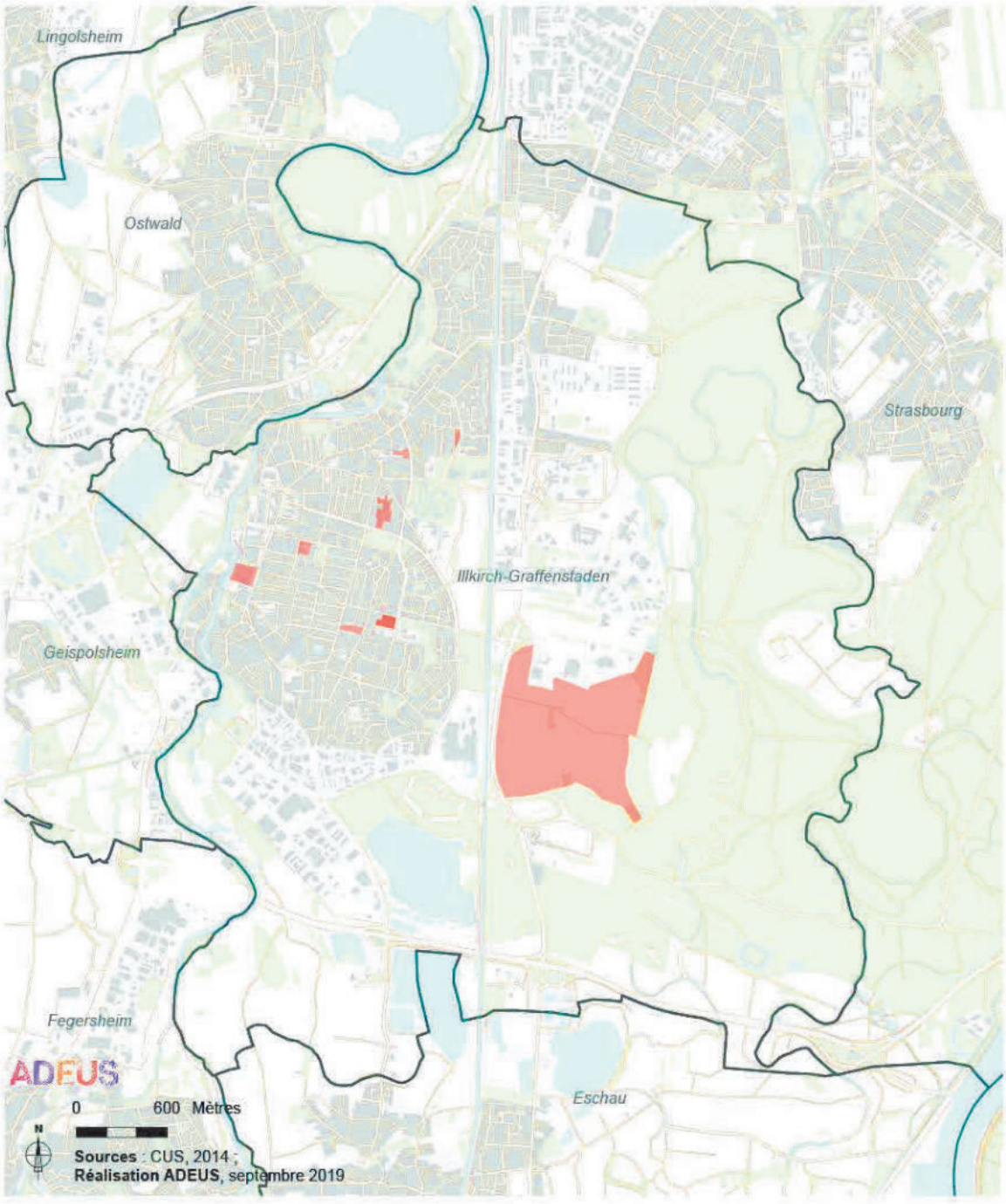
Rappel : l'effet « vitrine » sera recherché aux abords de ce barreau Sud de la VLIO. Les bâtiments de qualité architecturale pourront avoir un volume plus important si leur façade est particulièrement bien traitée.

**Carte n°1 : Schéma de principes - Secteur d'extension du parc d'activités Joffre**



# COMMUNE DE ILLKIRCH-GRAFFENSTADEN :

# « SECTEUR ESPACE LECLERC »



# 1. SITUATION DU SECTEUR DE PROJET

Le secteur de projet est situé à l'angle de la rue des Vignes et de la rue des Roseaux, sur l'emprise de l'actuel supermarché Leclerc. Ce secteur est très central et le commerce de proximité existant assure l'animation du quartier.

# 2. DESTINATION DU SECTEUR

Le supermarché Leclerc pouvant être amené à déménager à terme, la collectivité souhaite pouvoir valoriser cette grande parcelle très centrale, en y laissant se développer un programme mixte sur la parcelle libérée, mélant commerces de proximité au rez-de-chaussée et logements dans les étages d'un nouveau bâtiment.

# 3. PRINCIPES D'AMÉNAGEMENT ET CONDITIONS D'URBANISATION

## 3.1. DESSERTE, ORGANISATION VIAIRE

Le site est bien desservi à l'angle de la rue des Vignes et la rue des Roseaux.

Sur sa façade Ouest, il accueillera une voirie destinée à se prolonger au Nord sur la rue des Vignes et au Sud sur la rue de l'Orme. Ce principe s'inscrit dans le cadre de la reconfiguration du système viaire destiné à désenclaver les logements au coeur du quartier. Il est défini par les études de cadrage programmatique et urbaine du Nouveau Programme National de Renouvellement Urbain du Quartier Prioritaire de la politique de la ville Libermann à Illkirch-Graffenstaden.

## 3.2. INTÉGRATION QUALITATIVE DE LA ZONE DANS SON ENVIRONNEMENT

Une qualité architecturale, ainsi qu'une qualité des espaces extérieurs seront recherchées dans le programme d'aménagement qui s'y développera, de manière à valoriser ce quartier très fréquenté, notamment par des personnes âgées.

L'aménagement des espaces extérieurs devra prévoir quelques bancs publics et des arbres de haute tige.

Les parkings seront également plantés d'arbres de haute tige.

Le risque de pollution des sols est un enjeu qui sera considéré dans la conduite du projet.

## 3.3. PROGRAMMATION

Le programme de l'opération comprendra majoritairement des commerces de proximité en rez-de-chaussée.

Le nombre de logements à produire, ainsi que le taux de logements locatifs sociaux devront se référer aux objectifs de production inscrits dans l'orientation d'aménagement et de programmation " Habitat ".

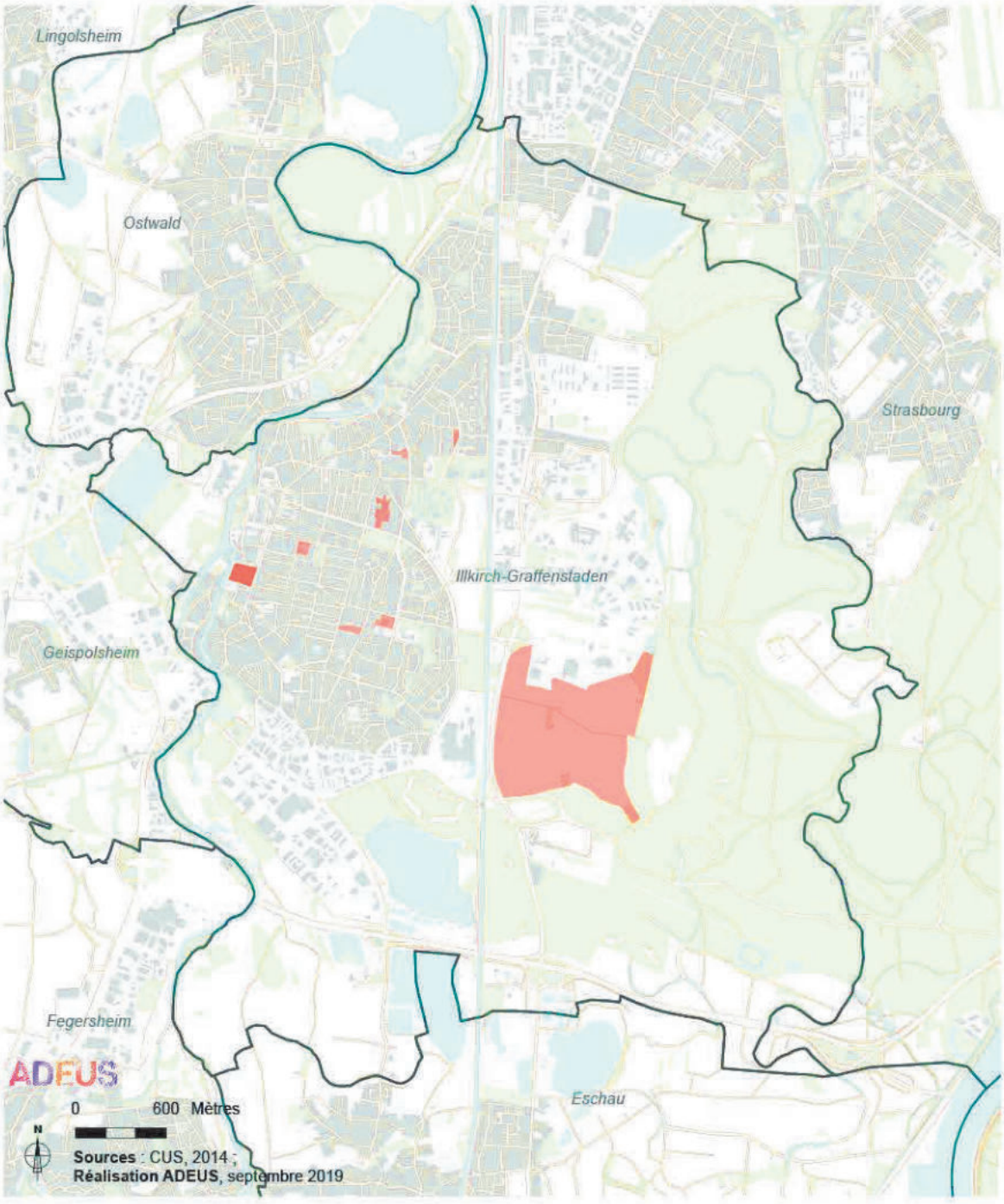
## 3.4. PHASAGE

L'opération sera à réaliser d'un seul tenant sur cette unique grande parcelle.

**Carte n°1 : Schéma de principes - Secteur Espace Leclerc**

# COMMUNE DE ILLKIRCH-GRAFFENSTADEN :

# « SECTEUR HURON »



# 1. SITUATION DU SECTEUR DE PROJET

Le secteur de projet occupe un des derniers sites industriels en activité du centre d'Illkirch-Graffenstaden.

Il est situé au coeur d'un vaste secteur de recomposition urbaine destiné à doter la commune d'un centre ville.

Les franges Nord du site ont fait l'objet depuis 1995 d'un programme urbain mixte composé notamment de constructions à usage d'habitat, d'une galerie commerçante, d'espaces et d'équipements publics.

Les franges Sud du site accueillent la salle des Fêtes de la commune, récemment rénovée et restructurée. L'arrière du site accueille la Vill'A, maison d'enseignement et de pratique des arts, ouverte en juin 2015 sur l'ancienne chaufferie de l'usine SACM sur les berges de l'Ill.

Le site est aujourd'hui occupé par une entreprise engagée dans un processus de délocalisation, celui d'Eschau, qui accueille déjà une partie des activités de l'entreprise.

# 2. DESTINATION DU SECTEUR

Le secteur de projet est destiné à être une zone mixte à dominante d'habitat.

# 3. PRINCIPES D'AMÉNAGEMENT ET CONDITIONS D'URBANISATION

## 3.1. DESSERTE, ORGANISATION VIAIRE ET STATIONNEMENT

Le site dispose d'une bonne accessibilité en transport en commun, le terminus de la ligne A du tramway étant situé au Sud-Est du secteur de projet.

L'accessibilité piétonne, cyclable et routière est également bonne sur ce site en coeur de ville.

Une voie sera ouverte à la circulation au Sud du secteur de projet, permettant notamment d'organiser l'accès aux véhicules motorisés à ce nouvel ensemble de constructions et d'accueillir un espace de stationnement public.

Le maillage viaire sera complété à l'Est par la création d'une desserte piétonne et cyclable qui rétablira la continuité de ces voies dédiés le long de l'extension du tramway, le long de la route de Lyon.

Le long du canal de dérivation de l'Ill, la desserte piétons-cycles devra être complétée au droit du projet, tout en maintenant et valorisant la continuité paysagère et écologique des berges de ce bras d'eau.

## 3.2. INTÉGRATION QUALITATIVE DE LA ZONE DANS SON ENVIRONNEMENT

En sus du respect de la continuité paysagère des berges du canal de dérivation de l'Ill, le secteur de projet intégrera un cœur d'ilot végétalisé destiné à fournir un cadre de vie de qualité aux futurs habitants.

Des ouvertures visuelles au sein du secteur de projet seront créées afin notamment de garantir une certaine perméabilité de l'urbanisation, en permettant des vues vers les berges du canal de dérivation de l'Ill et le cœur d'ilot pour les riverains, et vers la ville pour les habitants.

Le long de la route de Lyon, le nouvel ensemble de constructions devra constituer un front bâti en continuité des façades plus au Nord

Le Sud et l'Est du secteur de projet est à proximité d'infrastructures de transport (route de Lyon et tramway) et d'équipements publics (notamment la salle des fêtes) pouvant générer des nuisances sonores. Le projet urbain devra donc veiller à mettre en oeuvre des dispositions constructibles destinées à prendre en compte ces nuisances.

## 3.3. HAUTEUR DES CONSTRUCTIONS

La hauteur maximale hors tout des constructions devra respecter la carte jointe à la présente OAP.

En cohérence avec les hauteurs constatées dans les opérations récentes d'habitat au Nord, les constructions au Nord du secteur de projet auront une hauteur maximale hors tout de 20 mètres.

Afin d'assurer une transition douce avec le tissu bâti existant au droit de la route de Lyon, les constructions à l'Est du secteur de projet auront également une hauteur maximale hors tout de 20 mètres.

Profitant de la proximité de l'Ill, les constructions à l'Ouest du secteur de projet pourront avoir une hauteur maximale hors tout de 23 mètres.
Peu soumis aux vis-à-vis, les constructions au Sud-Ouest du secteur de projet sont soumises au même maxima (23 mètres hors tout).

Afin d'intégrer au mieux ce secteur de projet dans son environnement bâti, le dernier ou les deux derniers niveaux habitables des constructions devront être traités :

- en attique simple pour les constructions dont la hauteur maximale hors tout est de 20 mètres.
- en double attique pour les constructions dont la hauteur maximale hors tout est de 23 mètres.

L'attique devra présenter un décroché d'un minimum de 2,5 mètres au droit du nu de la façade.

Ce traitement en attique n'est imposé que pour les façades sur rue ou sur le canal de l'usine.

## 3.4. PROGRAMMATION

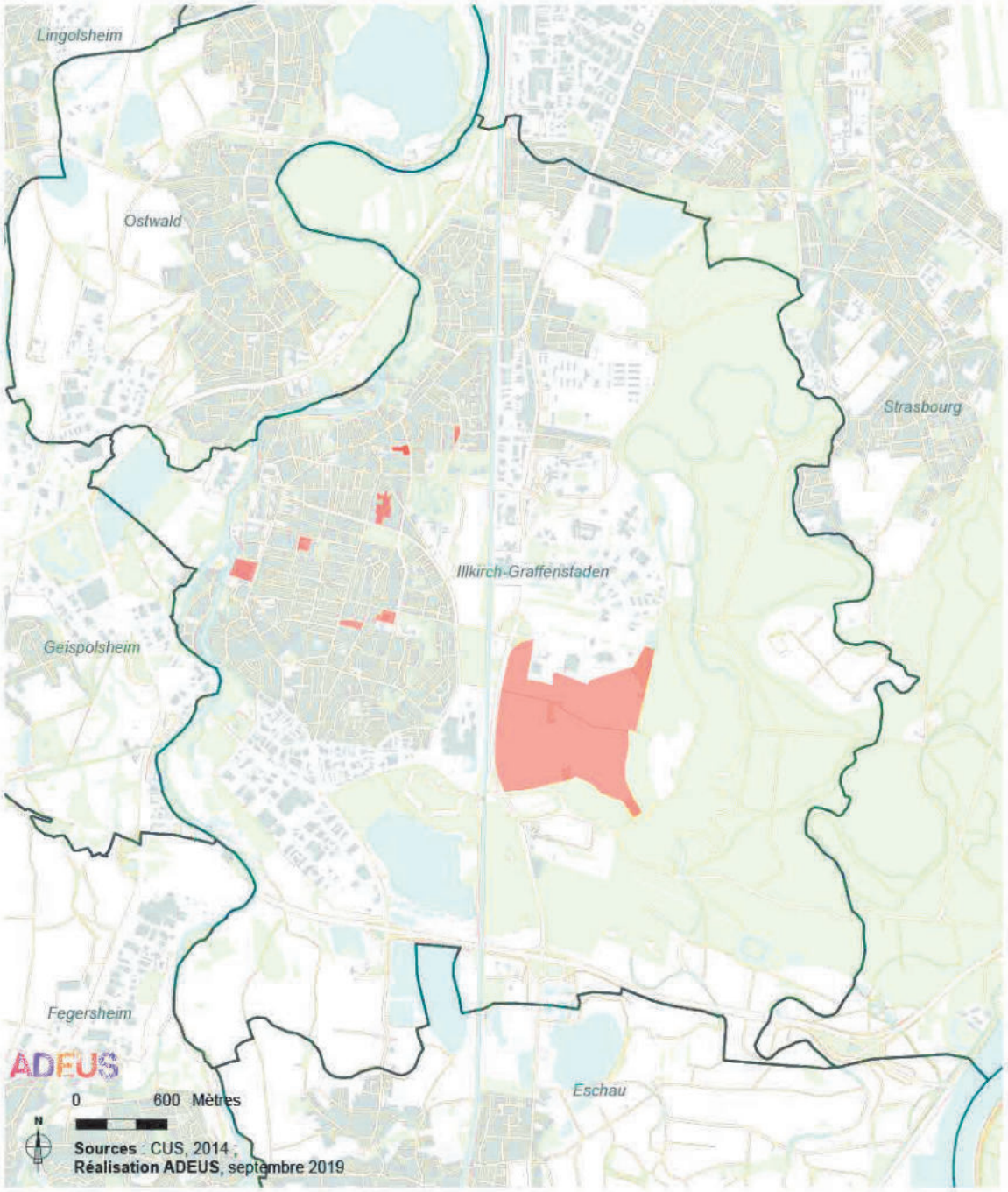
Le nombre de logements à produire devra se référer aux objectifs de production inscrits dans l'orientation d'aménagement et de programmation « Habitat ».

Le taux de logements locatifs sociaux devra se référer aux indications au règlement graphique.

**Carte n°2 : Schéma de principes**

**Carte n°2 : Hauteur des constructions**

# COMMUNE DE ILLKIRCH-GRAFFENSTADEN : « SECTEUR PLACE DU TEMPLE »



# 1. SITUATION DU SECTEUR DE PROJET

Le secteur de projet, d'une superficie d'environ 50 ares, se situe entre la place du Temple et la rue Vincent Scotto.

Les parcelles concernées sont végétalisées (jardins potagers, verger d'arbres de haute tige, petit bâti).

Le bâti environnant est mixte, constitué d'anciennes fermes à valeur patrimoniale rue du Temple (maisons à colombage), et sur la frange Sud et Est d'immeubles collectifs de grande hauteur.

# 2. DESTINATION DU SECTEUR

Ce secteur «Place du Temple» est destiné à offrir une mixité de fonctions dans le cadre d'une opération d'ensemble : habitat, stationnement, petit square.

# 3. PRINCIPES D'AMÉNAGEMENT ET CONDITIONS D'URBANISATION

## 3.1. DESSERTE, ORGANISATION VIAIRE ET STATIONNEMENT

L'accès principal au site pourra se faire par la rue Vincent Scotto, ainsi que par la rue du Temple et la place du Temple pour les piètons. Cet accès piètons traversera le secteur d'Ouest en Est en direction de la rue Vincent Scotto.

Il y aura des possibilités de stationnement public arboré.

## 3.2. INTÉGRATION QUALITATIVE DE LA ZONE DANS SON ENVIRONNEMENT

L'intégration architecturale des bâtiments devra trouver un juste milieu entre le bâti ancien au Nord du site et les immeubles collectifs au Sud et à l'Est.

Côté Place du Temple, l'espace de transition pourra être occupé par des petits collectifs (R + 1+ attique au maximum).

Côté rue Vincent Scotto et sur une profondeur de 30 m maximum à partir de la rue, les bâtiments pourront être de plus hauts (20 m maximum).

L'organisation des bâtiments sur ce secteur ne devra pas caché la perspective sur le clocher du temple depuis la rue Vincent Scotto mais plutôt le mettre en valeur.

L'aménagement paysager (notamment un petit square) et l'organisation interne du secteur devra rappeler l'aspect végétalisé et aéré actuel.

Certains arbres, notamment ceux à l'entrée du Temple et ceux en limite avec l'ensemble d'immeubles collectifs au Sud, seront conservés dans la mesure du possible.

Le petit square pourrait se localiser à proximité des maisons individuelles existantes de la rue du Temple, en guise de transition.

Ce petit quartier pourrait être aménagé en forme de cour urbaine ouvert au public.

## 3.3. PROGRAMMATION

Une projet d'aménagement d'ensemble sera requis pour assurer la cohérence de l'urbanisation de ce secteur.

Le nombre de logements à produire, ainsi que le taux de logements locatifs sociaux devront se référer aux objectifs de production inscrits dans l'orientation d'aménagement et de programmation " Habitat ".

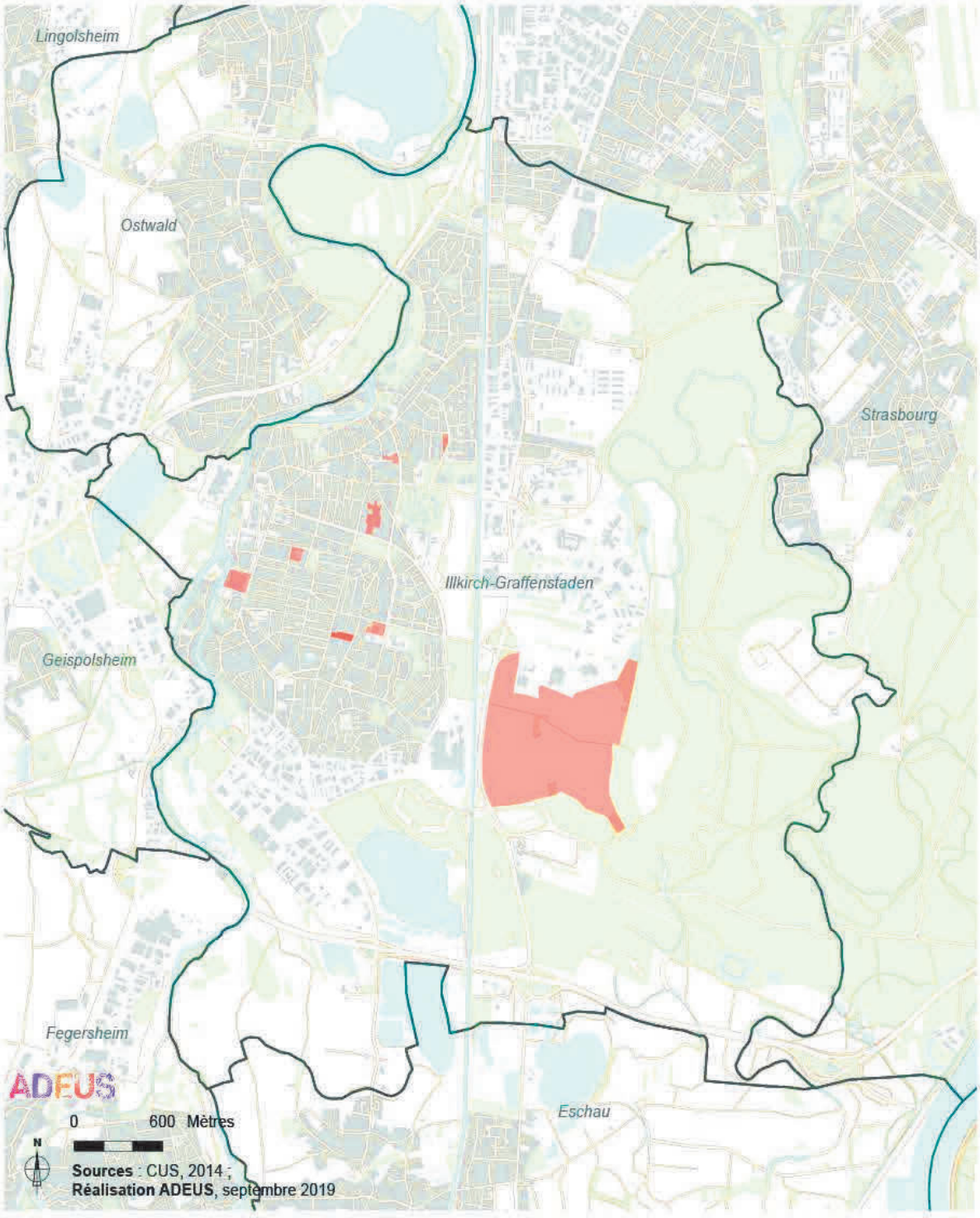
## 3.4. PHASAGE

Le secteur devra s'urbaniser d'un seul tenant.

**Carte n°1 : Schéma de principes - Secteur Place du Temple**

# COMMUNE DE ILLKIRCH-GRAFFENSTADEN :

# « SECTEUR ROUTE BURKEL »



# 1. SITUATION DU SECTEUR DE PROJET

Le secteur est situé entre la route Burkel à l'Ouest, la rue du Général Libermann à l'Est et la rue de la Prairie au Nord et au Sud. Cette dernière s'interrompt laissant place à ce petit cœur d'îlot.

Le tissu urbain aux alentours est principalement résidentiel : quelques maisons individuelles et leur jardin, petits collectifs et la Cité Libermann constituée d'immeubles de grande hauteur à l'Est.

# 2. DESTINATION DU SECTEUR

Les neuf parcelles constituant ce petit secteur de la « Route Burkel » sont destinées à être construites à terme, en respectant le caractère résidentiel du quartier.

L'enjeu consiste à pouvoir urbaniser ce petit secteur par de l'habitat, tout en respectant le tracé de principe des voies (cf. schéma de principe ci-après).

# 3. PRINCIPES D'AMÉNAGEMENT ET CONDITIONS D'URBANISATION

## 3.1. DESSERTE ET ORGANISATION VIAIRE

Quatre accès desserviront les parcelles concernées par cette OAP :

- un à l'Est par la rue du Général Libermann,
- un à l'Ouest par la Route Burkel,
- les deux parties de la rue de la Prairie (Nord et Sud) se rejoindront pour assurer le maillage du cœur d'îlot (emprise 8 m). Cela éviterait une ou deux placettes de retournement en assurant la continuité de la rue de la Prairie.

## 3.2. INTÉGRATION QUALITATIVE DE LA ZONE DANS SON ENVIRONNEMENT

L'habitat individuel ou intermédiaire (voire un ou deux petits collectifs) devra s'intégrer aux formes urbaines environnantes de ce cœur d'îlot. Le bâti pourra se construire de part et d'autre de la rue de la Prairie prolongée et de la nouvelle voirie qui assurera la jonction entre la route Burkel et la rue du Général Libermann.

## 3.3. PROGRAMMATION

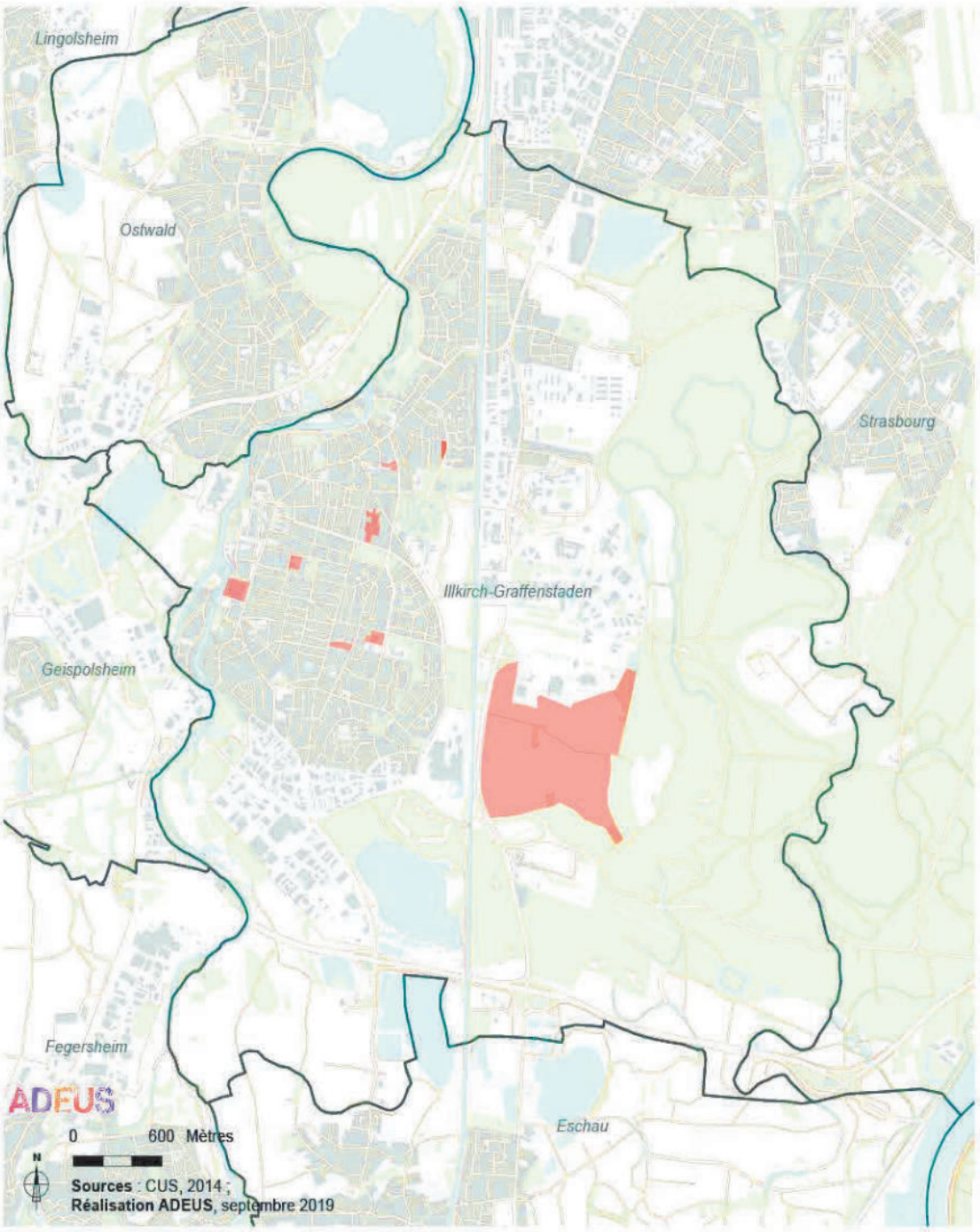
Le nombre de logements à produire, ainsi que le taux de logements locatifs sociaux, devront se référer aux objectifs de production inscrits dans l'orientation d'aménagement et de programmation « Habitat ».

## 3.4. PHASAGE

L'urbanisation de ce petit secteur demandera une opération d'aménagement d'ensemble sur le périmètre déterminé.

**Carte n°1 : Schéma de principes - Secteur Route Burkel**

# COMMUNE DE ILLKIRCH-GRAFFENSTADEN : « SECTEUR RUE D'ALSACE »



# 1. SITUATION DU SECTEUR DE PROJET

Le secteur de projet est situé à l'angle de la rue d'Alsace, rue de Franche Comté et Sentier des Pêcheurs. Ce secteur est occupé par par quelques commerces de proximité dans un quartier d'habitat collectif.

# 2. DESTINATION DU SECTEUR

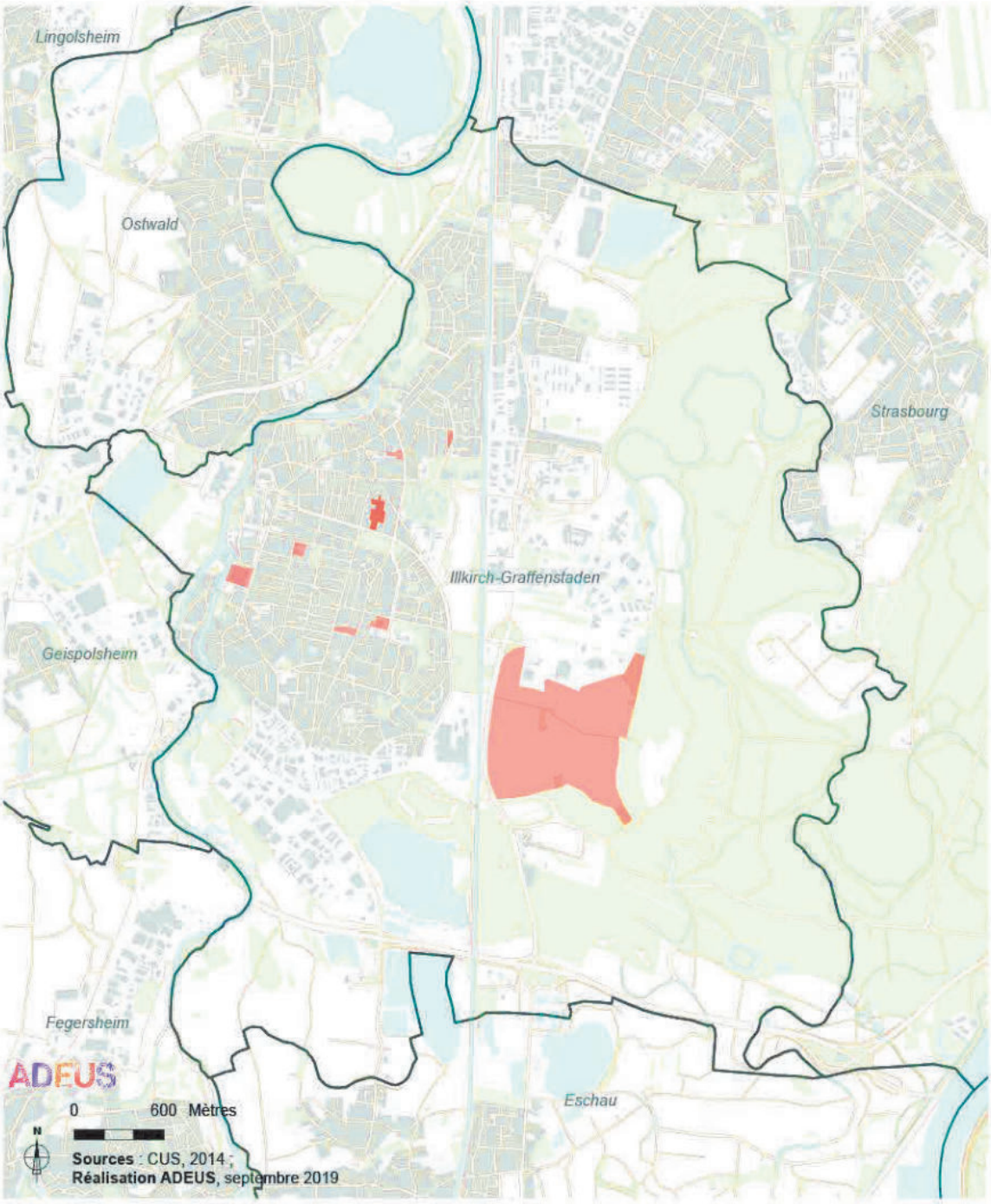
La collectivité souhaite pouvoir valoriser ce secteur en laissant se maintenir, voire se développer le commerce de proximité en rez-de-chaussée.

# 3. PRINCIPES D'AMÉNAGEMENT ET CONDITIONS D'URBANISATION

Tout projet de construction ou de réhabilitation comportera un programme à dominante commerciale en rez-de-chaussée.

**Carte n°1 : Périmètre de l'OAP - Secteur rue d'Alsace**

# COMMUNE DE ILLKIRCH-GRAFFENSTADEN : « SECTEUR RUE DE LA CEINTURE »



# 1. SITUATION DU SECTEUR DE PROJET

Le secteur de projet est situé au coeur d'un grand îlot délimité par les rues de la route Burkel à l'Ouest, la rue de la Ceinture et le cimetière central au Sud. Le secteur à urbaniser, situé en coeur d'îlot, se trouve aujourd'hui enclavé mais bénéficie de perspectives d'ouverture et de connection au tissu environnant sur ses façades Sud.

L'îlot est essentiellement constitué de fonds de jardin dans un cadre résidentiel. Le site est attenant au noyau ancien d'Illkirch qui présente les caractéristiques des formes urbaines traditionnelles (étroitesse des voiries et du bâti, implantation à l'alignement et en limite séparative, disposition du bâti autour d'une cour, maisons à colombage et annexes agricoles,...) lisibles au Nord de l'îlot.

Le passé agricole se lit encore sur le site, tant sur le plan végétal (arbres fruitiers, jardins potagers,...), sur le plan du bâti (de type ferme avec appentis) que sur le plan du parcellaire en lanière. Cet héritage a fondé les lignes paysagères du site orientées Nord-Sud (implantation du bâti, clotures, haies,...).

Le contexte du site va cependant profondémment évoluer avec le prolongement de la ligne A du tramway dont le tracé longera l'îlot sur deux côtés, rue Vincent Scotto et rue de la Ceinture, desservant directement le site de projet.

# 2. DESTINATION DU SECTEUR

Ce secteur est destiné à être à terme une zone mixte à dominante d'habitat.

# 3. PRINCIPES D'AMÉNAGEMENT ET CONDITIONS D'URBANISATION

## 3.1. DESSERTE, ORGANISATION VIAIRE ET STATIONNEMENT

Le site est actuellement bien desservi par les transports en commun et par les pistes cyclables.

Le site de projet sera maillé afin de le connecter en plusieurs points au tissu environnant.

L'accès principal se fera au Sud sur la rue de la Ceinture avec une voirie principale en direction du Nord (impasse du Poêle qui donne sur la rue Sodbronn). Ce tracé Nord/Sud s'inscrira dans les lignes paysagères dominantes. Leur traitement sera en harmonie avec le tissu ancien : elles seront étroites (de l'ordre de 4 à 5 mètres de large), avec caniveau central (sans trottoir), traitées en zone de rencontre (tous modes sur la même chaussée). Un bouclage interne sera prévu pour desservir les terrains.

Un cheminement pour les modes actifs pourra déboucher au Nord sur la rue de l'Arc en Ciel.

Afin de favoriser le désenclavement du site, deux accès piétons-cycles complémentaires pourront à long terme relier le site à l'Est à la rue Sodbronn et rue Vincent Scotto.

Le stationnement sera pensé et conçu à l'échelle de l'îlot. La proximité du tramway ainsi que la programmation de logements sociaux jouent en faveur d'une limitation du nombre de places de stationnement par logement.

## 3.2. INTÉGRATION QUALITATIVE DE LA ZONE DANS SON ENVIRONNEMENT

L'enjeu consiste à réussir à l'intégration de cette urbanisation dans un tissu et paysage sensibles.

Cet objectif est compatible avec les formes urbaines existantes composées notamment de maisons traditionnelles alsaciennes et de maisons des années 1910/1930. Afin de respecter l'échelle du tissu urbain environnant dans un souci d'intégration spatiale, l'habitat intermédiaire sera privilégié (forme d'habitat qui se positionne entre l'habitat collectif et l'habitat individuel, proposant un seuil au logement, un accès privatif, une pièce extérieure,...).

## 3.3. PROGRAMMATION

La desserte à terme du site par le tramway joue en faveur d'un objectif d'environ 90 logements à l'hectare.

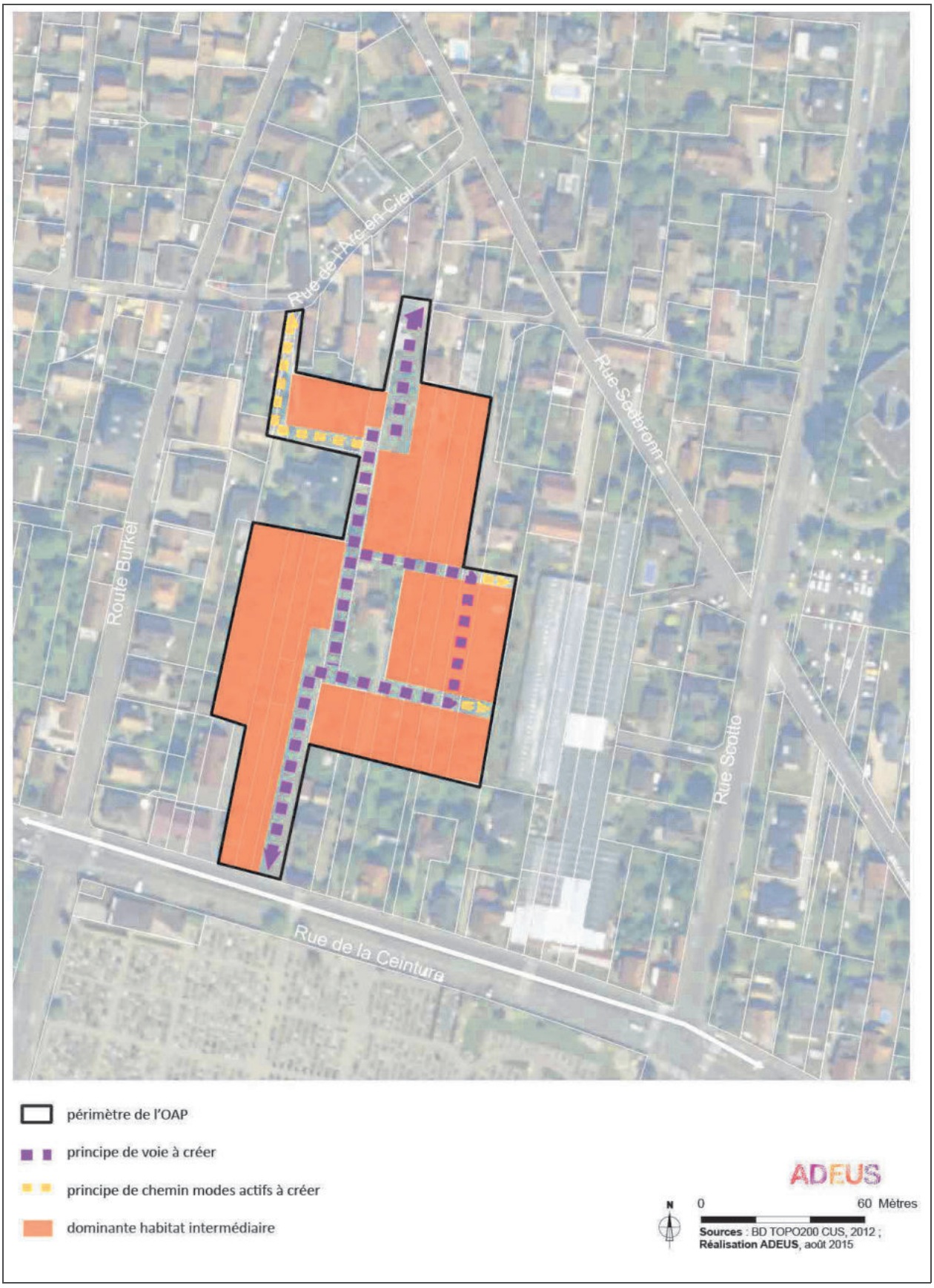
Le nombre de logements à produire, ainsi que le taux de logements locatifs sociaux devront se référer aux objectifs de production inscrits dans l'orientation d'aménagement et de programmation " Habitat ".

Le programme de logement s'orientera vers une majorité de grands logements, de type T4 et T5.

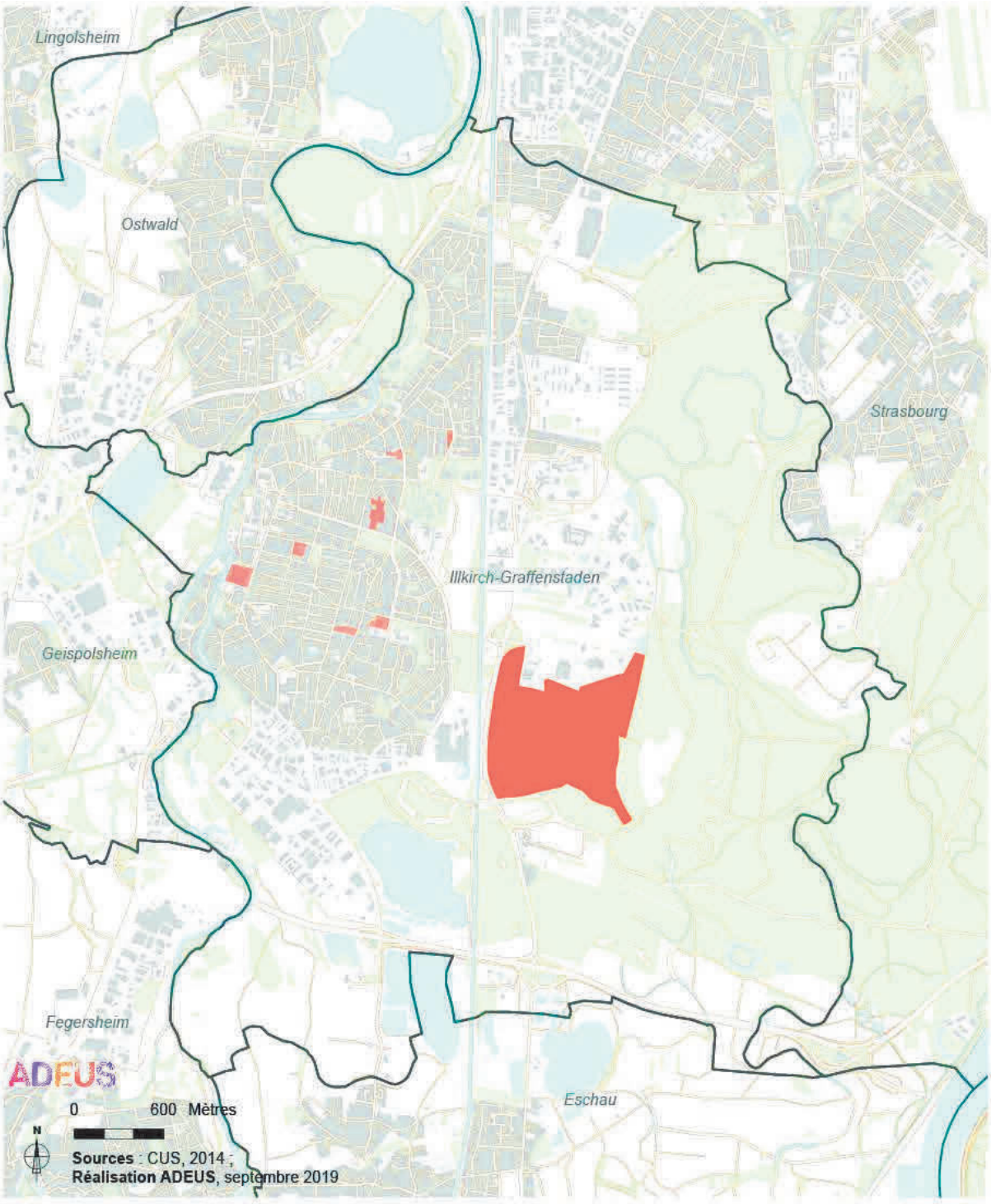
## 3.4. PHASAGE

L'urbanisation du secteur s'effectuera en une ou plusieurs phases.

**Carte n°1 : Schéma de principes - Secteur rue de la Ceinture**



# COMMUNE DE ILLKIRCH-GRAFFENSTADEN : « SECTEUR SUD DE LA ZAC PII - PARC D'INNOVATION »



# 1. SITUATION DU SECTEUR DE PROJET

Le secteur de projet constitue la partie Sud de La Zone d'Aménagement Concerté (ZAC) « Parc d'Innovation ». Cette zone au sein de la ZAC est située sur la partie Sud/Est de la Ville d'Illkirch-Graffenstaden, en frange de la partie urbanisée de la commune.

Cette zone s'étend sur une surface de 74 hectares. Elle est délimitée au Nord par la partie déjà urbanisée de la ZAC, à l'Ouest par la Route du Rhin (Route Métropolitaine RM 468), et au Sud et à l'Est par la forêt d'Illkirch-Graffenstaden.

La partie Sud de la ZAC est aujourd'hui constituée essentiellement de champs cultivés et reste à urbaniser dans une seconde phase (la majeure partie Nord de la ZAC a déjà été urbanisée dans la première phase d'aménagement au cours des 25 dernières années).

Le Parc d'Innovation longe sur le développé de sa façade Est le massif forestier de Neuhof Illkirch-Graffenstaden classé en septembre 2012 en réserve naturelle nationale. Cette forêt, reliquat de la forêt rhénane originelle, présente un milieu écologique et des aménités paysagères remarquables. De plus, le sud de la réserve naturelle, en connexion directe avec le secteur de projet présente un enjeu particulier pour les amphibiens. En effet, chaque année, plusieurs milliers d'amphibiens hivernent dans la réserve naturelle et vont se reproduire dans l'étang de la Schafhardt.

L'espace forestier est occupé en partie par l'armée. Une tour militaire, située en lisière de forêt, témoigne de l'ancienneté de cette occupation. Cet élément architectural présente un intérêt sur le plan patrimonial.

# 2. DESTINATION DU SECTEUR

Le Parc d'Innovation a été conçu en 1986 selon un plan de composition radical basé sur la figure géométrique du cercle (le cœur du quartier) et de radiales (voiries, perspectives, …). L'espace qui en découle est relativement isolé de son environnement proche (quartiers limitrophes de Illkirch-Graffenstaden, piste des Forts, massif forestier, …).

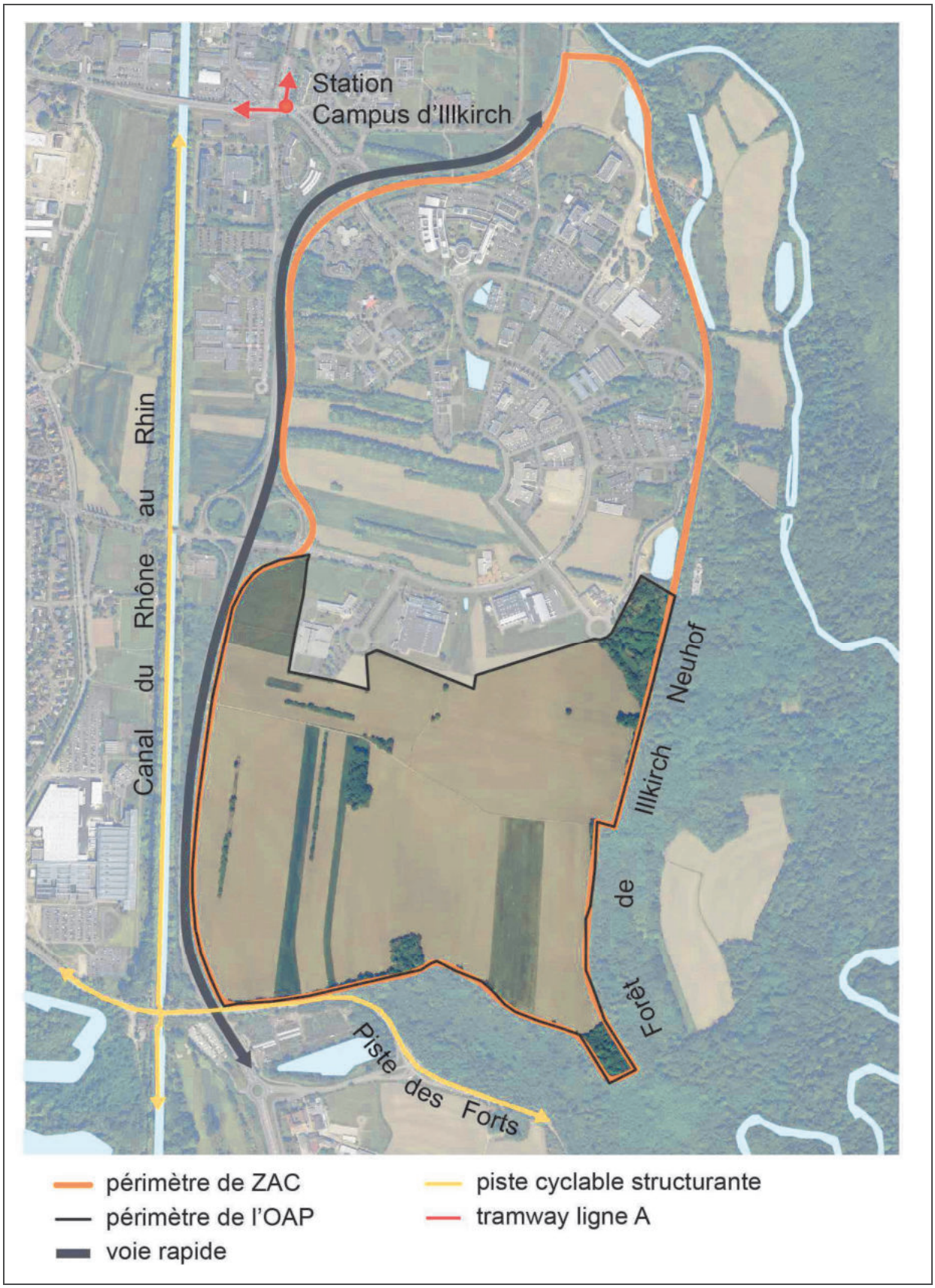
Le parti d'aménagement initial, conçu à une époque où la question des émissions de gaz à effet de serre était encore un non-thème, donne une place quasi exclusive à l'automobile. Aujourd'hui, des réflexions sont à l'œuvre pour limiter la dépendance du quartier à la voiture individuelle (modes actifs, co-voiturage, stop organisé, …).

Le Parc d'Innovation est principalement destiné à accueillir les entreprises, sociétés et établissements privés ou publics ayant des activités liées à des techniques, industries, recherches ou enseignements à caractère innovant et de haute technologie, ainsi que les équipements, services et structures d'accompagnement nécessaires au fonctionnement de la zone.

À ce titre seront autorisés au sein de la zone d'urbanisation future IAUZ les installations communes et les services publics ou privés tels que restaurants, restaurants interentreprises ou universitaires, cafés, hôtels, services, commerces de proximité, équipements de sports ou de loisirs, foyers et logements d'étudiants.

Au sein du secteur de zone IAUZ1, des activités généralistes sont autorisées.

**Carte n°1 : Le périmètre de l'OAP dans son contexte**



# 3. PRINCIPES D'AMENAGEMENT ET CONDITIONS D'URBANISATION

## 3.1. DESSERTE ET ORGANISATION VIAIRE

L'organisation viaire de la partie sud de la ZAC tiendra compte de l'implantation et la géométrie des tracés de principes figurant au schéma d'aménagement ci-dessous.

Le réseau viaire du quartier, conçu initialement pour l'automobile, devra être maillé par de multiples cheminements piéton / vélo. Ces cheminements faciliteront notamment l'accès au tramway au nord, à la piste des Forts au sud, au chemin du Rheingarten à l'Est et l'accès à la commune de Illkirch-Graffenstaden à l'Ouest via les ponts existants et passerelle projetée.

L'accès direct des riverains sera interdit à partir de la RM 468, entre la rue du Fort Uhrich, l'échangeur de la rue des Vignes et de son raccordement au Boulevard Sébastien Brant.

La hiérarchisation des voies à créer devra être caractérisée par un traitement marqué de la voirie primaire, contrastant avec les voies de desserte secondaire et les cheminements modes actifs.

- cette hiérarchisation des différents types de voies devra être marqué dans la zone par un traitement des reculs inconstructibles qui viendront agencer le lien entre l'organisation viaire et la bâti.
- de part et d'autre de chaque nouvelle voirie créée selon les principes du schéma ci-dessous, une bande inconstructible devra être prise en compte, sur une profondeur de 5 mètres minimum. Cela afin de conserver le caractère aéré et végétalisé du tissu urbain qui caractérise déjà l'implantation des bâtiments existants dans le reste de la ZAC.

L'accès aux parcelles situées aux abords directs de ronds-points dans la partie Sud de la zone ne pourra se faire à partir d'un raccordement direct à ces ronds-points.

## 3.2. PRISE EN COMPTE ET MISE EN VALEUR DE L'ENVIRONNEMENT ET DES PAYSAGES

L'aménagement de la seconde tranche de la ZAC devra s'appuyer sur les aménités et atouts paysagers du site, notamment sur la présence de la forêt. Le parti d'aménagement devra notamment chercher à préserver et valoriser les lisières forestières, lieu sensible de contact avec la forêt. À ce titre sera appliquée une marge de recul de 15 mètres inconstructibles pour permettre la transition avec le massif forestier. Elle sera composée majoritairement d'espaces de pleine terre.

Dans la lisière forestière, la conception du projet maintiendra ou recréera des aménagements végétalisés à caractère naturel (haies, mares, noues…) pour permettre la préservation de la biodiversité caractéristique des lisières forestières. Il n'existera pas de possibilités d'accès directs à la forêt via des parcelles privées.

En complément, la recréation d'une zone humide (frayères, mares…) sera nécessaire au sud de la zone. Cette dernière répondra aux besoins de survie des amphibiens et permettra de décaler la migration de ces espèces hors des voiries motorisées.

- L'aménagement de la zone en terme environnemental et paysager devra s'appuyer autant que possible sur les éléments naturels déjà existants.
- Les espaces naturels à préserver ou à valoriser indiqués sur le schéma devront être conservés, en particulier les végétaux d'essences locales (cf. Guide Plantons local CUS).
- L'urbanisation des lots devra, dans la mesure du possible, conserver la végétation et les arbres existants.
- La présence de l'eau par le biais de plans d'eau et de bassins de retenues viendra accompagner l'environnement paysager.

Les espaces libres devront être traités de manière paysagère et notamment être plantés d'arbres de haute tige.

Ces espaces dégagés devront permettre des coulées végétales qui seront traitées de manière suivante :

- des cheminements pour les modes doux bien dimensionnés et agréables ;
- un environnement paysager traité dans une logique d'ensemble ;
- une vue dégagée sur toute la longueur de chaque coulée.

La liaison paysagère vers l'Ouest de la zone devra être mise en valeur car elle constituera le rattachement avec la commune d'Illkirch-Graffenstaden. Sur la partie Ouest de la zone, un mail planté d'environ 6 m d'emprise sera à prévoir conformément au schéma pour prolonger le rayon du pentagone. Une voirie de desserte pourra y être implantée sous réserve d'être bordée de deux rangées d'arbres de hautes tiges.

Les marges de recul situées en bordure de la RM 468 seront traitées obligatoirement en espaces verts (avec notamment la plantation d'arbres de haute tige) sur 60 % de leur profondeur en bordure de l'alignement pour les reculs inférieurs ou égaux à 15 m et 30 % pour les reculs supérieurs à 15 m.

Dans les espaces restants, voiries et parkings seront autorisés sous réserve d'être aménagés et largement plantés (avec notamment la plantation d'arbres de haute tige).

La liaison Nord-Sud, qui correspond à l'emprise réservée pour l'éventuel prolongement du tramway, est un axe essentiel qui devra être valorisé par un traitement paysager fort, d'autant qu'il constituera la liaison directe avec la partie urbanisée au Nord de la zone. Il sera à considérer comme l'espace central du secteur Sud et sera ainsi destiné à accueillir des fonctions collectives (loisirs, sport, petits équipements légers, etc).

## 3.3. PRISE EN COMPTE DES NUISANCES

Le parc d'innovation est soumis à des nuisances sonores liées à la présence de la Route du Rhin (RM 468) longeant toute la partie Ouest de la ZAC.

- Afin de se prémunir contre ces nuisances, un recul inconstructible de 30 mètres sera établi par rapport à l'axe de la RM 468.
- Les servitudes de recul des constructions sont indiquées au règlement graphique du PLU.

## 3.4. INTÉGRATION QUALITATIVE DE LA ZONE DANS SON ENVIRONNEMENT

Le nouveau quartier sera conçu de façon à tirer au maximum parti de la présence de la forêt.

### 3.4.1. Orientations relatives aux espaces publics ou d'intérêt collectif

L'aménagement de la zone devra renvoyer au traitement spécifique du domaine public par la création d'un urbanisme qualitatif. Les espaces publics seront garants de l'image du parc d'innovation et de la cohérence de l'ensemble. Ils participeront au cadre de vie des personnes travaillant sur le site.

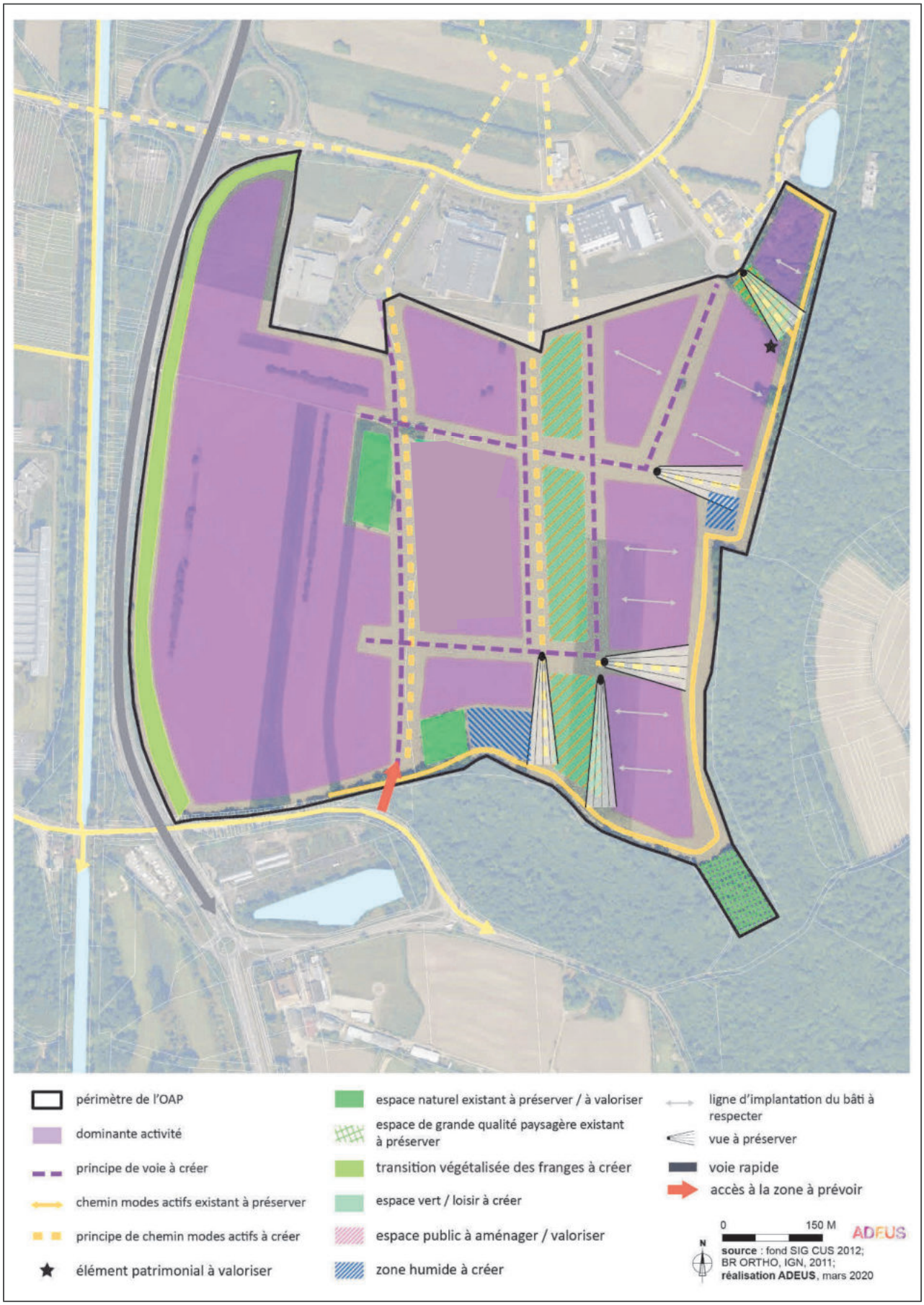
Les espaces publics et collectifs devront tirer parti de la présence de la forêt en ménageant des vues dégagées sur celle-ci. Ils devront être traités de façon qualitative et être unifiés dans leur conception.

- Seront ainsi permis dans les espaces publics et collectifs constructibles indiqués dans le schéma ci-dessous outre les trottoirs, cheminements piétonniers ou cyclables, l'implantation de parkings publics, la construction d'équipements de sports ou de loisirs, d'installations collectives ou de services, publics ou privés, utiles au fonctionnement de la zone et au bien-être des usagers (lieux de convivialité de type café, restaurant, terrasses, services de proximité de type commerce et garderie, équipements récréatifs en plein air de type parcours santé, terrain de boule, table de ping-pong,…).
- La construction à l'alignement pourra être autorisée quand l'emprise publique comprend des espaces verts publics ou collectifs.

### 3.4.2. Orientations relatives aux espaces privés

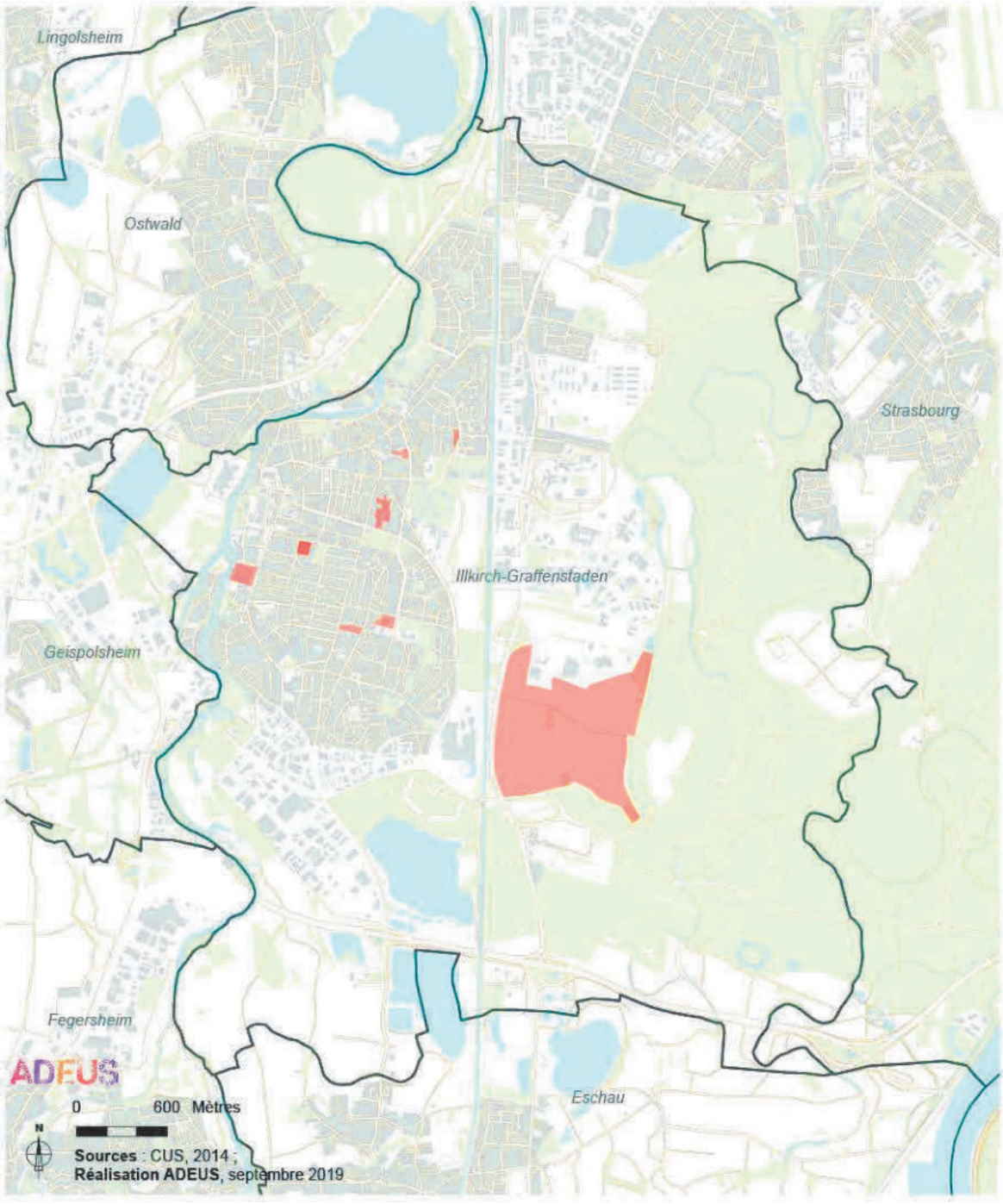
Le traitement des espaces privés d'autre part devra se faire dans le cadre de la mise en valeur de chaque projet particulier et sera l'expression d'architectures variées.

**Carte n°2 : Schéma de principes - Secteur Sud de la ZAC PII - Parc d'innovation**



# COMMUNE DE ILLKIRCH-GRAFFENSTADEN :

# « CERCLE SAINT-SYMPHORIEN »



# 1. SITUATION DU SECTEUR DE PROJET

Le secteur de projet, d'une superficie d'environ 80 ares, est situé à l'angle de la rue de la Poste et de la rue de Bussière. Ce secteur est situé à proximité immédiate du centre-ville d'Illkirch-Graffenstaden, à savoir à moins de 300 mètres du Forum de l'Ill et de l'arrêt de tramway Cours de l'Illiade.

Le secteur de projet est aujourd'hui composé d'une seule unité foncière avec un hall de sport, des bâtiments à usage associatif et résidentiel. Le site est aujourd'hui également occupé par un parking planté.

Il est positionné entre du tissu pavillonnaire au Sud et à l'Ouest et des logements collectifs dans des bâtiments de grande hauteur à l'Ouest.

# 2. DESTINATION DU SECTEUR

Le secteur de projet est destiné à accueillir majoritairement de l'habitat. Il intègrera une résidence pour seniors.

# 3. PRINCIPES D'AMÉNAGEMENT ET CONDITIONS D'URBANISATION

## 3.1. DESSERTE, ORGANISATION VIAIRE

L'accès principal devra se faire depuis la rue de la Poste. Un accès supplémentaire, inexistant à ce jour, pourra être créé depuis la rue de Bussière.

En complément du(es) accès routier(s), des liaisons douces seront à prévoir au sein du secteur de projet en vue de renforcer le maillage cyclable et piéton du quartier.

Le stationnement sera pensé et conçu à l'échelle du site.

## 3.2. INTÉGRATION QUALITATIVE DE LA ZONE DANS SON ENVIRONNEMENT

Un premier espace végétalisé en frange Sud et un second en frange Est du secteur de projet seront créés.

Devant être traités en jardin, verger ou parc, ils seront composés d'essences locales et constitués d'au moins trois strates végétales. La largeur de ces espaces sera d'environ 6 mètres.

Destinés à assurer la transition avec les tissus bâtis environnants tout en favorisant la qualité de vie des futurs habitants, ces espaces végétalisés ont également vocation à constituer une continuité paysagère avec le parc de copropriété à l'Ouest et la place du Général de Gaulle à l'Est.

## 3.3. PRÉSERVATION PATRIMONIALE

Le bâtiment à l'angle Nord-Ouest du secteur de projet présente une certaine qualité architecturale et urbaine. Le projet pourra permettre sa préservation, notamment en mettant en valeur les façades Nord, Est et Ouest.

Le calvaire situé au Nord-Est devra être conservé et le cas échéant déplacé à un autre endroit sur le site.

## 3.4. HAUTEUR DES CONSTRUCTIONS

La hauteur maximale des constructions devra respecter les indications du règlement graphique.

Les bâtiments construits sur site devront cependant s'inscrire dans un épannelage des hauteurs en cohérence avec l'environnement bâti.

En conséquence, les bâtiments en frange Est et Sud du secteur de projet devront présenter des hauteurs à même d'assurer une transition douce avec les tissus pavillonnaires adjacents.

## 3.5. PROGRAMMATION

La programmation urbaine devra comprendre une diversité de formes d'habitat. Elle intégrera une résidence pour seniors.

Le nombre de logements à produire devra se référer aux objectifs de production inscrits dans l'Orientation d'aménagement et de programmation " Habitat ".

Le taux de logements locatifs sociaux devra se référer aux indications du règlement graphique.

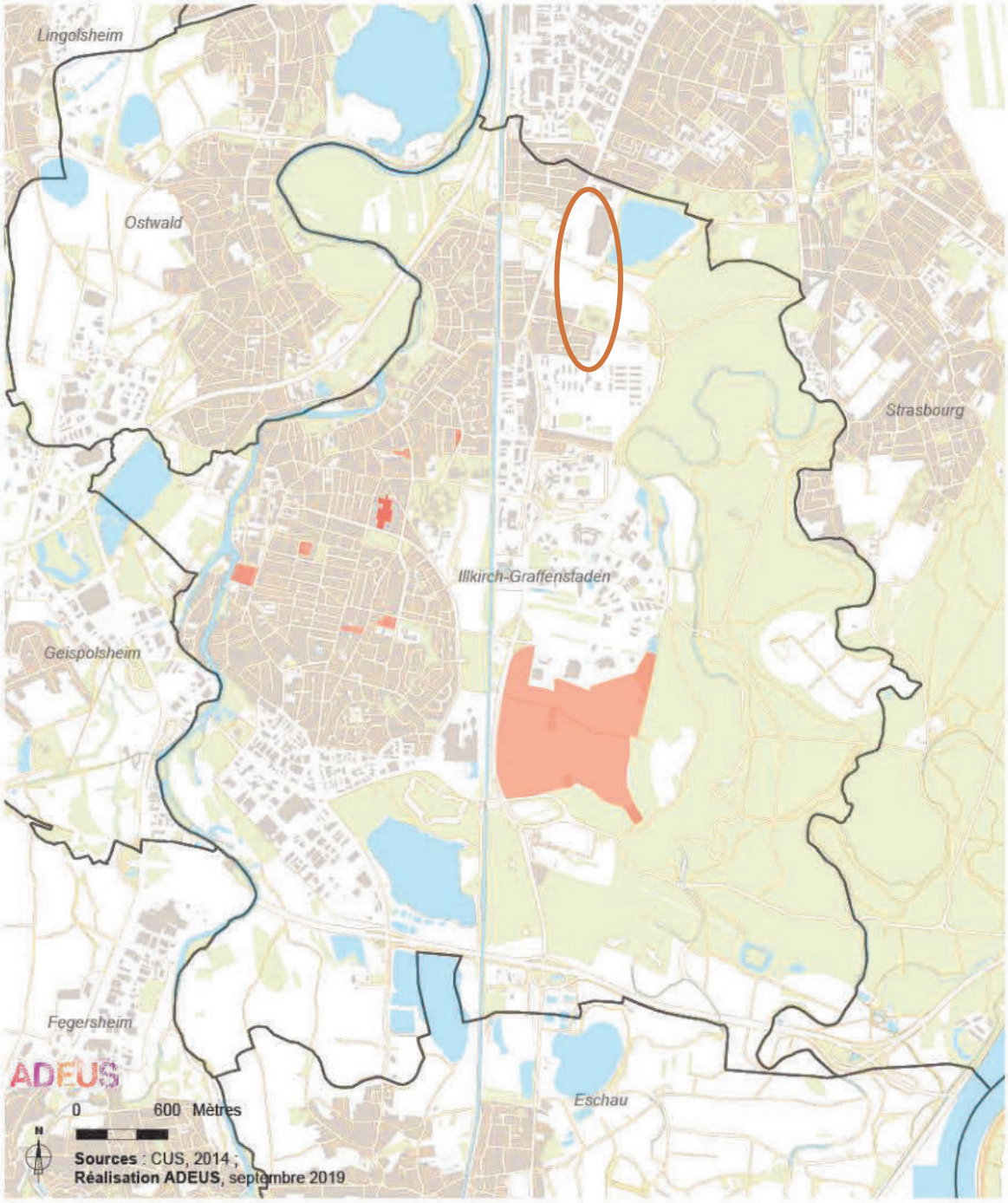
## 3.6. PHASAGE

L'urbanisation du secteur de projet s'effectuera par une opération d'aménagement d'ensemble sur l'intégralité du périmètre de l'OAP.

**Carte n°1 : Schéma de principes - Cercle Saint-Symphorien**

# COMMUNE D'ILLKIRCH-GRAFFENSTADEN :

# « SECTEUR DE LA RUE DE L'INDUSTRIE »



# 1. SITUATION DU SECTEUR DE PROJET

Le secteur de projet est localisé au Nord-Est du centre historique de la commune d'Illkirch-Graffenstaden, proche du campus, de la caserne Leclerc et du pôle d'innovation.

Ce secteur est à l'origine d'une zone d'activité économique bordée par diverses vocations résidentielles et de grands équipements publics notamment.

Entre canal et route du Rhin, le secteur de la rue de l'Industrie est un tissu mixte. Le long de la rue de l'Industrie, des boites d'activités de diverses tailles s'agrègent, tandis que route du Rhin se mêlent maisons pavillonnaires et nouvelles opérations de logements collectifs.

Le secteur est assez hétéroclite dans son tissu architectural et urbain. Une forte présence végétale assure cependant une ambiance de qualité marquée le long du canal et au contact du tissu pavillonnaire et ses jardins. Une certaine densité ressentie émane du lieu et assoie une urbanité à conforter.

Les espaces publics sont réduits aux espaces de circulations et sont à dominante routière, laissant peu de place au piéton et aux cycles. Les matériaux vieillissants contribuent à la dégradation de l'image des lieux.

Sa mutation rapide due à la pression foncière dans la commune, provoque des changements de destinations de ce secteur.

# 2. DESTINATION DU SECTEUR

L'accompagnement de la mutation du secteur vise à donner une nouvelle image au lieu et une vision claire des attentes et localisations des usages souhaités pour le renouvellement des emprises d'activités à venir.

Il s'agit de hiérarchiser les futures implantations bâties et programmatiques en vue d'une meilleure cohérence urbaine et fonctionnelle.

La reconquête des espaces publics vise à trouver une pratique plus urbaine, confortable et sécurisée tout en répondant aux enjeux de la transition écologique : végétalisation lutte contre les îlots de chaleur, renforcement de la biodiversité, favoriser les modes de déplacements doux / communs, etc.

# 3. LES ENJEUX D'AMÉNAGEMENT

## 3.1. ENJEUX D'AMÉNAGEMENT GÉNÉRAUX

Le secteur doit répondre à divers enjeux :

- tisser les liens avec le contexte, la ville en valorisant les aménités présentes ;
- favoriser une qualité urbaine et paysagère en cohérence avec le tissu urbain environnant et l'identité paysagère des abords du canal notamment ;
- hiérarchiser une mixité programmatique cohérente et fonctionnelle à dominante d'activités ;
- valoriser une nouvelle polarité commerciale et entrée Sud du secteur ;
- retrouver une échelle de proximité dans les déplacements ;
- apaiser les liens aux axes structurants, et augmenter les porosités Est-Ouest ;
- enrichir et diversifier les espaces publics : cheminements pour une meilleure pratique du secteur par les modes actifs, nouvelle passerelle sur le canal, place accompagnant l'arrêt de tramway, accès aux berges du canal, nouveau lien piéton entre la rue des Alamans et la rue du Talus au sein d'un cœur d'îlot collectif pour la nouvelle proue de quartier ;

- améliorer et augmenter la place de la nature en ville :
  - être favorable à la biodiversité : maintien des passages et création d'habitats pour la faune, permettre le développement d'essences indigènes… ;
  - contribuer au bon fonctionnement environnemental : création et renforcement d'îlots de fraicheur, de maintien d'emprises de pleine terre et de bonne gestion de l'infiltration des eaux pluviales ;
  - offrir des espaces de convivialité pour les usagers et habitants.

### 3.2. ORIENTATIONS PROGRAMMATIQUES : DÉFINIR DES LIEUX

Il s'agit de marquer des transitions claires entre les diverses vocations du secteur, résidentielles au Nord, à dominante artisanales au centre et commerciales au Sud. Deux lieux se détachent par une mutation plus importante : la partie Nord avec une nouvelle proue de quartier résidentielle et la partie Sud avec une nouvelle place publique et polarité commerciale.

**La partie Sud :** une nouvelle entrée de quartier composée d'une place publique accompagnant les usages liés à l'arrêt de tramway et accès aux espaces de déplacements doux. Une nouvelle façade et polarité commerciale complète le renouvellement du lieu.

**La partie Nord :** une nouvelle proue de quartier en transition entre une zone résidentielle et d'activités. Le programme s'articule autour d'une offre résidentielle variée accompagnée de rez-de-chaussée actifs et un petit pôle équipement/ services.

# 4. PRINCIPES D'AMÉNAGEMENT ET CONDITIONS D'URBANISATION

### 4.1. INTÉGRATION QUALITATIVE DES AMÉNAGEMENTS ET CONSTRUCTIONS DANS LE CONTEXTE

#### 4.1.1. Insertion générale

La mutation du secteur de la rue de l'Industrie vise à renforcer la vocation d'activités avec une polarité Sud plus commerciale et une nouvelle proue Nord plus résidentielle avec entre les deux, des activités mixtes. Le secteur, de par sa situation, fait transition entre les tissus urbains hétérogènes voisins. Les futures implantations bâties et nouveaux aménagements devront participer à une meilleure insertion urbaine du secteur pour en faire un quartier de ville connecté à son contexte.

Les nouveaux aménagements devront permettre :

- d'intégrer ce secteur à son contexte en préservant une mixité entre activité, équipement et vocation résidentielle ;
- de privilégier une organisation du bâti faisant une transition entre les différentes typologies présentes aux abords ;
- de s'inscrire dans les enjeux de la transition écologique ;
- de créer de nouveaux cheminements en lien aux parcours du quotidien, des porosités Est-Ouest notamment et passerelle rue du Travail ;
- l'organisation autour d'espaces publics valorisant les déplacements actifs, doublés d'une végétalisation marquée.

### 4.1.2. Bioclimatisme et apports solaires passifs

Les aménagements et futures constructions devront concilier les enjeux de cadre de vie et de confort climatique. L'orientation des bâtiments devra permettre l'éclairage naturel. Pour le tissu résidentiel, une orientation Sud et Ouest permettra de bénéficier d'un bon éclairement et de bons apports solaires passifs. Le confort thermique d'été et d'hiver sera géré par :

- des protections solaires fixes type débord de toiture ou de dalle, loggia ;
- des protections solaires mobiles type volets, brise soleil orientables, persiennes ;
- des protections paysagères, d'arbres caducs, au Sud et Ouest des bâtiments. En été, le feuillage porte ombre et pas en hiver.

Le respect de distances entre bâtiments pour bénéficier d'un ensoleillement, permettra de gérer du même temps, les masques solaires, les vis-à-vis, et dégager des vues qualitatives sur les espaces extérieurs.

### 4.1.3. Matérialités des aménagements

Les matériaux de construction ou d'aménagement des sols utilisés devront respecter les principes ci-dessous :

- faible risque de contenu et/ou d'émission de polluants, et plus largement d'impact sur la santé ;
- matériaux pérennes ;
- matériaux à moyenne et forte inertie ;

et idéalement les trois principes complémentaires :

- matériaux à base de matières renouvelables ou recyclées ;
- matériaux issus de filières locales ;
- matériaux naturels.

Une attention particulière devra être apportée sur la qualité des vêtures et revêtement de sol utilisés dans l'aménagement des espaces extérieurs. Tous les matériaux utilisés en finition devront être de bonne qualité et avoir un faible risque de contenu et/ou d'émission de polluants, et plus largement d'impact sur la santé des occupants.

Les espaces extérieurs publics et privés nécessiteront une réflexion pour permettre une infiltration même partielle des eaux pluviales et minorer l'imperméabilisation des sols ; joints creux, parties plantées en pleine terre… et limiter les effets d'îlots de chaleur. Ceux-ci bénéficieront d'un traitement de sol et paysager de grande qualité participant en premier lieu de l'image du secteur et d'entrée de ville.

## 4.2. IMPLANTATIONS DES FUTURES CONSTRUCTIONS

### 4.2.1. Partie Nord

**L'îlot 1**

- îlot bordé et/ accessible par 4 rues, rue de l'Industrie, rue des Alamans, route du Rhin et rue du Talus ;
- proche de l'avenue de Strasbourg / route de Lyon, axe structurant de la commune ;
- bordé au Sud par les ateliers du TNS et une résidence de logements ;
- un îlot résidentiel avec rez-de-chaussée actifs sur la rue des Alamans ;
- un cœur d'îlot permettant une traversée publique pour les piétons et les cyclistes notamment, reliant la rue des Alamans et la rue du Talus ;
- une sente complémentaire relie la rue du Talus à la rue de l'Industrie.

**L'îlot 2**

- îlot bordé par la rue de l'Industrie et le canal ;
- bordé au Nord par les résidences d'Habitat de l'Ill et au Sud par le bâtiment de la Banque Alimentaire ;
- un îlot mixte habitat + équipement / services traversé par un cheminement public pour les piétons et les cyclistes reliant la rue de l'Industrie aux berges du canal.

Les implantations bâties respecteront les espaces ouverts existants (canal et berges) et tendront à valoriser ces espaces en les intégrant dans l'aménagement.

L'aménagement de terrasses privatives en pied d'immeubles, orientées au Sud ou à l'Ouest permet une appropriation et animation d'espace en transition entre espace collectif et logements.

Les reculs d'implantation seront similaires à l'existant proche, laissant la possibilité de créer des seuils qualitatifs pour les entrées des bâtiments depuis les rues.

Des percées visuelles seront créées pour laisser de grandes porosités visuelles vers les cœurs d'îlot et les berges du canal. Une relation particulière entre les bâtiments et le canal devra s'établir à l'Ouest de l'îlot 2.
Les façades donnant sur les rues structureront l'espace public. Un effet de socle sur le rez-de-chaussée et le premier étage sera à créer, dans la continuité des constructions existantes.

Sur le font Nord de l'îlot 1, un front bâti est souhaité, entrecoupé de la sente centrale, en recul de la rue des Alamans de sorte à aménager une frange plantée et arborée.

Au coin formé par la route du Rhin et la rue des Alamans, le bâti est également prévu en recul pour laisser place une frange végétale. À cet endroit, sur les rives Est et Ouest de la rue de l'Industrie et sur la route du Rhin, les implantations bâties formeront un front bâti discontinu permettant de voir l'intérieur du tissu par les ouvertures formées par les cheminements piétons mais également des intérieurs de parcelles. Ces implantations permettront une alternance entre bâti et espaces ouverts. Ce dispositif permettra un meilleur ensoleillement des constructions, une aération du tissu et permettra de multiplier les vues possibles vers le cœur d'îlot ou vers le canal.

Les activités industrielles passées laissent supposer de possibles pollutions sur site. La gestion de celles-ci devra être intégrée à la démarche d'aménagement future.

**Formes urbaines et architecturales**

Le secteur Nord de la rue de l'Industrie se situe en périphérie d'Illkirch, au contact d'un tissu hétérogène, mixte.

Pour autant, les îlots devront assurer la transition entre un tissu résidentiel et équipements / activités. Les aménagements tiendront compte de cette situation pour implanter les volumes bâtis en cohérence avec le tissu existant. Il conviendra de rechercher l'insertion par un travail sur les volumes et sur l'implantation du bâti.

Les implantations du bâti tiendront compte des alignements existants à proximité. Leur volumétrie sera en lien avec l'importance des espaces publics les bordant (place, voie, venelle…).

L'ensemble des aménagements de l'îlot 1 alterneront bâti et espaces ouverts afin de minorer les vis-à-vis et de chercher des perspectives ouvertes.

**Hauteurs**

Les hauteurs et les implantations des futures constructions devront favoriser une transition bâtie entre les immeubles au Nord du secteur et les activités présentes au Sud du secteur de l'OAP.

La hauteur maximale des constructions devra respecter les indications du règlement graphique. Une variation dans les hauteurs des bâtiments est souhaitée, par un travail de volumétries ou d'attiques.

### 4.2.2. Partie Sud

**La place d'entrée de secteur**

- espace d'accès au tramway et au bus agrandit ;
- passage d'une piste cyclable sécurisée permettant de rejoindre les axes cyclables structurants existants ;
- gestion de la topographie faisant césure aujourd'hui (limite entre parking sport 2000 et arrêt de tramway 'Campus' de la ligne A et E) ;
- nouvelle façade urbaine composée d'emprises d'activités formant une polarité commerciale plus urbaine et ouverte sur les espaces publics ;
- une végétalisation marquée accompagnant les nouveaux usages et cheminements ;
- une traversée de la rue de l'Industrie sécurisée et valorisée rabattant directement vers les berges du canal ;
- de nouveaux escaliers et rampes monte-vélo reliant les berges du canal au pont Lixenbuhl.

**Formes urbaines et architecturales**

Un travail d'ouverture et composition qualitative des façades bâties sur les espaces publics est souhaité. Les façades donnant sur les rues structureront l'espace public.

Les implantations bâties respecteront les espaces ouverts existants (canal et berges) et tendront à valoriser ces espaces en les intégrant dans l'aménagement. Une relation particulière entre les bâtiments et le canal devra s'établir sur les limites jouxtant les berges et revêtir un caractère qualitatif marqué, étant visible depuis les axes de déplacements doux majeurs de la commune.
Il conviendra de rechercher l'insertion par un travail sur les volumes et sur l'implantation du bâti.

Les implantations du bâti tiendront compte des alignements existants à proximité. Leur volumétrie sera en lien avec l'importance des espaces publics les bordant (place, voie, venelle…).

L'ensemble des aménagements alterneront bâti et espaces ouverts afin de minorer les vis-à-vis et de chercher des perspectives ouvertes.

**Hauteurs**

Les hauteurs et les implantations des futures constructions devront favoriser une bonne insertion bâtie respectant les volumétries proches.
La hauteur maximale des constructions devra respecter les indications du règlement graphique.

## 4.3. DESSERTE ET ORGANISATION VIAIRE

### 4.3.1. Globale

L'organisation viaire du secteur est repensée de sorte à intégrer :

- une trame plus marchable et cyclable, des courtes distances entre les différents parcours possibles par la création de nouvelles porosités ;
- un travail de séquençage du secteur et de hiérarchie des espaces de déplacements incluant sécurisation, signalétique et apaisement pour tous les modes ;
- une valorisation des déplacements modes doux ;
- les accès aux alternatives cyclables de la route du Rhin et le long du canal ;
- une amélioration des accès au pont Lixenbuhl ;
- une passerelle piétonne et cycle sur le canal en continuité de la rue du Travail pour une meilleure connexion du secteur à son contexte urbain proche ;
- un meilleur accès et une plus forte lisibilité aux 3 arrêts de tramway du secteur.

### 4.3.2. Partie Nord

La trame viaire existante, les voies bordant les îlots, permettent la desserte du foncier. Des espaces publics piétons sont à créer en complémentarité :

- une liaison piétonne et cyclable entre la rue du Talus et la rue des Alamans sur l'îlot 1. Cette liaison sera doublée d'un espace public planté ;
- une liaison piétonne et cyclable entre la rue du Talus et la rue de l'Industrie longeant le foncier du TNS ;
- une liaison piétonne et cyclable entre la rue de l'Industrie et les bords de canal sur l'îlot 2.

Complémentairement, sur parcelles, différents accès permettront de rejoindre les rues, les bords de canal ou les liaisons piétonnes et cyclable. L'aménagement des espaces ouverts de parcelle intégreront ces tracés dans leurs aménagements.

Le nombre de places de stationnement à créer devra respecter les dispositions du règlement écrit. La trame viaire existante permet de desservir les futures constructions et permettront d'accéder aux aires de stationnement situés en rez-de-chaussée, en socle ou en sous-sol des bâtiments pour limiter l'impact visuel des aires de stationnement.

Seul l'accès aux zones de stationnement depuis les rues citées sera circulé et le plus court possible.

L'implantation des accès viaires aux stationnements tiendra compte de leurs impacts sur la circulation, notamment rue de l'Industrie, voie de transit très fréquentée. Les voies ou rampes d'accès au stationnement devront être intégrées aux bâtiments ou intégrées dans un aménagement paysager.

La bonne desserte de ces îlots, la proximité d'un arrêt de bus, de l'arrêt 'Colonne' de la ligne de tramway A et E et des pistes cyclables structurantes confortent un apaisement de ces îlots. Des accès facilités aux locaux vélos, des entrées/sorties pratiques et directes pour les modes actifs permettront de valoriser l'utilisation de ceux-ci.

### 4.3.3. Partie Sud

Il s'agit pour ce secteur d'apaiser les déplacements motorisés et de donner de l'espace aux déplacements non motorisés et pour l'accès aux transports en communs via :

- une liaison directe entre l'arrêt de tramway, la rue de l'Industrie et les berges du canal ;
- des franchissements de la topographie existante (limite entre parking sport 2000 actuel et arrêt de tramway) par des rampes, gradins et escaliers ;
- des traversées et cheminements des modes doux apaisés et sécurisés, sur la rue de l'Industrie particulièrement entre placette et berges du canal ;
- des accès lisibles aux pistes cyclables structurantes existantes (route du Rhin et berge du canal) ;
- des escaliers du pont Lixenbuhl réaménagés pour valoriser et faciliter les accès aux espaces sportifs et aux berges du canal.

Complémentairement, sur les parcelles privées, différents accès permettront de rejoindre les rues, les bords de canal ou les liaisons piétonnes. L'aménagement des espaces ouverts de parcelle intégreront ces tracés dans leurs aménagements.

Le nombre de places de stationnement à créer devra respecter les dispositions du règlement écrit. La trame viaire existante permet de desservir les futures constructions.

L'implantation des accès viaires aux stationnements tiendra compte de leurs impacts sur la circulation, notamment rue de l'Industrie, voie de transit très fréquentée. Les espaces de stationnement devront être intégrées aux bâtiments ou intégrées dans un aménagement paysager fortement qualifié et végétalisé.

La bonne desserte de cette entrée Sud du secteur, la proximité des arrêts de bus, de l'arrêt 'Campus' de la ligne de tramway A et des pistes cyclables structurantes confortent un apaisement de cet espace. Des espaces de stationnements vélos, des entrées/sorties pratiques et directes pour les modes actifs permettront de valoriser l'utilisation de ceux-ci.

## 4.4. LES ESPACES EXTÉRIEURS, PRIVÉS ET PUBLICS

### 4.4.1. Globale

L'aménagement des espaces extérieurs devront composer :

- un affichage urbain pour les entrées Nord et Sud ;
- un changement d'image des espaces publics : rues, sentes et placette, par l'utilisation de revêtement au vocabulaire urbain et qualitatif en lien avec un paysagement plus marqué ;
- une trame plus intense de porosités et des vues sur le canal ;
- une forte végétalisation des espaces publics et privés, en adéquation avec les usages accueillis ;
- des emprises de stationnement participant de la trame paysagère dans ses aménagements et permettant d'éviter les îlots de chaleur ;
- les nouveaux aménagements permettront d'accueillir de nouveaux usages : repos, espaces de rencontres, … et rendre plus lisibles les liens et accès aux arrêts de tramway et espaces dédiés aux modes doux.

### 4.4.2. Partie Nord

**L'îlot 1**

***Création d'un cœur d'îlot paysagé et collectif***
Les divers projets devront garantir l'aménagement de cœurs d'îlots centraux d'un seul tenant fortement plantés et végétalisés avec notamment des arbres à hautes tiges, entre la rue du Talus et la rue des Alamans. Des usages collectifs types square de jeux ou bancs pourront également être aménagés. Les limites entre espaces privés et public / collectif devront être lisibles et constituées soit par des haies vives, soit par des grilles ou tous autres dispositifs à claire-voie et présenter un traitement harmonisé.

***Les liaisons piétonnes***
Les sentes comprendront une végétalisation constituée de massifs plantés, arbres ou arbustes en plus du cheminement piéton et cycle.

***Faire seuil avec la rive Nord***
La rive Nord de l'îlot, le long de la rue des Alamans devra être plantée d'arbres de haute tige espacés afin de garantir un seuil végétalisé entre la rue et les futures habitations / commerces de rez-de-chaussée sans bloquer les vues vers d'éventuelles vitrines et accès aux façades actives.

**L'ilot 2**

***Tisser des liens avec les berges du canal***
La situation remarquable de l'îlot en bord de berge donne la possibilité de créer un dialogue fort entre bâti et paysage. Les nouvelles constructions devront prendre en compte cet atout dans l'ouverture de ces façades et son implantation. La frange Ouest de l'îlot, en contact avec les berges sera aménagée de sorte à laisser des accès possibles entre parcelles privées et bord de canal.

***La liaison piétonne - cycle centrale***
La sente comprendra une végétalisation constituée de massifs plantés, arbres ou arbustes en plus du cheminement piéton et cycle.

### 4.4.3. Partie Sud

***Une entrée de secteur qualitative***
En accord avec la nouvelle image souhaitée pour ce lieu, les signalétiques devront revêtir un caractère plus urbain que commercial. L'intégration de ces nouveaux espaces publics au sein de la commune passera également par un travail de paysagement en cohérence avec les espaces publics qualitatifs existants à Illkirch et sur l'Eurométropole de Strasbourg dans ses revêtements de sol et dans sa végétalisation. Celle-ci sera constituée de massifs plantés, arbres ou arbustes pour diversifier les strates et densifier la présence végétale.

***Une placette de connexions***

La placette créée intégrera des espaces de déplacements multiples qu'il conviendra de hiérarchiser, sécuriser et apaiser

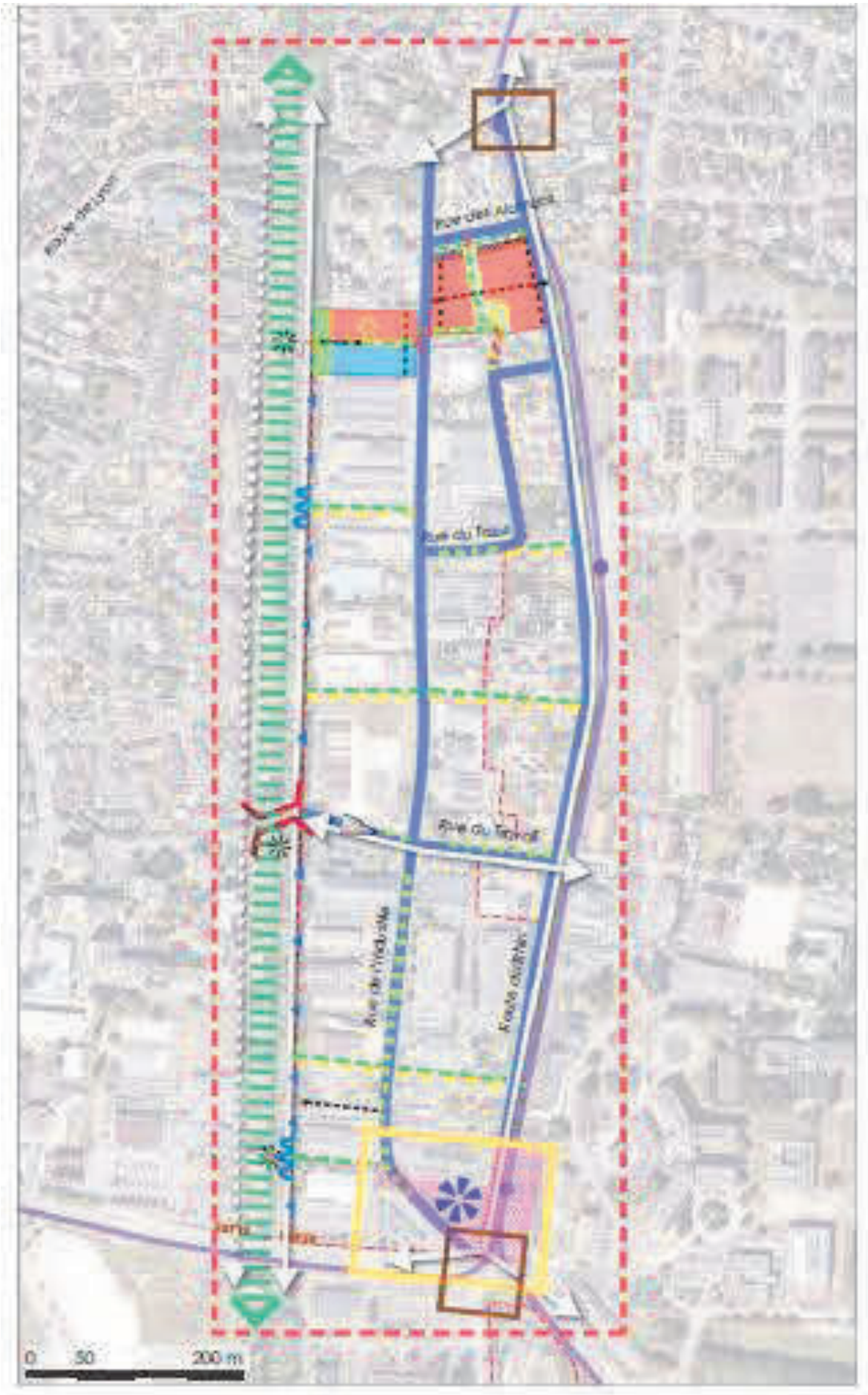
- pistes cyclables ;
- espaces de déplacement piétons ;
- accès aux transports en communs ;
- traversée de la rue de l'Industrie et sente d'accès aux berges ;
- entrées des emprises privées d'activités ;

Chaque espace devra intégrer des aménagements dédiés.

***Des emprises privées en cohérence avec les espaces publics***
Les divers projets devront garantir un aménagement de leurs espaces extérieurs intégrant des espaces plantés et végétalisés avec notamment des arbres à hautes tiges. Les limites entre espaces privés et public devront être lisibles et constituées soit par des haies vives, soit par des grilles ou tous autres dispositifs à claire-voie et présenter un traitement qualitatif et harmonisé.

***Tisser des liens avec les berges du canal***
La situation remarquable du lieu en bord de canal donne la possibilité de créer un dialogue fort entre bâti et paysage. Les nouvelles constructions devront prendre en compte cet atout dans l'ouverture de ces façades et son implantation. La frange Ouest du secteur, en contact avec les berges sera aménagée de sorte à laisser des accès possibles entre parcelles privées et bord de canal.

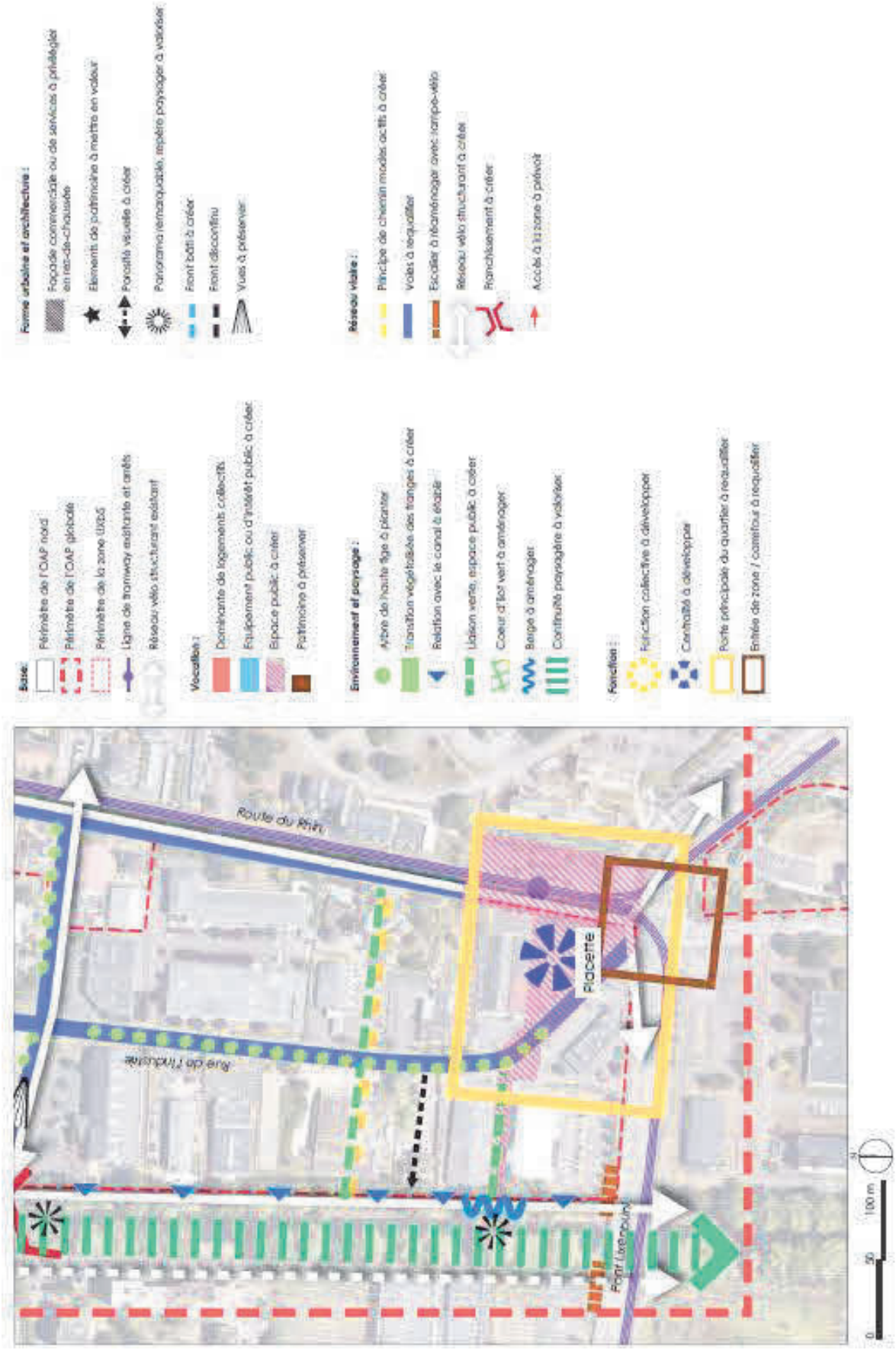
Carte n° 1 : Schéma de principe



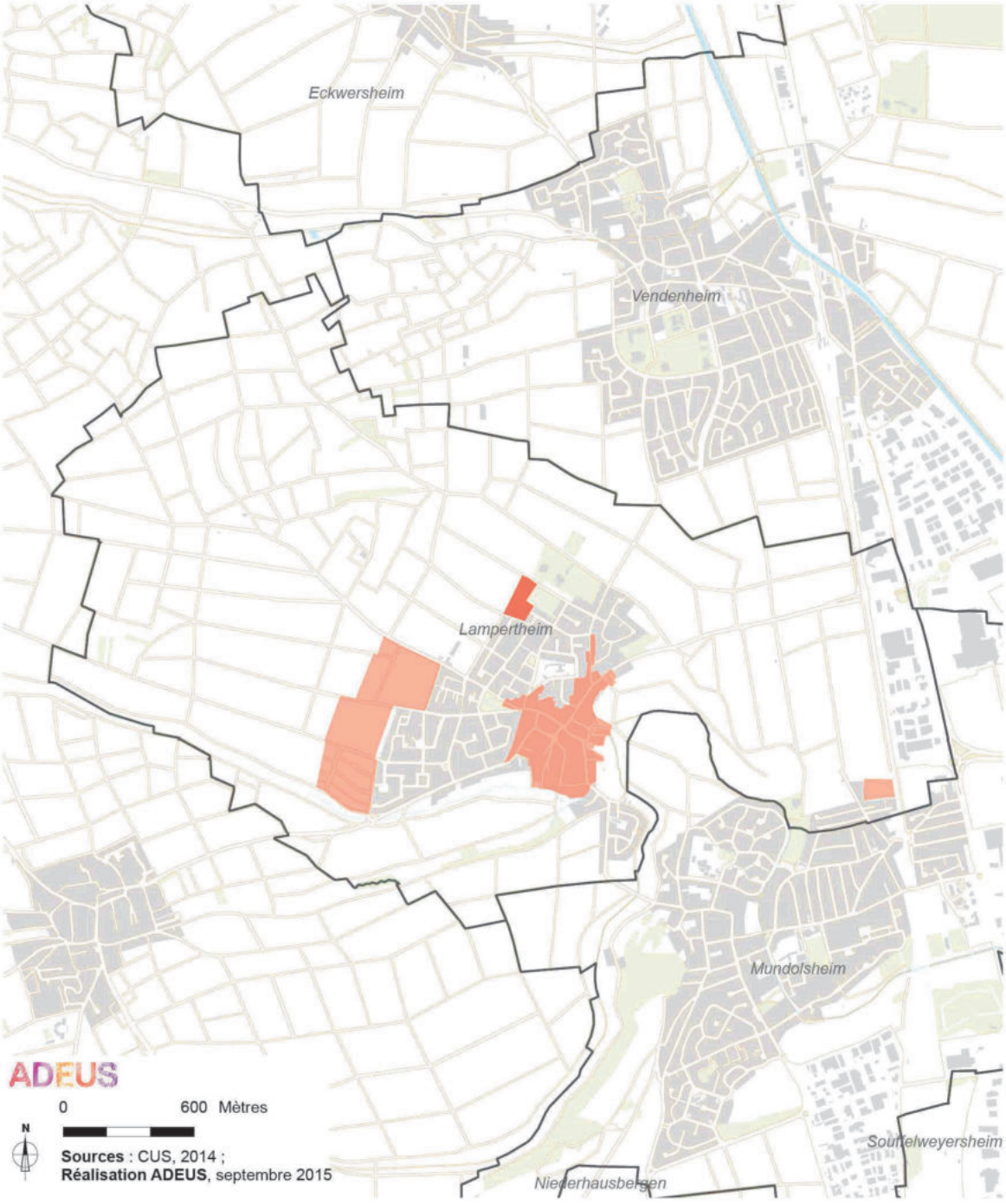
Base :
Périmètre de l'OAP nord
Périmètre de l'OAP globale
Périmètre de la zone UAb5
Ligne de tramway existante et arrêts
Réseau vélo structurant existant
Vocation :
Dominante de logements collectifs
Equipement public ou d'intérêt public à créer
Espace public à créer
Patrimoine à préserver
Environnement et paysage :
Arbre de haute tige à planter
Transition végétalisée des franges à créer
Relation avec le canal à établir
Liaison verte, espace public à créer
Coeur d'îlot vert à aménager
Berge à aménager
Continuité paysagère à valoriser
Fonction :
Fonction collective à développer
Centralité à développer
Porte principale du quartier à requalifier
Entrée de zone / carrefour à requalifier
Forme urbaine et architecture :
Façade commerciale ou de services à privilégier en rez-de-chaussée
Eléments de patrimoine à mettre en valeur
Porosité visuelle à créer
Panorama remarquable, repère paysager à valoriser
Front bâti à créer
Front discontinu
Vues à préserver
Réseau viaire :
Principe de chemin modes actifs à créer
Voies à requalifier
Escalier à réaménager avec rampe-vélo
Réseau vélo structurant à créer
Franchissement à créer
Accès à la zone à prévoir
N

Carte n° 2 : Schéma de principe – Partie nord de la rue de l'industrie

Carte n° 3 : Schéma de principe - Partie sud de la rue de l'industrie



# COMMUNE DE LAMPERTHEIM : « SECTEUR D'EXTENSION NORD-OUEST NIEFERNTHAL »



# 1. SITUATION DU SECTEUR DE PROJET

Situé à l'interface entre un lotissement pavillonnaire et les terrains de sport, au Nord-Ouest de la commune, ce secteur (environ 1,6 ha) fait l'objet d'un projet d'ensemble visant à en assurer la qualité urbaine.

# 2. DESTINATION DU SECTEUR

Ce secteur est destiné à accueillir un quartier mixte à dominante résidentielle.

# 3. PRINCIPES D'AMÉNAGEMENT ET CONDITIONS D'URBANISATION

## 3.1. DESSERTE ET ORGANISATION VIAIRE

L'organisation viaire et les accès se feront dans la continuité des voies limitrophes existantes :

- les rues L. Schnug et des Fleurs seront prolongées et serviront d'ossature à l'urbanisation et leur gabarit seront maintenus,
- des cheminements piétons/cycles seront aménagés dans le prolongement de la rue des Fleurs et le long de la zone de loisirs.

Les liaisons agricoles seront maintenues pour garantir l'accès à la zone agricole à l'Ouest et permettront d'envisager une extension à plus long terme du développement de la commune.

## 3.2. PRISE EN COMPTE ET MISE EN VALEUR DE L'ENVIRONNEMENT

Le projet devra prendre en compte le passage du pipeline au travers d'un espace non bâti à aménager / à valoriser. La bande d'inconstructibilité totale du pipeline (15 m de part et d'autre de la conduite) sera le support d'un corridor vert. Elle pourra en outre être le support de place de stationnement.

Le projet respectera au mieux la nature et la pente du terrain (zone vallonnée), ceci en évitant au maximum les mouvements de terre afin de préserver l'environnement. Le projet devra porter une attention spécifique quant au traitement des dénivelés pour prévenir tout risque de coulées de boue. Des protections seront à prévoir en bordure Ouest et Nord du quartier.

La transition avec la zone agricole à l'ouest et la zone de loisirs au nord-est doit être soignée.

Une bande inconstructible et végétalisée sera à envisager en bordure du projet.

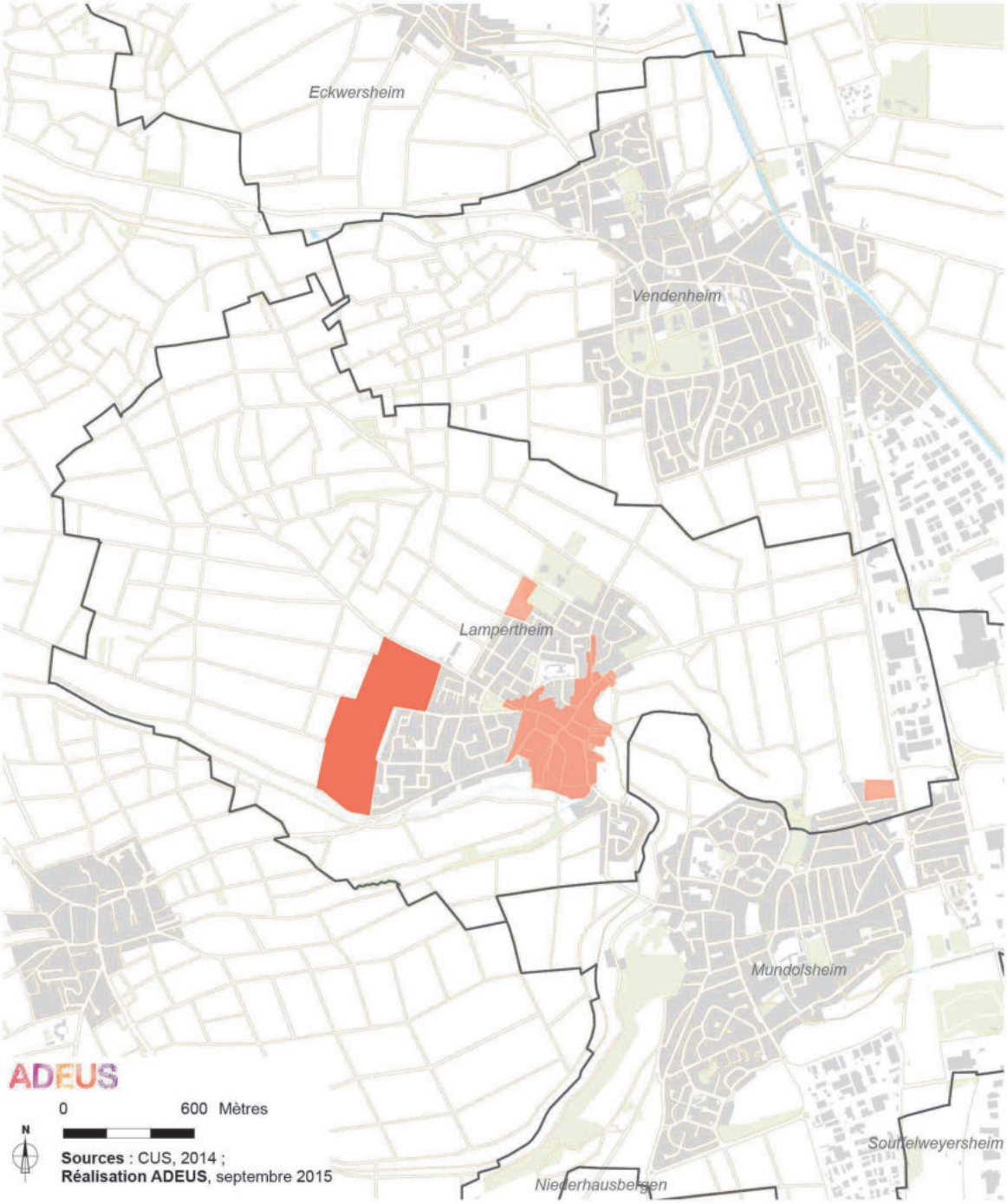
## 3.3. PROGRAMMATION

Le projet proposera un programme d'habitat diversifié : habitat intermédiaire d'une part (maisons de ville / maisons en bande / maisons jumelées, de type duplex par exemple, avec jardins privatifs) et habitat collectif d'autre part.

Le nombre de logements à produire, devra se référer aux objectifs de production inscrits dans l'orientation d'aménagement et de programmation "Habitat".

**Carte n°1 : Schéma de principes - Secteur d'extension Nord-Ouest Niefernthal**

# COMMUNE DE LAMPERTHEIM :
# « SECTEUR D'EXTENSION OUEST »



# 1. SITUATION DU SECTEUR DE PROJET

Ce secteur s'étend sur environ 20 hectares, à l'entrée Ouest de la commune vers le Nord longeant la limite d'urbanisation, bordé dans sa partie Sud par l'entrée de ville. Il se compose d'un secteur de zone à urbanisation future et d'une réserve foncière.

# 2. DESTINATION DU SECTEUR

Ce secteur est destiné à accueillir un quartier mixte à dominante d'habitat, pouvant également contenir des bureaux, des commerces, des constructions et installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif.

# 3. PRINCIPES D'AMÉNAGEMENT ET CONDITIONS D'URBANISATION

## 3.1. DESSERTE ET ORGANISATION VIAIRE

### 3.1.1. La desserte principale

Les futures opérations seront desservies par une voie de type "boulevard" épousant le relief du terrain et assurant :

- un nouvel accès depuis la RD 64 en entrée Ouest de commune,
- une bonne distribution primaire des secteurs à urbaniser,
- un support au développement d'une centralité secondaire au sein des secteurs à urbaniser, dans le prolongement de l'axe « place des Tilleuls - Mairie - place du Général de Gaulle ».

Elle sera réalisée au fur et à mesure de l'urbanisation des secteurs. Elle permettra à terme de relier la RD 64 (rue de Pfulgriesheim) à la rue de Pfettisheim. Son tracé non rectiligne et fractionné en plusieurs tronçons, ainsi que son aménagement préviendront, pour le long terme, les usages de transit et contribueront à la limitation de la vitesse.

Cette voie principale intègrera des emprises confortables pour le cheminement des piétons et l'aménagement de pistes cyclables.

La largeur d'emprise de la voie principale sera de 20 m. Celle-ci sera dimensionnée de manière à séparer les différents modes de circulation. La chaussée réservée aux véhicules motorisés (largeur minimale 5,50 m) sera accompagnée d'une piste cyclable à double sens (3 m) et d'un cheminement piéton (2 m). Le reste de l'espace public sera dédié aux aménagements paysagers et à des aires de stationnement réservées aux visiteurs ou aux services de voitures partagées.

L'aménagement de la voie dans la continuité de la rue d'Auvergne pourra être envisagé en deux temps. La première phase dans le cadre de l'urbanisation du secteur à urbanisation future devra prévoir une largeur d'emprise suffisante pour la desserte du quartier créé (5,50 m). Ce dispositif devra être complété par l'élargissement de la voie (à 6,50 m au minimum), la réalisation de stationnements et d'un deuxième trottoir ou d'une piste cyclable lors de l'aménagement à plus long terme de la réserve foncière. Cet aménagement viaire devra permettre la desserte éventuelle par transport en commun à terme.

**Carte n°1 : Schéma de principes - organisation viaire et centralité du secteur d'extension Ouest**

### 3.1.2. Un réseau maillé et hiérarchisé

Le réseau de nouvelles voiries publiques devra être maillé. La hiérarchie du réseau de voiries se traduira dans leurs emprises et dans leur aménagement.

Il limitera les voiries en impasse. Elles pourront être envisagées sous la forme de ruelles aménagées conformément aux dispositions du règlement.

Il assurera le raccordement aux voiries existantes, et ainsi au village constitué. Les voies de desserte secondaires, d'orientation Est-Ouest, s'implanteront dans le prolongement de voiries en attente, sur des chemins agricoles existants.

Les principes de desserte à l'intérieur de ces sous-secteurs chercheront à limiter l'impact de l'automobile, à la fois en terme de circulation et de stationnement, afin d'offrir un maximum d'espaces sécurisés et appropriables par les riverains et les piétons.

## 3.2. MIXITÉ DES FONCTIONS URBAINES ET DES TYPOLOGIES BÂTIES

### 3.2.1. Une nouvelle centralité

Le secteur d'extension urbaine Ouest intègrera un secteur dédié au développement d'une centralité secondaire à l'échelle de la commune, dans le prolongement de l'axe " place des Tilleuls - Mairie - place du Général de Gaulle ". Il accueillera les équipements publics et services nécessaires aux besoins de la commune, en particulier ceux induits par les nouveaux habitants des secteurs d'extension. Elle pourra également accueillir des commerces de proximité et petites activités artisanales compatibles avec la proximité d'habitat.

### 3.2.2. La forme urbaine

Les projets devront s'inscrire dans une réflexion :

- sur la typologie et le fonctionnement urbaine afin de gérer la transition avec l'urbanisation existante et le rapport au paysage, d'adapter l'organisation au contexte (notamment la topographie), d'envisager la place de l'automobile dans le sens d'une limitation de son impact,
- sur la qualité environnementale par la mise en oeuvre de solutions techniques et de constructions durables et éco-responsables.

Les secteurs d'urbanisation viseront globalement une densité bâtie plus élevée que celle proposée dans les secteurs pavillonnaires voisins ; les formes collectives et "intermédiaires", appelées aussi maison de ville, sont privilégiées.

A l'échelle de chaque sous-secteur, une mixité des formes urbaines et des typologies sera recherchée. Pour répondre aux besoins de toutes les tranches d'âge de la population, les logements de la première phase se répartiront de la manière suivante :

- 10 à 25 % de maisons individuelles,
- 20 à 35 % d'habitat intermédiaire,
- 40 à 70 % d'habitat collectif.

L'équilibre entre petits, moyens et grands logements sera recherché à l'échelle de chaque phase pour favoriser un renouvellement équilibré de la population.

### 3.2.3. La mixité des logements

Les opérations nouvelles intègreront la réalisation d'au moins 20 % de logements aidés.

**Carte n°2 : Schéma de principes - structuration paysagère du secteur d'extension Ouest**

## 3.3. INTÉGRATION QUALITATIVE DE LA ZONE DANS SON ENVIRONNEMENT / ORIENTATIONS PAYSAGÈRES

L'enjeu de la qualité du cadre de vie dans les zones de développement passera par une préoccupation forte de la question du paysage. Les orientations d'aménagement viseront donc :

### 3.3.1. Des principes de développement guidés par le site

La limite des secteurs de développement sera guidée par la topographie du site et sa structure parcellaire. Elle épousera les courbes de niveau du plateau du Kochersberg. Chaque sous-secteur sera délimité par les chemins agricoles existants orientés Est-Ouest. Chacun sera caractérisé par une identité ambiance paysagère spécifique.

Chaque projet s'attachera à limiter les mouvements de terrain en tirant partie au maximum des caractéristiques du site.

### 3.3.2. La définition d'une limite claire et durable à l'urbanisation

Les futures opérations s'inscriront dans une trame verte.

Il s'agira de constituer à l'échelle de la commune une " ceinture verte " prolongeant la trame de cheminements et leur accompagnement végétal existant au Sud de la commune, afin de :

- marquer une limite claire et tangible entre les futurs secteurs urbanisés et les zones agricoles,
- assurer la qualité de l'insertion du village dans son environnement,
- constituer un espace privilégié de promenades à l'échelle de la commune, mais aussi des communes voisines : il se connectera aux lisières Sud et Est de la commune constituées du cortège végétal du Leisbach et de la Souffel, ainsi que de cheminements,
- permettre le développement d'une biodiversité.

Cette limite sera constituée d'une succession d'espaces publics de qualité, d'épaisseurs et de fonctions variables, dont l'aménagement favorisera le développement d'une vie sociale de quartier : chemin, rue de desserte, square, parc, espace de jeux et de détente. Elle intègrera une végétation étagée (notamment des arbres fruitiers locaux).

### 3.3.3. Le renforcement des relations entre le village et le paysage agricole

L'urbanisation visera à assurer une forte présence du végétal au sein des zones d'extension et à les mettre en relation avec le grand paysage de zones cultivées du plateau du Kochersberg.

L'ouverture visuelle sur ces zones, ainsi que la continuité de leur accessibilité seront assurées grâce au maintien du réseau Est-Ouest de chemins agricoles préexistants et leur accompagnement par une bande paysagère inconstructible.

Les formes urbaines en limite d'urbanisation favoriseront elles aussi :

- les perméabilités visuelles vers le paysage par des discontinuités du bâti, ainsi que des typologies et volumétries dégageant d'importantes emprises libres,
- la pénétration du végétal dans l'urbanisation au travers d'espaces paysagers privés généreux.

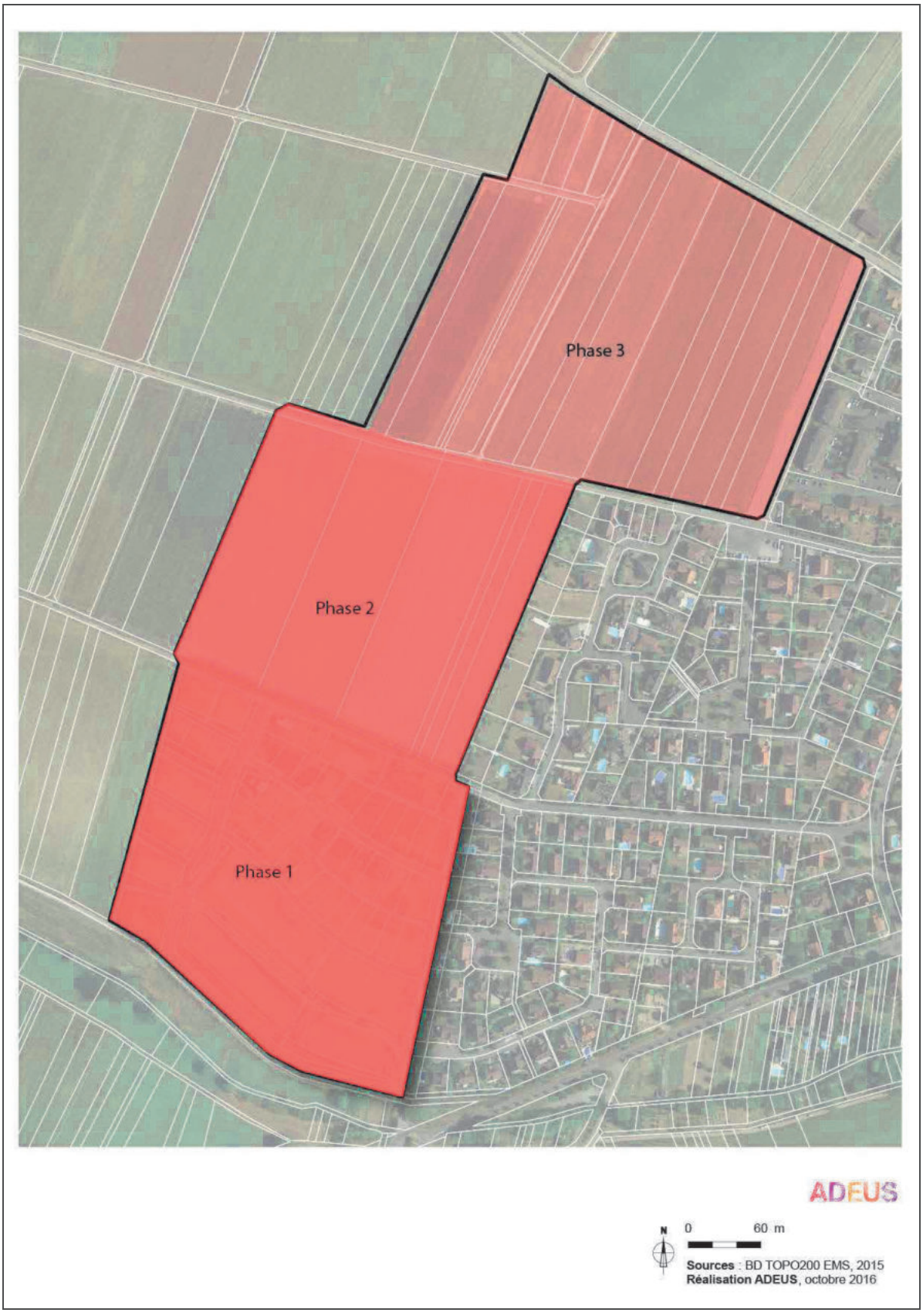
## 3.4. PHASAGE

L'urbanisation de l'ensemble du secteur se fera du Sud vers le Nord en trois phases. Le tiers Sud du secteur fera l'objet de la première phase. Le secteur est urbanisé ultérieurement en deux phases

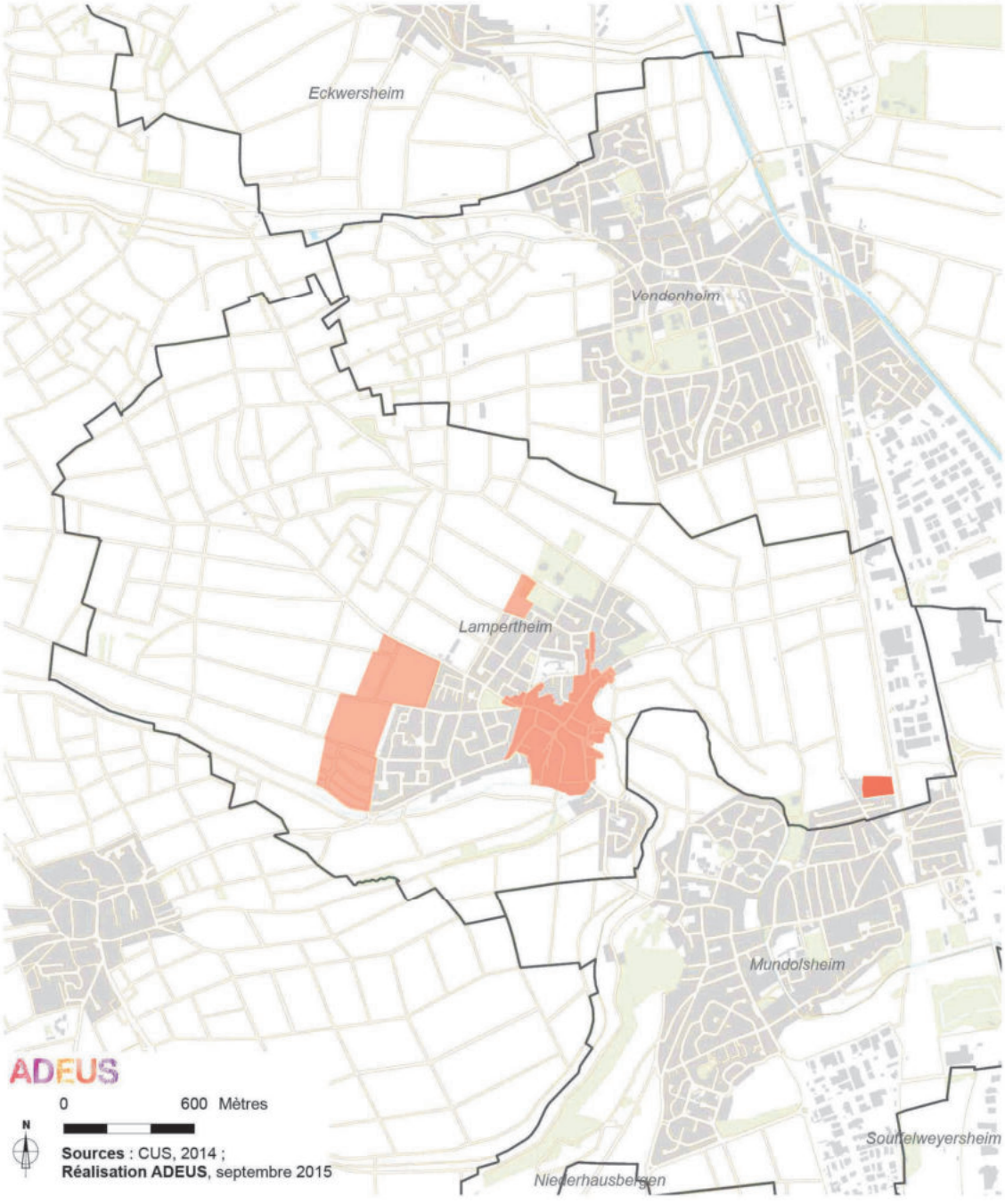
- la phase 1 qui correspond au 1/3 Sud du secteur, compris entre le Kolsenbach et la rue d'Auvergne,
- la phase 2 qui se situe entre la rue d'Auvergne et la rue de Lorraine,
- la phase 3 qui correspond au 1/3 Nord du secteur à partir de la rue de Lorraine.

Les phases 2 et 3 constituent des réserves foncières qui seront urbanisées ultérieurement.

**Carte n°3 : Phasage**



# COMMUNE DE LAMPERTHEIM :
# « SECTEUR D'EXTENSION SUD-EST »



# 1. SITUATION DU SECTEUR DE PROJET

Le secteur Sud-Est (environ 1,4 ha) est excentré par rapport au village de Lampertheim. Il est enclavé et situé au Sud-Est du ban communal, en limite de la voie ferrée, dans le prolongement du tissu urbain de Mundolsheim.

# 2. DESTINATION DU SECTEUR

Ce secteur est destiné à accueillir un quartier à dominante d'habitat, pouvant également contenir des bureaux, des commerces, des constructions et installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif.

# 3. PRINCIPES D'AMÉNAGEMENT ET CONDITIONS D'URBANISATION

## 3.1. DESSERTE ET ORGANISATION VIAIRE

L'aménagement de la zone est conditionné par la réalisation des accès à la rue de la Poste à l'Ouest et à la rue Clémenceau au Sud.

Une voie de desserte assurant un bouclage avec les rues de la Poste et Clémenceau devra être créée. Elle sera traitée en zone 30 / zone de rencontre.

L'urbanisation du secteur est conditionnée à l'inscription préalable des travaux nécessaires aux aménagements des réseaux et des voiries publiques au programme pluriannuel d'investissement de l'Eurométropole de Strasbourg.

## 3.2. INTÉGRATION QUALITATIVE DE LA ZONE DANS SON ENVIRONNEMENT

En frange Est, les fonds de parcelles, limitrophes à la voie ferrée, devront être végétalisés (essences locales, plusieurs strates) afin d'améliorer l'insertion paysagère des constructions et d'estomper la vue en vis-à-vis de l'infrastructure ferroviaire.

Pour les constructions situées dans la marge de recul de 25 mètres (indiquée au plan de règlement) par rapport aux emprises ferroviaires, des précautions d'isolation phonique seront requises.

L'aspect et l'insertion des constructions devront être soignés et s'intégrer harmonieusement à son environnement en termes de volume et de hauteurs afin de s'inscrire en cohérence et en continuité du quartier résidentiel existant au Sud et limitrophe à Mundolsheim.

La voirie devra être végétalisée. Elle pourra comporter plusieurs strates végétales (alignements d'arbres de haute tige, haies vives,…) constituées d'essences locales.

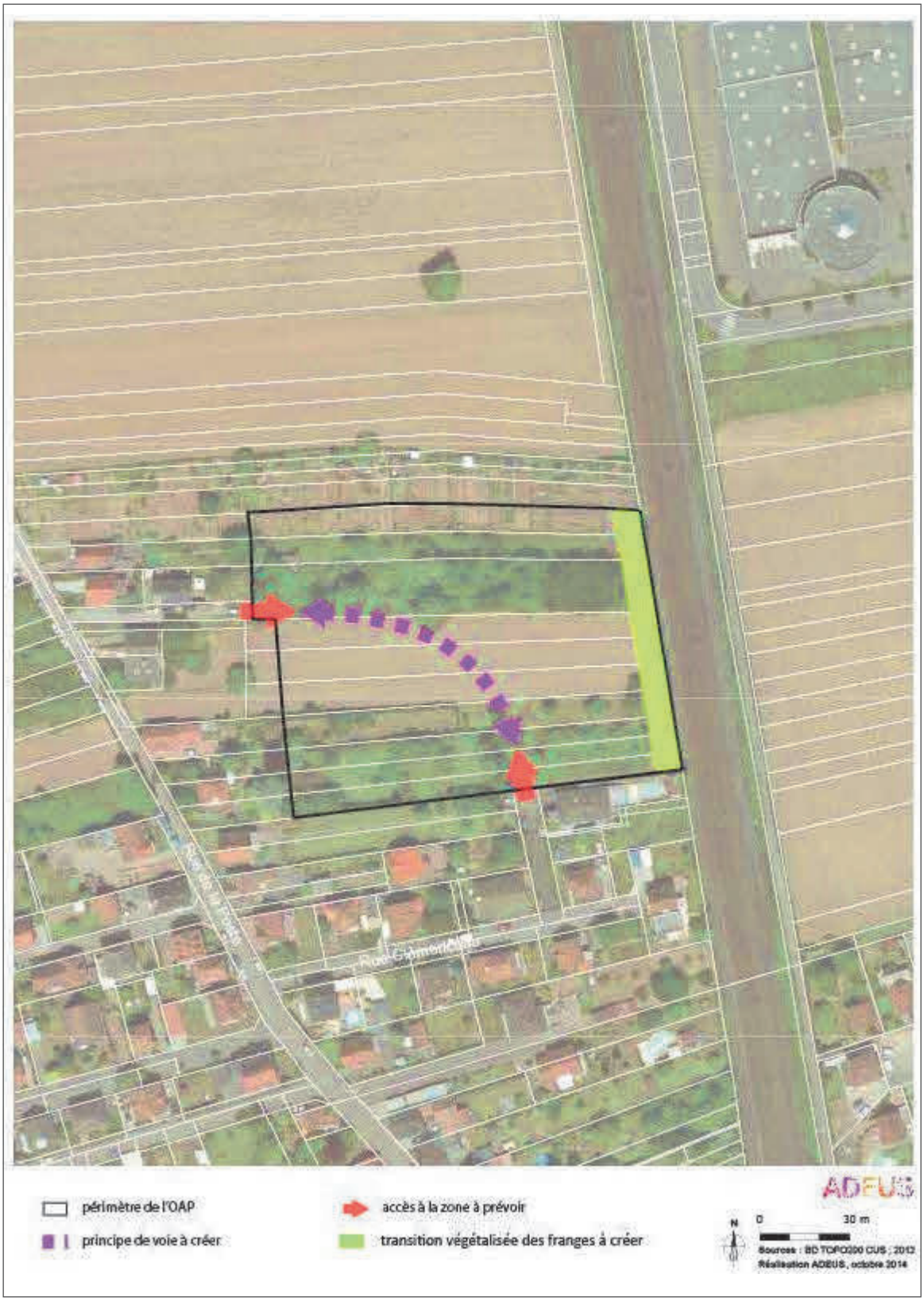
## 3.3. PROGRAMMATION

Les formes urbaines individuelles intermédiaires (maisons de ville, maisons en bande, maisons jumelées, de type duplex par exemple, avec jardins privatifs) seront privilégiées ; elles pourront s'organiser sous forme de cours urbaines qui devront laisser une place à un espace public de qualité.

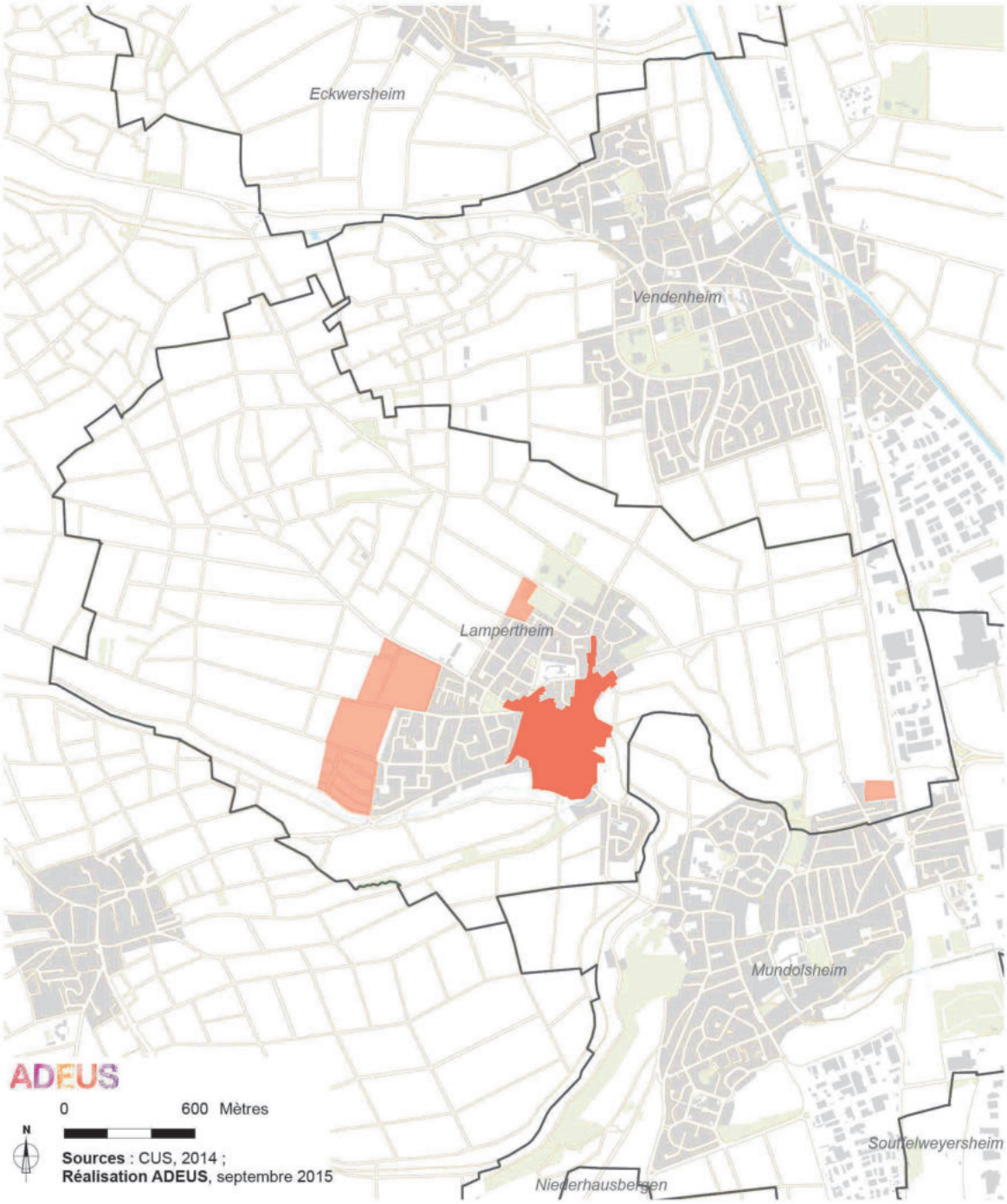
Le porteur de projet devra démontrer que la capacité d'accueil des équipements, notamment scolaires et périscolaires, est suffisante, en amont de tout dépôt d'autorisation d'urbanisme, afin de s'assurer de la bonne intégration des nouveaux habitants du quartier au sein de la commune.

Le nombre de logements à produire, ainsi que le taux de logements locatifs sociaux devront se référer aux objectifs de production inscrits dans l'Orientation d'aménagement et de programmation " Habitat ".

**Carte n°4 : Schéma de principes - Secteur d'extension Sud-Est**



# COMMUNE DE LAMPERTHEIM : « LA PRÉSERVATION DU CENTRE ANCIEN »



# 1. PRINCIPES D'AMÉNAGEMENT ET CONDITIONS D'URBANISATION

Cette orientation d'aménagement s'impose à la totalité de la zone urbaine correspondant au tissu ancien villageois traditionnel.

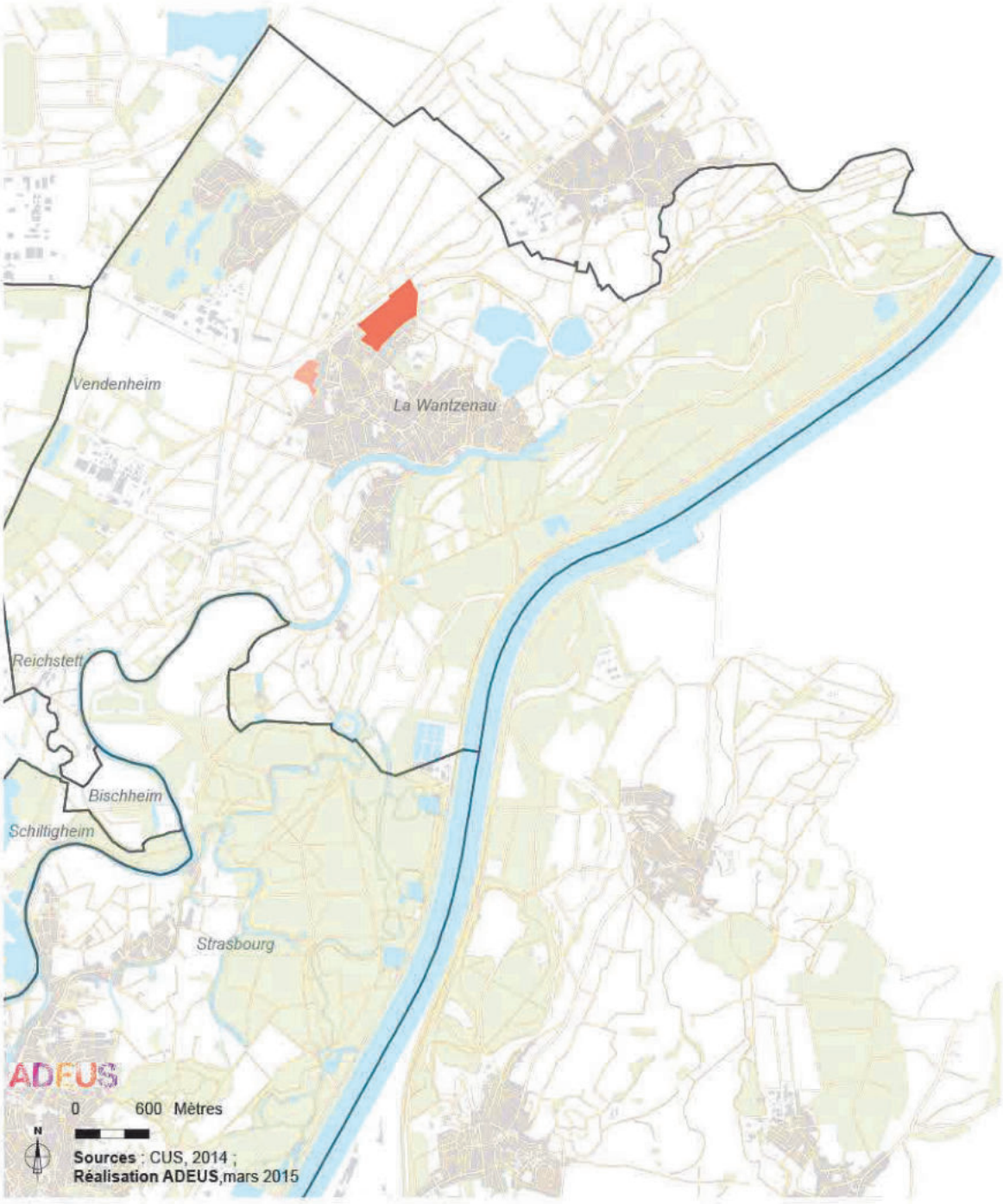
## 1.1. INTÉGRATION QUALITATIVE DE LA ZONE DANS SON ENVIRONNEMENT

De façon générale, les constructions doivent respecter les principes suivants :

- la construction ou l'extension d'un bâtiment doit s'intégrer dans la volumétrie,
- la hauteur et l'implantation des bâtiments existants dans le voisinage immédiat.

Le long des axes principaux, les démolitions doivent s'accompagner de reconstructions assurant la continuité des fronts bâtis sur rue sauf en cas d'aménagement de l'espace public.

# COMMUNE DE LA WANTZENAU :
# « SECTEUR DU SCHWEMMLOCH »



# 1. SITUATION DU SECTEUR DE PROJET

Le secteur du Schwemmloch (environ 13 ha) est située en entrée Nord du village de la Wantzenau, en limite d'urbanisation. Elle est délimitée au Nord par la voie ferrée qui relie Strasbourg à Lauterbourg, au Sud et à l'Ouest par l'urbanisation existante composée essentiellement de maisons individuelles et à l'Est par des terres agricoles. La gare jouxte la limite Ouest de la zone.

Le secteur bénéficie d'une bonne proximité du centre de la commune permettant ainsi l'accès à un nombre important de services et de commerces de proximité.

# 2. DESTINATION DU SECTEUR

Cette zone est destinée à accueillir un quartier mixte à dominante d'habitat, pouvant également contenir des bureaux, des activités compatibles avec cette vocation et des constructions et installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif qui participeront à la vie du quartier et de la commune.

# 3. PRINCIPES D'AMÉNAGEMENT ET CONDITIONS D'URBANISATION

## 3.1. DESSERTE ET ORGANISATION VIAIRE

Bien que le secteur se situe à l'écart des axes principaux, il bénéficiera d'un accès au Nord à la route départementale de l'autre côté de la voie ferrée, ainsi qu'un accès au Sud à la rue de Strasbourg, par la rue du Chemin de Fer (rue Hans Arp).

L'organisation viaire se fera sous forme de réseau maillé et hiérarchisé destiné à irriguer le quartier.

### 3.1.1. Une voirie principale de desserte du quartier

Une voirie principale, permettant d'assurer un bouclage avec la gare à l'Ouest et la future voie d'accès Nord (matérialisée par l'emplacement réservé LWA4 au règlement graphique) à l'Est sera aménagée. Son emprise sera suffisamment dimensionnée pour pouvoir assurer le passage d'un transport en commun.

### 3.1.2. Des voiries secondaires connectées avec le réseau viaire existant

Le maillage des voiries secondaires sera principalement structuré à partir des voies existantes et des impasses donnant sur le site pour une bonne accroche du nouveau quartier au tissu urbain de La Wantzenau (notamment rue du Nord, rue des Primevères et rue des Jonquilles).

Le bouclage entre la rue de la Gravière et la rue du Nord sera aménagé de manière à ne pas obérer la desserte à terme de la réserve foncière située plus à l'Est.

Leur aménagement et leur profil seront conçus de manière à permettre une circulation apaisée au sein du quartier et d'assurer la sécurité des usagers quel que soit le mode de déplacement.

### 3.1.3. Les modes actifs

Concernant les modes actifs (marche à pieds et vélo), l'optimisation des cheminements piétons-cycles est recherchée. Ils devront être performants et lisibles à l'échelle du quartier. Leur positionnement sera défini en tenant compte de leur continuité avec le maillage existant au sein de la commune. Ces

liaisons permettront de relier le quartier à la gare, au centre de la commune et aux équipements publics situés plus à l'Est. Elles faciliteront également l'accès des habitants aux espaces naturels, lieux de promenades et de loisirs.

## 3.2. PRISE EN COMPTE ET MISE EN VALEUR DE L'ENVIRONNEMENT

Le parti d'aménagement devra être conçu de manière à intégrer les sensibilités environnementales existantes sur le secteur.

### 3.2.1. Prise en compte du caractère inondable du site

Le projet d'aménagement intègrera le caractère inondable de la zone dès sa conception, de manière à assurer la sécurité des biens et des personnes. Il veillera à ne pas aggraver le risque d'inondation en aval ou en amont.

L'élaboration du futur PPRI étant une compétence de l'Etat, les solutions techniques définies par le porteur de projet doivent être analysées et validées par les services de l'Etat.

Ces solutions techniques peuvent être prises à l'échelle du projet (conception du réseau viaire, réaménagement du terrain naturel, création d'espaces de rétention des eaux, …) ou à l'échelle de chaque construction.

Les espaces situés en zone d'aléa fort par submersion, selon les éléments portés à la connaissance par les services de l'Etat, en date du 24 avril 2015, sont inconstructibles. Ils peuvent toutefois être urbanisés dès lors que l'aménagement global du site, avant toute construction, permette de réduire l'aléa à un niveau faible à moyen. Cette bonne gestion de l'aléa est constatée dans le cadre d'un dossier au titre de la Loi sur l'Eau.

En cas de réaménagement (remblai/déblai, mise hors d'eau des accès…) du terrain naturel pour réduire le niveau d'aléa par exemple, le projet devra prévoir, sur site ou à proximité immédiate, un volume de rétention des eaux qui sera à définir, dans le cadre de l'application de la Loi sur l'Eau, au vu des dernières modélisations effectuées.

Les aménagements d'espaces végétalisés collectifs seront réalisés de façon à donner une place à l'eau au sein du quartier (comme par exemple autour d'un projet de renaturation du Grossaltrheingraben, ou de la création d'une plaine de jeu temporairement inondable, …). L'imperméabilisation des espaces non bâtis privés ou collectifs sera limitée au maximum pour faciliter l'infiltration des eaux.

L'organisation viaire du quartier ainsi que l'implantation et le mode de constructions des bâtiments seront définies de manière à contraindre le moins possible l'écoulement des eaux.

Les constructions devront répondre aux exigences des services de l'Etat en matière de protection des biens et personnes (mise hors d'eau du premier niveau utile, respect d'une revanche ou marge de sécurité …).

En cas de création d'équipement public ou collectif, d'établissement recevant du public, les accès à ces structures devront être réalisés de manière à permettre l'accès des secours et l'évacuation du public.

### 3.2.2. Prise en compte de l'assainissement au travers d'une gestion des eaux intégrée au paysage

La zone sera directement connectée au réseau unitaire (eaux usées et eaux pluviales mêlées) qui se terminera sur la zone par un bassin de stockage, d'où les eaux usées seront pompées vers un autre réseau situé à l'Est du secteur (rue des Jonquilles). En cas de surcharge hydraulique, le dispositif possèdera un déversoir d'orage dans le fossé qui traversera la zone dans sa longueur et qui se poursuivra jusqu' à la gravière.

Il s'agira de tirer parti du nouvel aménagement pour améliorer le système d'assainissement existant, aujourd'hui défaillant par temps de pluie, et d'intégrer, dans le projet, des solutions alternatives à la gestion des eaux pluviales.

Un aménagement d'une zone destinée à l'assainissement des surverses d'orages permettant d'assurer un traitement par phyto-épuration des surverses d'orages avant rejet dans le fossé pourra être envisagé.

*Les principes généraux d'assainissement pluvial retenus seront les suivants :*

- une rétention de l'eau en amont par des toitures stockantes pour les collectifs,
- une infiltration directe au plus près de la source des eaux pluviales " propres " (eaux des toitures et des cheminements non circulés),
- le traitement de tout espace public non circulé en revêtement perméable,
- une limitation de la contribution à la surcharge du réseau unitaire en infiltrant après traitement de la majorité des eaux de voiries dans les espaces verts situés en point bas,
- des systèmes d'infiltration de type extensif en raison de la proximité de la nappe phréatique,
- la proposition de traitement de la surverse unitaire existante afin de limiter les risques de pollution du fossé et donc du captage d'eau potable,
- la préservation du fossé qui jouera le rôle d'axe drainant de la zone, accompagné d'un cheminement de l'eau visible dès que possible.

*Les principes relatifs à la gestion des eaux pluviales des espaces circulés seront les suivants :*

- les eaux pluviales des espaces circulés correspondant aux eaux des voiries, des parkings collectifs et des places de stationnement privatives à ciel ouvert.
- les pentes des voiries devront être modelées de façon à rendre possible la collecte par caniveaux des eaux pluviales des espaces circulés (pour terrains soumis au risque d'inondation),
- les espaces publics non circulés seront traités de préférence en revêtement perméable.

## 3.3. INTÉGRATION QUALITATIVE DE LA ZONE DANS SON ENVIRONNEMENT (MISE EN VALEUR DU PAYSAGE)

Sur le plan paysager, le parti pris consistera à prendre en compte les atouts paysagers intéressants (comme le fossé préexistant ou les éléments végétalisés ponctuels, …) et de chercher autant que possible à les intégrer comme éléments d'animation du quartier.

### 3.3.1. Développement d'un réseau d'espaces verts dans les espaces publics

Afin d'offrir aux habitants un cadre de vie agréable, l'urbanisation de ce secteur prévoira l'aménagement d'un réseau d'espaces naturels collectifs ou privés qui irriguent le quartier. Il sera conçu de manière à remplir des vocations à la fois récréatives, paysagères et environnementales. Ce réseau végétalisé pourra être aussi support des déplacements doux, rendus ainsi plus visibles.

Le chemin de l'eau, constitué par le fossé, est un élément paysager fort du quartier qui devra être optimisé. L'organisation des espaces collectifs du quartier pourra se baser sur la mise en relation directe de ce dernier. Le fossé pourra constituer un élément structurant pour relier le nouveau au reste de la Wantzenau, ainsi qu'un lieu de promenade agréable pour les habitants.

Par ailleurs, le verger existant dans la partie Nord du site devra être soit conservé, soit reconstitué, d'une part et prolongé le long de la limite Nord du quartier, d'autre part, afin de créer une frange paysagère entre le nouveau quartier et la zone agricole.

Une transition végétale en frange Ouest de la zone, au contact de la voie ferrée pourra être aménagée en guise d'écran paysager entre les bâtiments d'habitation et l'infrastructure ferroviaire. Cette bande

devra être végétalisée (essences locales, plusieurs strates) en maintenant et/ou en renforçant, dans la mesure du possible, les plantations existantes afin d'estomper la vue en vis-à-vis de la voie ferrée. Ces aménagements pourront être privés.

## 3.4. PRISE EN COMPTE DES NUISANCES

Le secteur est soumis aux nuisances sonores liées à la présence des RD 223 et 468 et de la voie ferrée à l'Ouest. La réussite de ce futur quartier tiendra en grande partie à la prise en compte, en amont, de ces nuisances.

Afin de limiter les impacts négatifs, on pourra agir sur la composition globale (maillage des voies, ouvertures et fermetures visuelles, ...) et les formes urbaines (implantation du bâti, hauteur du bâti,...).

Au-delà des préconisations citées ci-dessus, des dispositions en matière de construction pourront également répondre à cet aspect (isolation phonique,…).

Enfin, un espace végétalisé sera créé pour intégrer paysagèrement la cuve de stockage et le fortin pré-existants de façon paysagère au reste du quartier.

## 3.5. PROGRAMMATION

La vocation du nouveau quartier se tournera vers une opération mixte à dominante d'habitat, mais pouvant également accueillir des commerces et services en pied d'immeubles, bureaux, équipements publics et collectifs.

Des formes urbaines variées dans l'habitat (petits collectifs, habitat dense intermédiaire ou individuel) assureront la mixité urbaine et sociale recherchée. A l'échelle de la zone à urbanisation future, il sera réalisé environ 420 logements.

La hauteur des constructions sera modulée et adaptée de façon à créer une transition douce avec le tissu pavillonnaire situé à proximité. Ainsi, une frange de maisons individuelles intermédiaires au Sud pourra assurer la transition entre les lotissements existants rue Hans Arp et rue du Nord et la nouvelle opération.

Le projet devra répondre aux orientations générales que l'Eurométropole a fixées en matière d'habitat et de mixité sociale. A l'échelle du secteur, 35 % de logements locatifs aidés seront créés et participeront ainsi à répondre aux exigences de la Loi ALUR.

## 3.6. LE STATIONNEMENT

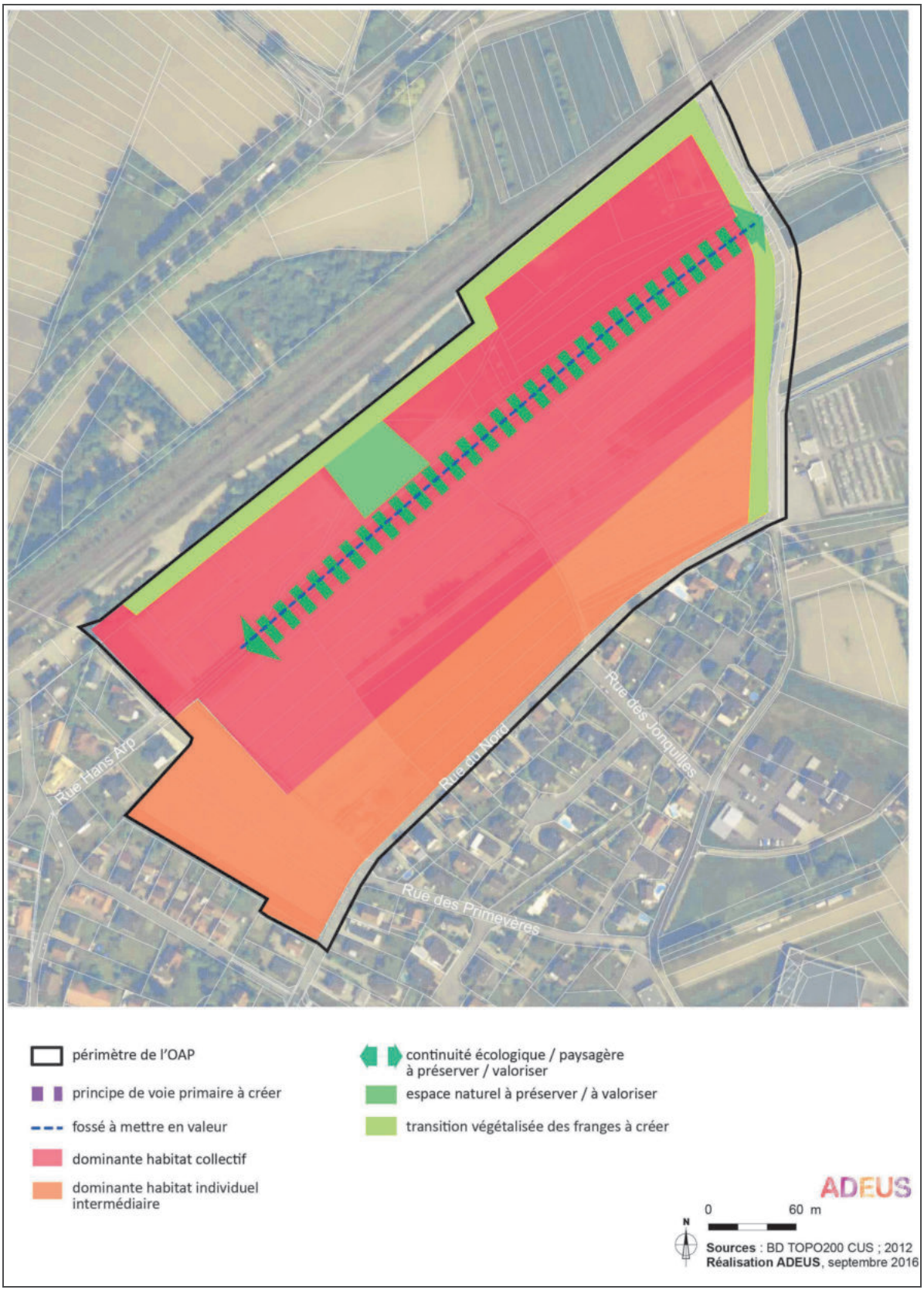
L'objectif consistera à donner dans le projet une juste place à la voiture et en réduire la visibilité pour une meilleure qualité de vie dans le futur quartier.

D'autres alternatives de déplacement seront favorisées compte tenu de la proximité de la gare et de la future desserte du quartier par le bus et du maillage piétons-cycles prévu pour les déplacements de proximité.

Ainsi, une place de stationnement par logement pourra être prévue sur la parcelle du logement et une place pour la seconde voiture des ménages et pour les visiteurs pourra être aménagée dans des poches de stationnement.

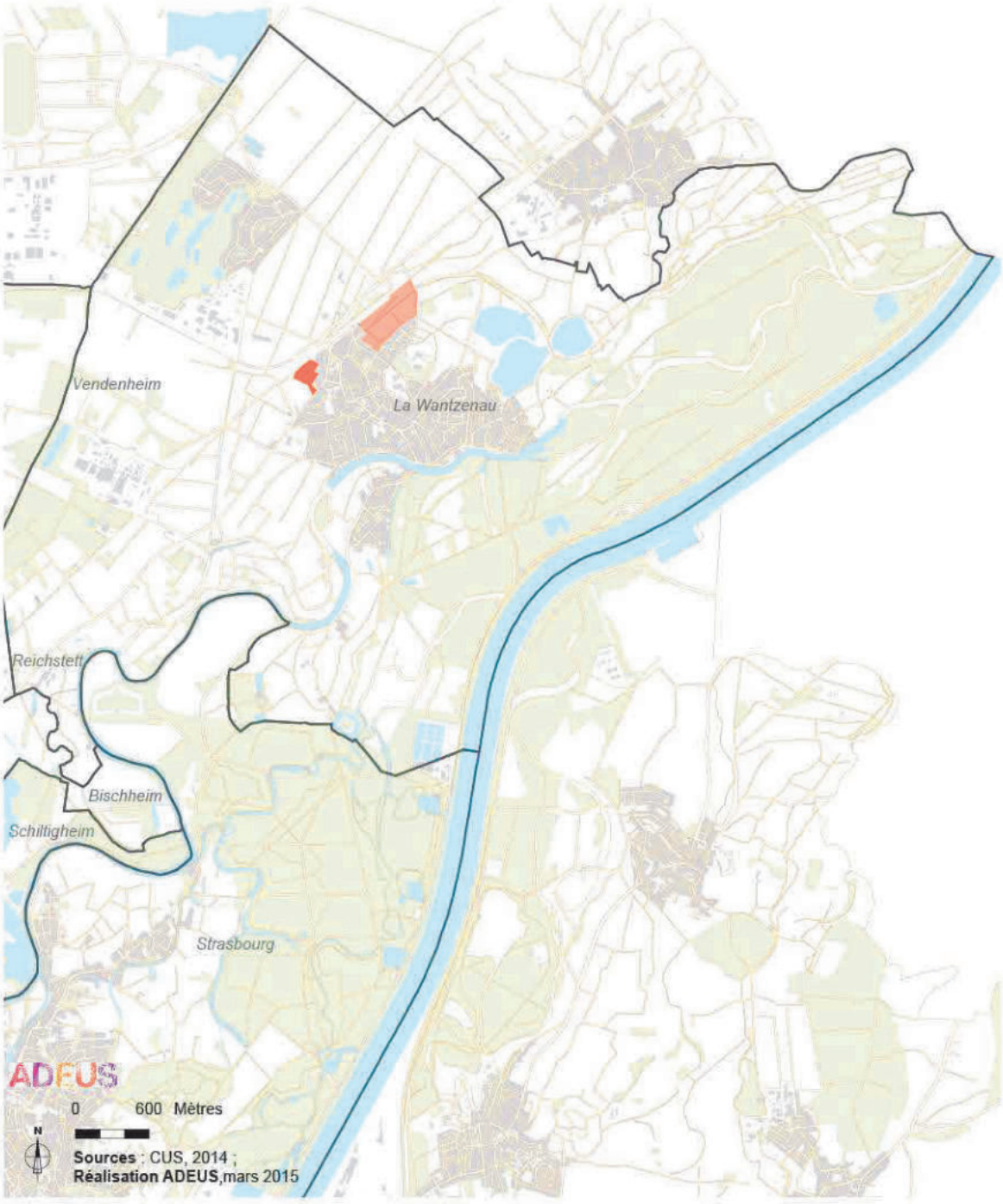
D'autre part, la mutualisation du stationnement devra être mise en œuvre dès que cela sera pertinent afin d'optimiser leur fonctionnement et de réduire les emprises qui lui sont dédiées.

**Carte n°1 : Schéma de principes - secteur du Schwemmloch**



# COMMUNE DE LA WANTZENAU :

# « SECTEUR TRISSERMATT »



# 1. SITUATION DU SECTEUR DE PROJET

Ce secteur (environ 2,9 ha) est situé à l'Ouest du village, à proximité du rond point RD 301 / RD 468 ou route de Strasbourg. Il est localisé à l'arrière de la route de Strasbourg, à proximité de la gare et en lien direct avec le reste de la commune. Il est délimité à l'Ouest par la voie ferrée, au Nord et à l'Est par le tissu existant et au Sud par des terres agricoles.

# 2. DESTINATION DU SECTEUR

Ce secteur est destiné à accueillir un quartier à dominante d'habitat.

# 3. PRINCIPES D'AMÉNAGEMENT ET CONDITIONS D'URBANISATION

## 3.1. DESSERTE ET ORGANISATION VIAIRE

L'accès à la zone se fera depuis la route de Strasbourg.

La desserte de cette zone sera organisée sous la forme d'un bouclage interne. Dans le cas où le projet nécessitera le passage des véhicules techniques ou des secours, une place de retournement pourra être exigée, en fonction de l'organisation viaire retenue pour le projet.

Un cheminement "modes actifs" sera réalisé vers la rue des Roses afin d'assurer une perméabilité entre quartiers pour les déplacements doux.

Concernant les modes actifs, les déplacements piétons-cycles doivent être sécurisés :

- soit par l'aménagement d'espaces de circulation propre (par exemple au niveau de la voie principale de desserte),
- soit par la réalisation d'espaces partagés et d'aménagement qui permettront une circulation automobile apaisée.

L'aménagement de ces espaces doit être conçu de manière à encourager les déplacements à pied ou à vélo pour rejoindre le reste de la commune et la gare notamment.

## 3.2. PRISE EN COMPTE DES NUISANCES

Cette zone est soumise aux nuisances sonores liées à la présence de la voie ferrée à l'Ouest. Cette contrainte doit être prise en compte dès la conception du projet d'aménagement.

Afin de limiter les impacts négatifs, il est possible d'agir sur la composition globale (maillage des voies, ouvertures et fermetures visuelles, ...) et/ou sur les formes urbaines (implantation du bâti, hauteur du bâti,...). Un aménagement de la bande inconstructible le long de la voie ferrée qui participe à atténuer ces nuisances est à privilégier.

Au-delà des préconisations citées ci-dessus, des dispositions en matière de construction peuvent également répondre à cet aspect (isolation phonique,…).

## 3.3. PRISE EN COMPTE DE L'ALÉA POTENTIEL D'INONDATION PAR SUBMERSION

Le site est concerné par un aléa d'inondation lié à la rupture éventuelle de la digue du Moulin située à plus d'un kilomètre au Sud Est du secteur du Trissermatt. Au regard des éléments portés à la connaissance par les services de l'Etat, en date du 24 avril 2015, l'aléa est de niveau faible à moyen. Un espace réduit en limite Sud-Est de la zone à urbanisation future est en aléa fort.

Le projet d'aménagement intègre le caractère inondable de la zone dès sa conception, de manière à assurer la sécurité des biens et des personnes. Il veille à ne pas aggraver le risque d'inondation en aval ou en amont.

L'élaboration du futur PPRI étant compétence de l'Etat, les solutions techniques définies par le porteur de projet doivent être analysées et validées par les services de l'Etat.

Ces solutions techniques peuvent être prises à l'échelle du projet (conception du réseau viaire, réaménagement du terrain naturel, création d'espaces de rétention des eaux, …) ou à l'échelle de chaque construction.

Les espaces situés en zone d'aléa fort par submersion, selon les éléments portés à la connaissance par les services de l'Etat, en date du 24 avril 2015, sont inconstructibles. Ils peuvent toutefois être urbanisés dès lors que l'aménagement global du site, avant toute construction, permette de réduire l'aléa à un niveau faible à moyen. Cette bonne gestion de l'aléa est constatée dans le cadre d'un dossier au titre de la Loi sur l'Eau.

En cas de réaménagement (remblai/déblai, mise hors d'eau des accès…) du terrain naturel pour réduire le niveau d'aléa par exemple, le projet doit prévoir, sur site ou à proximité immédiate, un volume de rétention des eaux au moins équivalent à celui existant aujourd'hui.

Les aménagements d'espaces végétalisés collectifs sont réalisés de façon à donner une place à l'eau au sein du quartier (comme par exemple autour d'un projet de renaturation, …). L'imperméabilisation des espaces non bâtis privés ou collectifs est limitée au maximum pour faciliter l'infiltration des eaux.

L'organisation viaire du quartier ainsi que l'implantation et le mode de constructions des bâtiments sont définies de manière à contraindre le moins possible l'écoulement des eaux.

Les constructions sont conçues de manière à garantir la protection des biens et personnes (mise hors d'eau du premier niveau utile, respect d'une revanche ou marge de sécurité …).

En cas de création d'équipement public ou collectif, d'établissement recevant du public, les accès à ces structures doivent être réalisés de manière à permettre l'accès des secours et la sécurité du public.

## 3.4. INTÉGRATION QUALITATIVE DE LA ZONE DANS SON ENVIRONNEMENT

L'intégration de la zone dans son environnement appellera un traitement des franges végétalisées en guise de transition avec les espaces limitrophes (voie ferrée, habitat, espace agricole).

En frange Ouest, le long de la voie ferrée, un espace de transition végétalisé (essences locales, plusieurs strates) sera aménagé afin d'améliorer l'insertion paysagère des constructions et d'estomper la vue en vis-à-vis de l'infrastructure ferroviaire. Cette bande verte devra constituer un écran paysager entre les bâtiments d'habitation et l'infrastructure ferroviaire.
Des aménagements connexes (stationnements,…) pourront y être implantés.

En frange Nord et Est, au contact de l'urbanisation, le maintien, dans la mesure du possible, des arbres de haute tige existants, sera vivement souhaité par la collectivité.

En frange Sud, une bande végétalisée sera aménagée afin de marquer une limite harmonieuse entre espace agricole et espace urbanisé. L'objectif recherché n'est pas de masquer totalement les constructions, mais plutôt de créer un filtre visuel pour adoucir la transition. De plus, les façades donnant sur l'espace agricole devront être valorisées sur le plan paysager et architectural (pas de mûr aveugle, ouvertures, balcon, végétalisation…).

L'aspect et l'insertion des constructions devront être soignés et s'intégrer harmonieusement à son environnement en termes de volume et de hauteurs afin de s'inscrire en cohérence et en continuité du tissu urbain existant / limitrophe au Nord et à l'Est.

## 3.5. PROGRAMMATION

Les formes urbaines intermédiaires (maisons de ville, maisons en bande, maisons jumelées, de type duplex par exemple, avec jardins privatifs) ainsi que les petits collectifs seront privilégiés. Elles pourront s'organiser sous forme de cours urbaines qui devront laisser une place à un espace public de qualité.

Le nombre de logements à produire, ainsi que le taux de logements locatifs sociaux devront se référer aux objectifs de production inscrits dans l'orientation d'aménagement et de programmation " Habitat ".

**Carte n°1 : Schéma de principes - Secteur Trissermatt**

# COMMUNE DE LINGOLSHEIM : « REHABILITATION DU QUARTIER DES HIRONDELLES »

# 1. SITUATION DU SECTEUR DE PROJET

Le secteur concerné est situé à l'est du centre historique de la commune de Lingolsheim et concerne une partie du quartier des Hirondelles, situé entre la rue Konrad Adenauer, la rue Jean Monnet et le rue Pierre Pflimlin.

# 2. DESTINATION DU SECTEUR

Confrontée à ces difficultés structurelles, la commune en lien avec le bailleur social " CUS Habitat " ont fait le choix de reconstruire progressivement l'ensemble du quartier afin de permettre :

- une intégration de ce secteur de ville en appliquant un statut et un fonctionnement urbain cohérent avec les autres quartiers de la commune,
- une nouvelle offre de logements aux typologies diversifiées, à l'offre en logements sociaux rééquilibrée à l'échelle de la commune,
- une organisation et une volumétrie bâtie ayant l'ambition d'un habitat particulièrement bien intégré au tissu existant,

un mode d'habitat qui s'inscrit dans une logique de développement durable.

# 3. PRINCIPES D'AMÉNAGEMENT ET CONDITIONS D'URBANISATION

## 3.1. DESSERTE ET ORGANISATION VIAIRE

### 3.1.1. Les principaux accès

L'accès principal de ce quartier est situé au niveau du rond-point où se rejoigne l'allée Pierre Pflimlin, qui est une voie structurante de la commune, la rue du Général de Gaulle et la rue Konrad Adenauer.

La rue du Général de Gaulle borde le sud du secteur concerné par cette OAP. Elle présente de larges trottoirs arborés, des places de stationnement longitudinal et dessert plusieurs équipements publics. Aucun accès automobile direct, vers les nouvelles constructions, ne sera réalisé depuis cette voie.

Deux accès secondaires, depuis la rue du Tiergaertel et la rue des Peupliers, desservent également ce quartier.

### 3.1.2. Les voies de desserte locale et la localisation des aires de stationnement

La rue Konrad Adenauer délimite le nord du secteur concerné par cette OAP. Il s'agit d'une voie de desserte locale.

Les rues Pierre Pflimlin et Jean Monnet relient les rues Konrad Adenauer et Général de Gaulle. Ces voies constituent également des voies de desserte locale.

Ces trois rues, Konrad Adenauer, Pierre Pflimlin et Jean Monnet desserviront les futures constructions et permettront d'accéder aux aires de stationnement qui seront situées au rez-de-chaussée des constructions.

## 3.2. INTÉGRATION QUALITATIVE DE LA ZONE DANS SON ENVIRONNEMENT

Les hauteurs et les implantations des futures constructions devront favoriser une transition bâti entre les immeubles du quartier du Tiergaertel, et les maisons individuelles des rues des Près et des Peupliers.

### 3.2.1. Les implantations des futures constructions

Chaque projet devra présenter des formes urbaines diversifiées avec une variété de types d'habitat et de formes architecturales.

L'effet attendu est de créer une diversité résidentielle favorisant l'identification et l'appartenance à une entité d'habitation.

Dans le but de limiter visuellement l'impact des nouvelles constructions, l'ordonnancement des façades des constructions sur le domaine public devra être progressif depuis la rue Adenauer vers la rue du Général de Gaulle.

Au nord, les futures constructions seront implantées avec le pignon donnant sur la rue Konrad Adenauer.

Des percées visuelles seront créées en direction d'un cœur d'ilot végétalisé. Ces percées visuelles feront échos à celles nouvellement créées au nord de la rue Konrad Adenauer (cf. carte n°1).

A l'est et à l'ouest, respectivement sur la rue Jean Monnet et sur la rue Pierre Pfimlin, les façades des constructions seront limitées à 25 - 30 mètres linéaires maximum.

Au sud, les façades donnant sur la rue du Général de Gaulle seront continues. Elles structureront l'espace public. Un effet de socle sur le rez de chaussé et le premier étage sera à créer, dans la continuité des constructions existantes.

### 3.2.2. Les espaces libres, aires de jeux et de loisirs, et de plantations

- **La création d'un cœur d'ilot paysagé et privatif**

Les divers projets devront garantir l'aménagement d'un cœur d'ilot central d'un seul tenant fortement plantés et végétalisés avec notamment des arbres à hautes tiges, entre la rue du Général de Gaulle et la rue Konrad Adenauer (cf. carte n°1).

L'aménagement de cet espace paysager devra avoir une cohérence d'ensemble.

- **La création d'un square**

Un square sera créé à l'angle de la rue Konrad Adenauer et de la rue Pierre Pflimlin.

- **Le toit des constructions**

Les hauteurs maximum autorisées des constructions baissent de la rue du Général de Gaulle vers la rue Konrad Adenauer.

De nombreux toits seront donc visibles depuis les constructions les plus hautes.

L'ensemble des éléments techniques sur les toitures devront être dissimulés ou être intégrés à la toiture de façon harmonieuse, pour altérer le moins possible la vue.

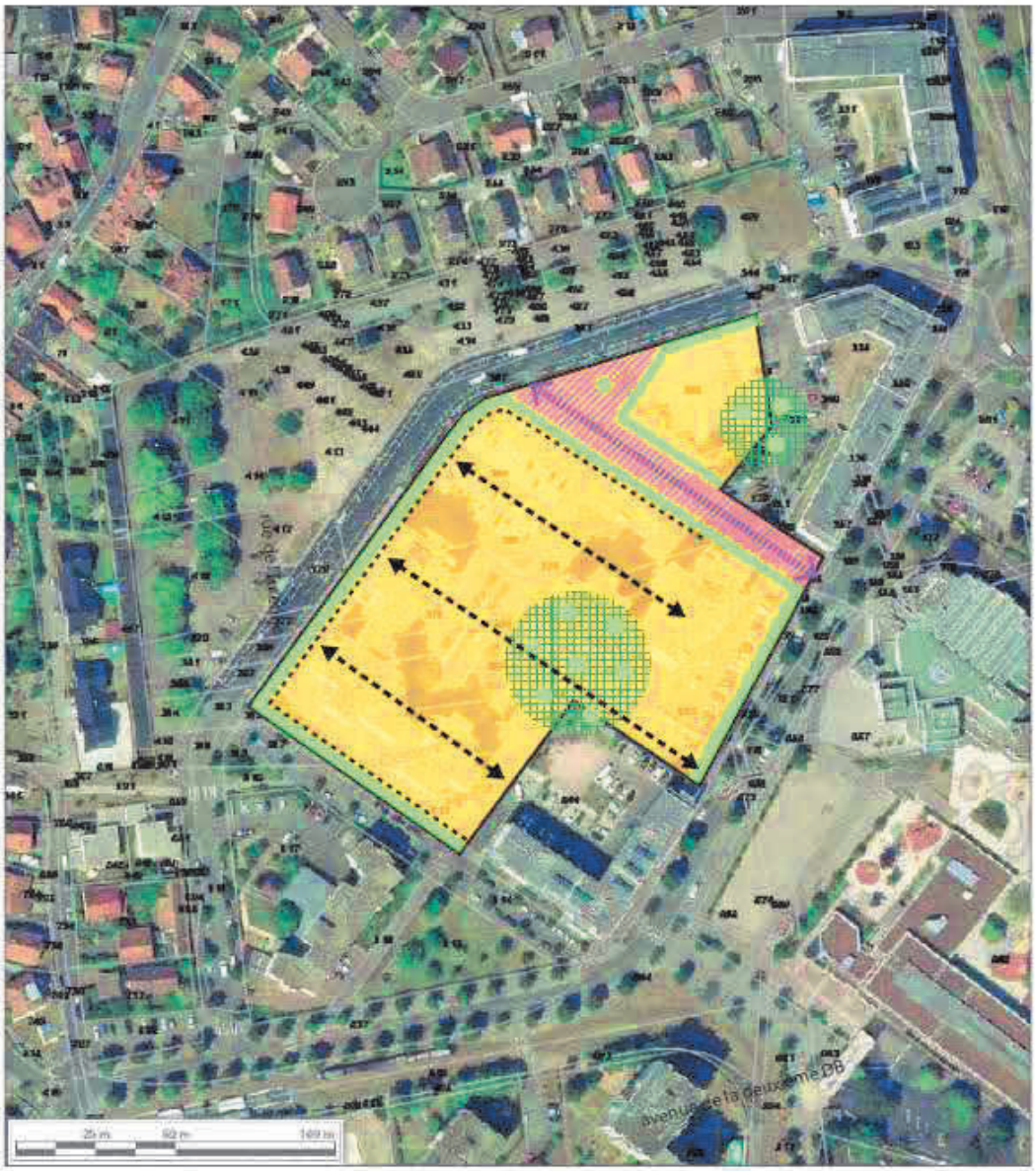
- **Les espaces plantés le long des façades des constructions**

Des espaces plantés le long des façades des constructions de 4 mètres de profondeur minimum, masqueront les pieds d'immeubles.

Une délimitation claire des domaines publics et privés sera mise en place.

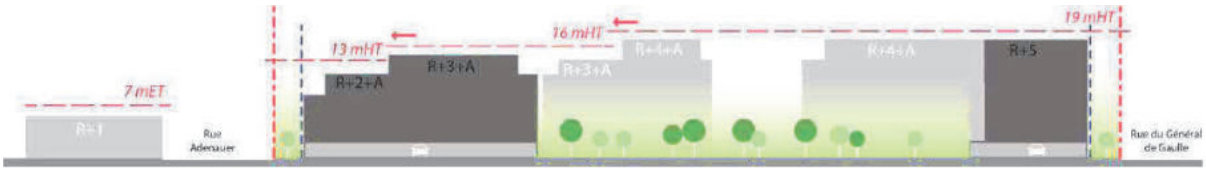
Les clôtures devront être constituées soit par des haies vives, soit par des grilles ou tous autres dispositifs à claire-voie et présenter un traitement harmonisé.

**Carte n°1 : Envrionnement et paysage**



### 3.2.3. Les hauteurs des futures constructions

Dans le but de favoriser l'intégration des nouvelles constructions, dans leur environnement proche, les hauteurs maximales autorisées des futures constructions augmenteront progressivement du nord vers le sud.

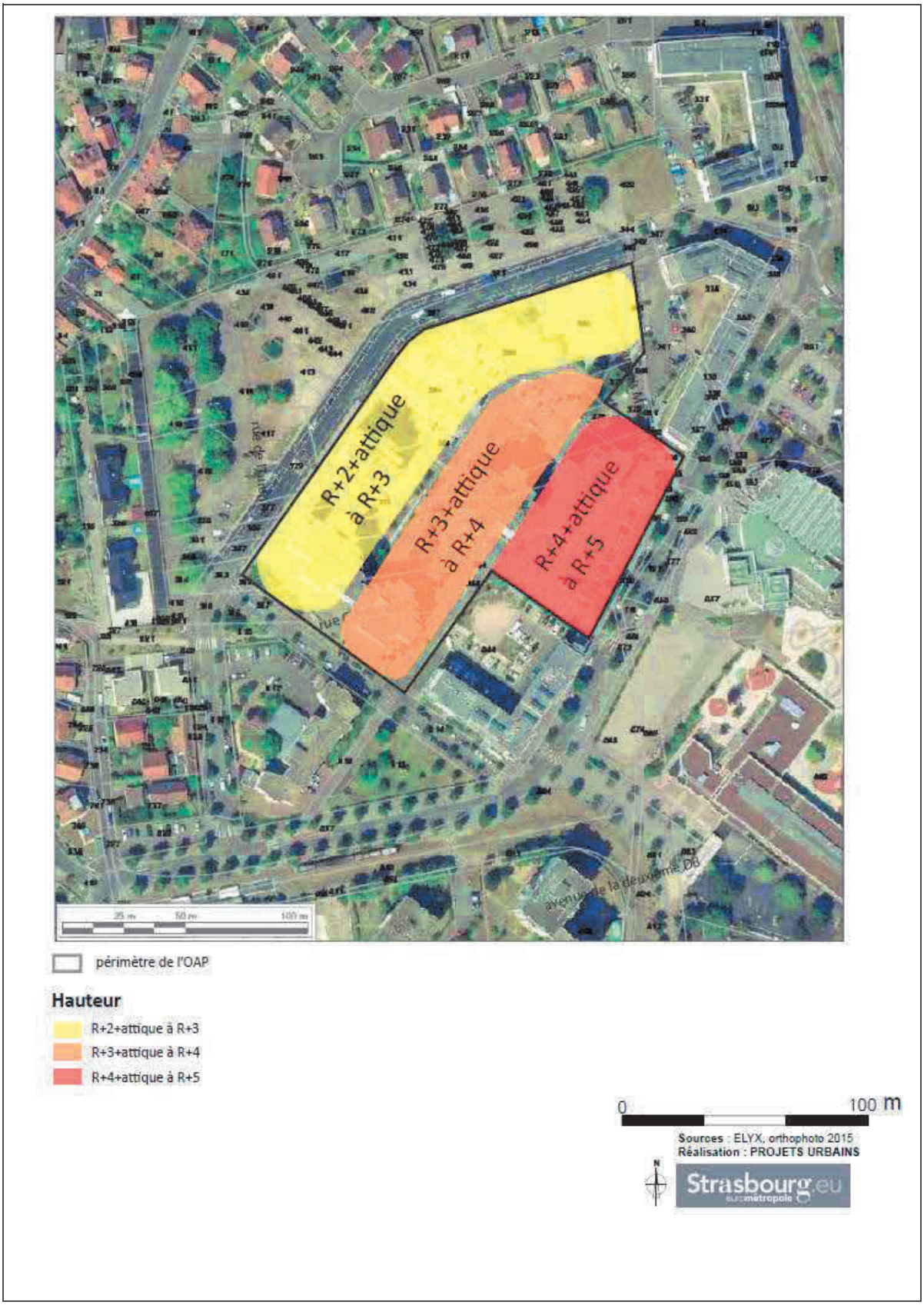



Au droit de la rue Konrad Adenauer, les hauteurs maximales autorisées permettront la réalisation de constructions avec un niveau de rez-de-chaussée, deux niveaux habitables et un dernier niveau habitable en attique. En second rang, par rapport à la rue Konrad Adenauer, des constructions de quatre niveaux habitables pourront être construites sans que le dernier niveau ne soit obligatoirement en attique. Ce secteur est représenté en jaune sur la carte n°1.

Au droit de la rue du Général de Gaulle, les hauteurs maximales autorisées permettront la réalisation de constructions avec un niveau de rez-de-chaussée et cinq niveaux habitables. En second rang, par rapport à la rue du Général de Gaulle, des constructions de quatre niveaux habitables pourront être construites, sans que le dernier niveau ne soit obligatoirement en attique. Ce secteur est représenté en rouge sur la carte n°1.

Au droit de la rue Jean Monnet, c'est-à-dire en face de la résidence des personnes âgées qui totalise également 6 niveaux habitables, les hauteurs maximales autorisées permettront la réalisation de constructions avec un niveau de rez-de-chaussée, cinq niveaux habitables et un dernier niveau en attique.

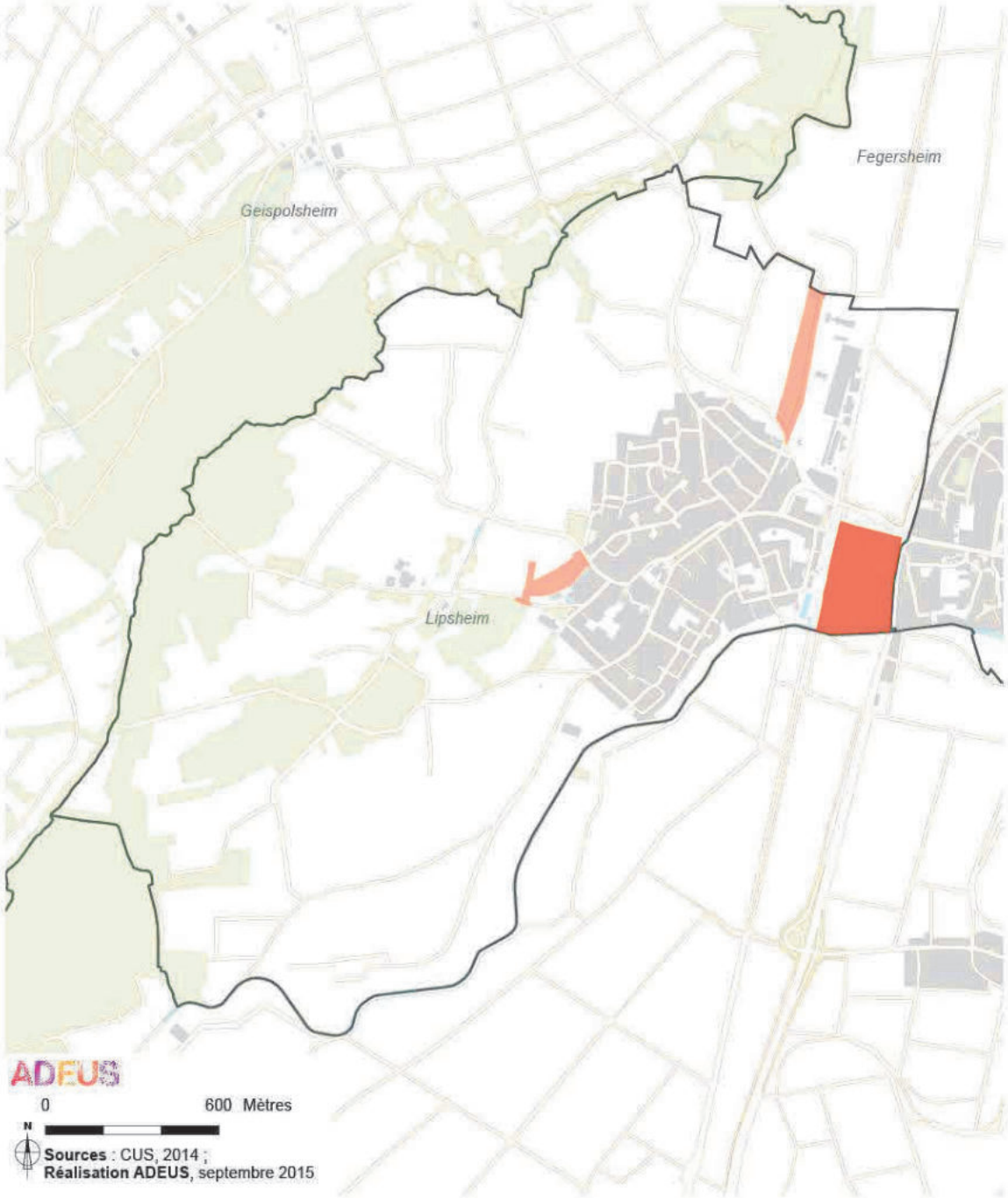
**Carte n°2 : Hauteurs maximales autorisées des constructions**



## 3.3. PROGRAMMATION

Le nombre de logements à produire, ainsi que le taux de logements locatifs sociaux, ne se réfèreront pas aux objectifs de production inscrits dans l'Orientation d'aménagement et de programmation « Habitat », car ce projet de requalification du quartier est réalisé dans le cadre d'une opération de renouvellement urbain, dont l'un des objectifs est de ne pas y développer du logement social.

# COMMUNE DE LIPSHEIM :
# « SECTEUR NIEDERMATT »



# 1. SITUATION DU SECTEUR DE PROJET

La Niedermatt est un site d'environ 7 hectares situé à la fois en limite de l'Eurométropole de Strasbourg et en limite des communes de Lipsheim et Fegersheim. La proximité avec la gare ferroviaire de Lipsheim- Fegersheim lui assure une très bonne desserte par les transports en commun.

Le site est néanmoins très contraint par la présence des deux infrastructures de transport, la RD 1083 à l'Est et les voies ferrées à l'Ouest.

# 2. DESTINATION DU SECTEUR

Le secteur Niedermatt est dédié à un développement urbain mixte constitué des fonctions habitat et activités.

# 3. PRINCIPES D'AMÉNAGEMENT ET CONDITIONS D'URBANISATION

## 3.1. DESSERTE ET ORGANISATION VIAIRE

Le secteur de la Niedermatt sera desservie principalement par une contre-allée le long de la RD 1083, voie hyper-structurante d'échelle régionale, voire nationale. La connexion à la RD 1083 (entrées-sorties tous véhicules) sera aménagée de préférence en partie Nord du quartier, au plus près de la dalle paysagée. Ce point d'accès débouchera sur une contre allée qui donnera accès, vers le Nord, à l'intersection RD 221 - RD 1083 réaménagée en carrefour. Une sortie vers le Sud pourra s'envisager en direction du futur rond-point d'Ichtratzheim à condition d'aménager un passage sur l'Andlau compatible avec le corridor écologique à préserver.

Sur l'ensemble de la façade Est du secteur, un traitement urbain et paysager de l'interface avec la RD 1083 devra être assuré. Un cheminement mode actif sera notamment assuré sur l'ensemble du linéaire.

D'autre part, la voirie interne au secteur débouchera sur l'Impasse de la gare. Un plan de circulation pourra être organisé pour mieux diffuser les flux de circulation. Afin de limiter le passage de poids lourds au sein du quartier d'habitation, la desserte de la partie Sud à vocation d'activités devra être assurée à terme par la contre-allée.

Un autre point d'accès au secteur de la Niedermatt sera dédié aux véhicules de sécurité, d'un gabarit de 3 mètres le long de la voie ferrée sur l'emprise du cheminement modes actifs, et se prolongera sur l'emprise du cheminement actif le long de l'Andlau.

L'impasse de la Gare conservera son statut de voie locale et résidentielle. Elle constituera le parcours privilégié, pour les modes actifs, entre le passage public sous la halte ferroviaire en direction de Lipsheim et la rue d'Oberwiller à Fegersheim. Dans cette optique, le front bâti existant, constitué majoritairement de villas des années 30, sera consolidé et prolongé jusqu'à la bretelle de la RD 1083.

Sur le plan interne, la desserte du secteur s'organisera en boucle, selon une voie secondaire d'une longueur d'environ 600 mètres. Le traitement de la voirie en zone 30 et zone de rencontre favorisera un quartier apaisé où la voiture est maîtrisée et les usages diversifiés. Les cheminements mode actif seront assurés. Cette voie permettra de desservir l'ensemble des îlots constitués. Sa largeur et son traitement permettront de répondre aux besoins de stationnement visiteurs. Elle sera plantée d'arbres d'alignement pour assurer un confort d'été et pour participer à la qualité du cadre de vie des futurs habitants du quartier.

Sur le plan paysager, le développé rectiligne de cette voirie dans le sens Nord-Sud permettra de dégager de grandes ouvertures visuelles vers les espaces verts qui bordent l'Andlau.

Ces perspectives valorisantes pour le quartier compenseront le caractère relativement fermé, pour des raisons acoustiques, des façades latérales Est et Ouest.

Sur l'ensemble de la zone, les fonctionnements en impasse devront, dans la mesure du possible, être évités.

Les modes actifs seront privilégiés dans le futur quartier, notamment grâce à une venelle, orientée Est-Ouest, qui permettra une circulation piétonne fluide. Les parcours vers le pôle multimodal et vers le centre de Fegersheim seront privilégiés.

Le quartier sera desservi par deux pistes cyclables structurantes, maillons d'un réseau à plus grande échelle le long des cours d'eau et des voies ferrées. La piste le long de la voie ferrée permettra un rabattement aisé vers la gare ferroviaire et le centre du village. La piste le long de l'Andlau permettra de relier la Niedermatt au Sud du village en aménageant le passage sous la voie ferrée, sous réserve d'études techniques complémentaires.

## 3.2. INTÉGRATION QUALITATIVE DE LA ZONE DANS SON ENVIRONNEMENT

### 3.2.1. La prise en compte des nuisances

Le quartier de la Niedermatt est particulièrement soumis aux nuisances liées à la présence des infrastructures de transport qui génèrent un effet de coupure, des nuisances sonores et de la pollution atmosphérique. La réussite de ce futur quartier tiendra en grande partie à la prise en compte, en amont, de ces contraintes et nuisances.

Afin de limiter les impacts négatifs, il sera possible d'agir sur la composition globale (maillage des voies, ouvertures et fermetures visuelles, ...), les formes urbaines (implantation du bâti, hauteur du bâti, ...) et la programmation (localisation et répartition des différents programmes, ...).

Ainsi, l'habitat devra être protégé le plus possible des nuisances de la RD 1083 (bruit et pollution de l'air) et de la voie ferrée (bruit). Au-delà des préconisations citées ci-dessus, il sera possible de recourir à des dispositifs architecturaux adaptés de type façade double peau. Les installations techniques des futurs bâtiments visant à aspirer de l'air (VMC, etc) ainsi que les éventuels jardins, balcons et terrasses seront privilégiés sur les façades qui ne sont pas orientées vers la RD 1083.

Les bâtiments d'activités ou de stationnement, de plus grand gabarit, pourront jouer le rôle d'écran le long des infrastructures.

### 3.2.2. La végétation

Le futur quartier sera valorisé par la présence abondante de la végétation, laquelle est majoritairement constituée d'essences locales. La hiérarchisation du réseau viaire sera renforcée par les aménagements paysagers.

Au Nord dans le secteur d'habitat, les aménagements paysagers s'attacheront dans la mesure du possible à préserver les arbres existants ou, à défaut, à recréer l'ambiance de vergers présent sur le site.

Une bande végétalisée sera créée entre le futur secteur d'habitat et les activités environnantes afin de préserver les futurs habitants des éventuelles nuisances. De même, une bande végétalisée sera créée entre ce futur secteur d'habitat et la future contre-allée pour limiter les nuisances générées par la RD 1083.

Une bande naturelle inconstructible (15 mètres / berges du cours d'eau en accord avec le SCoTERS) devra être respectée pour assurer la transparence hydraulique et le maintien des circulations écologiques le long de l'Andlau.

Cette bande devra être végétalisée en maintenant au maximum les plantations existantes et en les renforçant si nécessaire (essences locales, plusieurs strates) en vue de reconstituer la ripisylve et de participer à la préservation de ce corridor écologique. Des aménagements légers de type mobilier urbain pourront y être implantés.

Un cheminement piéton - cyclable sera aménagé le long de la bande inconstructible de 15 mètres. Il devra être traité de manière à s'intégrer le mieux possible à l'espace naturel en bordure de l'Andlau et ne comporte pas d'enrobé imperméable.

Les espaces privés participeront à la qualité du cadre de vie, aussi bien par le biais de plantations abondantes en pleine terre que par celui de la végétalisation des toitures.

Les bandes végétales devront être multi-strates et les essences locales seront privilégiées.

## 3.3. FORMES URBAINES

La position du site à proximité de la gare ferroviaire, sa position en entrée d'agglomération et l'élargissement conséquent de la RD 1083 justifient le choix d'un nouveau quartier sur la Niedermatt.

Les hauteurs les plus importantes seront concentrées sur la limite Est, côté RD 1083, dans le but de faire écran aux nuisances.

Les cœurs d'îlots laisseront une large place au végétal en pleine terre tout en limitant l'imperméabilisation du sol.

Les clôtures seront de préférence de nature végétale, sous forme d'essences semi-transparentes et locales.

De façon générale et afin d'éviter l'uniformité de l'ensemble, on veillera à la diversité des formes architecturales en jouant sur des gabarits variés, des volumes émergents en toiture, des alternances de pleins et de vides, des décrochements de façades, ...

Les toitures pourront indifféremment être en terrasse ou en pente. Dans le premier cas, elles ne seront pas dédiées exclusivement aux installations techniques mais bien au cadre de vie en offrant des surfaces d'agrément et/ou des surfaces végétalisées.

## 3.4. QUALITÉ URBAINE ET ARCHITECTURALE

La réussite de ce nouveau quartier tiendra en grande partie à la qualité des espaces publics et à la qualité architecturale des constructions. Les espaces publics (rues, venelles) seront réalisés avec des matériaux pérennes et laisseront une large place au végétal.

La qualité architecturale des futures constructions sera assurée en privilégiant des formes simples et des matériaux pérennes. L'usage du bois, en tant que matériau local, peu consommateur en énergie grise et très satisfaisant sur le plan esthétique sera encouragé.

La qualité urbaine et architecturale sera une préoccupation tout au long du processus d'aménagement.

## 3.5. LE STATIONNEMENT

La place de la voiture au sein du nouveau quartier sera limitée.

Des espaces publics de qualité assureront le caractère agréable des parcours piétons au sein du quartier. La rue en boucle, interne au quartier, sera traitée en zone 30 / zone de rencontre. Elle aura vocation à accueillir de nombreux usages dont le stationnement visiteurs.

## 3.6. PROGRAMMATION

Les activités économiques, de préférence industrielles, artisanales et petite logistique, seront concentrées le long des voies ferrées et au Sud du secteur, pour tirer parti de l'effet de vitrine en entrée d'agglomération et protéger le quartier de la Niedermatt sur le plan acoustique.

Le nombre de logements à produire, ainsi que le taux de logements locatifs sociaux, devront se référer aux objectifs de production inscrits dans l'orientation d'aménagement et de programmation " Habitat ".

Au niveau de la partie destinée à l'habitat, les formes urbaines seront diversifiées : des maisons individuelles au Nord, construites soit en second rang, soit lors de l'urbanisation du secteur de la Niedermatt, assurent la transition entre les villas existantes impasse de la Gare et la nouvelle opération. L'habitat intermédiaire, sous forme de maisons accolées (jumelées ou en bande) ou de petits collectifs avec accès individualisé à chaque logement, sera privilégié sur l'ensemble du secteur. Les collectifs seront implantés de préférence à proximité des infrastructures.

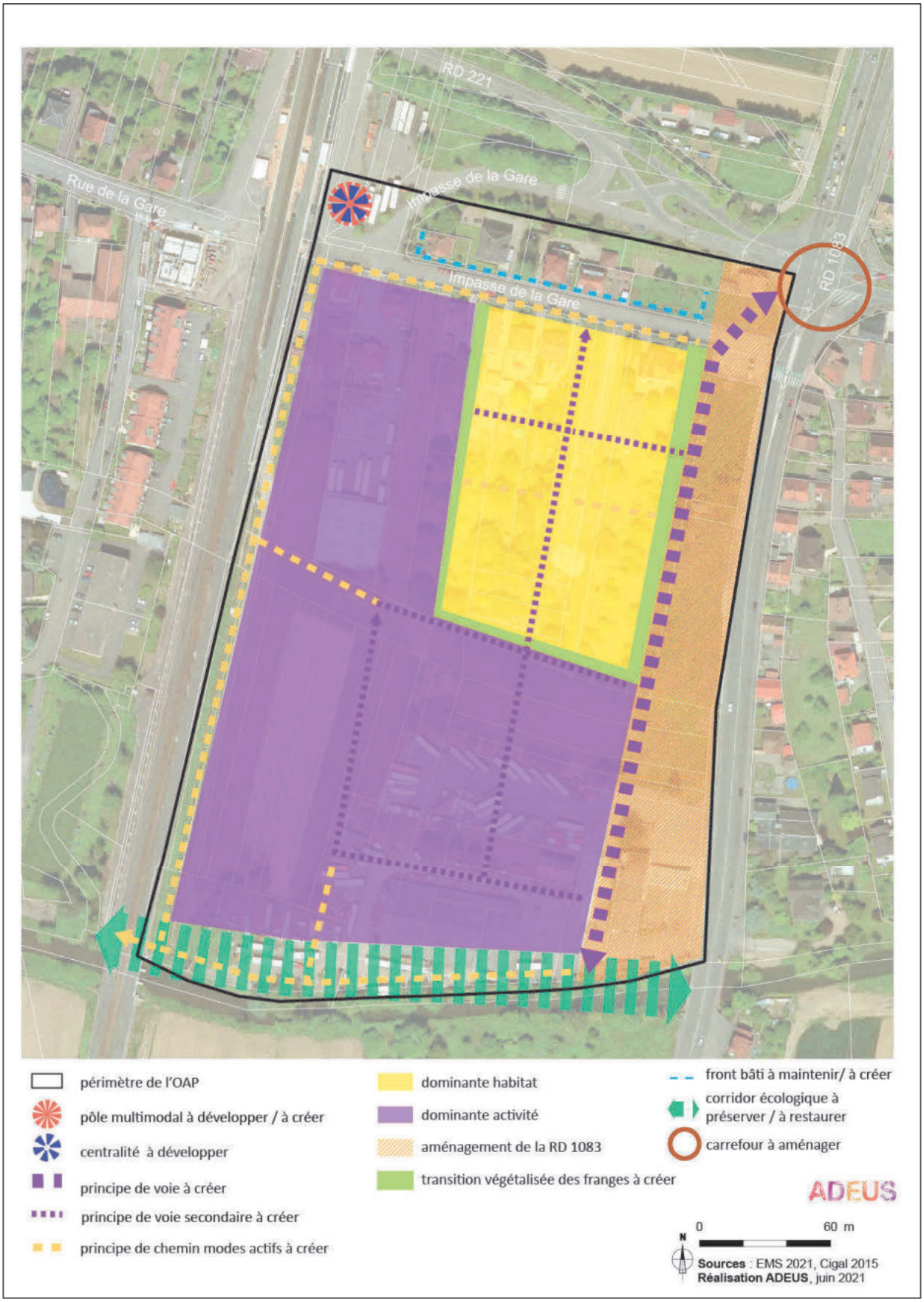
Leur hauteur plus importante permettra de dégager des vues sur le grand paysage depuis les niveaux supérieurs.

## 3.7. PHASAGE

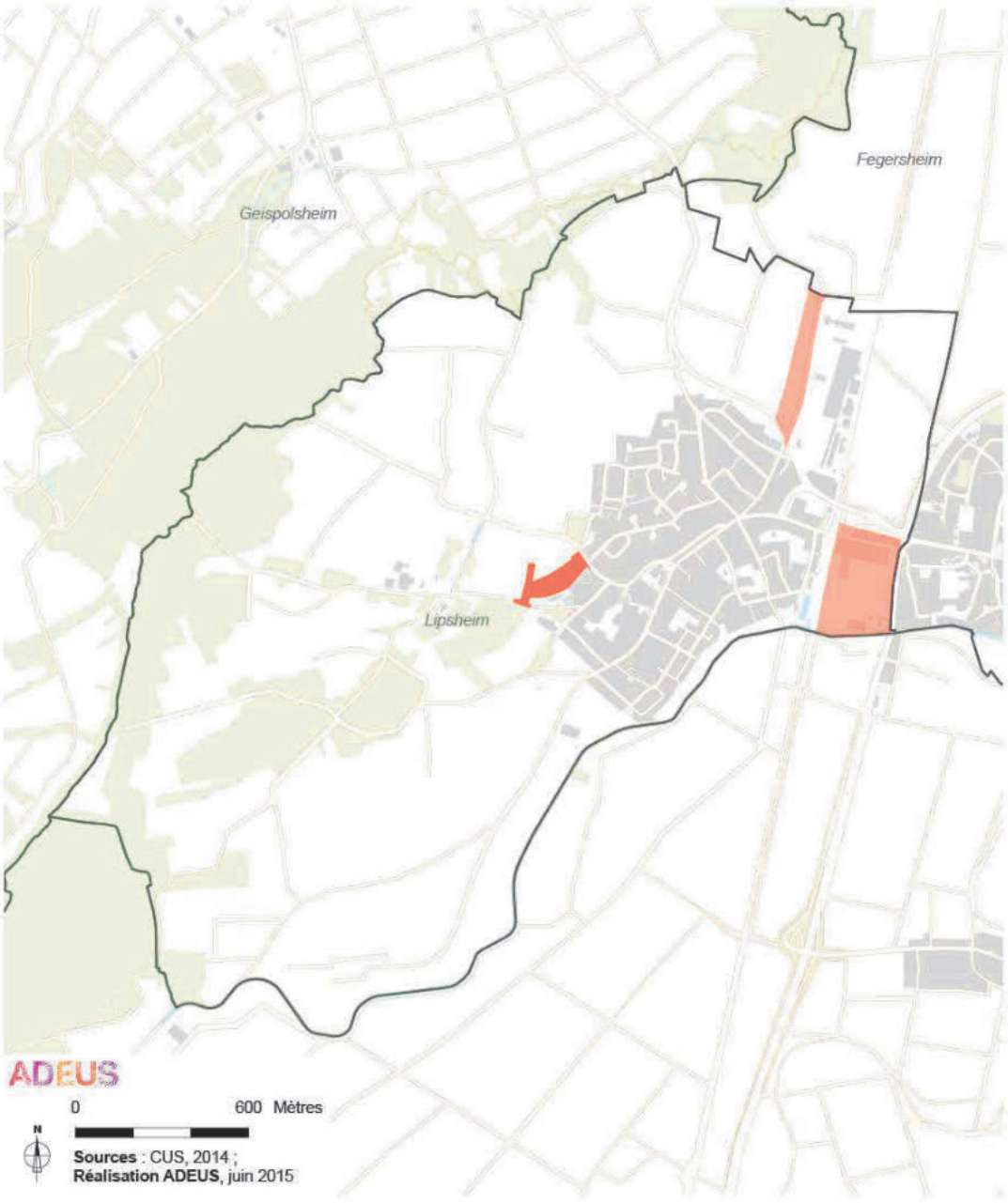
Le site de la Niedermatt est occupé par trois entreprises en activité et par un ensemble de maisons alignées le long de l'impasse de la Gare. Ces dernières sont implantées sur des parcelles en lanière qui pourront être densifiées dans le cadre du projet d'aménagement. Les fonds de jardins, desservis par une nouvelle voirie, pourront accueillir des logements individuels ou bi-familiaux. L'urbanisation de la partie Nord (classée en zone pavillonaire ne devra pas compromettre la desserte de la zone d'urbanisation future au Sud).

L'aménagement du site devra prendre en compte la présence des entreprises existantes, tout en respectant l'OAP "Seuils d'ouverture à l'urbanisation".

**Carte n°1 : Schéma de principe - secteur Niedermatt**



# COMMUNE DE LIPSHEIM :
# « SECTEUR RUE CHOPIN »



# 1. SITUATION DU SECTEUR DE PROJET

Ce petit secteur de développement est situé à l'Ouest de la rue Chopin, entre le tissu pavillonnaire et le nouveau lotissement de la rue Chopin.

# 2. DESTINATION DU SECTEUR

Ce secteur est à vocation d'habitat.

# 3. PRINCIPES D'AMÉNAGEMENT ET CONDITIONS D'URBANISATION

## 3.1. DESSERTE ET ORGANISATION VIAIRE

L'accès se fera par la rue Chopin avec un bouclage par la rue de la Chapelle.

Un cheminement piéton en direction du récent lotissement de la rue Chopin devra être aménagé sous forme de venelle pour permettre une perméabilité douce entre les deux quartiers.

## 3.2. INTÉGRATION QUALITATIVE DE LA ZONE DANS SON ENVIRONNEMENT

Le projet privilégiera les formes urbaines de type habitat individuel intermédiaire, dans le prolongement du lotissement récent de la rue Chopin.

La forme du bâti devra s'intégrer dans la continuité du vieux village auquel il est accolé.

L'urbanisation de la zone tiendra compte de la présence des lignes à haute tension.

Un certain nombre d'arbres fruitiers devront être replantés soit sur les parcelles, soit sur l'espace public.

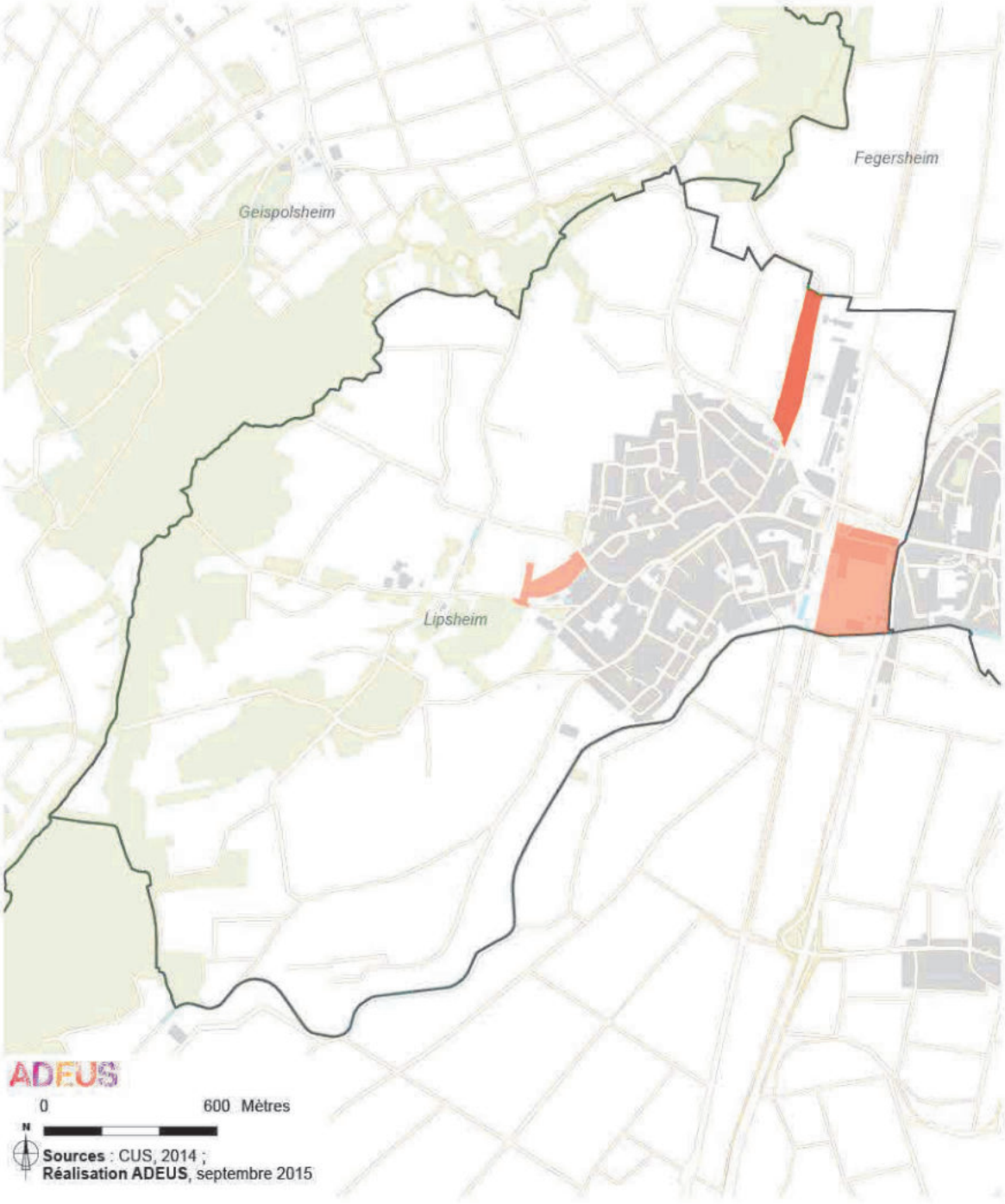
## 3.3. PROGRAMMATION

Le nombre de logements à produire, ainsi que le taux de logements locatifs sociaux devront se référer aux objectifs de production inscrits dans l'orientation d'aménagement et de programmation " Habitat ".

**Carte n°1 : Schéma de principes - secteur rue Chopin**

# COMMUNE DE LIPSHEIM :

# « ZA BAUDELAIRE »



# 1. SITUATION DU SECTEUR DE PROJET

Ce secteur vient compléter le plus harmonieusement possible l'urbanisation sur le côté Ouest de la rue Baudelaire qui ne dessert actuellement qu'une seule entreprise industrielle dans la zone d'activité existante.

# 2. DESTINATION DU SECTEUR

Le secteur d'extension de la zone d'activité Baudelaire est dédié à des activités artisanales, de services et de bureaux.

# 3. PRINCIPES D'AMÉNAGEMENT ET CONDITIONS D'URBANISATION

Compte-tenu de la taille du secteur (environ 3 ha) et de sa configuration tout en longueur et en cul-de-sac (impasse d'environ 500 mètres), le foncier de cette future zone devra être optimisé au maximum. Cette future zone d'activité devra s'urbaniser d'un seul tenant.

L'aménagement de part et d'autre de la rue Baudelaire (y compris des extensions éventuelles dans la zone d'activité existante) devra être homogène.

## 3.1. DESSERTE ET ORGANISATION VIAIRE

L'aménagement devra permettre l'accès et la desserte principale de la zone d'activité existante et de son secteur d'extension par la rue Baudelaire. Elle sera élargie et aménagée à 12 mètres d'emprise avec une placette de retournement tout au Nord, de manière à pouvoir urbaniser son côté Ouest (emplacements réservés inscrits au plan de zonage).

Un rond-point sur la RD 221 sera aménagé et permettra l'entrée dans la rue Baudelaire dans de bonnes conditions de visibilité (un emplacement est réservé également).

Par ailleurs, il conviendra de veiller à maintenir l'accès à l'espace agricole à l'Ouest du secteur d'extension de la zone d'activité.

## 3.2. INTÉGRATION QUALITATIVE DE LA ZONE DANS SON ENVIRONNEMENT

Pour atténuer l'impact visuel des nouveaux bâtiments à l'entrée de Lipsheim, en venant de Geispolsheim par la RD 221, un traitement paysager de la façade Ouest du secteur d'extension de la zone d'activité est à prévoir.

Un écran végétal constitué de strates arbustives et végétatives variées (arbres de haute tige, haie champêtre) devra être planté sur toute la longueur de la zone, côté Ouest. Cette bande verte sera végétalisée par une haie arbustive de haute tige, en prévoyant un espacement entre les arbres suffisant pour créer un écran visuel continu sur tout le côté Ouest.

Un traitement paysager des abords de la RD 221 au niveau du secteur d'extension de la zone d'activité sera également à prévoir.

Les bâtiments, d'une hauteur moindre que les bâtiments de la zone d'activités existante, devront s'intégrer harmonieusement à l'environnement, notamment leur implantation par rapport à la configuration tout en longueur de la zone.

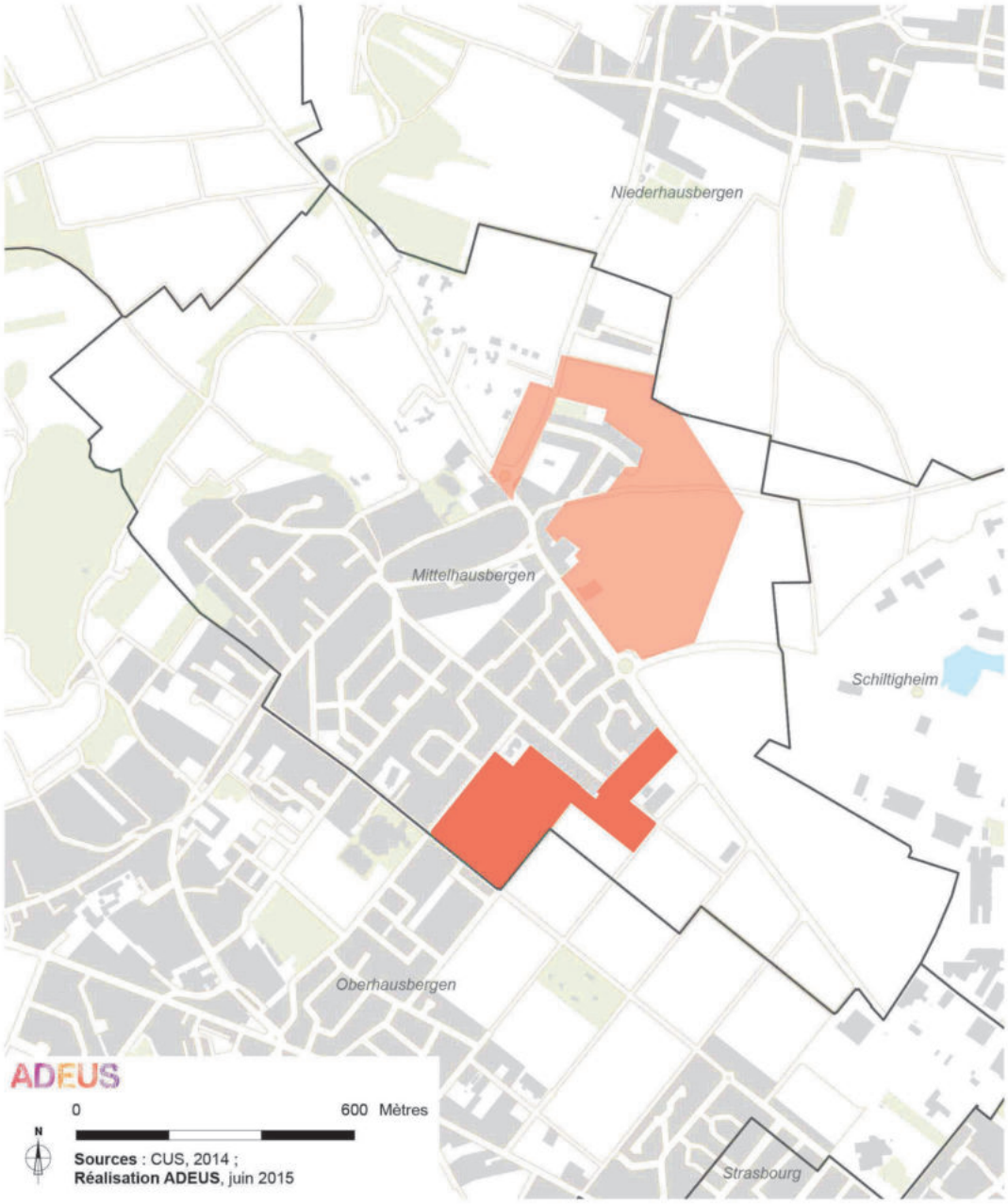
Les stockages de matériaux devront se faire prioritairement dans les bâtiments d'activités. S'ils doivent se trouver à l'extérieur, ils devront comporter un écran fixe ou végétalisé suffisamment dense.

Les parkings devront être plantés d'arbres de haute tige.

Les espaces verts devront faire l'objet d'aménagements paysagers.

**Carte n°1 : Schéma de principe - ZA Baudelaire**

# COMMUNE DE MITTELHAUSBERGEN :
# « SECTEUR DU JARDIN DES SOURCES »



# 1. SITUATION DU SECTEUR DE PROJET

Ce secteur qui couvre environ 7 ha est situé en frange Est de la zone urbanisée de Mittelhausbergen. Il est situé à moins d'1 km du centre-village et à 5 km du centre-ville de Strasbourg. Le site est principalement bordé par de l'habitat individuel.

Par ailleurs, il jouxte au Sud-Est les captages d'eaux d'Oberhausbergen et leurs périmètres de protection.

# 2. DESTINATION DU SECTEUR

Cette zone est destinée à accueillir un quartier mixte à dominante d'habitat, pouvant également contenir des bureaux, des commerces et des services.

# 3. PRINCIPES D'AMÉNAGEMENT ET CONDITIONS D'URBANISATION

L'aménagement de la zone se réalisera en plusieurs phases successives sur la base d'un permis d'aménager portant sur la totalité de la zone de façon à en assurer une organisation cohérente.

L'urbanisation de cette zone devra répondre aux objectifs suivant :

- Favoriser la mixité urbaine et sociale par la typologie d'habitat (collectif, intermédiaire, individuel dense) et la diversité des usages ;
- Intégrer le projet d'extension/restructuration de l'école maternelle attenante ;
- Diminuer la perception de la voiture dans le quartier et inciter aux modes de déplacements doux ;
- Veiller à la qualité des espaces tant publics que privés (traitement paysager, création de liaisons piétonnes, jardins collectifs et partagés…) ;
- Prendre en compte la proximité à la RD 31 et la présence de la ligne haute-tension ;
- Intégrer dans le projet des solutions alternatives de gestion des eaux pluviales pour ne pas surcharger la faible capacité du réseau existant ;
- Promouvoir le développement durable tant à l'échelle de l'aménagement public que sur les opérations privatives : économie d'énergie, recours aux énergies renouvelables, tri des déchets…

## 3.1. DESSERTE ET ORGANISATION VIAIRE

Le principe d'organisation du réseau viaire reposera sur la création d'une voie de desserte principale reliant la route de Strasbourg (RD 31) à la rue de la Victoire.

Cette voie sera doublée de stationnement public longitudinal destiné notamment aux visiteurs. Elle sera équipée d'un carrefour à feux au croisement de la route de Strasbourg.

Une connexion viaire entre cette voie principale et la rue Eugène Delacroix sera également créée : d'une emprise équivalente à la rue Eugène Delacroix elle sera dimensionnée de manière à permettre, le cas échéant, le passage d'un transport en commun.

D'autres axes de desserte secondaires seront également créés :

- un bouclage avec la rue Benjamin Zix,

- des voies reliant la rue du Moulin à la future voie principale du quartier seront aménagées dans une logique de « zone de rencontre »,
- une amorce de voie sera également réalisée pour la desserte ultérieure de l'école.

Les aménagements piétons et cyclistes existants à la périphérie du quartier seront prolongés par la réalisation des aménagements suivants :

- un large trottoir mixte piétons/cycles en doublement de la voie de desserte principale, depuis la route de Strasbourg jusqu'à l'école,
- un mail planté reliant la rue de la Victoire à l'école,
- au moins trois venelles piétonnes reliant la rue du Moulin à la limite Sud-Est de la zone,
- une promenade piéton-cycle en frange de la zone, autour de la zone de captage des eaux,
- une piste cyclable le long de la rue de la Victoire, en prolongement de la piste actuelle du puits de captage.

Un espace public central où s'articuleront différents flux (liaisons douces, future voie de desserte principale de la zone, flux liés à l'école, etc.) sera aménagé, sous forme de parc urbain. Ce lieu sera structuré comme un espace de rencontre qui fera l'objet d'un traitement paysager. Il sera conçu de manière à valoriser une ouverture visuelle vers les espaces agricoles au Sud-Est de la zone. La voie de desserte principale de la zone qui traversera cet espace sera aménagée de manière à apaiser la circulation et à offrir le maximum de sécurité aux différents usagers.

## 3.2. STATIONNEMENT

Pour les opérations d'habitat individuel dense ou intermédiaire, les stationnements privatifs seront réalisés en sous-sol. Ils pourront être mutualisés ou groupés par opération afin de limiter l'impact sur le foncier.

Le stationnement des logements collectifs sera réalisé très majoritairement (80 %) au sous-sol des bâtiments pour en limiter l'impact visuel. Par exception, un parc de stationnement aérien pourra être aménagé sous la ligne à haute tension.

Le stationnement en voie public sera organisé en places longitudinales le long de la voie principale (environ 60 places). Il sera planté d'arbres d'alignement pour en limiter l'impact visuel.

## 3.3. INTÉGRATION QUALITATIVE DE LA ZONE DANS SON ENVIRONNEMENT

La transition entre les secteurs pavillonnaires existants et le nouveau quartier s'effectuera de façon douce, en travaillant sur des progressions de hauteur et de densité.

Une transition végétale, accompagnant la promenade piéton-cycle en frange de la zone autour du captage d'eau en frange Sud de la zone sera créé. A l'exception du tronçon qui borde la future voie de desserte principale, cette bande végétale devra avoir une épaisseur minimale de 10 mètres, et devra être composée d'essences locales sur plusieurs strates.

Afin de réduire le risque d'engorgement, un réseau d'assainissement alternatif sera créé à l'échelle de la zone, via des noues paysagères et des bassins de collecte des eaux pluviales. Les noues seront dimensionnées pour la collecte des eaux pluviales provenant des voiries et des toitures des bâtiments.

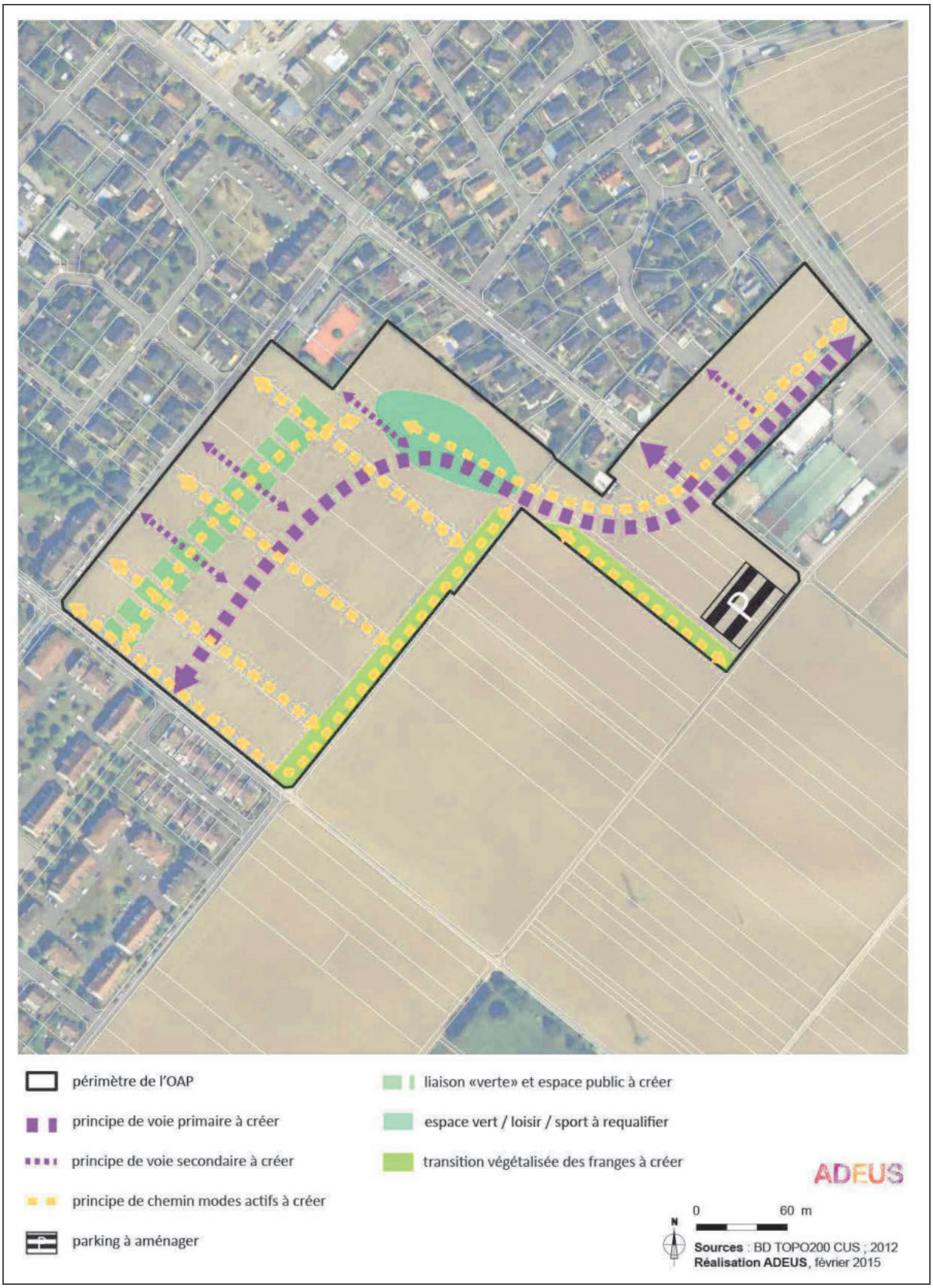
## 3.4. PROGRAMMATION

La densité minimale devra être comprise entre 40 et 50 logements à l'hectare, soit environ 350 logements en hypothèse haute.

Le nombre de logements sociaux devra être au moins égal à 30% du nombre total de logement.

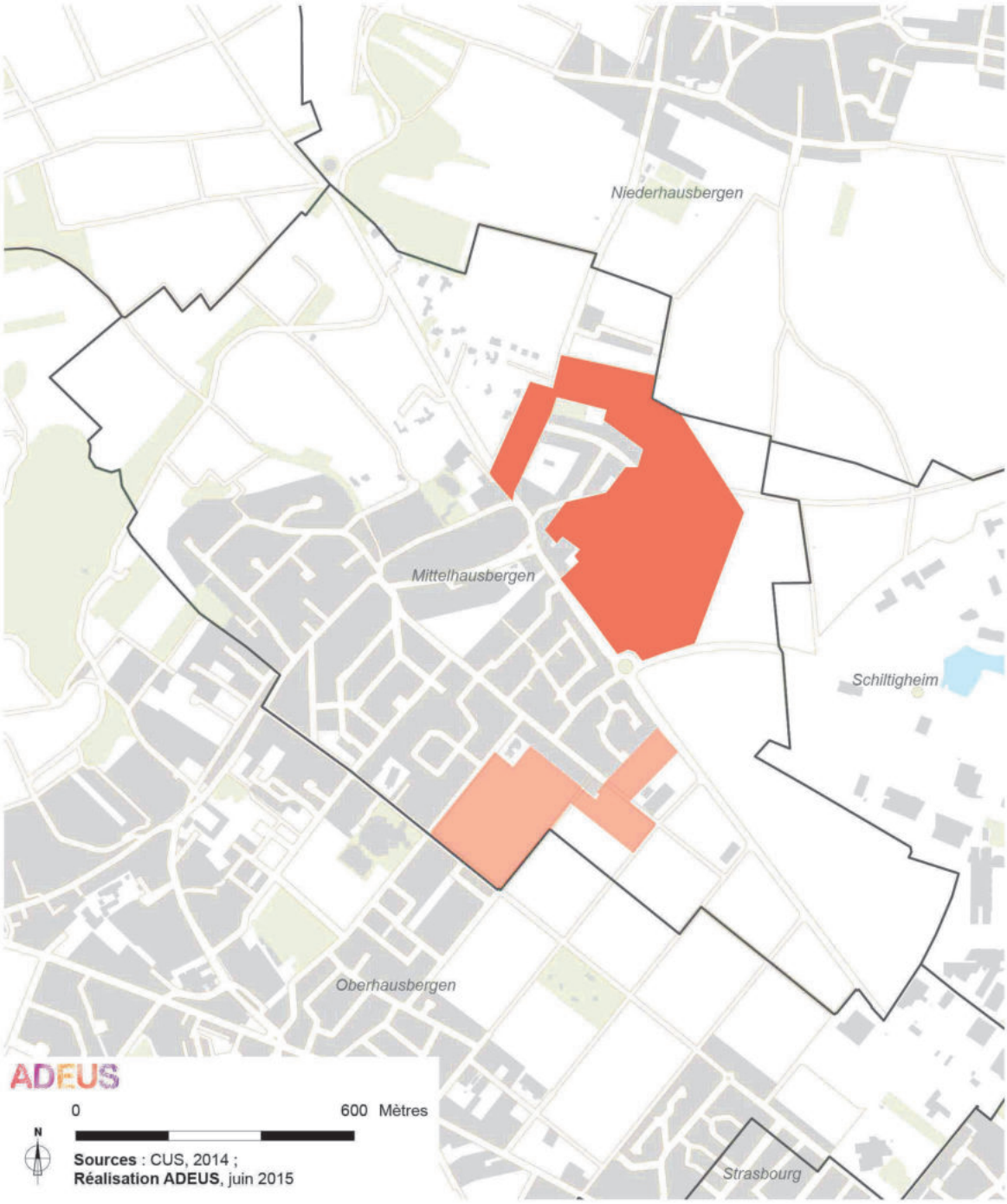
Au moins 25 % de l'opération devra être composé d'habitat intermédiaire.

**Carte n°1 : Schéma de principes - Secteur du Jardin des sources**



# COMMUNE DE MITTELHAUSBERGEN :

# « SECTEUR NORD »



# 1. SITUATION DU SECTEUR DE PROJET

Ce secteur d'une surface d'environ 17 ha se situe en frange Nord/Nord-Est de la zone urbanisée de Mittelhausbergen. Il constitue la principale réserve foncière pour le développement urbain futur de la commune, et s'articule autour d'un nouvel axe structurant, support d'urbanisation. Cet axe a vocation a accueillir une partie importante du trafic de transit passant actuellement par le centre de la commune (route de Strasbourg) où la configuration des espaces publics (étroitesse, bâti ancien implanté à l'alignement etc.) se prête mal à un trafic de cette importance.

Cette zone d'urbanisation future et l'axe structurant qui l'accompagne constitue ainsi une opportunité d'amélioration du fonctionnement urbain global.

La frange Ouest/Sud-Ouest de la zone se situe également en continuité immédiate du centre de la commune, et s'imbrique étroitement avec le tissu urbain existant.

# 2. DESTINATION DU SECTEUR

Cette zone est destinée à accueillir un quartier mixte à dominante d'habitat, pouvant également contenir des bureaux, des commerces, services et équipements.

# 3. PRINCIPES D'AMÉNAGEMENT ET CONDITIONS D'URBANISATION

## 3.1. DESSERTE ET ORGANISATION VIAIRE

La zone devra comprendre les aménagements suivants :

- création d'un axe structurant d'agglomération, reliant la RD 63 au Nord à la RD 120 (route de Hausbergen) au Sud. Cet axe devra être calibré de manière à pouvoir accueillir, en plus des deux voies de circulation, des couloirs destinés au passage d'un transport en commun en site propre, une piste cyclable double ainsi que des trottoirs confortables (au minimum 1,40 mètres), soit une emprise totale de minimum 20 mètres de largeur. Les voiries actuelles prolongeant cet axe au Nord (route de Niederhausbergen, rue de Cote et giratoire avec la route de Strasbourg) devront permettre la continuité de cet axe structurant, dans des conditions de sécurité et de fonctionnement urbain optimales : un redimensionnement ou une requalification de ces espaces devront être effectués le cas échéant;
- création de deux voies secondaires de «distribution» reliant l'axe structurant d'agglomération à créer, à la route de Strasbourg et la giratoire actuel avec la route de Hausbergen;
- création de plusieurs voies de desserte locale qui devront se connecter aux voies actuelles (Clos des Vergers) et créer un maillage avec les autres voies à créer dans le cadre du projet.

## 3.2. INTÉGRATION QUALITATIVE DE LA ZONE DANS SON ENVIRONNEMENT

La transition entre les secteurs pavillonnaires existants et le nouveau quartier s'effectuera de façon douce, en travaillant sur des progressions de hauteur et de densité.

L'espace agricole et naturel situé à l'arrière des constructions de la rue de Strasbourg, jusqu'au chemin de Bischheim, devra être préservé et valorisé.

En frange Sud-Est de la zone, le projet urbain devra tenir compte de la proximité du couloir de ligne électrique haute tension, et des contraintes qui y sont liées, pour des raisons de sécurité et de santé publique. Cela passe notamment par des reculs et des hauteurs maximum de construction en lien avec la servitude d'utilité publique ou encore la non-implantation d'équipements destinés à accueillir un public sensible (établissements scolaires, de santé etc.).

## 3.3. PROGRAMMATION

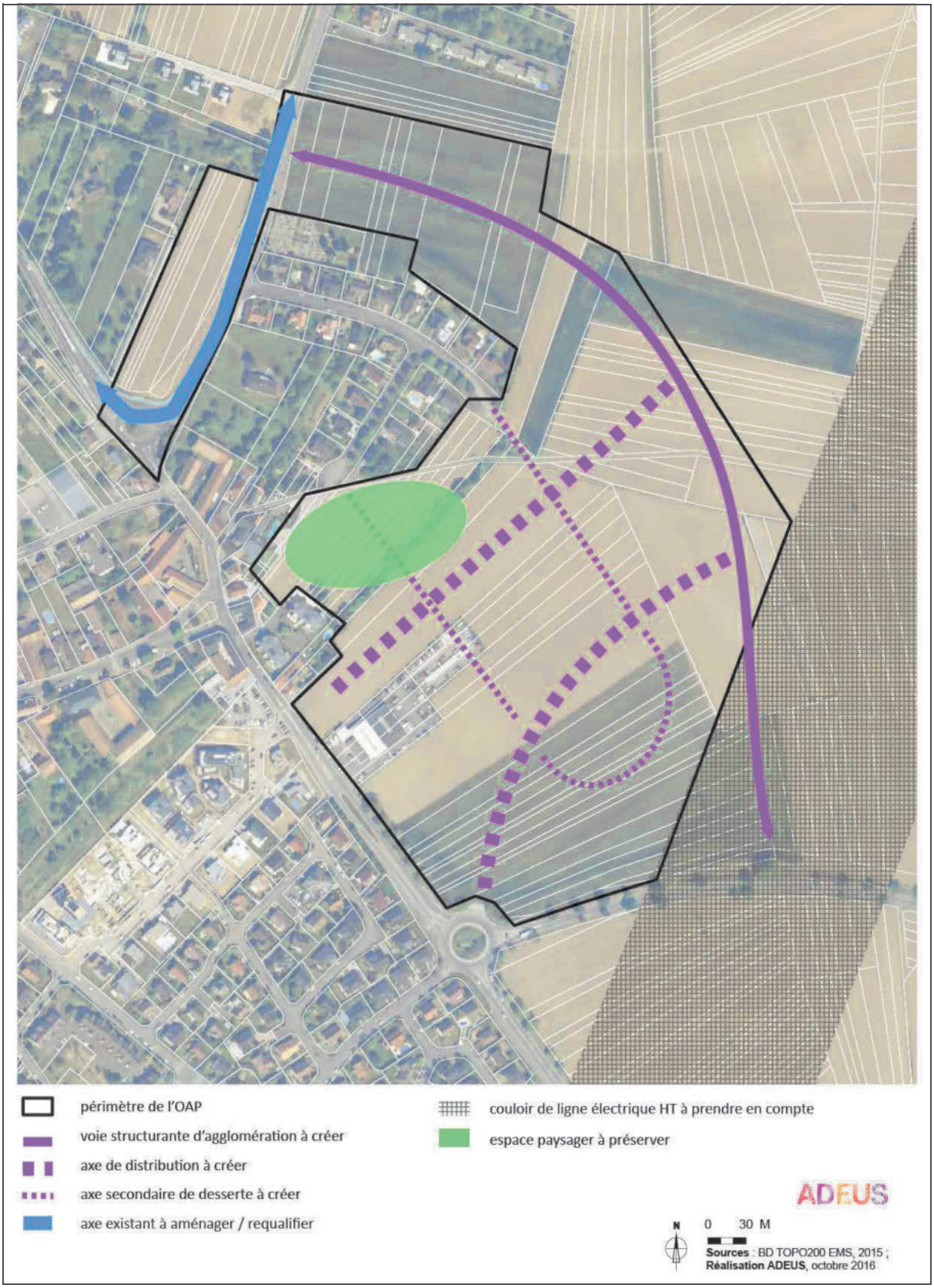
L'ouverture à l'urbanisation de la zone sera progressive et devra s'effectuer en plusieurs phases.

La densité minimale devra être comprise entre 40 et 50 logements à l'hectare.

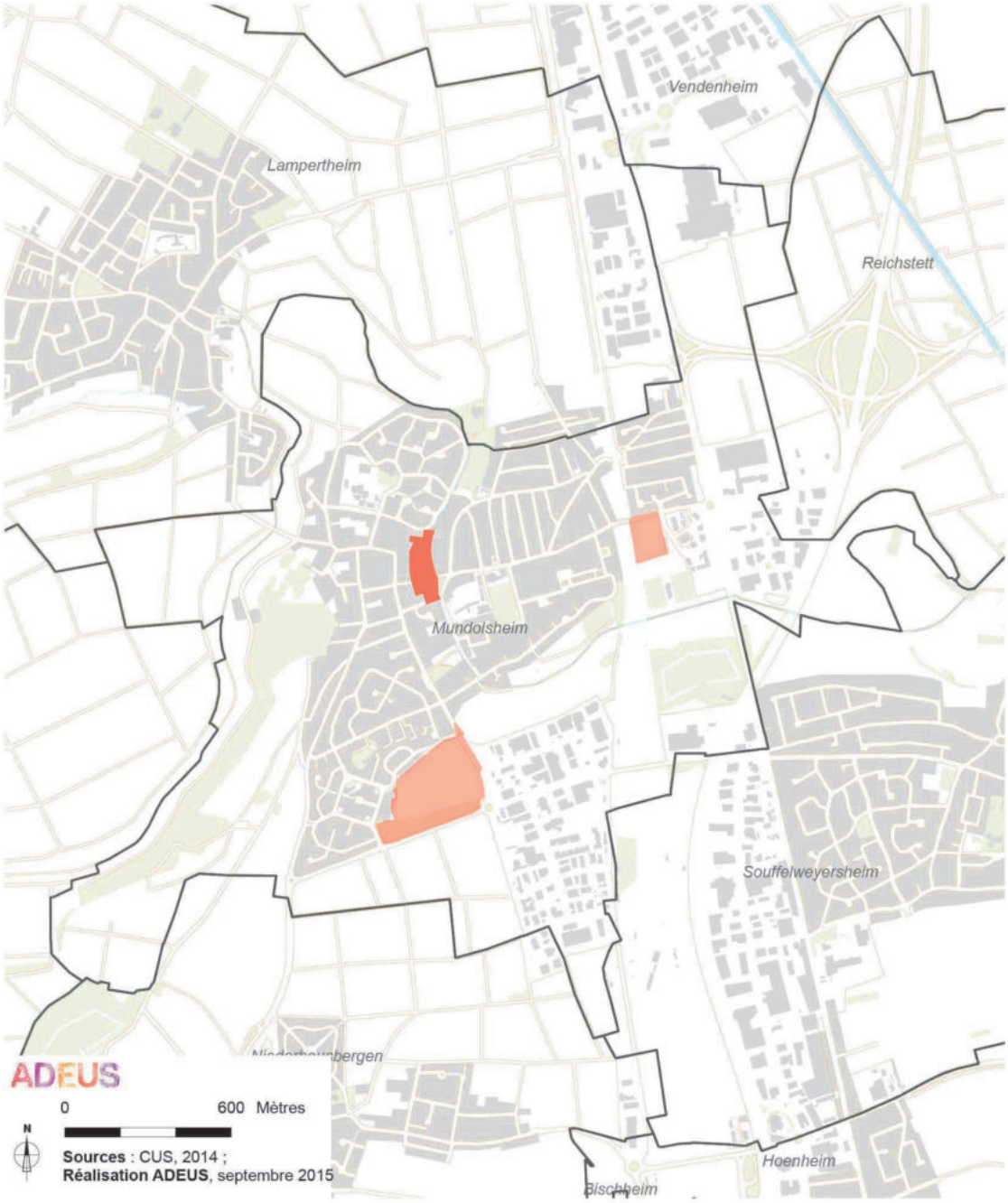
Au moins 25 % de l'opération devra être composé d'habitat intermédiaire.

Le nombre de logements à produire, ainsi que le taux de logements locatifs sociaux devront se référer aux objectifs de production inscrits dans l'orientation d'aménagement et de programmation «Habitat».

**Carte n°1 : Schéma de principes - Secteur Nord**



# COMMUNE DE MUNDOLSHEIM : « SECTEUR CENTRE VILLAGE EN BORDURE DE LA SOUFFEL »



# 1. SITUATION DU SECTEUR DE PROJET

Ce secteur (environ 1,5 ha) est situé dans le centre du village, à l'arrière des constructions qui jouxtent la rue du Général de Gaulle, en bordure de la rivière de la Souffel, à l'arrière des bâtiments de la rue du Général de Gaulle et au Nord de la rue du Général Leclerc.

# 2. DESTINATION DU SECTEUR

Ce secteur est destiné à accueillir un quartier mixte à dominante résidentielle.

# 3. PRINCIPES D'AMÉNAGEMENT ET CONDITIONS D'URBANISATION

## 3.1. DESSERTE ET ORGANISATION VIAIRE

L'aménagement de la zone sera conditionné par la réalisation des accès à la rue des Chênes au Nord et à la rue du Général Leclerc au Sud. Ces deux accès devront être sécurisés et plus particulièrement celui au Sud donnant sur la rue du Général Leclerc.

Une voie de desserte assurant un bouclage avec la rue des Chênes et la rue du Général Leclerc devra être créée. Elle devra être dimensionnée de manière à permettre uniquement la circulation / le passage des riverains. Son emprise devra être équivalente au tronçon Est de la rue Furchgaessel, entre la Souffel et la rue du Général Leclerc.

Un cheminement piéton - cyclable sera aménagé le long de la Souffel. Il pourra être réalisé dans la marge de recul liée au cours d'eau et devra être traité de manière à s'intégrer le mieux possible à l'espace naturel en bordure de la Souffel et ne comporte pas d'enrobé.

Le cheminement piétons - cycles existant, rue Furchgaessel, sera maintenu et permettra la jonction entre la rue du Général De Gaulle à l'Ouest et la rue du Général Leclerc à l'Est.

## 3.2. INTÉGRATION QUALITATIVE DE LA ZONE DANS SON ENVIRONNEMENT

La partie Est de la zone d'urbanisation future se situe dans le corridor écologique d'échelle nationale de la vallée du Souffel. En frange Est, la ripisylve le long du corridor écologique de la Souffel devra être préservée et/ou restaurée. Une bande naturelle inconstructible de 15 mètres par rapport aux berges du cours d'eau devra être respectée pour assurer la transparence hydraulique et le maintien des circulations écologiques le long du cours d'eau.

Le cordon végétal ou ripisylve qui accompagnera le cours d'eau devra être maintenu et renforcé en diversifiant les plantations (essences locales, plusieurs strates).

Des aménagements légers de type mobilier urbain pourront y être implantés.

Le cheminement modes actifs, rue Furchgaessel, sera accompagné d'éléments boisés qui participent à son intégration paysagère. Ces derniers devront, dans la mesure du possible, être préservés, voire renforcés. Dans le cas contraire, le projet devra prévoir un aménagement végétalisé (essences locales, plusieurs strates).

L'aspect et l'insertion des constructions devront être soignés et s'intégrer harmonieusement à son environnement en termes de volume et de hauteurs afin de s'inscrire en cohérence et en continuité du tissu villageois limitrophe.

Au sein des espaces libres, les arbres les plus remarquables seront conservés dans la mesure du possible.

Les espaces libres et les plantations seront composés d'essences locales en lien avec le corridor écologique constitué par le cours d'eau.

## 3.3. PROGRAMMATION

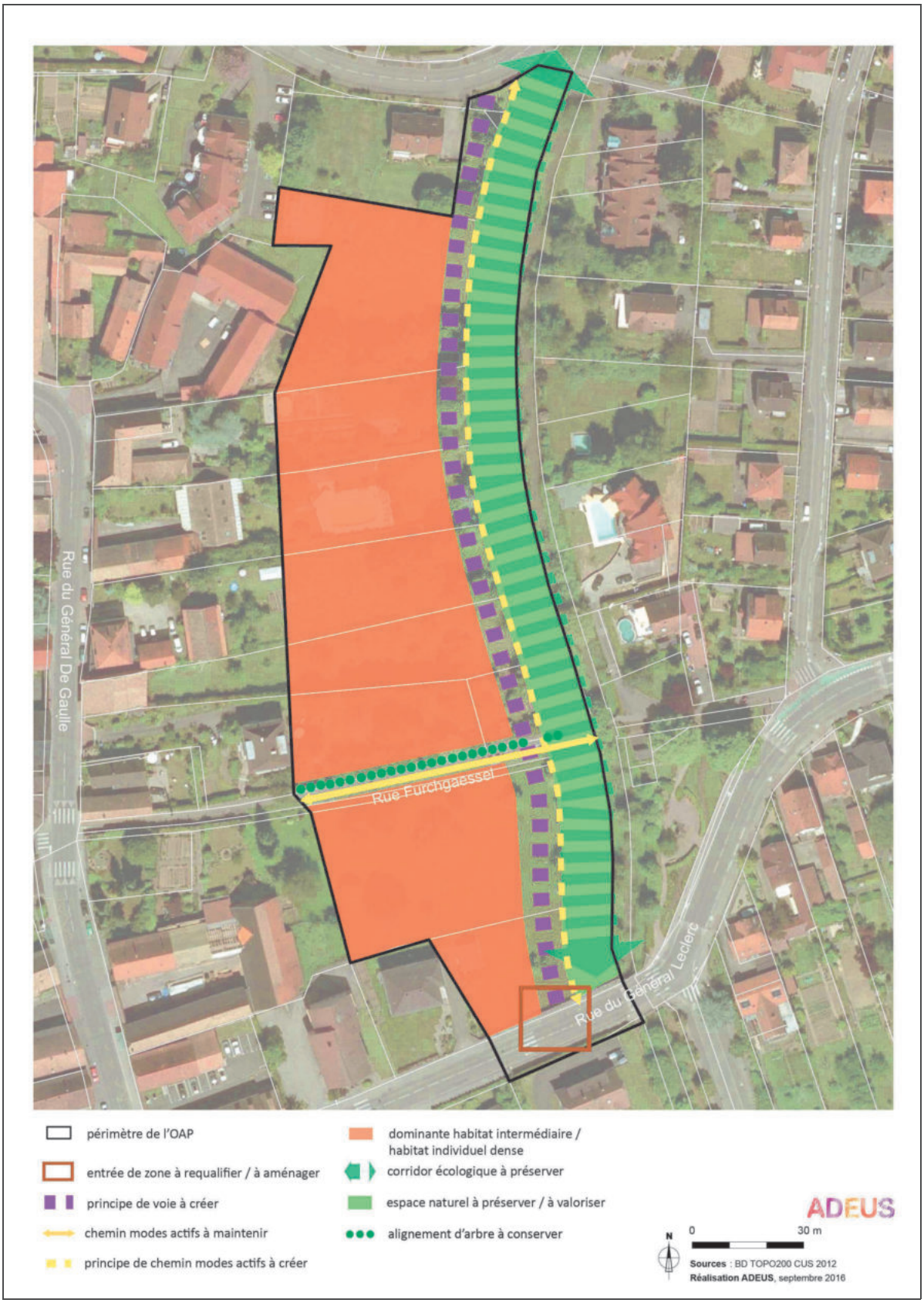
Des formes urbaines variées seront privilégiées :

- individuelles denses dans la partie Nord,
- intermédiaires et petits collectifs en partie Sud, vers la rue du Général Leclerc.

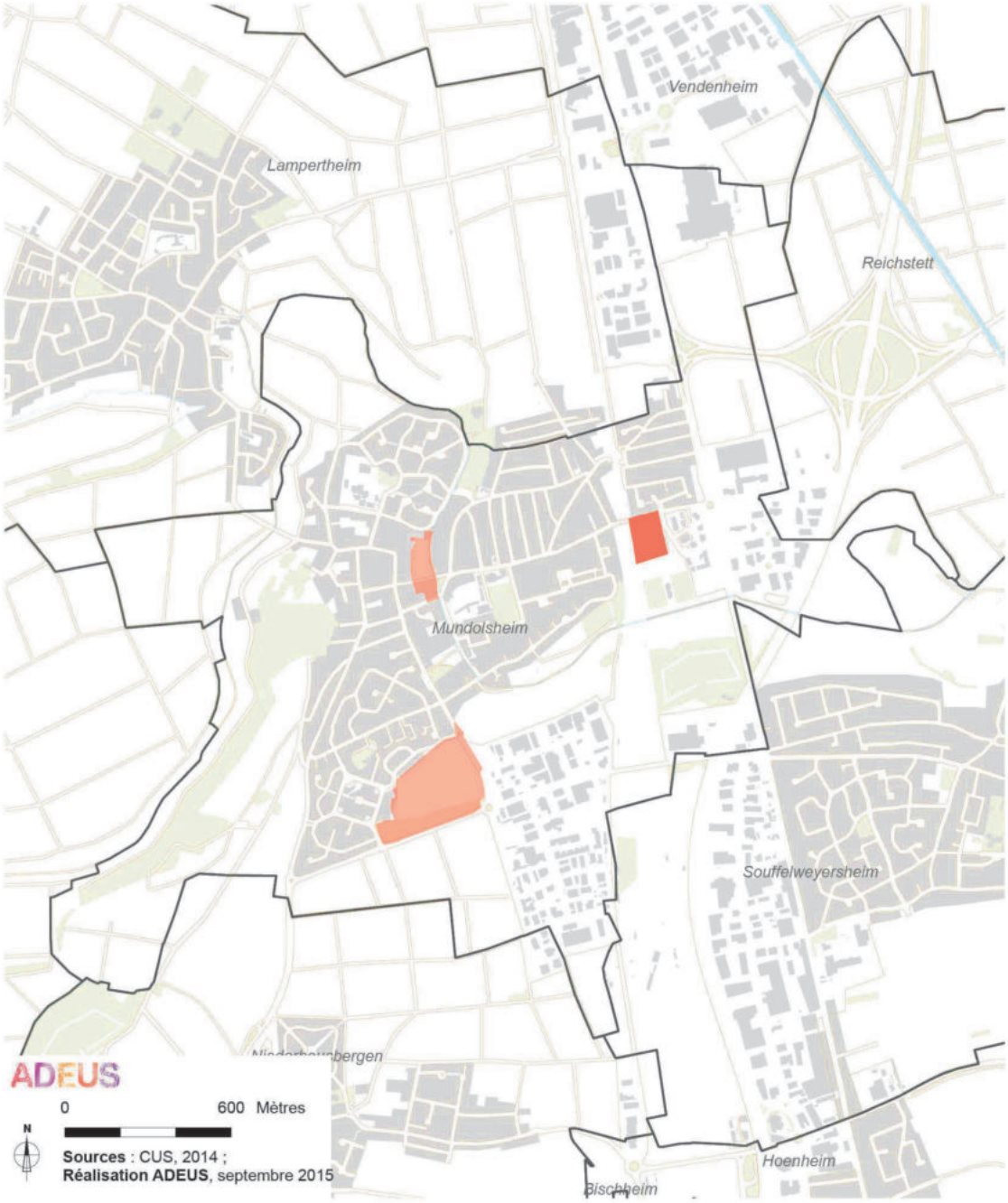
Le nombre de logements à produire devra se référer aux objectifs de production inscrits dans l'orientation d'aménagement et de programmation «Habitat».

Pour rappel, la zone est réglementairement concernée par une servitude de mixité sociale.

**Carte n°1 : Schéma de principes - Secteur centre village en bordure de la Souffel**



# COMMUNE DE MUNDOLSHEIM : « SECTEUR À L'OUEST DE LA RUE DES FLORALIES »



# 1. SITUATION DU SECTEUR DE PROJET

Le secteur de la rue des Floralies (environ 1,2 ha) est situé dans l'enveloppe urbaine, au Sud de la rue du Général Leclerc, en entrée Est de la commune de Mundolsheim. Ce secteur de projet est délimité à l'Ouest par la voie ferrée, au Sud par des équipements (sportifs, ateliers municipaux) et jouxte un secteur d'habitat collectif à l'Est.

# 2. DESTINATION DU SECTEUR

Ce secteur est destiné à accueillir un quartier à dominante d'habitat.

# 3. PRINCIPES D'AMÉNAGEMENT ET CONDITIONS D'URBANISATION

## 3.1. DESSERTE ET ORGANISATION VIAIRE

Une voie d'accès, permettant de desservir la zone, devra être créée sous forme de bouclage se connectant sur la rue des Floralies à l'Est. Elle sera traitée en zone 30 / zone de rencontre.

Concernant les modes actifs, l'optimisation des cheminements piétons-cycles sera recherchée pour l'utilisation quotidienne vers les quartiers urbains limitrophes et vers le centre de Mundolsheim.

## 3.2. PRISE EN COMPTE DES NUISANCES

Cette zone est soumise aux nuisances sonores liées à la présence de la voie ferrée à l'Ouest. La réussite de ce futur quartier tiendra en grande partie à la prise en compte, en amont, de ces nuisances.

Afin de limiter les impacts négatifs, il est possible d'agir sur la composition globale (maillage des voies, ouvertures et fermetures visuelles, ...) et sur les formes urbaines (implantation du bâti, hauteur du bâti,...).

Au-delà des préconisations citées ci-dessus, des dispositions en matière de construction pourront également répondre à cet aspect (isolation phonique,…).

## 3.3. INTÉGRATION QUALITATIVE DE LA ZONE DANS SON ENVIRONNEMENT

Une transition végétale en frange Ouest de la zone, au contact de la voie ferrée devra être aménagée en guise d'écran paysager entre les bâtiments d'habitation et l'infrastructure ferroviaire. Cette bande devra être végétalisée (essences locales, plusieurs strates) en maintenant et/ou en renforçant, dans la mesure du possible, les plantations existantes afin d'estomper la vue en vis-à-vis de la voie ferrée.

L'espace laissé libre, dans la marge de recul définie au plan de zonage, le long de la rue du Général Leclerc et de la piste des Forts, sera aménagé paysagèrement. Il sera constitué de plusieurs strates végétales (arbres de haute tiges et/ou de haies vives diversifiées) et d'essences locales. Des aménagements légers de type mobilier urbain pourront y être implantés.

La frange Sud de la zone est concernée par un faisceau électrique. Cet espace devra être exempt de logements. Des aménagements connexes (stationnements,…) y seront privilégiés.

Les espaces libres et les plantations seront composés d'essences locales.

L'aspect et l'insertion des constructions devront être soignés et s'intégrer harmonieusement à son environnement en termes de volume et de hauteurs afin de s'inscrire en cohérence et en continuité des quartiers limitrophes.

La voirie et les cheminements piétons - cycles seront végétalisés. Ils pourront comporter plusieurs strates végétales (alignements d'arbres de haute tige, haies vives,…) constituées d'essences locales.

## 3.4. PROGRAMMATION

Les formes urbaines intermédiaires de type petits collectifs seront privilégiées.

Le nombre de logements à produire, devra se référer aux objectifs de production inscrits dans l'orientation d'aménagement et de programmation " Habitat ".

Le projet devra respecter le pourcentage défini par le SMS, à savoir 35 % de logements sociaux.

Pour rappel, la zone est réglementairement concernée par une servitude de mixité sociale.

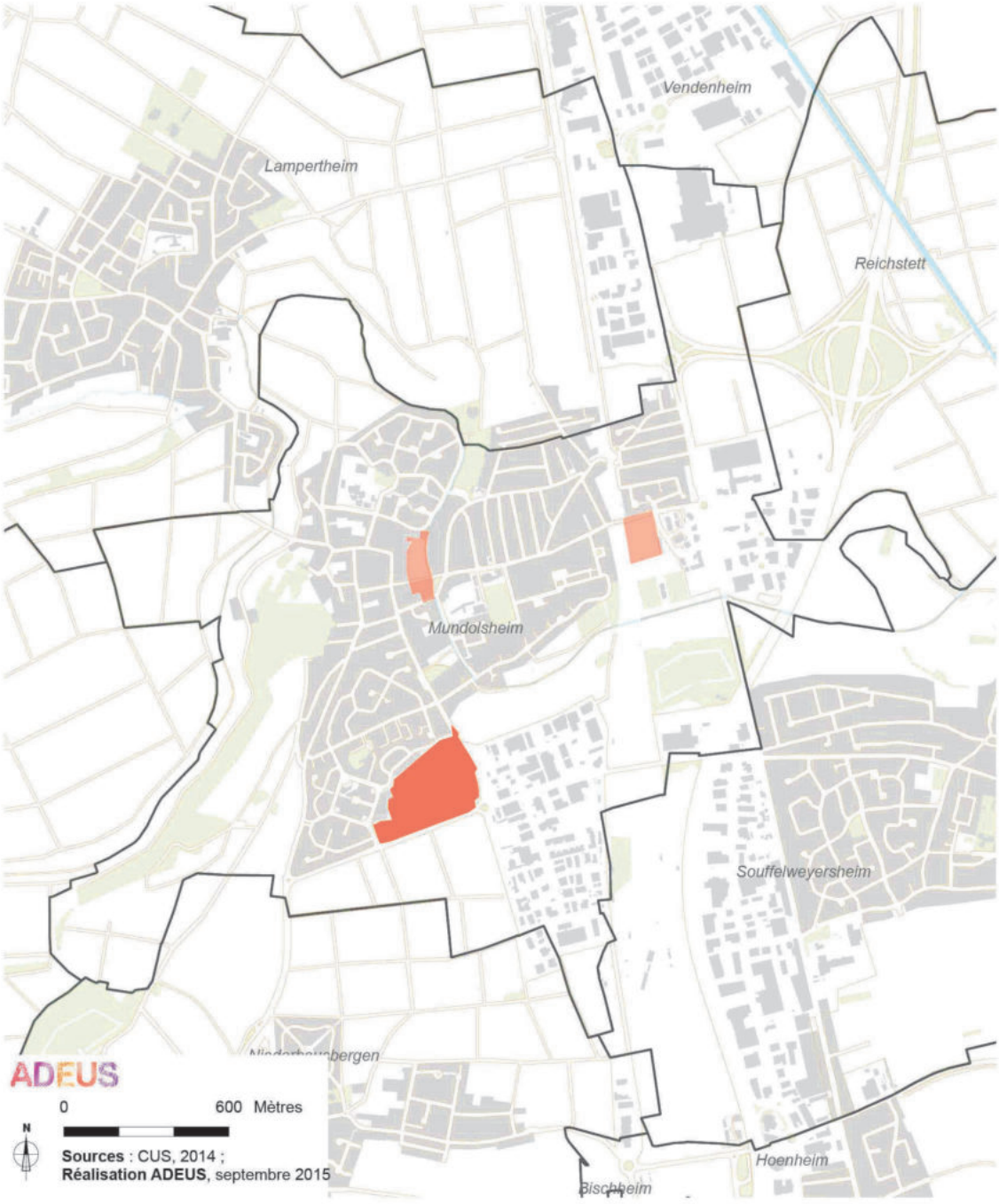
La réalisation d'un espace collectif de loisirs et de convivialité sera prévue. Il sera principalement composés d'espaces de pleine terre et comporteront des agréments pour enfants. Sa superficie correspondra au minimum à 5% de la superficie totale de l'opération d'aménagement ou de construction d'ensemble.

## 3.5. LE STATIONNEMENT

Le stationnement pourra être géré de manière groupée à l'échelle de l'opération.

**Carte n°1 : Schéma de principes - Secteur à l'Ouest de la rue des Floralies**

# COMMUNE DE MUNDOLSHEIM : « SECTEUR DU QUARTIER DU PARC »



# 1. SITUATION DU SECTEUR DE PROJET

Le secteur du quartier du Parc est situé à l'entrée Sud-Ouest de la commune, à proximité du rond-point (rue de Strasbourg / RD 63), en continuité du tissu urbain existant. Il marque la transition entre ce dernier et l'espace agricole.

Le terrain plat est délimité au Sud par la RD 63, reliant Mundolsheim à Souffelweyersheim, et à l'Est par la rue de Strasbourg qui fait la jonction entre la zone d'activités «Les Maréchaux» et le centre de Mundolsheim. Ce secteur jouxte le quartier résidentiel du Haldenbourg, constitué essentiellement par de l'habitat pavillonnaire, en limites Ouest et Nord.

Un corridor électrique comprenant une ligne à haute tension traverse la partie Nord et Ouest de la zone. Un boisement se situe en limite Sud et forme un écran végétal en bordure de la RD 63.

Le secteur de projet totalise une surface globale de 8,5 ha. En prenant en considération le couloir électrique et l'espace boisé en limite Sud, la surface constructible restante est d'environ 3,5 ha.

# 2. DESTINATION DU SECTEUR

Ce secteur est destiné à accueillir un quartier à dominante d'habitat.

# 3. PRINCIPES D'AMÉNAGEMENT ET CONDITIONS D'URBANISATION

## 3.1. DESSERTE ET ORGANISATION VIAIRE

Une voie principale de 16 mètres d'emprise assurera la desserte entre la rue de Strasbourg, dans le prolongement de la rue Vauban, et la RD 63 au Sud-Ouest de la zone.

Un carrefour giratoire sera aménagé pour sécuriser l'accès à la fois au futur quartier mais également à la rue Vauban. Afin de permettre les évolutions possibles du quartier, les emprises pour la réalisation d'une future liaison seront préservées à l'Ouest du projet vers le carrefour de la rue de Haldenbourg et la RD 63 et vers la rue du Wassenbourg.

Des voiries secondaires, organisées en boucles repiquant sur l'axe principal, irrigueront le quartier.

Concernant les modes actifs, des cheminements piétons-cycles seront aménagés dans l'ensemble du nouveau quartier pour le connecter au reste de la commune (quartiers existants, équipements, espaces de promenade,...).

Des cheminements doux, d'une emprise de 4 mètres assureront la jonction vers les quartiers pavillonnaires limitrophes (rue Chopin au Nord et la rue du Halenbourg à l'Ouest et au Sud-Ouest.

Un accès dédié aux véhicules de secours accompagnera le cheminement doux vers la rue du Haldenbourg.

## 3.2. PRISE EN COMPTE DE LA RESSOURCE EN EAU

L'implantation du projet en périmètre de protection éloignée des forages de Lampertheim nécessitera, en phase opérationnelle, la prise en compte de précautions particulières liées à la protection des ressources en eau. Les projets de la zone devront faire l'objet d'une déclaration auprès des services compétents qui pourront préciser les interdictions, les contraintes et les prescriptions à respecter ».

## 3.3. INTÉGRATION QUALITATIVE DE LA ZONE DANS SON ENVIRONNEMENT

L'intégration de la zone dans son environnement appellera un traitement des franges végétalisées en guise de transition avec les espaces limitrophes (couloir électrique, habitat, espace agricole).

En **frange Nord et Ouest**, le secteur est traversé par un couloir électrique. Cette bande verte non urbanisée constituera un espace de transition entre les bâtiments d'habitation du nouveau quartier et ceux des quartiers pavillonnaires limitrophes.

Des aménagements connexes au projet d'urbanisation (espaces verts, maraîchage, prairie fleurie, aménagements liés à la gestion des eaux, jardins familiaux, aires de stationnement, aires de détente, cheminements piétons / cycles, voiries, mobilier urbain...) pourront être implantés dans le couloir électrique.

En **frange Sud**, un espace boisé longe la route départementale. Il constitue un élément paysager et écologique intéressant en raison du rôle qu'il joue d'une part, dans le paysage en entrée de ville et, d'autre part, dans le fonctionnement écologique local (fonction de relais écologique entre les espaces naturels des coteaux de Hausbergen et le corridor écologique de la vallée de la Souffel).

Par ailleurs, il participe également à la réduction des nuisances générées par la RD 63.

Ce boisemnent sera conservé dans le projet d'aménagement du nouveau quartier. Il pourra accueillir des aménagements légers (de type cheminement piétons-cycles et aires de jeux).

La partie Ouest, à partir du couloir électrique, sera susceptible d'être réaménagée pour y permettre le passage d'une voie de desserte du quartier.

L'aménagement des espaces extérieurs devront participer à la qualité de vie et au renforcement des liens sociaux au sein du quartier.

L'aspect et l'insertion des constructions devront être soignés et s'intégrer harmonieusement à son environnement en termes de volume et de hauteurs afin de s'inscrire en cohérence et en continuité du tissu urbain existant.

## 3.4. PROGRAMMATION

Des formes urbaines variées dans l'habitat (petits collectifs, habitat dense intermédiaire ou individuel dense sous forme de maisons accolées) assureront la mixité urbaine et sociale recherchée.

A l'échelle de l'opération, la programmation sera la suivante :

- 30% de logements locatifs sociaux,
- 25% de logements en accession sécurisée,
- 45% de logements en accession libre.

La réalisation d'un espace collectif de loisirs et de convivialité sera prévue. Il sera planté, principalement composé d'espaces de pleine terre et comportera des agréments pour enfants. Sa superficie correspondra au minimum à 5 % de la superficie totale de l'opération d'aménagement ou de construction d'ensemble. Sa localisation dans l'opération et sa géométrie devront lui permettre de répondre à sa fonction. Il pourra se situer au sein du boisement localisé au Sud de la zone.

## 3.5. LES FORMES URBAINES ET DENSITÉS

Les formes urbaines seront variées et comporteront :

- de l'habitat collectif, allant de R+1+attique à R+2+attique maximum,
- de l'habitat intermédiaire allant de R+1+attique à R+2+ attique maximum,
- de l'habitat individuel dense, de type maisons en bande, de R+1 à R+2 maximum.

Les hauteurs des bâtiments seront modulées au regard de leur situation.

L'habitat collectif se situera de préférence à l'Est, le long de la rue de Strasbourg.

L'habitat intermédiaire, y compris des petits collectifs, se localisera le long de l'allée centrale (Est-Ouest) et en limite Sud du projet.

Le reste du quartier accueillera des formes urbaines individuelles denses, de type maisons en bande.

### 3.6. STATIONNEMENT

Pour l'habitat individuel dense, le stationnement pourra être géré à la parcelle ou de manière groupée.

Pour l'habitat collectif et l'habitat intermédiaire, le stationnement sera organisé de préférence en sous-sol enterré ou semi-enterré.

Des aires de stationnement visiteurs seront aménagées sous les lignes électriques et en limite du petit bois au Sud.

# 4. PHASAGE

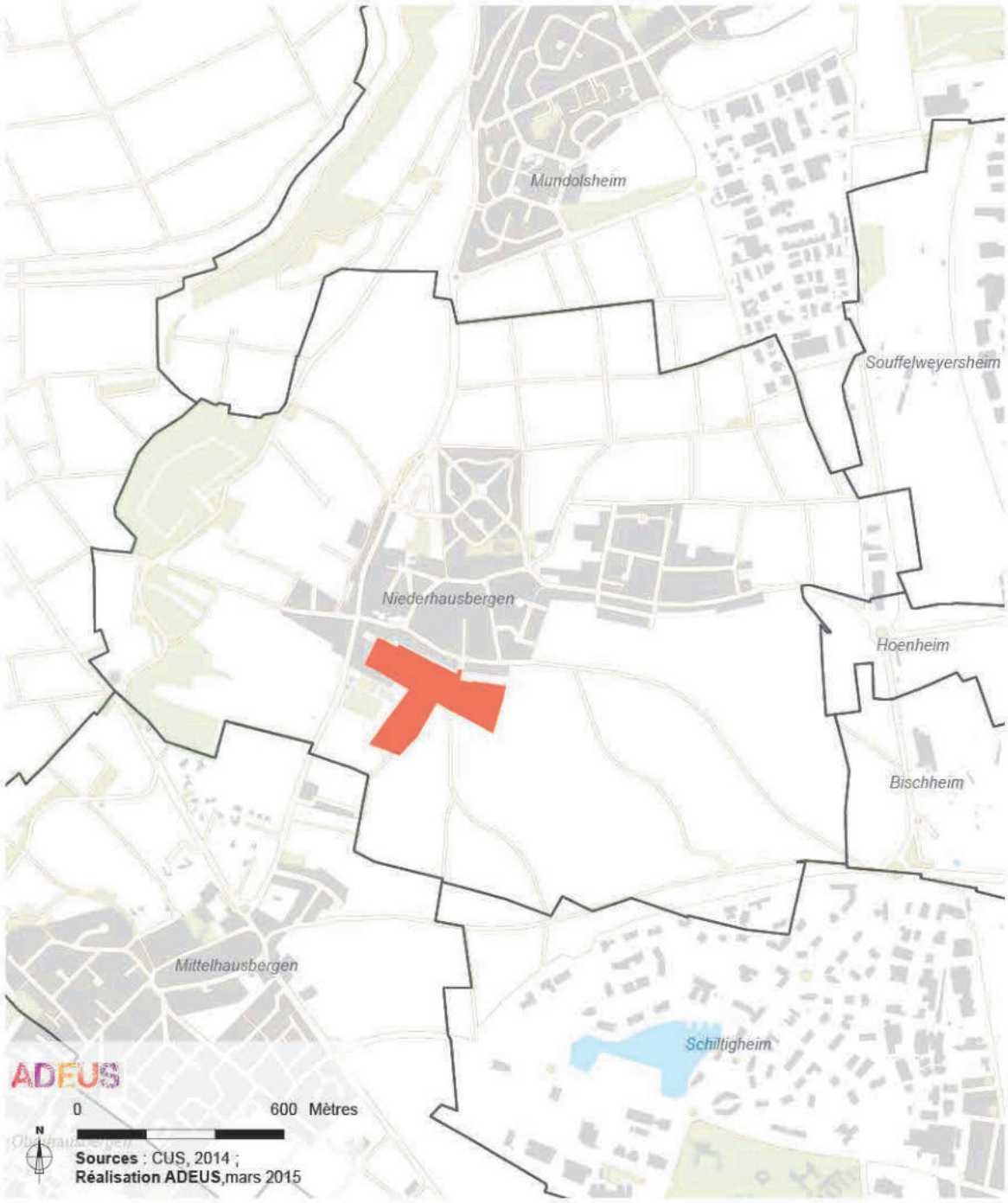
Le projet d'aménagement porte sur l'ensemble de la zone. Une urbanisation ultérieure pourra être envisagée en limite Sud-Ouest du site, en bordure de la rue de Haldenbourg.

Cette requalification d'espace s'articulera avec le bouclage de la voirie principale avec la RD 63.

**Carte n°1 : Schéma de principes - Secteur du quartier du parc**

# COMMUNE DE NIEDERHAUSBERGEN :

# « SECTEUR SUD »



# 1. SITUATION DU SECTEUR DE PROJET

L'ensemble du secteur s'inscrit en continuité urbaine, sont situés en frange Sud du village, et à proximité immédiate du cœur de la commune, et des terrains de sports/loisirs.

# 2. DESTINATION DU SECTEUR

La zone à urbanisation future porte trois projets distincts :

- Deux projets d'habitat, l'un dénommé « Les Terres du Sud », dans la partie Nord, ayant fait l'objet d'une DUP adoptée le 2 février 2017 ; le second, dédié également à l'habitat, en frange Sud du premier programme,
- Une zone d'équipements publics, au Sud, dont la première réalisation est une salle des fêtes « Espace Nieder' ».

# 3. PRINCIPES D'AMÉNAGEMENT ET CONDITIONS D'URBANISATION

## 3.1. DESSERTE ET ORGANISATION VIAIRE

L'accès à la zone devra se faire :

- au Nord, à partir de la rue de Bischheim dont l'amorce de voie est par ailleurs prévue au plan de zonage *(emplacement réservé d'une emprise de 12 mètres)*,
- au Sud, à partir de la rue du Stade, via les futurs espaces de loisirs. Toutefois l'urbanisation de la zone à urbanisation future pourra être réalisée dans un premier temps, avant l'aménagement de cette voie d'accès Sud, à condition d'en prévoir l'amorce permettant une connexion ultérieure.

Ces deux accès seront reliés par une voirie « primaire » interne à la zone assurant leur jonction.

Les autres voies de desserte interne devront s'organiser selon un principe de voirie en boucle tel que défini au plan de l'OAP.

A partir de ces voies de desserte, des amorces de liaisons douces devront être aménagées. Celles-ci devront permettre à terme de créer des connexions entre la zone et les espaces limitrophes, à savoir :

- le cœur de village au Nord-Ouest,
- les espaces agricoles au Sud-Est,
- les espaces agricoles et la piste cyclable reliant la commune à l'Espace Européen de l'Entreprise à l'Est.

Une amorce de voie de desserte devra également être aménagée en frange Sud de la zone et s'ouvrir sur les espaces agricoles : cet espace public devra avoir une largeur d'au moins 10 mètres afin de valoriser une ouverture visuelle vers l'extérieur de la zone. Il devra également faire l'objet d'un traitement paysager qualitatif.

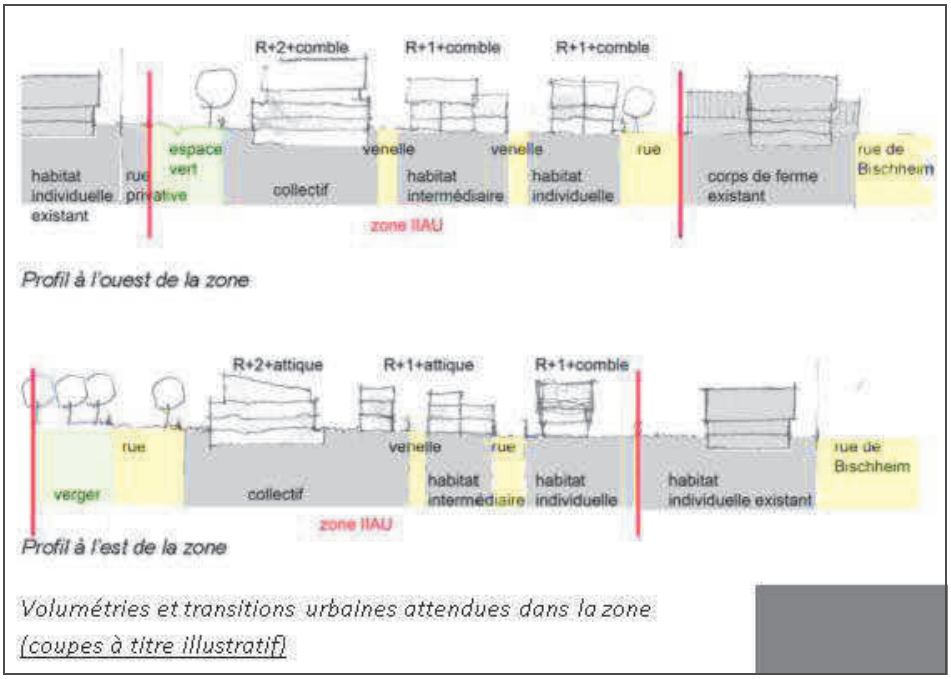
## 3.2. STATIONNEMENT

Au moins 80% du stationnement privatif devra être réalisé au sein des bâtiments (dans le cas d'immeubles collectifs).

Des espaces de stationnement mutualisés devront être aménagés au sein de la zone.

## 3.3. INTÉGRATION QUALITATIVE DE LA ZONE DANS SON ENVIRONNEMENT

Une augmentation graduelle de la densité devra être respectée du Nord vers le Sud de la zone : habitat individuel ou intermédiaire au contact des tissus pavillonnaires de la rue de Bischheim, petits collectifs en frange Sud de la zone.




Une transition végétale en frange Sud de la future zone d'habitation, au contact des espaces agricoles ouverts, devra être créée.

La haie arborée située en frange Est de la zone devra être préservée.

Les fonds de parcelles composés de jardins, vergers, bosquets en frange Ouest de la zone (tel que défini au plan) devront être préservés.

Un traitement paysager est également à prévoir entre les secteurs d'habitat et les zones d'équipements publics.

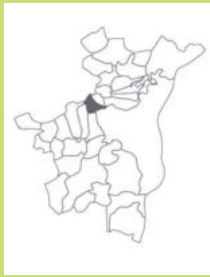
## 3.4. PROGRAMMATION

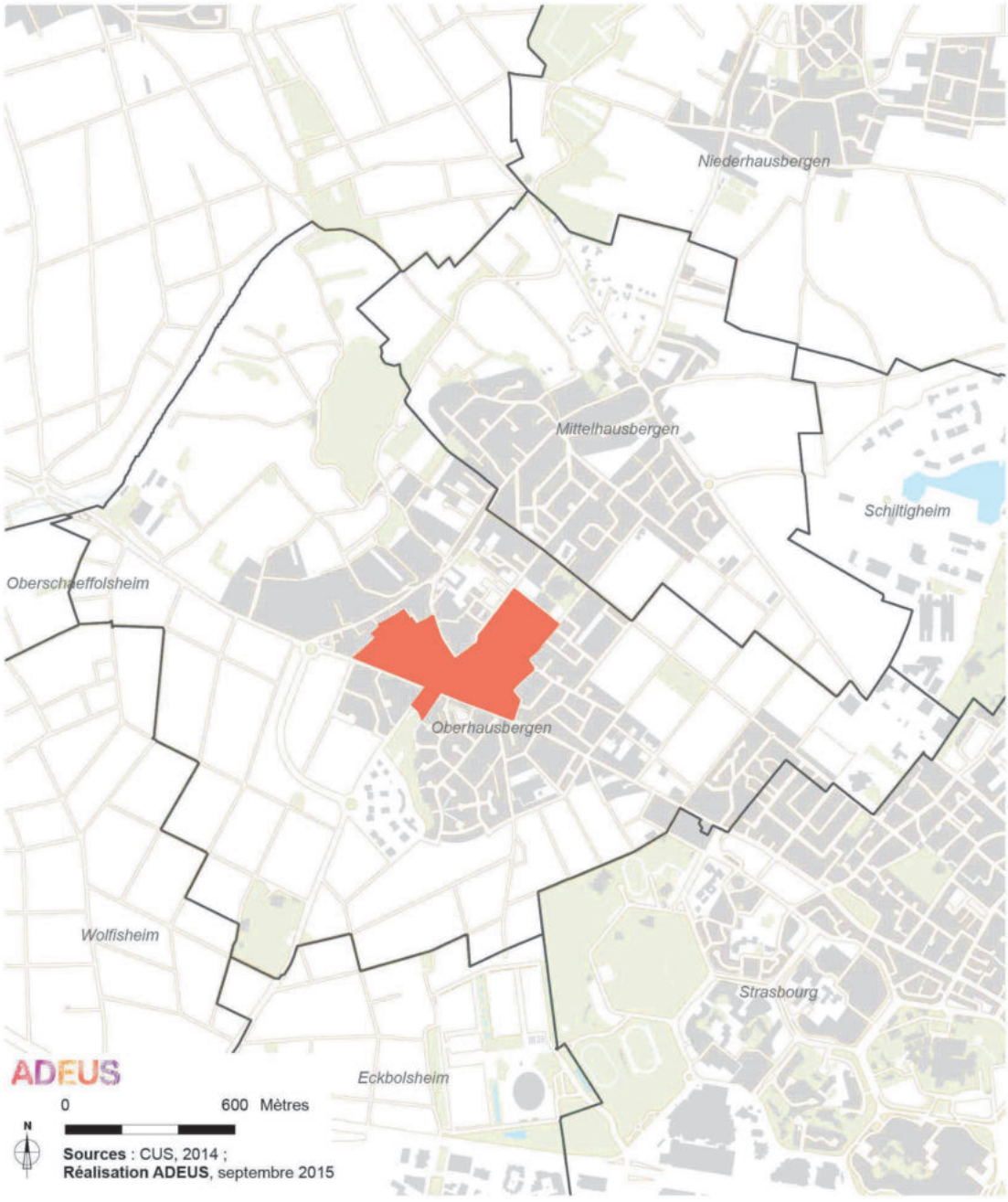
Le nombre de logements à produire, ainsi que le taux de logements locatifs sociaux devront se référer aux objectifs de production inscrits dans l'orientation d'aménagement et de programmation « Habitat ».

**Carte n°1 : Schéma de principes - Secteur Sud**

# COMMUNE D'OBERHAUSBERGEN :

# « SECTEUR CENTRE »





# 1. SITUATION DU SECTEUR DE PROJET

Ce secteur correspond pour l'essentiel à la zone de centralité ancienne de la commune d'Oberhausbergen.

Il comprend trois principales entités, qui s'articulent entre elles :

- le secteur «Coeur de village» qui s'organise autour de la mairie et des espaces publics adjacents, entre la Route de Saverne au Sud et la rue du Général de Gaulle au Nord ;
- le secteur «Sentiers des Ecoles», structuré autour du réseau de cheminements doux qui relie le groupe scolaire, respectivement, à la route de Saverne au Sud, à la rue des Vignes à l'Ouest, à la rue du Général de Gaulle au Nord et à la rue de Wolfisheim à l'Est ;
- le secteur «Parc central» organisé autour des espaces verts et du stade actuel, ainsi que les terrains cultivés attenants au Nord-Est. Il est délimité par la rue de la Paix, la rue du Moulin et l'Etablissement de Santé «Bethel».

# 2. DESTINATION DU SECTEUR

L'orientation d'aménagement et de programmation vise principalement à :

- valoriser et relier entre eux les principaux espaces publics et équipements centraux de la commune ;
- préserver et augmenter les surfaces d'espaces verts ;
- restructurer plusieurs équipements publics, notamment la mairie et le groupe scolaire ;
- organiser un développement urbain maîtrisé en frange Nord du «Parc central» et en lien avec celui-ci ;
- renforcer l'offre commerciale et de services à la population sur les artères commerçantes (rues du Général de Gaulle et de la Paix, route de Saverne).

# 3. PRINCIPES D'AMÉNAGEMENT ET CONDITIONS D'URBANISATION

## 3.1. SECTEUR «COEUR DE VILLAGE»

Le traitement des espaces publics et des linéaires bâtis doit permettre de créer une véritable place centrale de la commune, organisée autour de la mairie et des commerces de la rue du Général de Gaulle et de la route de Saverne. Cela se traduit par les principes d'aménagement suivants :

- l'aménagement d'un espace public, identifié comme une «place», offrant une part importante d'espaces pour les déplacements doux (piétons, vélos) et les usages favorables à son animation (par exemple un marché) ;
- la priorité donnée à l'implantation de commerces et de services en rez-de-chaussée d'immeuble, et la valorisation des espaces publics attenants pour des usages tels que les circulations piétonnes ou les terrasses ;
- la restructuration des espaces situés à l'arrière de la mairie, à travers un projet immobilier permettant de renforcer la centralité de ce secteur «Coeur de village» : extension de la mairie, nouveaux logements comportant des commerces (ou le cas échéant un restaurant) en rez-de-chaussée d'immeuble, création d'un espace vert de proximité etc. ;

- l'organisation de la convergence de plusieurs voies cyclables, existantes ou à créer, vers cet espace public central, en particulier : l'axe rue du Moulin/rue Hofacker, l'axe rue de la Martre/rue du Moulin, l'axe «route de Saverne» et la rue du Général de Gaulle.

## 3.2. SECTEUR «SENTIER DES ECOLES»

Ce vaste coeur d'îlot constitue un véritable «poumon vert» en frange immédiate du centre ancien. Il n'est traversé par aucune voie routière, mais uniquement par un réseau de cheminements doux permettant notamment d'accéder aux équipements scolaires. Les principes d'aménagement fixés sont :

- la préservation et la valorisation des cheminements piétons actuels, en favorisant leur évolution vers des mails, généreusement dimensionnées pour les circulations douces ;
- le renforcement des espaces verts en accompagnement de ces cheminements ;
- la préservation des principaux éléments de végétation existants et des jardins aux abords de ces cheminements ;
- la création d'un nouveau cheminement sécurisé, se raccordant à la rue des Magnolias ;
- le prolongement de la zone boisée du Bois d'Ober jusqu'à la route de Saverne.

Ce secteur forme également un coeur d'îlot dont les pourtours sont formés par les arrières de corps de ferme. Ce patrimoine bâti ancien, qui participe de l'identité de la commune est à préserver et à valoriser, via :

- la maîtrise de sa mutation (réhabilitations/reconstructions suivant les principes d'implantation et de volumétrie originelle), et des espaces extérieurs attenants ;
- le maintien de vues depuis les espaces publics ;
- la limitation des constructions de second ou de troisième rang qui renforcent le mitage des coeurs d'îlots.

L'ancien site «Orange», au Sud du secteur le long de la route de Saverne est à reconvertir en équipement de proximité dédié en partie aux activités périscolaires, dans une logique de complémentarité avec les établissements scolaires existants.

## 3.3. PARC CENTRAL

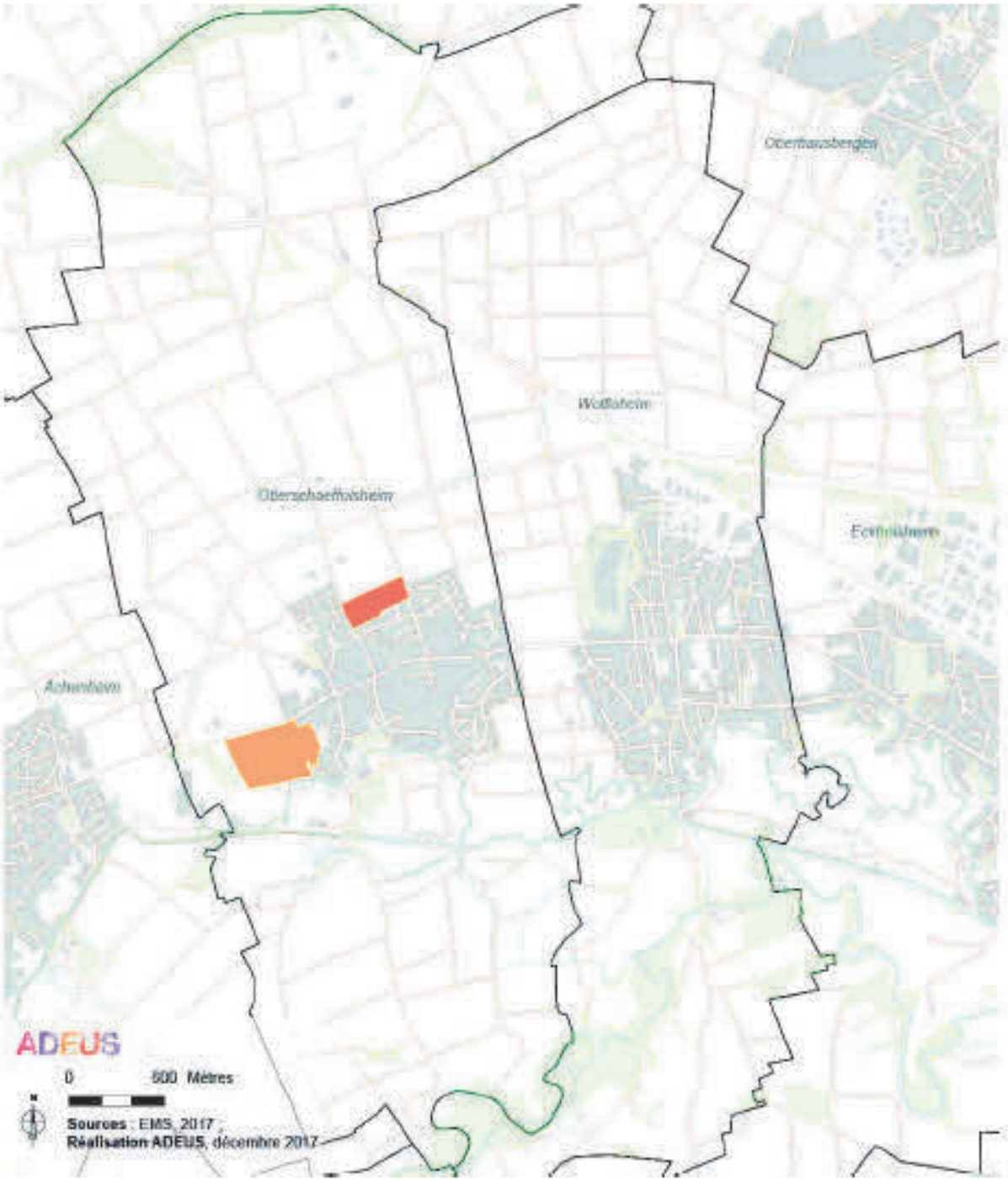
Cet espace constitue une respiration au coeur de la zone agglomérée d'Oberhausbergen et de Mittelhausbergen. L'OAP vise à préserver cet espace vert et à encadrer l'évolution de sa frange Nord-Est dans une logique d'équilibre entre la création de nouveaux espaces verts et une urbanisation nouvelle maîtrisée. Elle fixe les principes suivants :

- le maintien et la valorisation du stade et des aménagements paysagers réalisés sur ses abords ;
- l'aménagement d'un nouvel espace vert en continuité Nord-Est de ceux déjà existants autour du stade, et sur une profondeur moyenne minimum d'une cinquantaine de mètres environ ;
- la création d'un maillage de cheminements doux à l'intérieur des espaces verts existants et futurs, en lien avec les quartiers environnants mais également avec les espaces naturels en périphérie de la commune (en particulier les coteaux et le secteur autour du captage d'eau d'Oberhausbergen, via la rue de la Victoire) ;
- l'urbanisation en frange Nord-Est du site, suivant une organisation du bâti en forme de peigne ménageant des cours urbaines. Elle facilite les percées visuelles et la création d'espaces verts privatifs en prolongement du parc central. Cette urbanisation devra permettre le passage d'au moins une liaison douce entre le parc central et la voie de desserte en limite Nord-Est du site (le long de l'établissement Bethel) ;
- la programmation de formes urbaines variées (habitat intermédiaire et petits collectifs). Le nombre de logements à produire, ainsi que le taux de logements locatifs sociaux devront se référer aux objectifs de production inscrits dans l'orientation d'aménagement et de programmation «Habitat».

**Carte n°1 : Schéma de principes - Secteur centre**

# COMMUNE DE OBERSCHAEFFOLSHEIM :

# « SECTEUR NORD MITTELWEG »



# 1. SITUATION DU SECTEUR DE PROJET

Ce secteur est situé au nord du noyau villageois de la commune et au sud du COW (contournement Oberschaeffolsheim - Wolfisheim / D451), dans un quartier de lotissement de maisons individuelles. Occupé partiellement par des bâtiments agricoles, le site est exploité globalement à des fins agricoles, sous forme d'agriculture extensive. Le projet d'urbanisation relève de l'extension urbaine.

# 2. DESTINATION DU SECTEUR

Ce secteur est destiné à accueillir principalement de l'habitat.

# 3. PRINCIPES D'AMÉNAGEMENT ET CONDITIONS D'URBANISATION

Ce secteur totalise une surface de 2,9 hectares.

L'urbanisation de ce secteur devra répondre à quelques principes d'aménagement simples illustrés par le schéma de principe des Orientations d'Aménagement et de Programmation :

- accorder une place privilégiée aux modes actifs via la création de venelles et de la rue traitée en zone de rencontre,
- créer un petit espace public de proximité pour que les habitants du quartier puissent se rencontrer en dehors de l'espace privé,
- soigner, sur le plan paysager, la façade nord du secteur, très visible depuis la RD 451,
- soigner la transition paysagère entre le lotissement actuel rue des Châtaigniers et le projet.

## 3.1. DESSERTE ET ORGANISATION VIAIRE

La desserte des terrains à urbaniser nécessite la réalisation d'une nouvelle voie Est Ouest qui relie la rue de la Musau et la rue du Noyer et donne l'occasion de relier directement la rue des Mésanges à l'Est à la rue des Bleuets à l'Ouest par des carrefours à quatre branches. Cette nouvelle voie contribue à compléter le maillage du quartier.

Elle sera traitée en zone 30 km/h de façon à favoriser une appropriation diversifiée de la chaussée (automobiles, piétons, cyclistes, autres …).

Le dispositif prévoit aussi la réalisation de nouvelles venelles nord-sud reliant la rue des Châtaigniers à la nouvelle rue au nord.

## 3.2. INTÉGRATION QUALITATIVE DE LA ZONE DANS SON ENVIRONNEMENT

L'interface entre le projet d'urbanisation et l'espace agricole au nord sera traitée par un accompagnement végétal suffisamment épais et haut (arbres à grand développement) pour assurer un effet d'écran.

De la même façon, l'interface entre le projet d'urbanisation et les fonds de parcelles des habitations du lotissement rue des Châtaigniers sera assurée par un écran végétal.

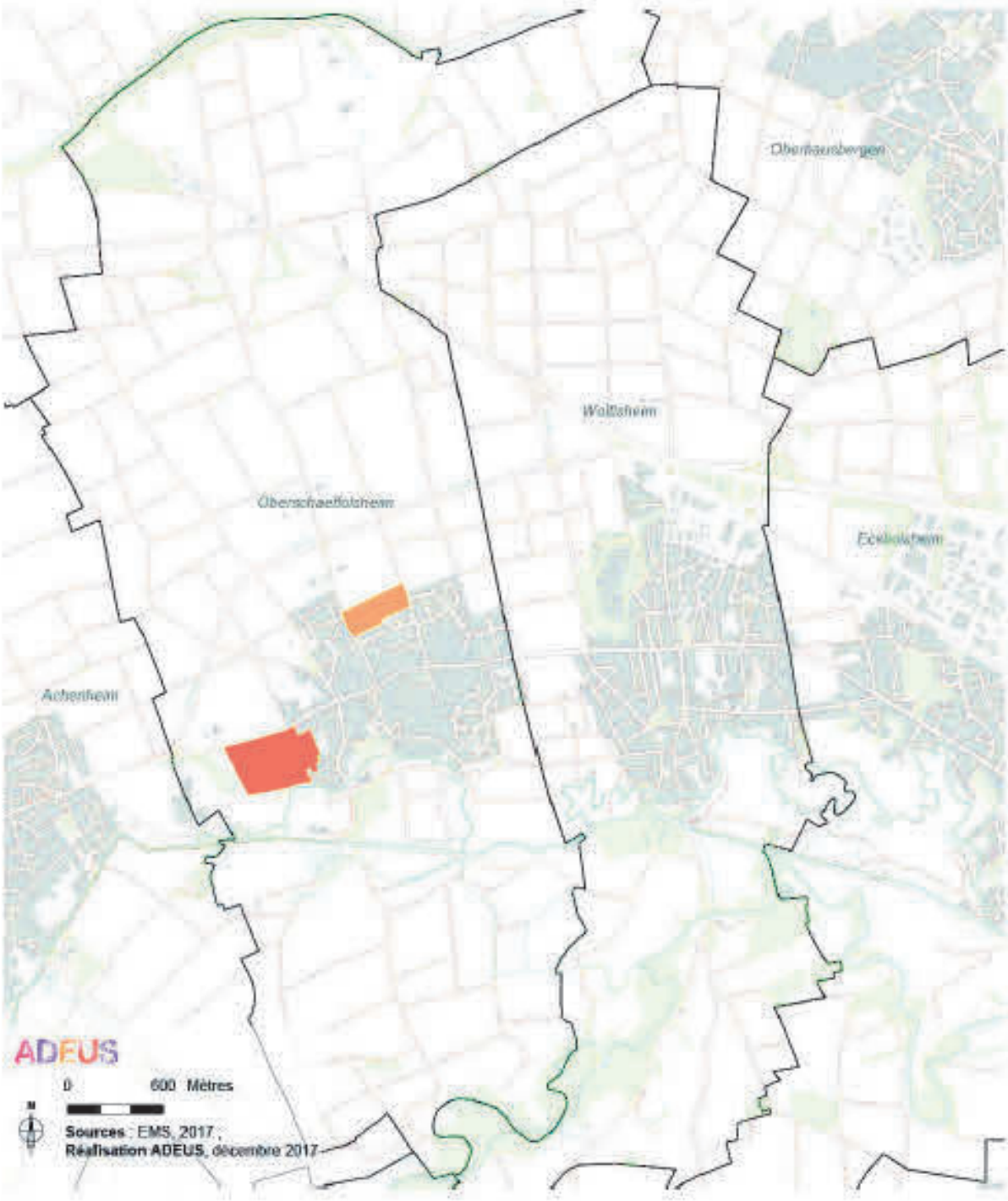
## 3.3. PROGRAMMATION

Les formes urbaines de type habitat intermédiaire seront privilégiées, que ce soit sous forme d'habitat individuel (logements groupés) ou d'habitat collectif (logements superposés). Le nombre de logements à produire, ainsi que le taux de logements locatifs sociaux devront se référer aux objectifs de production inscrits dans l'Orientation d'Aménagement et de programmation « Habitat ».

**Carte n°1 : Schéma d'aménagement - Secteur Nord auf den Mittelweg**

# COMMUNE DE OBERSCHAEFFOLSHEIM :

# « SECTEUR OUEST »



# 1. SITUATION DU SECTEUR DE PROJET

Le secteur se situe en frange Ouest du village, à proximité du cœur historique de la commune. Il s'inscrit également en continuité du site de la briqueterie à cheval entre les bans communaux d'Achenheim et d'Oberschaeffolsheim.

# 2. DESTINATION DU SECTEUR

Ce secteur comporte deux entités distinctes : il est destiné à accueillir un quartier à dominante résidentielle sur sa partie Est au contact du village et une zone d'activités sur sa partie Ouest. Ces secteurs pourront faire l'objet de procédures d'aménagement distinctes, phasées dans le temps. Un espace agricole et naturel central sépare ces deux entités.

# 3. PRINCIPES D'AMÉNAGEMENT ET CONDITIONS D'URBANISATION

## 3.1. DESSERTE ET ORGANISATION VIAIRE

Une voie d'accès permettant de desservir la zone à dominante d'habitat, et se connectant sur la rue du Général de Gaulle devra être créée : l'intersection entre ces deux voies devra être traitée de manière à garantir des conditions de sécurité optimales pour les usagers.

La desserte interne de la zone pourra s'organiser en impasse. Cette dernière ne pourra se faire que sous condition d'aménager la partie terminale de la voie. Cet espace public devra faire l'objet d'un traitement qualitatif, comportant des espaces végétalisés, dans la mesure où il constitue un espace central au sein du futur quartier.

Un cheminement modes actifs devra être créé, afin de permettre une jonction entre la voie de desserte interne de la zone à la rue du Mont Soleil au Sud.

Concernant la zone d'activités économiques à l'Ouest, l'accès devra se faire depuis la RD 45 via un aménagement spécifique assurant une sécurité optimale (rond-point, voie de tourne à gauche etc). La desserte interne de la zone pourra s'organiser en impasse, à condition d'en aménager la partie terminale et d'y permettre la connexion d'une piste cyclable au Sud, et d'une voie en attente à l'Ouest.

Une réserve foncière devra être maintenue au Sud-Ouest de la zone d'activités afin de permettre la réalisation ultérieure d'une voie de bouclage en direction de la briqueterie.

Dans le cas de la mise en œuvre d'une voirie de desserte de la briqueterie Wienerberger, indépendamment de l'aménagement de la zone d'activités, ladite voirie devra s'accompagner d'un volet paysager de qualité (plantations) et de dispositifs permettant de prévenir et limiter les nuisances vis-à-vis des habitations situées vers l'Est.

La zone d'activité sera équipée d'un système d'assainissement autonome.

## 3.2. INTÉGRATION QUALITATIVE DE LA ZONE DANS SON ENVIRONNEMENT

Dans la zone d'habitat, un principe de densité graduelle devra être respecté : les formes d'habitat les moins denses (individuel, intermédiaire) s'implanteront à l'Est au contact du bâti existant.

Une transition végétale en frange Ouest de la zone d'habitation (et en partie situés sous le faisceau des lignes électriques) devra être créée. Elle sera composée d'essences locales sur plusieurs strates. Au Sud de la zone, l'espace compris sous le faisceau de lignes électriques devra également être intégré dans cette transition végétale, qui sera à cet endroit supérieure à 10 mètres d'épaisseur.

Dans la zone d'activités, les façades donnant sur la RD 45 devront faire l'objet d'un traitement qualitatif. Une bande végétale de 10 mètres de largeur devra être aménagée en limite Nord de la zone d'activités, au contact de la RD 45.

Cette zone se situe également sur le passage d'un corridor écologique d'enjeu national, reliant la vallée de la Bruche aux coteaux d'Hausbergen : en conséquence, un espace agricole et naturel continu et orienté Nord-Sud devra être préservé, entre la zone d'activités et la zone d'habitat.

## 3.3. PROGRAMMATION

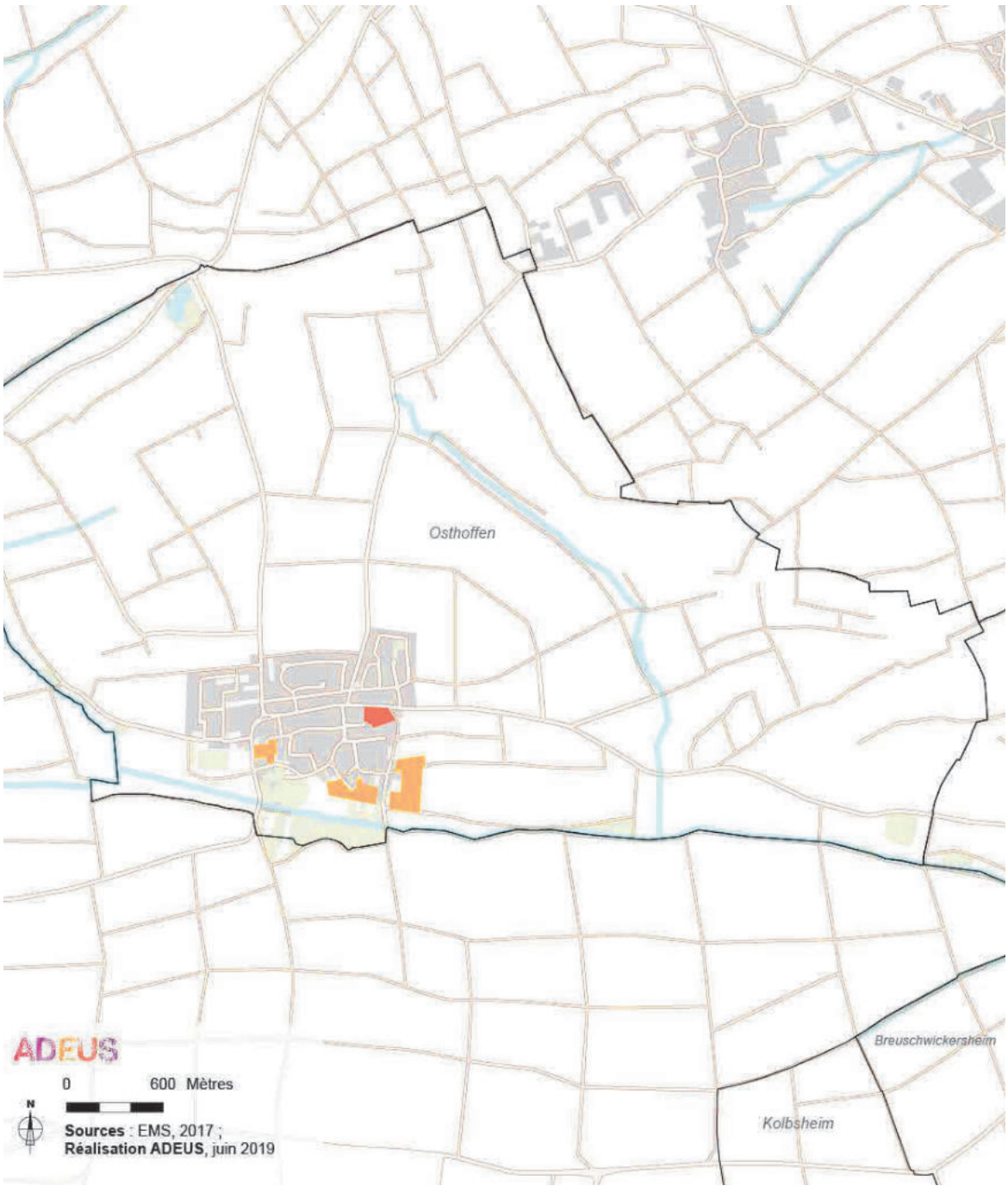
La programmation urbaine devra comprendre une diversité des formes d'habitat.

Le nombre de logements à produire, ainsi que le taux de logements locatifs sociaux devront se référer aux objectifs de production inscrits dans l'orientation d'aménagement et de programmation « Habitat ».

**Carte n°1 : Schéma de principes - Secteur Ouest**

# COMMUNE DE OSTHOFFEN:

## SECTEUR ROUTE DE STRASBOURG



# 1. SITUATION DU SECTEUR DE PROJET

Le site de projet se trouve à l'est du ban communal d'Osthoffen. Situé à l'entrée de la commune, il borde la route de Strasbourg (RD 118). Sa situation en front de village confère à cette extension urbaine une responsabilité quand à la valorisation de l'entrée de village.

Le secteur concerné s'étend sur environ 5567 m2 et est délimité :

- Au sud et à l'ouest par le bâti existant du centre ancien;
- A l'est par la rue des Près;
- Au nord par un tissu pavillonnaire des années 1970.

Le terrain, actuellement en friche, présente une surface avec un dénivelé important de 3 m environ et une déclivité de l'ordre de 6%.

Le terrain est accessible par la route de Strasbourg (RD 118) et la rue des Près qui constitue aujourd'hui un chemin rural.

# 2. DESTINATION DU SECTEUR

Ce secteur est destiné à accueillir un quartier à dominante d'habitat.

# 3. PRINCIPES D'AMÉNAGEMENT ET CONDITIONS D'URBANISATION

## 3.1. DESSERTE ET ORGANISATION VIAIRE

Le réseau de nouvelles voiries publique sera maillé, assurera le raccordement aux voiries existantes et évitera les voiries en impasse dans la mesure du possible. Les voiries auront un tracé simple et une emprise réduite.

Les accès automobliles et piétons aux batiments collectifs ainsi qu'aux parcelles situées au sud de l'opération se feront depuis la nouvelle voie de desserte. Cette voie de desserte, à sens unique, pour les automobilistes, partira perpendiculairement à la route de Strasbourg et ira jusqu'au chemin rural qui se rattache à la route de Strasbourg.

L'accès aux parcelles situées le long de la route de Strasbourg se fera directement depuis cette route.

## 3.2. FORME URBAINE ET INTEGRATION QUALITATIVE DE LA ZONE DANS SON ENVIRONNEMENT

Concernant l'implantation des constructions, le projet proposera un front bâti de maisons individuelles, le long de la route de Strasbourg, afin de respecter le tissu urbain de l'entrée de la commune. Les clôtures, s'il y en a, devront être homogènes. Les constructions des logements collectifs (R+1+combles) sont implantés en recul, en bas du terrain, au sud de l'opération afin d'en limiter l'impact visuel. Sur la route de Strasbourg les maisons individuelles devront présenter des faitages perpendiculaires à la rue afin de respecter le tissu existant.

Pour profiter des apports solaires, les alignements de constructions seront orientés vers le sud; les accès se trouveront au nord et les jardins au sud.

La masse végétale située au sud de l'opération sera conservée dans la mesure du possible ou replantée afin d'assurer la transition paysagère avec le tissu existant et gérer les eaux de ruissellement.

## 3.3. PROGRAMMATION

Le secteur est destiné principalement à de l'habitat et devra comprendre des logements collectifs et individuels.

Ce secteur devra comprendre :

- environ 50 % de logement individuels,
- environ 50 % de logements collectifs.

**Carte n°4 :Schéma de principe : organisation viaire et fonctions urbaines**

# COMMUNE DE OSTHOFFEN:

## SECTEUR IAU SUD / EST

# 1. SITUATION DU SECTEUR DE PROJET

Le site de projet se trouve au sud-est du ban communal d'Osthoffen en limite de l'espace agricole.

Le secteur IAU s'étend sur environ 17 000 m2 et est délimité :

- Au nord et à l'est par l'espace agricole;
- A l'ouest par un tissu existant du centre ancien et de quelques maisons plus récentes;
- Au sud par les près du vallon du Muehlbach.

Le site de projet se compose actuellement d'un terrain cultivé. Il présente une surface avec un dénivelé important.

Le terrain est accessible par la rue des Près, ainsi que par la future voie reliant la rue de Strasbourg à la rue des Près, inscrite en emplacement réservé (OST3) au règlement graphique.

# 2. DESTINATION DU SECTEUR

Ce secteur est destiné à accueillir un quartier à dominante d'habitat.

# 3. PRINCIPES D'AMÉNAGEMENT ET CONDITIONS D'URBANISATION

## 3.1. DESSERTE ET ORGANISATION VIAIRE

Le réseau de nouvelles voiries publiques sera maillé, assurera le raccordement aux voiries existantes et évitera les voiries en impasse dans la mesure du possible. Les voiries auront un tracé simple et une emprise réduite.

L'accès principal se fera par la rue des Près en deux points.

La voie de desserte principale se développera en boucle entre les deux accès rue des Près.

La desserte interne devra être assuré par l'aménagement de voies intégrant des cheminements piétons ainsi que des noues végétales favorisant la gestion des eaux pluviales.

Les cheminements piétons seront maillés et connectés au réseau de voiries existant ainsi qu'au chemin agricole et à la future piste cyclable prévue au sud de l'opération.

Les parcours agricoles devront être maintenus afin de ne pas perturber la pratique des agriculteurs.

## 3.2. FORME URBAINE ET INTEGRATION QUALITATIVE DE LA ZONE DANS SON ENVIRONNEMENT

Les espaces naturels sont un élément important du projet. Ils jouent un rôle technique par le biais de noues paysagères végétalisées voire un bassin d'infiltration, mais aussi un rôle de biotope pour la microfaune et d'élément de qualité du cadre de vie pour l'ensemble de la population communale.

Concernant les aménités paysagères et l'intégration environnementale:

- les éléments arborés ( vergers, arbres isolés) existants sur le site seront préservés dans la mesure du possible ou recréés ;

- des espaces verts seront créés afin de gérer les eaux de ruissellements en provenance des terrains au nord et générés par la constructibilité du site. Ces espaces se composeront de fossés enherbés et seront le plus souvent associés aux cheminements piétons.
- des espaces verts seront créés en lisière urbaine, a l'est et au sud du secteur de projet afin d'assurer la transition visuelle entre l'espace agricole ou naturel et l'espace bâti. Cette transition végétale sera d'une épaisseur suffisament large pour y créer une plantation multistrates composée de sujets de différentes tailles.
- un bassin de rétention intégré à l'espace vert public sera créé au coin sud/est correspondant au point le plus bas du site et à un périmètre de réciprocité agricole.

De par sa localisation au bord d'une continuité écologique (Muehlbach) ce projet sera soumis aux directives d'orientation d'aménagement de la trame verte et bleue.

Concernant l'implantation des constructions, le projet proposera un bâti adapté à la pente naturelle du site afin de préserver les vues vers le clocher d'église et le grand paysage que ce soit à partir de l'entrée est de la commune que au sein des secteurs d'urbanisation futurs.

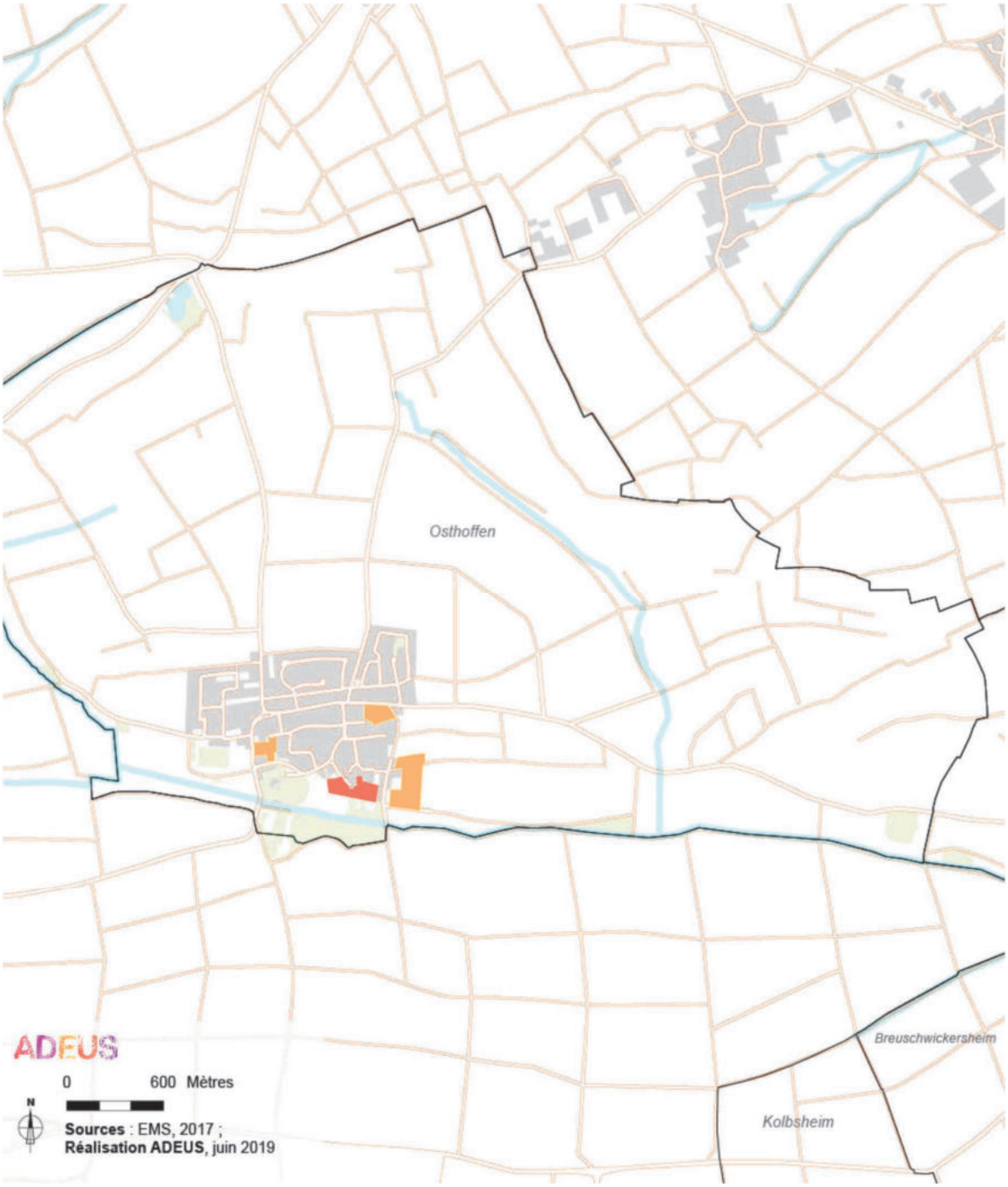
## 3.3. LE STATIONNEMENT

Des emplacements de stationnements en quantité suffisante (cf normes minimales de stationnement fixées par le réglement du PLU) sont à prévoir afin d'éviter l'encombrement du domaine public. Les voies principales seront également support de quelques emplacements de stationnement.

**Carte n°5 :Schéma de principe: organisation viaire et fonctions urbaines**

# COMMUNE·DE·OSTHOFFEN°:¶

## SECTEUR·IAU·SUD¶



# 1. SITUATION DU SECTEUR DE PROJET

Le site de projet se trouve au Sud du ban communal d'Osthoffen en limite de l'espace naturel du vallon du Muehlbach. Sa proximité avec le château d'Osthoffen et le vallon du Muehlbach lui confère une responsabilité en terme de qualité architecturale et paysagère.

Le secteur IAU s'étend sur environ 9 000 m² et est délimité :

- au Nord par un tissu existant du centre ancien et de quelques habitats plus récents ;
- à l'Est par un tissu existant de petites maisons ;
- au Sud et à l'Ouest par les prés du vallon du Muehlbach.

Le site de projet se compose actuellement d'un terrain en prairie comportant quelques éléments arborés. Il présente une surface avec un léger dénivelé.

Le terrain est accessible par la rue du Parc.

# 2. DESTINATION DU SECTEUR

Ce secteur est destiné à accueillir un quartier à dominante d'habitat dans sa partie Est, et une résidence pour personnes âgées dans sa partie Ouest.

# 3. PRINCIPES D'AMÉNAGEMENT ET CONDITIONS D'URBANISATION

## 3.1. DESSERTE ET ORGANISATION VIAIRE

Le réseau de nouvelles voiries publiques sera maillé, assurera le raccordement aux voiries existantes et évitera les voiries en impasse dans la mesure du possible. Les voiries auront un tracé simple et une emprise réduite.

L'accès principal se fera par la rue du Parc et la rue des Prés. La voie de desserte principale se fera entre ces deux points d'accès.

La desserte interne devra être assurée par l'aménagement de voies intégrant des cheminements piétons.

Les cheminements piétons seront maillés et connectés au réseau de voiries existant ainsi qu'à l'impasse de la rue des Prés.

## 3.2. FORME URBAINE ET INTÉGRATION QUALITATIVE DE LA ZONE DANS SON ENVIRONNEMENT

Les espaces naturels sont un élément important du projet. Ils jouent un rôle technique par le biais de noues paysagères végétalisées voire un bassin d'infiltration, mais aussi un rôle de biotope pour la microfaune et d'élément de qualité du cadre de vie pour l'ensemble de la population communale.

Concernant les aménités paysagères et l'intégration environnementale :

- les éléments arborés (vergers, arbres isolés) existants sur le site seront préservés dans la mesure du possible ou recréés ;
- une transition végétalisée devra être aménagée entre le secteur à urbaniser et les habitations existantes au Nord d'une largeur suffisamment importante pour y planter une végétation multistrates ;
- des espaces verts seront créés en lisière urbaine, au Sud du secteur de projet afin d'assurer la transition visuelle entre l'espace naturel et l'espace bâti. Cette transition végétale sera d'une épaisseur suffisamment large pour y créer une plantation multistrates composée de sujets de différentes tailles.

De par sa localisation au bord d'une continuité écologique (Muehlbach) ce projet sera soumis aux directives d'orientation d'aménagement de la trame verte et bleue.

Les murets en pierre existants seront à préserver et à restaurer compte tenu de leur caractère patrimonial.

Concernant l'implantation des constructions, le front bâti face au site naturel, visible depuis les espaces de promenades le long du Muehlbach, devra s'intégrer au paysage naturel du site et valoriser les vues vers le clocher d'église et le grand paysage.

La composition urbaine du projet devra intégrer harmonieusement et dans une cohérence d'ensemble l'habitat et la résidence pour personnes âgées.

Les espaces de stationnement sont à intégrés dans le projet et ne devront pas se situer en lisière urbaine Sud et Ouest afin de préserver une transition de qualité entre le projet et le site naturel du Muehlbach.

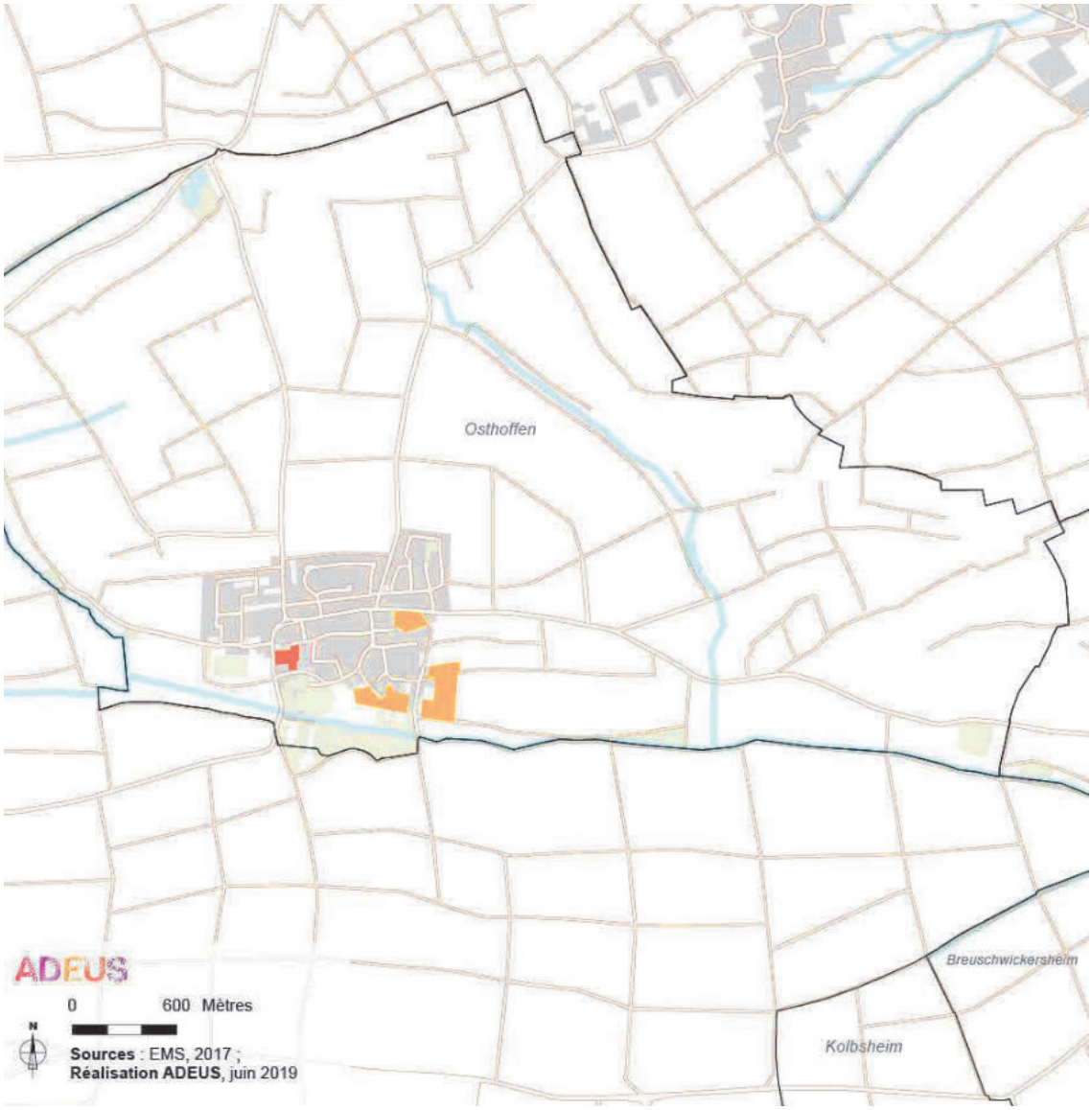
## 3.3. LE STATIONNEMENT

Des emplacements de stationnements en quantité suffisante (cf. normes minimales de stationnement fixées par le règlement du PLU) sont à prévoir afin d'éviter l'encombrement du domaine public.

**Carte n° 1 : Schéma de principe: organisation viaire et fonctions urbaines**

# COMMUNE DE OSTHOFFEN:

## SECTEUR CENTRE, RUE DES SEIGNEURS



# 1. SITUATION DU SECTEUR DE PROJET

Le site de projet se trouve au centre du ban communal d'Osthoffen et à l'interface du tissu ancien et du tissu plus récent.

Le secteur concerné par la OAP s'étend sur environ 0,5 ha et est délimité :
- Au nord et à l'est par le bâti existant du centre ancien;
- A l'ouest par la rue du Foyer;
- Au sud par le parc du château d'Osthoffen inscrit comme monument historique.

Le site de projet se compose actuellement d'un terrain cultivé. Il présente une surface avec un dénivelé important .
Le terrain est accessible par la rue des Seigneurs se terminant en impasse au Nord et la rue du Chateau desservant les principaux équipements publics de la commune au Sud.

# 2. DESTINATION DU SECTEUR

Ce secteur est destiné à accueillir un quartier à dominante d'habitat dans le cadre d'une opération d'aménagement d'ensemble.

# 3. PRINCIPES D'AMÉNAGEMENT ET CONDITIONS D'URBANISATION

## 3.1. DESSERTE ET ORGANISATION VIAIRE

Les accès automobliles et piétons se feront à partir de la rue des Seigneurs, de la rue du Chateau et de la rue du Foyer.

Un cheminement piéton doublera la voirie de desserte aménagé comme une «cour urbaine» afin de désenclaver le site et faciliter l'accès aux équipements sportifs de la commune à partir du centre.

## 3.2. FORME URBAINE ET INTEGRATION QUALITATIVE DE LA ZONE DANS SON ENVIRONNEMENT

Concernant l'implantation des constructions, le projet proposera un bâti «en escalier» afin de respecter la pente naturelle du site et de préserver les vues vers le château, le clocher d'église et le grand paysage.

La structuration principale de l'opération se fera autour du cheminement piéton qui desservira les différentes parcelles.

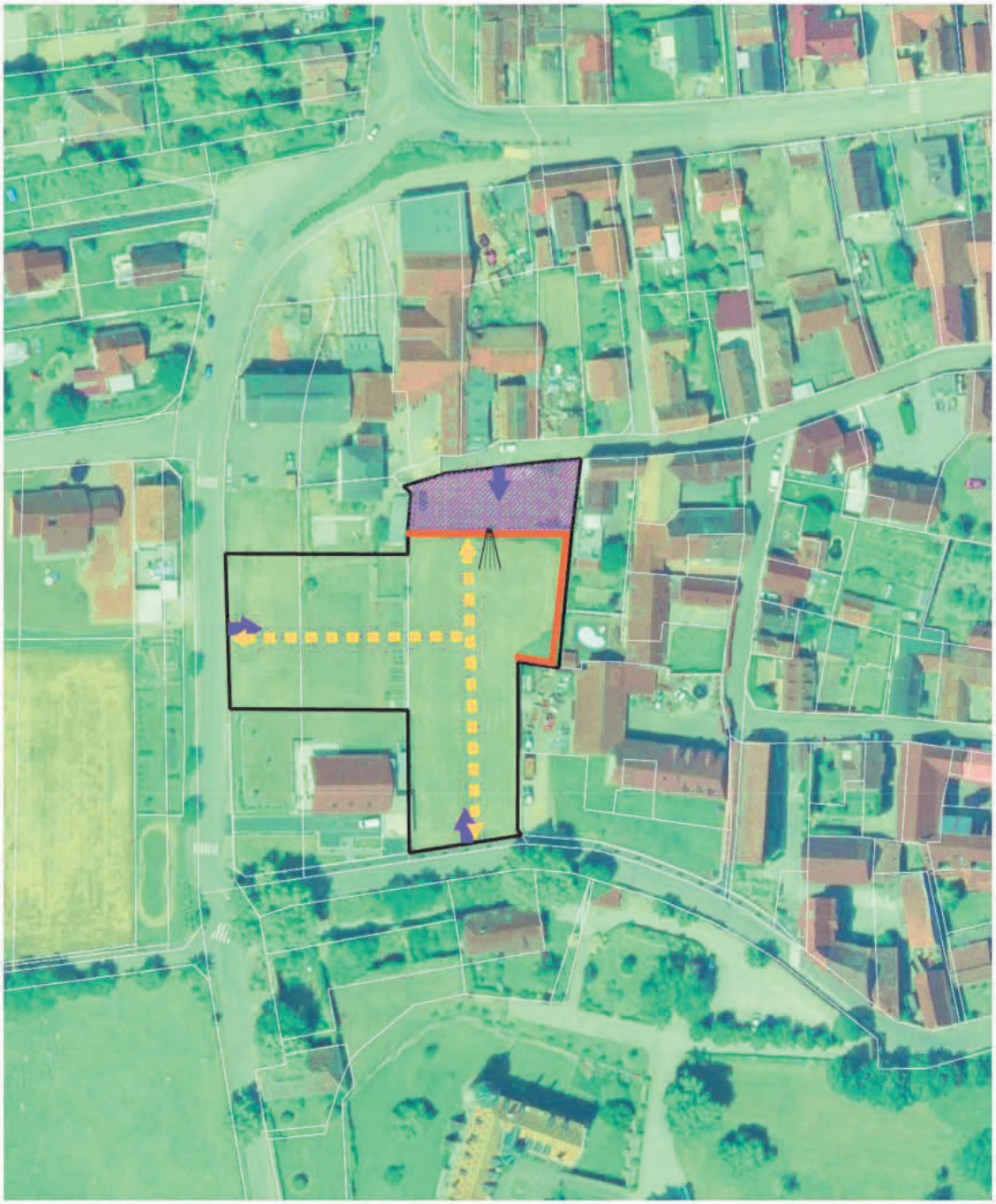
Les murets en pierre seront préservés ou recréés et intégrés au projet afin de préserver et valoriser le petit patrimoine de la commune.

## 3.3. LE STATIONNEMENT

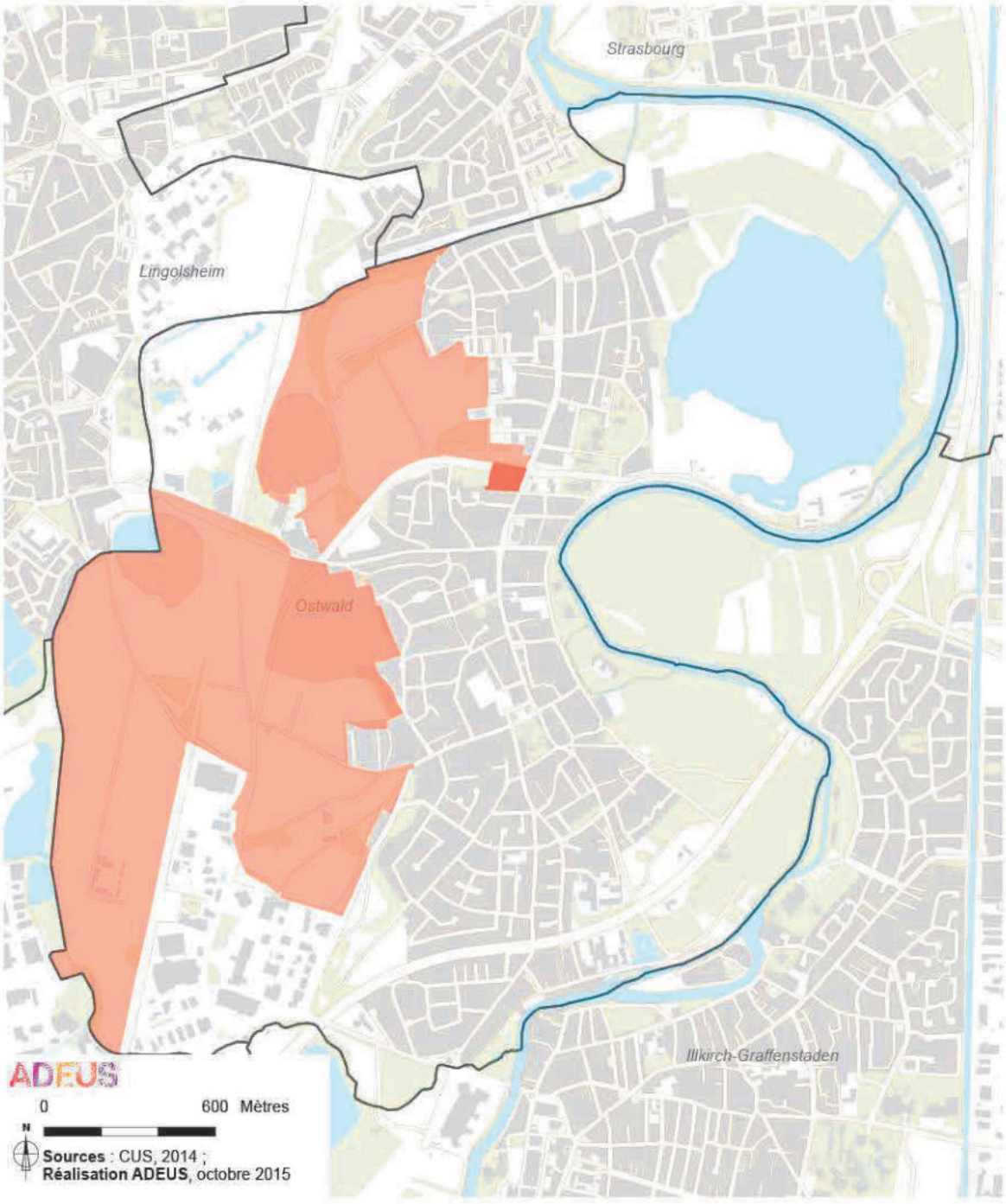
Des emplacements de stationnements en quantité suffisante (cf normes minimales de stationnement fixées par le réglement du PLU) sont à prévoir afin d'éviter l'encombrement du domaine public.

Le stationnement de l'opération se répartira en limite nord et sud .

## Schéma de principe: organisation viaire et fonctions urbaines



# COMMUNE DE OSTWALD :
# « SECTEUR ALLÉE DU BOHRIE »



# 1. SITUATION DU SECTEUR DE PROJET

Très central, le secteur Allée du Bohrie (environ 1 ha) est situé au Sud de l'Allée du Bohrie à proximité de l'arrêt du Tram « Hôtel de Ville ».

# 2. DESTINATION DU SECTEUR

Ce secteur est destiné à accueillir un quartier mixte à dominante d'habitat.

# 3. PRINCIPES D'AMÉNAGEMENT ET CONDITIONS D'URBANISATION

## 3.1. DESSERTE ET ORGANISATION VIAIRE

L'accès se fera par l'Allée du Bohrie et la rue du Général Leclerc.

Il n'y aura pas de voirie interne.

Le stationnement devra se faire en surface, les sous-sols sont interdits.

## 3.2. INTÉGRATION QUALITATIVE DE LA ZONE DANS SON ENVIRONNEMENT

Un bâtiment d'angle particulièrement bien traité architecturalement viendra marquer ce carrefour important pour le centre d'Ostwald.

Pour répondre aux immeubles du quadrant Nord-Est de ce carrefour, le bâtiment pourra avoir un gabarit similaire.

Les futures constructions et les aménagements paysagers devront tenir compte :

- de la topographie du terrain,
- d'une articulation soignée avec le quartier voisin (tissu pavillonnaire existant de la rue Jacques Prévert) et l'Espace Boisé Classé sur la frange Ouest de la zone.

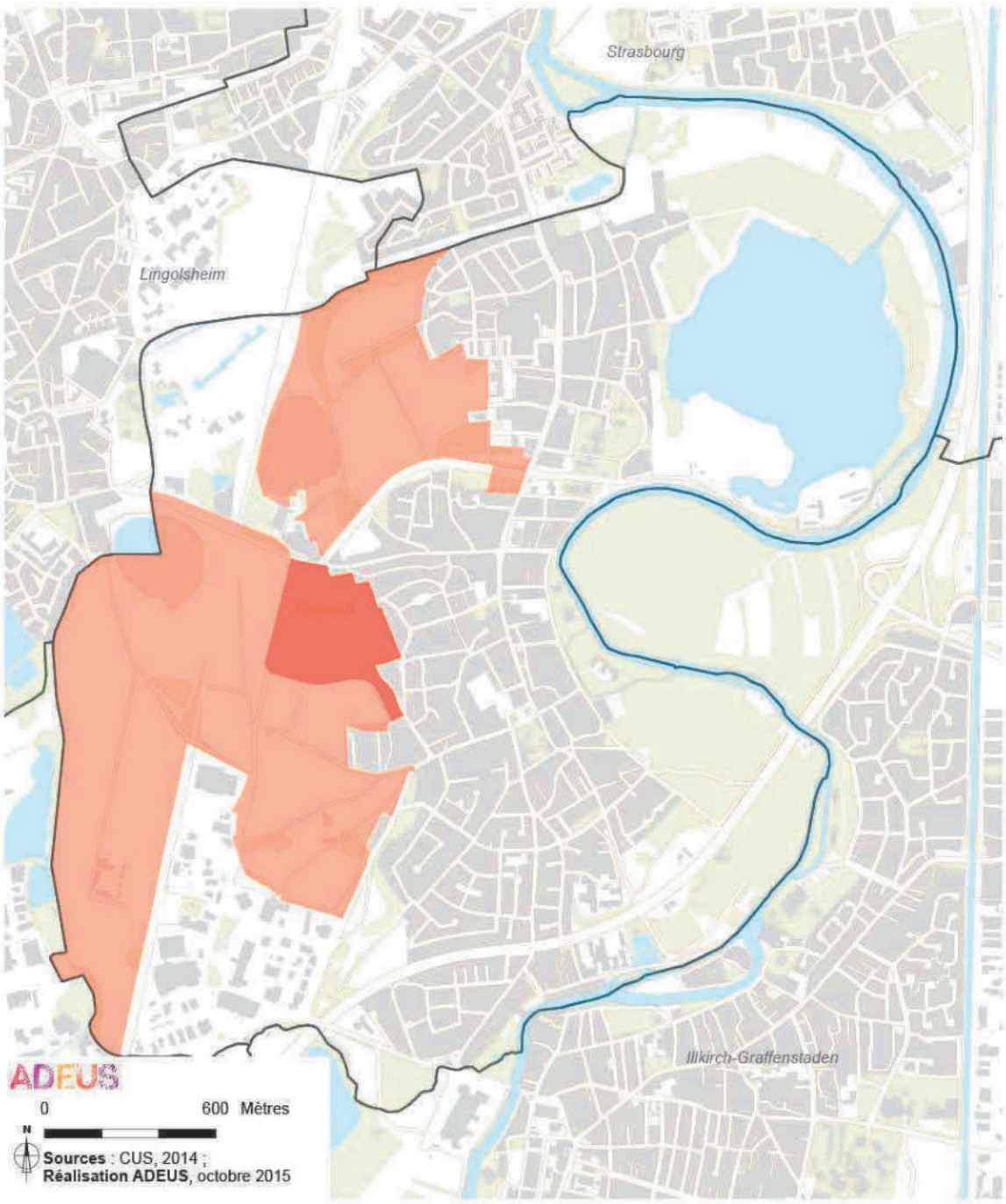
## 3.3. PROGRAMMATION

Sa vocation se tournera vers une opération d'habitat, commerces et services en pied d'immeubles, bureaux, équipements publics et activités artisanales.

Le nombre de logements à produire, ainsi que le taux de logements locatifs sociaux devront se référer aux objectifs de production inscrits dans l'orientation d'aménagement et de programmation « Habitat ».

# COMMUNE DE OSTWALD :

# « SECTEUR DU KRITTWEG »



# 1. SITUATION DU SECTEUR DE PROJET

Ce secteur (environ 10 ha) est situé en limite de l'urbanisation et à l'Ouest de la commune d'Ostwald. Il est délimité par la rue de Lingolsheim au Nord, par de l'habitat collectif sur sa frange Est, par la rue Ettore Bugatti à l'Ouest et par un cordon végétalisé au Sud.

# 2. DESTINATION DU SECTEUR

Ce secteur est destiné à accueillir un quartier mixte à dominante d'habitat.

# 3. PRINCIPES D'AMÉNAGEMENT ET CONDITIONS D'URBANISATION

## 3.1. DESSERTE ET ORGANISATION VIAIRE

### 3.1.1. Un réseau viaire maillé

A l'instar du réseau viaire de l'ensemble du secteur Sud-Ouest, le secteur du Krittweg aura un réseau viaire hiérarchisé, avec :

- des voies secondaires de desserte, reliant l'axe Nord-Sud à la rue de Nancy, et une autre de l'Allée du Bohrie à l'extension ultérieure du Krittweg vers le Sud,
- des voies internes au quartier, connectées avec les voies existantes,
- des chemins piétons existants aux limites Est et Sud, conservés et valorisés.

L'aménagement du réseau viaire devra tenir compte des extensions futures vers le Sud et vers l'Ouest. Les impasses seront à exclure.

**Carte n°1 : Schéma de principe : les déplacements dans le secteur du Krittweg**

## 3.2. INTÉGRATION QUALITATIVE DE LA ZONE DANS SON ENVIRONNEMENT

Le réseau d'espaces verts devra être le support des déplacements piétons-cycles.

Le double enjeu de la réussite de ce nouveau quartier sera :

- d'une part, la qualité du cadre de vie au quotidien grâce aux espaces publics où la nature aura toute sa place (cf. les vocations récréatives, paysagères et environnementales de la coulée verte du Krittweg),
- d'autre part, la gestion alternative des eaux pluviales[2].

Il s'agira pour cela de mailler et mettre en réseau les espaces verts existants et à créer.

Un espace vert central au quartier comportant des espaces de pleine terre sera créé où peuvent passer piétons et cycles.

Les cheminements piétons devront être continus le long des espaces verts existants ou à créer, pour être le plus pratiques et utilisables possible.

Les traitements paysagers seront constitués d'essences locales et de plusieurs strates.

## 3.3. UN BÂTI QUI S'ADAPTE À LA HIÉRARCHIE DES VOIES

### 3.3.1. Orientations pour le bâti

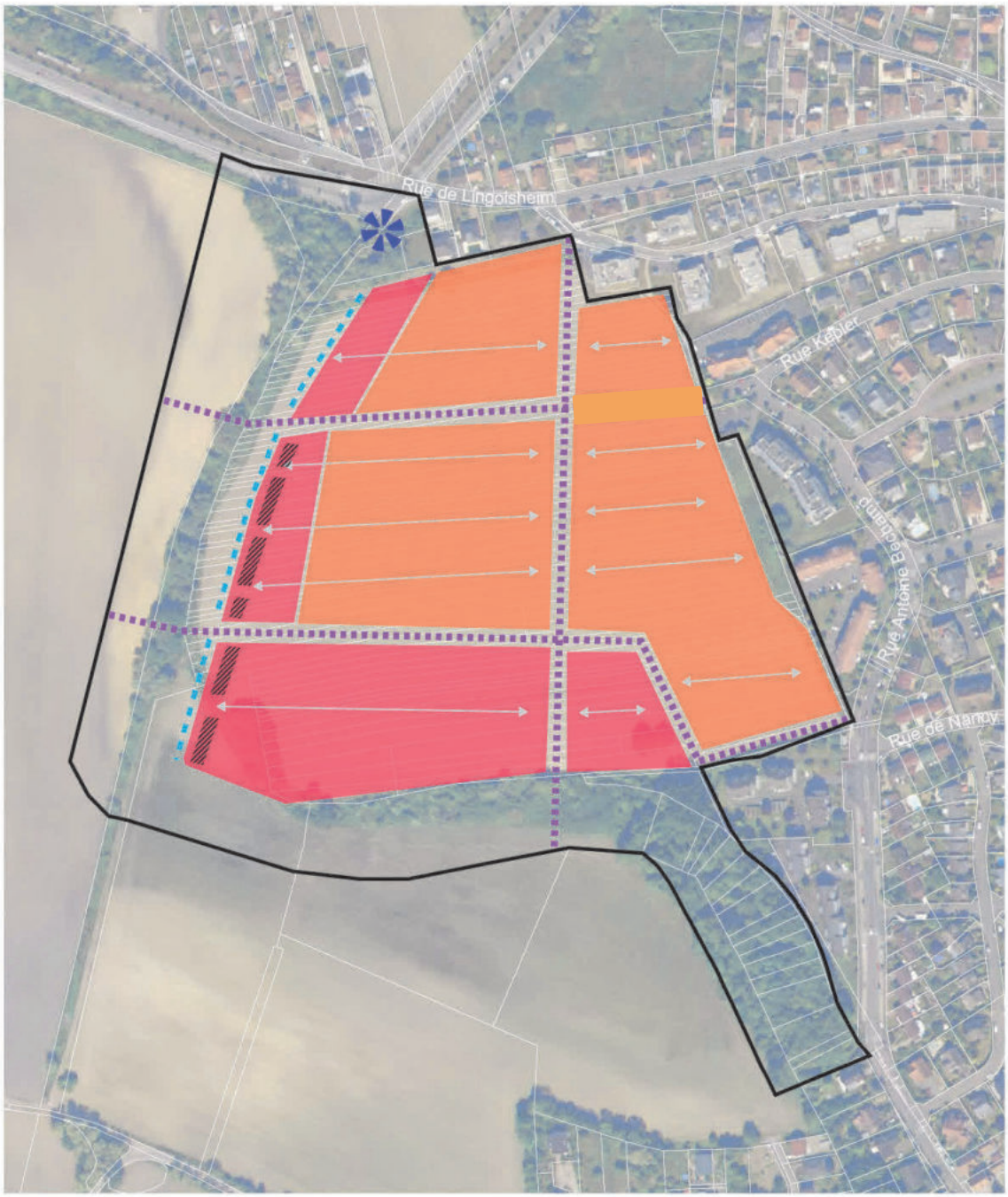
Un front bâti forme un alignement plus ou moins continu le long de l'axe principal Nord-Sud. Il pourra laisser voir des perspectives vers les Vosges.

A l'intérieur du quartier du Krittweg :

- le bâti sera préférentiellement orienté Nord/Sud sur une structure viaire orientée Est-Ouest, pour profiter au mieux de l'ensoleillement (sans être pour autant des lignes de constructions à respecter) et des espaces extérieurs (jardins, cours, terrasses…),
- des typologies de bâti aux hauteurs variées s'adaptant aux quartiers voisins existants.

2. *Par infiltration (si possible au regard du niveau de la nappe) et stockage (avec les eaux des voiries). Des études complémentaires préciseront si un bassin de stockage sera nécessaire. Dans ce cas, celui-ci sera un bassin paysager.*

**Carte n°2 : Schéma de principe : vocations du secteur du Krittweg**



### 3.3.2. Des formes urbaines variées

Les densités bâties seront plus importantes le long de l'axe structurant Nord-Sud, mais également le long des espaces publics et à proximité des transports en commun.

Elles seront plus modérées dans le reste du quartier du Krittweg tout en privilégiant l'économie de l'espace (petits collectifs, habitat intermédiaire ou bi-famille, individuel dense ou en bande).

## 3.4. LE STATIONNEMENT

Le dispositif de stationnement proposera des formes de stationnement variées et adaptées.

Il sera complété par :

- des possibilités de stationnement à la parcelle pour l'habitat individuel ou intermédiaire,
- des possibilités ponctuelles sur l'espace public (regroupées à l'îlot).

## 3.5. LES COMMERCES ET LES SERVICES

Les commerces et les services devront pouvoir s'implanter dans l'ensemble du quartier du Krittweg à vocation mixte.

De plus, associé au stationnement en structure à l'entrée Nord du quartier, un lieu de centralité avec des commerces et des services sera créé.

Les commerces et services pourront s'implanter dans les rez-de-chaussée d'immeubles de long de l'axe principal.

## 3.6. PROGRAMMATION

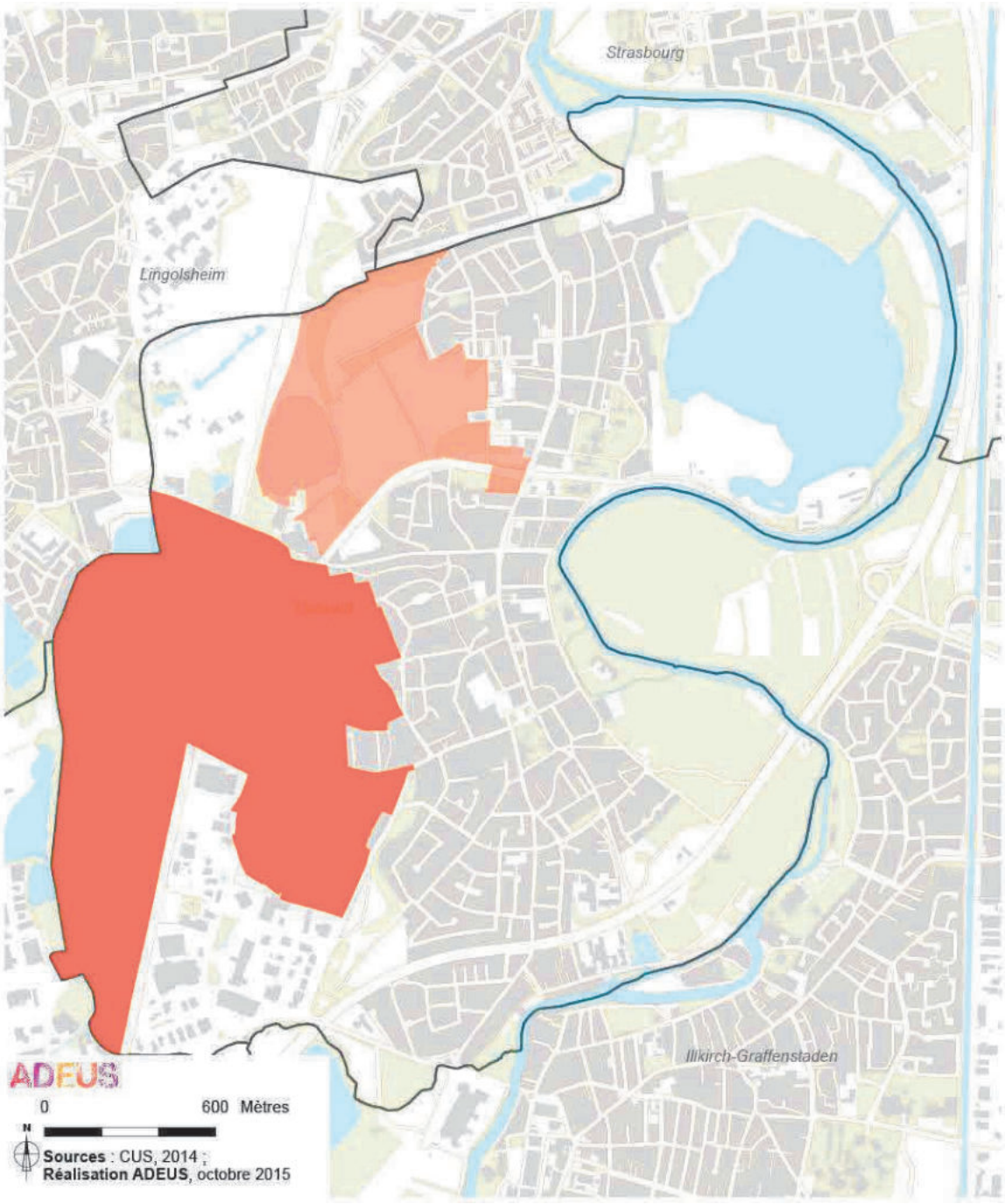
Le nombre de logements à produire, ainsi que le taux de logements locatifs sociaux devront se référer aux objectifs de production inscrits dans l'orientation d'aménagement et de programmation « Habitat ».

## 3.7. PHASAGE

Les opérations d'ensemble ou constructions d'ensemble devront couvrir une superficie minimale d'un seul tenant équivalente à 3 ha.

# COMMUNE DE OSTWALD :

# « SECTEUR SUD-OUEST »



# 1. SITUATION DU SECTEUR DE PROJET

Ce grand secteur se situe dans la partie Sud-Ouest du ban communal et est traversé par la voie ferrée. Il est délimité par la rue de Lingolsheim au Nord, par l'urbanisation à l'Est, par la ZA la Vigie au Sud et par la limite communale d'Ostwald/Lingolsheim/Geispolsheim à l'Ouest.

# 2. DESTINATION DU SECTEUR

Ce secteur est destiné à accueillir des fonctions mixtes, habitat, activités, équipements et des espaces agricole et naturel.

# 3. PRINCIPES D'AMÉNAGEMENT ET CONDITIONS D'URBANISATION

## 3.1. DESSERTE ET ORGANISATION VIAIRE

### 3.1.1. La liaison intercommunale Est-Ouest

Une liaison Est-Ouest d'échelle intercommunale sera programmée, reliant Ostwald à Lingolsheim et Geispolsheim pour rejoindre à terme la RD 400 via les zones d'activités du Forlen.

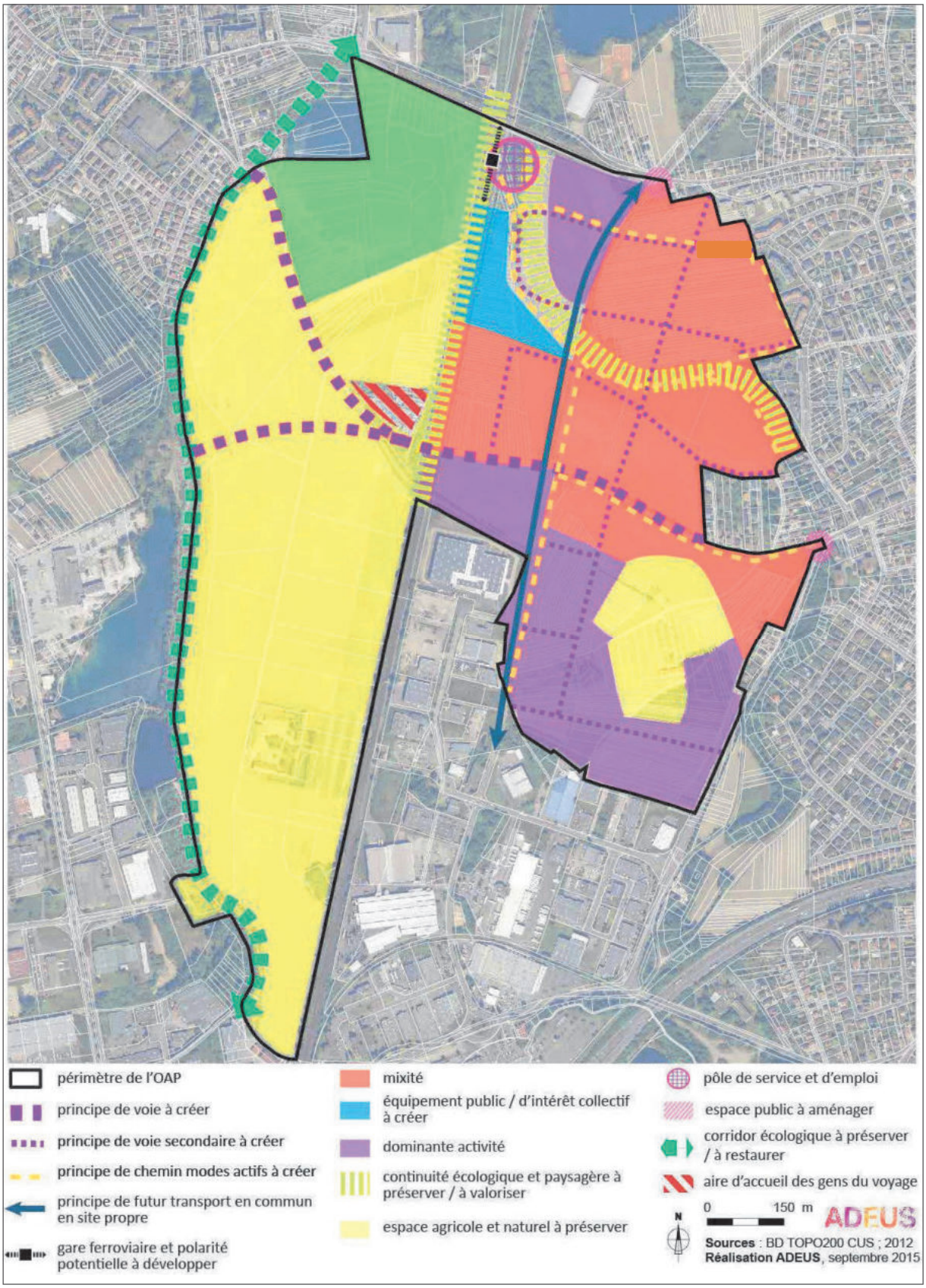
Elle se fera dans le prolongement de la rue des Vosges (emplacement réservé à 16 mètres sur le plan de zonage).

Le passage sur la voie ferrée sera déplacé et agrandi (chemin de la Colonie).

Passée la ligne de chemin de fer, la liaison sera scindée en deux branches. L'une viendra rejoindre la rue Jean Rostand à Lingolsheim, l'autre la rue de la Garenne à Geispolsheim.

Traversant l'espace agricole à l'Ouest d'Ostwald, cette nouvelle voirie devra permettre le passage des engins agricoles et l'accès à la Ferme de la Colonie.

**Carte n°1 : Schéma de principe : hiérarchisation des voiries - maillage du réseau et vocations du secteur Sud-Ouest**



### 3.1.2. Connexion des nouvelles voiries avec le réseau viaire existant

Le maillage des voies devra irriguer correctement le secteur. Il ne devra pas y avoir d'impasses.

La connexion des voies secondaires avec les voies existantes sera impérative pour une bonne accroche des nouveaux quartiers au centre d'Ostwald (notamment rue des Saules et rue de Nancy). Le quadrant Nord-Ouest (à l'Ouest de l'axe structurant) sera desservi par des voies en boucle, notamment pour accéder à la nouvelle gare SNCF au droit de la ligne du Tramway.

Deux carrefours seront à traiter car ils marqueront l'entrée de ville : celui de la rue des Vosges/rue de Geispolsheim et celui de l'axe structurant Nord-Sud avec l'Allée du Bohrie.

## 3.2. LES TRANSPORTS EN COMMUN ET LES MODES DOUX

L'utilisation des Transports en Commun et des modes actifs (marche à pieds et vélo) seront à encourager.

La nouvelle gare sera un nœud intermodal comme le prévoit le SCoTERS qui permettra d'utiliser plusieurs modes de transport et d'en changer : train, tram, vélo, marche.

Des cheminements piétons et cycles seront organisés et maillés : le long des axes structurants mais également pour faire le lien avec le centre d'Ostwald.

Le cheminement piéton existant au Krittweg longeant les immeubles de la rue Antoine Béchamp sera conservé. Un autre sera créé un peu plus au Sud.

Un cheminement au minimum piéton permettra d'accéder au plan d'eau du Bohrie.

Un passage pour la petite faune (crapauds verts notamment) sous la ligne du Tram sera prévu.

## 3.3. LES VOCATIONS DU SECTEUR SUD-OUEST

Les vocations du secteur seront multiples et variées.

### 3.3.1. Maintien de la vocation agricole d’une partie des terres

Les terres agricoles à l'Ouest de la voie ferrée resteront l'espace agricole d'Ostwald, et la ferme de la Colonie sera confortée dans ses activités d'agriculture péri-urbaine et de maraîchage.

La ferme d'élevage au Nord de la Vigie maintiendra ses activités. Un périmètre de réciprocité inconstructible de 100 mètres devra être respecté tout autour des bâtiments existants.

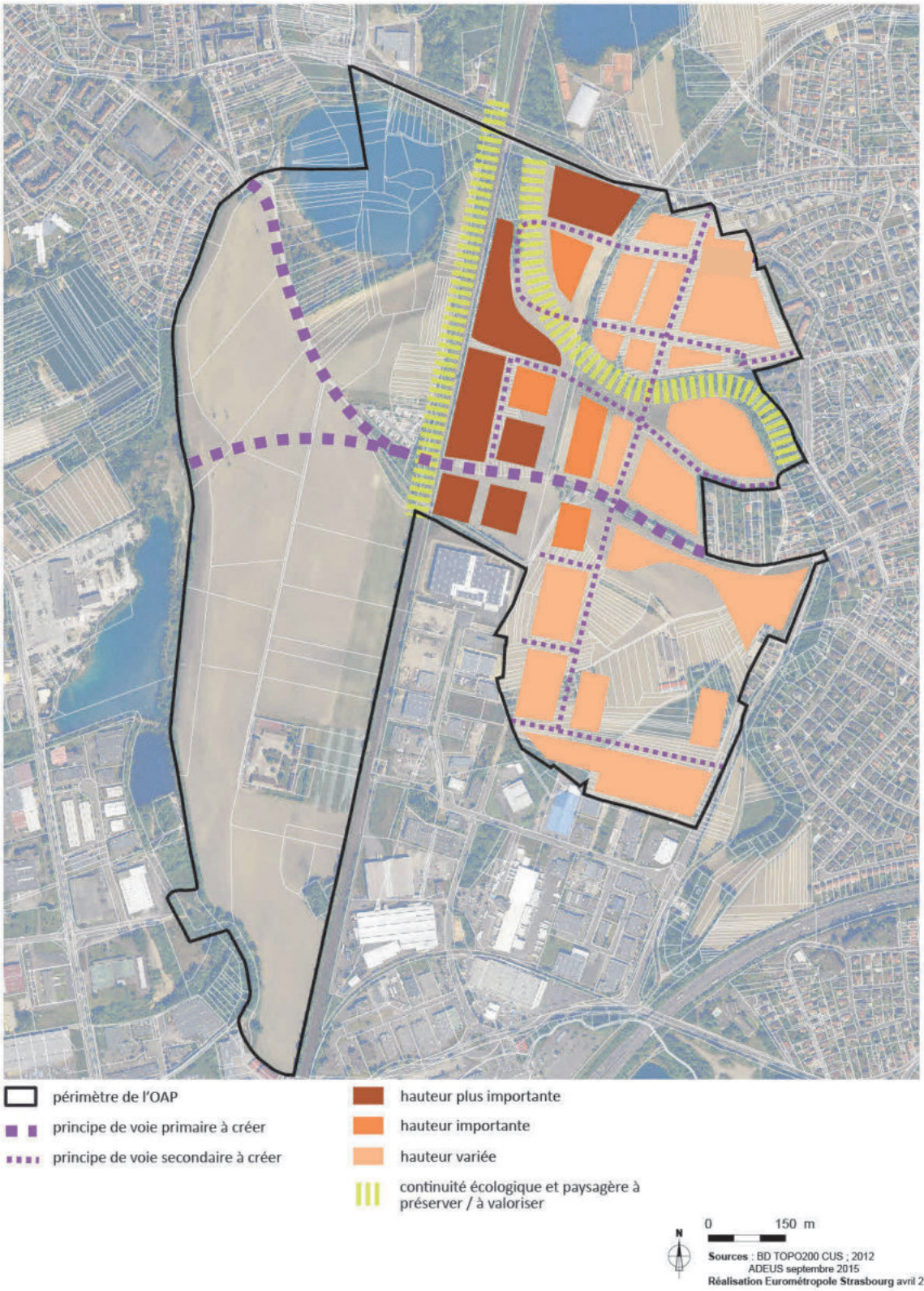
### 3.3.2. Extension des activités économiques dans les zones existantes et futures

La zone d'activités de la Vigie sera étendue vers le Nord jusqu'à la liaison Est-Ouest précédemment citée. Une mixité des fonctions (activités + habitat) sera néanmoins possible de part et d'autre de la rue des Vosges.

Enfin, autour de la nouvelle gare, le secteur verra le développement d'un pôle de services et d'emplois, comme le prévoit le SCoTERS.

Les collectivités souhaiteront y voir également l'implantation d'équipement(s) de niveau d'agglomération, comme un lycée par exemple.

**Carte n°2 : Schéma de principe : les hauteurs du secteur Sud-Ouest**



### 3.3.3. Mixité des fonctions urbaines (réserve foncière)

Le nouveau quartier du Krittweg devra pouvoir accueillir plusieurs fonctions urbaines : de l'habitat principalement, des activités non nuisantes comme des bureaux, services et commerces de proximité qui permettront de créer un quartier vivant.

Des formes urbaines variées dans l'habitat (petits collectifs, habitat dense intermédiaire ou individuel) assureront la mixité urbaine et sociale recherchée.

## 3.4. LES HAUTEURS DES CONSTRUCTIONS

Les hauteurs les plus importantes se trouveront le long de la voie ferrée et à proximité de la gare, et le long de la liaison Est-Ouest la plus proche du futur passage sur la voie ferrée.

Elles permettront, entre autre, une protection contre le bruit du trafic ferroviaire ou routier.

La façade ferroviaire sera traitée qualitativement, en tant qu'entrée de ville Sud par le train.

Les hauteurs des bâtiments seront étudiées de manière à avoir de véritables qualités de protection acoustique.

Dans une moindre mesure, le long de la voie structurante (rue E. Bugatti/Allée du Bohrie), les hauteurs devront prendre en compte le trafic de cette voie importante.

Des typologies de bâti variées pour le reste du secteur (petits collectifs, immeubles de bureaux ou de services, habitat intermédiaire ou individuel) permettront des hauteurs variées elles aussi, dansl'objectif de faire un quartier de ville hétérogène.

Dans les deux extensions de zones d'activités de la Vigie et du Parc des Tanneries : des hauteurs similaires à l'existant seront requises, c'est-à-dire environ une douzaine de mètres, un peu moins pour le Parc des Tanneries.

## 3.5. INTÉGRATION QUALITATIVE DE LA ZONE DANS SON ENVIRONNEMENT

L'ancien chenal de l'Ill, coulée verte qui forme un arc de cercle dans le secteur du Krittweg, a des fonctions à la fois récréatives (c'est une promenade de proximité pour les habitants du quartier), paysagères (son inscription dans le paysage est bien marquée, c'est un repère végétal visuel), et environnementales (refuge pour les animaux dans un paysage relativement ouvert, végétation spontanée).

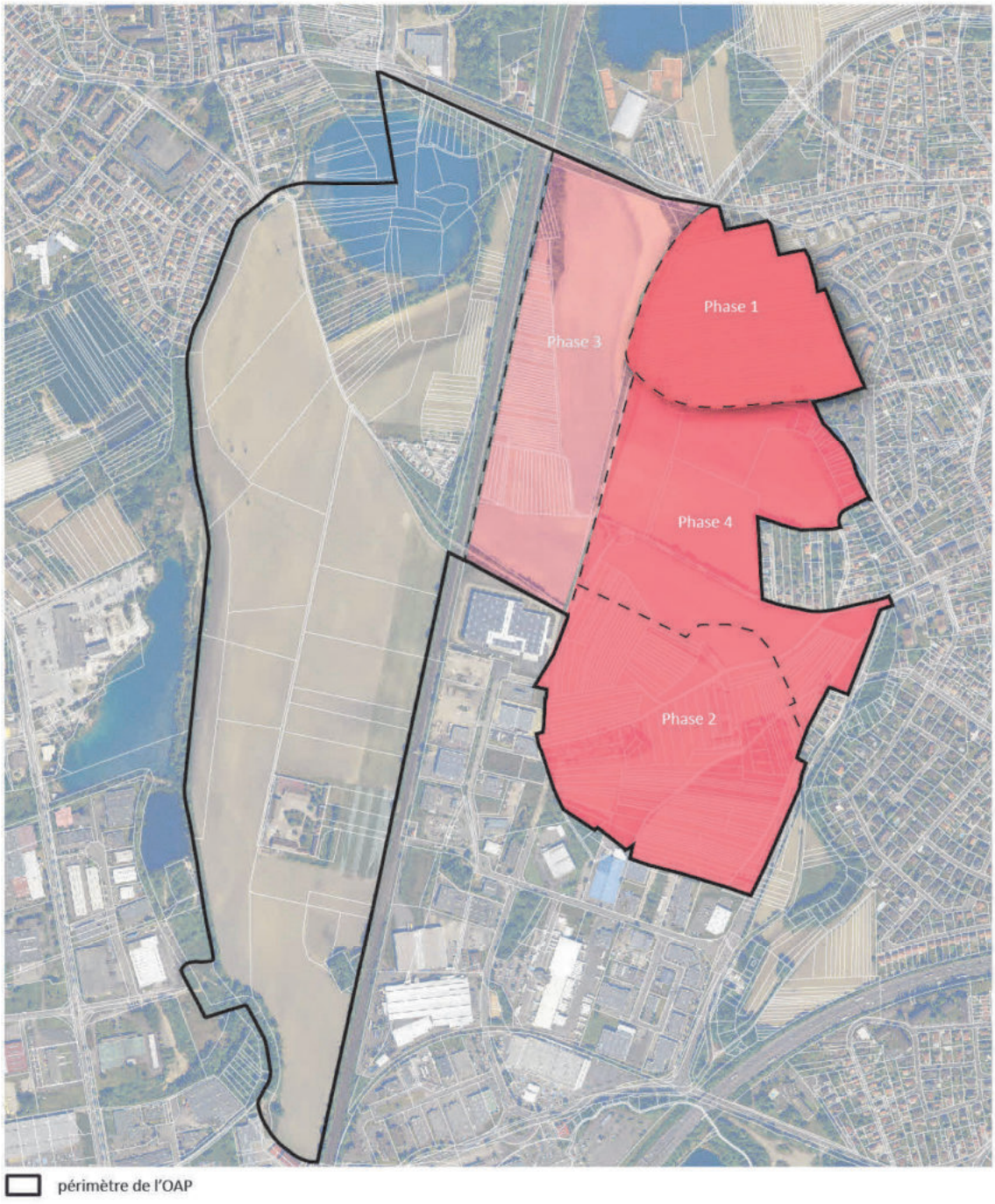
Cet élément vert structurant du secteur Sud-Ouest sera préservé et conforté, au maximum, pour qu'il réponde encore à toutes ses fonctions actuelles.

Les aménagements devront tenir compte de sa présence, voire renforcer son épaisseur pour en faire un véritable espace public le plus naturel possible.

La perméabilité de la coulée verte entre les étangs du Bohrie et de Schott sera garantie permettant le passage de la faune de l'un à l'autre.

Pour chaque phase, la réalisation d'un espace collectif de loisirs et de convivialité sera prévue. Il sera principalement composé d'espaces de pleine terre et comporte des agréments pour enfants. Sa superficie correspondra au minimum à 5% de la superficie totale de l'opération d'aménagement ou de construction d'ensemble. Sa localisation dans l'opération et sa géométrie devront lui permettre de répondre à sa fonction.

**Carte n°3 : Phasage**



### PROGRAMMATION

Le nombre de logements à produire, ainsi que le taux de logements locatifs sociaux devront se référer aux objectifs de production inscrits dans l'orientation d'aménagement et de programmation " Habitat ".

## 3.6. PHASAGE

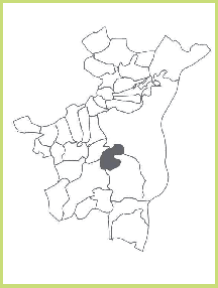
L'urbanisation commencera par l'urbanisation du nord – est du secteur du Krittweg (phase I).

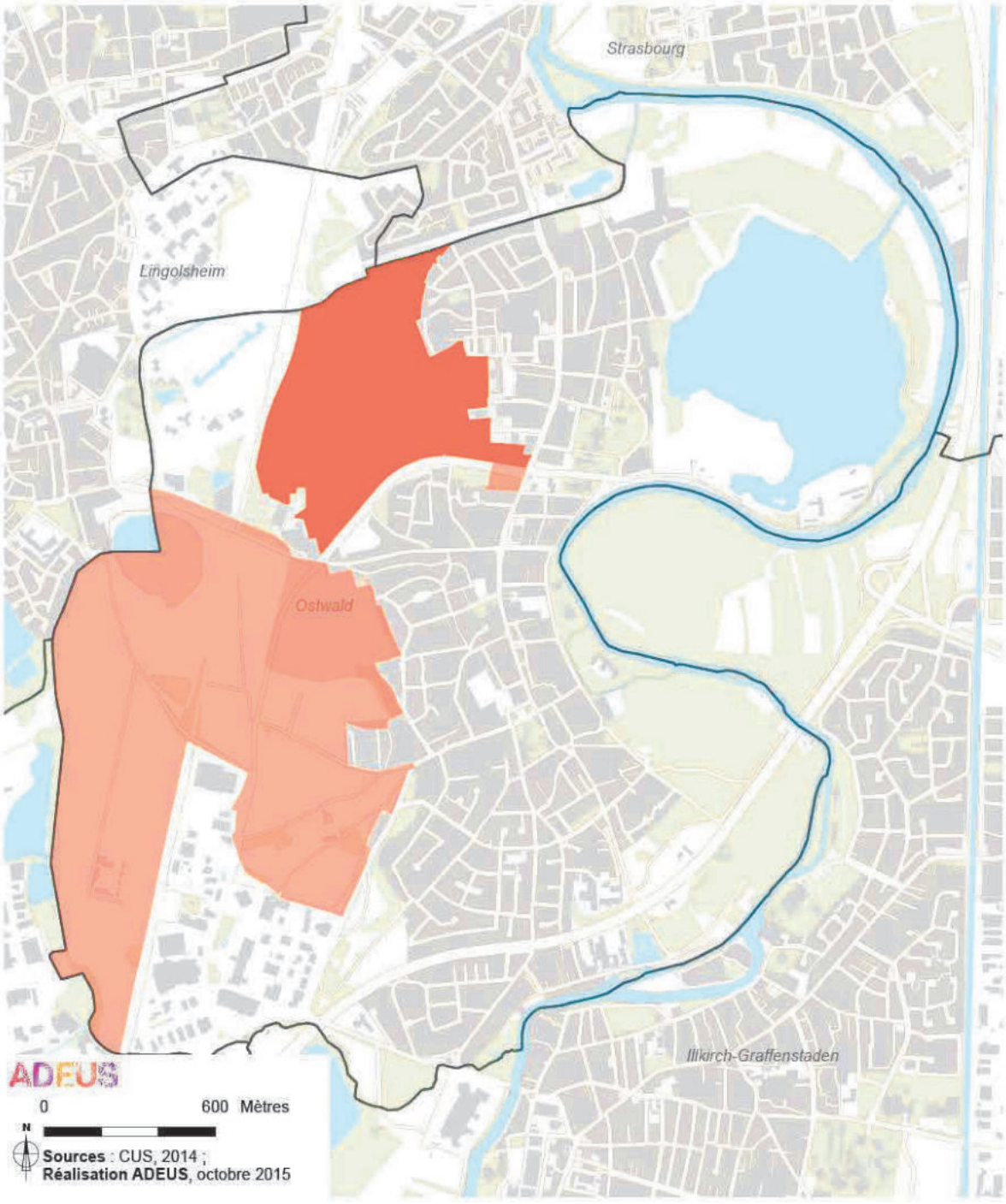
La phase II avec l'extension de zone d'activités de la Vigie. L'aménagement de la coulée verte sera réalisé durant cette deuxième phase.

La troisième phase, à plus long terme, comprendra la nouvelle gare et son pôle de services et d'emplois, ainsi qu'un grand équipement, et viendra urbaniser la partie située le long de la voie ferrée.

Enfin se fera un secteur de transition à vocation plus mixte entre le Krittweg et l'extension de la Vigie (phase IV à long terme).

# COMMUNE DE OSTWALD : « SECTEUR DE LA ZAC DES RIVES DU BOHRIE »





# 1. SITUATION DU SECTEUR DE PROJET

Ce secteur se situe dans la partie Nord-Ouest du ban communal. Ces orientations d'aménagement représentent les éléments du projet de ZAC des Rives du Bohrie, en complément du zonage et du règlement du PLU. Les présentes orientations d'aménagement doivent s'appliquer à l'ensemble de la ZAC. Le secteur Bohrie est délimité par l'Ostwaldergraben au Nord, par l'urbanisation à l'Est, par l'Allée du Bohrie au Sud et par la voie ferrée à l'Ouest.

# 2. DESTINATION DU SECTEUR

Ce secteur est destiné à accueillir des fonctions mixtes : habitat (individuel groupé, intermédiaire, collectif), activités (commerces, bureaux, services), loisirs, équipements publics et collectifs, et espaces naturels et de loisirs.

# 3. PRINCIPES D'AMÉNAGEMENT ET CONDITIONS D'URBANISATION

## 3.1. VOCATIONS DES ÎLOTS DE LA ZAC DES RIVES DU BOHRIE

### 3.1.1. L'anneau (îlots C, D, E)

L'îlot C sera constitué d'équipements publics (maison de l'enfance, groupe scolaire, etc.). Localisé au droit du "quai" (espace public linéaire bordant l'anneau en limite Nord), ce secteur formera l'articulation entre l'anneau et l'île.

Les îlots D et E seront consacrés principalement à de l'habitat collectif pouvant accueillir commerces et services, et notamment des parkings en ouvrage.

### 3.1.2. L'Ile (îlot G)

L'îlot G proposera de l'habitat individuel groupé, habitat intermédiaire et habitat collectif, pouvant accueillir une maison de l'environnement et un secteur de maraîchage.

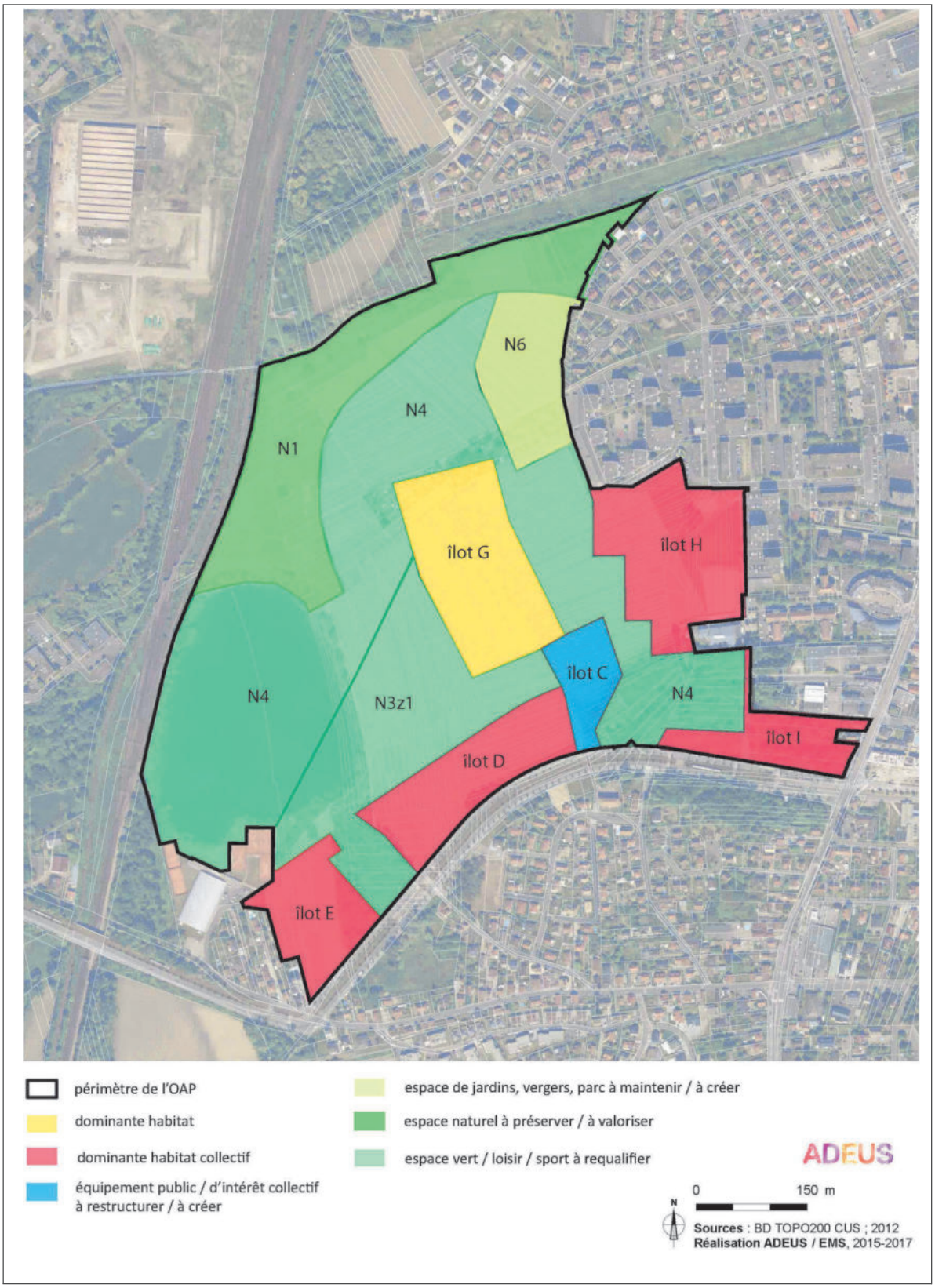
Ce secteur sera au maximum préservé de la voiture et le stationnement devra être regroupé, au sein de parkings silo par exemple.

### 3.1.3. La couture avec le Wihrel (îlot H)

L'îlot H sera constitué d'une dominante d'habitat collectif pouvant recevoir des équipements publics (de type gymnase par exemple). Les hauteurs maximales des constructions sur l'îlot H sont de 33m HT ce qui permet d'autoriser un nombre de niveaux allant jusqu'à R+11. Cette augmentation de la hauteur sur ce secteur créera une diversité de formes urbaines entre points hauts et bâtiments plus réduits. Cela permettra de laisser plus de place à des espaces libres végétalisés généreux sur les parcelles et favorisera des perméabilités visuelles entre le Wihrel et le paysage ouvert de la prairie hygrophile, mais également entre la place festive et le Wihrel.

Un parc public comprenant du stationnement, à vocation ludique (jeux,...), fabriquera la transition entre le Wihrel et le nouveau quartier, et formera ainsi un pôle de rencontre entre les différents quartiers limitrophes.

**Carte n°1 : Vocations des îlots du secteur de la ZAC des Rives du Bohrie**



### 3.1.4. La nature en ville et le secteur de loisirs (zone N1 et N3z1)

Le secteur de zone N3z1 consistera au réaménagement des berges de l'étang et d'un espace de nature, offrant quelques aménagements d'accès à l'étang pour le développement d'activités de loisirs (joutes nautiques, canoës, plongées, etc.).
Le secteur pourra recevoir un équipement propre au fonctionnement de ces activités de loisirs en lien avec l'étang (vestiaires, accueil du public, sanitaires, stockage de matériel, restauration etc.). Le secteur pourra également accueillir les aménagements correspondants (installations de faible emprise destinées à la mise en valeur du site telle qu'une maison de la nature, un observatoire faunistique ou encore des mares, pontons, cheminements piétons et cyclables etc.).
Un restaurant-guinguette pourra également être réalisé dans ce secteur de zone N3z1.

Le secteur de zone N1 sera dédié au développement d'une nouvelle naturalité dans le site. Nature de proximité mais également nature répondant à des logiques territoriales (corridors, trames), elle installera une nouvelle biodiversité dans la ville.

### 3.1.5. Le secteur des jardins familiaux (zone N6)

Les jardins familiaux feront l'objet d'une réorganisation des jardins existants (zone N6), et d'un redéploiement d'une nouvelle emprise de jardins au Nord-Est du site. Des jardins familiaux composeront l'essentiel de l'aménagement du secteur ; ainsi que des espaces de jardins collectifs seront proposés.

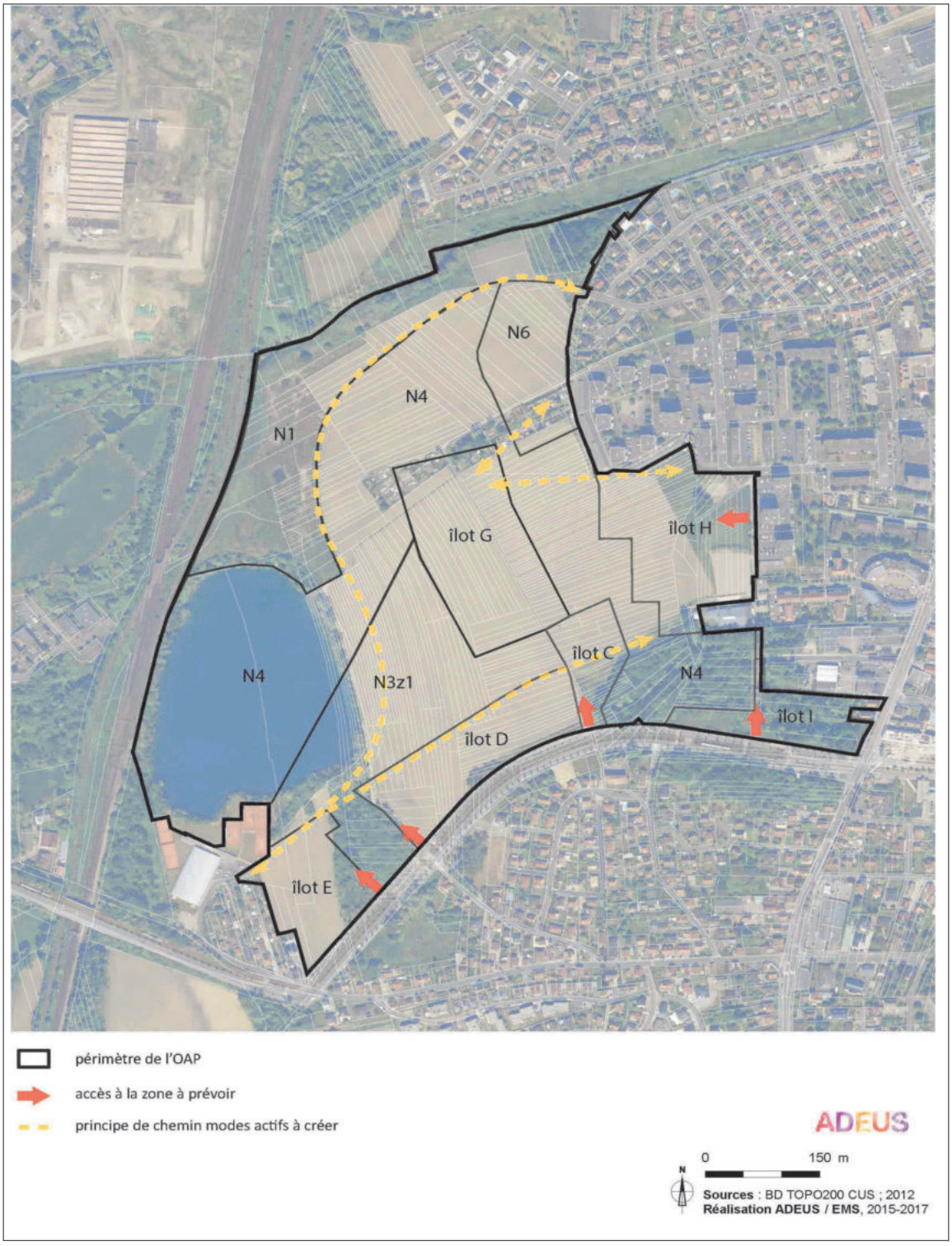
### 3.1.6. L’entrée du quartier (îlot I)

L’îlot I traduira les engagements pris lors de la concertation auprès des habitants.

Constituant l'un des quadrants, de surcroît majeur, entourant le carrefour rue du Général Leclerc/rue de l'Ile aux Pêcheurs/Allée du Bohrie, ce secteur fera l'objet d'une réflexion globale intégrant l'ensemble des secteurs limitrophes comme espace résiduel entre la lisière boisée Sud et l'Allée du Bohrie.

Ce secteur aura pour vocation essentielle de marquer l'entrée du quartier des Rives du Bohrie, mais également de représenter une centralité dans le prolongement de l'Hôtel de Ville et des commerces à l'Est de la rue du Général Leclerc.

**Carte n°2 : Schéma de principes de fonctionnement et hiérarchisation des voiries du secteur de la ZAC des Rives du Bohrie**



## 3.2. ACCÈS, ORGANISATION VIAIRE ET STATIONNEMENT

La réalisation de la voirie et des accès devra permettre aux opérations de s'enchaîner au fur et à mesure.

Les principes de circulation, la configuration des voiries, le réseau piétons-cycles et les règles de stationnement accompagneront la desserte des îlots en tentant de maîtriser l'usage de la voiture compte-tenu de la proximité de la desserte en transport en commun performant (2 arrêts de tramway sont limitrophes au quartier).

### 3.2.1. L'accès à la ZAC

Plusieurs accès seront possibles pour desservir les différents secteurs de zone dans le temps :

- par des voiries primaires (rue Mariotte et deux autres voies branchées sur l'Allée du Bohrie),
- par des voiries secondaires (prolongement de l'Allée Cassin, rue des Frères/rue de la Chapelle et une autre voie connectée à l'Allée du Bohrie près des tennis et hors ZAC),
- par les cheminements piétons et cycles existants.

### 3.2.2. Organisation de la voirie

L'Allée du Bohrie formera l'armature du réseau viaire.

Un réseau de voiries secondaires desservira les îlots les plus denses (E, D, G) :

- une voirie desservira l'îlot E ainsi que le complexe tennistique et les aménagements de l'étang du Bohrie,
- une autre voirie en impasse desservira les îlots C et G.

Un réseau largement maillé de cheminements piétons-cycles assurera des liaisons sécurisées entre les différents îlots de la ZAC.

Ils organiseront les déplacements internes en irriguant le quartier.

Ils permettront aisément de rejoindre les transports en commun, d'accéder aux espaces naturels, aux équipements et services de quartiers.

### 3.2.3. Stationnement

Le nombre de places de stationnement devra être à minima d'une par logement et respecter les normes fixées par le règlement du PLU.

Les programmes immobiliers devront prévoir une mutualisation des aires de stationnement notamment sous forme de silos d'un à plusieurs niveaux.

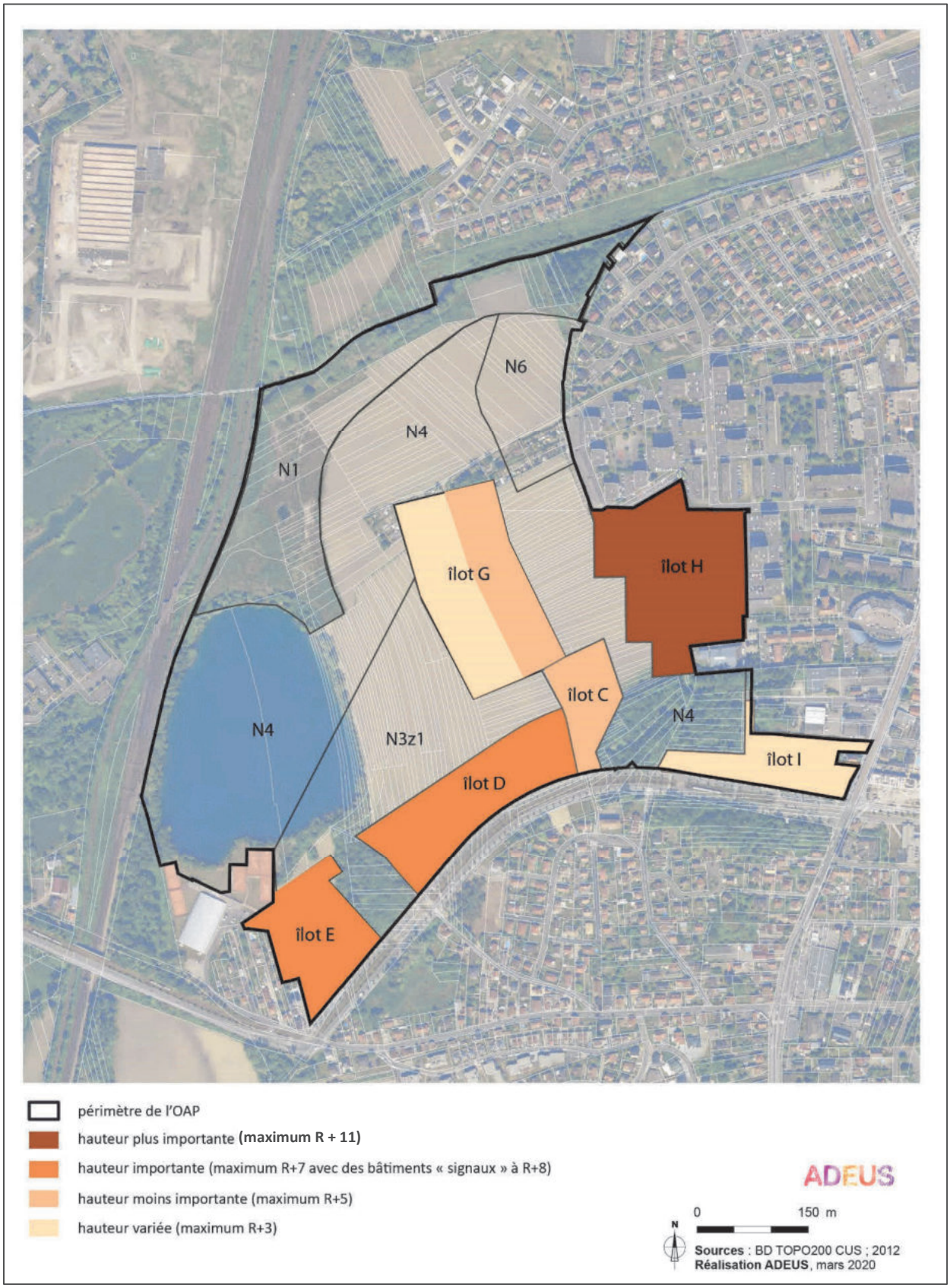
## 3.3. LES FORMES URBAINES

A l'échelle du quartier, la diversité des formes et du traitement architectural, sera recherchée afin d'éviter l'uniformité sur l'ensemble de l'opération. Le schéma fixe les grands principes d'objectifs de densités.

Les îlots D et E seront ponctués de signaux architecturaux (quatre à cinq bâtiments hauts) ne dépassant pas pour autant une hauteur de R+8.

Le long de l'Allée du Bohrie dans les ilots C, D et E, lorsque le rez-de-chaussée accueillera des services ou des commerces, les constructions pourront s'implanter avec un recul des deux premiers niveaux, sans pour autant que ce recul ne puisse excéder 3 mètres.

**Carte n°3 : Schéma de principes de répartition des densités du secteur de la ZAC des Rives du Bohrie**



L'îlot D, côté prairie, sera caractérisé par des bâtiments permettant de bénéficier de vues larges et profondes vers l'étang et l'espace naturel.

Sans développer le modèle unique, chaque unité immobilière des îlots C, D et E pourra varier dans un éventail de possibilités : découpages des formes, diversité architecturale, etc.

L'urbanisation s'appuiera sur un espace public ouvert, créant des perspectives transversales en direction des voies et parcours "doux".
Pour ce faire, des espaces laissés libres de toute construction devront permettre des vues et des cheminements vers les espaces naturels.

Les rapports entre les pleins et les vides conjugueront une certaine perméabilité de l'Allée du Bohrie avec la constitution d'un front bâti par le jeu des perspectives.

## 3.4. INTÉGRATION DE LA ZONE DANS SON ENVIRONNEMENT

### 3.4.1. La nature en ville

Les aménagements du secteur de zone N6 pourront se réaliser progressivement au fur et à mesure de l'aménagement de la zone.

Le parc urbain du Point d'Eau comportera des aires de jeux pour les enfants. Le parc urbain sera conçu comme une couture urbaine entre les nouvelles constructions et le Wihrel.

Les façades en débord des immeubles et les clôtures des îlots G et H feront l'objet d'une attention particulière quant à l'intégration paysagère.

Les vues principales des logements seront orientées vers les espaces de nature.

L'attractivité des milieux naturels auprès de la population comme espace potentiel de détente et de loisirs propice à l'organisation d'activités récréatives, pédagogiques, sportives ou culturelles devra être assurée, tout comme leur préservation voire le développement de leur rôle écologique.
Le parti du traitement des espaces libres permettra de spatialiser les crues (elles deviendront un élément du paysage) et d'améliorer l'épandage de ces dernières.

Les berges verront leur ripisylve naturelle confortée ou reconstituée avec des essences indigènes pionnières et post-pionnières : saule blanc, peuplier noir, aulne, qui maintiendront et respecteront l'équilibre écologique et la biodiversité du site.

La ripisylve sera traversée par un système de circulations piétonnes sous la forme de promenade hautes et basses, pontons et rampes, permettant d'accéder à la rive comme à une plage, de découvrir le cours d'eau au droit de l'accès à la piste cyclable longeant le fossé.
Par ailleurs les essences caduques des plantations prévues et existantes, joueront un rôle bioclimatique prédominant.

### 3.4.2. La gestion des eaux intégrée au paysage

Les techniques alternatives de gestion des eaux pluviales dans leur collecte, le stockage et l'épuration utilisées devront être suffisamment souples pour permettre de les associer de façon à ce que le système mis en place s'adapte aux conditions de chaque îlot. Ainsi, une noue, ou un bassin paysager, pourra être combiné à une tranchée d'infiltration.

Un système de gestion des eaux pluviales de voirie devra également être prévu pour la collecte, le stockage, l'évacuation et le traitement.

## 3.5. PRISE EN COMPTE DE L'ALÉA POTENTIEL D'INONDATION PAR SUBMERSION

Le projet d'aménagement intègre le caractère inondable de la zone dès sa conception, de manière à assurer la sécurité des biens et des personnes. Il veille à ne pas aggraver le risque d'inondation en aval ou en amont.

L'élaboration du futur PPRI étant compétence de l'Etat, les solutions techniques définies par le porteur de projet doivent être analysées et validées par les services de l'Etat.

Ces solutions techniques peuvent être prises à l'échelle du projet (conception du réseau viaire, réaménagement du terrain naturel, création d'espaces de rétention des eaux, …) ou à l'échelle de chaque construction.

Les espaces situés en zone d'aléa fort par submersion, selon les éléments portés à la connaissance par les services de l'Etat, en date du 24 avril 2015, sont inconstructibles. Ils peuvent toutefois être urbanisés dès lors que l'aménagement global du site, avant toute construction, permette de réduire l'aléa à un niveau faible à moyen. Cette bonne gestion de l'aléa est constatée dans le cadre d'un dossier au titre de la Loi sur l'Eau.

En cas de réaménagement (remblai/déblai, mise hors d'eau des accès…) du terrain naturel pour réduire le niveau d'aléa par exemple, le projet doit prévoir, sur site ou à proximité immédiate, un volume de rétention des eaux au moins équivalent à celui existant aujourd'hui.

Les aménagements d'espaces végétalisés collectifs sont réalisés de façon à donner une place à l'eau au sein du quartier (comme par exemple autour d'un projet de renaturation, …). L'imperméabilisation des espaces non bâtis privés ou collectifs est limitée au maximum pour faciliter l'infiltration des eaux.

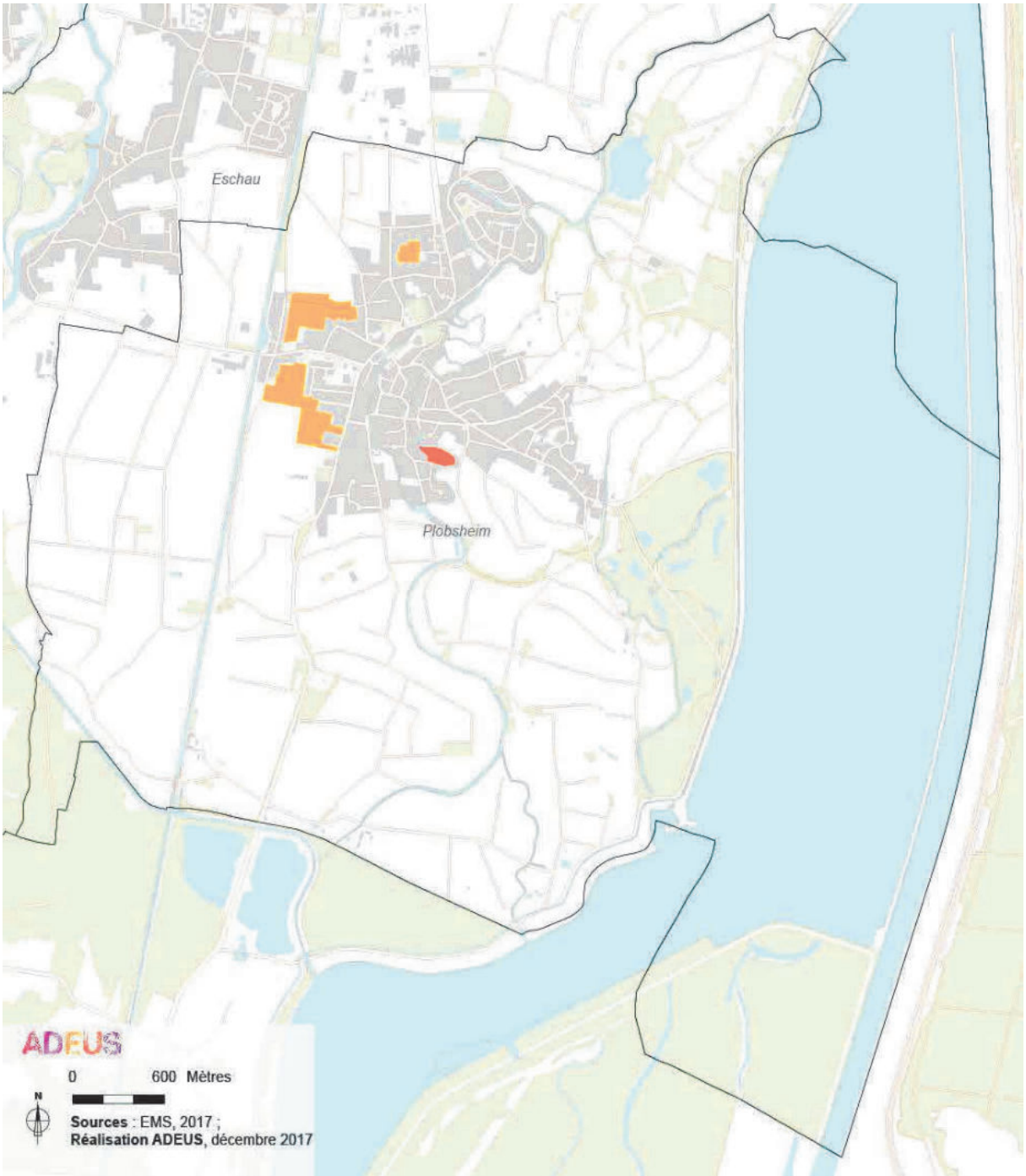
L'organisation viaire du quartier ainsi que l'implantation et le mode de constructions des bâtiments sont définies de manière à contraindre le moins possible l'écoulement des eaux.

Les constructions sont conçues de manière à garantir la protection des biens et personnes (mise hors d'eau du premier niveau utile, respect d'une revanche ou marge de sécurité …).

En cas de création d'équipement public ou collectif, d'établissement recevant du public, les accès à ces structures doivent être réalisés de manière à permettre l'accès des secours et la sécurité du public.

# COMMUNE DE PLOBSHEIM :

# « COIN DES LIÈVRES »



La présente OAP s'applique en sus du règlement de la zone concernée et en complémentarité des autres OAP thématiques, notamment de l'OAP Trame Verte et Bleue.

# 1. SITUATION DU SECTEUR DE PROJET

Le secteur se présente sous la forme d'une poche résiduelle située dans une boucle du cours d'eau « Dorfwasser ». Le site est situé au sud du centre villageois, à proximité d'un tissu récent de lotissements de maisons individuelles.

# 2. DESTINATION DU SECTEUR

Ce secteur est destiné à accueillir de l'habitat.

# 3. PRINCIPES D'AMÉNAGEMENT ET CONDITIONS D'URBANISATION

Ce secteur totalise une surface de 1 hectare.

L'urbanisation de ce secteur devra répondre à quelques principes d'aménagement simples illustrés par le schéma de principe des Orientations d'Aménagement et de Programmation :

- mise en valeur de la coulée verte du Dorfwasser,
- préservation de l'altimétrie naturelle du site (remblais interdits),
- préservation d'un maximum d'arbres à grand développement existant sur le site et respect des principes définis dans l'OAP Trame Verte et Bleue.

## 3.1. DESSERTE ET ORGANISATION VIAIRE

L'accès se fera par une voie cantonnée au sud du site avec un système de voirie en impasse pour desservir le secteur.

De plus, des aménagements spécifiques piétons-cycles serons réalisés dans le cadre de l'opération :

- Un cheminement piéton-cycle, réalisé avec des matériaux naturels et durables, respectueux des milieux et de l'environnement (cheminement de type chemin de chèvre), sera aménagé le long de la ripisylve afin d'offrir un lieu de promenade publique à la population riveraine,
- Une passerelle sera réalisée afin d'assurer le franchissement du cours d'eau pour favoriser le maillage et donner accès aux transports en commun.

## 3.2. INTÉGRATION QUALITATIVE DE LA ZONE DANS SON ENVIRONNEMENT

Vu la situation du site, le projet devra respecter les principes de l'OAP trame verte et bleue. Le corridor écologique le long du cours d'eau du Dorfwasser sera préservé et renforcé (plantations d'essences locales, plusieurs strates) en intégrant un recul de construction de 10 m par rapport aux berges.

Des boisements, identifiés en tant qu'espaces de grande qualité paysagère existants et se situant à l'Est du secteur de projet, bien qu'ils n'interdisent pas de construire, devront être pris en compte dans le parti d'aménagement.

## 3.3. PROGRAMMATION

Ce site a vocation à accueillir de l'habitat. Afin de limiter la consommation foncière, les formes d'habitat intermédiaire de type individuel groupé (maisons jumelles par exemple) seront privilégiées.

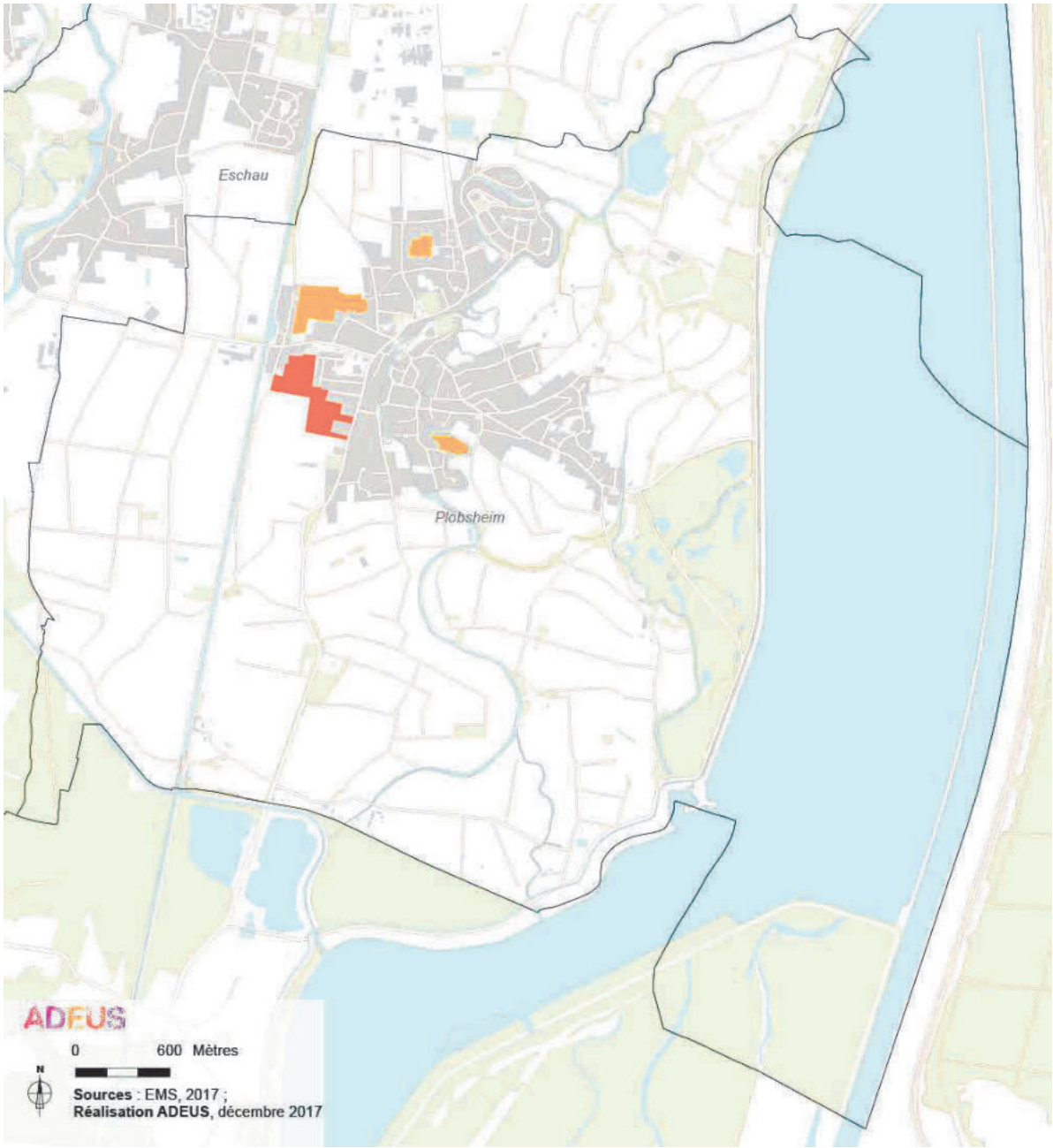
De plus, un secteur de mixité sociale (SMS9) est à prendre en compte dans le projet. Ainsi, l'opération d'aménagement d'ensemble devra produire 35% minimum de logements locatifs sociaux.

## 3.4. PHASAGE

L'opération se fera d'un seul tenant (conformément à l'OAP thématique « Seuils d'ouverture à l'urbanisation des zones à urbaniser »).

**Carte n°1 : Schéma d'aménagement - Secteur Coin des Lièvres**

# COMMUNE DE PLOBSHEIM :
# « SECTEUR DU CANAL »



# 1. SITUATION DU SECTEUR DE PROJET

Le secteur du Canal (environ 6 ha) est situé à l'Est du canal du Rhône au Rhin, au Sud-Ouest du village en limite de l'urbanisation. Il est délimité par la rue de la Chapelle à l'Ouest et est situé à l'arrière de la rue de l'Eglise au Nord et de la rue du Général Leclerc à l'Est, dans le prolongement des rues des Vosges et de la rue de la Liberté.

# 2. DESTINATION DU SECTEUR

Ce secteur est destiné à accueillir un quartier à dominante d'habitat.

# 3. PRINCIPES D'AMÉNAGEMENT ET CONDITIONS D'URBANISATION

La proposition d'organisation du futur quartier est basée sur la mise en relation directe du nouveau quartier avec son atout majeur qu'est le canal du Rhône au Rhin (atout sur le plan des aménités paysagères mais aussi sur le plan de son rôle structurant permettant de connecter Plobsheim via la future piste cyclable hyper structurante " Vélostras ").

Le nouveau quartier est également tourné vers le centre (accès aux services, commerces, transport en commun).

## 3.1. INTÉGRATION QUALITATIVE DE LA ZONE DANS SON ENVIRONNEMENT

### 3.1.1. La prise en compte du canal

Il s'agira de mettre le quartier en valeur grâce au canal mais aussi de mettre le canal en valeur grâce au nouveau quartier.

Une bande naturelle inconstructible (30 mètres par rapport aux berges du cours d'eau conformément au SCoTERS) devra être respectée pour assurer la transparence hydraulique et le maintien des circulations écologiques le long du canal du Rhône au Rhin. Cette bande devra être végétalisée en maintenant au maximum les plantations existantes et en les renforçant si nécessaire (essences locales, plusieurs strates) en vue de reconstituer la ripisylve et de participer à la préservation du corridor écologique.
La présence du canal sera révélée visuellement depuis la rue du Général Leclerc par la création de voies d'accès au canal prolongées par des chemins modes actifs. Les voies Est-Ouest seront tracées de manière à permettre des perspectives vers le canal.

Les voies d'accès au canal seront assez larges pour pouvoir être valorisées par des arbres d'alignement (essences locales, plusieurs strates), des noues de filtration et d'évacuation des eaux pluviales vers le canal, de petits équipements publics de type bancs, jeux d'enfants linéaires, terrain de boules,…
La face Ouest de l'opération, visible depuis le canal, sera à soigner particulièrement sur le plan paysager et architectural. La volumétrie et la hauteur du bâti seront plus importantes à proximité du canal.
Au sein des espaces libres, les arbres les plus remarquables seront conservés pour favoriser la qualité paysagère et la biodiversité.

**Carte n°1 : Schéma de principes - secteur du Canal**

### 3.1.2. La gestion des eaux intégrées au paysage

Chaque opération aura recours, le plus possible, à l'infiltration des eaux pluviales "propres" sur parcelle et se dotera de toitures terrasses végétalisées favorables à la rétention d'eau.

Sur le plan paysager, le parti pris consistera à rendre le cheminement de l'eau visible (noues le long des voies Est-Ouest avec canal comme exutoire) et à l'intégrer comme élément d'animation du quartier.

Les espaces publics non circulés seront traités de préférence en revêtement perméable.

## 3.2. DESSERTE ET ORGANISATION VIAIRE

Le secteur à urbaniser sera relié au maximum à son environnement urbain et naturel (porosité du quartier, lequel ne devra pas être un obstacle depuis l'extérieur et devra assurer un confort de déplacement des futurs habitants).

Les nouvelles rues et chemins devront faire accroche avec les voiries limitrophes (rue de la Chapelle, rue du Général Leclerc) et seront à inscrire dans le prolongement de rues existantes (rue des Prés, rue de la Liberté). La possibilité d'une liaison piétonne avec la rue de l'Eglise au niveau du jardin du Presytère devra également être prévue.

Les cheminements modes actifs s'inscriront de préférence sur des sentiers agricoles existants ou sur les lignes du parcellaire.

La composition du réseau viaire tendra à conforter les liens entre le bourg de Plobsheim et le canal du Rhône au Rhin. Il prévoira notamment de prolonger la rue de la Liberté qui offre une opportunité d'accès au canal.

Les voies seront organisées de manière à permettre la desserte d'une éventuelle extension ultérieure du quartier vers le Sud-Ouest. A cette fin, des passages devront être maintenus jusqu'en limites de zone dans la continuité des voies créées.

Le plan de circulation et les profils de voies seront organisés de façon à limiter les risques de transit via le quartier entre la RD 468 et la RD 222 par la rue de la Chapelle. La desserte du nouveau quartier devra donc être «locale» grâce à des aménagements de voirie, des zones de rencontre, ...

En contrepartie, une porosité du quartier pour les modes actifs sera garantie par la présence de nombreux chemins piétons. Cette organisation devra rendre les parcours modes actifs compétitifs par rapport à ceux réalisés en voiture.

Les chemins modes actifs du secteur sont susceptibles d'être transformés en voie dans le futur. Ils seront dimensionnés de façon à répondre à cette contrainte (5 mètres de large minimum).

Les espaces publics (jardin du presbytère ou autre équipement collectif) seront desservis par des cheminements piétons cycles lisibles.

## 3.3. LA PLACE DE LA VOITURE ET LE STATIONNEMENT

L'objectif sera de réduire la place de la voiture. L'ensemble du secteur sera classé en zone 30.

La mutualisation de certaines places de stationnement permettra d'optimiser leur fonctionnement et de réduire les emprises qui lui sont dédiées.

Il est prévu de pouvoir regrouper les places de stationnement «visiteurs» sur des espaces dédiés.

**Carte n°2 : Phasage**

## 3.4. PROGRAMMATION

Les formes d'habitat privilégiées seront l'habitat intermédiaire et l'habitat collectif. Elles répondront aux ambitions de qualité (paysagère, architecturale, d'usage,…) et de densité.

Le nombre de logements à produire devra se référer aux objectifs de production inscrits dans l'orientation d'aménagement et de programmation " Habitat ".

La réalisation de deux espaces collectifs de loisirs et de convivialité sera prévue. Ils seront principalement composés d'espaces de pleine terre et comporteront des agréments pour enfants. Leur superficie correspondra au minimum à 5% de la superficie totale de l'opération d'aménagement ou de construction d'ensemble.

## 3.5. PHASAGE

L'urbanisation du secteur sera prévue en plusieurs phases.

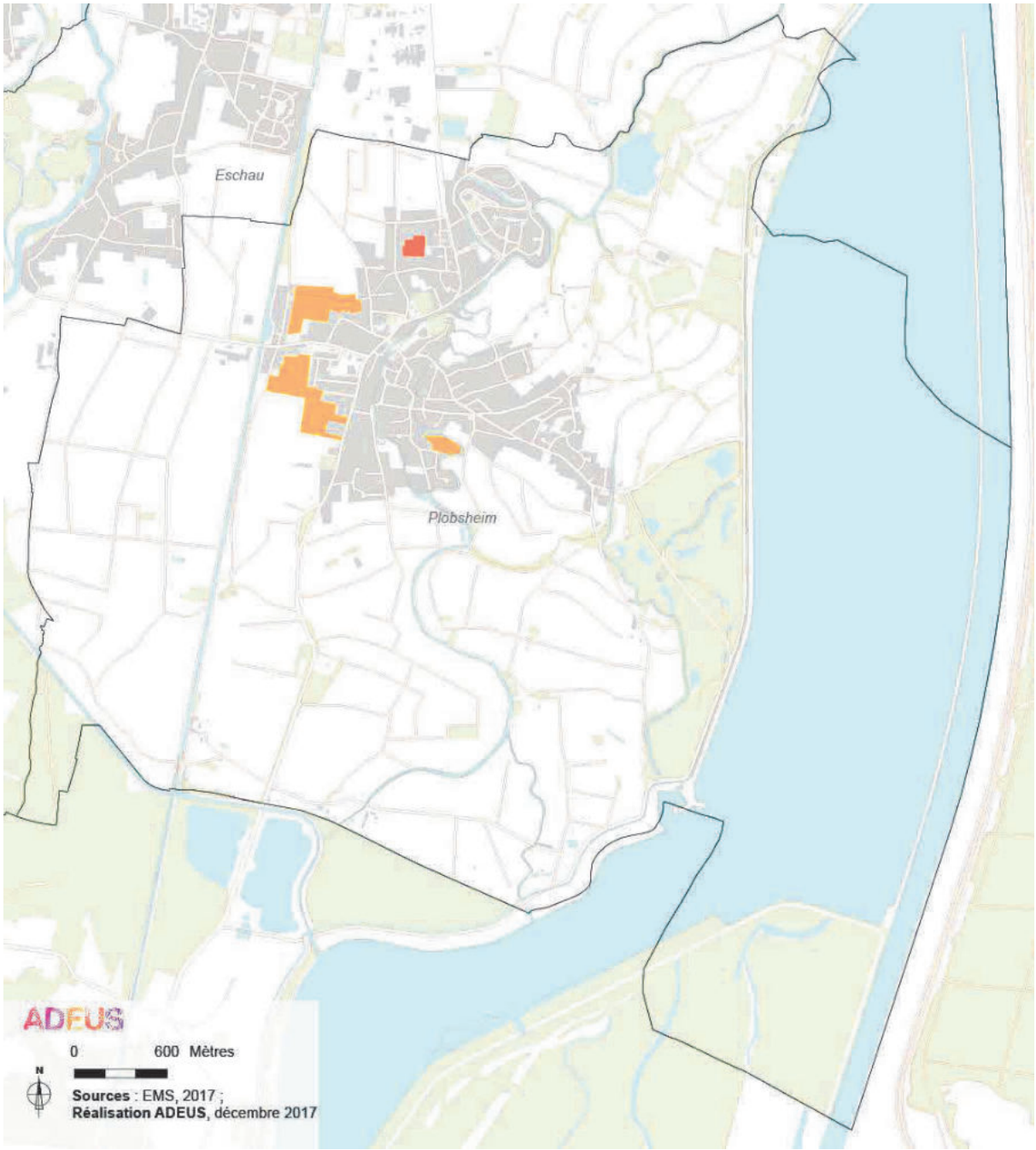
Le secteur Est fera l'objet de la première phase.

Au moins un espace collectif sera prévu dès la première phase.

Tout l'Ouest du secteur restera en réserve foncière et sera urbanisé ultérieurement en deux phases.

# COMMUNE DE PLOBSHEIM :

# « RUE DE LA VILLE »



# 1. SITUATION DU SECTEUR DE PROJET

Le secteur est situé au nord de la commune, à proximité de la voie structurante rue du Général Leclerc desservie par les transports en commun, dans un tissu de lotissements de pavillons individuels. Il s'agit d'urbaniser un cœur d'ilot aujourd'hui occupé par des jardins d'agrément, potagers, vergers, arbres à grand développement.

# 2. DESTINATION DU SECTEUR

Ce secteur est destiné à accueillir principalement de l'habitat.

# 3. PRINCIPES D'AMÉNAGEMENT ET CONDITIONS D'URBANISATION

Ce secteur totalise une surface de 0,9 hectare.

L'urbanisation de ce secteur devra répondre à quelques principes d'aménagement simples illustrés par le schéma de principe des Orientations d'Aménagement et de Programmation :

- mailler le coeur d'îlot pour permettre une ouverture du cœur d'îlot dans toutes les directions (nord, sud, est, ouest),
- préserver au maximum le rôle de « poumon vert » de ce cœur d'îlot qui participe à la qualité du cadre de vie des habitations situées en pourtour d'îlot,
- implanter les futures constructions afin de préserver au maximum la végétation existante.

## 3.1. DESSERTE ET ORGANISATION VIAIRE

- créer une nouvelle voie est-ouest dans le prolongement de la rue des Tuiles (aujourd'hui en impasse),
- créer des venelles destinées aux modes actifs permettant des parcours nord-sud.

## 3.2. INTÉGRATION QUALITATIVE DE LA ZONE DANS SON ENVIRONNEMENT

Ce cœur d'îlot est constitué d'un ensemble de vergers et de jardins privés. Afin de limiter la génération d'îlots de chaleur, la place du végétal (essences locales sur 2 strates au moins) dans le projet d'aménagement du site devra être importante. Les aménagements paysagers s'attacheront dans la mesure du possible à préserver les arbres existants ou, à défaut, à recréer l'ambiance de vergers présent sur le site.

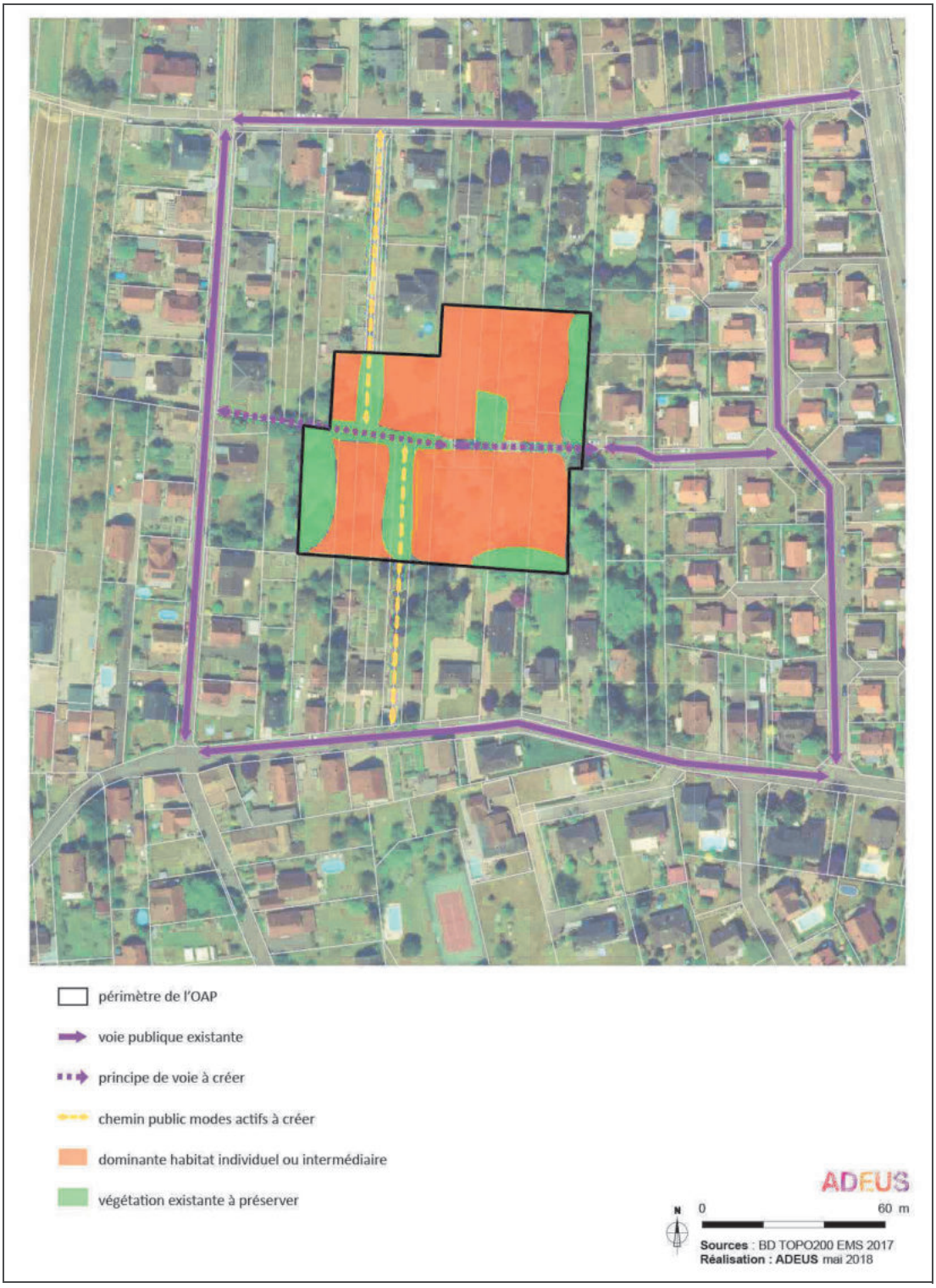
## 3.3. PROGRAMMATION

Ce cœur d'îlot a vocation à accueillir de l'habitat. Afin de limiter la consommation foncière, les formes d'habitat intermédiaire de type individuel groupé (maisons jumelles par exemple) seront privilégiées. De plus, un secteur de mixité sociale (SMS9) est à prendre en compte dans le projet. Ainsi, l'opération d'aménagement d'ensemble devra produire 35% minimum de logements locatifs sociaux.

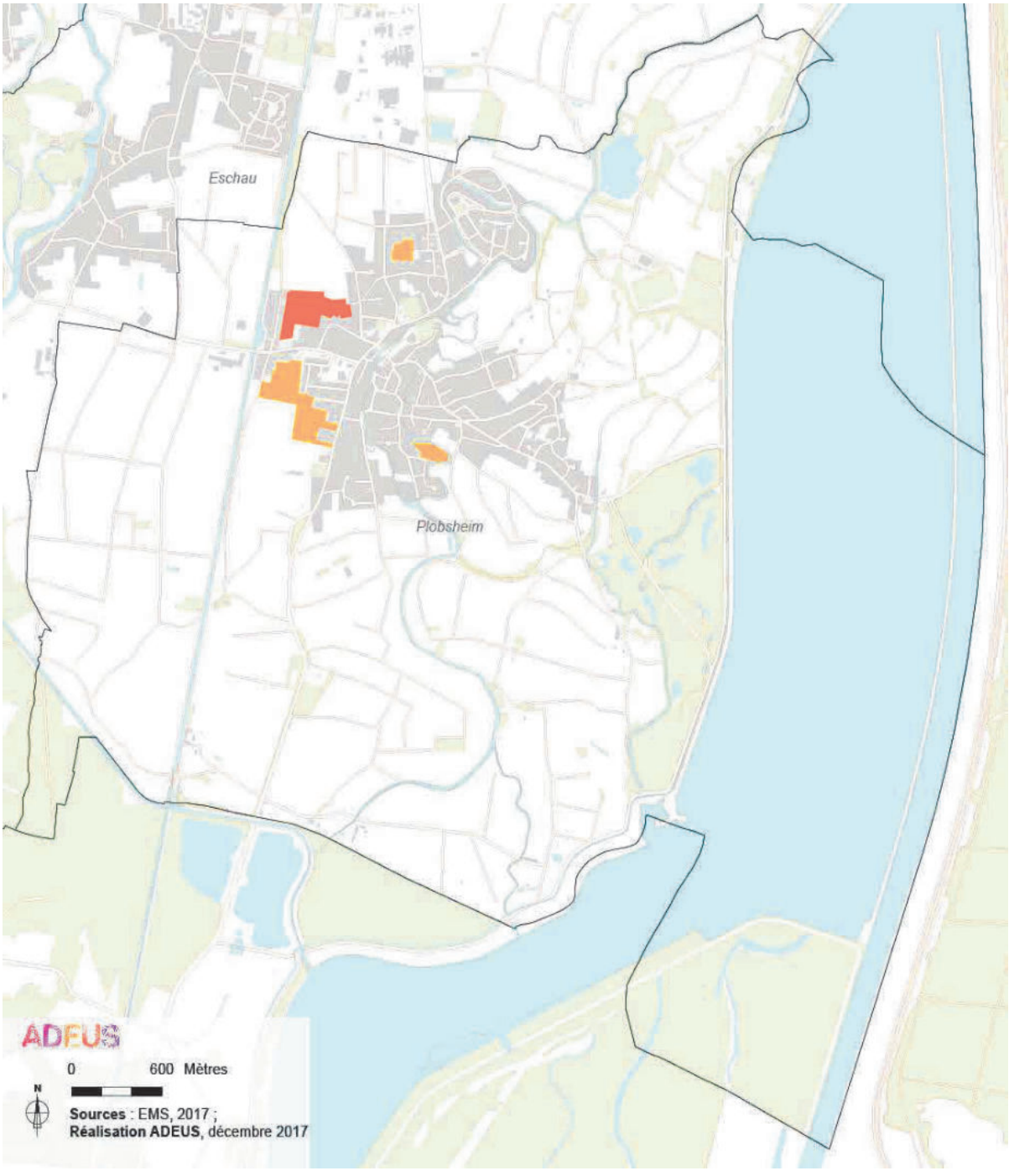
## 3.4. PHASAGE

L'opération se fera d'un seul tenant (conformément à l'OAP thématique « Seuils d'ouverture à l'urbanisation des zones à urbaniser»).

**Carte n°1 : Schéma d'aménagement - Secteur rue de la Ville**



# COMMUNE DE PLOBSHEIM :
# « SECTEUR RUE DU VERGER »



# 1. SITUATION DU SECTEUR DE PROJET

Le secteur du rue du Verger (environ 4,8 ha) est situé à l'Ouest du village, en frange du tissu ancien, entre la rue du Verger, la rue de l'Eglise et la rue du Canal.

# 2. DESTINATION DU SECTEUR

Ce secteur est destiné à accueillir un quartier à dominante d'habitat.

# 3. PRINCIPES D'AMÉNAGEMENT ET CONDITIONS D'URBANISATION

## 3.1. DESSERTE ET ORGANISATION VIAIRE

L'accès au secteur se fera par la rue du Verger, accessible par la rue du Château, par la rue de l'Eglise et par le chemin rural à aménager donnant sur la rue du Canal. Le prolongement de la rue du Verger servira d'épine dorsale à l'urbanisation du secteur.

Le plan de circulation et les profils de voies seront organisés de façon à limiter les risques de transit via le quartier. La desserte du nouveau quartier devra donc être «locale» grâce à des aménagements de voirie, des zones de rencontre, ...

## 3.2. INTÉGRATION QUALITATIVE DE LA ZONE DANS SON ENVIRONNEMENT

Compte tenu de la présence d'habitations proches côté Sud donnant sur la rue de la Retraite et côté Ouest donnant sur la rue du canal, les nouvelles constructions aménageront leur fonds de jardin ou leur espace vert en les plantant d'arbres de haute tige sur cette frange (espace tampon végétalisé).

Dans la mesure du possible, le maintien des arbres fruitiers existants sur les parcelles sera vivement souhaité par la collectivité.

## 3.3. PROGRAMMATION

Les formes d'habitat privilégiées seront l'habitat intermédiaire et l'habitat collectif. Elles répondront aux ambitions de qualité (paysagère, architecturale, d'usage,…) et de densité.

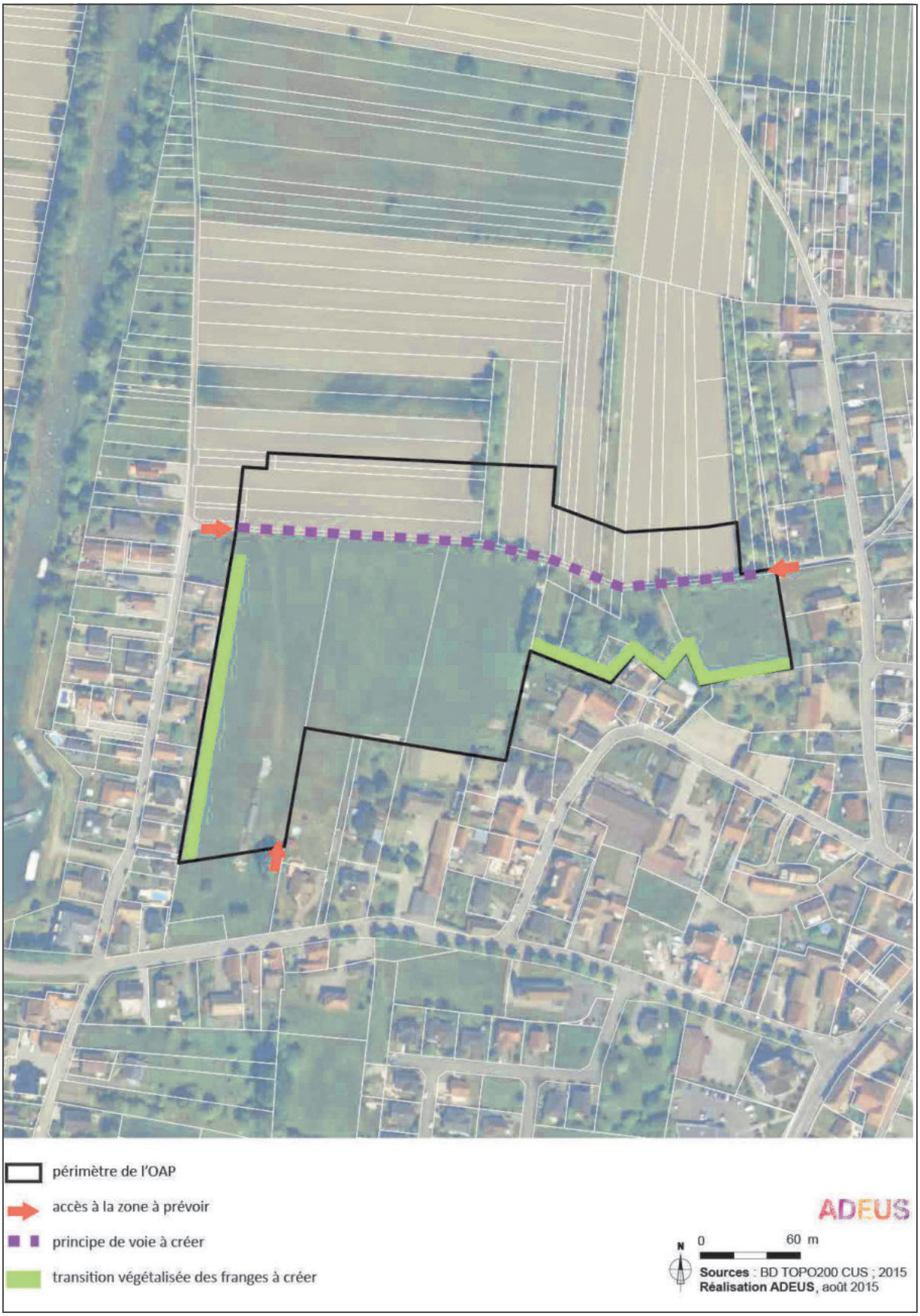
Le nombre de logements à produire devra se référer aux objectifs de production inscrits dans l'orientation d'aménagement et de programmation " Habitat ".

## 3.4. PHASAGE

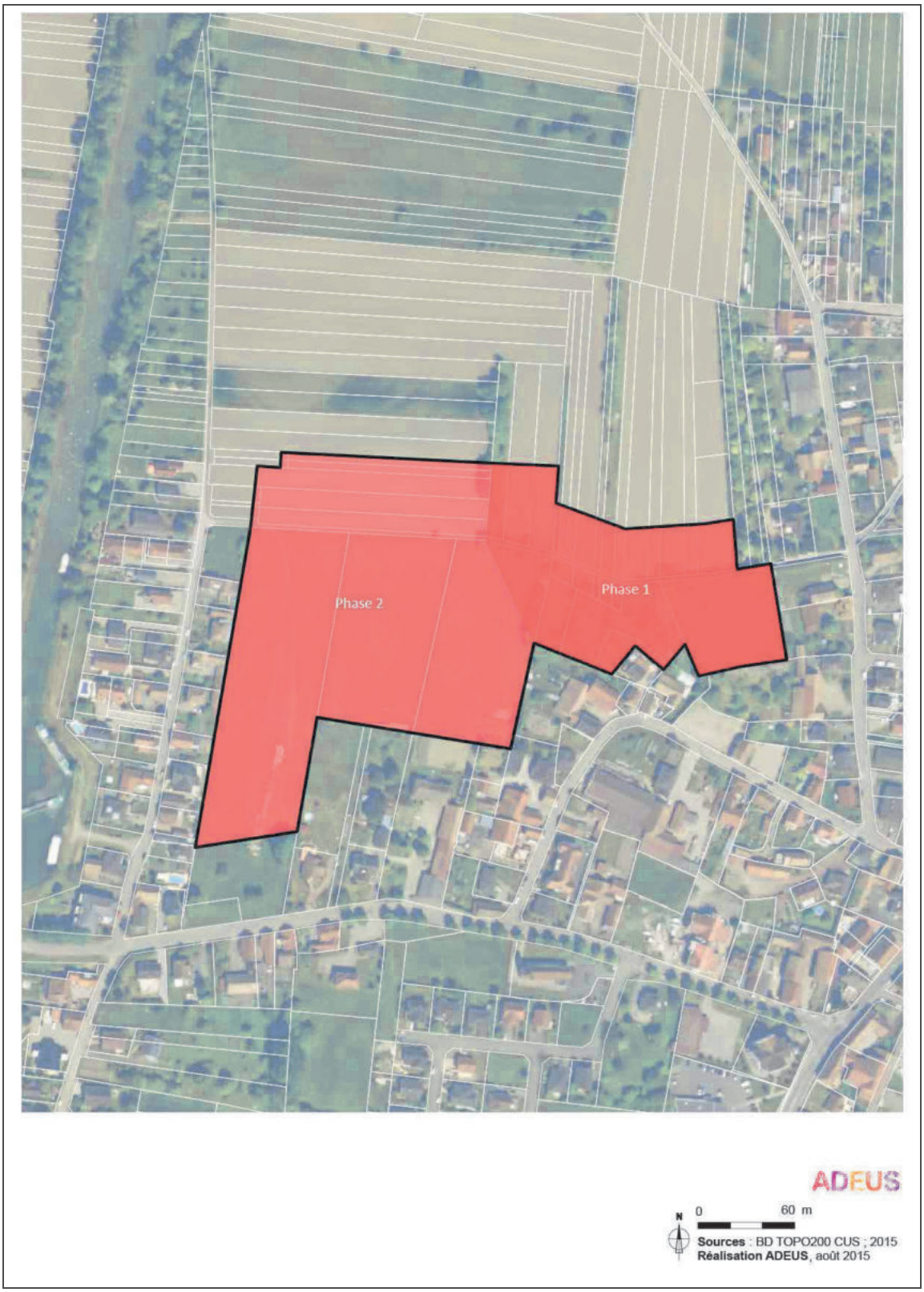
La première phase d'urbanisation s'effectuera sur les terrains situés dans le prolongement de la rue du Verger (1,6 ha).

La réserve foncière de plus de 3 ha située entre la rue de l'Eglise et la rue du Canal pourra s'urbaniser en plusieurs étapes.

**Carte n°1 : Schéma de principes - secteur rue du Verger**

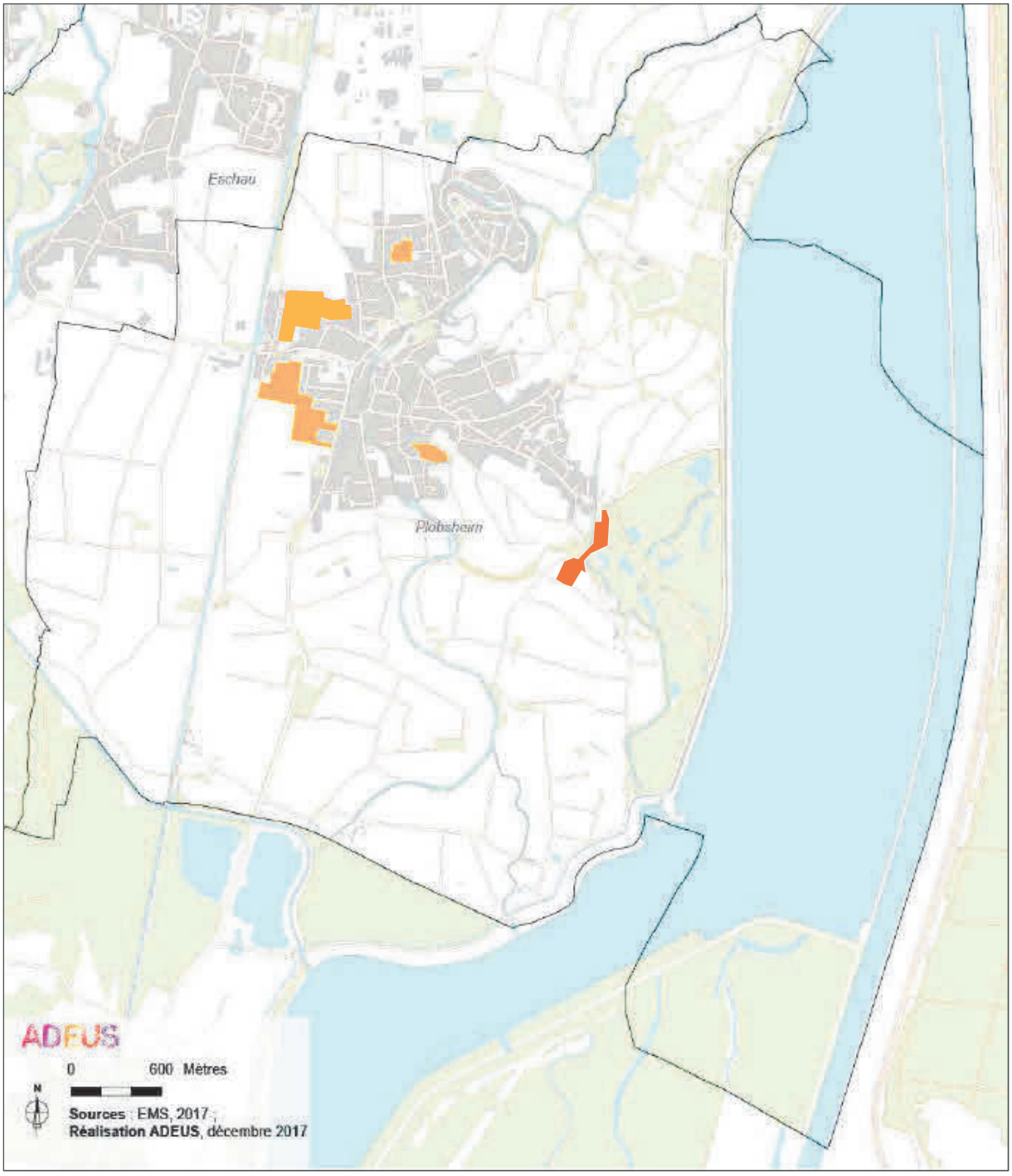


**Carte n°2 : Phasage - Secteur rue du Verger**



# COMMUNE DE PLOBSHEIM :

# « SECTEUR LE MOULIN »



# 1. SITUATION DU SECTEUR DE PROJET

L'ensemble du site de projet, d'une superficie de 2,9 hectares environ, est localisé en limite Sud-Est du tissu urbanisé de la ville de Plobsheim, au droit de l'une des entrées de la commune.

Le site se divise en deux parties :

- la partie Nord est bordée à l'Ouest par le cours d'eau du Muehlgiessen, à l'Est par le chemin d'accès au golf du Kempferhof, au Sud par le golf du Kempferhof et au Nord par la rue du Moulin ;
- la partie Sud entourée de chemins ruraux dont le chemin des Sept Ecluses à l'Est.

La partie Nord du site correspond à une zone de friche agricole et la partie Sud est actuellement occupée par des cultures agricoles.

L'ensemble du périmètre est concerné par le passage en bordure du site d'une canalisation liée au champ captant de Plobsheim.

Les principaux atouts de ce secteur relèvent :

- de son cadre naturel, paisible et préservé ;
- de sa proximité avec les différentes infrastructures de transport françaises et allemandes (axes routiers, gares et aéroport de Strasbourg-Entzheim) ;
- de sa proximité avec le golf du Kempferhof et avec le tissu urbain de Plobsheim.

# 2. DESTINATION DU SECTEUR

Ce secteur constitue le site d'accueil du projet économique MackNeXT qui prévoit notamment l'installation du siège social France de Mack International. Il est destiné à des activités tertiaires liées à l'innovation et aux hautes technologies.

# 3. PRINCIPES D'AMENAGEMENT ET CONDITIONS D'URBANISATION

## 3.1. PROGRAMMATION

La programmation visera à dynamiser l'entrée Sud de la ville en coopération avec le golf du Kempferhof et avec les services et équipements localisés au centre de la commune.

Sur le site MackNeXT, le projet comprendra :

- le siège social France de Mack International et le centre de création MackNeXT ;
- un studio multi-usages ;
- une résidence créative.

Le site se composera de bureaux, de salles de réunion et d'une salle polyvalente, d'un logement de fonction lié au gardiennage et plusieurs hébergements temporaires liés à l'activité du site. Aucun hébergement hôtelier ne sera aménagé sur ce secteur.

Les surfaces d'activités seront réparties sur plusieurs bâtiments implantés sur la partie Nord et sur la partie Sud du site.

### 3.2. FORMES URBAINES ET DENSITÉS

Les formes urbaines privilégiées s'inscriront en rapport avec celles préexistantes au niveau du Golf pour être en en cohérence avec l'environnement proche. Elles répondront aux ambitions de qualité architecturale et aux ambitions du site en matière d'innovation.

Les constructions dédiées aux bureaux, au Nord du site de projet, présenteront une hauteur plus réduite, en cohérence avec l'environnement bâti immédiat, afin d'améliorer l'insertion du projet dans le site.

### 3.3. STATIONNEMENT

Outres les normes maximales imposées par le règlement en termes de places de stationnement à réaliser, le projet répondra aux besoins du futur projet et prévoira un maximum de 50 places.

Les places de stationnement devront être réalisées en matériaux poreux ou perméables (structures gravillonnées, pavés poreux, nids d'abeille, pavés à joint végétal, enrobés poreux, dalles perméables…), apportant ainsi une réponse à la gestion des eaux de ruissellement.

Par ailleurs, plusieurs places de stationnement pourront faire l'objet d'un pré-câblage pour permettre l'installation de bornes de rechargement destinées aux véhicules électriques.

### 3.4. DESSERTE ET ORGANISATION VIAIRE

La desserte de la partie Nord du site sera assurée par l'actuelle rue du Moulin tandis que la desserte de la partie Sud du site se fera par le chemin des Sept Ecluses (cf. schéma de principe ci-après, trame « accès à la zone à prévoir »).

L'organisation viaire interne pour la partie Nord du site se fera par une voie aménagée depuis la rue du Moulin, elle devra être aménagée au droit de la canalisation d'eau qui traverse le site et devra déboucher sur une aire de retournement (cf. schéma de principe ci-après, trame « principe de voie à créer »).

L'organisation viaire interne pour la partie Sud du site se fera par une voie à partir du chemin des Sept Ecluses et permettra d'accéder uniquement à la résidence créative (cf. schéma de principe ci-après, trame « principe de voie à créer »).

Le chemin des Sept Écluses est un chemin rural qui dessert la partie Sud-Est du ban communal de Plobsheim. Il restera ainsi ouvert au public conformément au Code rural.

Les deux parties du site seront reliées par une passerelle piétonne qui permet de traverser le cours d'eau du Muehlgiessen (cf. schéma de principe ci-après, trame « franchissement à créer »). Celle-ci devra être conçue de telle manière à garantir la sécurité des usagers.

### 3.5. CIRCULATION PIÉTONS CYCLES

Plusieurs cheminements seront aménagés dans le cadre du projet pour permettre la circulation des piétons sur l'ensemble du site (cf. schéma de principe ci-après, trame « principe de chemin modes actifs à créer »).

Ici encore, les cheminements piétons-cycles devront être réalisés en matériaux poreux ou perméables (structures gravillonnées, pavés poreux, nids d'abeille, pavés à joint végétal,

enrobés poreux, dalles perméables…), afin d'apporter une réponse à la gestion des eaux de ruissellement.

## 3.6. PRISE EN COMPTE DE L'ENVIRONNEMENT

Le site est concerné par de nombreux enjeux environnementaux que le projet doit prendre en compte.

### 3.6.1. Prise en compte des enjeux écologiques

À l'Ouest de la partie Nord, la ripisylve du cours d'eau du Muehlgiessen (cf. schéma de principe ci-après, trame « espace naturel à préserver, valoriser »), identifiée comme corridor écologique au sein de l'OAP Trame Verte et Bleue (cf. schéma de principe ci-après, trame « corridor écologique à préserver »), qui structure le site devra être préservée. Le parti d'aménagement veillera à la valoriser et en faire un atout pour le cadre environnant.

De la même manière, le cordon boisé localisé en frange Est et Sud de la partie Nord du site devra être préservé, valorisé et faire partie intégrante du projet d'aménagement (cf. schéma de principe ci-après, trame « cordon boisé à maintenir).

Des aménagements d'accueil dans les espaces libres seront à prévoir pour permettre de préserver la biodiversité au sein du projet (ex : murets de pierre pour les lézards).

Le site de projet ne sera éclairé que dans les secteurs où cela est nécessaire. Les dispositifs d'éclairage seront adaptés pour éviter de déranger et perturber la faune : dirigés vers le bas, de couleur blanc chaud, avec faible niveau d'éclairage, avec détection de présence etc.

La zone humide localisée sur la partie Sud du site devra également être conservée et valorisée pour permettre l'appropriation des lieux par la faune spécifique à ce type de milieu (cf. schéma de principe ci-après, trame « espace naturel à préserver, valoriser »).

L'ensemble des aménagements végétalisés réalisés dans le cadre du projet sont composés d'au minimum deux strates (herbacée, arbustive ou arborée), en lien avec les fonctionnalités écologiques du site, et d'essences locales.

Enfin, un travail sur les lisières sur la partie Sud du projet devra être réalisé de sorte à garantir une transition végétalisée entre le projet et les espaces agricoles environnants (cf. schéma de principe ci-après, trame « transition végétalisée des franges à créer »). La conception et l'épaisseur de cette transition devront répondre au principe de continuité écologique. Le passage de la canalisation en bordure Nord-Ouest du site devra être pris en compte dans l'aménagement de la transition végétalisée.

### 3.6.2. Insertion des constructions dans leur environnement

Afin de garantir la bonne insertion du projet dans le site, une attention toute particulière sur l'aménagement des entrées de site est demandée : végétation, signalétique etc. (cf. schéma de principe ci-après, trame « porte principale du site à traiter »).

Afin de garantir l'accès entre les deux parties du site, une passerelle sera réalisée au-dessus du Muehlgiessen. Elle devra prendre en compte les servitudes liées à la canalisation tout en garantissant le fonctionnement écologique. De fait, elle devra respectée une largeur de trois mètres maximum. Elle s'implantera au droit de l'espace défriché pour permettre le passage canalisation, en dehors des espaces qui ont fait l'objet d'une replantation dans le cadre de la mise en œuvre des mesures compensatoires.

Le choix des matériaux de construction pour les bâtiments, les voiries et cheminements internes, les aires de stationnement ainsi que la passerelle devront tenir compte de l'environnement naturel du site et permettre de garantir au mieux sa perméabilité (toitures végétalisés, revêtement stabilisé, stationnement pavé alvéolé etc.).

### 3.7. PRISE EN COMPTE DES ENJEUX LIÉS À L'ADAPTATION AU CHANGEMENT CLIMATIQUE, LA SOBRIÉTÉ ÉNERGÉTIQUE ET AU CONFORT D'ÉTÉ

L'opération d'aménagement justifiera, dès sa conception, de la prise en compte des questions énergétiques, d'adaptation au changement climatique.

Une approche bioclimatique des constructions devra être intégrée au projet et pourra aborder les principes suivants :

- la double-orientation des constructions ou l'orientation des constructions vers le Sud en cas de mono-orientation ;
- la plantation d'arbres à feuilles caduques devant les façades orientées vers le Sud, l'Est et l'Ouest, afin d'éviter les effets de masque solaire en hiver sur les constructions et permettre un report d'ombre sur les façades des constructions en été ;
- sur les façades orientées vers le sud, la réalisation de débords de toitures et/ou casquette ou l'installation de protections solaires extérieures ;
- la ventilation naturelle des constructions.

Les toitures des constructions devront être réservées à au moins un des usages suivants :

- la production d'énergies renouvelables, notamment via l'installation de panneaux solaires photovoltaïques ;
- la végétalisation des surfaces non utilisées, en cas de toitures plates ;
- l'aménagement d'un espace d'agrément pour les occupants des bâtiments, en cas de toitures plates.

Le recours aux énergies renouvelables pour le système de chauffage sera privilégié. Une justification du choix du mode d'approvisionnement énergétique devra être fournie.

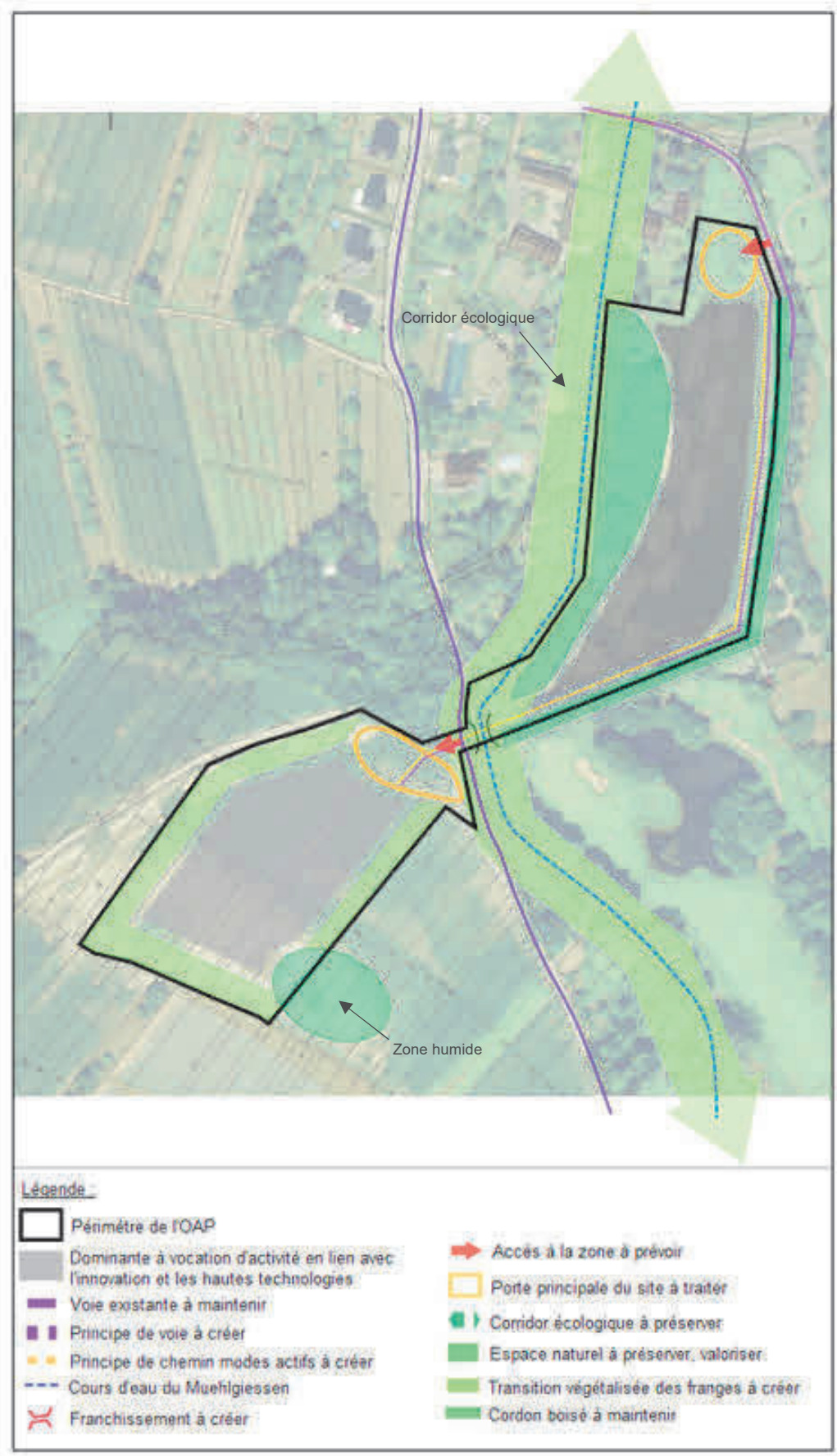
## 4. PHASAGE

Le phasage devra être réalisé conformément à l'OAP « Seuil d'ouverture à l'urbanisation ».

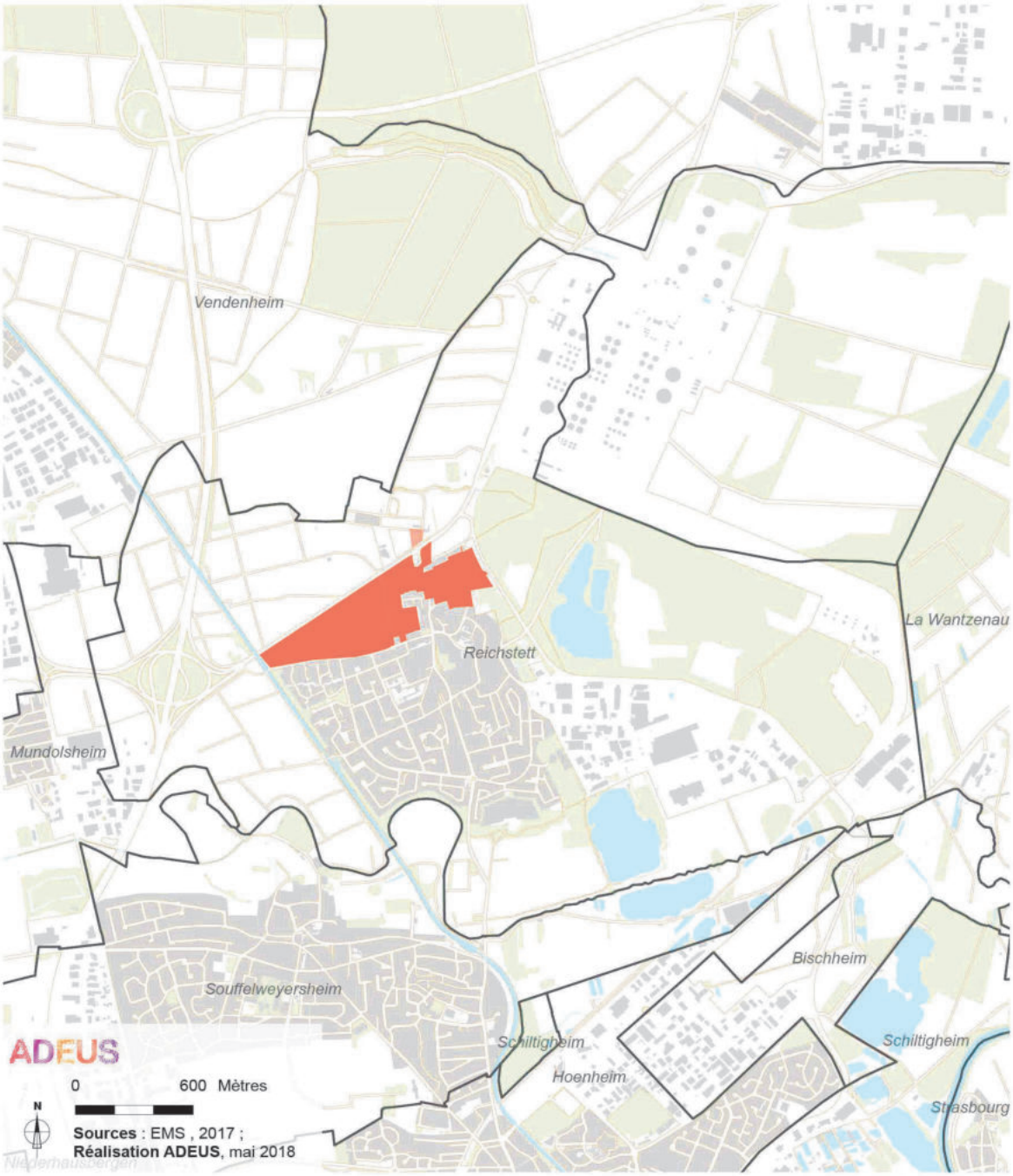
Sous réserve de s'inscrire en compatibilité avec les principes et orientations d'aménagement décrites ci-avant, le projet pourra être réalisé en deux phases distinctes :

- l'une sur la partie Nord du site ;
- l'autre sur la partie Sud du site.

**Carte n°1 : Schéma de principe**



# COMMUNE DE REICHSTETT : « SECTEUR NORD »



# 1. SITUATION DU SECTEUR DE PROJET

L'ensemble du secteur de projet (28 hectares) est situé au Nord de Reichstett, entre le plan d'eau de la Réserve Naturelle de la Ballastière à l'Est et le canal de la Marne au Rhin à l'Ouest, et dans le prolongement du tissu urbain existant. Il est délimité au Nord et à l'Est par la RD 63, au Sud par la limite de l'urbanisation et la rue de Mundolsheim et à l'Ouest par le canal de la Marne au Rhin.

Ce secteur de projet bénéficie d'importantes potentialités de développement en raison :

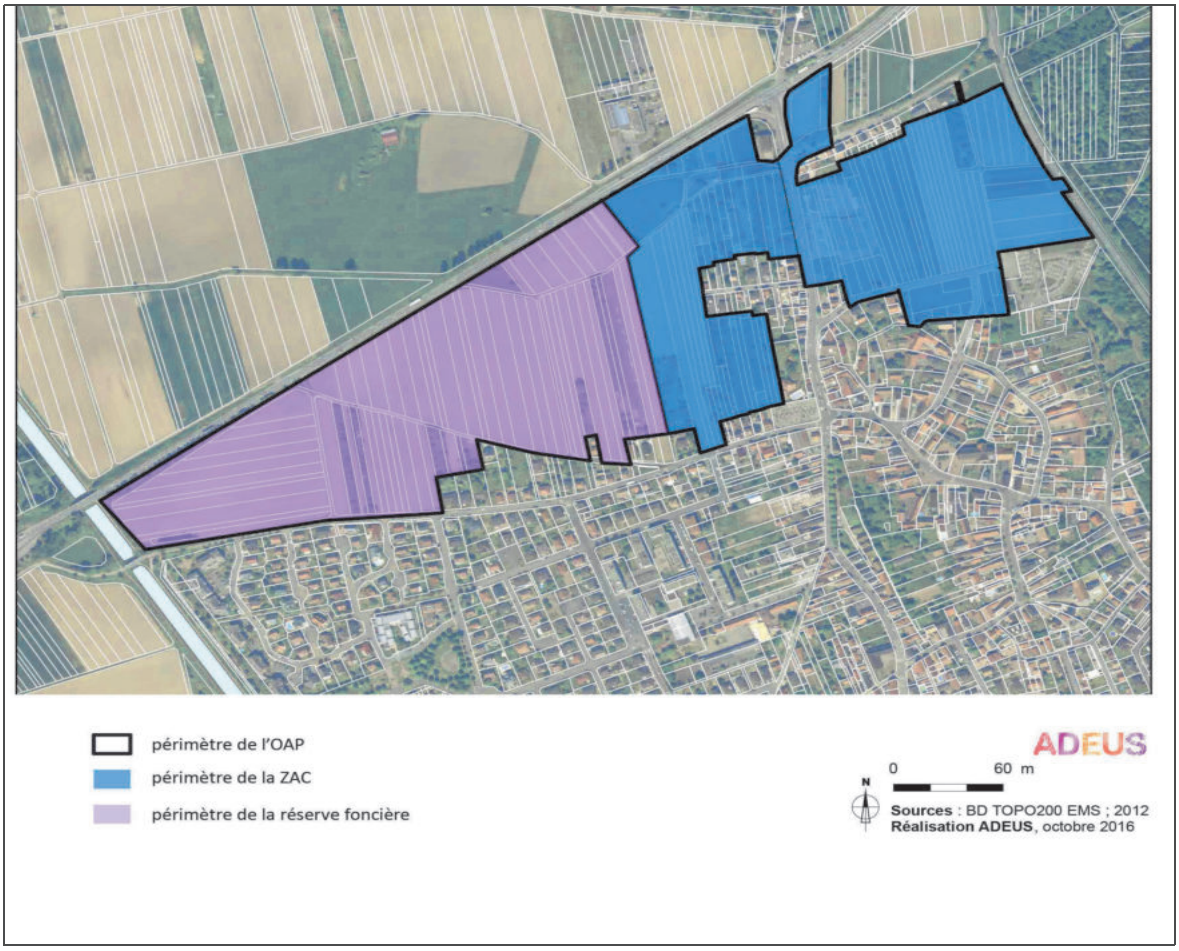
- de son positionnement stratégique en entrée de ville Nord de Reichstett et constitue une porte d'entrée Nord de l'agglomération strasbourgeoise, à proximité d'équipements structurants (A35, terminus tram d'Hoenheim et futur TCSP sur la route de Brumath),
- de sa proximité avec des infrastructures routières structurantes (échangeur autoroutier de l'A 4, RD 63 et RD 37) et avec le centre du village permettant d'accéder aux équipements, services et commerces de proximité,
- de la proximité d'emplois situés dans un bassin de vie important comprenant des zones d'activités d'envergure métropolitaine (ZCN, ZA Raffinerie,...).

Ce secteur est un espace actuellement en grande partie non urbanisé et occupé majoritairement par des terres agricoles exploitées essentiellement en maïs, de reliquats de vergers de haute tige et de jardins arborés.

La présente orientation d'aménagement et de programmation porte sur :

- le secteur faisant l'objet de la ZAC " Les Vergers de Saint-Michel " créée le 12 juillet 2013, d'environ 13 hectares ;
- une réserve foncière à plus long terme (réserve foncière) située dans la continuité de la ZAC, à l'Ouest.

**Carte n°1 : Situation du secteur de projet**




# 2. DESTINATION DU SECTEUR

Ce secteur, qui constitue la principale réserve foncière de Reichstett, est destiné à accueillir un nouveau quartier mixte à dominante d'habitat, comprenant des services, commerces, voire des équipements publics nécessaires pour le fonctionnement du quartier ou de la commune.

# 3. PRINCIPES D'AMÉNAGEMENT ET CONDITIONS D'URBANISATION

## 3.1. DESSERTE ET ORGANISATION VIAIRE

### 3.1.1. Ensemble du secteur Nord

L'organisation viaire de la zone de projet est conçue en lien avec le réseau viaire existant. Elle devra irriguer l'ensemble du nouveau quartier, éviter autant que possible les voies en impasse et chercher à se connecter au réseau viaire existant dans les quartiers voisins.

La desserte interne de la ZAC et de la réserve foncière se fera par un maillage de voies de hiérarchies différentes.

Au niveau de la ZAC comme de l'urbanisation à plus long terme, le réseau principal sera complété par des voies intermédiaires et de desserte qui seront calibrées en fonction de leur usage et du nombre de logements desservis.
Les aménagements viaires devront permettre une circulation apaisée et sécurisée pour les modes de déplacements.

Le projet prévoit un maillage de cheminements actifs. Il sera soit intégré au réseau viaire, soit réalisé au travers des espaces collectifs ou publics non circulés.

Ce réseau doux dédié aux piétons et aux cyclistes irriguera l'ensemble du quartier et le connectent au reste de la commune. Il facilitera les liens avec :

- le centre de la commune,
- les équipements publics, situés plus au Sud,
- l'accès aux espaces récréatifs et de loisirs (dont le canal) ainsi qu'aux transports en commun.

### 3.1.2. Réserve foncière IIAU

La desserte principale de la réserve foncière s'effectuera depuis la RD 63 qui nécessitera l'aménagement d'un nouveau carrefour, au moment de l'ouverture à l'urbanisation de ce secteur. Le carrefour à créer sera aménagé de manière à permettre le passage du transport en commun. Cette desserte principale bouclera avec la voirie principale de la partie Ouest de la ZAC.

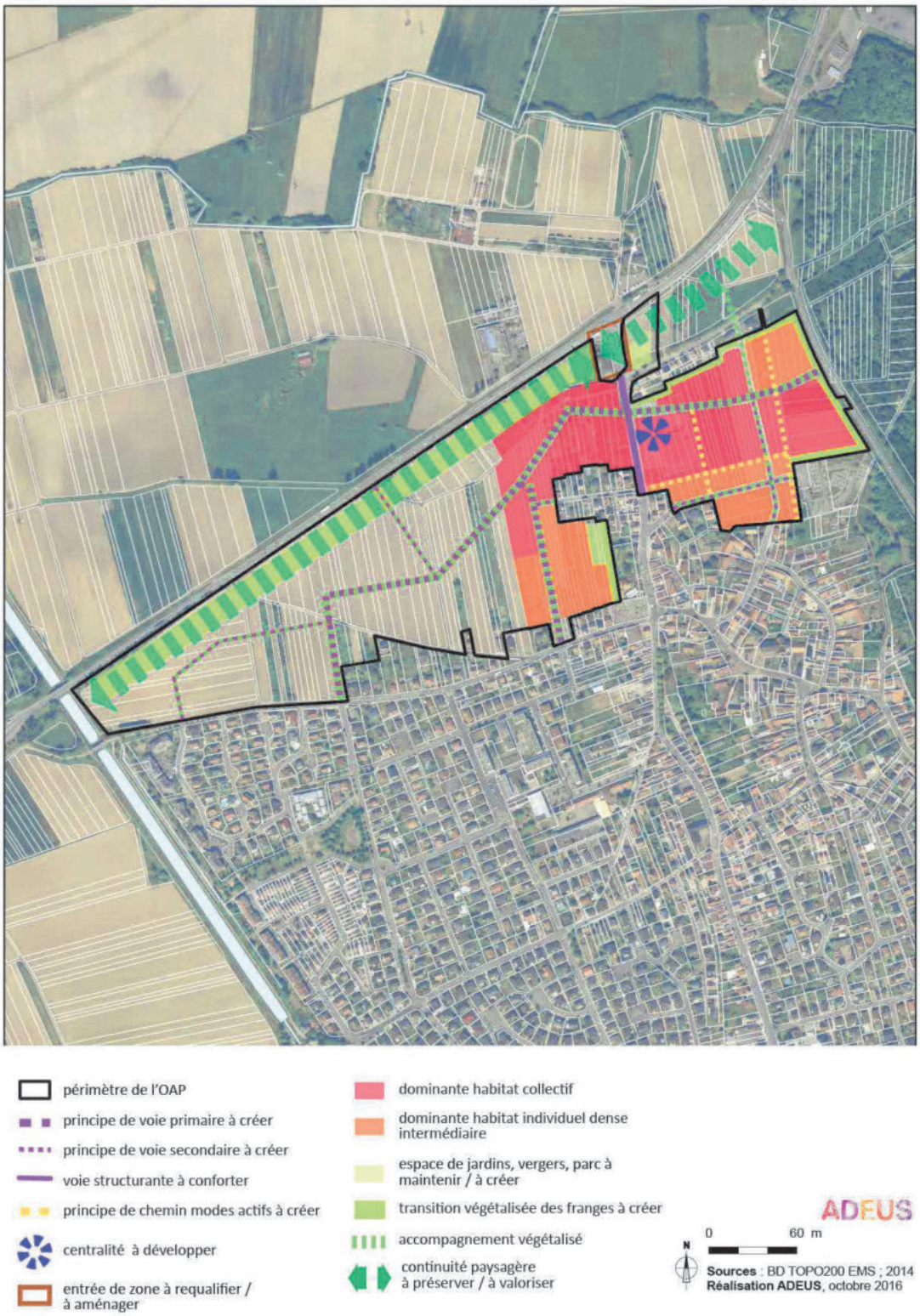
### 3.1.3. ZAC «Les Vergers de Saint-Michel»

L'accès principal à la ZAC s'effectuera depuis la rue du Général de Gaulle et à l'Est depuis la RD 63.

Côté Est de la ZAC, la desserte principale sera organisée par un bouclage entre la rue du Nordfeld et une rue qui débouche plus au Nord, sur la rue du Général De Gaulle.
Cette rue sera aménagée au Nord du supermarché actuel.
Une entrée au quartier pourra également être aménagée depuis la RD 63 desservant la Zone d'Activités du Ramelplatz.

Côté Ouest de la ZAC, la desserte principale sera organisée depuis la rue du Général de Gaulle.
Cette nouvelle voie constituera la voie principale de desserte du quartier. Le projet d'aménagement réalisé dans le cadre de la ZAC prévoit sa poursuite au sein de la réserve foncière à l'Ouest.
L'emprise de la portion permettant la desserte, à terme, de la réserve foncière sera calibrée de manière à permettre le passage d'un transport en commun.

**Carte n°2 : Schéma de principes - ensemble du secteur d'étude y compris la ZAC**



## 3.2. PRISE EN COMPTE DES NUISANCES

A l'intérieur du nouveau quartier, un système de voiries apaisées sera mis en place et participera à l'atténuation des nuisances sonores liées à la RD 63 dans ce secteur.

D'autre part, afin de limiter les impacts négatifs, on pourra agir sur la composition globale (maillage des voies, ouvertures et fermetures visuelles, ...), les formes urbaines (implantation du bâti, hauteur du bâti,...) cherchant dans l'ensemble à limiter la diffusion du bruit au sein du projet, et la programmation (localisation et répartition des différents programmes,…).

Au-delà des préconisations citées ci-dessus, des dispositifs architecturaux adaptés de type façade double peau pourront être mis en place et des dispositions en matière de construction pourront également répondre à cet aspect (isolation phonique,…).

## 3.3. PRISE EN COMPTE ET MISE EN VALEUR DE L'ENVIRONNEMENT

L'aménagement de la zone devra prendre en compte les sensibilités environnementales présentes sur le secteur.

Le site est localisé à proximité d'éléments constitutifs de la trame verte et bleue : le canal de la Marne au Rhin à l'Ouest, et le plan d'eau de la Réserve Naturelle de la Ballastière (ou forêt du Ried Rott) à l'Est.

Les projets d'aménagement de la ZAC et de la réserve foncière veilleront à créer du lien entre ces deux entités qui participeront au fonctionnement écologique ainsi qu'à la qualité du cadre de vie des habitants.

La création d'une continuité écologique entre les deux est recherchée.

Elle sera calibrée à l'échelle du quartier et pourra être support d'autres usages, en lien avec la vie du quartier (cheminements doux, gestion des eaux de pluie, trame paysagère, corridor écologique, espaces de rencontre, …). Elle pourra être organisée de manière linéaire ou en pas japonais. Elle trouvera sa place sur les espaces collectifs et/ou sur les espaces privatifs (jardins, plaine de jeux, …).

Les éléments qui participent à la vocation écologique pourront prendre plusieurs formes : bande enherbée, alignement d'arbres, haies vives, vergers de haute tige et jardins arborés…

Cette continuité se situera de manière privilégiée au cœur du quartier, pour répondre aux différentes fonctions en lien avec le quartier. Elle pourra également être imaginée en limite Nord de l'urbanisation. Dans ce cas, sa largeur sera plus conséquente pour atténuer la proximité directe de la RD 63.

Une zone humide est localisée au Nord-Ouest du périmètre de la ZAC. Espace en bordure du périmètre de la ZAC, cette zone humide sera soit préservée, soit mise en valeur au travers d'aménagements connexes en lien avec la gestion des eaux pluviales par exemple. La continuité écologique évoquée précédemment pourra s'appuyer sur cet élément, dès lors que sa fonctionnalité écologique est préservée et renforcée.

## 3.4. INTÉGRATION QUALITATIVE DE LA ZONE DANS SON ENVIRONNEMENT (MISE EN VALEUR DU PAYSAGE)

Le paysage est marqué par de fortes perceptions depuis la RD 63, par la présence de lieux à forts enjeux paysagers aux alentours (forêt du Ried Rott, canal de la Marne au Rhin) et par la proximité des axes routiers.

Sur le plan paysager, le parti pris consistera à apporter un traitement qualitatif d'une des portes d'entrée d'agglomération strasbourgeoise et de la commune en prenant en compte les atouts paysagers intéressants existants et en les intégrant dans le futur quartier.

Le site de projet présente encore un certain de nombre de vergers. Leur qualité est très disparate. Le projet d'aménagement privilégiera le maintien de ces vergers, lorsque c'est possible. Dans le cas contraire, ils seront recréés au sein de l'opération.

La frange donnant sur la RD 63 fera l'objet d'un aménagement paysager, composé d'essences locales et d'au minimum deux strates.

L'intégration des bâtiments dans leur environnement appellera des franges végétalisées (fonds de jardin) pour assurer une transition douce avec le tissu urbain limitrophe.

Les espaces publics, qui participent au cadre de vie au quotidien devront être aménagés et autant que possible végétalisés. Ils seront dotés de fonction(s) / de vocation(s) diverse(s) (récréatives, paysagères et environnementales…). Leur aménagement participera au maillage et la mise en réseau des espaces veégétalisés existants et à créer.

## 3.5. PROGRAMMATION

### 3.5.1. Ensemble du secteur Nord

L'aménagement de ce nouveau quartier se fera sous forme d'une opération mixte pouvant accueillir plusieurs fonctions urbaines : habitat, commerces, services, équipements de proximité. L'objectif consistera à garantir une mixité fonctionnelle à dominante d'habitat, sans pour autant fragiliser l'appareil commercial et les services existants à Reichstett.

### 3.5.2. ZAC «Les Vergers de Saint-Michel»

La ZAC accueillera environ 480 logements.

La programmation en matière d'habitat sera la suivante :

- au minimum 25 % de logements locatifs aidés,
- au maximum 45 % de logements en accession libre.

Le reste de la programmation est répartie entre logements en accession sociale sécurisée et logements à prix maîtrisé de manière à assurer les objectifs de mixité sociale et de répondre aux besoins de la commune de diversification de son parc de logements.

Le projet urbain permettra de prolonger la centralité urbaine existante le long de la rue du Général de Gaulle. Les commerces et services de proximité pourront s'implanter en rez-de-chaussée, en priorité le long de cet axe.

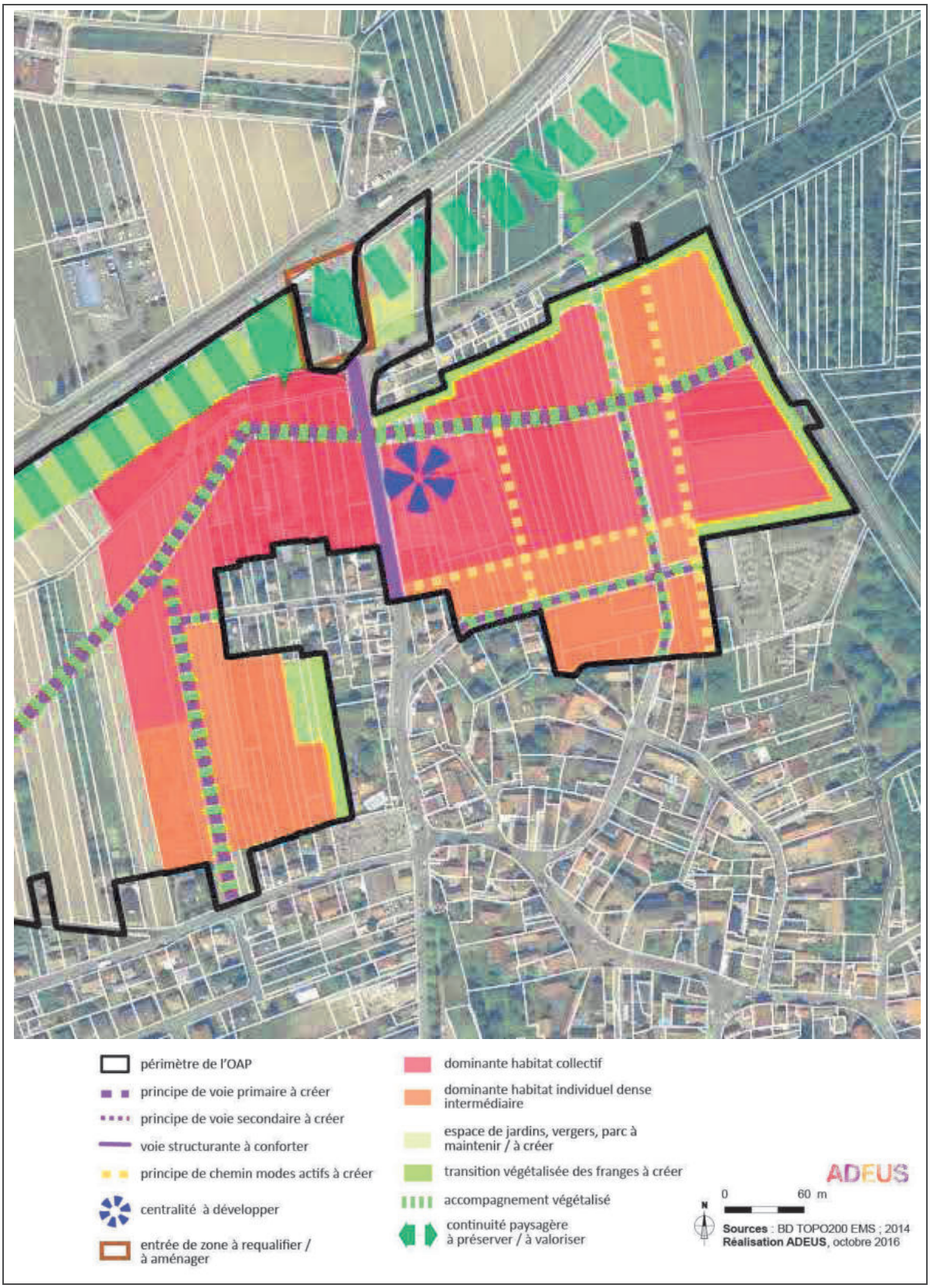
## 3.6. LES FORMES URBAINES ET DENSITÉS DE LA ZAC «LES VERGERS DE SAINT-MICHEL»

Des formes urbaines variées dans l'habitat (habitat collectif, habitat intermédiaire ou habitat individuel dense) assureront la mixité urbaine et générationnelle recherchée :

- des collectifs, allant de R+1+attique à R+4+attique maximum,
- des constructions intermédiaires allant de R+1+attique à R+2 maximum,
- des constructions individuelles denses / maisons de ville de R+1 maximum.

Les densités bâties seront modulées en fonction du tissu existant. Les constructions les moins hautes seront édifiées de préférence en bordure Sud de manière à assurer une transition avec l'habitat existant. Les transitions douces entre maisons existantes et futures constructions peuvent également faire l'objet d'un traitement végétalisé, calibré en fonction des volumes bâtis.

**Carte n°3 :Schéma de principes - secteur de la ZAC au Nord**



## 3.7. LE STATIONNEMENT

L'objectif consistera à donner dans le projet une juste place à la voiture et en réduire la visibilité pour une meilleure qualité de vie dans le futur quartier.

Le stationnement pourra être géré à la parcelle ou de manière groupé à l'échelle de l'opération. Les possibilités de mutualisation entre les différentes fonctions devront être étudiées et mises en œuvre autant que possible.

Des poches de stationnement sur l'espace public seront également aménagées dans le quartier, notamment pour répondre au besoin de stationnement des visiteurs.

## 3.8. CENTRALITE ET COMMERCE

Les commerces et services de proximité s'implanteront en priorité le long de la rue du Général de Gaulle, permettant ainsi de prolonger la centralité urbaine existante et de participer à la requalification de l'entrée de ville. Le supermarché existant pourra faire partie de cette centralité. Le cas échéant, sa conception devra être en lien avec le reste du quartier et la future centralité.

Concernant le supermarché, sa surface de vente sera calibrée de manière à répondre aux besoins correspondant à un pôle de proximité, pour les habitants de Reichstett et les personnes y travaillant. La surface de vente sera de l'ordre de 2500 m² pour la partie relevant du commerce de détail déployée en rez-de-chaussée, à laquelle pourront s'ajouter la réalisation de deux boutiques ainsi que d'une restauration de type "cafétéria".

L'accès au supermarché sera organisé depuis le quartier et non en direct depuis la RD 63 ou la rue du Général de Gaulle. Seul un accès de livraison pourra être autorisé depuis la rue du Général de Gaulle.

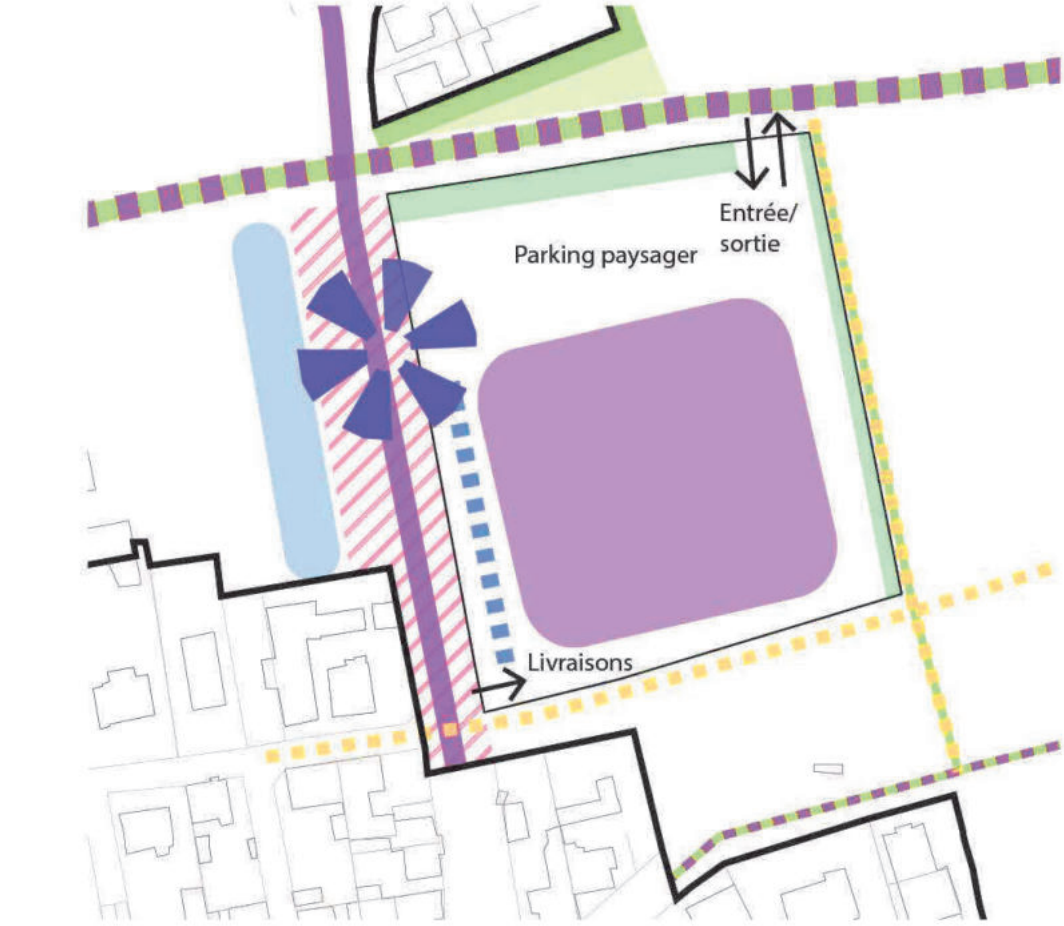
Le parking du supermarché se développera au Nord de la parcelle de celui-ci, en contact avec le nouvel axe de circulation Est-Ouest. Il sera paysager pour mieux s'intégrer au reste des espaces publics et ses franges Nord et Est seront obligatoirement plantées.

## 3.9. PHASAGE

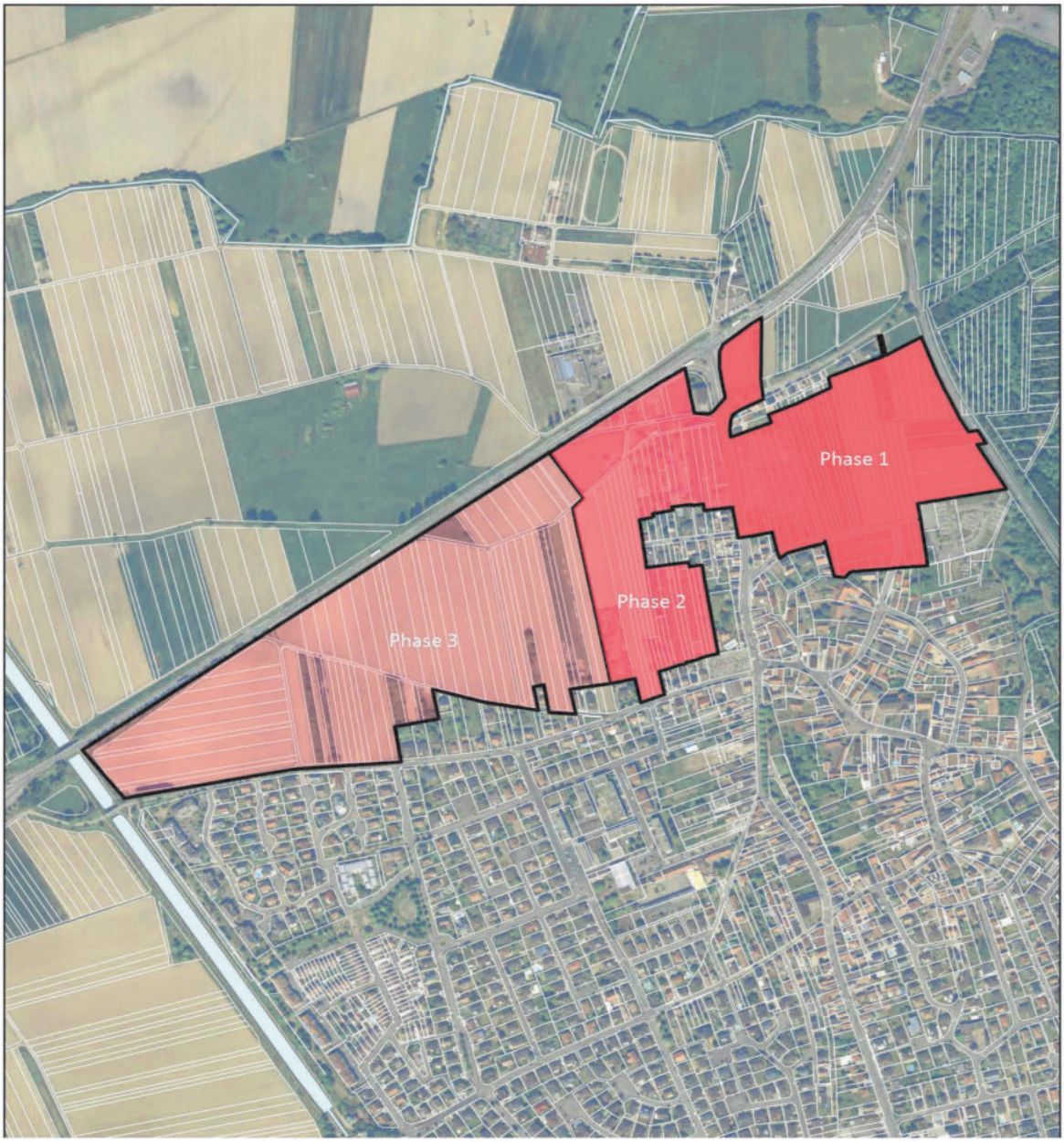
L'urbanisation du secteur sera prévue en deux grandes phases :

- une première phase correspondant à la ZAC dont l'urbanisation pourra se faire en plusieurs étapes, en commençant par la partie Est de la ZAC,
- la deuxième phase correspondant à la réserve foncière, destinée à être urbanisée à plus long terme (en deux phases).

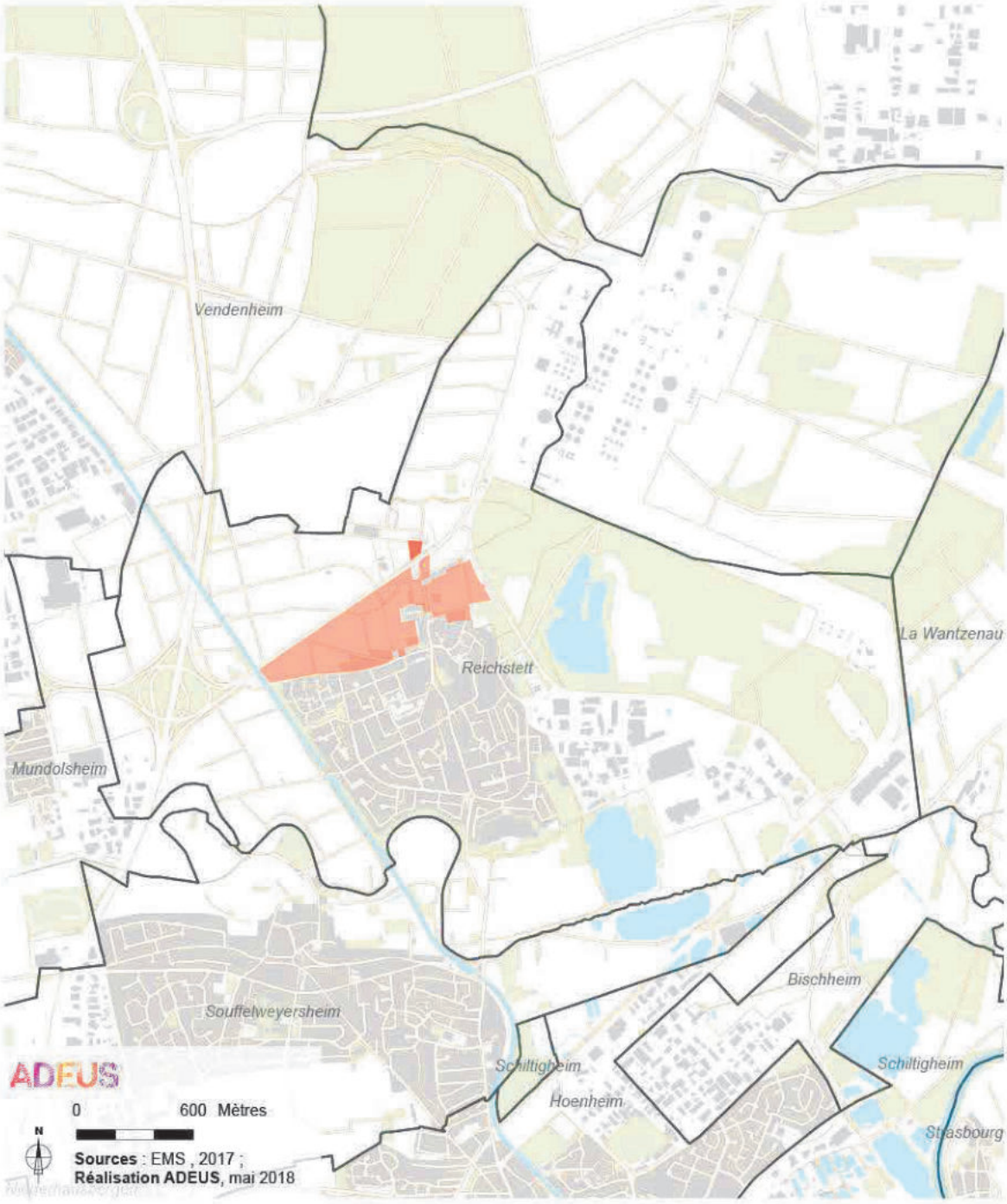
**Carte n°4 : Schéma de principes - Centralité et commerce (site du supermarché)**



**Carte n°5 : Schéma de principe : phasage**



# COMMUNE DE REICHSTETT : « SECTEUR AU NORD DE LA RD 63 »



# 1. SITUATION DU SECTEUR DE PROJET

La zone d'urbanisation future à vocation d'activité (environ 0,5 hectare) est située au Nord de la RD 63, au droit du carrefour de cette voie structurante d'agglomération avec la rue du Général de Gaulle, à Reichstett.

# 2. DESTINATION DU SECTEUR

Ce secteur est ouvert à l'urbanisation en lien avec les orientations inscrites au dossier de réalisation de la ZAC " Les Vergers de Saint-Michel ", située au Sud de la RD 63. Ce secteur fait également l'objet d'une OAP dans le présent PLU.

La zone IAUXd est destinée à accueillir une aire de retournement bus ainsi que qu'une station essence et une station de lavage. Elle n'a pas vocation à développer d'autres types d'activités commerciales.

# 3. PRINCIPES D'AMÉNAGEMENT ET CONDITIONS D'URBANISATION

## 3.1. DESSERTE ET ORGANISATION VIAIRE

La desserte de cette zone s'organise à partir d'une voie unique créée depuis le carrefour entre la RD 63 et la rue de Général de Gaulle. Ce dernier sera réaménagé, afin d'assurer un accès en toute sécurité des bus et des véhicules privés se rendant aux stations de service et de lavage.

Cette desserte interne de la zone IAUXd devra assurer la desserte à plus long terme de la zone IIAUX et permettra le passage de poids lourds.

Son aménagement ne devra pas obérer les circulations agricoles existantes et notamment celles vers le Nord et l'Ouest du ban.

En outre, la desserte des entreprises existantes devra être maintenue.

## 3.2. INTÉGRATION QUALITATIVE DE LA ZONE DANS SON ENVIRONNEMENT

Situé en bordure de la RD 63, l'aménagement du site devra veiller à son insertion paysagère, du fait de sa localisation à proximité d'un axe important. A ce titre, une transition paysagère sera aménagée dans la marge de recul inscrite au plan de zonage. Celle-ci sera composée à minima par deux strates végétalisées et d'essences diversifiées.

## 3.3. PROGRAMMATION

- Partie Est du site : aire de retournement bus : constructions, installations et aménagement liés à son fonctionnement ;
- Partie Ouest du site : Station essence et station de lavage.

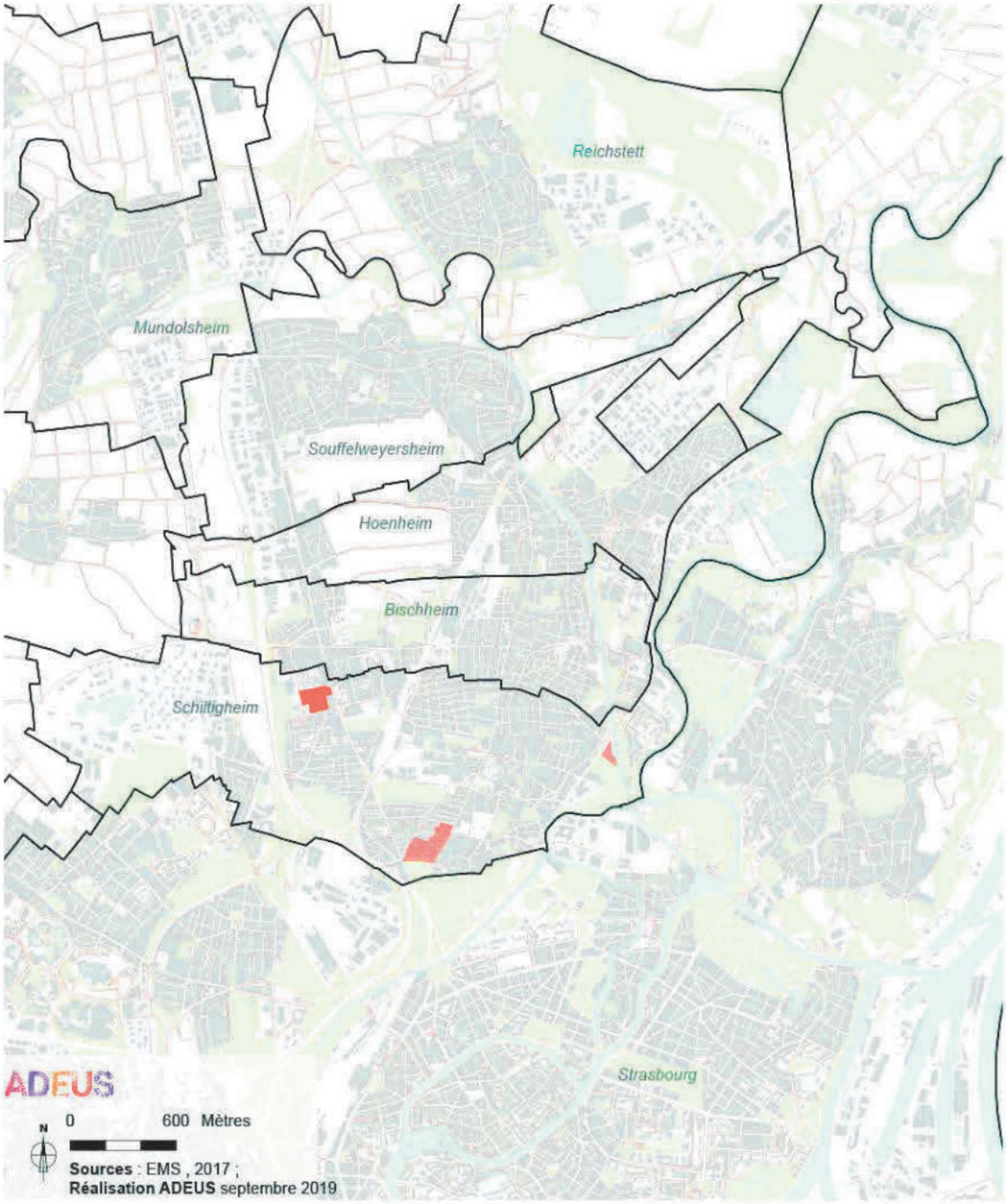
Ce secteur de projet dédié à l'offre de services en lien avec la mobilité pourra, à terme, voir l'émergence d'un pôle de co-voiturage en entrée d'agglomération.

## 3.4. PHASAGE

Cette zone pourra être ouverte à l'urbanisation, une fois le carrefour de la RD 63 réaménagé.

Les constructions et aménagements liés à l'aire de retournement bus, ainsi qu'aux stations service et de lavage, peuvent être réalisés concomitamment au réaménagement du carrefour dès lors que l'accès sécurisé aux chantiers est assuré.

# COMMUNE DE SCHILTIGHEIM : « SECTEUR DE LA FRICHE INDUSTRIELLE ISTRA »



# 1. SITUATION DU SECTEUR DE PROJET

La friche industrielle ISTRA est située au 2 avenue de la 2ème Division Blindée, à l'ouest de la commune de Schiltigheim, entre la route de Brumath, l'avenue de la 2ème Division Blindée, la rue de Turenne et la rue Poincaré.

Ce secteur de projet se situe à proximité du quartier prioritaire pour la ville (QPV) nommés : "quartiers - ouest " de Schiltigheim et faisant l'objet d'une opération de renouvellement urbain.

Il jouxte des équipements publics majeurs : le centre nautique, le stade Romens et la salle des fêtes de Schiltigheim.

# 2. DESTINATION DU SECTEUR

Cette friche industrielle est destinée à être requalifiée en un quartier mixte à dominante d'habitat, à la création de logements, de commerces, d'espaces verts et équipements publics.

# 3. PRINCIPES D'AMÉNAGEMENT ET CONDITIONS D'URBANISATION

## 3.1. DESSERTE ET ORGANISATION VIAIRE

Le site est bien desservi depuis la route de Brumath, l'avenue de la 2ème Division Blindée, la rue de Turenne et la rue Poincaré.

Une voie de desserte interne sera aménagée sous la forme d'un bouclage depuis la rue Clémenceau.

Les principaux services du quotidien sont présents à une distance praticable à pied depuis le site, comme les commerces alimentaires, la pharmacie, les écoles maternelles, élémentaires, collèges, cafés et les restaurants.

Le réseau cyclable du quartier reste à compléter notamment en ce qui concerne la route du Général de Gaulle, qui est partiellement aménagée, mais qui ne permet pas de relier Strasbourg, au sud. Il en est de même pour se rendre à la gare de Bischheim à vélo, car il n'y a pas d'itinéraire continu permettant de traversée la voie ferrée.

En revanche, la rue du 23 novembre et la D120 sont dotées de bandes cyclables qui permettent de rejoindre l'Espace Européen de l'Entreprise, et le quartier de Cronenbourg à Strasbourg.

Le site est desservi par les transports en commun (la ligne de bus n°6, 50 et 70 de la CTS).

L'aménagement du site devra veiller à préserver, voire mettre en valeur, les modes actifs dans le but d'améliorer l'accéssibilité aux services, aux équipements et aux transports en commun existants à proximité du projet.

## 3.2. INTÉGRATION QUALITATIVE DE LA ZONE DANS SON ENVIRONNEMENT

Le cœur du quartier sera constitué d'un grand parc végétalisé d'un hectare environ qui se prolongera sur deux axes, un axe Nord-Sud et un axe Est-Ouest.

Ce parc ne sera accessible qu'aux modes actifs. Le réseau de modes actifs aménagé au sein du secteur de projet s'articulera avec les cheminements piétons et cycle existants ou à créer en bordure du site. Ils devront participer à l'amélioration des continuités piétonnes et cyclables, à l'échelle de la partie ouest de la commune.

Les hauteurs maximum autorisées des constructions seront principalement limitées à huit niveaux au dessus du rez-de-chaussée. Seules trois constructions, autour du parc central, pourront atteindre une hauteur maximum de 16 niveaux, deux immeubles de R+15 et deux de R+12. Ceci permettra de renforcer l'identité du quartier par des repères urbains.

Ces constructions permettront de structurer l'espace central, de dégager des percées visuelles orientées d'ouest en est. Les espaces non bâtis, et ceux qui ne sont pas destinés à la circulation automobile, devront être végétalisés et dédiés aux modes actifs. Ils comprendront a minima deux strates végétalisées diversifiées. Leur aménagement privilégiera les essences locales.

Les commerces et les services publics ou d'intérêt collectif seront localisés, de façon préférencielle, en pied d'immeuble.

La partie ouest du site est située dans la zone de vigilance concernant la qualité de l'air liée à l'autoroute A35. Le projet devra tenir compte de cet enjeu et définir, en tant que de besoin, des formes urbaines et des dispostions spécifiques pour les constructions qui ont pour but de limiter ces nuisances.

Tout projet d'urbanisation devra garantir les enjeux de santé publique au regard de la qualité des sols et des sous-sols.

## 3.3. PROGRAMMATION

La programmation visera à dynamiser les quartiers ouest de Schiltigheim et à rediversifier l'offre en logement.

Le secteur de projet comportera également des équipements d'intérêt collectif, des services publics et des commerces (500 m² environ) qui seront répartis, de manière préférencielle, en pied d'immeuble.

La densité logements sur ce site est limitée à 130 logements maximum à l'hectare.

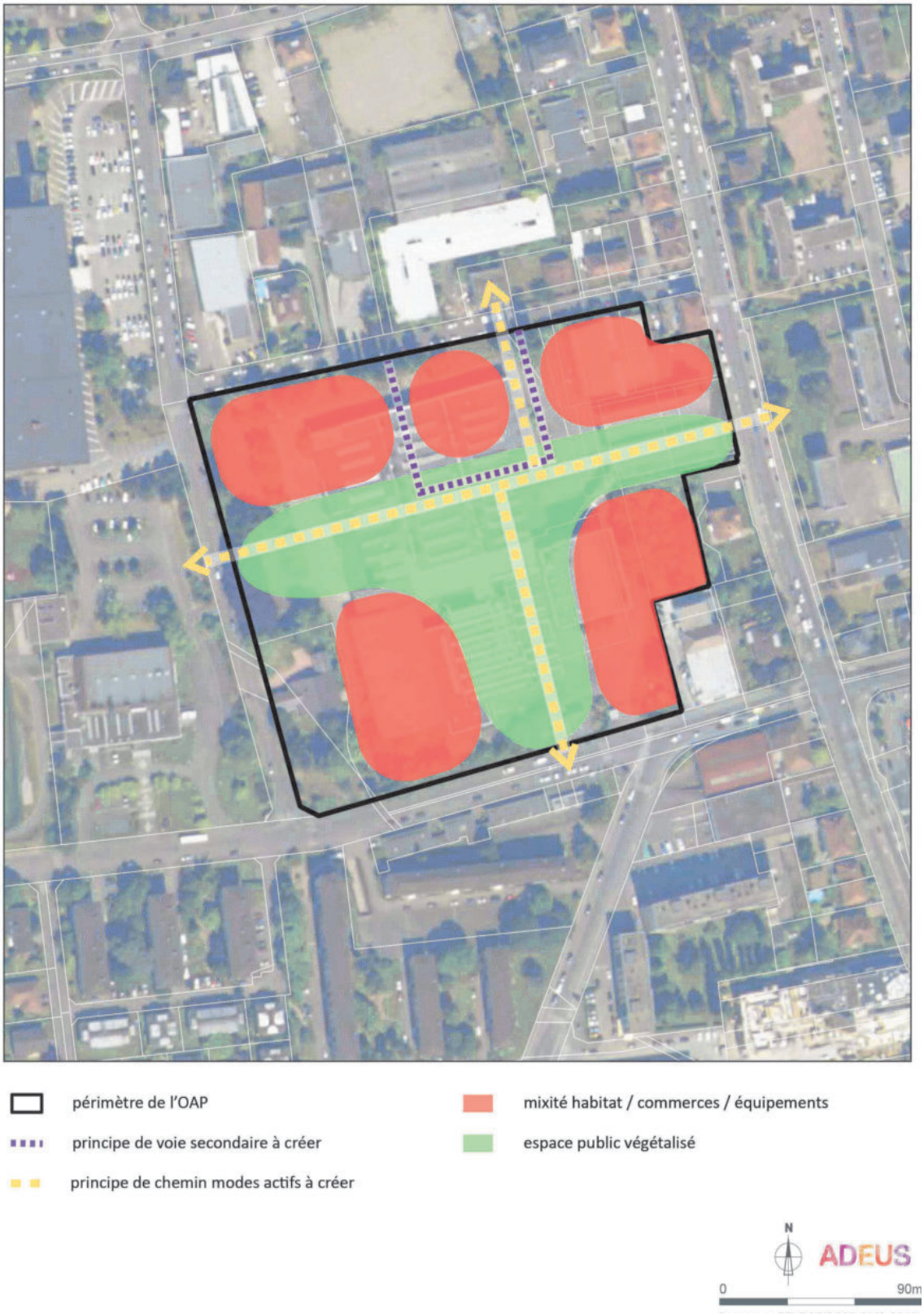
Le pourcentage de logements sociaux à produire dans cette opération sera compris entre 20 et 25 % de la production globale en matière d'habitat.

La programmation respectera les proportions suivantes en matière de taille de logements : un tiers de logements de petite taille (T1, T2) et de deux tiers de logements de taille moyenne et grande (T3, T4, T5).

## 3.4. PHASAGE

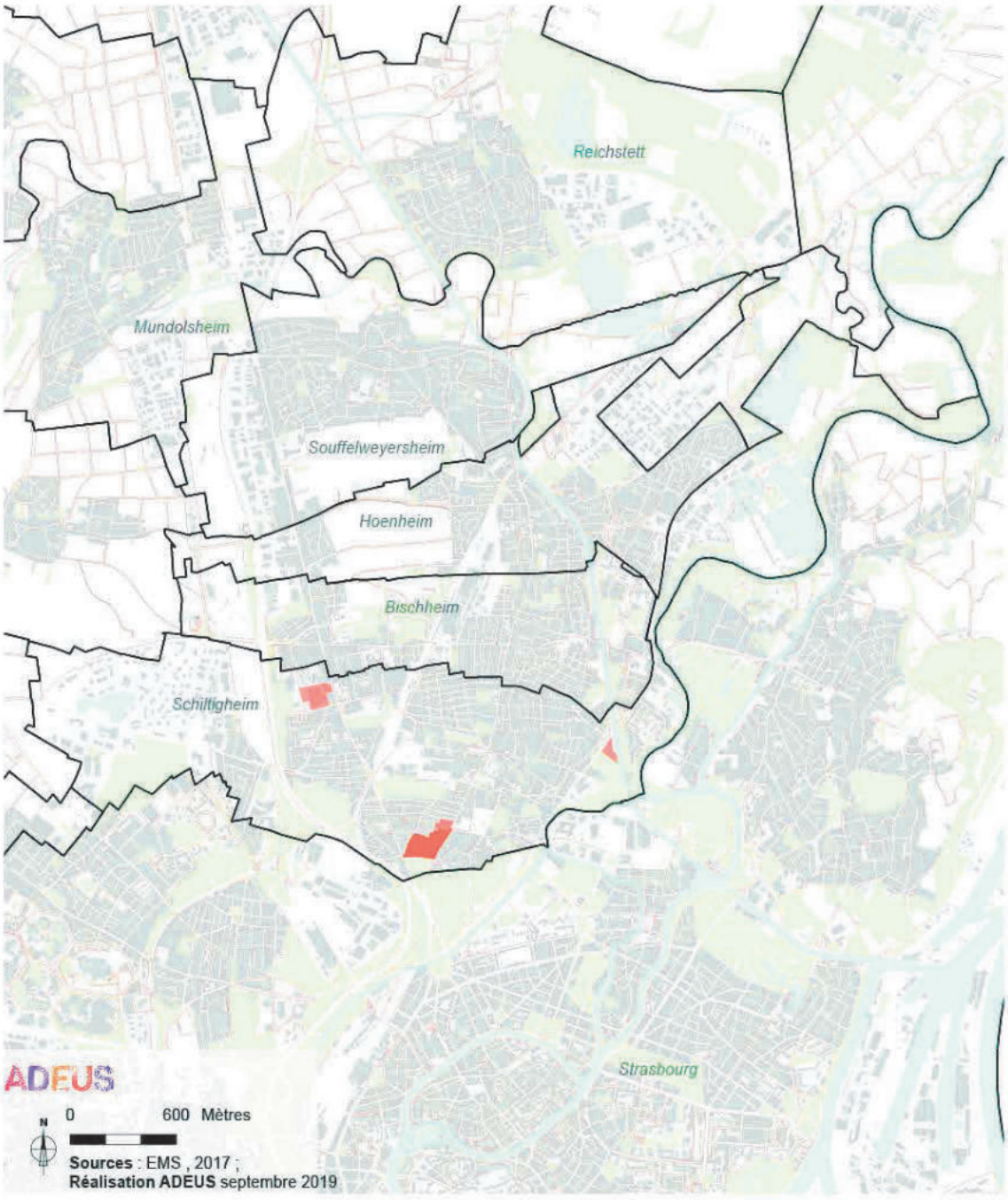
L'urbanisation de ce secteur s'effectuera en une ou plusieurs phases.

**Carte n°1 : Schéma de principes - Secteur de la friche industrielle ISTRA**



**Carte n°2 : Hauteur des constructions**

# COMMUNE DE SCHILTIGHEIM : « SECTEUR FISCHER - SEBIM »



# 1. SITUATION DU SECTEUR DE PROJET

L'ensemble du site de projet, d'une superficie de 5 hectares environ, est localisé en limite Sud du tissu urbanisé de la ville de Schiltigheim, au droit de l'une des principales entrées de la Ville de Strasbourg.

Il est bordé à l'Ouest par la rue des Malteries, à l'Est par la route de Bischwiller, au Sud par le cimetière Sainte-Hélène et au Nord par le site Alsia.

Il correspond à un espace en friche suite à la cessation d'activités de Heineken sur le site Fischer en 2009 et de Sebim, en bordure Nord de l'ancien site brassicole.

Les principaux atouts de ce secteur relèvent :

- de sa position stratégique au sein de la ceinture métropolitaine, territoire privilégié d'élargissement du cœur de la métropole ;
- de sa bonne accessibilité ;
- de la proximité des services et des équipements du centre de Schiltigheim et d'un accès facilité à différentes zones économiques ;
- de son positionnement à la convergence de grands projets de développement urbain et économique (quartier d'affaires international du Wacken, nouveau quartier gare, place de Haguenau…).

# 2. DESTINATION DU SECTEUR

Ce secteur constitue un site potentiel de renouvellement urbain et un enjeu important pour le développement urbain et économique de la Ville de Schiltigheim et de l'Eurométropole de Strasbourg.

Il s'agira de reconvertir un secteur en friche. La requalification du site consistera en l'aménagement d'un nouveau quartier mêlant logements, commerces et services, lieu de vie et d'activités, espaces et équipements publics ou d'intérêt collectifs.

# 3. PRINCIPES D'AMÉNAGEMENT ET CONDITIONS D'URBANISATION

## 3.1. PROGRAMMATION

La programmation visera à dynamiser l'entrée sud de la ville et à renforcer et compléter l'offre commerciale du centre ville de Schiltigheim.

Sur le site Fischer, le projet comprendra :

- des logements ;
- un groupe scolaire regroupant écoles maternelle et élémentaire, sous maîtrise d'ouvrage de la Ville de Schiltigheim ;
- des commerces et activités de services, ainsi que d'autres activités de secteur secondaire ou tertiaire en pied d'immeuble, sur un maximum de 8 000 m².

Le projet comportera un maximum de 6 000 m² de commerces et activités de services.

Les surfaces d'activités seront réparties en pied d'immeubles des nouveaux bâtiments et au sein des bâtiments existants préservés et réhabilités, comme la Malterie et le Palais Fischer, qui pourront présenter une vocation mixte habitat / commerces / activités de services.

Une crèche privée s'implantera dans le futur quartier. Une aire de jeux publique sera aménagée à proximité de la crèche et du groupe scolaire.

Le site Sebim présentera un hébergement hôtelier le long de la route de Bischwiller. Le bâtiment à conserver sera réhabilité et pourra accueillir des équipements d'intérêt collectif ou des services publics (salle de spectacle par exemple), voire des activités de service (restaurant). L'espace libre situé entre les deux bâtiments sera aménagé en espace végétalisé.

## 3.2. FORMES URBAINES ET DENSITÉS

Les formes urbaines privilégiées correspondent à de l'habitat collectif, en cohérence avec la localisation du site par rapport au cœur métropolitain et au centre-ville de Schiltigheim.

Elles répondront aux ambitions de qualité architecturale et de densité. Le site Fischer comportera au maximum 700 logements.

## 3.3. STATIONNEMENT

Outre les normes minimales imposées par le règlement, en termes de place de stationnement à réaliser, le projet répondra aux besoins du futur quartier.

Plus de 1000 places seront créées en intégralité en ouvrage sur le site Fischer, dont un parc de stationnement de 145 places environ ouvert au public. Cette offre de stationnement permettra d'assurer le stationnement pour les commerces, ainsi que pour tous les usagers occasionnels du site, et de limiter le stationnement en surface.

En complément, les aménagements suivants seront réalisés :

- du stationnement bilatéral sur la portion à sens unique des voies nouvelles créées ;
- un espace de livraison en lien avec les activités commerciales et de services au Sud du site ;
- une zone de dépose minute au Nord du site pour les besoins du groupe scolaire.

Un projet d'implantation de voitures partagées pourra également voir le jour sur le site Fischer.

Les vocations développées sur le site Sebim devront répondre à leurs besoins propres en matière de stationnement, en lien avec les dispositions du règlement écrit.

## 3.4. DESSERTE ET ORGANISATION VIAIRE

La desserte du site sera assurée principalement par la création d'une nouvelle voie en limite Sud du site Fischer.

Sous maîtrise d'ouvrage de l'Eurométropole de Strasbourg, cette voie aura une emprise suffisante (22 mètres de largeur d'emprise) pour permettre l'aménagement :

- d'une voirie double sens ;
- d'une voie permettant le passage d'un transport en commun en site propre ;
- d'espaces spécifiques dédiés aux piétons et aux cyclistes ;
- d'un espace de livraison pour les commerces projetés au Sud du site.

L'organisation viaire interne s'effectuera à partir d'une nouvelle voie créée entre la future voie aménagée par l'Eurométropole de Strasbourg et la rue des Malteries, en bordure Ouest du site.

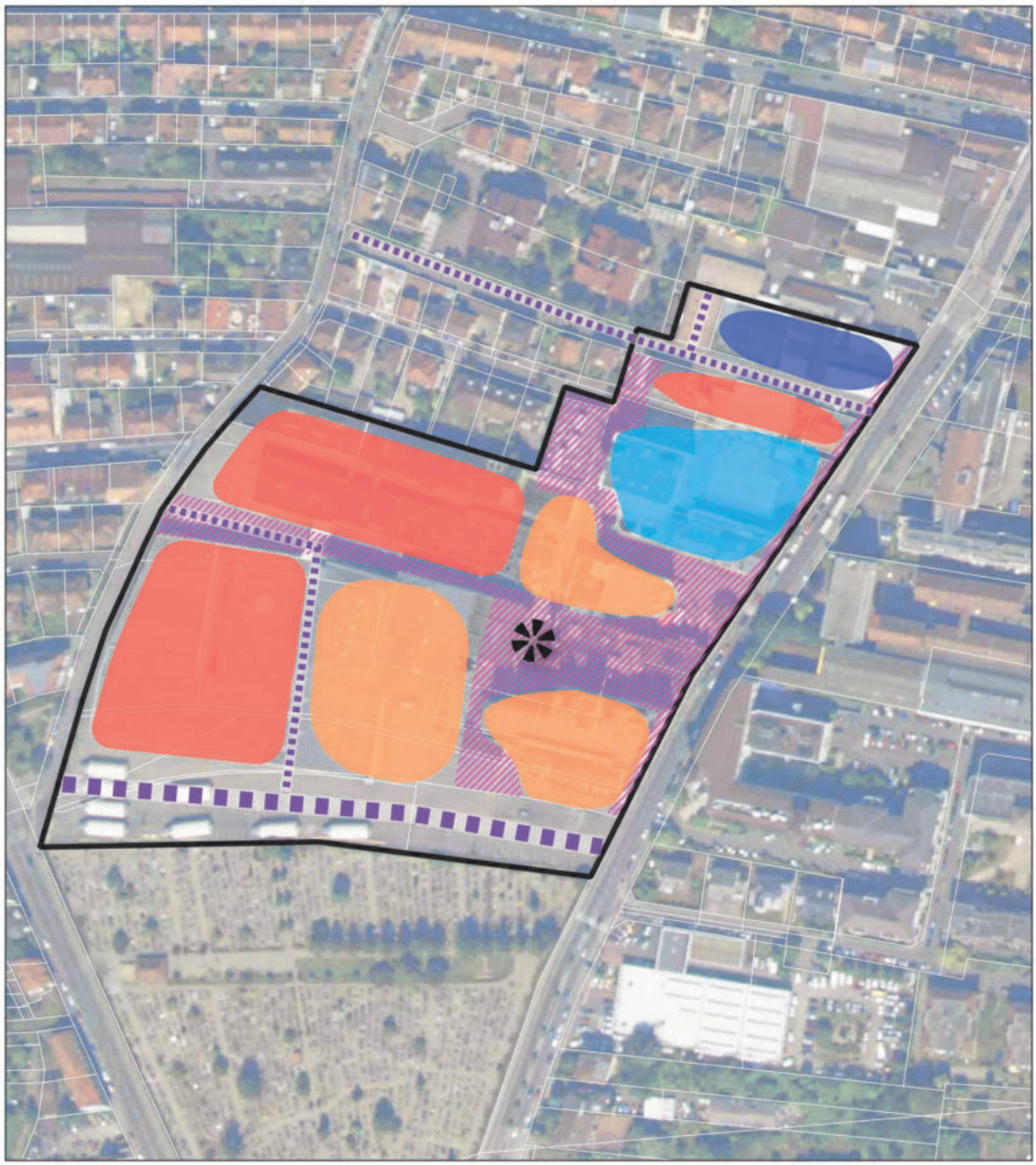
Cette voirie interne sera :

- à double sens, dans sa portion Nord-Sud ;
- à sens unique, dans sa portion Est-Ouest, afin d'éviter un flux supplémentaire sortant sur la rue des Malteries.

Afin de limiter le trafic induit par les futurs habitants sur les quartiers environnants, les principes suivants seront respectés :

- la majorité des parkings du projet Fischer seront accessibles depuis la nouvelle voie située au Sud du projet ;
- une inversion du sens de circulation pourra être mise en place sur le dernier tronçon Sud de la rue des Malteries.

**Carte n°1 : Schéma de principes - Vocations urbaines**



Par ailleurs, afin d'éviter les perturbations de la circulation, route de Bischwiller, aucun nouvel accès direct aux constructions, pour les véhicules, ne sera possible depuis cet axe. La desserte des futurs bâtiments sera assurée, en priorité, par le biais de voies secondaires.

La partie Nord du site Fischer ainsi que le site Sebim seront desservis par la voie située entre la maison Grüber et le bâtiment préservé sur le site Sebim.

## 3.5. CIRCULATION PIÉTONS CYCLES

Le cœur du quartier constituera un espace végétalisé et animé par des commerces et activités de services, réservé aux piétons et cycles. L'espace dédié aux circulations douces structurera le quartier.

Il se composera :

- d'un axe Nord-Sud accessible uniquement aux modes actifs ;
- d'un axe Est-Ouest, tous modes, sur le tronçon Ouest et réservé aux piétons et cycles sur sa partie Est.

## 3.6. PRISE EN COMPTE DES NUISANCES ET DE L'ENVIRONNEMENT

Le site est concerné par des enjeux de santé et de sécurité publique en lien avec la proximité de l'autoroute, la qualité des sols et la présence de cavités souterraines.

Tout projet d'urbanisation devra garantir les enjeux de santé publique au regard de la qualité des sols et des sous-sols. Par ailleurs, le projet respectera les restrictions d'usage fixées par le règlement.

Les cavités souterraines seront soit :

- comblés par remblais ;
- ré-exploitées pour l'aménagement de parkings ;
- préservées et consolidées.

### 3.6.1. En matière de qualité de l'air

Les établissements destinés aux publics sensibles seront situés en dehors de la zone de vigilance inscrite au Plan de protection de l'atmosphère (PPA) (voir règlement graphique - plan vigilance).

Les aménagements, constructions et installations, au travers de leur organisation spatiale, les choix de mises en œuvre techniques, ou encore par l'adaptation des formes urbaines, seront conçus de manière à limiter l'exposition des populations aux dépassements des seuils limites liés à la pollution atmosphérique, définis par le Plan de protection de l'atmosphère de l'agglomération strasbourgeoise, adopté le 4 juin 2014.

Les installations techniques des futurs bâtiments visant à aspirer de l'air (VMC, …) seront privilégiées sur les façades qui ne sont pas orientées vers l'autoroute A4.

### 3.6.2. Intégration qualitative de la zone dans son environnement

Les espaces végétalisés publics du quartier seront amplifiés par les espaces verts privés et accompagneront la densité bâtie. Cette nature urbaine est support d'espaces ouverts, de lien social et de loisirs, offrant aux habitants des espaces verts de proximité, de lieux de rencontre et d'événements. Ils seront végétalisés sous la forme de jardins linéaires, de terrasses plantées et d'alignements d'arbres.

Un square sera créé au niveau de la Malterie sur 1 000 m² environ. Il constituera un espace végétalisé de détente et récréatif, et un espace de restauration avec une terrasse aménagée. Un espace végétalisé ouvert au public sera aussi aménagé au sein du site Sebim.

L'organisation des espaces publics et leur aménagement veilleront aussi à mettre en valeur le patrimoine bâti préservé.

Les aménagements végétalisés sont composés d'au minimum deux strates (herbacée, arbustive ou arborée) et d'essences locales.

De par sa vocation, le groupement scolaire pourra adapter le pourcentage d'espaces végétalisés exigé par le règlement écrit, dès lors que les aménagements conçus seront de qualité.

### 3.6.3. Prise en compte du patrimoine bâti

Les friches Fischer et Sebim présentent un patrimoine bâti que le projet d'aménagement devra préserver et réhabiliter pour d'autres usages, de manière à témoigner de l'histoire passée du site.

Au niveau de l'ancienne brasserie Fischer, les bâtiments conservés et à reconvertir sont :

- l'ancienne Malterie ;
- l'ancienne salle de brassage (le Palais Fischer) ;
- la "nouvelle" salle de brassage ;
- la maison Grüber ;
- la cheminée ;
- la Fischerstub.

Sur l'ancien site d'activités Sebim, l'ancienne salle de spectacle devra être préservée.

### 3.6.4. Insertion des constructions dans leur environnement

Les constructions nouvelles respecteront la " skyline " de l'entrée sud de Schiltigheim et leur hauteur sera inférieure au bâtiment de la Malterie du site Fischer.

En termes d'implantation, les futures constructions respecteront les principes d'ordonnancement et d'implantation typiques des centralités urbaines. Le long de la route de Bischwiller, les constructions nouvelles s'inscriront dans le respect de l'alternance de retraits et d'alignements préexistante le long de cet axe structurant. Les espaces libres le long de cette voie seront végétalisés (plantation d'arbres ou de haies vives).

Au sein du projet, lorsque les constructions ne seront pas implantées directement à l'alignement des voies existantes ou à créer, l'espace libre sera aménagé en jardin de devant. Ce principe devra aussi être respecté le long de la rue des Malteries, sur la partie Sud du site Fischer.

Afin de gérer la transition avec le tissu existant :

- la création de percées visuelles assurera un rythme des façades, pour éviter des linéaires de bâtiments trop homogènes et permettre de faire entrer la trame verte publique au sein des îlots, liant ainsi les jardins publics et privés ;
- des espaces végétalisés privatifs seront aménagés en limite Nord-Ouest du site Fischer, jusqu'au mail piéton/cycles traversant le site du Nord au Sud.

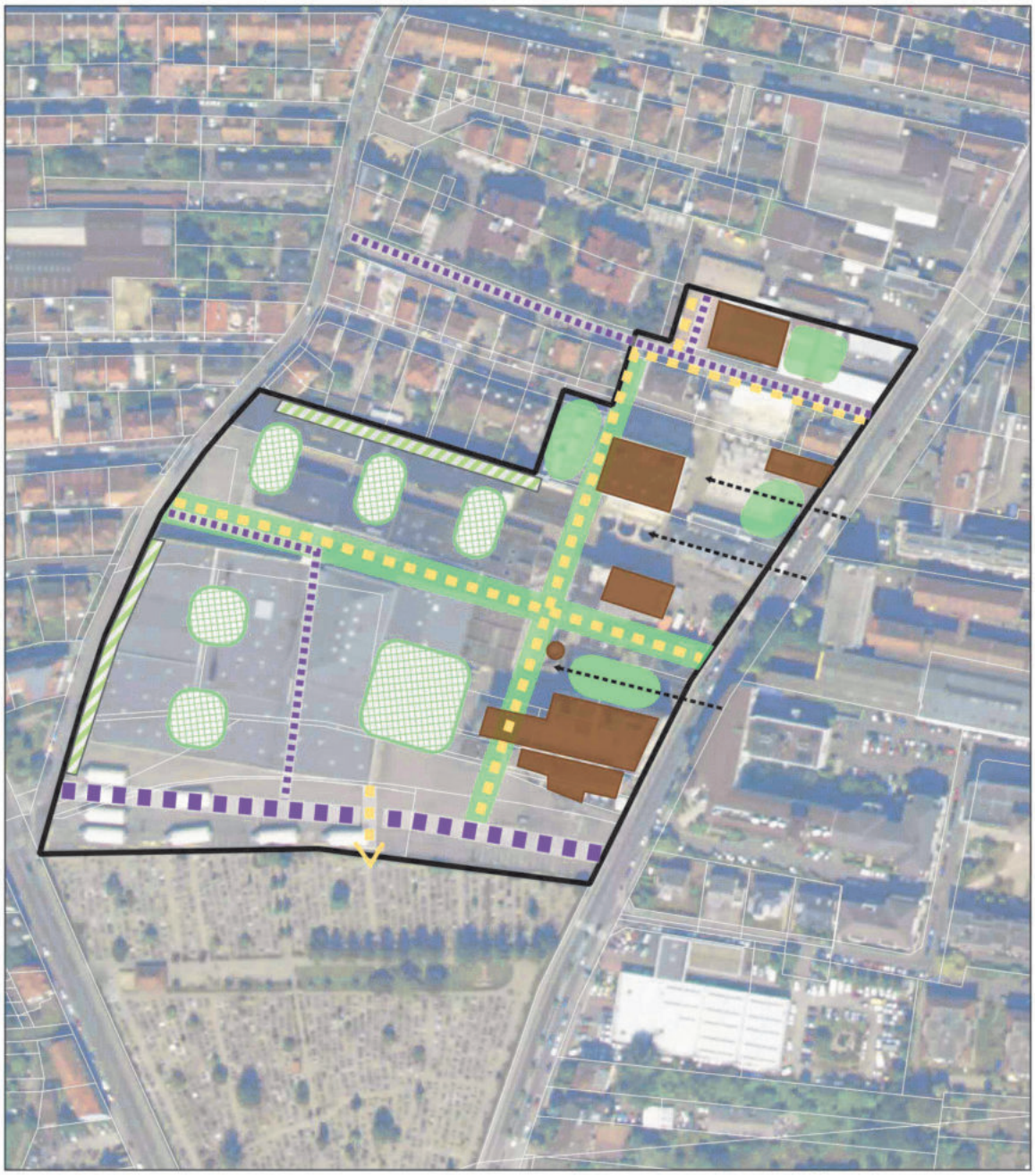
# 4. PHASAGE

Sous réserve de s'inscrire en compatibilité avec les principes et orientations d'aménagement décrites ci-avant, le projet pourra être réalisé en deux phases distinctes :

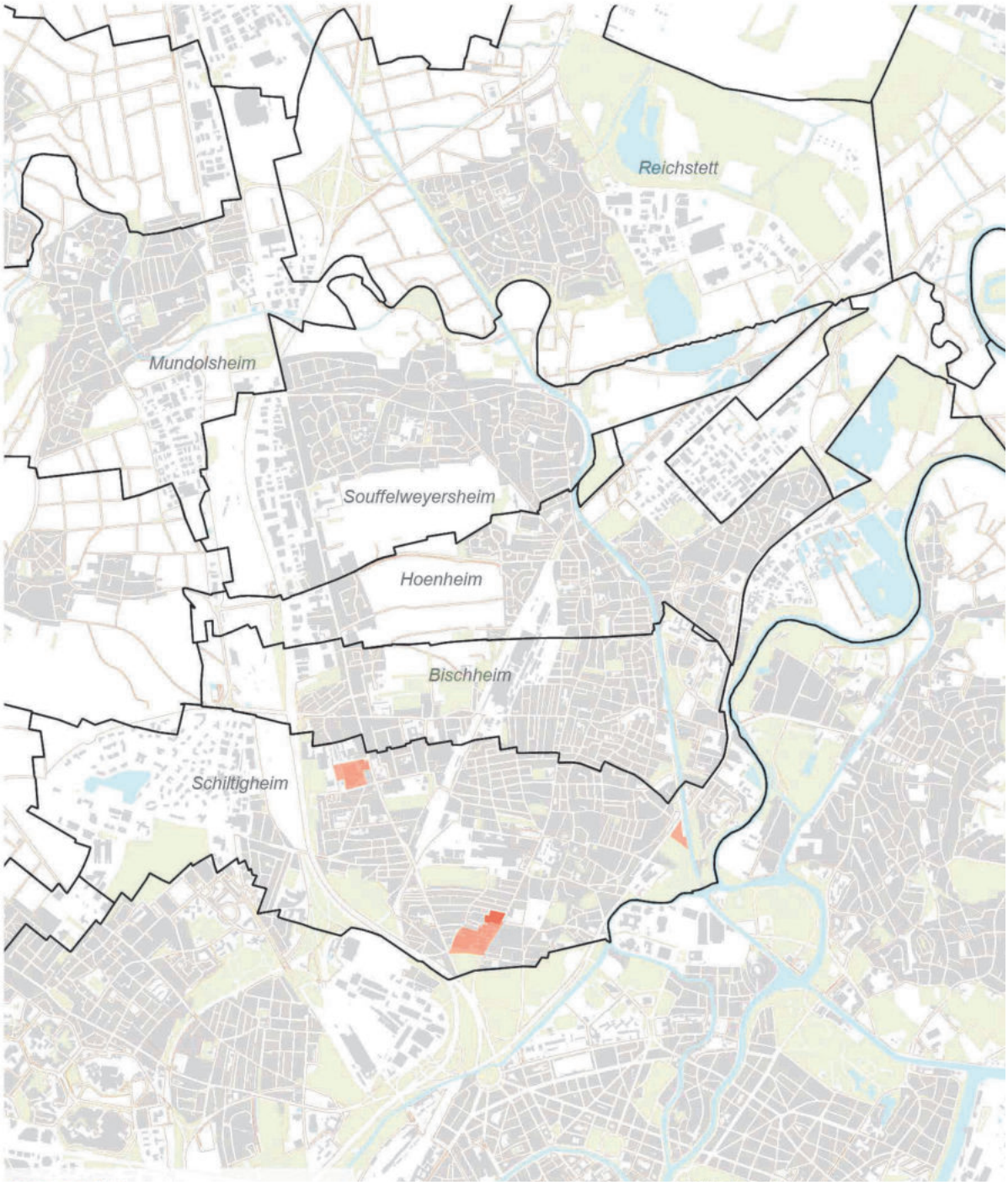
- l'une sur l'ancien site brassicole Fischer ;
- l'autre sur l'ancien site Sebim.

Le groupe scolaire sera réalisé précédemment ou concomitamment à la construction des logements.

**Carte n°2 : Schéma de principes - Cadres de vie**



# COMMUNE DE SCHILTIGHEIM : « REQUALIFICATION DU SECTEUR ALSIA »



# 1. SITUATION DU SECTEUR DE PROJET

Le secteur, d'une superficie de 70 ares environ, est localisé dans la partie Sud de Schiltigheim.

Il est bordé à l'Est par la route de Bischwiller, une des voies structurantes du Nord de l'agglomération et au Sud par les sites Fischer et Sebim.

Il correspond à un site d'activités exploité par l'entreprise Alsia, dont la relocalisation est projetée dans le nord de l'agglomération.

Les principaux atouts de ce secteur relèvent :

- de sa position stratégique au sein de la ceinture métropolitaine, territoire privilégié d'élargissement du coeur de la métropole ;
- de sa bonne accessibilité ;
- de la proximité des services et des équipements du centre de Schiltigheim, et d'un accès facilité à différentes zones économiques ;
- de son positionnement à la convergence entre le centre-ville de Schiltigheim et le futur quartier Fischer.

# 2. DESTINATION DU SECTEUR

Ce secteur constitue un site potentiel de requalification urbaine à dominante d'habitat.

# 3. PRINCIPES D'AMÉNAGEMENT ET CONDITIONS D'URBANISATION

## 3.1. PROGRAMMATION

Le secteur à vocation principale d'habitat pourra accueillir des commerces et services, ainsi que des espaces et équipements publics ou d'intérêt collectif.

Compte tenu du contexte urbain et des enjeux d'aménagement, la surface de plancher destinée à l'habitat est estimée à 6 000 m².

Compte tenu des enjeux de mixité sociale et du profil des ménages de la population schilikoise :

- la programmation de l'opération présentera environ 15% de logements locatifs sociaux ;
- le programme veillera à développer une offre de logements adaptée aux besoins des familles.

## 3.2. DESSERTE ET ORGANISATION VIAIRE

La desserte du site sera assurée :

- depuis la rue de Mundolsheim ;
- depuis la route de Bischwiller.

La desserte depuis la route de Bischwiller sera organisée via l'aménagement d'une voie nouvelle qui traversera le site Alsia et sera connectée au Sud à la future voie à créer, et matérialisée par l'emplacement réservé SCH128 au règlement graphique du PLU.

L'emprise de la voie traversant le site Alsia devra correspondre à des besoins de desserte locale. Elle sera configurée de manière à répondre aux besoins de desserte locale, à l'échelle du quartier des Malteries. Son emprise sera aménagée de sorte à assurer une circulation apaisée, en sens unique et la circulation sécurisée des piétons et des cyclistes.

Outre cette nouvelle voie créée, aucun nouvel accès voiture ne sera possible depuis la route de Bischwiller sur le site, de manière à garantir la sécurité des usagers de cet axe de distribution.

Pour encourager les modes de déplacements actifs, l'aménagement du secteur comportera des liaisons douces aménagées en lien avec le futur mail Nord Sud, traversant les sites Fischer et Sebim.

## 3.3. STATIONNEMENT

A l'échelle du secteur, le stationnement, dont visiteur, sera privilégié en sous-sol, en niveau semi-enterré voire en rez-de-chaussée des bâtiments.

L'accès aux espaces de stationnement devra être optimisé et mutualisé à l'échelle du site pour l'ensemble des stationnements liés aux logements collectifs.

Les aménagements pour le stationnement des vélos des futurs habitants devront être conçus de manière à faciliter l'usage des deux roues pour les déplacements quotidiens (dimensionnement, accès des locaux vélos...).

## 3.4. FORMES URBAINES ET DENSITE

Le bâtiment à valeur patrimoniale identifié au règlement graphique devra être préservé et rénové. Le parti d'aménagement et l'implantation des nouvelles constructions veilleront à le mettre en valeur au sein du projet de requalification.

## 3.5. INTÉGRATION QUALITATIVE DE LA ZONE DANS SON ENVIRONNEMENT

En vue d'une bonne intégration du secteur dans son environnement, l'aménagement des espaces libres fera l'objet d'un traitement qualitatif et végétalisé. Les essences locales seront privilégiées.

En complément de ces principes d'aménagement :

- la frange Ouest du site fera l'objet d'un aménagement végétalisé de type haie vive aux essences diversifiées pour assurer la transition avec les zones bâties contigües. Afin de garantir sa fonctionnalité, l'aménageur garantira le pré-verdissement et la continuité de l'espace planté d'arbres ou d'arbustes ;
- les espaces collectifs ouverts au public seront pensés et aménagés avec les espaces publics créés sur les sites Sebim et Fischer au sud du secteur, afin de permettre une complémentarité de leurs usages.

## 3.6. INSERTION DES CONSTRUCTIONS DANS LEUR ENVIRONNEMENT

Afin de garantir leur insertion dans l'environnement proche, les constructions devront présenter une diversité architecturale ou de volumétrie à l'échelle du site.

En complément de ces principes d'aménagement :

- la hauteur des constructions fera l'objet d'une attention particulière et devra s'inscrire en cohérence avec la volumétrie des bâtiments avoisinants, notamment pour les constructions situées en frange Nord et Ouest du site ;
- le traitement des façades fera l'objet d'une attention particulière. Sauf en cas de contrainte technique, le choix des matériaux sera fait dans une perspective de développement durable ;
- l'aménagement du secteur veillera à traiter qualitativement les pignons en attente du bâtiment situé au 49 rue de Mundolsheim. Un front continu du bâti sera recherché pour assurer la transition avec le bâtiment existant, tant rue de Mundolsheim que route de Bischwiller ;
- la double orientation des logements, voire la possibilité d'être traversant sera privilégiée dans la conception des logements. La majorité des logements devront disposer d'espaces de vie extérieure (jardins privatifs, collectifs ou balcons) et d'espaces de rangements (caves, celliers, ou autres) dimensionnés en fonction de la taille des logements. Sauf contrainte technique particulière, les cages d'escalier devront être éclairées naturellement ;
- le rez-de-chaussée des bâtiments donnant sur la route de Bischwiller pourra être destiné aux commerces et services de proximité, de manière à offrir à la population des services répondant aux besoins du quoitidien.

### 3.7. PRIS EN COMPTE DES NUISANCES ET DE L'ENVIRONNEMENT

Le secteur est concerné par des enjeux de santé et de sécurité publique en lien avec la qualité de l'air, la qualité des sols et les cavités souterraines.

- **Les cavités souterraines**

Les cavités souterraines seront soit :

- comblés par remblais ;
- ré-exploitées pour l'aménagement de parkings ;
- préservées et consolidées.

- **La qualité des sols**

Concernant la qualité des sols, le projet respectera les restrictions d'usage fixées par le règlement.

- **La qualité de l'air**

Les aménagements, constructions et installations, au travers de leur organisation spatiale, les choix de mises en œuvre techniques, ou encore par l'adaptation des formes urbaines, seront conçus de manière à limiter l'exposition des populations aux émissions liées à la circulation motorisée sur la route de Bischwiller.

Les installations techniques des futurs bâtiments visant à aspirer de l'air (VMC, …) seront privilégiées sur les façades qui ne sont pas orientées sur la route de Bischwiller.

# 4. PHASAGE

Tout le projet sera réalisé selon un projet d'aménagement d'ensemble d'un seul tenant.

**Carte n°1 : Schéma de principes - Requalification du secteur Alsia**

périmètre de l'OAP

**Vocation**
- dominante habitat
- espace public à aménager (mode actif)
- patrimoine à préserver

**Environnement / paysage**
- espace vert privé
- transition végétale
- perméabilité visuelle à créer

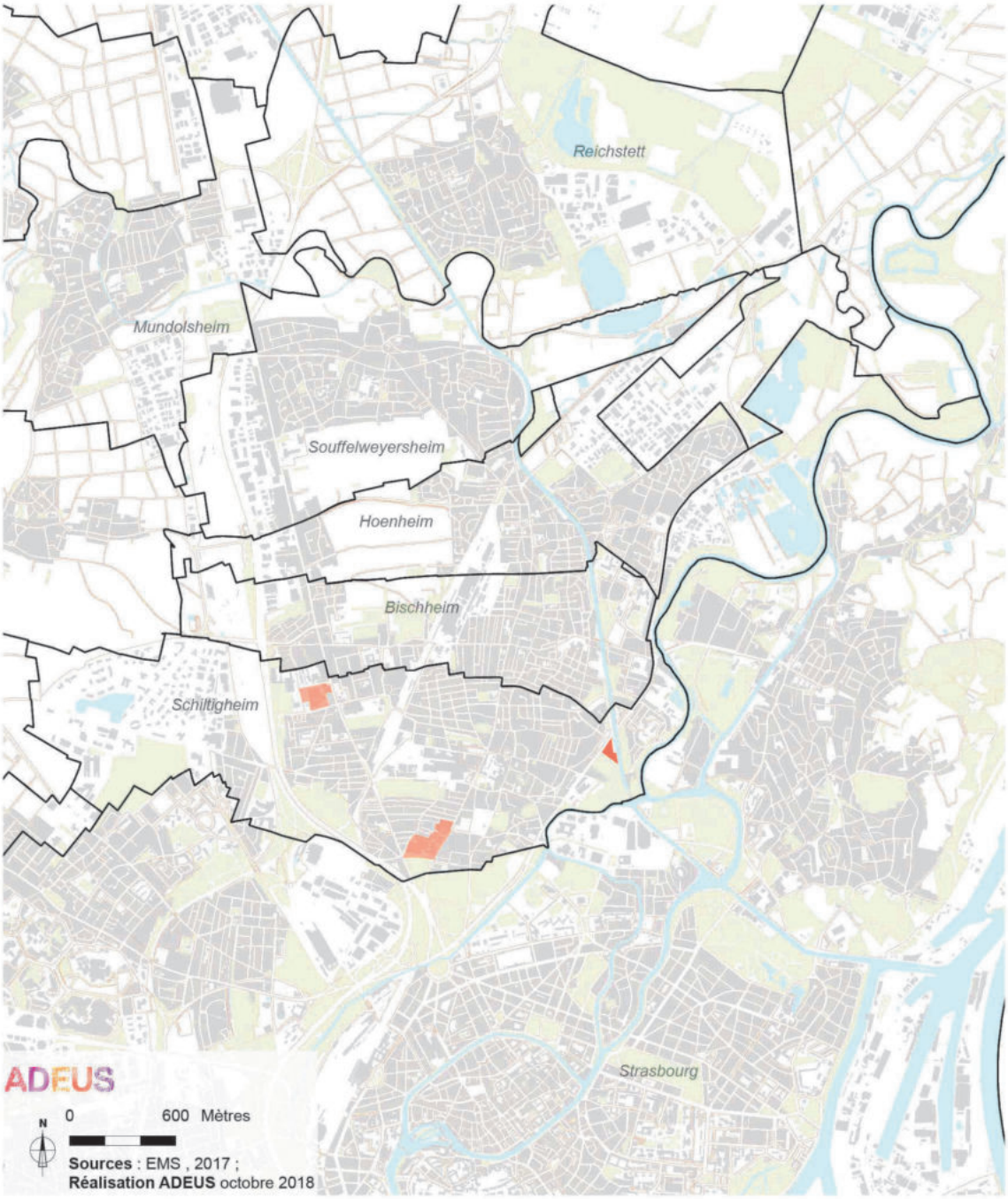
**Réseau viaire**
- principe de chemin modes actifs à créer
- principe de voie secondaire à créer

0 100m

Sources : ELYX, orthophoto 2015
Réalisation : PROJETS URBAINS

Strasbourg.eu
eurométropole

# COMMUNE DE SCHILTIGHEIM : « SECTEUR AIR PRODUCT »



# 1. SITUATION DU SECTEUR DE PROJET

L'ensemble du secteur, d'une superficie d'un hectare environ, est localisé en limite Est du tissu urbanisé de la ville de Schiltigheim.

Il est bordé par l'avenue Pierre Mendes France à l'Ouest, et par le canal de la Marne au Rhin à l'Est.

Il correspond à un site d'activités exploité par l'entreprise Air Product dont la relocalisation est actée au sein de la zone d'activité de l'Ecoparc Rhénan, à Reichstett.

Les principaux atouts de ce secteur relèvent :

- de sa position stratégique au sein de la ceinture métropolitaine, territoire privilégié d'élargissement du cœur de la métropole ;
- de sa bonne accessibilité tout mode ;
- de sa proximité avec le canal de la Marne au Rhin et de la trame verte et bleue, en termes de cadre de vie ;
- de son positionnement à proximité du futur quartier d'affaires international du Wacken.

# 2. DESTINATION DU SECTEUR

Ce secteur constitue un site potentiel de requalification urbaine à dominante d'habitat.

# 3. PRINCIPES D'AMÉNAGEMENT ET CONDITIONS D'URBANISATION

## 3.1. PROGRAMMATION

Le secteur à vocation principale d'habitat pourra accueillir des commerces et services, en bordure Est du site, en lien avec le canal et le développement potentiel d'une halte fluviale, à termes.

Une emprise de la zone IAUA1 devra permettre l'aménagement d'un espace dédié au stationnement pour les camping-cars.

Compte tenu du contexte urbain et des enjeux d'aménagement, la surface de plancher destinée à l'habitat est estimée à 10 000 m².

Compte tenu des enjeux de mixité sociale et du profil des ménages de la population schilikoise :

- la programmation de l'opération présentera environ 15% de logements locatifs sociaux ;
- le programme veillera à développer une offre de logements adaptée aux besoins des familles.

## 3.2. DESSERTE ET ORGANISATION VIAIRE

La desserte du site sera assurée :

- pour le sens entrant, par la voie d'accès existante raccordée au pont Pierre Mendès France ;
- pour le sens sortant, par la voie existante sous le pont Pierre Mendes France, reliant la rue de la Lauter.

Aucun nouvel accès véhicules motorisés ne sera créé depuis l'avenue Pierre Mendes France. La desserte motorisée du site s'effectuera depuis la contre-allée existante, de manière à garantir la sécurité des usagers.

Un seul accès motorisé sur le site du projet depuis l'espace public sera autorisé. Il sera privilégié au niveau de la pointe Nord du site, pour préserver la voie verte située le long du canal au droit du site.

Le secteur comportera au moins une liaison douce. Son aménagement sera privilégié le long du stade, en bordure Sud du site, afin de faciliter l'accès des futurs habitants de l'opération au tram et au réseau de pistes cyclables.

## 3.3. STATIONNEMENT

A l'échelle du secteur, le stationnement, dont visiteur, sera privilégié en sous-sol, en niveau semi-enterré voire en rez-de-chaussée des bâtiments, sur la partie Nord-Ouest du site.

L'accès aux espaces de stationnement devra être optimisé et mutualisé à l'échelle du site pour l'ensemble des stationnements liés aux logements collectifs.

Les aménagements pour le stationnement des vélos des futurs habitants devront être conçus de manière à faciliter l'usage des deux roues pour les déplacements quotidiens (dimensionnement, accès des locaux vélos...).

## 3.4. INTÉGRATION QUALITATIVE DE LA ZONE DANS SON ENVIRONNEMENT

En vue d'une bonne intégration du secteur dans son environnement, l'aménagement des espaces libres fera l'objet d'un traitement qualitatif. Les essences locales seront privilégiées.

En complément de ces principes d'aménagement :

- l'aménagement du secteur sera conçu de manière à créer un cœur d'îlot végétalisé. Situé à proximité de la trame verte et bleue (canal de la Marne au Rhin), ce cœur d'îlot sera réalisé environ pour moitié en pleine terre. Il comportera des arbres de hautes tiges et sera aménagé pour devenir un véritable lieu de vie pour les futurs habitants ;
- la végétalisation des franges du site sera privilégiée. L'aménagement de la bordure Est viendra renforcer la continuité écologique et paysagère que constitue le canal de la Marne au Rhin. Une bande d'environ 20 m de large depuis la berge sera aménagée et végétalisée, libre de tout bâtiment d'habitation.

## 3.5. FORMES URBAINES ET DENSITES

Les formes urbaines privilégiées correspondent à de l'habitat collectif ou de l'habitat intermédiaire, en cohérence avec la localisation du site par rapport au cœur métropolitain et au quartier du Wacken.

## 3.6. INSERTION DES CONSTRUCTIONS DANS LEUR ENVIRONNEMENT

Afin de garantir leur insertion dans l'environnement proche, les constructions devront présenter une diversité architecturale ou de volumétrie à l'échelle du site.

L'aménagement du secteur sera conçu de manière à préserver des ouvertures visuelles du cœur d'ilot vers le canal. L'implantation des bâtiments sera privilégiée pour constituer un front bâti discontinu en bordure Est et Sud-Ouest du site.

En complément de ce principe d'aménagement :

- le traitement des façades fera l'objet d'une attention particulière. Sauf en cas de contrainte technique, le choix des matériaux sera fait dans une perspective de développement durable ;
- la hauteur des bâtiments fera l'objet d'une attention particulière. Les constructions s'inscriront dans le respect des hauteurs des bâtiments environnants. En cas de démonstration d'un parti pris urbain et architectural fort, un des bâtiments pourra aller jusqu'à 30 m hors tout ;
- la double orientation des logements, voire la possibilité d'être traversant, sera privilégiée dans la conception des logements. La majorité des logements devra disposer d'espaces de vie extérieure (jardins privatifs, collectifs ou balcons) et d'espaces de rangements (caves, celliers, ou autres), dimensionnés en fonction de la taille des logements. Sauf contrainte technique particulière, les cages d'escalier devront être éclairées naturellement.

### 3.7. PRISE EN COMPTE DES NUISANCES ET DE L'ENVIRONNEMENT

Le secteur est concerné par des enjeux de santé et de sécurité publique en lien avec la qualité de l'air et la qualité des sols.

Concernant la qualité des sols, le projet respectera les restrictions d'usage fixées par le règlement.

En matière de qualité de l'air, les aménagements, constructions et installations, au travers de leur organisation spatiale, les choix de mises en œuvre techniques, ou encore par l'adaptation des formes urbaines, seront conçus de manière à limiter l'exposition des populations aux dépassements des seuils limites liés à la pollution atmosphérique.

Les installations techniques des futurs bâtiments visant à aspirer de l'air (VMC, …) seront privilégiées sur les façades qui ne sont pas orientées sur l'avenue Pierre Mendes France.

## 4. PHASAGE

Tout le projet sera réalisé selon un projet d'aménagement d'ensemble d'un seul tenant.

**Carte n°1 : T Schéma de principes - Secteur Air Product**

périmètre de l'OAP

**Vocation**

dominante habitat

**Forme urbaine / architecture**

front bâti discontinu

**Environnement / paysage**

continuité paysagère à préserver / à créer

berges à aménager

coeur d'îlot vert à aménager

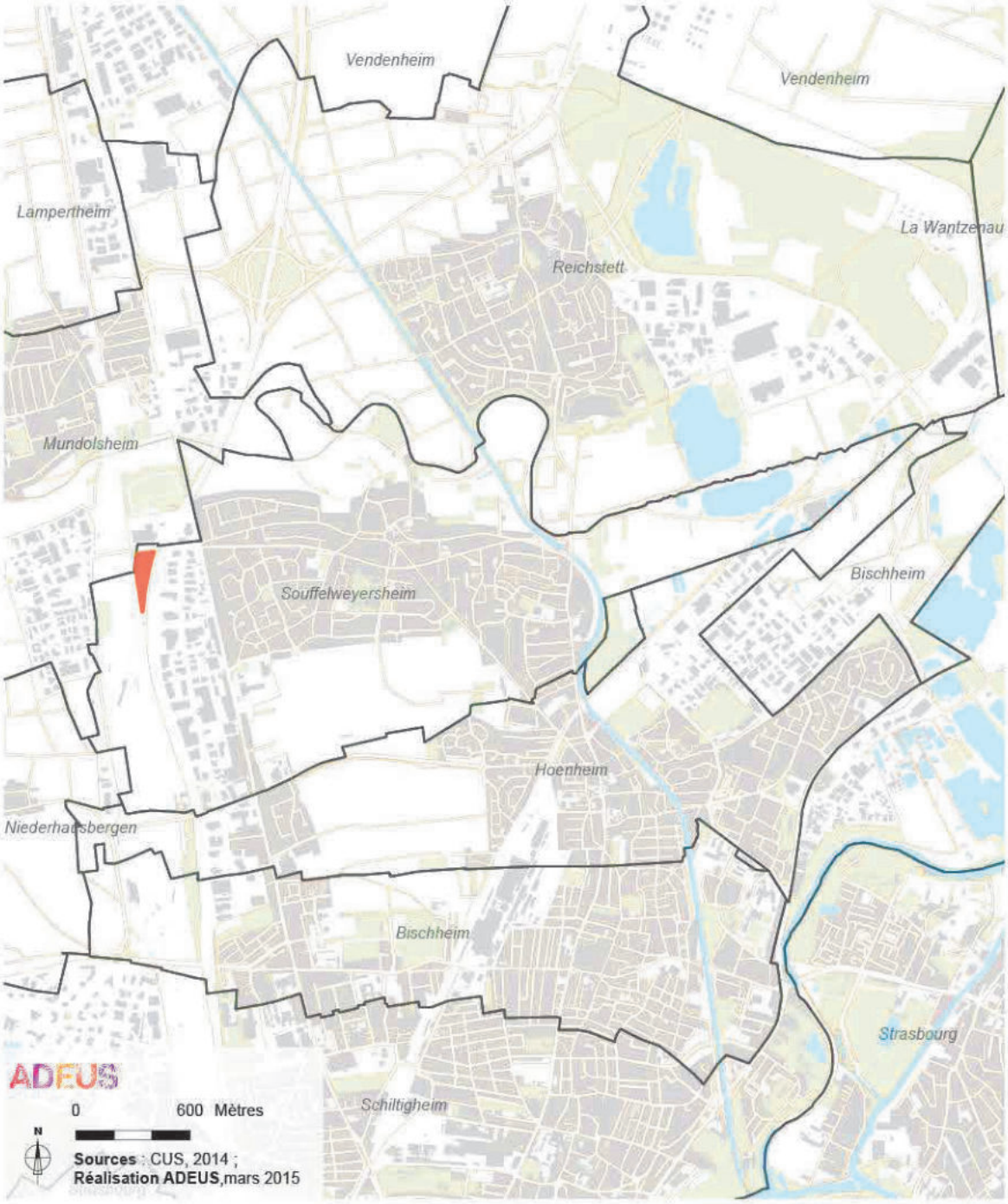
transition végétalisée des franges à créer

0 100 m

Sources : ELYX, orthophoto 2015
Réalisation : PROJETS URBAINS

Strasbourg.eu
eurométropole

# COMMUNE DE SOUFFELWEYERSHEIM : « SECTEUR D'EXTENSION OUEST RUE DE L'INDUSTRIE »



# 1. SITUATION DU SECTEUR DE PROJET

Le secteur de projet est situé au Nord-Ouest de la commune, entre les voies ferrés et l'autoroute A4.

# 2. DESTINATION DU SECTEUR

Alors que le site est actuellement occupé par de la monoculture céréalière, la commune souhaite y développer une zone d'activités destinée, d'une part, à accueillir de nouvelles entreprises locales et, d'autre part, à relocaliser des établissements déjà présents à Souffelweyersheim ou dans les communes voisines. Des entreprises artisanales en lien avec l'automobile, ainsi que des concessions deux-roues sont privilégiées. Il s'agit de s'inscrire en complémentarité avec le " pôle auto " implanté sur les communes de Hoenheim et Bischheim.

# 3. PRINCIPES D'AMÉNAGEMENT ET CONDITIONS D'URBANISATION

## 3.1. DESSERTE ET ORGANISATION VIAIRE

L'accès principal de la zone se fera par la rue de l'Industrie. La desserte de la zone devra se faire par un accès d'une largeur de minimum 6 mètres. Trois ou quatre bâtiments seront prévus pour accueillir les activités visées ci-dessus. Une voie de desserte interne desservira l'ensemble des constructions. Celle-ci devra en outre permettre un accès au bunker et aux parcelles agricoles situées plus au Sud, qui pourraient être maintenus dans le cadre de l'opération d'aménagement.

## 3.2. LA QUALITÉ DE L'AMÉNAGEMENT

Le recul minimum des façades par rapport à l'axe de l'autoroute devra permettre de constituer un front bâti homogène de part et d'autre de l'A4. Celui-ci sera fixé à 40 mètres.

L'aménagement paysager devra porter sur deux démarches :

- un traitement de qualité des espaces de transition entre le parc d'activités et l'autoroute A4,
- une organisation paysagère et architecturale coordonnée des constructions.

Le boisement en limite Nord du projet devra être conservé. Il constituera un filtre vis à vis de la rue de l'Industrie.

En outre, l'espace non-bâti entre l'autoroute et les premières constructions sera le support d'un aménagement paysager (bosquets et/ou arbres qui viendront composer avec les volumes des nouveaux bâtis).

Chaque immeuble devra faire l'objet d'un traitement architectural prenant en compte deux façades nobles, d'une part vers l'autoroute et d'autre part vers la voie ferrée. Les façades Est afficheront la raison sociale des entreprises accueillies dans la zone. Les façades Ouest ne devront pas être négligées, les éventuels stocks ou locaux poubelles devront être intégrés ou couverts et traités de façon qualitative (placage en bois par exemple).

Un traitement identique des hauteurs du bâti, hors éléments techniques et éventuelle antenne de téléphonie mobile, permettra également une meilleure insertion paysagère.

## 3.3. LES NUISANCES ET LA SÉCURITÉ

Les nuisances impactant le secteur seront principalement générées par les infrastructures de transport (bruit et qualité de l'air) que sont l'autoroute et les voies ferrées.

Ainsi, le bruit et la qualité de l'air devront être pris en compte dans l'aménagement du projet (volumétrie, dispersion des nuisances, protections à mettre en place ...).

Afin d'atténuer les nuisances supportées par les futurs occupants, les bâtiments devront répondre aux exigences d'isolement acoustique conformément à la réglementation en vigueur.

Les protections acoustiques permettant également d'aller au-delà des exigences réglementaires sont à privilégier (double peau, protections amovibles pour les prolongements extérieurs ...).

Le secteur étant situé à proximité immédiate des zones de vigilance identifiées dans le PPA (Plan de protection de l'atmosphère), l'approvisionnement énergétique par des énergies renouvelables n'émettant pas de polluants (particules PM, oxydes d'azote, ...) est à privilégier.

Par ailleurs, les occupations et utilisations du sol excluront de la zone des constructions accueillant des personnes sensibles (enfants, personnes âgées, etc.).

La sécurité devra être envisagée sous deux angles : d'une part les usagers du futur parc d'activités et, d'autre part, les usagers de la route.

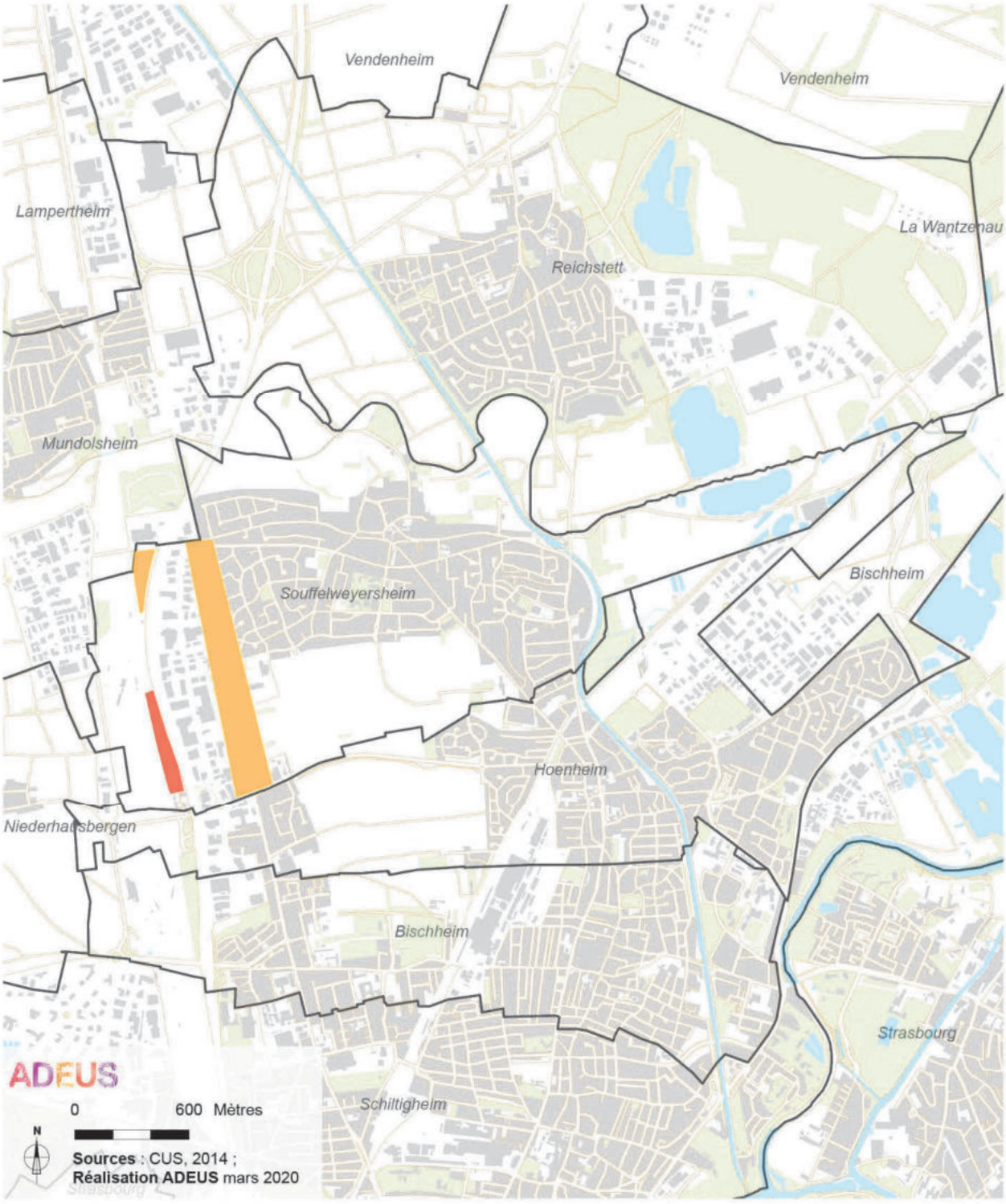
La sécurité des usagers du parc sera assurée par le recul des constructions et complétée par la mise en place d'une clôture aussi bien côté autoroute que côté voie ferrée, évitant tout accès vers ces infrastructures. D'autre part, la circulation engendrée par l'arrivée des usagers de ce parc d'activité devra être intégralement supportée par un nouveau carrefour aménagé en conséquence au niveau de la RD 63.

Concernant les usagers de la route, les façades des constructions et la perturbation éventuelle de l'attention des conducteurs seront atténuées par un alignement régulier de groupes d'arbres complétés de plantations arbustives en bordure de l'emprise de l'autoroute. En outre, les informations portées sur les façades côté autoroute seront limitées à une enseigne par immeuble, celle-ci ne devant pas dépasser de l'acrotère de la construction.

**Carte n°1 : Schéma de principes - secteur d'extension Ouest rue de l'Industrie**

# COMMUNE DE SOUFFELWEYERSHEIM :

# « SECTEUR POINTE DE LA SOUFFEL II »



La présente OAP s'applique en sus du règlement de la zone concernée et en complémentarité des autres OAP thématiques, notamment de l'OAP Trame Verte et Bleue et l'OAP Air-Climat-Énergie.

# 1. SITUATION DU SECTEUR DE PROJET

Le secteur de projet, d'une superficie de 2,4 hectares, est situé au Sud-Ouest de la commune de Souffelweyersheim, entre les voies ferrés et l'autoroute A4.

# 2. DESTINATION DU SECTEUR

La commune souhaite y développer une offre de stationnement permettant le stockage de véhicules lié au pôle automobile implanté sur les communes de Souffelweyersheim, Hœnheim et Bischheim.

# 3. PRINCIPES D'AMÉNAGEMENT ET CONDITIONS D'URBANISATION

## 3.1. PROGRAMMATION

Le secteur de projet se composera :

- de parkings, entre 300 et 450 places de stationnement pourront être aménagées ;
- d'une concession automobile.

Une partie des places de stationnement sera dédiée au stockage de véhicules pour permettre le désengorgement du pôle automobile, situé de l'autre côté de l'autoroute A4. Une partie des places sera quant à elle destinée à l'accueil des usagers du site.

L'urbanisation du secteur se fera d'un seul tenant.

## 3.2. DESSERTE ET ORGANISATION VIAIRE

L'accès principal de la zone se fera depuis la RD 184 par une voie existante.

Une nouvelle voie devra être aménagée pour permettre la circulation à l'intérieur de la zone et pour desservir la concession. Il s'agira d'un équipement propre à la vocation de la zone.

L'emprise des voies devra être calibrée pour le passage des PL au regard de la destination de la zone. L'organisation viaire interne devra prendre la forme d'un bouclage ou intégrer une aire de retournement le cas échéant.

Ces aménagements doivent permettre aux PL d'entrer dans la zone, de décharger les véhicules et de ressortir de la zone en toute sécurité.

## 3.3. STATIONNEMENT

Les places de stationnement devront être réalisées en matériaux poreux ou perméables (structures gravillonnées, pavés poreux, nids d'abeille, pavés à joint végétal, enrobés poreux, dalles perméables…).

Cette orientation ne s'applique pas aux espaces de stationnement sur lesquels le porteur de projet prévoit d'aménager des ombrières.

## 3.4. INSERTION DU PROJET DANS SON ENVIRONNEMENT

La construction de la concession devra respecter les règles fixées par le PLU et s'intégrer dans son environnement proche :

- la hauteur de 12 mètres hors-tout, hors éléments techniques et éventuelle antenne de téléphonie mobile, permettra une meilleure insertion paysagère ;
- la qualité des matériaux utilisés (nobles, durables, etc) devra faire l'objet d'une attention toute particulière. Seule la façade Est de la construction affichera la raison sociale de l'entreprise. Aucune façade ne devra être négligée, les éventuels stocks ou locaux poubelles devront être intégrés ou couverts et traités de façon qualitative (placage en bois par exemple).

Il est nécessaire de garantir un traitement qualitatif des transitions entre le parc d'activités et l'autoroute A4, ainsi qu'entre le parc d'activités et les voies de chemin de fer :

- la transition entre la zone d'activités et l'autoroute A4 devra respecter une largeur de minimum 15 mètres et devra être végétalisée à raison de trois strates : herbacée, arbustive et arborée.

Toute végétation existante à l'intérieur de la bande de 15 mètres devra être conservée.

## 3.5. PRISE EN COMPTE DES NUISANCES ET SÉCURITÉ

Le bruit et la qualité de l'air devront être pris en compte dans le plan d'aménagement du projet et la conception du bâtiment (volumétrie, dispersion des nuisances, protections à mettre en place, etc).

Afin d'atténuer les nuisances supportées par les futurs occupants, les bâtiments devront répondre aux exigences d'isolement acoustique (double peau, protections amovibles pour les prolongements extérieurs, etc).

Le projet devra être conçu dans l'optique de garantir la sécurité d'une part, des usagers du futur parc d'activités et d'autre part, des usagers de la route. Pour ce faire, le projet devra prévoir le recul de ses constructions et mettre en place une clôture, aussi bien côté autoroute que côté voie ferrée, évitant tout accès vers ces infrastructures.

## 3.6. GESTION DE L'EAU

### 3.6.1. GESTION DES EAUX PLUVIALES

Les aménagements réalisés dans le cadre du projet devront permettre l'infiltration totale des eaux pluviales.

L'utilisation de matériaux perméables, pour la réalisation des places de stationnement, apportera une première réponse à la gestion des eaux de ruissellement.

Ce dispositif devra être complété par l'aménagement d'ouvrages de stockage / infiltration (noue, bassin de rétention à ciel ouvert, etc) dimensionnés en fonction des contraintes locales (perméabilité des sols, hauteur de nappe, pollution éventuelle, etc) et de la réglementation en vigueur.

### 3.6.2. GESTION DES EAUX USÉES ET ACCÈS AU RÉSEAU D'EAU POTABLE

La gestion des eaux usées devra se faire à la parcelle via la réalisation d'un système d'assainissement non collectif. Préalablement à sa mise en œuvre, celui-ci devra être validé et autorisé par le service de l'Eau et de l'assainissement de l'Eurométropole de Strasbourg.

Le réseau d'eau potable, aménagé dans le cadre du projet, devra se connecter au réseau d'eau potable privé existant qui dessert les parcelles localisées au Sud du site du projet. Pour cette opération, le pétitionnaire devra prendre préalablement contact avec SNCF Immobilier, gestionnaire de ces ouvrages.

## 3.7. PRISE EN COMPTE DES ENJEUX LIÉS À L'ADAPTATION AU CHANGEMENT CLIMATIQUE, LA SOBRIÉTÉ ÉNERGÉTIQUE ET DU CONFORT D'ÉTÉ

Les futures opérations d'aménagement sur ce secteur justifieront, dans leur conception, de la prise en compte des questions énergétiques, d'adaptation au changement climatique.

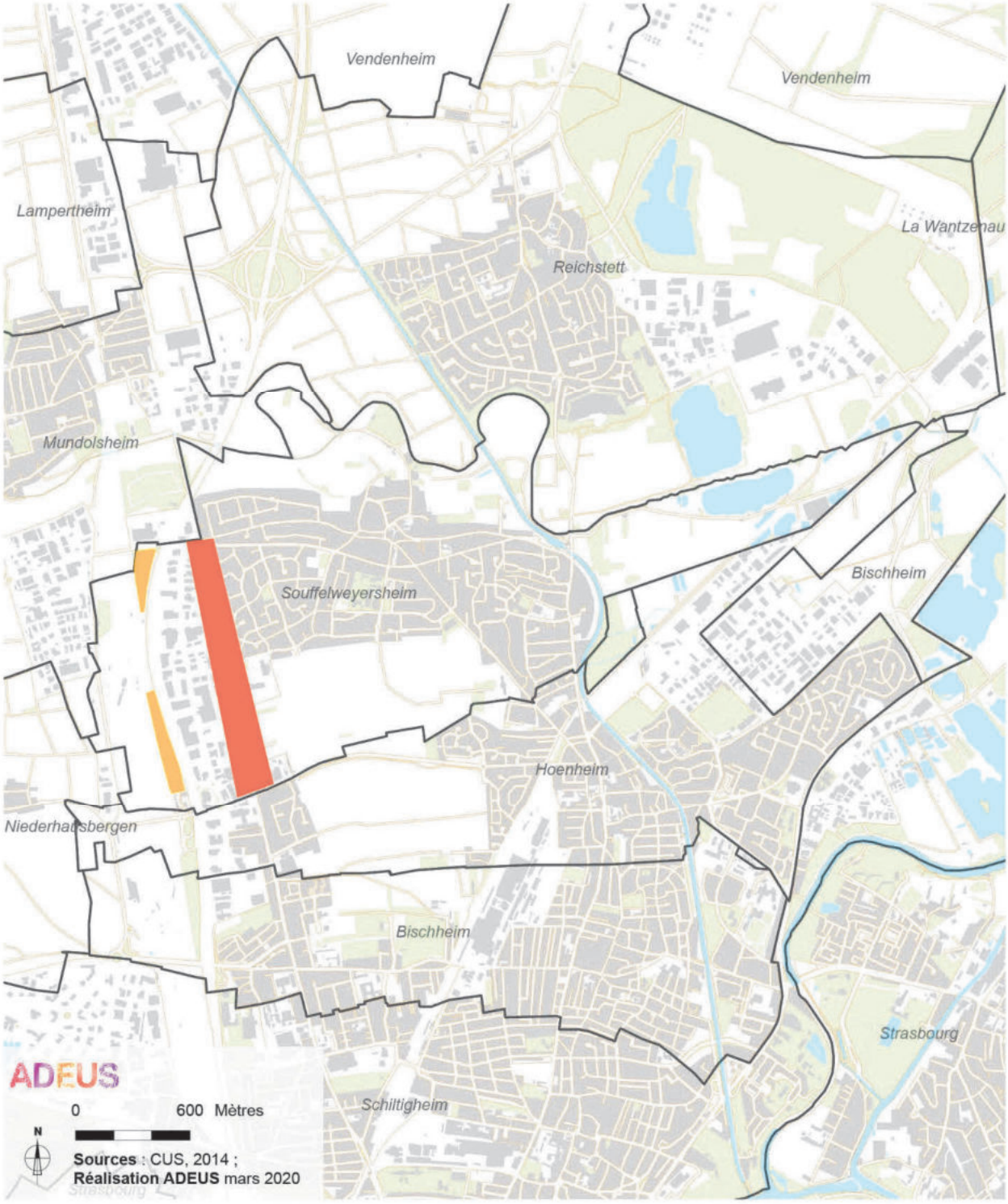
L'approvisionnement énergétique par des énergies renouvelables moins polluantes (particules PM, oxydes d'azote, etc) est à privilégier.

Enfin, le projet devra prévoir l'installation de panneaux photovoltaïques sur les ombrières de stationnement et sur la toiture de la concession.

**Carte n°1 : Schéma de principes - Secteur Pointe de la Souffel II**

# COMMUNE DE SOUFFELWEYERSHEIM :

# « SECTEUR ROUTE DE BRUMATH »



La présente OAP s'applique en sus du règlement de la zone concernée et en complémentarité des autres OAP thématiques, notamment de l'OAP Trame Verte et Bleue et l'OAP Air-Climat-Énergie.

# 1. SITUATION DU SECTEUR

Le secteur est localisé à l'Ouest du ban communal de Souffelweyersheim, le long de la route de Brumath.

Il se caractérise par une mixité des fonctions et des formes urbaines, typique d'un axe de faubourg.

# 2. DESTINATION ET OBJECTIFS DU SECTEUR

Le secteur est aujourd'hui en partie occupé par des entreprises en front de route qui sont engagées dans un processus de relocalisation et sont peu à peu remplacées par des projets à vocation principale d'habitat.

Les terrains anciennement dédiés à de l'activité, ciblés pour des projets d'habitat, devront au préalable faire l'objet d'une vérification de l'état sanitaire des sols. Le cas échéant, les mesures nécessaires devront être mises en œuvre pour garantir la compatibilité du projet de requalification avec la qualité de sols et sous-sols.

En ce sens, ce site a été identifié comme un secteur à enjeux du point de vue de la requalification urbaine. Il est destiné à être une zone mixte à vocation d'habitat.

L'inscription d'une OAP sur ce secteur revêt plusieurs objectifs :

- Définir l'identité paysagère de la route de Brumath ;
- Offrir un cadre de vie de qualité aux habitants en permettant de conserver et de créer de nouveaux espaces végétalisés ;
- Améliorer la cohabitation entre les différentes fonctions d'habitat et d'activité ;
- Accompagner et anticiper les mutations urbaines (activité vers habitat) ;
- Préserver et organiser les différentes formes d'habitat ;
- Anticiper l'émergence d'une nouvelle centralité ;
- Préserver et renforcer les liens entre le secteur de la route de Brumath et le reste de la commune.

# 3. PRINCIPES D'AMENAGEMENT ET CONDITIONS D'URBANISATION

Les orientations suivantes sont définies pour l'ensemble du secteur couvert par la présente OAP.

## 3.1. INTÉGRATION QUALITATIVE DE LA ZONE DANS SON ENVIRONNEMENT

**Carte n°1 : Schéma de principes - Secteur route de Brumath - Environnement et paysage**

## 3.1.1. Articulations entre les espaces bâtis

L'intégralité du secteur doit être aménagé de sorte à présenter des espaces végétalisés et offrir un cadre de vie de qualité aux habitants.

Un travail de franges végétalisées épaisses et travaillées doit être mis en place pour répondre aux objectifs de qualité paysagère et de dés-imperméabilisation des sols. Ces transitions végétalisées, d'épaisseur plus ou moins importante, sont représentées dans le schéma de principe ci-avant par des double-flèches vertes. Elles peuvent être longitudinales ou transversales, et être supports d'une clôture, et localisées entre des secteurs à vocations similaires ou à vocations différentes.

En fonction de leur épaisseur, deux types de franges végétalisées peuvent être envisagées :

| | |
|---|---|
| Lisière de 5 mètres composée de taillis arbustif moyen (arbrisseau et arbre de moyen développement) | Lanière boisée de 10-12 mètres composée de taillis arbustif haut (arbrisseau, arbre de moyen et grand développement) |
| La largeur de 5 mètres est un minimum pour permettre l'implantation de petits arbres et arbustes avec la possibilité de construire plusieurs strates. Ce type de transition ne permet pas d'usage mais présente un intérêt écologique et d'agrément visuel. | Une largeur moyenne de 10-12 mètres offre la possibilité de planter des arbres de moyen et grand développement ainsi qu'un espace dont l'usage peut être récréatif. |

Par ailleurs, plusieurs espaces de jardins, vergers et parc à maintenir ou à créer, ont été identifiés. Ces espaces paysagers répondent à plusieurs typologies :

- Soit il s'agit d'espaces en pleine terre utilisés comme jardins ou espaces d'agrément, auquel cas ils doivent être maintenus et tout arbre abattu doit être remplacé au un pour un. La destruction de ces espaces doit obligatoirement s'accompagner de la restitution d'espaces de surfaces et de qualité similaires ;
- Soit il s'agit d'espaces de pleine terre de qualité pauvre : pelouses, délaissés, etc. auquel cas leur qualité paysagère doit être améliorée par des plantations et la constitution de strates paysagères (strate arbustive et/ou arborée lorsque les dimensions le permettent) ;
- Soit il s'agit d'espaces imperméabilisés existants liés à de l'activité et dévolus au stockage ou au stationnement qui doivent être végétalisés.

Cœur d'îlot boisé de 25-30 mètres composé de taillis arbustif haut
(arbrisseau, arbre de moyen et grand développement)

Sur des grandes emprises foncières en mutation, les constructions peuvent s'organiser autour d'épaisseurs paysagères ayant une vraie valeur écologique, mais aussi d'usages.

### 3.1.2. Articulations entre la route de Brumath et les espaces bâtis

Un travail sur la mise en place d'espaces de transition végétalisés entre la route de Brumath et les espaces bâtis doit être réalisé. Ainsi, l'espace inconstructible, compris entre la marge de recul et la limite extérieure de l'emplacement réservé (ER) SOU 1, devra être dédié à l'aménagement d'espaces de pleine terre végétalisés (strate arbustive et/ou arborée lorsque la surface de l'espace dédié le permet). Cette orientation ne s'applique pas aux espaces circulés au sein de la parcelle.

En l'absence de marge de recul, ce principe sera également à mettre en œuvre dès lors que la faisabilité technique le permettra.

## 3.2. DESSERTE ET ORGANISATION VIAIRE

### 3.2.1. Articulations à l'intérieur du secteur

Afin d'apaiser la circulation sur la route de Brumath, plusieurs principes concernant les accès doivent être énoncés :

- Tout accès depuis un axe secondaire perpendiculaire ou parallèle à la route de Brumath devra être privilégié sous réserve de sa faisabilité technique ;

- Toute nouvelle opération d'aménagement devra en tout état de cause être reliée à la route de Brumath par un seul et unique accès, même si elle se compose de plusieurs parcelles ;

- Seuls des tourne-à-droite devront être aménagés lorsqu'il s'agira d'un accès à la route de Brumath.

### 3.2.2. Articulations entre le secteur et le reste de la commune

Un maillage de cheminements piétons-cycles continu et sécurisé, complémentaire du dispositif existant, doit être mis en place. Il doit permettre de relier plus directement les centralités situées à l'Est de la commune, depuis plusieurs points situés le long de la route de Brumath.

Un cheminement mode actif longitudinal « Nord-Sud » devra être aménagé sur l'emprise du chemin d'exploitation existant, qui permet de relier la rue de la Fontaine à la rue du Héron.

Plusieurs cheminements modes actifs transversaux « Est-Ouest » devront être aménagés sur la partie du secteur, localisée à l'Est de la route de Brumath.

Les cheminements transversaux « Est-Ouest », localisés entre la rue de la Fontaine et la rue du Héron, devront être connectés au cheminement mode actif longitudinal « Nord-Sud » décrit ci-avant.

## 3.3. STATIONNEMENT

Tout nouveau projet à vocation d'habitat devra prévoir un espace de parking en sous-sol ou en rez-de-chaussée, au sein du bâtiment, en fonction de la faisabilité technique, pour réduire l'emprise de surfaces imperméabilisées. Ce principe d'organisation du stationnement doit se faire au profit de la surface dédiée aux espaces de pleine terre végétalisés, qui doivent être conservés ou créés.

## 3.4. FORMES URBAINES

Les espaces classés en zone urbaine au règlement graphique du PLU devront comprendre une diversité de formes urbaines.

Pour les nouveaux projets localisés côté Est de la route de Brumath, entre la rue des Rossignols et la rue du Héron, les formes urbaines existantes et notamment les formes d'habitat individuel dense devront être conservées. En ce sens, les nouvelles constructions respecteront le gabarit, la hauteur et le volume des bâtiments existants limitrophes.

Pour les nouveaux projets localisés en dehors du secteur mentionné ci-dessus, les formes urbaines en front de rue devront comporter un nombre d'étages à R+1+Comble ou Attique (habitat intermédiaire et individuel dense). Les formes urbaines en second rang pourront présenter un nombre de niveaux à R+2+Comble ou Attique (habitat collectif).

Pour tout nouveau projet, les rez-de-chaussée accueillant des logements et orientés directement sur l'espace public doivent faire l'objet d'un traitement particulier garantissant leur intimité. Ceux-ci devront mettre en œuvre les principes constructifs suivants : surélévation ou mise à distance de l'espace public et recul des façades avec aménagement d'espaces végétalisés denses et épais.

## 3.5. PATRIMOINE

Certaines maisons de ville le long de la route de Brumath ont été identifiées compte-tenu de leurs caractéristiques particulières (écriture architecturale, implantation, gabarit, etc) et de leur époque de construction.

Tout projet impactant un bâtiment identifié devra prévoir sa conservation avant d'étudier son éventuelle démolition/reconstruction selon les modalités édictées par le règlement écrit.

**Carte n°2 : Schéma de principes - Secteur route de Brumath - Bâti et desserte**

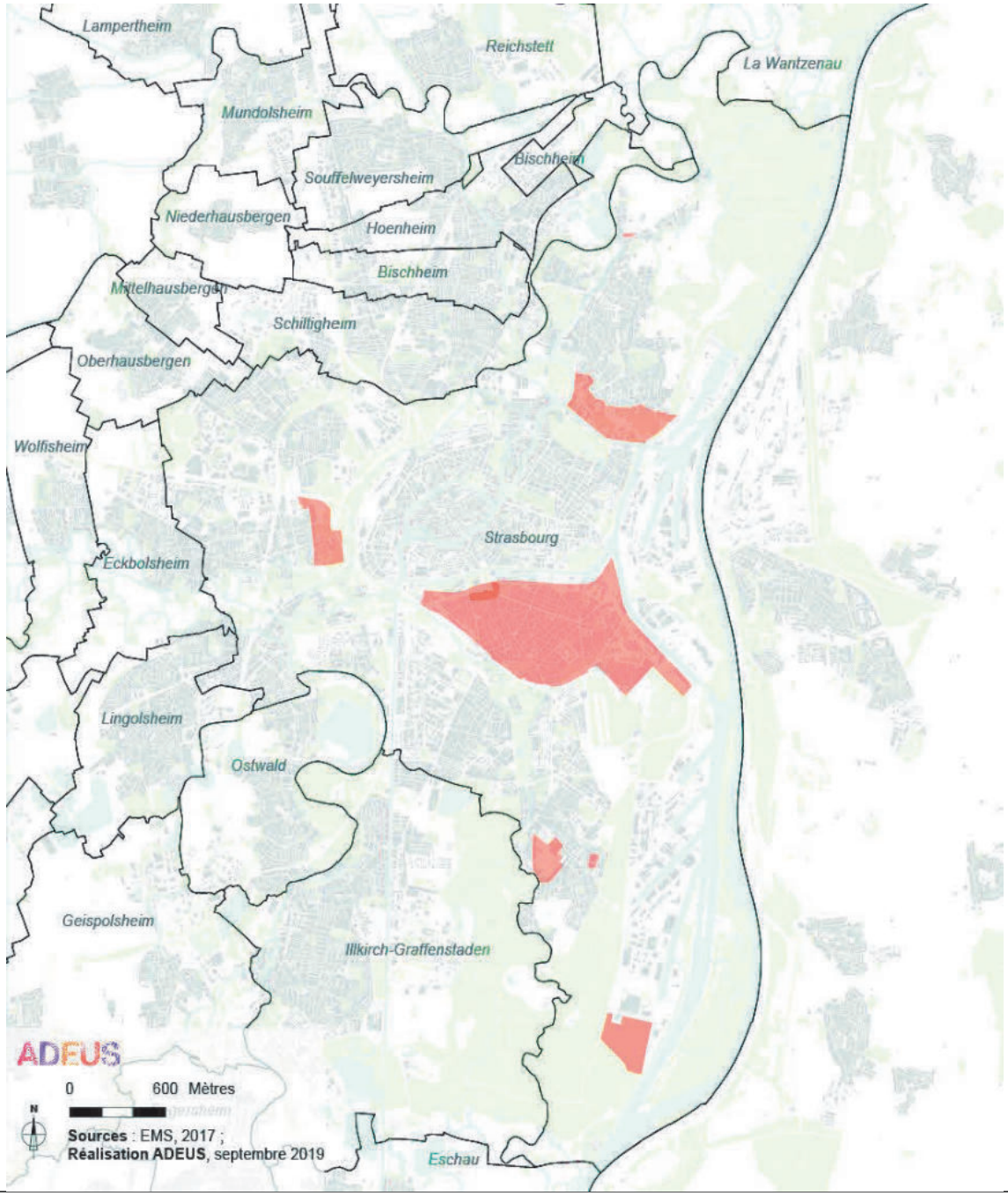
## 3.6. PROGRAMMATION

Le nombre de logements à produire devra se référer aux objectifs de production inscrits dans l'Orientation d'aménagement et de programmation « Habitat ».

Le taux de logements sociaux devra se référer aux indications du règlement graphique.

# COMMUNE DE STRASBOURG :

# « SECTEUR ETOILE »



## RAPPEL :

Les constructions, aménagements et installations doivent être compatibles avec les principes d'aménagement ci-après ainsi qu'avec les orientations d'aménagements et de programmation thématiques.

Le secteur « Etoile » se trouve dans le périmètre de l'Orientation d'aménagement et de programmation (OAP) Ceinture verte. Les projets réalisés dans ce périmètre doivent respecter les principes d'aménagement qui figurent dans cette OAP.

# 1. CONTEXTE

Le site de l'Etoile se situe en limite Sud du centre historique de Strasbourg, dans une zone d'anciens glacis militaires, entre le cœur dense de l'agglomération et le quartier de Neudorf.

Ces orientations d'aménagement portent sur les éléments restant à réaliser dans le programme de la ZAC Etoile, créée le 21 avril 1995. Elles concernent la partie Sud de la ZAC (îlots Lombardie et Schwanau), délimitée entre la route de l'Hôpital, la rue du Grand Couronné, la rue de Nomény et la route du Polygone ; ainsi que l'îlot " Saint Urbain " entre la route de Vienne et la rue de la Colonne.

La vocation principale de ce secteur est d'accueillir des opérations à dominante d'habitat (pour plus de 60 % de la constructibilité autorisée), tout en permettant une mixité fonctionnelle de bureaux et de services, ainsi qu'une possibilité de commerces en rez-de-chaussée.

Le secteur Etoile sera divisé en 6 îlots (numérotés de 1 à 6) dans lesquels des dispositions réglementaires spécifiques sont applicables.

# 2. ENJEUX

- Aménager le secteur autour du Parc de l'Etoile afin de valoriser l'entrée de ville de Strasbourg d'une part et la transition entre le centre-ville de Strasbourg et le quartier de Neudorf d'autre part.
- Maintenir et mettre en valeur les atouts du paysage déjà présents sur le site.
- Créer un nouvel espace bâti avec une identité forte pour faire de ce secteur de l'Etoile un quartier à vocation mixte, accueillant à la fois habitants, équipements publics, commerces, bureaux et espaces verts.
- Inscrire l'aménagement de la zone en cohérence et en continuité des secteurs urbanisés limitrophes.
- Prendre en compte la qualité de l'air dans le projet.

# 3. OBJECTIFS

- Une meilleure intégration urbaine du projet dans son contexte environnant (jonction avec le Neudorf et avec le centre-ville, effet porte de Strasbourg) ;
- Donner une identité forte en favorisant une vie de quartier, en s'appuyant sur des fonctions urbaines différenciées ;
- Etablir une nouvelle composition urbaine cohérente et homogène entre les différents îlots 1 à 5 tout en permettant une diversité architecturale par le traitement de fronts bâtis continus et discontinus ;
- Permettre l'émergence d'une architecture signale et exceptionnelle sur l'îlot 6 ;
- Une prise en compte de la qualité de l'air, le secteur étant situé dans une zone de vigilance identifiée dans le PPA (Plan de Protection de l'Atmosphère). Le projet devra être conçu de manière à participer à la maîtrise de l'énergie pour diminuer la dépendance énergétique du territoire, par la production énergétique à partir de sources renouvelables et par l'amélioration des performances énergétiques.

# 4. PRINCIPES D'AMÉNAGEMENT

## 4.1. CONDITIONS D'URBANISATION ET TRAITEMENT DES HAUTEURS

- **Ilots 1 à 5**

Le principe d'urbanisation de cette partie de la ZAC Etoile consistera à créer des îlots fondés sur une construction côté rue et une préservation marquée des cœurs d'îlots.

Les secteurs Schwanau et Lombardie devront permettre la continuité urbaine avec le tissu existant du quartier de Neudorf, aussi bien le long de l'Avenue Jean Jaurès que vers les rues de Nomeny et du Grand Couronné. Cela passera par une reconfiguration du secteur Lombardie avec notamment des hauteurs plus importantes côté Nord et des hauteurs réduites côté Neudorf.

Les principes d'aménagement suivants devront être respectés :

- Protection du cœur d'îlot contre le bruit (par la continuité du front bâti au Nord).

- Orientations optimales des façades à l'exemple des éco-quartiers (par des largeurs de bâtiments permettant la double orientation Nord et Sud ; à l'Est et à l'Ouest la simple orientation sera permise). Cette transition du tissu urbain sera permise par la diminution progressive des hauteurs entre les bâtiments côté centre-ville (R+5, R+7) et ceux côté Neudorf (R+2, R+4). Les hauteurs à l'acrotère seront uniformes et comparables au front bâti en vis-à-vis côté centre-ville (équivalent R+5). Les orientations suivantes devront être respectées :
  - baisse des hauteurs sur l'îlot 2 afin d'établir une transition avec les maisons contigües ;
  - baisse des hauteurs vers le cœur de l'îlot de Lombardie ;
  - articulation sur les pignons existants ;
  - écartement des bâtiments en front d'espace public sur les îlots 3 et 4 pour créer un effet de porte, lorsque le tramway arrivera sur l'espace dégagé, avec vue sur la cathédrale et les bâtiments signifiants du quartier de l'Etoile. Le bâti devra permettre de singulariser l'allée de Schluthfeld comme voie fortement paysagée, prolongement d'une allée de l'espace public planté et réservée aux transports en commun, aux piétons et aux cyclistes.

- Les fronts bâtis devront respecter les indications portées au schéma de principe de l'OAP. Ils seront encadrés par les orientations suivantes :
  - Entre 70 % et 100 % du linéaire des façades dans le cas de " front bâti continu ", et entre 40 % et 70 % dans le cas de " front bâti discontinu " devra être implanté dans le plan vertical à partir du R+1 et jusqu'à :
    - l'acrotère du niveau N-2 (où N sera le niveau le plus élevé admis par les orientations de l'OAP) si le bâtiment excèdera le niveau N-2 ;
    - l'acrotère du dernier niveau si le bâtiment n'excèdera pas le niveau N-2.

    Pour cette partie du bâtiment aucun retrait ou débord ne sera admis, à l'exception des loggias et des éléments de modénature.

    Les deux derniers niveaux, considérés en référence au niveau N (N étant le niveau le plus élevé admis par les orientations de l'OAP) seront traités en retrait de 2 m minimum par rapport au " front bâti " défini dans l'OAP (niveaux en attique obligatoire).
  - Pour le reste de leur linéaire concerné par le " front bâti ", les parties respectives des façades devront être implantées :
    - soit en retrait par rapport au " front bâti " respectif. Ce retrait sera de maximum 2 m ;
    - soit au-dessus du R+1, en saillie par rapport au " front bâti ". Cette saillie sera de 1,5 m au maximum.

- **Ilot 6**
  - Création d'une troisième façade à la Place Dauphine, afin de renforcer le caractère urbain de cet espace public.
  - Autorisation d'une hauteur maximale pour le bâti dans sa partie Nord de R+18, ceci afin de mieux répondre à l'objectif de créer l'effet signal dans la perspective de l'Avenue du Rhin, à la croisée des axes Est-Ouest et Nord-Sud.
  - Préservation d'un lien visuel et fonctionnel depuis l'Ouest, vers l'entrée du Cimetière par une percée dans le bâti.
  - Ouverture et animation des façades et rez-de-chaussée sur l'espace public.
  - Exigence d'une façade non entièrement technique côté cimetière St Urbain.

Les hauteurs seront exprimées en nombre maximum de niveaux et correspondront à une hauteur (au faîtage dans le cas d'une toiture en pente ou à l'acrotère dans le cas d'une toiture-terrasse), selon le tableau suivant :

| NIVEAUX | HAUTEUR |
|---|---|
| RdC | 7 m |
| R+2 | 11 m |
| R+3 | 13 m |
| R+4 | 16 m |
| R+5 | 19 m |
| R+7 | 26 m |
| R+9 | 32 m |
| R+18 | 58 |

## 4.2. INTÉGRATION DE LA ZONE DANS SON ENVIRONNEMENT

### 4.2.1. Toitures

- Les souches de cheminées devront être regroupées et intégrées dans la composition d'ensemble de la toiture.
- Les locaux et émergences techniques, y compris panneaux solaires ou photovoltaïques, seront situés à un minimum de 3 m de l'acrotère, ne devront pas excéder 2,50 m de hauteur et devront recevoir un traitement d'intégration architecturale.
- Les gaines de ventilation apparentes en toiture seront proscrites.

- Pour les toitures situées au-dessus de la côte 160,00 NGF

La construction des toitures terrasses sera autorisée. Les toitures autres que les toits terrasses devront avoir une pente inférieure à 7 %.

- Pour les toitures situées au-dessous de la côte 160,00 NGF

Seule la construction des toitures terrasses sera autorisée. Si elles ne sont pas traitées en terrasses accessibles, leur surface sera recouverte d'un traitement végétal ou conçue comme un traitement de façade.
Le traitement de type bitumineux, plastique ou réfléchissant sera interdit.

### 4.2.2. Façades

Pour les bâtiments situés dans l'îlot 6, l'aspect des façades ne sera pas réglementé.

Pour les bâtiments situés dans les îlots 1 à 5, les règles suivantes devront être respectées :

- Les parties pleines des façades seront traitées en matériaux durs laissés apparents (pierres naturelles, béton poli et teinté dans la masse, briques) ou autres matériaux de parement ou revêtement (à l'exclusion des enduits, du bois et du verre).
- Les parties de bâtiment qui ne seront pas dans le plan vertical d'un " front bâti " défini au schéma ci-dessous, pourront être traités en enduit à partir du R+1.
- Les niveaux en attiques devront recevoir un traitement et/ou une couleur différente des niveaux à l'alignement.
- Les vitrages réfléchissants seront interdits.

### 4.2.3. Clôtures

Si des clôtures seront prévues, elles devront être soigneusement conçues de manière à valoriser à la fois l'espace public et le cœur d'îlot qu'elles laisseront voir.

Les clôtures seront :

- soit maçonnées, dans quel cas elles feront partie intégrante de l'architecture du bâtiment (volumétrie, matériaux, couleurs, etc.) et ne dépasseront pas 0,70 m de haut sur plus de 5 m de longueur ;
- soit en grillage métallique rigide, éventuellement sur un socle maçonné de maximum 0,70 m de haut, d'une hauteur totale maximale de 1,80 m.

Le doublage des clôtures par des matériaux ou dispositifs végétaux empêchant la vue sera interdit.

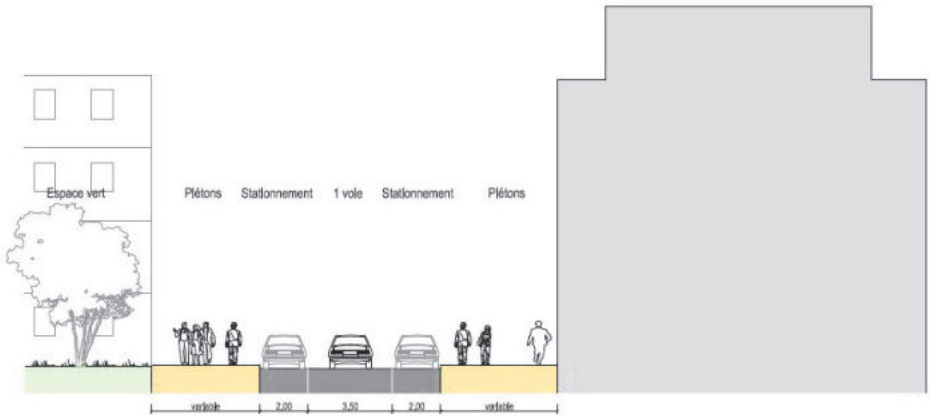
### 4.2.4. Espaces libres et plantations

Tous les espaces non occupés par des constructions, et non affectés aux voiries seront aménagés soit de façon minérale, soit avec des plantations ou des espaces verts.

## 4.3. ACCÈS ET ORGANISATION VIAIRE

### 4.3.1. Desserte et voirie

Une voie nouvelle devra être créée entre les îlots 1 et 2. Celle-ci devra respecter les caractéristiques du schéma suivant :




L'accès des parkings souterrains des bâtiments des îlots 1 et 2 sera autorisé avec des rampes intégrées dans les constructions.

### 4.3.2. Le stationnement

La solution proposée pour le stationnement sera un niveau de sous-sol (obligatoirement cuvelé car la cote de référence au PPRI se situe généralement à la même cote que le terrain naturel : + 138 NGF).

Le sous-sol sera prévu sous les bâtiments avec l'aménagement de terrasses sur les débords.

Sur l'îlot 3 sera proposée la réalisation d'un parking en silo permettant d'abriter les besoins de stationnement réglementaires de certains immeubles donnant sur les rues de Nomeny et du Grand Couronné.

Cette solution permettra de limiter la multiplication de rampes d'entrées/sorties sur ces rues, de réduire le coût des ouvrages de stationnement par abandon du cuvelage, et de permettre des configurations plus variées d'immeubles, dont la trame ne dépendra plus de celle du stationnement situé en dessous.

Les cœurs d'îlot pourront être réservés pour les plantations et pas uniquement aménagés sur des dalles de couverture de parking.

## 4.4. PRENDRE EN COMPTE LA QUALITÉ DE L'AIR

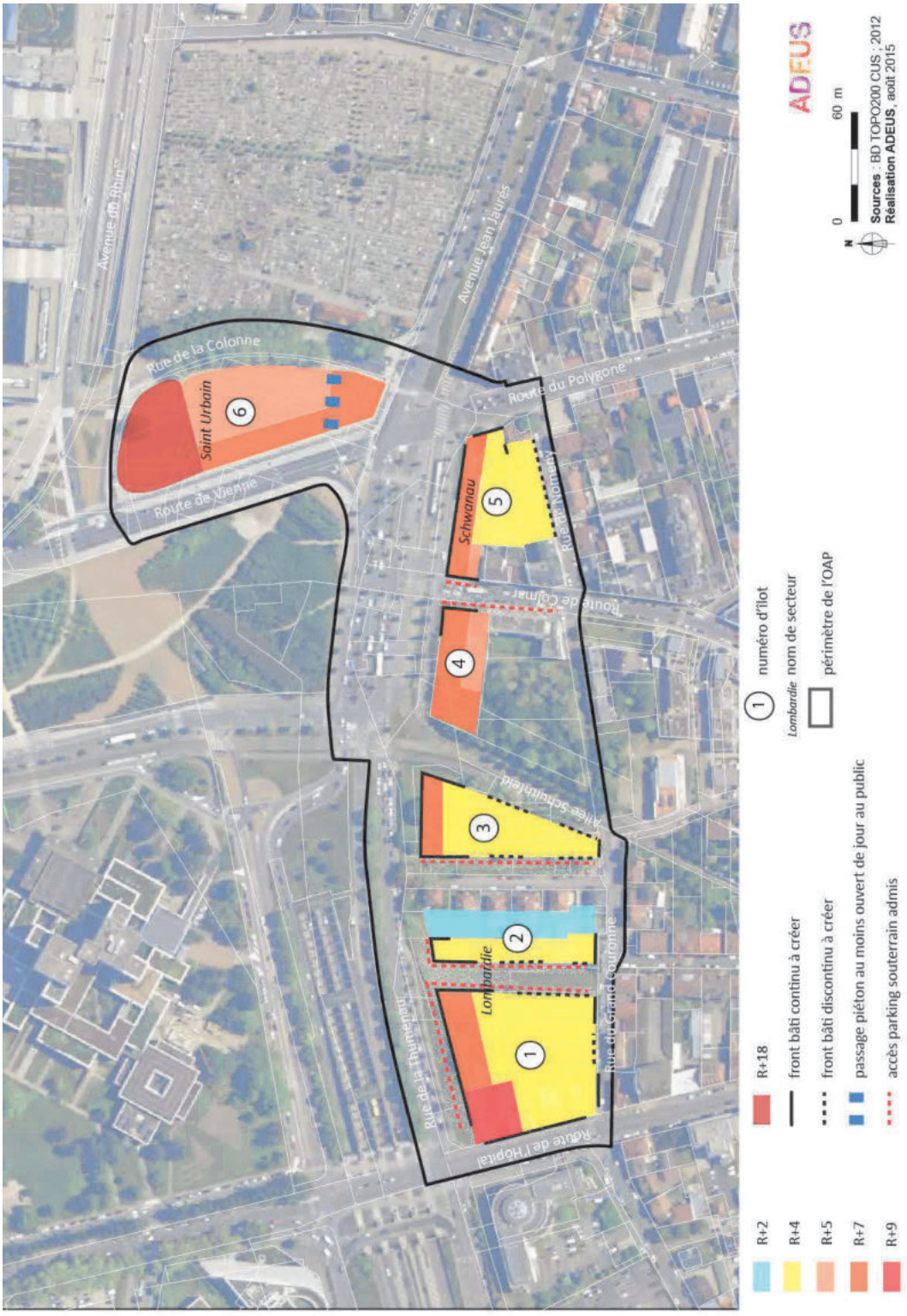
Dans les secteurs de renouvellement urbain ou de grands projets, « l'opération d'aménagement d'ensemble » doit baser à minima 30 % de leurs consommations sur des sources d'énergies renouvelables[1] (réseau de chaleur vertueux[2] ou concédé par la collectivité) pour les logements.

Privilégier le développement d'énergies renouvelables sans émission de polluants.

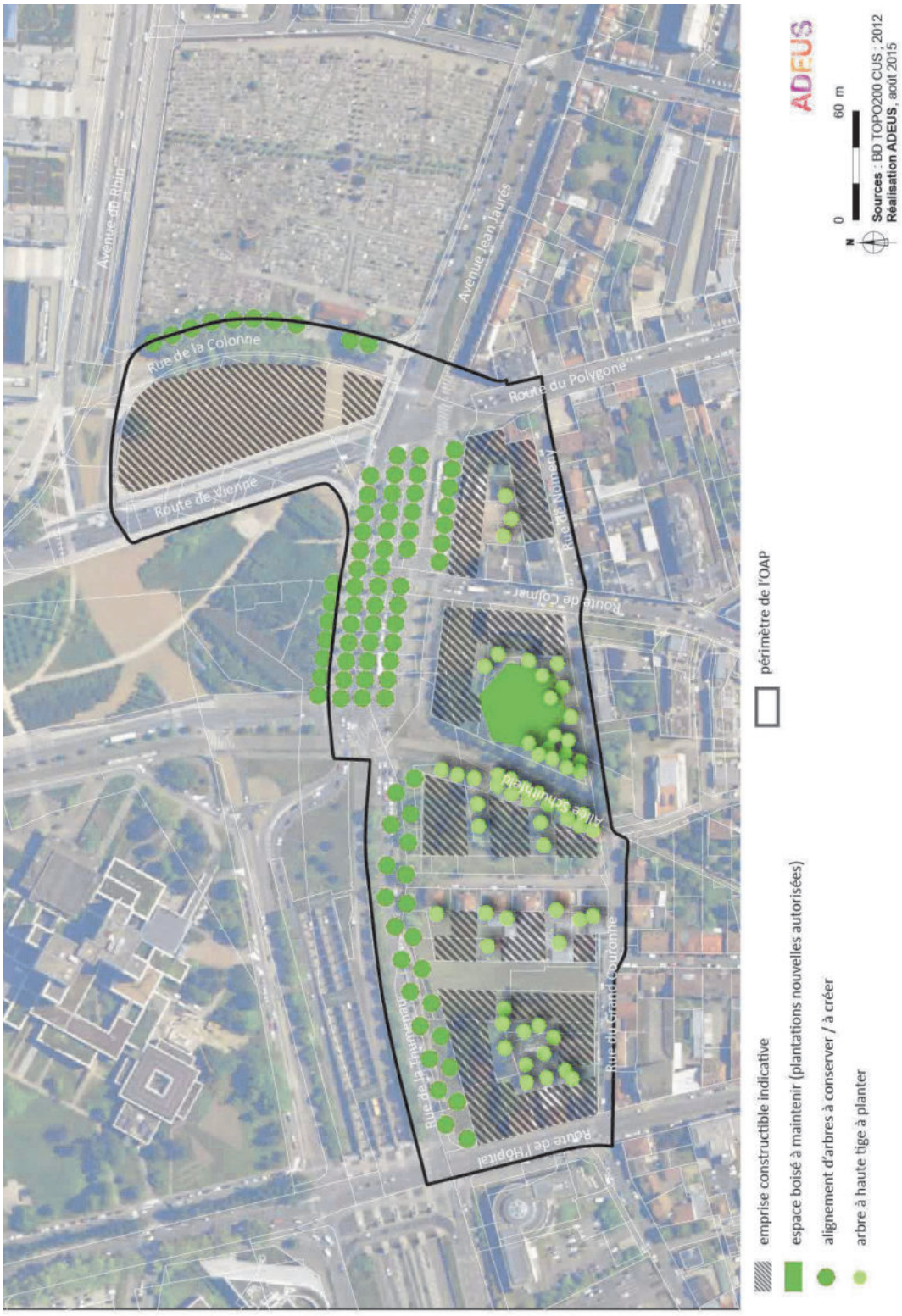
[1]3. Energie renouvelable : énergie issue d'une ressource renouvelable (biomasse, soleil, énergie de la terre (géothermie), de l'eau (acquathermie) ou de l'air (aérothermie), biogaz, déchets verts, énergie fatale (inéluctablement présente et/ou piégée dans certains processus industriels) qui peut être exploitée sous forme de chaleur, de froid ou d'électricité.
Le raccordement à un réseau de chaleur vertueux (dont la production comprend plus de 50% d'énergie renouvelable) vaut intégration d'un dispositif de production d'énergie renouvelable).

[2]4. Réseau de chaleur vertueux est un réseau de chaleur collectif comprenant plus de 50% d'énergie renouvelable

**Carte n°1 : Schéma de principes n°1 - secteur Etoile**

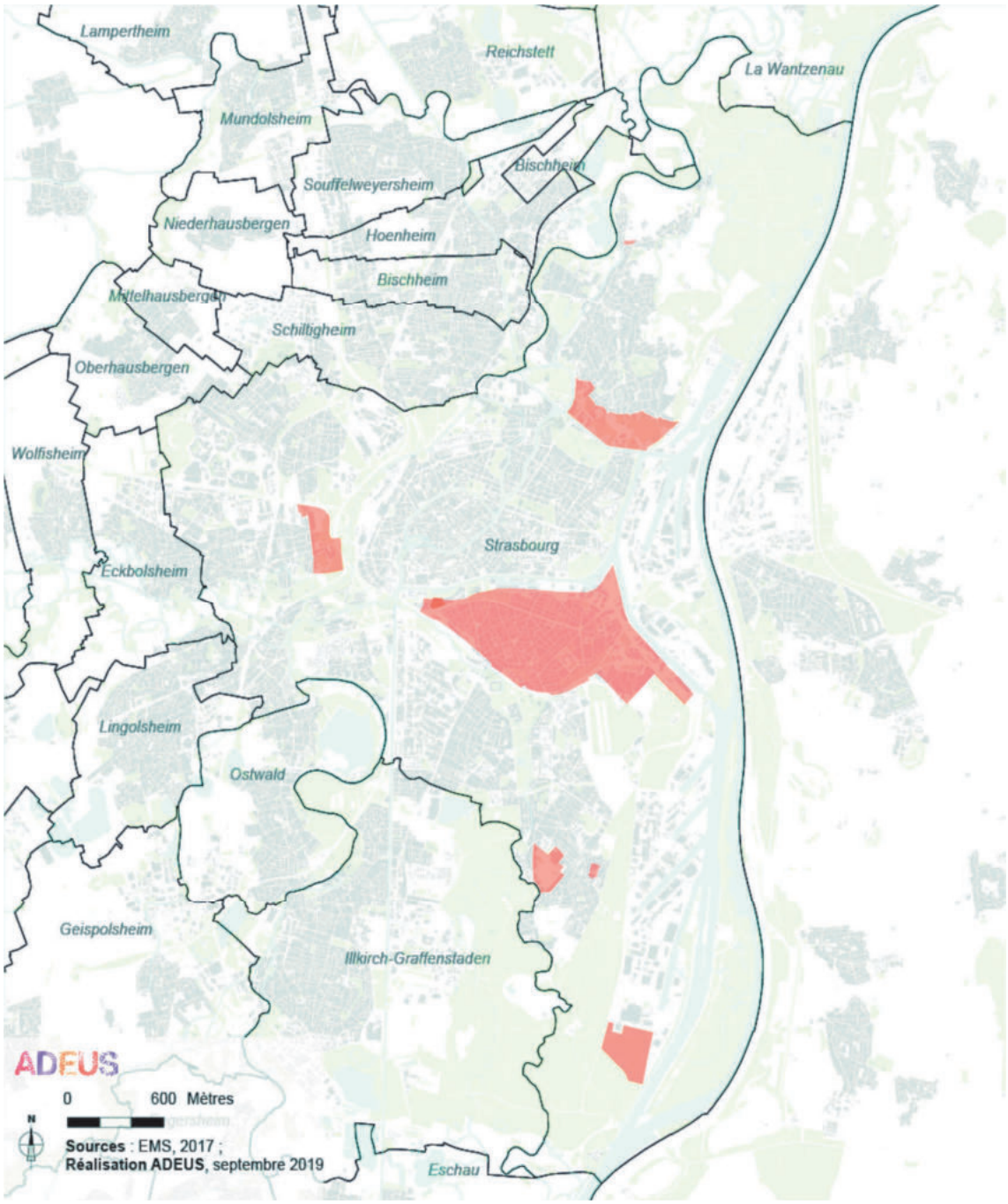


**Carte n°2 : Schéma de principes n°2 - secteur Etoile**



# COMMUNE DE STRASBOURG :

# « SECTEUR HEYRITZ »



## RAPPEL :

Les constructions, aménagements et installations doivent être compatibles avec les principes d'aménagement ci-après ainsi qu'avec les orientations d'aménagements et de programmation thématiques.

Le secteur «Heyritz » se trouve dans le périmètre de l'Orientation d'Aménagement et de Programmation (OAP) Ceinture verte. Les projets réalisés dans ce périmètre doivent respecter les principes d'aménagement qui figurent dans cette OAP.

# 1. CONTEXTE

- **Un parc habité en entrée de ville**

L'urbanisation du Heyritz s'appuie sur le concept d'un parc habité. Ainsi, c'est au sein du parc du Heyritz que, dès 2010, se développent à l'ouest des équipements publics de sport et loisirs (gymnase, club d'aviron, plaine de jeu) et en frange sud-est des logements, du tertiaire et l'hôtel. Cette urbanisation concentrée en franges sud et est participe au développement d'un large parc public ouvert sur le canal.

En limite sud du site, le Heyritz marque une des entrées de ville depuis l'autoroute. Le projet urbain s'attache à restructurer l'image de cette façade vitrine qui ne fut durant des décennies qu'une vaste friche peu qualitative.

- **Une forte présence de la nature et des grands paysages**

Le projet du parc du Heyritz s'appuie sur la présence importante du végétal existant. Une majeure partie de la végétation a été conservée le long du canal, et c'est autour d'elle que se développe l'urbanisation du site (principalement en franges sud et est).

La relation paysagère entre les opérations de construction et le parc est étroite (forme urbaine, ouverture vers le parc, gestion des limites, projet paysager).

- **Un territoire apaisé**

Entouré par des réseaux de flux structurants et bruyants, le cœur du site se veut apaisé et ouvert sur les espaces verts et le canal. Pour ce faire, la place de la voiture est fortement limitée afin de favoriser au maximum les modes de déplacements doux. Les circulations automobiles sont concentrées sur les extérieurs, tout comme le stationnement des opérations. Le maillage piéton/cycle est, quant à lui, dense et continu à travers le site.

La localisation des programmations participe également à la création d'un territoire apaisé (nuisances sonores, accessibilité).

- **Un quartier mixte**

D'une surface de près de 24 hectares, le Heyritz est à l'interface entre plusieurs territoires (hôpital civil, Neudorf Schluthfeld, RN4/entrée de ville, secteur Deux Rives, PNU Bruche). Le développement urbain se structure autour du parc public du Heyritz qui est le lien urbain et paysager de l'ensemble du site. À travers ses parcours et ses fonctionnalités (jardins familiaux, aire sportive, place Vologda…), il participe à l'articulation et lie les différents programmes existants et projetés : équipements publics et d'intérêt public, poche de maisons d'habitation, équipements sportifs, logements, activités et services.

La diversité des fonctions sur le site est déjà existante. Elle est conservée, renforcée et mieux identifiée à travers le projet urbain. La mixité fonctionnelle est proposée afin de favoriser le développement d'une vie de quartier.

L'urbanisation des franges sud et est déjà largement enclenchée, la majeure partie des constructions étant livrée (logements, hôtel, parking, bureaux). Sa structuration urbaine permet une deuxième phase d'urbanisation, entre la rue de la Corderie et le parc du Heyritz. Cette seconde phase s'inscrirait dans la continuité du projet urbain global.

# 2. ENJEUX

- Assurer une articulation paysagère forte avec le parc du Heyritz.
- Assurer une continuité avec le quartier existant (continuité des parcours, articulation bâtie, programmation).
- Favoriser les modes de déplacement doux et limiter la place de la voiture.
- Redéfinir l'entrée de ville le long du contournement sud (RN4).
- Prendre en compte les contraintes environnementales : inondabilité, qualité de l'air, pollution sonore, qualité des sols.

# 3. OBJECTIFS

- Développer l'urbanisation en prenant en compte les contraintes environnementales ;
- Proposer une continuité d'urbanisation en relation étroite avec son contexte ;
- Développer le lien avec le parc public du Heyritz et préserver l'identité verte des lieux ;
- Redéfinir l'entrée de ville le long de la rue de la Corderie ;
- Favoriser les modes doux et limiter la place de la voiture ;
- Prendre en compte de la qualité de l'air, le secteur étant situé dans une zone de vigilance identifiée dans le PPA (Plan de Protection de l'Atmosphère). Le projet devra être conçu de manière à participer à la maîtrise de l'énergie pour diminuer la dépendance énergétique du territoire, par la production énergétique à partir de sources renouvelables et par l'amélioration des performances énergétiques ;
- Prendre en compte l'aléa potentiel d'inondation par submersion.

# 4. PRINCIPES D'AMÉNAGEMENT

- **Objectif : Développer l'urbanisation en prenant en compte les contraintes environnementales**

- Intégrer les contraintes liées au caractère inondable du site (inondabilité par submersion) avec une gestion fine de la topographie intégrant les risques limitant la constructibilité sur une partie des lieux.
- Renforcer l'isolation acoustique des constructions le long des infrastructures bruyantes : autoroute et contournement sud.
- Intégrer les problématiques de qualité de l'air dans le projet, tant d'un point de vue programmatique qu'urbain et architectural.
- Intégrer les problématiques de sols pollués avérés et suspectés du site (ancien port industriel de Strasbourg).
- Privilégier l'approvisionnement énergétique par des énergies renouvelables n'émettant pas de polluants (particules PM, oxydes d'azote, ...).

- **Objectif : Proposer une continuité d'urbanisation en relation étroite avec son contexte**

- Proposer des articulations volumétriques et architecturales avec la phase 1 d'urbanisation du Heyritz.
- Développer une proposition urbaine adaptée au contexte et différenciant la relation au parc, vers le nord, et la relation à la rue de la Corderie, côté sud.
- Eviter une monotonie des hauteurs bâties (travail sur les hauteurs et les volumes).
- Développer les connexions piéton/cycle en lien avec l'existant, vers le parc, le Petit Heyritz et le tunnel du Heyritz.
- Prolonger la rue Guido Guersi comme artère technique du site.

- **Objectif : développer le lien avec le parc public du Heyritz et préserver l'identité verte des lieux**

- Développer un élargissement du parc public en partie nord.
- Ouvrir le projet urbain et les constructions vers le parc, en développant un lien paysager marqué.
- Gérer des limites permettant la transparence visuelle entre espace public et espace privé

- **Objectif : prendre en compte la qualité de l'air**

- Dans les secteurs de renouvellement urbain ou de grands projets, « l'opération d'aménagement d'ensemble » doit baser à minima 30 % de leurs consommations sur des sources d'énergies renouvelables[1] (réseau de chaleur vertueux[2] ou concédé par la collectivité) pour les logements.
- Privilégier le développement d'énergies renouvelables sans émission de polluants.

[1]5. Energie renouvelable : énergie issue d'une ressource renouvelable (biomasse, soleil, énergie de la terre (géothermie), de l'eau (acquathermie) ou de l'air (aérothermie), biogaz, déchets verts, énergie fatale (inéluctablement présente et/ou piégée dans certains processus industriels) qui peut être exploitée sous forme de chaleur, de froid ou d'électricité.
Le raccordement à un réseau de chaleur vertueux (dont la production comprend plus de 50% d'énergie renouvelable) vaut intégration d'un dispositif de production d'énergie renouvelable).

[2]6. Réseau de chaleur vertueux est un réseau de chaleur collectif comprenant plus de 50% d'énergie renouvelable

- **Objectif : prendre en compte l'aléa potentiel d'inondation par submersion**

Le projet d'aménagement intègre le caractère inondable de la zone dès sa conception, de manière à assurer la sécurité des biens et des personnes. Il veille à ne pas aggraver le risque d'inondation en aval ou en amont.

Les projets concernés par un aléa lié à l'inondation par submersion ou remontée de nappe doivent respecter les dispositions réglementaires du PPRI relevant de la compétence de l'État ;

Les solutions techniques pour prévenir les risques liés à l'inondation peuvent être prises à l'échelle du projet (conception du réseau viaire, réaménagement du terrain naturel, création d'espaces de rétention des eaux, …) ou à l'échelle de chaque construction.

Les espaces situés en zone d'aléa fort par submersion, selon les éléments portés à la connaissance par les services de l'Etat, en date du 24 avril 2015, sont inconstructibles. Ils peuvent toutefois être urbanisés dès lors que l'aménagement global du site, avant toute construction, permette de réduire l'aléa à un niveau faible à moyen. Cette bonne gestion de l'aléa est constatée dans le cadre d'un dossier au titre de la Loi sur l'Eau.

En cas de réaménagement (remblai/déblai, mise hors d'eau des accès…) du terrain naturel pour réduire le niveau d'aléa par exemple, le projet doit prévoir, sur site ou à proximité immédiate, un volume de rétention des eaux au moins équivalent à celui existant aujourd'hui.

Les aménagements d'espaces végétalisés collectifs sont réalisés de façon à donner une place à l'eau au sein du quartier (comme par exemple autour d'un projet de renaturation, …). L'imperméabilisation des espaces non bâtis privés ou collectifs est limitée au maximum pour faciliter l'infiltration des eaux.

L'organisation viaire du quartier ainsi que l'implantation et le mode de constructions des bâtiments sont définies de manière à contraindre le moins possible l'écoulement des eaux.

Les constructions sont conçues de manière à garantir la protection des biens et personnes (mise hors d'eau du premier niveau utile, respect d'une revanche ou marge de sécurité …).

En cas de création d'équipement public ou collectif, d'établissement recevant du public, les accès à ces structures doivent être réalisés de manière à permettre l'accès des secours et la sécurité du public.

**Carte n°1 : Schéma de principes**

Développer un projet paysager support de biodiversité et intégrant les spécificités des lieux (proximité trame verte et bleue, parc, proximité eau).

- Développer les porosités paysagères entre espace public et espace privé (travail paysager, passage de la petite faune).

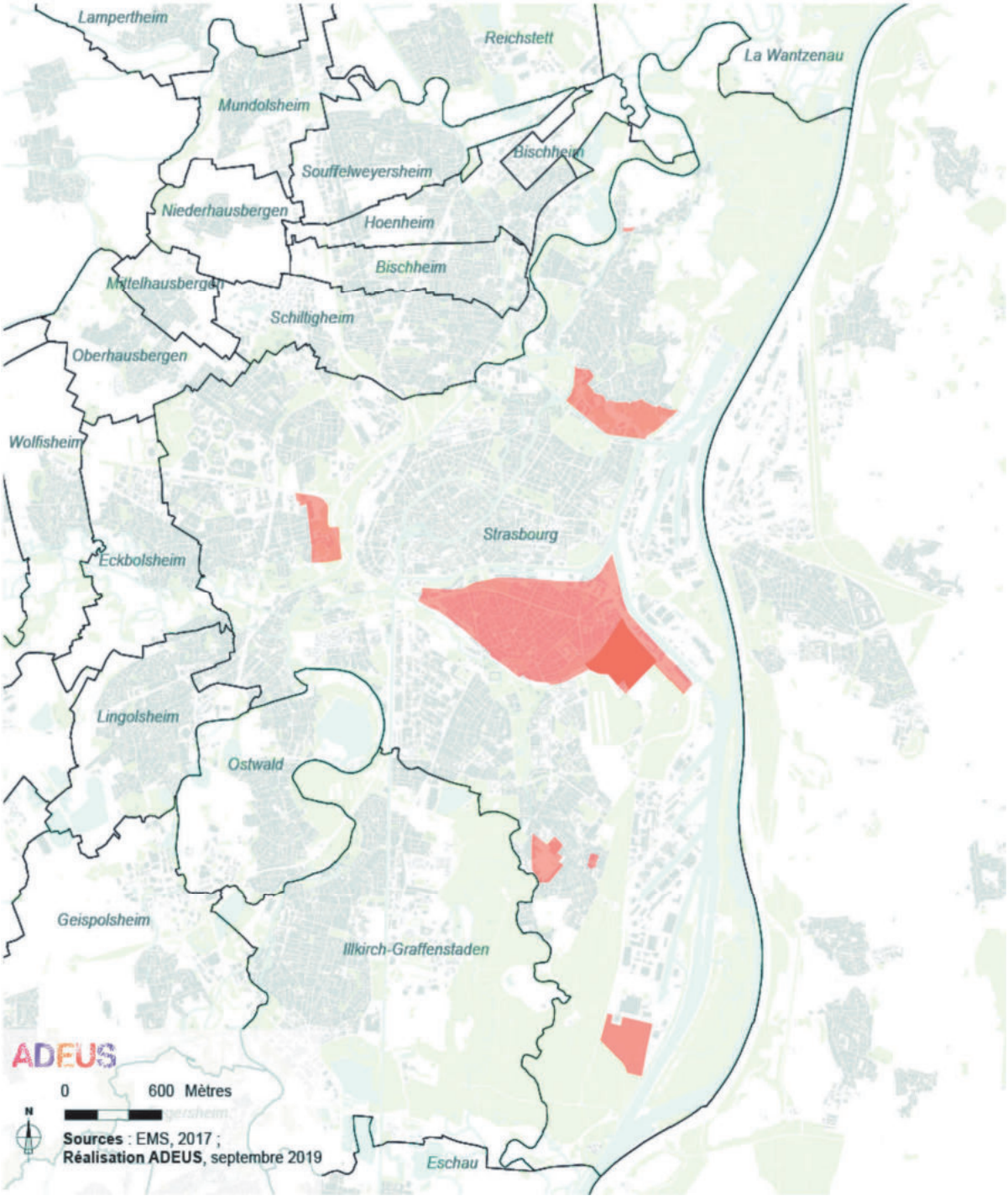
- **Objectif : redéfinir l'entrée de ville le long de la rue de la Corderie**
- Développer des volumétries animant l'entrée de ville, en articulation avec les bâtiments déjà existants (parking silo, hôtel, hôtel de police).
- Proposer des architectures qualitatives, tout en réduisant visuellement l'impact des éventuels programmes techniques s'y implantant.

- **Objectif : favoriser les modes doux et limiter la place de la voiture**
- Privilégier les modes doux en favorisant leur maillage à travers le site et leur accessibilité aux programmes.
- Favoriser l'usage du vélo à l'échelle urbaine mais aussi à l'échelle de chaque bâtiment (localisation et accès locaux).
- Limiter la circulation des véhicules motorisés dans le site, via uniquement deux voies : rue de la Corderie libre d'accès, rue Guido Guersi avec accès limité (borne).
- Gérer le stationnement des programmes au sein de parking en ouvrage commun et localisé le long de la rue de la Corderie (accès auto uniquement depuis la rue de la Corderie).

# 5. ORIENTATIONS PROGRAMMATIQUES

- Logements
- Activités, services
- Espaces publics, dont une partie en continuité des espaces voisins limitrophes (rue Guido Guersi, parc du Heyritz)
- Liaisons créées et requalifiées en préservant l'aspect nature

# COMMUNE DE STRASBOURG :
# « SECTEUR WATTWILLER - MAQUIS »



# RAPPEL :

Les constructions, aménagements et installations doivent être compatibles avec les principes d'aménagement ci-après ainsi qu'avec les orientations d'aménagements et de programmation thématiques.

Le secteur « Wattwiller-Maquis » se trouve dans le périmètre de l'Orientation d'aménagement et de programmation (OAP) Ceinture verte. Les projets réalisés dans ce périmètre doivent respecter les principes d'aménagement qui figurent dans cette OAP.

# 1. CONTEXTE

- **Un petit quartier aux limites urbaines fortement marquées et un quartier enclavé où les mobilités douces ne sont pas facilitées**

Le secteur est bordé au Nord-Est par le Port autonome et les bassins, au Sud-Est par la zone protégée du captage d'eau du Polygone, au Sud-Ouest par l'aérodrome du Polygone et au Nord-Ouest par le quartier de Neudorf.

La Musau a été séparée du Neudorf par la construction des voies ferrées vers Kehl en 1905 et vers le port Sud en 1932 qui créent des coupures fortes.

Le quartier est situé entre 600 et 1200 m de la station tram Aristide Briand et il est desservi par deux lignes de bus.

Le quartier est une enclave, organisée autour de voies de desserte. Il est préservé des grands axes de circulation. L'accès au quartier par le Nord et par l'Est nécessite le franchissement de voies ferrées.

Le quartier dispose de peu de pistes cyclables.

- **Une forte présence de la nature et des grands paysages**

Au Sud du site, le périmètre de protection du captage d'eau du Polygone, ainsi que l'aérodrome constituent de grandes enclaves fermées mais offrant un paysage ouvert et des points de vue lointains intéressants.

Le long des voies ferrées, des espaces végétalisés, des étangs et des jardins ponctuent le paysage et offrent différentes ambiances et constituent un support pour la biodiversité ordinaire spécifique des milieux urbains.

Les voies ferrées sont quant à elles en surplomb et créent des coupures Nord/Sud fortes.

- **Un quartier situé à proximité du bassin d'emplois du Port autonome**

La Musau est majoritairement un quartier résidentiel. Quelques activités liées à la voiture existent sur le quartier.

A proximité, le Port autonome de Strasbourg représente un secteur d'activité majeur pour l'agglomération : 350 entreprises et 13.000 emplois le long de l'axe Nord-Sud de 10 km le long du Rhin.

- **Un quartier avec des équipements de proximité mais éloigné des polarités de commerces/services**

Le quartier de la Musau est un ancien hameau, constitué d'une vingtaine de maisons en 1830. Le paysage de ce quartier à l'ambiance rurale a été transformé à partir de 1975, avec la construction de la cité Ampère.

Le quartier dispose d'un pôle d'équipements regroupés autour de la place de Wattwiller : écoles, gymnase, CMS, mairie de quartier, centre socio-culturel, …

Les commerces et services (excepté la pharmacie) sont absents du quartier. Les commerces les plus proches se trouvent au Nord de la rue de la Musau au-delà des voies ferrées.

Au Sud du quartier, se trouve l'aérodrome du Polygone, qui est un équipement d'envergure communautaire, ainsi que le centre d'examen du permis de conduire.

- **Un site avec des enjeux environnementaux**

Le site est compris en partie dans le périmètre rapproché de protection du captage d'eau du Polygone. Cet espace est classé en zone Natura 2000 et en ZNIEFF de type 2. Un enjeu de corridor écologique C111 est inscrit au niveau du SRCE.

La voie de chemin de fer Strasbourg-Kehl est une infrastructure bruyante de catégorie 2. La rue du Havre est classée catégorie 4.

L'activité de l'aérodrome génère par ailleurs des nuisances sonores bien que celui-ci ne dispose pas à ce jour de plan d'exposition au bruit.

La qualité de certains milieux comme les prairies naturelles de l'aérodrome en fait des postes avancés pour certaines espèces rares de plantes, d'insectes mais aussi d'oiseaux comme la Pie-grièche écorcheur, espèces assez exigeante qui vient s'y reproduire. Ces prairies représentent les derniers vestiges des milieux agropastoraux associées à d'autres milieux naturels (bosquets, haies, fossés, etc…) permettant à la biodiversité de s'exprimer au plus proche de la ville et constituent localement un des derniers refuges pour la flore et la faune sauvage.

La partie Nord du quartier se trouve sur le périmètre régi par la loi de 1990 de la ceinture des glacis, concernant la limitation des surfaces construites au sol des terrains libres restant.

# 2. ENJEUX

- Une trame verte importante à conserver et à renforcer ;
- Des liaisons entre Neudorf et Musau à aménager ;
- Conforter la centralité du quartier ;
- Prendre en compte les contraintes (bruit, pollution, notamment).

# 3. OBJECTIFS

- Préserver les éléments marquants constituant un paysage spécifique sur le secteur ;
- Conserver et améliorer les continuités écologiques Est/Ouest et Nord/Sud ;
- S'appuyer et renforcer le maillage viaire existant pour « rapprocher les 2 quartiers » de la Musau et de Neudorf ;
- Créer une continuité bâtie à l'Ouest, le long de la voie principale ;
- Créer une continuité avec une ambiance « villageoise » (jardins, vergers, maisons individuelles) à l'Est ;
- Conforter la place de Wattwiller dans son rôle de place centrale ouverte sur les équipements de proximité du quartier.

# 4. PRINCIPES D'AMÉNAGEMENT

- **Objectif : Préserver les éléments marquants du paysage et conserver et améliorer les continuités écologiques Est/Ouest et Nord/Sud**
    - Aménager des continuités paysagées Est/Ouest le long des voies de chemin de fer, afin de relier la zone du captage d'eau au parc du Ziegelwasser ;
    - Aménager une continuité Nord/Sud le long de la rue du Havre, permettant de créer une zone de transition entre les activités du Port et les quartiers résidentiels formée de plusieurs strates de végétaux et en conservant l'alignement existant des platanes ;
    - Maintenir et renforcer le réseau de jardins/vergers le long de la rue du Maquis et étendre ce principe jusqu'à la rue Ampère. Cela afin de favoriser une ambiance bucolique le long de cet axe, pouvant devenir un lieu de promenades reliant le quartier de Neudorf à la Musau ;
    - Préserver les espaces arborés et lisières associées entre la rue de Wattwiller et la voie ferrée au Nord ;
    - Maintenir ce boisement en partie humide au Nord de la rue de Wattwiller et le reconnecter avec le boisement du champ captant limitrophe ;
    - Préserver les fonctions écologiques de ce vaste espace arboré ainsi que la diversité de ses milieux : forêt dense, clairière. Afin de préserver la quiétude de cet espace sauvage, les usages de sport et loisirs, de détente, s'implantent uniquement en frange Sud, le long de la rue de Wattwiller. Seule la création d'une nouvelle traversée de la forêt est envisagée afin de renforcer le maillage des promenades dans la ceinture verte. Son aménagement devra être compatible avec les enjeux de préservation et renforcement de la biodiversité en ce site.

- **Objectif : S'appuyer et renforcer le maillage viaire existant pour « rapprocher les 2 quartiers » de la Musau et de Neuhof**
    - Renforcer la place du piéton en développant un réseau de promenade s'adressant à la fois à l'échelle du quartier et à l'échelle plus large de la ceinture verte ;
    - Renforcer les liaisons entre la rue du Maquis et la rue de Wattwiller, les jonctions Sud au droit du passage (tunnel) sous la voie ferrée étant réservée aux seuls piétons-cycles, pour favoriser les déplacements doux et les promenades ;
    - Créer une liaison entre la place de Wattwiller et la rue Ampère ;
    - Développer une liaison entre la rue du Maquis et la rue de la Musau pour désenclaver le secteur du Maquis et permettre son urbanisation partielle ;
    - Créer des liaisons piétons/cycles entre la rue du Maquis et la rue du Havre pour faciliter les déplacements doux et les promenades ;
    - Aménager une piste cyclable en requalifiant la rue Ampère en rue urbaine, accompagnée d'une zone de transition entre le quartier et la zone du captage d'eau ;
    - Créer des continuités pour les modes actifs le long de la rue Guynemer ;
    - Améliorer les connexions pour les modes actifs entre le quartier Ampère et la rue de la Musau ;
    - Améliorer les connexions pour les modes actifs entre le quartier de la Musau, le Neuhof et le Neudorf, notamment en assurant des continuités de parcours interquartier.

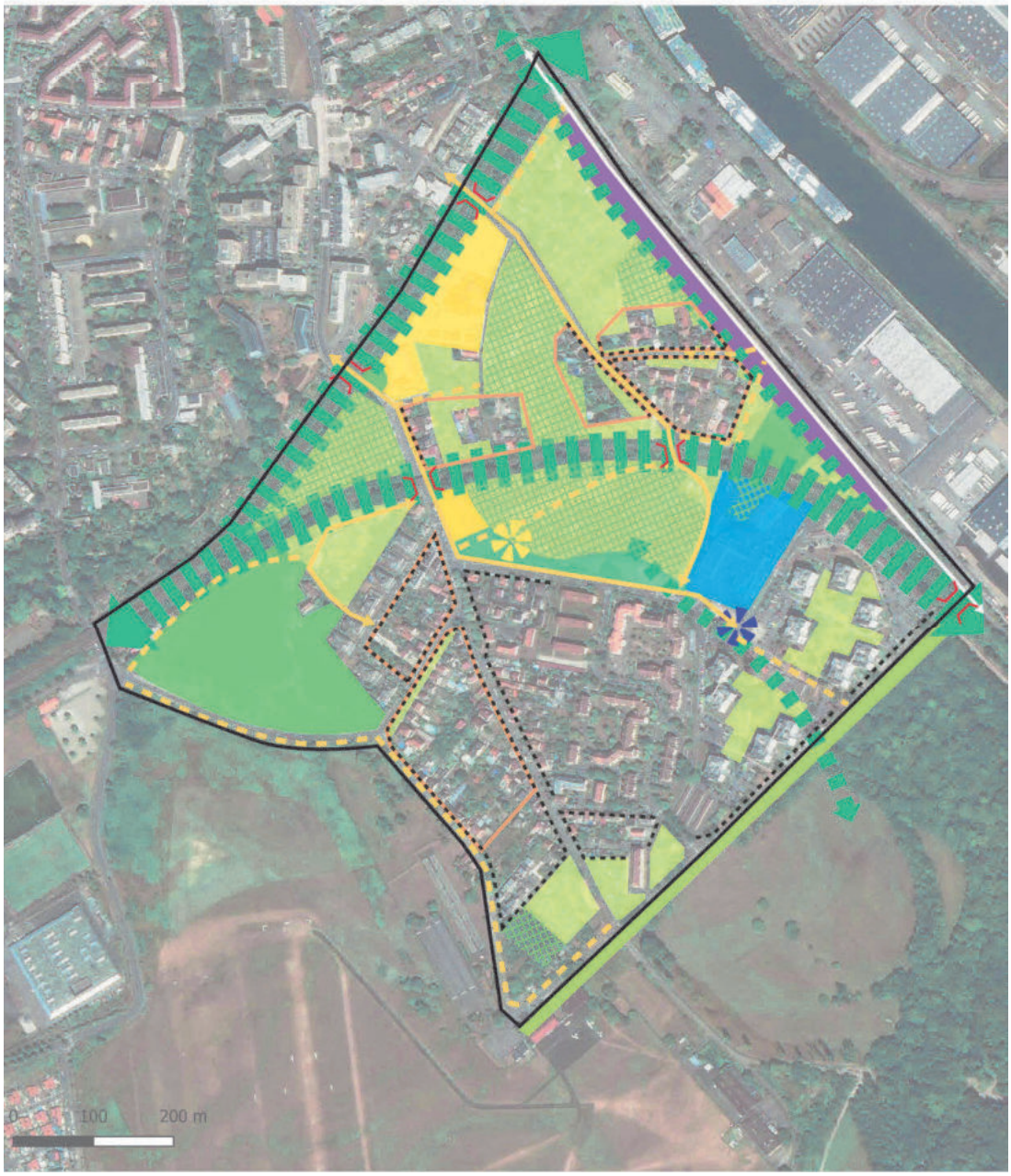
- **Objectif : Créer une continuité bâtie à l'Ouest, le long de la voie principale et une continuité avec une ambiance « villageoise » (jardins, vergers, habitat individuel) à l'Est ; Conforter la place de Wattwiller dans son rôle de place centrale ouverte sur les équipements de proximité de quartier**
    - Créer, grâce aux nouveaux secteurs d'urbanisation, une armature bâtie le long de la rue de la Musau, tout en évitant des fronts bâtis trop longs et homogènes ;
    - Intégrer dans les projets des aménagements en faveur de la biodiversité et laisser une place importante à l'aménagement d'espaces verts : en pleine terre, en toiture, en façade, végétalisation dans les îlots de logements ;
    - Maintenir les zones d'habitat individuel et la typologie de maisons/jardins ;
    - Autour de la place de Wattwiller, maintenir des espaces pour l'implantation de nouveaux équipements ou des extensions de ceux existants ;
    - Déployer un espace public au Nord de la rue de Wattwiller afin de créer un lieu collectif pour le quartier, tout en s'appuyant sur les espaces de nature existants.

# 5. ORIENTATIONS PROGRAMMATIQUES

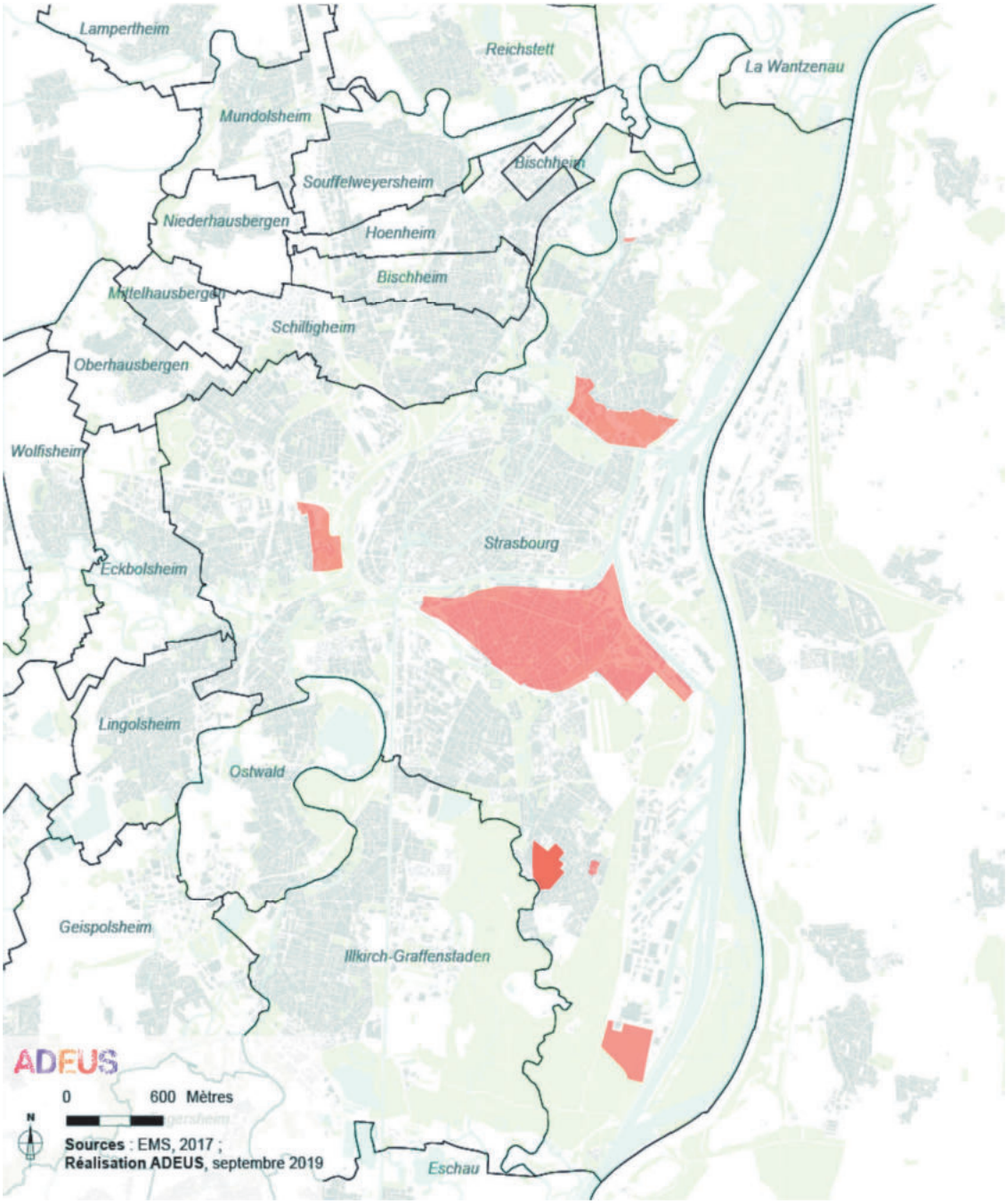
- Logements ;
- Équipements ;
- Espaces publics ;
- Liaisons créées et/ou requalifiées ;
- Espaces naturels et arborés maintenus et renforcés.

**Carte n°1 : Schéma de principes - Secteur Wattwiller - Maquis**

- dominante habitat
- dominante activité
- équipement public / d'intérêt collectif / à restructurer / à créer
- centralité à développer
- fonction collective à développer
- secteur de pavillons à conserver
- espace de jardins, vergers, parc à maintenir / à créer
- espace naturel à préserver / à valoriser
- espace vert / loisir / sport à requalifier
- transition végétalisée des franges à créer
- espace de grande qualité paysagère à préserver
- coeur d'îlot vert à aménager
- corridor écologique à préserver / à restaurer
- front bâti discontinu
- principe de chemin modes actifs à créer
- chemin modes actifs à maintenir
- réseau vélo structurant existant / à créer / à améliorer
- franchissement à améliorer
- périmètre de l'OAP



# COMMUNE DE STRASBOURG :
# « SECTEUR JESUITENFED - NEUHOF



# 1. CONTEXTE

Au Neuhof, le secteur du Jésuitenfeld, représentant près de 40 hectares, est aujourd'hui constitué d'un vaste espace central agricole et naturel, et est urbanisé seulement sur ses marges.

Ce secteur représente un potentiel de développement urbain, dont la densité semble devoir être maîtrisée, en conciliant : la vocation agricole et nourricière du site, le développement des modes de déplacement actifs, le renforcement de l'offre en équipements publics et le développement de l'agence européenne Eu-Lisa.

- **Un caractère naturel, rural et villageois**

Le secteur couvert par l'OAP se situe à proximité de la Réserve naturelle nationale du massif forestier de Strasbourg-Neuhof-Illkirch-Graffenstaden (RNN176), dans un tissu urbain contribuant par ailleurs à l'identité rurale et villageoise caractéristique du Neuhof, notamment au travers :

- de la présence un tissu bâti villageois ;
- de jardins domestiques contribuant à l'image rurale des lieux ainsi qu'à la biodiversité ;
- des chemins ruraux existants et structurants, traversant le secteur du Nord-Ouest vers le Sud-Est ;
- d'une plaine agricole ;
- de prairies et de vergers ;
- d'une vingtaine de jardins familiaux gérés par la Ville de Strasbourg.

- **Un secteur accueillant l'Agence européenne Eu-Lisa**

Le site de l'Agence Eu-Lisa occupe un terrain de 1,6 ha, dans la continuité du tissu bâti existant et adressé rue de la Faisanderie. Le site a en charge la gestion opérationnelle des systèmes d'information de l'Espace Schengen.

Pour assurer la pérennité de l'activité, le site a vocation à se développer via la réalisation d'une extension dans la continuité des locaux existants sur une surface complémentaire de près de 2 ha.

# 2. ENJEUX

- Trouver un équilibre entre le maintien de l'agriculture, le maintien de l'activité existante, le développement de logements en pourtour du secteur, le maintien et le confortement de jardins familiaux ;
- Favoriser une diversité de formes d'habitats en lien avec les espaces de nature avoisinants ;
- Maintenir la mosaïque d'habitat pour la flore et la faune ;
- Préserver les continuités écologiques internes et les connecter avec la Réserve naturelle nationale ;
- Maîtriser la densité bâtie ;
- Conforter la vocation nourricière du site, en développant une offre diversifiée : agriculture, maraichage, jardins familiaux, jardins partagés… ;
- Renforcer les usages publics, notamment autour du pôle éducatif et sportif : collège, gymnase, nouveau groupe scolaire ;
- Développer les modes doux et les parcours de promenade.

# 3. OBJECTIFS

- Développer une programmation mixte et préserver l'ambiance villageoise en portant une attention particulière à l'intégration paysagère des nouvelles constructions ;
- Développer l'agriculture périurbaine et conserver les trames vertes, espaces naturels et de loisirs existants ;
- Compléter le maillage viaire et favoriser les circulations douces ;
- Intégrer le développement de l'agence européenne implantée sur le secteur ;
- Assurer une perméabilité écologique entre la Réserve naturelle du Neuhof (RNN) et le site à travers les aménagements paysagers.

# 4. PRINCIPES D'AMÉNAGEMENT

- **Objectif : Développer une programmation mixte et préserver l'ambiance villageoise en portant une attention particulière à l'intégration paysagère des nouvelles constructions**
  - Valoriser le patrimoine bâti historique, notamment les anciens corps de ferme, les bâtiments fin 19ème/début 20ème… ;
  - Développer l'insertion des projets à travers une proposition articulée entre l'architecture (volumes, implantation, façade…) et le paysage ;
  - Proposer des articulations urbaines et bâties entre les nouvelles constructions ou extensions et les bâtis voisins : rappel de ligne de construction, travail sur les volumes, proportion des bâtiments, prospect, reculs sur rue... ;
  - Conserver les vues lointaines et vers les cœurs d'îlots paysagés entre voisin et depuis l'espace public à travers un travail rythmé et séquencé des bâtiments,

Paysage de rue existant à conforter

*Diversité des volumes bâtis, alternance de rythme entre les pleins et les vides, vues vers les cœurs d'îlots végétalisés*

Paysage de rue à éviter

*Homogénéisation des volumes bâtis, long développé de façade, vues lointaines réduites*

  - Contribuer au paysage urbain en s'adaptant au contexte des rues existantes :
    - Rue des Jésuites : développer des bâtiments discontinus le long de la rue, avec un retrait par rapport à l'espace public. Ces espaces sur rue sont végétalisés et paysagés, avec notamment une mise en scène des commerces et accès aux équipements publics ;
    - Rue de la Ganzau : développer des bâtiments discontinus le long de la rue, avec une implantation en quinconce par rapport à l'espace public. Ces espaces sur rue sont végétalisés et paysagés ;

    - Rue Saint-Ignace : développer des bâtiments discontinus le long de la rue, avec des jeux de retraits par rapport à l'espace public. Ces espaces sur rue sont végétalisés et paysagés. Le maintien des arbres existants sur rue est à privilégier ;
    - Rue de la Faisanderie, rue de Schengen : proposer une diversité des hauteurs et volumes bâtis afin d'assurer la transition visuelle vers le paysage agricole de cœur d'îlot.
- Favoriser l'intégration paysagère des nouvelles constructions sur l'ensemble du secteur ;
- Créer des clôtures sur rue qui facilitent la vue de l'espace public vers les espaces de nature privatif, exemples : transparence visuelle (claire-voie…), clôture doublée de haies vives… ;
- Assurer l'équilibre entre le développement de l'habitat et les espaces de nature, au sein de cet îlot situé à environ 300 m du futur terminus de tram ;
- Favoriser le traitement paysager des secteurs de logements (parcellaire en lanière, végétation locale) conformément à la volonté de préserver plus particulièrement le caractère villageois du secteur ;
- Préconiser des formes urbaines pour le logement dans l'esprit de préservation des caractéristiques villageoises : hauteur, toitures, espaces verts… ;
- Mettre en valeur le lavoir existant en bordure du Ziegelwasser.

- **Objectif : Développer l'agriculture périurbaine et conserver les trames paysagères, les mosaïques d'espaces naturels et de loisirs existants**
    - Conforter le caractère rural et bucolique du secteur en concentrant les nouvelles constructions en périphérie de l'îlot ;
    - Développer des promenades à travers les espaces de nature, en complément des promenades offertes dans le massif forestier de Strasbourg-Neuhof et Illkirch-Graffenstaden Neuhof-Illkirch ;
    - Donner accès aux espaces naturels en ville, notamment les rives du Rhin Tortu et la forêt du Neuhof-Illkirch ;
    - Créer une reconnexion avec le massif forestier de Strasbourg-Neuhof et Illkirch-Graffenstaden ;
    - Conserver et renforcer la vocation nourricière de l'îlot : agriculture et maraichage, jardins familiaux, potagers partagés, vergers privés… ;
    - Préserver et renforcer les espaces de nature privatifs contribuant aux qualités paysagères et bucoliques du quartier : jardins arrières, jardins de devant plantés et en pleine terre, grands arbres, vergers… ;
    - Contribuer à mailler écologiquement le quartier en développant les enjeux de biodiversité, tant sur les bâtiments que sur les espaces non bâtis et la gestion des limites ;
    - Favoriser le volet paysager au sein des projets d'équipements publics, afin de contribuer au paysage rural, à la biodiversité et au confort climatique de l'îlot.

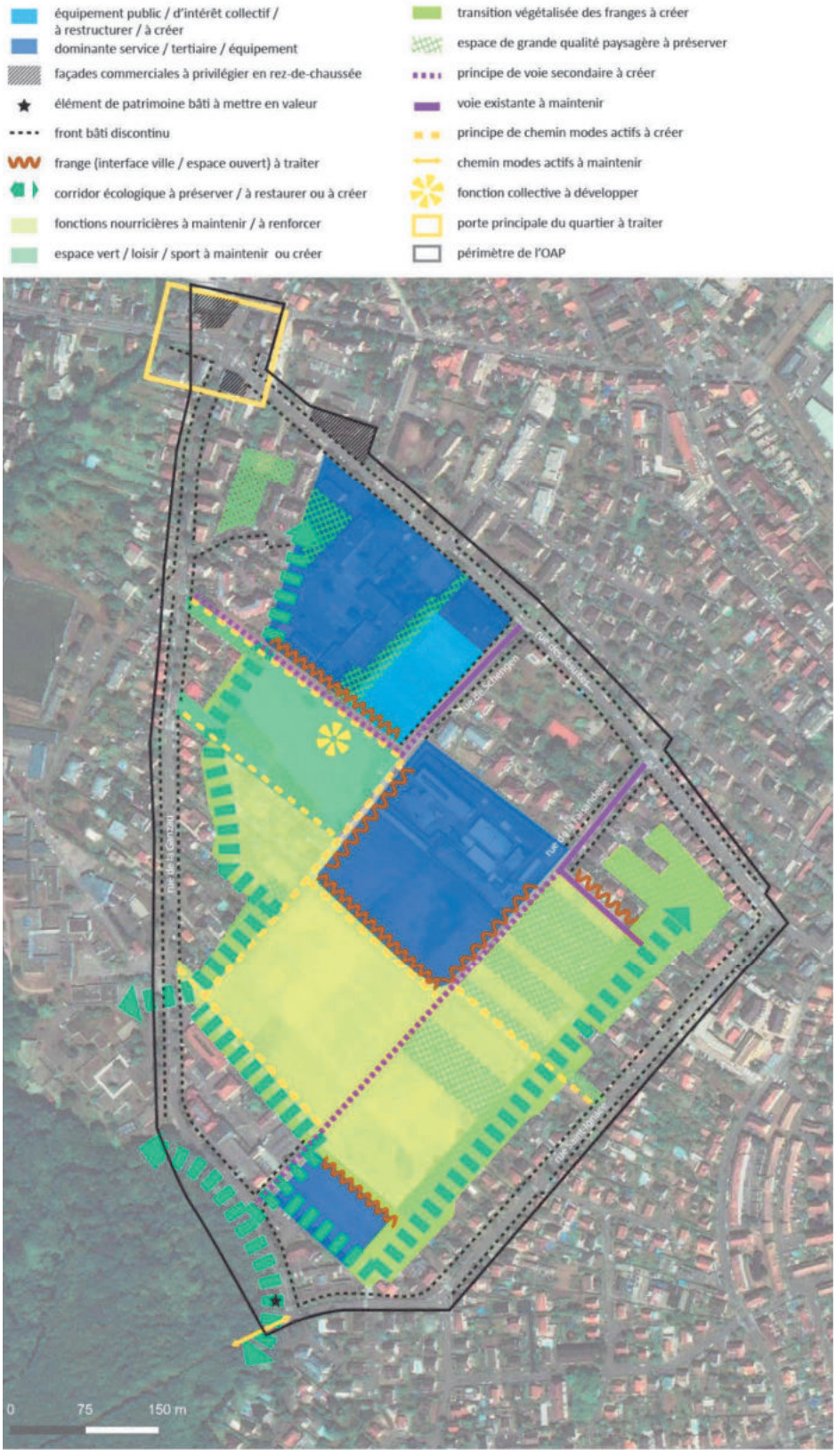
- **Objectif : Développer un pôle d'équipement public et de centralité au Nord de l'îlot**
    - Créer un nouveau groupe scolaire développant un rapport privilégié à la nature tant dans son insertion, que dans son architecture et son parti pris paysagé ;
    - Conforter la polarité commerciale rue des Jésuites, en lien avec le pôle d'équipement (collège, gymnase, nouveau groupe scolaire), et apaiser l'espace public en ce lieu ;
    - Développer des parcours sports et loisirs autour du complexe d'équipement public, contribuant aux promenades et équipements de plein air en libre accès du quartier ;
    - Favoriser les interactions entre les équipements éducatifs avec la vocation nourricière de l'îlot, à travers les aménagements paysagers, les usages et les liens visuels et fonctionnels.

- **Objectif : compléter le maillage viaire, et favoriser les circulations douces**
  - Conforter les chemins ruraux existants, structurant le secteur et permettant l'accès aux zones d'habitat notamment ;
  - Privilégier les plantations longitudinales et les traitements de sol naturels pour les chemins ruraux afin de correspondre au caractère rural et naturel, de façon ponctuelle pour jouer à la fois sur les espaces ouverts et fermés offrant des ombrages et des espaces refuges pour la biodiversité ;
  - Privilégier les sols perméables dans les cheminements à travers champs, contribuant au paysage de campagne existant et à renforcer ;
  - Faire primer les circulations douces dans le traitement de l'espace public sur celles des véhicules motorisés ;
  - Compléter le maillage du plan piéton par la création de circulations douces reliant la rue des Jésuites à la rue de la Ganzau, en offrant des espaces de promenade et de loisirs ;
  - Intégrer des cheminements doux dans l'aménagement du site ;
  - Créer une liaison modes actifs en direction de la forêt du Neuhof-Illkirch ;
  - Créer des voies de desserte locale des équipements publics ou d'intérêt collectif en les végétalisant (alignements d'arbres), participant ainsi aux itinéraires de promenade ;
  - Respecter le principe de desserte depuis l'axe de la rue de la Faisanderie, qui a pour vocation de créer un bouclage entre la rue des Jésuites et la rue de la Ganzau et de supprimer les impasses ;
  - Créer un bouclage viaire depuis la rue de Schengen vers la rue de la Ganzau assurant la desserte du nouveau groupe scolaire.

- **Objectif : Intégrer le développement sur site de l'agence européenne implantée sur le secteur**
  - Tenir compte des besoins d'extension de l'agence européenne ;
  - Tenir compte des enjeux écologiques et environnementaux du site ;
  - Contribuer au paysage rural du quartier à travers la valorisation des espaces non bâtis : réduire au maximum leur minéralisation et les valoriser en espaces plantés en veillant à la qualité paysagère développée.

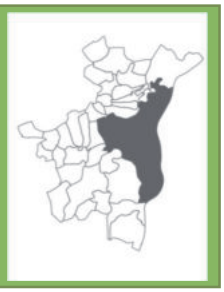
# 5. ORIENTATIONS PROGRAMMATIQUES

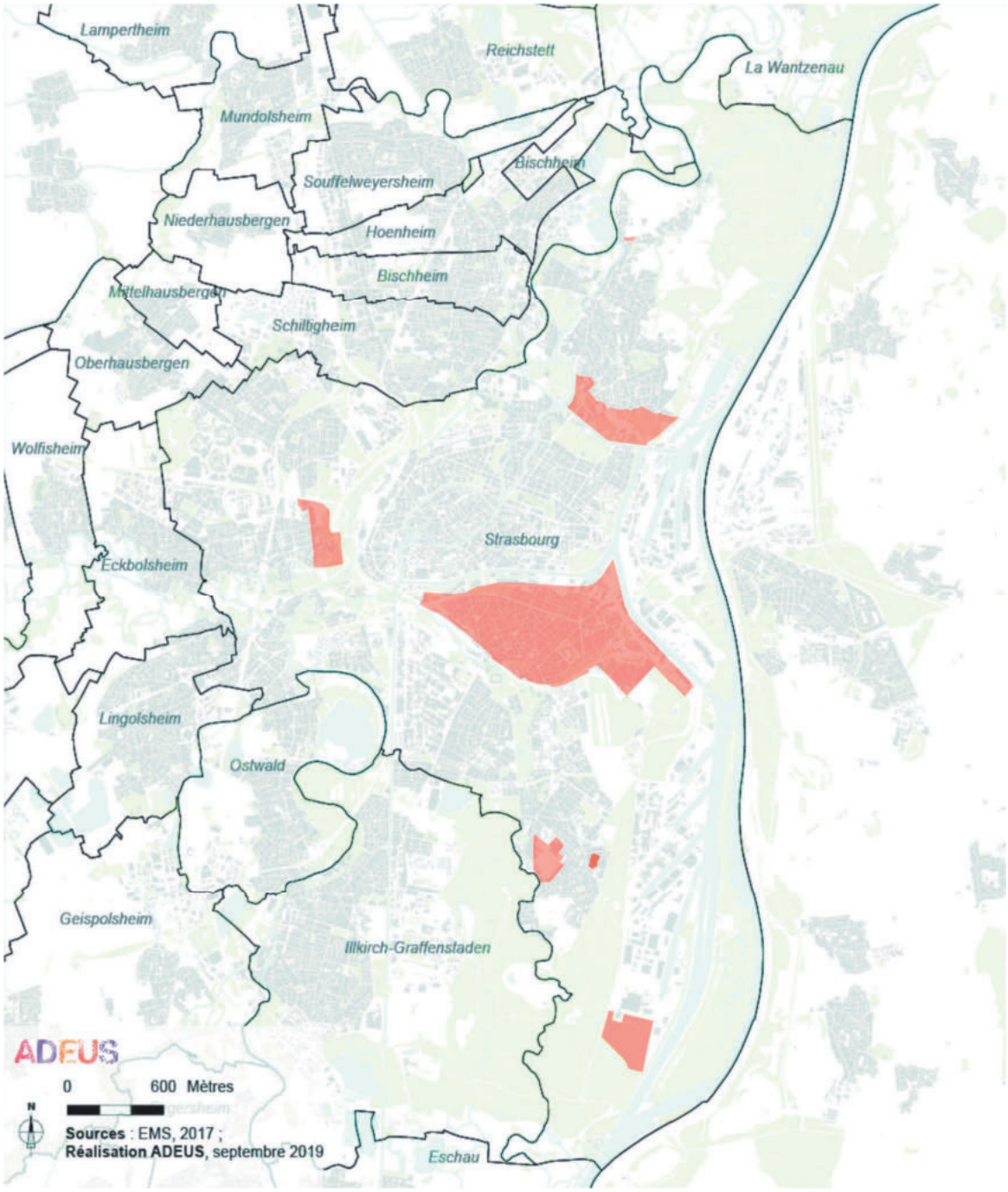
- Logements ;
- Équipements ;
- Espaces publics ;
- Liaisons créées et/ou requalifiées ;
- Jardins familiaux ;
- Espaces naturels et arborés maintenus et renforcés ;
- Espaces agricoles.


équipement public / d'intérêt collectif / à restructurer / à créer
dominante service / tertiaire / équipement
façades commerciales à privilégier en rez-de-chaussée
élément de patrimoine bâti à mettre en valeur
front bâti discontinu
frange (interface ville / espace ouvert) à traiter
corridor écologique à préserver / à restaurer ou à créer
fonctions nourricières à maintenir / à renforcer
espace vert / loisir / sport à maintenir ou créer
transition végétalisée des franges à créer
espace de grande qualité paysagère à préserver
principe de voie secondaire à créer
voie existante à maintenir
principe de chemin modes actifs à créer
chemin modes actifs à maintenir
fonction collective à développer
porte principale du quartier à traiter
périmètre de l'OAP
0
75
150 m

# COMMUNE DE STRASBOURG:

## « SECTEUR REDOUTE / WICKENFELD »





# 1. SITUATION DU SECTEUR DE PROJET

Le secteur concerné se trouve au Neuhof, au Sud de la commune de Strasbourg.

L'OAP s'étend sur environ 30 hectares et est délimité :

- au Sud par un tissu existant d'habitat mixte comprenant de l'habitat individuel, de l'habitat intermédiaire et du logement collectif. On y trouve également le quartier du Stockfeld ;
- au Nord par un tissu existant d'habitat à dominante individuelle ;
- à l'Ouest par un tissu de centre-bourg le long de la route d'Altenheim ;
- au Sud et à l'Est, par des espaces nourriciers, la forêt du Neuhof et le quartier du Stockfeld.

En proximité immédiate du secteur se situe, à 150 m à l'Est, la forêt du Neuhof espace naturel protégé Réserve naturelle nationale du massif forestier Strasbourg-Neuhof/Illkirch-Graffensatden (RNN176).

Le secteur se compose actuellement de parcelles bâties et non bâties couvertes à la fois par un zonage U et IAU. Les espaces de nature sont multiples et variés : petits parcs et squares, vergers, pâturages permanents, boisements mixtes, jardins domestiques des villes et centre villes, haie arborescente, alignement d'arbres.

La zone est à l'interface de plusieurs tissus bâtis : du centre-bourg à un tissu villageois plus éparse.

A l'échelle du projet, le secteur s'inscrit globalement dans un contexte fortement urbanisé et au sein duquel subsistent des espaces de nature support de biodiversité. En effet, son rôle dans le déplacement des espèces est relativement altéré mais déterminant pour les populations encore présentes.

# 2. DESTINATION DU SECTEUR

L'enjeu de ce secteur réside dans le confortement de la polarité existante autour de la route d'Altenheim, tout en en assurant un équilibre entre espaces bâtis et espaces de nature en transition avec la Réserve naturelle à l'Est. Ainsi, la préservation et valorisation des espaces de nature existants et leur mise en relation participent d'une stratégie globale de prise en compte des enjeux de biodiversité et de lutte contre le réchauffement à l'échelle du quartier.

Les espaces de nature existants sur les îlots Redoute-Kampmann et Welsh-Kampmann, aujourd'hui peu accessibles et visibles, sont destinés à devenir des espaces plus ouverts au profit de l'ensemble des habitants et de la mise en réseau de promenades dans le quartier.

# 3. PRINCIPES D'AMÉNAGEMENT ET CONDITIONS D'URBANISATION

## 3.1. DESSERTE ET ORGANISATION VIAIRE

Le réseau viaire a vocation à être complété pour permettre un maillage et éviter les voiries en impasse. Les voiries nouvelles auront un tracé simple et une emprise réduite. Les modes doux seront privilégiés, à la fois pour répondre aux besoins du quotidien mais aussi pour contribuer à la constitution d'un réseau de promenades de loisirs dans le quartier.

Cette densification du maillage routier et modes actifs est déjà en partie identifiée à travers la définition d'emplacements réservés.

La route d'Altenheim, axe de centralité dans sa partie centrale et lieu de référence pour la vie de quartier, supporte une circulation interquartier importante. La recherche d'un apaisement depuis la place du Messti jusqu'à l'église Saint-Ignace, aura vocation à répondre à plusieurs objectifs :

- renforcer la place du marché et la vocation d'animation de la place ;
- améliorer l'accessibilité aux modes actifs vers les commerces et services ;
- sécuriser les flux vers l'école.

Un équilibre sera à trouver entre les fonctionnalités de transit de cet axe et son rôle de lieu de centralité pour les habitants du quartier.

Les abords de l'école du Neuhof A contribuent à cette évolution de la route d'Altenheim et au développement des modes actifs dans le quartier.

## 3.2. INTEGRATION QUALITATIVE DE LA ZONE DANS SON ENVIRONNEMENT

Tout projet devra préserver dans la mesure du possible les arbres existants et tout particulièrement dans les cœurs d'îlots, les jardins notamment ceux donnant sur rue et sur l'espace public.

Tout projet devra tenir compte tout particulièrement de la transition avec le tissu existant dans lequel il s'insère afin de ne pas dévaloriser le cadre de vie des riverains.

## 3.3. HAUTEUR DES CONSTRUCTIONS

Toute nouvelle construction développera des articulations de hauteurs et volumes avec les bâtiments voisins existants.

## 3.4. PROGRAMMATION

En dehors de la zone d'activités de la Klebsau, le secteur est destiné principalement à du logement. Les commerces et services devront s'implanter de manière privilégiée le long de la route d'Altenheim et au Nord de la rue Kampmann.

Quelques espaces publics sont proposés à la création ou à la requalification s'appuyant sur les éléments paysagers existants, notamment dans les îlots Kampmann et Wickenfeld.

## 3.5. PRINCIPES D'AMÉNAGEMENT

- **Objectif : Développer une programmation mixte et assurer la transition entre les différents contextes urbains**
  - Valoriser dans l'ensemble du secteur le patrimoine bâti historique, notamment les anciens corps de ferme, les bâtiments fin 19ème/début 20ème et la cité du Stockfeld ;
  - Pérenniser l'axe de centralité, appelé également axe de faubourg, et constitué par la route d'Altenheim, rue parallèle, rue Kampmann, ainsi que par leurs carrefours avec les rues voisines. Ces lieux sont constitués essentiellement d'immeubles sur rue, contribuant à l'animation de l'espace public. La largeur des rues étant étroites, les constructions devront :
    - Proposer des lignes de construction en rappel des immeubles voisins, tels que : jeu de volumétrie, ligne d'acrotère, hauteur de socle et soubassement, modénature… ;
    - Éviter de contribuer à un effet « canyon » en travaillant sur des vues et perspectives depuis la rue. Exemples : vues vers les cœurs d'îlots (porche, prospect ponctuel), rythme de façade et travail sur les attiques (vues vers le ciel, jeu de retrait) ;
    - Limiter les surplombs sur le domaine public afin de ne pas réduire l'ouverture visuelle de ces rues ;
  - En dehors des axes de faubourg précités, les projets devront développer une offre d'habitat diversifiée et préserver l'ambiance villageoise en portant une attention particulière à l'intégration paysagère des nouvelles constructions. Afin de répondre à cet enjeu, plusieurs actions seront mises en œuvre :
    - Développer l'insertion des projets à travers une proposition articulée entre l'architecture (volumes, implantation, façade…) et le paysage ;
    - Proposer des articulations urbaines et bâties entre les nouvelles constructions ou extensions et les bâtis voisins : rappel de ligne de construction, travail sur les volumes, proportion des bâtiments, prospect, reculs sur rue… ;
    - Conserver les vues lointaines et vers les cœurs d'îlots paysagé entre voisin et depuis l'espace public à travers un travail rythmé et séquencé des bâtiments, cf. schéma ci-dessous :

Paysage de rue existant à conforter

*Diversité des volumes bâtis, alternance de rythme entre les pleins et les vides, vues vers les cœurs d'îlots végétalisés*

Paysage de rue à éviter

*Homogénéisation des volumes bâtis, long développé de façade, vues lointaines réduites*

- **Objectif : Favoriser les cheminements dédiés aux modes doux et anticiper l'arrivée du tram près de la place du marché route d'Altenheim**

  - Conforter le rôle de centralité de la route d'Altenheim et sa place du marché ;
  - Développer et renforcer le maillage des cheminements piétons et cyclables amenant à la place du marché Altenheim et le futur terminus tram ;
  - Faire primer les circulations douces dans le traitement de l'espace public sur celles des véhicules motorisés ;
  - Favoriser les modes de déplacement doux dans les nouvelles traversées d'îlots, notamment à travers l'îlot Kampmann, l'îlot Wickenfeld et le futur bouclage entre la rue du Chanoine Lux et la route d'Altenheim.
  - Favoriser les modes de déplacements doux et les promenades entre la zone d'activité de la Klebsau et les espaces nourriciers et agricoles le long du chemin du Schulzenfeld.

- **Objectif : Accompagner l'urbanisation de l'îlot Richshoffer- Schulzenfeld**

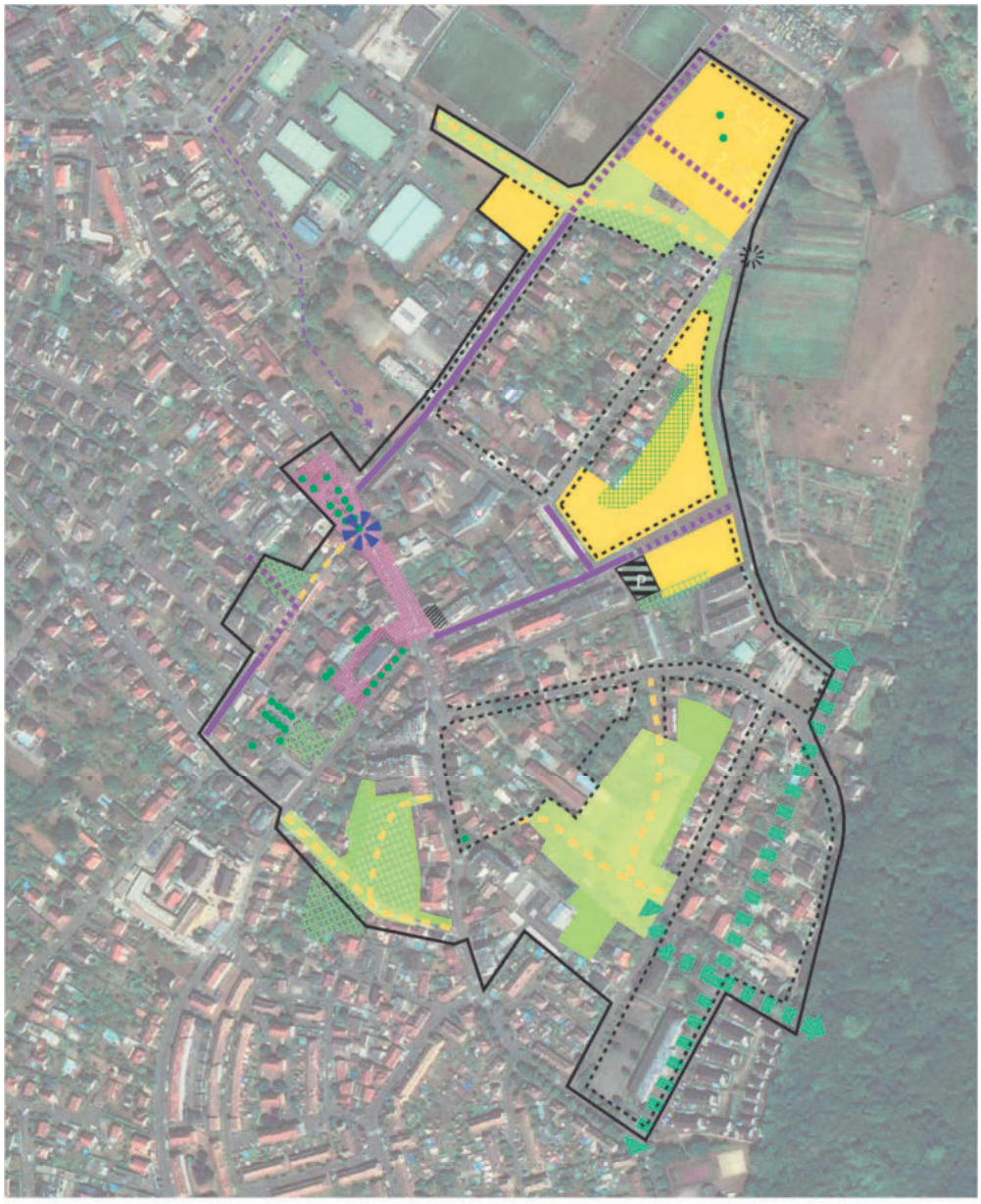
  - Conserver la possibilité de bâtir sur cet îlot déjà desservi par une trame viaire et des réseaux ;
  - Implanter les nouvelles constructions en recul par rapport aux espaces publics et végétaliser ces reculs, contribuant ainsi au paysage urbain du secteur ;
  - Proposer des hauteurs et rythmes bâtis variés, en articulation avec les bâtiments voisins déjà existants ;
  - Contribuer à créer un paysage urbain le long du chemin du Schulzenfeld en lien avec les immeubles datés de fin 19ème siècle début du 20ème siècle : toitures et volumes bâtis, recul végétalisé sur rue, encadrement des ouvertures, soubassements et perrons marqués ;
  - Développer de vastes espaces en pleine terre contribuant aux continuités écologiques, tout en offrant une diversité d'usages pour les futurs habitants : jardins privatifs, espaces collectifs… ;
  - Créer un cœur d'îlot végétalisé et arboré offrant des connexions végétalisées vers les rues limitrophes.

- **Objectif : Développer la proximité à la forêt et conserver les trames paysagères, espaces naturels et de loisirs existants**

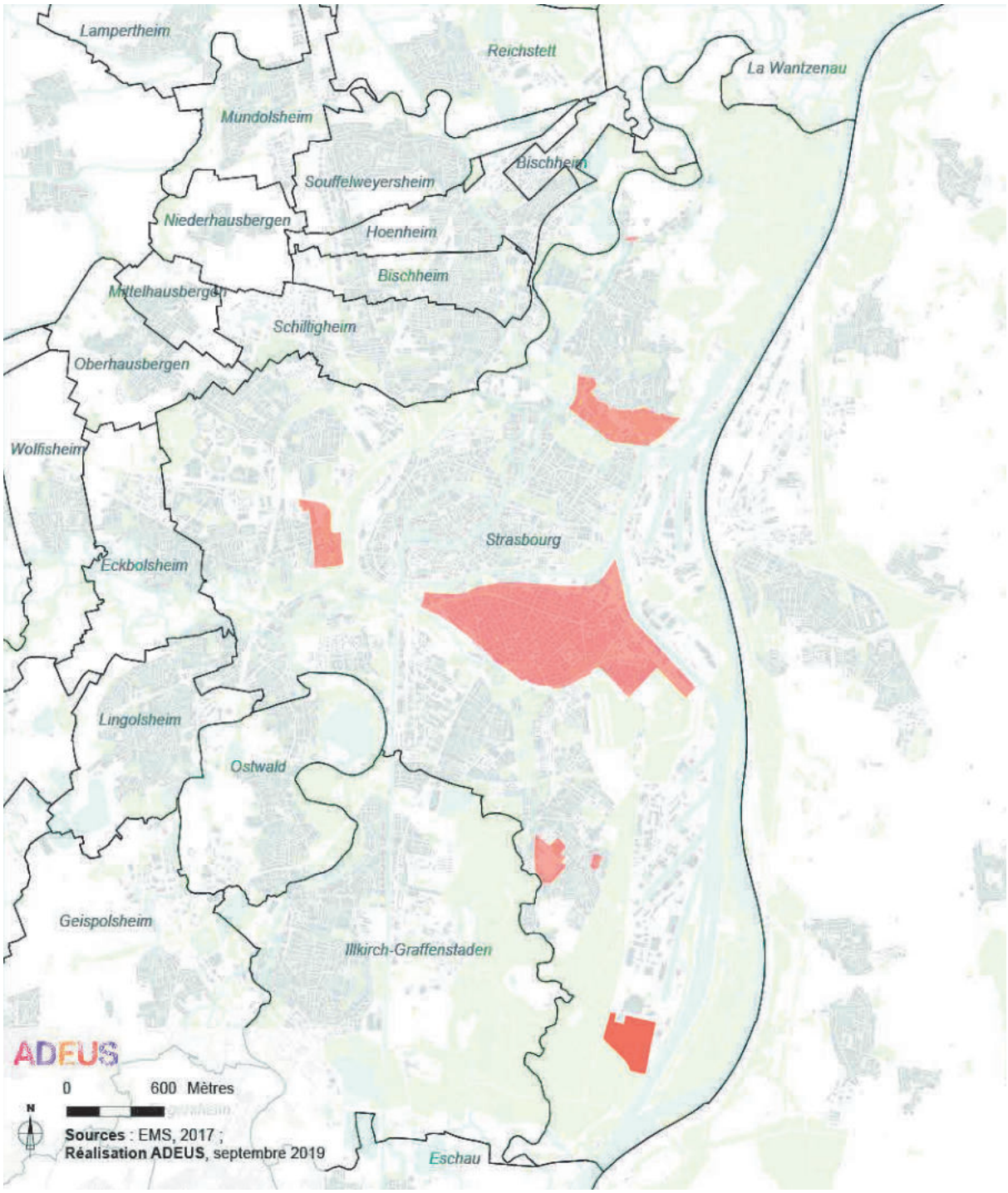
  - Conforter le caractère rural et bucolique du secteur en concentrant les constructions en périphérie des îlots ;
  - Développer des promenades à travers les espaces de nature, en complément des promenades de la forêt du Neuhof-Illkirch ;
  - Valoriser et rendre accessibles certains espaces de nature existants, notamment l'îlot Kampmann, l'îlot Wickenfeld et le secteur Bourson-Kammerhof. La valorisation de ces espaces s'accompagne du maintien au maximum de la végétation existante ;

- Conservation d'un maximum de surfaces en prairie en place, tant pour leur intérêt biologique que pour le paysage champêtre qu'elles constituent. Il convient d'éviter leur remplacement par des aménagements paysagers trop façonnés ;
- Valoriser les espaces de nature privatifs contribuant aux qualités paysagères et bucoliques du quartier : jardins arrières, jardins de devant plantés et en pleine terre, grands arbres, vergers… ;
- Créer des clôtures sur rue qui facilitent la vue de l'espace public vers les espaces de nature privatif, exemples : transparence visuelle (claire-voie …), clôture doublée de haies vives… ;
- Conserver les arbres et renforcer le volet rafraichissant et biodiversité de la place du marché et du parvis de l'école ;
- Développer des espaces verts différenciés au niveau des espaces publics ;
- Contribuer à mailler écologiquement le quartier en développant les enjeux de biodiversité, tant sur les bâtiments que sur les espaces non bâtis et la gestion des limites ;
- Favoriser le volet paysager au sein des projets d'équipements publics, afin de contribuer au paysage rural, à la biodiversité et au confort climatique de l'îlot.

**Carte n°2 : Schéma de principes : organisation viaire et fonctions urbaines**



# COMMUNE DE STRASBOURG : « SECTEUR SUD DU PORT AUTONOME DE STRASBOURG »



# 1. SITUATION DU SECTEUR DE PROJET

Le secteur se situe au Sud du Port autonome de Strasbourg, à l'Est de la rue de La Rochelle. Il se trouve dans la continuité immédiate de l'entreprise Punch Powerglide, anciennement Général Motors.

# 2. DESTINATION DU SECTEUR

Ce secteur participe aux activités existantes du port de Strasbourg. Il est destiné à la poursuite du développement des activités industrielles de l'agglomération. En ce sens, il pourra être dévolu à des activités de production, de recherche et de développement (R&D).

# 3. PRISE EN COMPTE DE L'ENVIRONNEMENT POUR LA MISE EN ŒUVRE D'UN PROJET

Un projet constitué de travaux, installations ouvrages ou autres interventions dans le milieu naturel ou le paysage doit être appréhendé dans son ensemble afin d'évaluer les incidences sur l'environnement dans leur globalité.

Les projets de travaux, d'ouvrages ou d'aménagements peuvent être soumis de façon systématique à évaluation environnementale ou après examen au cas par cas. Les projets identifiés par l'autorité environnementale comme étant susceptibles d'avoir des incidences sur l'environnement seront soumis à évaluation environnementale.

L'étude d'impact sera proportionnée à la sensibilité environnementale de la zone affectée par le projet, à l'importance des travaux et à ces incidences prévisibles sur l'environnement et la santé humaine. Le contenu de l'étude d'impact sera conforme à la réglementation en vigueur, elle présentera notamment les mesures envisagées pour éviter, réduire et compenser les incidences négatives notables du projet.

# 4. PRINCIPES D'AMÉNAGEMENT ET CONDITIONS D'URBANISATION

## 4.1. DESSERTE ET ORGANISATION VIAIRE

Les accès se feront par la rue de La Rochelle. A terme, ils pourront également se faire via l'emplacement réservé NEU34 et POR7 destiné à la prolongation de la rocade Sud.

La piste cyclable reliant le pont Pflimlin à la forêt du Neuhof, et dont le tracé jouxte le secteur, pourra servir à la desserte du site en modes actifs.

En cas de voirie interne à la zone, celles-ci devront être adaptées aux circulations des poids-lourd. Elles pourront être support de stationnement.

## 4.2. QUALITÉ DE L'AMÉNAGEMENT

Situé à proximité d'une voie structurante de l'agglomération strasbourgeoise, les constructions devront présenter un front bâti homogène depuis la voirie principale. Les bâtiments devront faire l'objet d'un traitement architectural soigné, de par le choix des matériaux, des colories et de leur forme.

Les espaces de stockage à ciel ouvert, visibles depuis cette voie, seront interdits. De manière générale, ce type d'espace technique devra être aménagé paysagèrement.

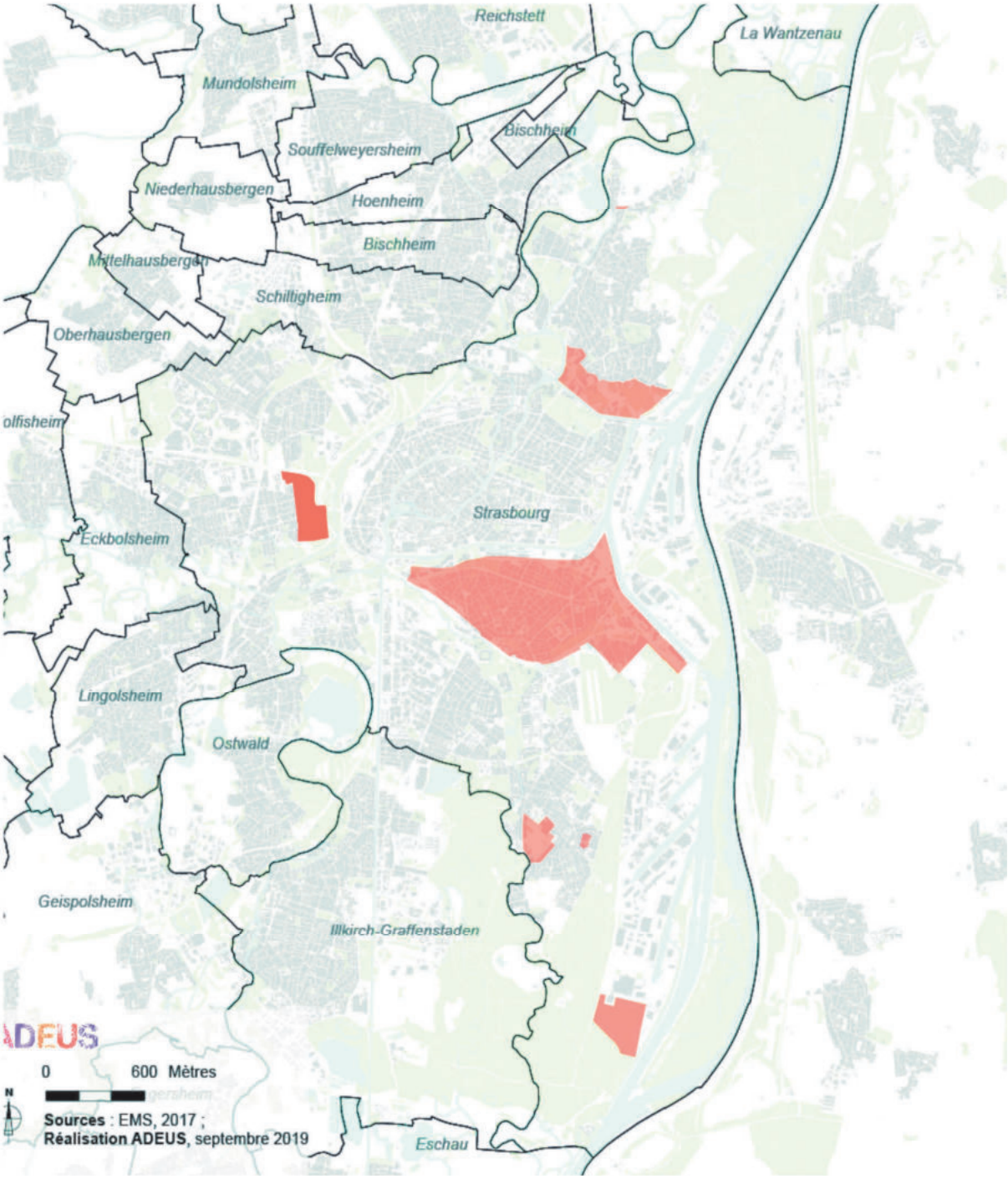
Sous réserves des contraintes techniques spécifiques à l'activité économique de production, l'ensemble des toitures plates devront faire l'objet d'un traitement paysager.

Le traitement paysager des espaces libres en pleine terre à l'échelle du site devra faire l'objet d'une attention particulière. Les espaces de pleine terre seront aménagés de manière diversifiée : multi strates arborés, arbustives et herbacées, et seront composées d'essences locales en cohérence avec l'environnement arboré proche.

Le projet traitera son interface avec la lisière de la forêt d'Illkirch. De plus, les marges de recul liées aux berges du Brunnenwasser pourront faire l'objet d'aménagements légers destinés à la récréation des employés (promenade, bans, etc.), voire à l'observation de la faune.

# COMMUNE DE STRASBOURG :

# « PORTE DES ROMAINS »



# RAPPEL :

Les constructions, aménagements et installations doivent être compatibles avec les principes d'aménagement ci-après ainsi qu'avec les orientations d'aménagements et de programmation thématiques.
Le secteur « Porte des Romains » se trouve dans le périmètre de l'Orientation d'Aménagement et de Programmation (OAP) Ceinture verte. Les projets réalisés dans ce périmètre doivent respecter les principes d'aménagement qui figurent dans cette OAP.

# 1. CONTEXTE

- **Une centralité, la route des Romains**

La route des Romains constitue la colonne vertébrale, l'axe central et historique où se trouve la majorité de l'activité et de l'animation du quartier.

Elle constitue également un élément fort de liaison Est/Ouest à l'échelle de l'agglomération, et l'axe potentiel de développement du nouveau Transport en Commun en Site Propre (TCSP) (variantes à l'étude).

- **Des limites fortes**

L'autoroute A 351 au Nord et A 35 à l'Est marquent clairement les limites du faubourg et créent une rupture avec le centre-ville et avec Cronenbourg/Hautepierre.

Les talus et les voies SNCF coupent le quartier en deux et l'isole de la Montagne Verte.

- **Des espaces naturels à l'échelle de l'agglomération**

Le Parc Naturel Urbain, vaste territoire accompagnant les cours d'eau du Muhlbach, de la Bruche et de l'Ill, constitue un espace de respiration. Préservé en grande partie de l'urbanisation par son caractère inondable, il offre l'opportunité d'organiser des continuités et des espaces verts publics et permet de développer un corridor écologique.

L'ancien Glacis de la fortification, adossé à la voie ferrée Nord-Sud, constitue une zone de rupture entre le centre-ville et les faubourgs Ouest, phénomène accentué par la rocade A35. C'est un espace en mutation, support d'équipements publics et un lieu d'enjeux pour l'agglomération en lien avec le développement du pôle intermodal de la gare.

- **Une partie de la ceinture verte**

La ceinture verte trouve son origine dans l'histoire militaire de Strasbourg et se structure autour des anciennes fortifications établies suite à la guerre de 1870. L'enceinte déclassée, et aujourd'hui largement arasée, fit l'objet d'une servitude « non aedificandi » issue des lois de 1922 et 1927. Le dispositif est complété par la loi du 5 décembre 1990 relative aux zones non aedificandi de la ville de Strasbourg, qui fixe notamment une surface maximale totale d'emprise au sol des constructions.

Au-delà de ces motifs historiques, la ceinture verte s'appuie également sur la géographie naturelle du site strasbourgeois, en particulier son réseau hydrographique dense à la confluence de nombreux cours d'eau et canaux. Il dessine un large réseau d'espaces végétalisés, en épaisseur de la ceinture militaire. Cette ceinture verte « élargie » s'apparente dans de nombreux secteurs à une « clairière urbaine », en transition entre le cœur de métropole et les faubourgs.

Par ailleurs, la ceinture verte s'articule étroitement avec le cœur de ville strasbourgeois classé au patrimoine mondial de l'UNESCO. Elle couvre le « cadre distant » du bien classé, ainsi qu'une partie de sa « zone tampon ». Ce bien et sa zone tampon font l'objet d'un plan de gestion spécifique, pris en compte dans le PLU.

# 2. ENJEUX

- **Des atouts à renforcer**

- Des équipements de proximité et des commerces de proximité autour de la route des Romains à renforcer.
- Le paysage et le rôle écologique du Parc Naturel Urbain et des Glacis à valoriser.
- Un réseau de transports en commun à accompagner par un projet urbain cohérent.
- Une mixité du tissu urbain, spécifique aux faubourgs strasbourgeois à conserver.

- **Des contraintes à intégrer**

- Le bruit.
- Les polluants dans l'air liés aux trafics routier et autoroutier.
- La pollution de certains sols.

# 3. OBJECTIFS

- Accompagner l'arrivée du TCSP par un projet urbain cohérent, trait d'union entre le cœur de Koenigshoffen, développé autour de la route des Romains (liaison stratégique), et le centre-ville ;
- Améliorer l'image de l'entrée Est de Koenigshoffen ;
- Proposer des logements de qualité, bien desservis en équipements et en transports publics, à proximité d'espaces naturels ;
- Valoriser le patrimoine bâti et paysagé du quartier ;
- Créer des ouvertures sur les espaces naturels et les espaces de loisirs du Glacis et du Parc Naturel Urbain ;
- Prendre en compte de la qualité de l'air, le secteur étant situé dans une zone de vigilance identifiée dans le PPA (Plan de Protection de l'Atmosphère). Le projet devra être conçu de manière à participer à la maîtrise de l'énergie pour diminuer la dépendance énergétique du territoire, par la production énergétique à partir de sources renouvelables et par l'amélioration des performances énergétiques

# 4. PRINCIPES D'AMÉNAGEMENT

- **Objectif : Accompagner l'arrivée du TCSP par un projet urbain cohérent et améliorer l'image de l'entrée Est de Koenigshoffen**

- Créer une nouvelle sortie autoroutière.
- Avec l'arrivée du TCSP, créer un espace multimodal qui pourra être consolidé par l'implantation de stationnement et d'autres services annexes (parking vélo, …).
- Développer un pôle d'équipements/services à proximité de la station TCSP.
- Laisser une large place aux espaces publics piétons/cycles et aux espaces plantés. Réduire la place de la voiture au minimum (le stationnement privé se faisant principalement en sous-sol).
- Améliorer les liaisons cyclables interquartiers le long de la route des Romains pour la liaison avec le centre-ville, et le long de la rue de la Charmille pour la liaison avec Cronenbourg, en lien avec l'entrée du Parc Naturel Urbain.

- **Objectif : Proposer des logements de qualité, bien desservis en équipements et en transports publics, à proximité d'espaces naturels et valoriser le patrimoine bâti et paysagé du quartier**

- Créer une offre de logements et d'activités au Nord de la route des Romains, en lien avec la future station de TCSP.
- Recréer un front urbain et aménager des ouvertures visuelles pour permettre des points de vue vers les cœurs d'îlots paysagés.
- Au Sud de la route des Romains, développer une frange de constructions peu denses et largement ouvertes sur des espaces verts partagés donnant sur la Parc Naturel Urbain, tout en mettant en valeur et en réhabilitant des éléments du patrimoine de Koenigshoffen.
- Conserver la typologie du tissu urbain de faubourg tout en marquant une densité affirmée le long de la face Nord de la route des Romains.
- Adopter le principe de transition dans les hauteurs des bâtiments, notamment au regard des constructions existantes et du Parc Naturel Urbain et de la ceinture verte.

- **Objectif : Créer des ouvertures sur les espaces naturels et les espaces de loisirs du Glacis et du Parc Naturel Urbain**

- Renforcer l'implantation d'activités sportives dans la ceinture verte des Glacis dans le respect du PPA (plan de protection de l'atmosphère).
- Restructurer les terrains de la zone de sport.
- Requalifier les espaces publics et les espaces verts aux abords des équipements sportifs pour renforcer les liaisons piétonnes et cycles (notamment Nord/Sud) et offrir une qualité d'espaces publics, permettant le développement d'activités de loisirs.
- Traiter le secteur du Chemin Long comme un espace de centralité axé autour du sport, des équipements et des loisirs.
- Conserver la vocation de culture (maraîchage ou horticole) des serres, au Sud du secteur Reneka.
- Renforcer et valoriser la place de la nature et de la biodiversité : traitement des espaces verts (attention portée essences, différentes strates végétales : arbres, arbustes,…), cœurs d'îlots végétalisés, large proportion d'espaces en pleine terre conservée, végétalisation du bâti, accompagnement végétal des espaces publics.
- Mettre en valeur la porte d'entrée du PNU par l'aménagement d'espaces publics piétons/cycles et de points de vue sur le parc (belvédères, et points de vue surélevés).

- **Objectif : prendre en compte la qualité de l'air**
- Dans les secteurs de renouvellement urbain ou de grands projets, « l'opération d'aménagement d'ensemble » doit baser à minima 30% de leurs consommations sur des sources d'énergies renouvelables[1] (réseau de chaleur vertueux[2] ou concédé par la collectivité) pour les logements.
- Privilégier le développement d'énergies renouvelables sans émission de polluants.

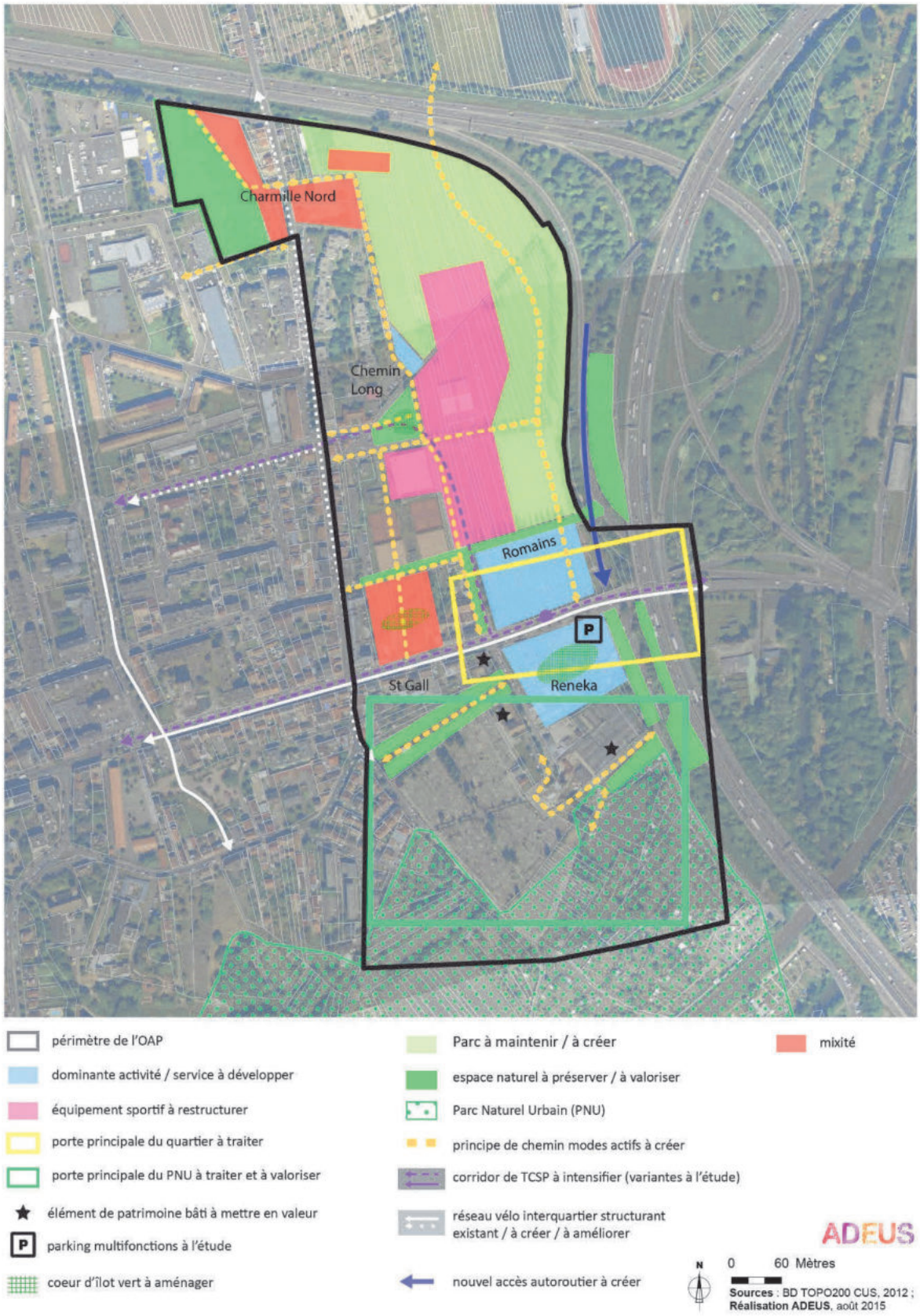
# 5. ORIENTATIONS PROGRAMMATIQUES

- Création de logements dont 40 % de logements sociaux,
- Création d'activités/services,
- Réhabilitation de patrimoine bâti pour le développement d'équipement de proximité,
- Recomposition de la zone sportive,
- Pôle multimodal (parking multifonction de porte d'entrée de ville avec pôle d'échange incluant des services à la mobilité),
- Requalification de la route des Romains,
- Espaces publics et liaisons piétons/cycles structurantes,
- Espaces pour le jardinage et le maraichage dans le cadre du Parc Naturel Urbain,
- Espaces naturels et arborés maintenus et renforcés,
- Offres de loisirs accessibles à tous (terrain de sport en accès libre, square, …).

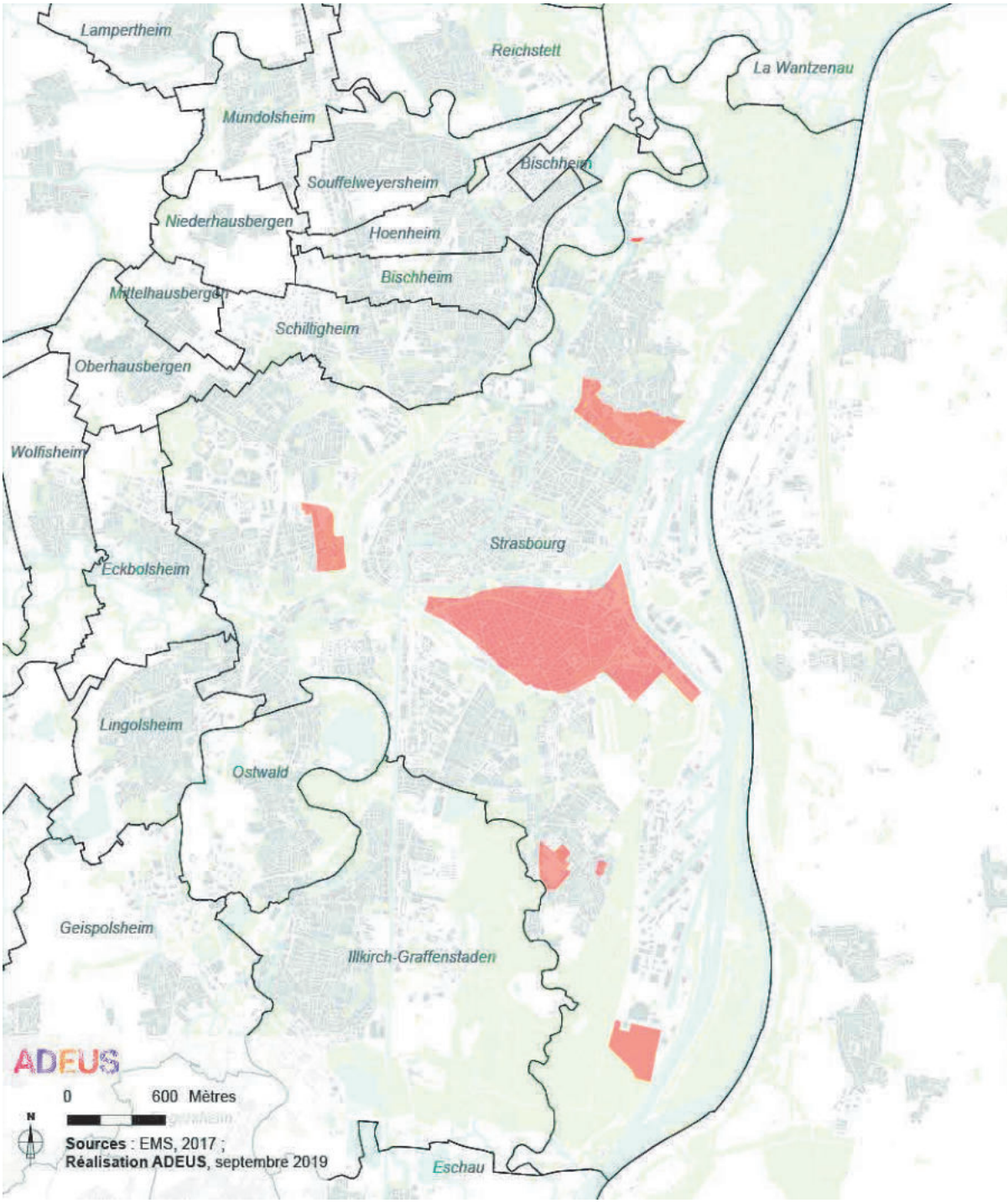
[1]7. Energie renouvelable : énergie issue d'une ressource renouvelable (biomasse, soleil, énergie de la terre (géothermie), de l'eau (acquathermie) ou de l'air (aérothermie), biogaz, déchets verts, énergie fatale (inéluctablement présente et/ou piégée dans certains processus industriels) qui peut être exploitée sous forme de chaleur, de froid ou d'électricité.
Le raccordement à un réseau de chaleur vertueux (dont la production comprend plus de 50% d'énergie renouvelable) vaut intégration d'un dispositif de production d'énergie renouvelable).

[2]8. Réseau de chaleur vertueux est un réseau de chaleur collectif comprenant plus de 50% d'énergie renouvelable

**Carte n°1 : Schéma de principes - Porte des Romains**



# COMMUNE DE STRASBOURG :
# « SECTEUR FISCHACKER »



# 1. SITUATION DU SECTEUR

Le secteur, d'environ 1 ha, est situé au Nord du quartier de la Robertsau, entre la rue Fischacker, la rue de la Roue et la route des Chasseurs. Il s'agit d'une en zone classée IAUB au PLU, en contact direct du tissu urbain existant, située à proximité immédiate de deux lignes de transports en commun (bus) et proche d'équipements sportif (piscine) et scolaire (école Pourtalès).

Le secteur s'inscrit dans un périmètre agricole plus large de mutation à long terme (zone IIAU). La présente OAP s'organise dans cette optique et définit les conditions d'aménagement en anticipant l'accessibilité du site élargi, en préservant des espaces de nature structurants, tout en permettant le fonctionnement à court terme du projet.

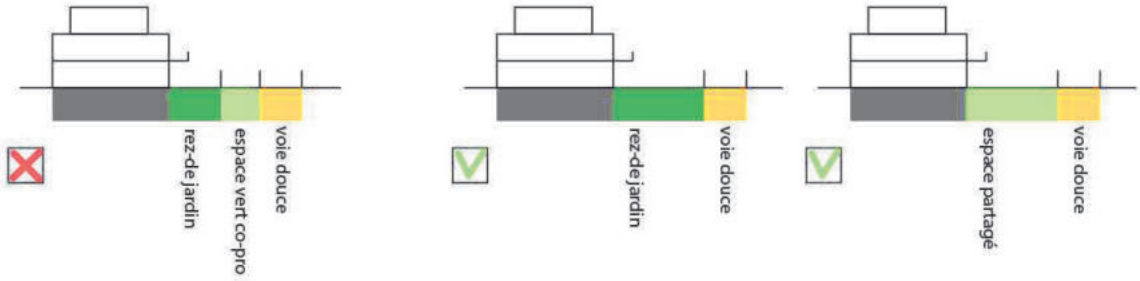
# 2. PRINCIPES D'AMÉNAGEMENT ET CONDITIONS D'URBANISATION

## 2.1. QUALITÉ ENVIRONNEMENTALE, ÉCOLOGIQUE ET PAYSAGÈRE DU SECTEUR ET INTÉGRATION DANS SON ENVIRONNEMENT

Le secteur est localisé entre la Trame Verte et Bleue de l'Ill et du Muhlwasser, et de vastes zones agricoles composées de champs, de prairies et de bosquets, appuyé sur un corridor écologique reliant la berge du Muhlwasser aux espaces boisés et aux prairies de la rue de la Roue.

Afin de valoriser cette articulation de différentes zones de nature, cette localisation qualitative de la zone sera prise en compte dans la composition paysagère du projet, dans le respect des orientations suivantes :

- en limitant l'emprise au sol des constructions qui n'excédera pas la moitié du projet,
- en conservant des perméabilités et en aménageant les zones tampons avec le grand paysage,
- en conservant le bosquet d'arbres présent en limite nord-ouest de l'emprise de projet,
- en privilégiant une seule rangée de clôtures en limite nord et sud, et en évitant la succession de clôtures les unes derrières les autres (clôture de copropriété, clôture de rez-de jardin…) tel qu'illustré dans le schéma ci-après,




- en favorisant les essences locales, en lien étroit avec les fonctionnalités écologiques du site et en développant les trois strates végétales (cf. OAP Trame Verte et Bleue),
- en s'appuyant sur le patrimoine naturel existant développant un projet paysager sur l'ensemble du site, favorisant la biodiversité et mettant en valeur la place de la nature (végétation en pleine terre, continuité écologique, végétal lié au bâti et à l'habitat, usages de ces espaces…),

- en respectant la topographie naturelle du site et en préservant au maximum les sols dans les parties non bâties (limiter les tassements, le retournement de terres, les remblais…),
- en permettant la gestion des eaux pluviales des toitures ou de ruissellement des voiries par la microtopographie du projet (cf. annexe sanitaire assainissement et contact préalable avec le service Eau et Assainissement de l'Eurométropole de Strasbourg),
- en limitant les vis-à-vis avec les franges situées au contact des ilots résidentiels ouest et est, en les aménageant en cœurs d'ilots naturels et paysagés (en jardins privés ou en espaces verts collectifs) et en privilégiant la plantation d'arbres à hautes tiges.

Ce corridor de nature pourra être aménagé de façon linéaire ou en « pas japonais » (cf. OAP Trame Verte et Bleue). L'usage de ces espaces pourra être diversifié (jardins, espaces partagés, espace paysager, arbres…) mais devra être traité de façon privilégiée en pleine terre. Des aménagements type allée, voie verte, sentier, pourront être créés au cœur du corridor, dans la mesure où ces derniers sont accompagnés d'aménagements paysagers.

La transition au nord avec le paysage champêtre devra être traitée avec une zone végétale aménagée en lisière. Ce recul planté permettra également de mettre à distance les logements des espaces de culture. Si le projet nécessite l'implantation d'une clôture en limite nord, celle-ci sera aménagée de façon légère, permettant le passage de la petite faune et sera doublée de haies vives ou de plantes grimpantes.

Au sud, la transition avec la rue Fischacker sera également traitée de façon paysagée. Il s'agira à cet endroit de créer un espace vert type « jardin de devant », permettant de gérer la transition entre espace public et espace privé. Si le projet nécessite l'implantation d'une clôture en limite sud, celle-ci sera travaillée architecturalement (ferronnerie).

## 2.2. DESSERTE ET ORGANISATION VIAIRE

Afin de permettre la desserte motorisée de la zone, deux accès motorisés seront possibles à partir de la rue Fischacker, permettant d'organiser la desserte viaire pour les véhicules. L'intersection entre cet (ces) accès nouvellement crée(s) et la rue devra être traitée de manière à garantir des conditions de sécurité optimale pour les usagers. Une voie traversera par ailleurs le site du sud au nord, permettant de relier la rue Fischacker à la zone IIAU au nord.

Afin de mailler le secteur avec des voies vertes et des cheminements piétons/cycles et d'implanter des espaces de promenade gérant la transition entre espaces bâtis et paysage, les orientations suivantes seront respectées :

- un principe de voies piétons/cycles sera intégré au périmètre de projet,
- une voie verte reliera la rue Fischacker et l'est de la rue de la Roue en traversant la zone de projet,
- ce cheminement, dans sa partie sud, pourra être implanté au-dessus de l'émissaire qui relie la station d'épuration nord et gèle une partie importante du terrain,
- les parcours pour les modes actifs ne pourront s'achever en impasse.

## 2.3. AMÉNAGEMENT ET DESTINATIONS

### 2.3.1. Typologies et formes bâties

Afin d'offrir une composition architecturale plus riche et intégrée dans son environnement, le projet s'attachera à développer une diversité de typologie bâtie :

- diversité des formes d'habitat : petits collectifs, habitat intermédiaire et individuel dense,
- diversité des espaces extérieurs et usages : jardins en pleine terre, terrasses, balcons, espaces partagés…

Pour permettre une qualité d'usage renforcée des logements, la majorité de ceux-ci disposera d'un prolongement extérieur (terrasse, balcon, rez-de-jardin…) et d'un espace de rangement (cave, cellier…).

### 2.3.2. Volumétrie et hauteurs

Concernant la volumétrie architecturale, afin de s'intégrer dans le tissu bâti environnant, un travail sur les formes et hauteurs bâties sera à développer en respectant les orientations suivantes :

- les éléments bâtis se développeront sur 4 niveaux maximum, soit une hauteur de R+2+attique ou R+2+combles,
- le projet développera une approche bioclimatique notamment en limitant les masques solaires entre bâtiments (sur l'emprise du projet et sur bâtiments voisins existants) et en limitant le nombre de logements mono-orientés défavorablement (nord à nord-ouest),
- les toitures plates seront largement végétalisées, notamment celles des bâtiments ou édicules ne présentant qu'un niveau,
- les sous-sols seront enterrés ou semi-enterrés.

### 2.3.3. Stationnement

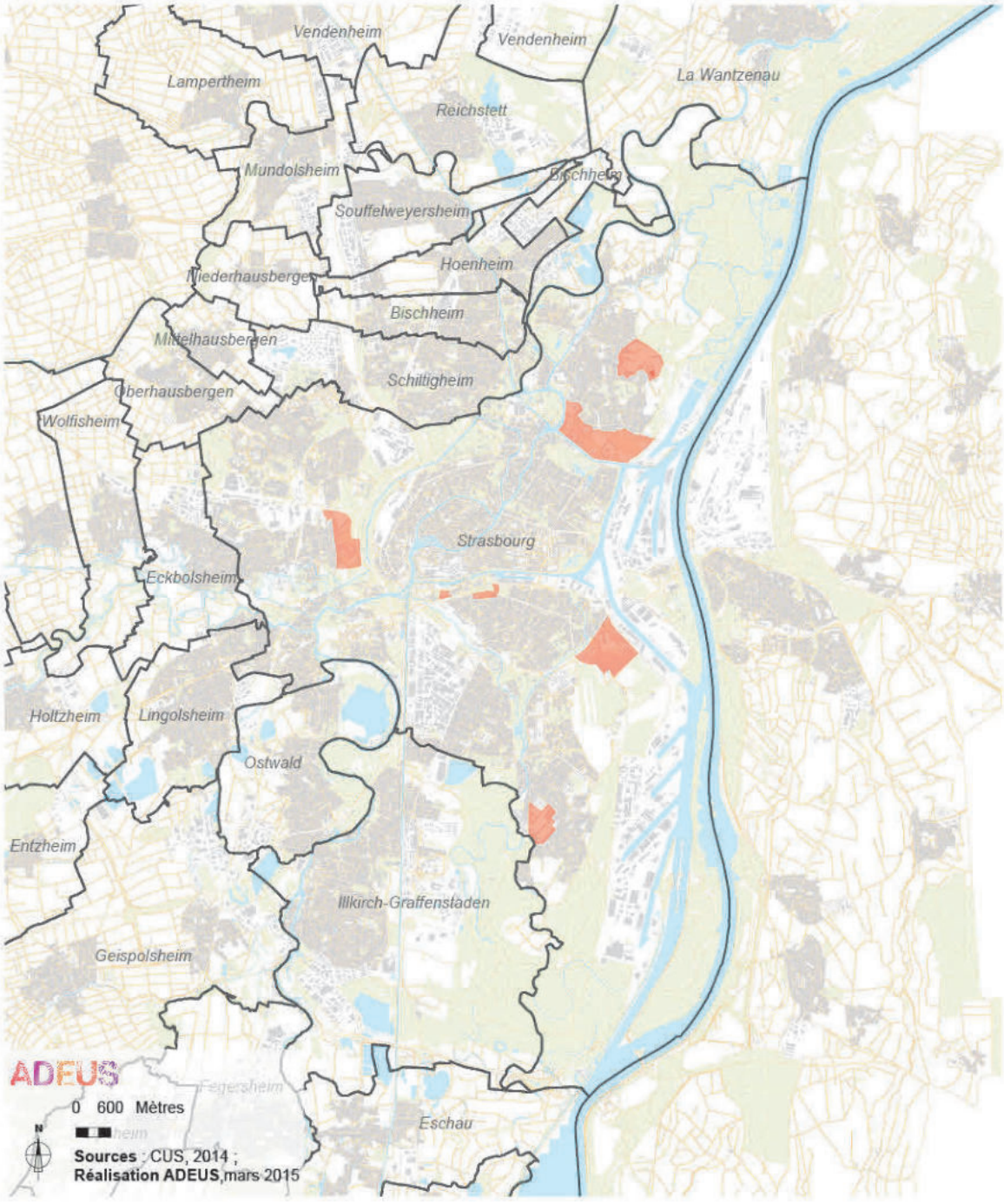
Afin de minimiser l'impact paysager et l'artificialisation des sols, le stationnement lié au programme devra être prioritairement :

- géré au maximum sous les bâtiments, avec des rampes intégrées aux bâtiments,
- réduit a minima, être arboré et faire partie intégrante du projet paysager en cas de stationnement aérien.

**Carte n°1 : Schéma de principes - Secteur Fischacker**

périmètre de l'OAP
dominante habitat
accès à la zone à prévoir
principe de chemin modes actifs à créer
coeur d'îlot vert à aménager
corridor écologique à préserver / à restaurer
espace de jardins, vergers, parc à maintenir / à créer
transition végétalisée des franges à créer
espace boisé à maintenir

# COMMUNE DE STRASBOURG : « SECTEUR KAMM »



## 1. SITUATION DU SECTEUR DE PROJET

Le secteur de ce projet est situé dans le quartier de la Robertsau, au Nord de Strasbourg, au Sud de la future Zone d'activité agricole (ZAA) Mélanie.
Cette dernière, composée d'espaces semi-naturels hétérogènes (haies, anciens vergers, petites prairies) a vocation à être préservée pour accueillir une agriculture de proximité, du maraîchage, jardins partagés, prairies etc.
Elle constitue d'autre part un prolongement de la Réserve naturelle nationale du massif forestier de la Robertsau et de La Wantzenau, un espace naturel protégé.

Au Sud et à l'Ouest, le secteur concerné par le projet marque la fin d'un quartier à dominance d'habitat hétérogène (classé UB4 ou UCA2).

Le secteur se situe en frange de la ZAA. Le projet devra ainsi assurer un rôle de transition entre espace urbain et naturel tout en marquant la fin de l'urbanisation du quartier.

## 2. DESTINATION DU SECTEUR

Ce secteur est destiné à accueillir une opération à dominante d'habitat dans le cadre d'un projet mixte et à concevoir une lisière qualitative entre milieu urbain et la future ZAA.

## 3. PRINCIPES D'AMENAGEMENT ET CONDITIONS D'URBANISATION

### Intégration qualitative de la zone dans son environnement

Dans l'optique de compléter la frange urbaine tout en assurant une transition progressive de la ville à l'espace naturel, le site sera bordé d'aménagements végétalisés d'au moins 10 mètres de largeur d'emprise au Nord et à l'Est et d'au moins 5 mètres de largeur d'emprise au Sud.
Ce dernier devra être conçu de manière à assurer une continuité paysagère entre les espaces de jardins en dehors du périmètre de projet, en bordure de la rue Kamm, et le corridor écologique identifié au sein de la ZAA à l'Est.
Ces espaces de pleine terre seront aménagés de manière diversifiée : multi strates arborées, arbustives et herbacées, et seront composés d'essences locales en cohérence avec l'environnement arboré proche.
Cette disposition assure une continuité végétale avec la ZAA tout en permettant aux habitations de mieux s'intégrer dans le tissu urbain.

Le projet devra également prévoir d'imperméabiliser le moins possible les sols, notamment au niveau du stationnement et des cheminements, afin de laisser une grande part de pleine terre.

### Desserte et organisation viaire

La desserte du projet se fera par la rue Kamm à l'Ouest et par la rue Mélanie au Sud afin d'assurer un bouclage entre ces deux rues dans la mesure du possible.

L'aménagement de la desserte Ouest devra intégrer le projet à venir de structuration de l'espace public au niveau de la rue Kamm.

Au sein du périmètre de projet, les cheminements piétons depuis les rues et depuis les stationnements devront être aménagés de façon qualitative jusqu'à l'entrée des bâtiments.

Les accès vélos seront également aménagés de façon sécurisée depuis l'espace public jusqu'aux locaux vélos.

**Stationnement**

Le stationnement s'effectuera au plus proche des voies de desserte afin de limiter l'emprise du réseau viaire nécessaire et de permettre un aménagement végétalisé sur le reste du secteur de projet.

**Formes urbaines et architecturales**

Les nouveaux bâtiments devront s'accorder aux gabarits du contexte urbain environnant et présenter une réflexion sur la qualité de vie de leurs usagers concernant, entre autres :

- le fait de permettre des percées visuelles notamment vers les espaces naturels de la ZAA ;
- le fait de limiter les vis-à-vis directs et préserver l'intimité des logements notamment des pièces de nuit (chambres à coucher) ;
- les orientations (exposition, appartements traversant, performances énergétiques, vues…) ;
- les espaces extérieurs végétalisés et leurs usages.

Les bâtiments ne devront pas posséder de pignons aveugles.

Les bâtiments situés aux abords de la limite Ouest doivent respecter la parcelle adjacente : ils devront s'implanter en recul de la limite parcellaire pour générer une zone tampon et ne pas constituer un front bâti continu pour conserver une perméabilité des vues.

**Hauteurs**

Pour assurer une meilleure intégration dans leur environnement bâti, les nouvelles constructions devront respecter un maximum de 2 étages (combles compris) en plus du rez-de-chaussée (R+1+C).

**Programmation**

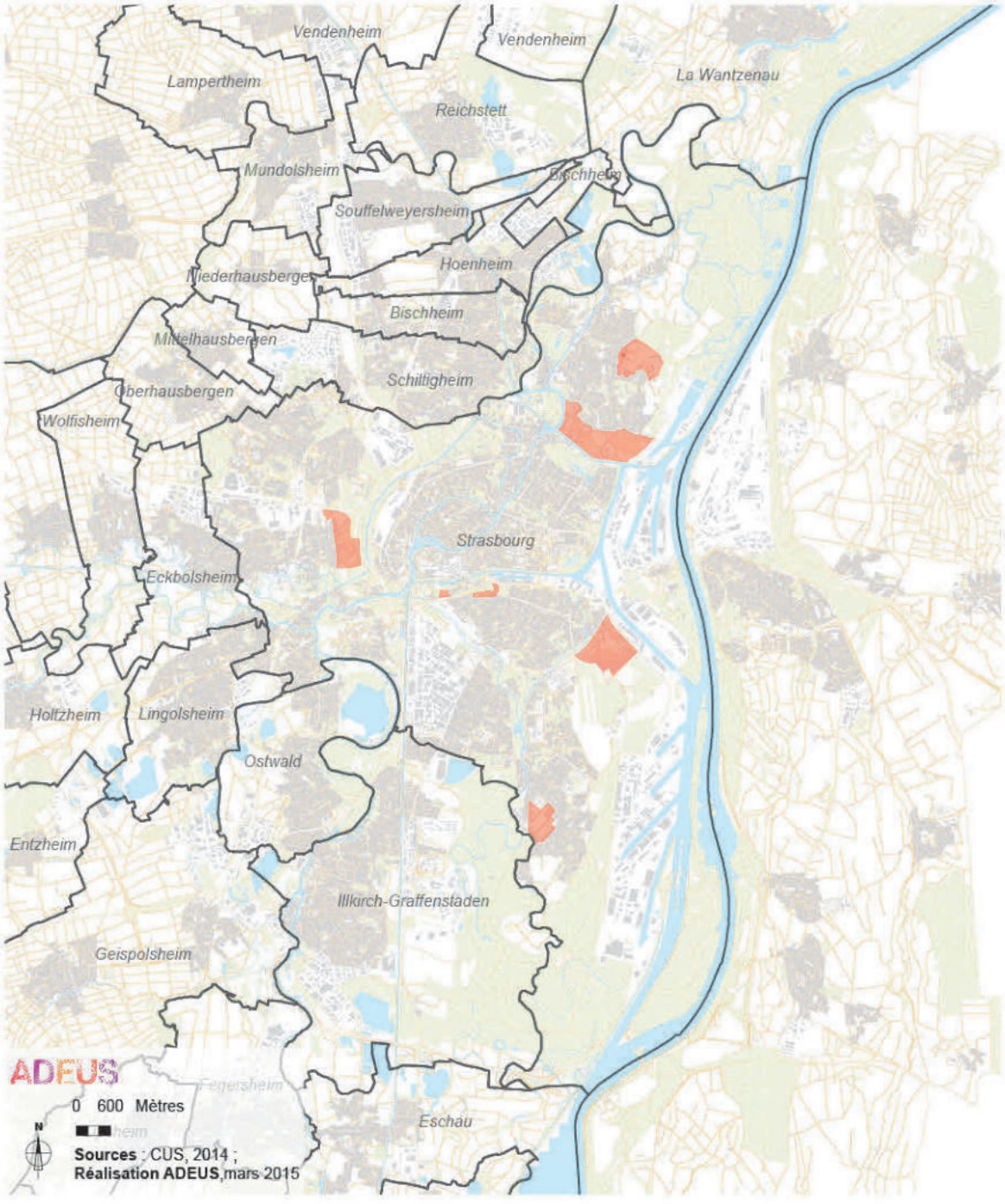
L'opération devra comporter une part de logements sociaux, conformément au Secteur de mixité sociale (SMS) inscrit au règlement graphique du PLU.

**Phasage**

Le phasage du projet devra être réalisé conformément à l'OAP « Seuil d'ouverture à l'urbanisation ».

**Carte n°1 : Schéma de principe – Robertsau, rue Kamm**

# COMMUNE DE STRASBOURG : « SECTEUR MARGUERITE PEREY »



## 1. SITUATION DU SECTEUR DE PROJET

Le secteur de ce projet est situé dans le quartier de la Robertsau, au Nord de Strasbourg, à proximité de la future Zone d'activité agricole (ZAA) Mélanie à l'Est.
Cette dernière, composée d'espaces semi-naturels hétérogènes (haies, anciens vergers, petites prairies) a vocation à être préservée pour accueillir une agriculture de proximité, du maraîchage, jardins partagés, prairies etc.
Elle constitue d'autre part un prolongement de la Réserve naturelle nationale du massif forestier de la Robertsau et de La Wantzenau, un espace naturel protégé.

À l'Ouest, le secteur concerné par le projet marque la fin d'un quartier à dominance d'habitat hétérogène (classé UB4 ou UCB1).

Le secteur constitue une « dent creuse » du tissu urbain, en frange de la ZAA. Le projet devra ainsi assurer un rôle de transition entre espace urbain et naturel tout en marquant la fin de l'urbanisation du quartier.

## 2. DESTINATION DU SECTEUR

Ce secteur est destiné à accueillir une opération à dominante d'habitat et à concevoir une lisière qualitative entre milieu urbain et la future ZAA.

## 3. PRINCIPES D'AMENAGEMENT ET CONDITIONS D'URBANISATION

### Intégration qualitative de la zone dans son environnement

Dans l'optique de compléter la frange urbaine tout en assurant une transition progressive de la ville à l'espace naturel, le terrain sera partagé entre une zone bâtie accueillant les nouvelles constructions et le stationnement sur la partie Ouest, et un aménagement végétalisé d'au moins 15 mètres de largeur d'emprise en lisière Est du site. Ces espaces de pleine terre seront aménagés de manière diversifiée : multi strates arborées, arbustives et herbacées, et seront composés d'essences locales en cohérence avec l'environnement arboré proche.
Cette disposition assure une continuité végétale avec la ZAA tout en permettant aux habitations de mieux s'intégrer dans le tissu urbain.

Le projet devra également prévoir d'imperméabiliser le moins possible les sols, notamment au niveau du stationnement et des cheminements, afin de laisser une grande part de pleine terre.

### Desserte et organisation viaire

L'accès des véhicules se fera en priorité depuis la rue Marguerite Perey. Un accès sera possible également par le sentier Kempf.

Des cheminements modes actifs traverseront le site afin de connecter celui-ci aux rues adjacentes et au quartier ainsi qu'aux chemins existants au sein de la ZAA.

Les cheminements piétons depuis les rues et depuis les stationnements devront être aménagés de façon qualitative jusqu'à l'entrée des bâtiments.
Les accès vélos seront également aménagés de façon sécurisée depuis l'espace public jusqu'aux locaux vélos.

### Stationnement

Le stationnement s'effectuera au plus proche des voies d'accès afin de limiter l'emprise du réseau viaire nécessaire et de permettre un aménagement végétalisé sur le reste du secteur de projet.

### Formes urbaines et architecturales

Les nouveaux bâtiments devront s'accorder aux gabarits du contexte urbain environnant et présenter une réflexion sur la qualité de vie de leurs usagers concernant, entre autres :

- le fait de permettre des percées visuelles notamment vers les espaces naturels et agricoles de la ZAA ;
- le fait de limiter les vis-à-vis directs et préserver l'intimité des logements notamment des pièces de nuit (chambres à coucher) ;
- les orientations (exposition, appartements traversants, performances énergétiques, vues…) ;
- les espaces extérieurs végétalisés et leurs usages.

Les bâtiments ne devront pas posséder de pignons aveugles et ne devront former aucun front continu face aux limites de zone. Ils pourront néanmoins s'approcher, de manière ponctuelle, des limites Nord et Sud afin de cadrer les rues mais devront toujours respecter les percées visuelles vers la ZAA.

## Hauteurs

Afin d'assurer une intégration harmonieuse avec le contexte bâti existant (des maisons individuelles de faible hauteur à l'Ouest et des immeubles d'habitat collectif de plusieurs étages au Nord-Est et au Sud), les nouvelles constructions devront respecter un maximum de 4 étages (combles compris) en plus du rez-de-chaussée (R+3+C) sur la partie Est de la zone à bâtir et diminuer progressivement de hauteur aux abords de la limite Ouest du secteur de projet.

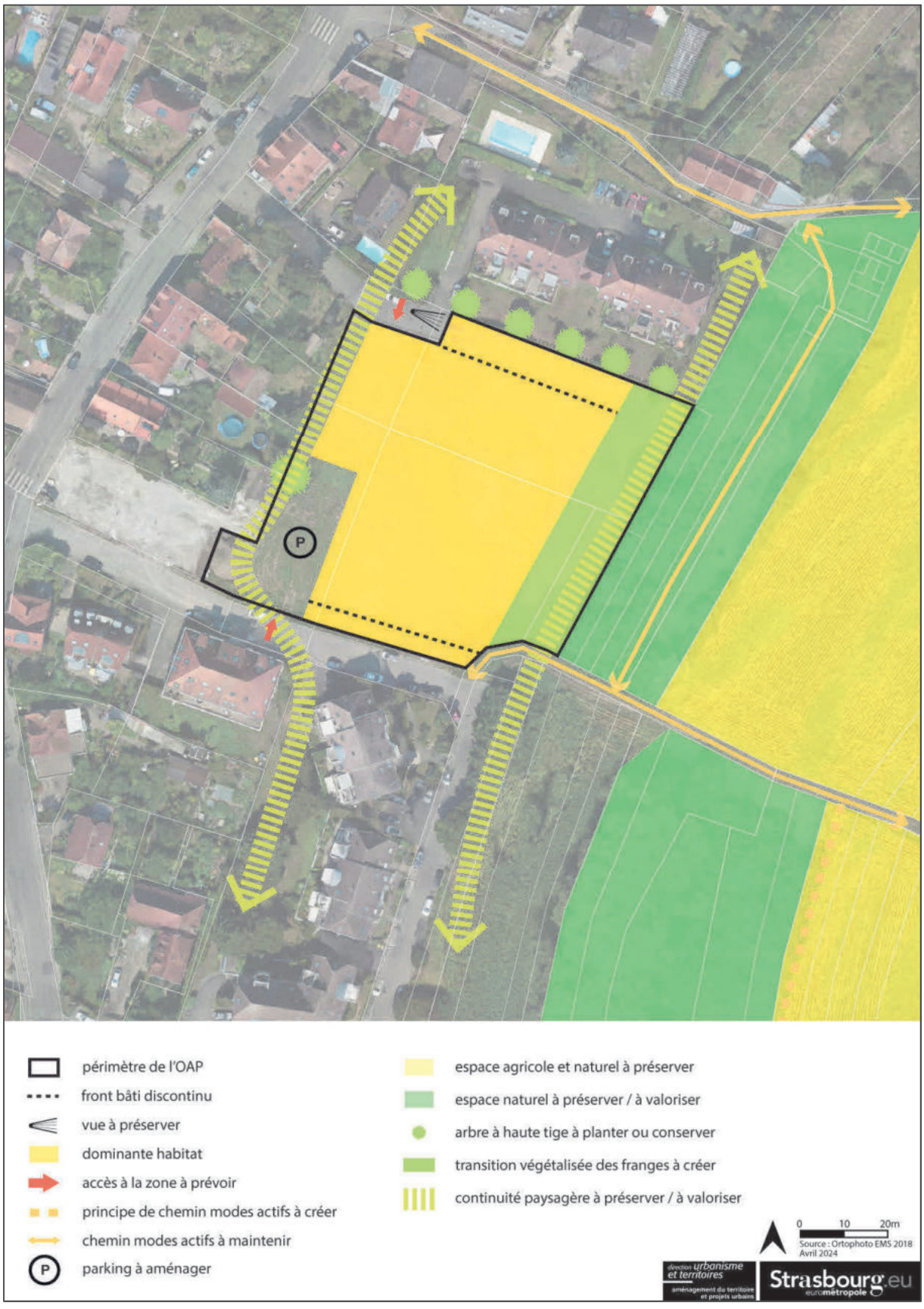
### Programmation

L'opération consiste à créer de l'habitat social dans le cadre d'une reconstitution hors site de l'offre locative sociale du Nouveau programme national de rénovation urbaine (NPNRU).

### Phasage

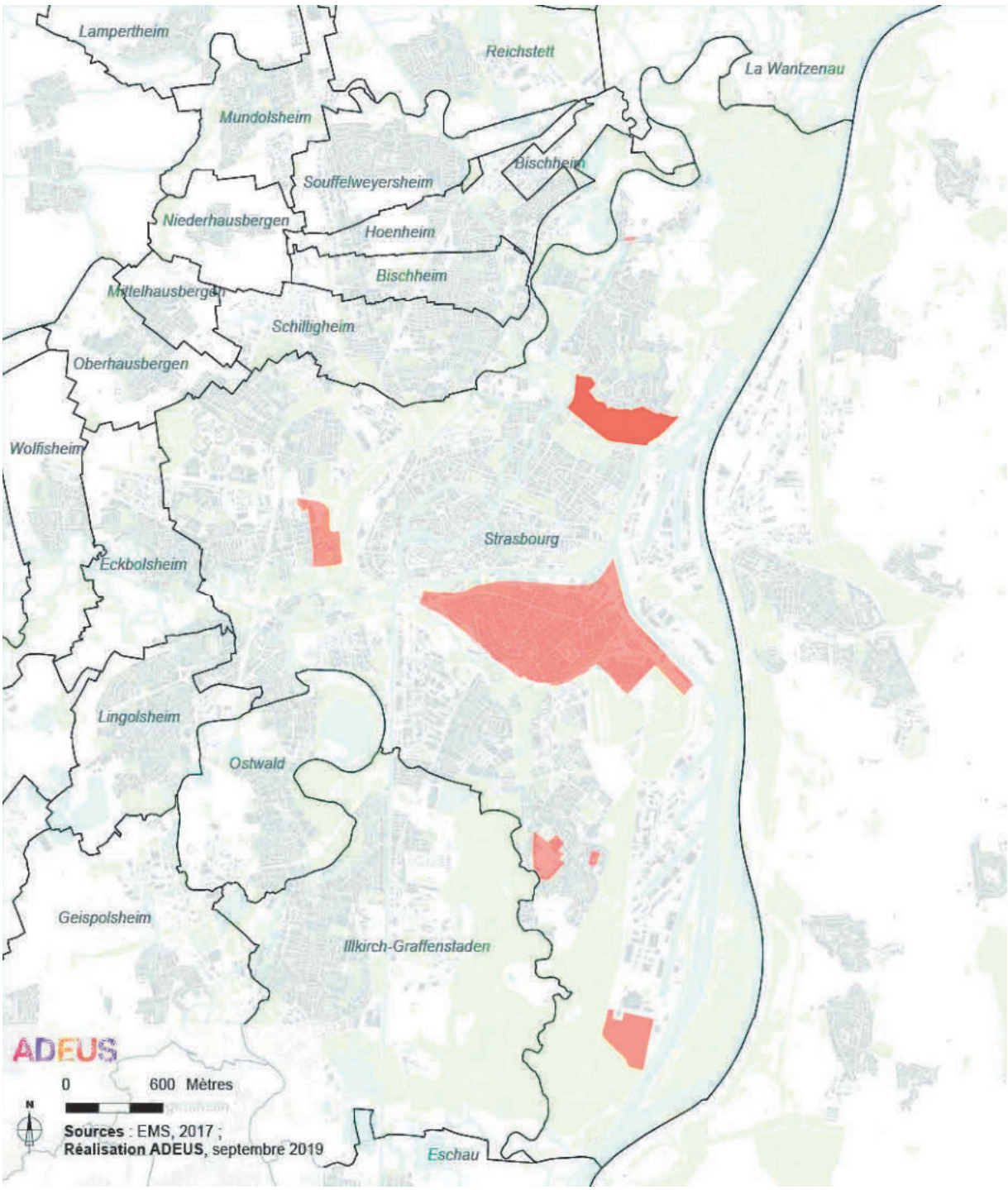
Le phasage du projet devra être réalisé conformément à l'OAP « Seuil d'ouverture à l'urbanisation ».

**Carte n°1 : Schéma de principe – Robertsau, rue Marguerite Perey**



# COMMUNE DE STRASBOURG :

# « SECTEUR CARPE-HAUTE - JACOUTOT »



# RAPPEL :

Les constructions, aménagements et installations doivent être compatibles avec les principes d'aménagement ci-après ainsi qu'avec les orientations d'aménagements et de programmation thématiques.

Le secteur « Carpe haute-Jacoutot » se trouve dans le périmètre de l'Orientation d'Aménagement et de Programmation (OAP) Ceinture verte. Les projets réalisés dans ce périmètre doivent respecter les principes d'aménagement qui figurent dans cette OAP.

# 1. CONTEXTE

- **Un pôle européen à l'Ouest, tourné vers le secteur Wacken Europe**

A l'Ouest, la confluence entre l'Ill et le Canal de la Marne au Rhin regroupe des bâtiments symboles des Institutions Européennes et internationales.

- **Un secteur d'activité à l'Est, contraint dans son développement par le PPRT**

Le Port autonome représente un secteur d'activité majeur pour l'agglomération. Au niveau du secteur « Robersau Sud », plusieurs entreprises sont installées au niveau du quai Jacoutot et de la rue de Rouen.

Le Port aux Pétroles est par ailleurs une activité SEVESO qui engendre un plan de prévention.

Ce secteur présente également de l'activité maraîchère, notamment chemin Goeb et rue de l'Afrique.

- **Des espaces naturels inscrits dans la trame verte et reliant les espaces naturels majeurs entre eux**

Dans le secteur « Robertsau Sud », l'eau est fortement présente via le Canal de la Marne au Rhin et sa confluence avec le Rhin. A l'Est le Rhin et les bassins du Port offrent une ambiance presque maritime au lieu.

La présence de ces cours d'eau, bien que canalisés pour la plupart, ainsi que la proximité de la nappe phréatique, engendre des inondations. Ce phénomène a permis de maintenir des zones non construites, afin de préserver des zones d'épandage des crues.

Ce secteur « Robertsau Sud » se situe à proximité de la forêt de la Robertsau, classée réserve naturelle nationale depuis 2020 et constituant un réservoir de biodiversité à l'échelle du grand territoire.

Les berges des cours d'eau présentent par ailleurs un intérêt écologique fort, impliquant des enjeux de continuités écologiques le long de ces cours d'eau et reliant la forêt de la Robertsau.

Le secteur « Robertsau Sud » se trouve de plus en partie sur le périmètre de la zone « non aedificandi » du glacis, emprise de la ceinture verte, impliquant que la surface construite au sol des terrains libres restants ne peut être supérieure à 20 % de la superficie globale de chacun des périmètres.

En termes de paysage, ce secteur bénéficie d'une structure paysagère intéressante, le statut de ceinture verte ayant permis la préservation d'espaces naturels et d'espaces verts : jardins familiaux et traces de l'ancien canal des Français (comblé aujourd'hui) à l'Est, poche de boisements au centre appartenant à des jardins privés, et à l'Ouest, des espaces verts plus morcelés.

- **Des équipements de proximité et de transport importants permettant le développement de nouveaux logements et de services**

Le secteur profite de la présence d'équipements de proximité situé en limite immédiate, notamment d'équipements sportifs (l'île au sports à l'Ouest, avec le stade de l'Ill et des terrains de tennis), d'équipements variés (mairie de quartier, bibliothèque, écoles, hôpital de la Robertsau).

Le secteur est également bien desservi à l'Ouest par les transports en commun : tram et bus au débouché de la rue Boecklin.

La vie de quartier se situe au cœur du quartier de la Robertsau. Pour autant le secteur bénéficie de l'offre commerciale située en début de rue Boecklin, axe commercial principal du quartier.

# 2. ENJEUX

- Une vocation européenne et internationale à renforcer et une identité de quartier européen à maintenir.
- Un secteur d'activité tourné vers le Port autonome à développer.
- Une trame verte importante à conserver et renforcer
- Des activités nourricières ( maraîchage, jardins familiaux) à conforter.
- Un tissu bâti à renforcer en limite de la trame verte.
- Un environnement contraint à prendre en compte : PPRT, PPRI, infrastructures routières bruyantes, et conduite de matière dangereuse.
- Préserver et renforcer les espaces végétalisés et de nature, ainsi que les continuités écologiques

# 3. OBJECTIFS

- Renforcer la vocation institutionnelle et tertiaire de la partie Ouest du site ;
- Développer l'activité en s'appuyant sur les atouts liés à la proximité du Port Autonome tout en prenant en compte les contraintes environnementales (PPRT) ainsi que le paysage et les espaces naturels existants ;
- Préserver et renforcer dans la mesure du possible la liaison entre la forêt de la Robertsau et les berges du canal de la Marne au Rhin et de l'Ill en maintenant une continuité entre les sites afin de former un ensemble cohérent ;
- Accompagner la proximité d'équipements des transports en commun performant par la création de nouveaux logements (en proportion limitée) en transition entre la trame verte et le quartier existant
- Valoriser les espaces publics du quai Jacoutot, en particulier au profit des modes doux;
- Conforter les équipements et activités sportives

# 4. PRINCIPES D'AMÉNAGEMENT

- **Objectif : Renforcer la vocation institutionnelle et tertiaire du site**
  - A l'Ouest du secteur, développer et renforcer les équipements liés à l'Europe et les équipements internationaux en lien avec le développement du secteur Wacken-Europe : école européenne route de la Wantzenau, consulat de Turquie quai Jacoutot.

- **Objectif : Développer l'activité en s'appuyant sur les atouts liés à la proximité du Port Autonome tout en prenant en compte les contraintes environnementales (PPRT) ainsi que le paysage et les espaces naturels existants**
  - Développer un secteur d'activité à l'Est du secteur, en lien avec le Port Autonome.
  - Prendre en compte, à l'Est du secteur, le plan de prévention des risques technologiques, définissant les périmètres de risque qui limitent l'activité et les constructions en fonction des potentiels de danger.

- Prendre en compte les préconisations particulières dans les périmètres liés au passage de conduites de transport de gaz naturel à l'Est du secteur.
- Maintenir les ateliers de la Ville et de l'Eurométropole de Strasbourg situés chemin Goeb en poursuivant les projets de création de base technique au niveau de la rue de la Fourmi et du quai Jacoutot.
- Renforcer l'isolation acoustique des constructions le long des voies classées comme infrastructures bruyantes : allée des Droits de l'Homme, route de la Wantzenau, chemin Goeb, et rue Boecklin.
- Maintenir la déchetterie sur son site actuel au niveau du giratoire de la rue de Rouen.
- Développer l'activité maraîchère et le jardinage pour favoriser l'évolution vers de l'agriculture biologique et les circuits courts.

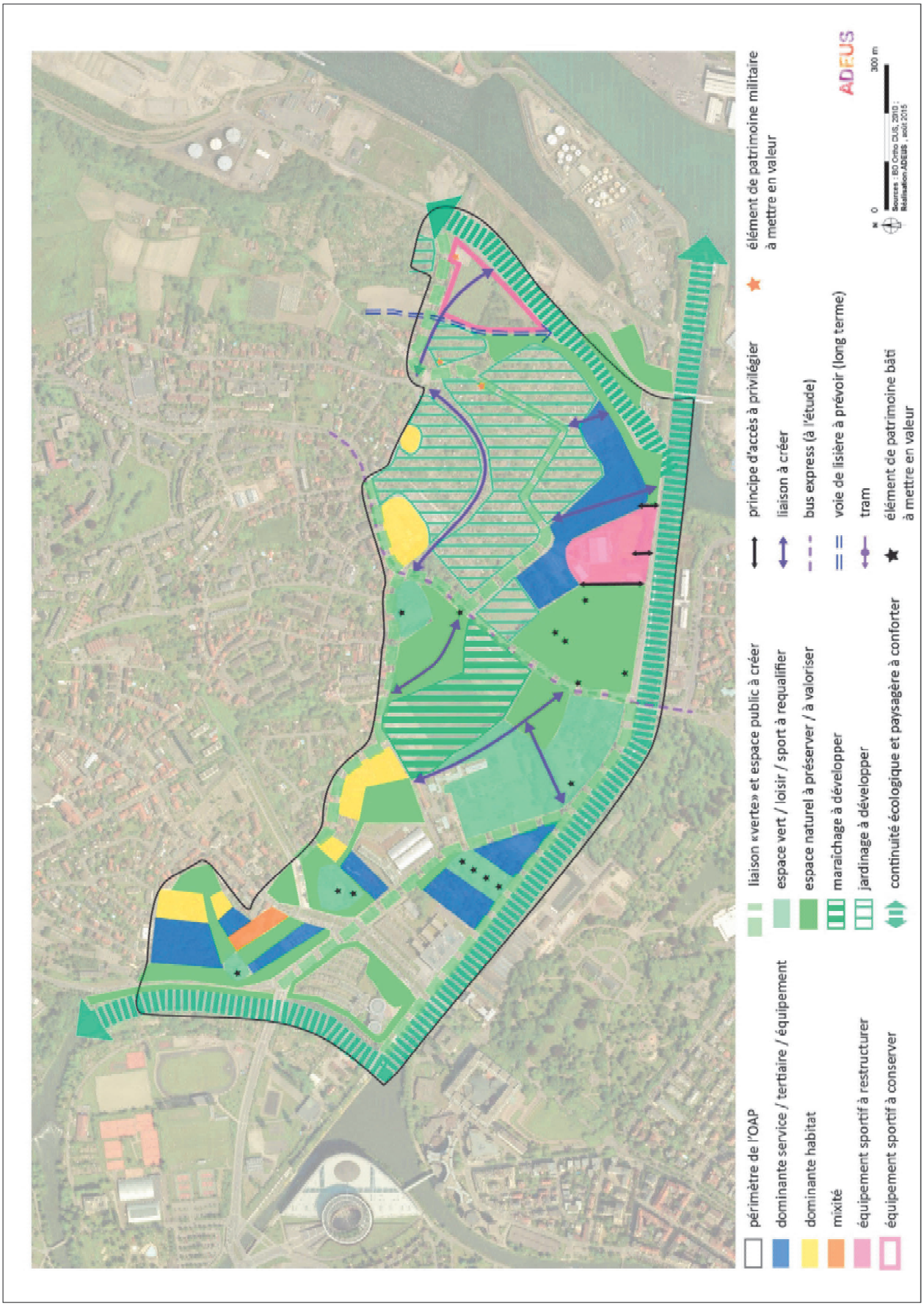
- **Objectif : Préserver et renforcer dans la mesure du possible la liaison entre la forêt de la Robertsau et les berges du canal de la Marne au Rhin et de l'Ill en maintenant une continuité entre les sites afin de former un ensemble cohérent**
  - Maintenir des zones non construites, afin de préserver des zones d'épandage des crues.
  - Prendre en compte le plan de prévention du risque inondation (PPRI) de Strasbourg. En fonction du zonage, prendre des mesures particulières pour toute nouvelle construction.
  - Valoriser la continuité écologique du canal de la Marne au Rhin et l'Ill ainsi que la continuité écologique Nord-Sud à travers le Port en direction de la forêt de la Robertsau
  - Créer dans la mesure du possible une continuité écologique entre la forêt de la Robertsau et les berges du Canal afin de former un ensemble cohérent.
  - Préserver les alignements d'arbres existants : allées de platanes, etc.
  - Contribuer à la qualité de la trame verte par le renforcement de la végétation dans toute opération de construction sur le secteur : essences de végétaux en lien avec la présence de l'eau, strates différentes de végétal (arbres, arbustes…), végétalisation dans les ilots de logements, perméabilité favorisée par la " pleine terre ", …

- **Objectifs : Accompagner la création de nouveaux logements (en proportion limitée) en transition entre la trame verte, le quartier existant et les équipements à proximité ; et finir l'urbanisation du quartier en densifiant sa frange Sud tout en travaillant l'interface avec les espaces verts et naturels.**
  - Créer des nouveaux logements en transition entre la trame verte et le quartier existant.
  - Relier les nouvelles constructions aux transports en commun et au centre de vie du quartier par des cheminements piétons/cycles.
  - Valoriser le patrimoine classé et les éléments patrimoniaux du secteur (mur d'enceinte du centre culturel St-Thomas par exemple) et conserver le principe de villas bourgeoises et maisons alsaciennes inscrites dans des parcs et jardins boisés.

# 5. ORIENTATIONS PROGRAMMATIQUES

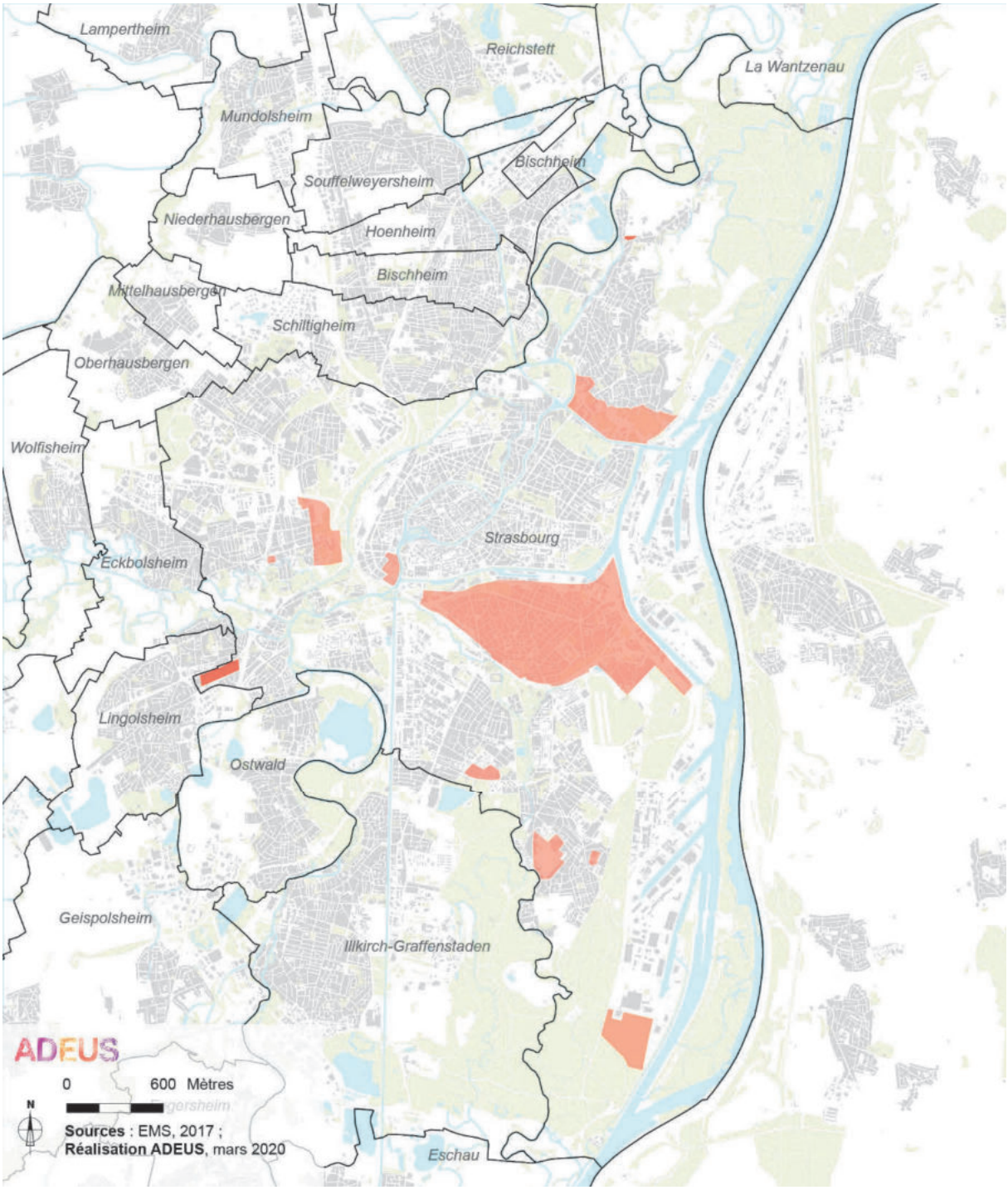
- Logements
- Activités
- Equipements culturels et de loisirs
- Equipements sportifs et scolaire
- Institutions européennes et internationales
- Réhabilitation de patrimoine bâti
- Espaces publics
- Liaisons créées et requalifiées en préservant l'aspect nature
- Espaces pour le jardinage et le maraichage
- Espaces naturels et arborés maintenus et renforcés

**Carte n°1 : Schéma de principes - Secteur Carpe-Haute – Jacoutot**



# COMMUNE DE STRASBOURG :

# « SECTEUR PETIT-MARAIS - SINGRIST »



# 1. SITUATION DU SECTEUR DE PROJET

Le secteur de projet Petit-Marais - Singrist est situé à l'ouest du quartier de la Montagne-Verte, au nord de la route de Schirmeck.

Il s'agit d'une zone mixte, composée de logements, d'un équipement scolaire, d'une gare et d'un espace commercial (supermarché) en mutation.

La présente OAP vise à :

- Améliorer la connexion du site au reste du quartier (maillage piétons-cycle, gestion des accès) ;
- Conserver et renforcer les espaces de nature en cœur d'îlot et en frange, afin d'améliorer le confort climatique et la qualité paysagère du périmètre ;
- Permettre la reconversion partielle de de certains sites, tout en veillant à l'insertion urbaine et paysagère des nouveaux aménagements ;
- De renforcer les équipements publics du Pôle d'échange multimodal (PEM) autour de la gare du Roethig et du groupe scolaire Erckmann Chatrian.

# 2. DESTINATION DU SECTEUR

Le secteur est destiné à accueillir un projet urbain mixte en maintenant les fonctions actuelles de logements, d'équipements publics et d'offres commerciales de proximité ainsi qu'un projet de requalification des espaces publics.

Les activités de type commerce ou service s'implanteront en priorité le long de la route de Schirmeck.

Le groupe scolaire sera restructuré et ses accès seront réaménagés, en lien avec le nouveau maillage viaire prévu.

Les espaces publics seront réaménagés pour favoriser la circulation des piétons et des cycles, éviter les impasses et désimperméabiliser au maximum les sols.

La gare du Roethig sera confortée et réaménagée avec le renforcement du PEM.

Les fonctions d'aires de jeux, de loisirs et de sports de proximité seront maintenues mais réaménagées et repositionnées de façon à intégrer plus de nature et être plus accessible.

# 3. PRINCIPES D'AMÉNAGEMENT ET CONDITIONS D'URBANISATION

## 3.1. DESSERTE ET ORGANISATION VIAIRE

La route de Schirmeck est une voie structurante d'agglomération, les accès véhicules directs sont à limiter autant que possible en les greffant en priorité sur des voies adjacentes.

La route de Schirmeck à vocation à être requalifiée afin de favoriser les déplacements des piétons, vélos et transports en commun tout en renforçant l'alignement d'arbres.

Le secteur dispose d'une gare ferroviaire d'entrée d'agglomération « Roethig », pôle d'échange multimodal qui sera renforcé par :

- l'aménagement d'espaces publics aux abords de la gare ;
- la suppression du passage à niveau et la sécurisation des accès aux quais par un ouvrage de franchissement dénivelé ;
- la création de stationnement vélos ;
- la création de stations de bus ;

- un maillage permettant aux piétons et cyclistes de se rendre facilement aux quais.

Un réseau de voies vertes est donc prévu dans le périmètre du projet.

Les voies secondaires de desserte du quartier seront revues pour créer des bouclages viaires continus afin d'éviter les systèmes en impasse et devront se connecter prioritairement sur le débouché des voies existantes.

## 3.2. STATIONNEMENT

Le stationnement lié aux nouvelles constructions devra être géré au maximum sous les bâtiments. Les rampes d'accès aux parkings souterrains seront intégrées aux bâtiments ou intégrées dans un aménagement paysager et positionnées prioritairement sur les voies d'accès secondaires à l'intérieure de l'opération.

En cas de stationnement aérien, celui-ci devra être réduit a minima, être arboré et faire partie intégrante du projet paysager. En cas de création d'espaces de stationnement sur des emprises déjà aménagées à cette fin, un objectif de désimperméabilisation des sols sera étudié.

## 3.3. INTÉGRATION QUALITATIVE DU SECTEUR DANS SON ENVIRONNEMENT

Les projets respecteront des franges paysagères afin de gérer les différentes interfaces :

- Au nord, la limite avec la voie ferrée et le PEM sera végétalisée pour maintenir un corridor écologique et pour mettre à distance les nouvelles constructions des infrastructures ;
- Au sud, le long de la route de Schirmeck, les bâtiments seront implantés en recul, afin d'aménager des espaces verts accompagnant paysagèrement la route de Schirmeck ;
- Autour de l'école Erckmann Chatrian, un espace « tampon » sera aménagé, il s'agira d'espaces verts permettant d'améliorer le confort d'été du secteur et créer une transition avec l'école.

Dans son ensemble, les projets s'appuieront sur le patrimoine naturel existant en développant un projet paysager sur l'ensemble du site, favorisant la biodiversité et mettant en valeur la place de la nature (végétation en pleine terre, continuité écologique, végétalisation des toitures, végétal lié au bâti et à l'habitat, usages de ces espaces…).

Le parti pris végétal favorisera les essences locales, en lien étroit avec les fonctionnalités écologiques du site et développera les trois strates végétales (*cf. OAP Trame Verte et Bleue*). Les solutions d'infiltration des eaux pluviales seront privilégiées avec des matériaux naturels et connectées aux espaces de pleine terre.

Des cœurs d'îlot végétalisés et en pleine terre seront aménagés pour améliorer le cadre de vie et le confort climatique du quartier.

La topographie naturelle du site devra être respectée et les sols seront préservés au maximum dans les parties non bâties (limiter les tassements, le retournement de terres, les remblais…). La microtopographie du projet permettra de gérer les eaux pluviales des toitures ou de ruissellement des voiries (cf. annexe sanitaire assainissement et contact préalable avec le service Eau et Assainissement).

## 3.4. PROGRAMMATION

Les rez-de-chaussée accueillant des logements et orientés directement sur l'espace public, devront faire l'objet d'un traitement particulier garantissant leur intimité. Ceux-ci devront mettre en œuvre les principes constructifs suivants : surélévation, mise à distance de l'espace public et recul des façades avec aménagement d'espaces végétalisés denses et épais.

Ceux qui seront implantés le long de la route de Schirmeck seront en priorité dédiés à des locaux d'activité ou de service.

Les projets de logements proposeront des implantations qualitative en favorisant le maximum d'ensoleillement et en gérant les masques solaires.

Les logements mono-orientés seront limités notamment pour les logements de trois pièces et plus.

La majorité des logements disposera d'un prolongement extérieur (terrasse, balcon, rez-de-jardin…) et d'un espace de rangement (cave, cellier…) pour permettre une qualité d'usage renforcée.

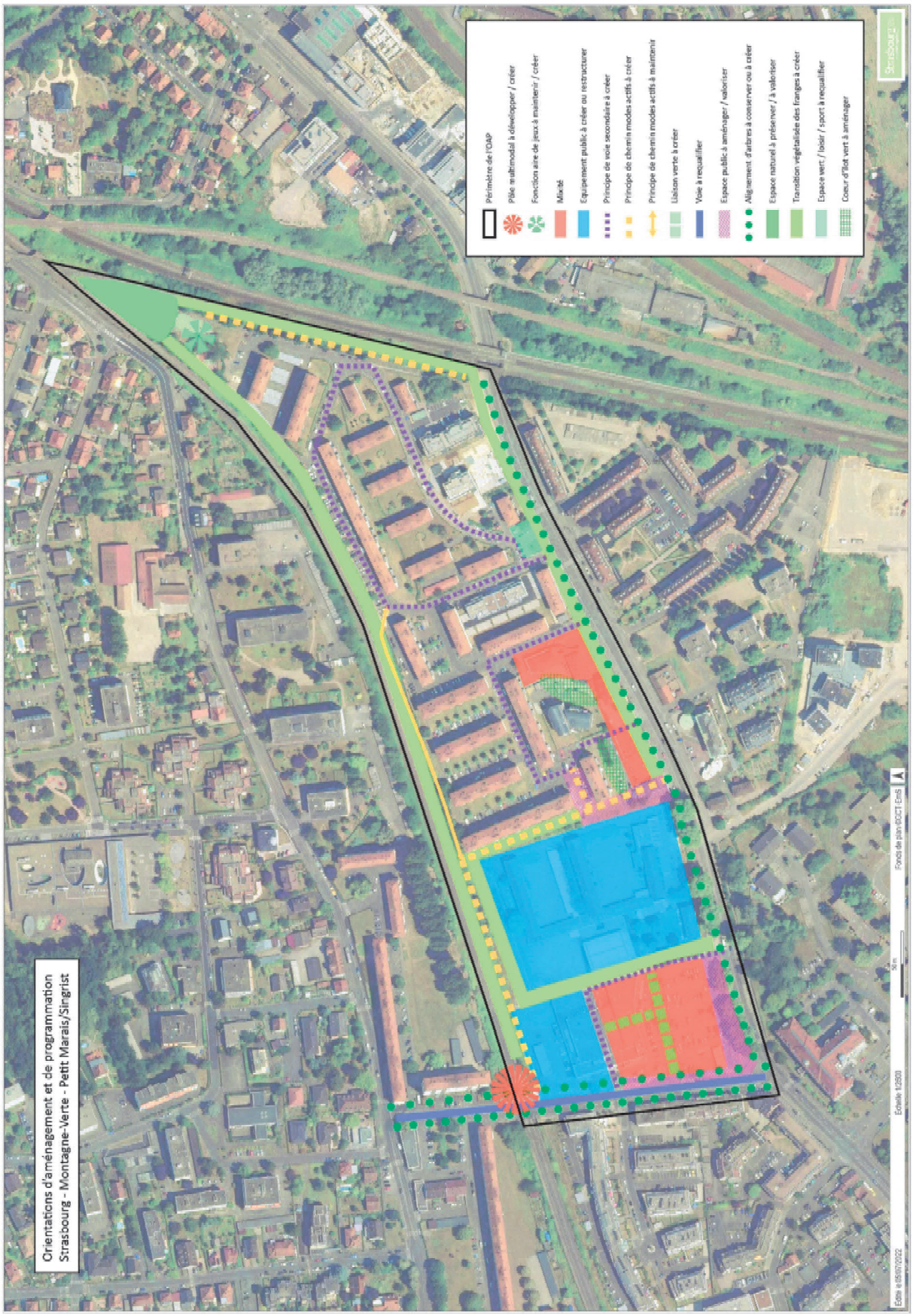
Le confort d'été sera pris en compte dans l'architecture des bâtiments.

## 3.5. PRISE EN COMPTE DES NUISANCES

Afin de réduire l'exposition des personnes aux nuisances, les projets devront prendre en compte les enjeux de santé et de sécurité publique, au regard :

- de la qualité environnementale des sols et sous-sols,
- du bruit, notamment dans la gestion de la proximité avec la voie ferrée au nord et de la route de Schirmeck au sud,
- de la qualité de l'air,
- du plan de prévention des risques d'inondation (PPRI) de l'Eurométropole de Strasbourg.

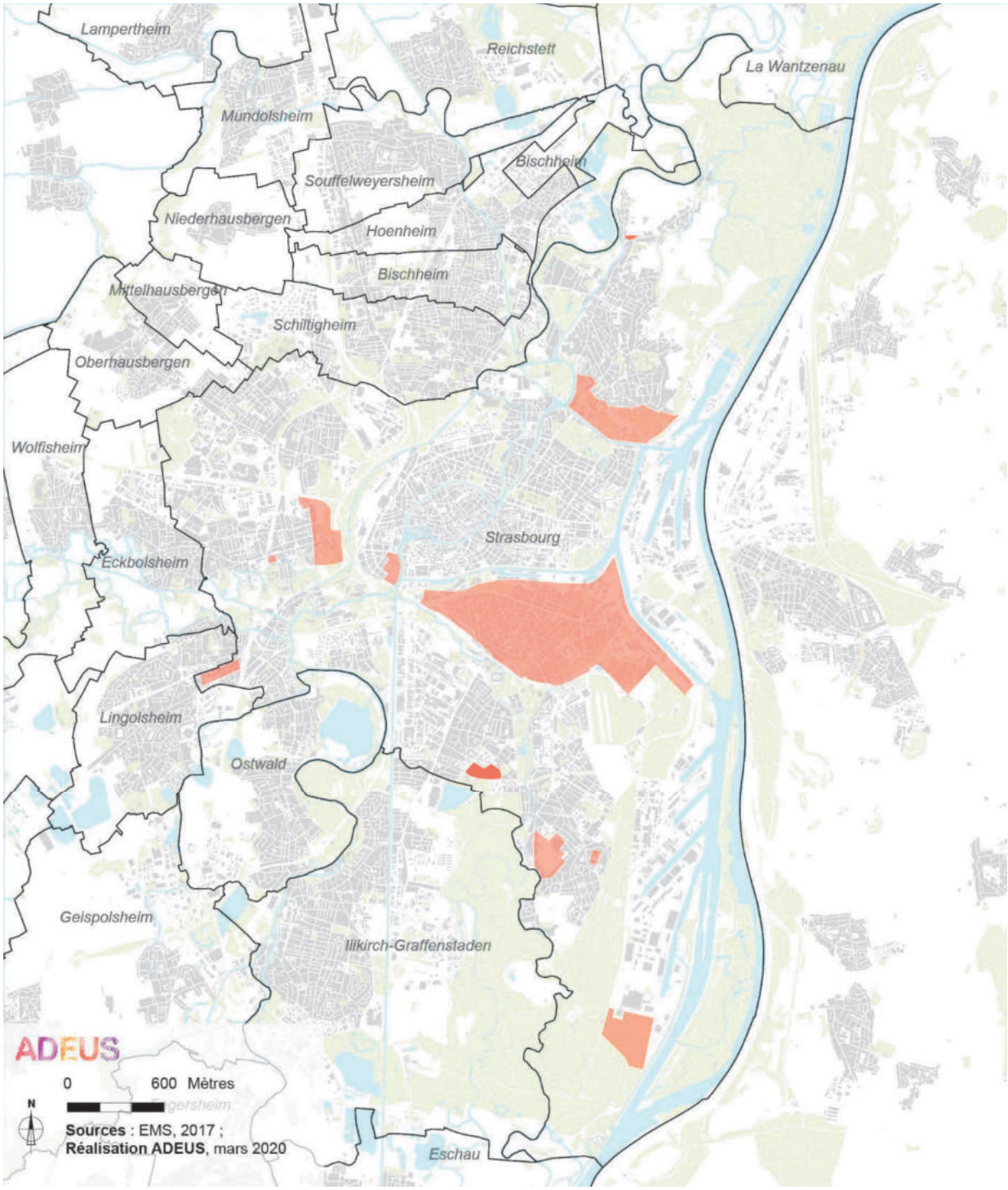
**Carte n°1 : Schéma / Principes d'aménagements - Secteur Petit-Marais - Singrist**



**Carte n°2 : Schéma / Hauteur des constructions - Secteur Petit-Marais - Singrist**

# COMMUNE DE STRASBOURG :

# « SECTEUR WEEBER - BOURGOGNE - BAGGERSEE »



# 1. SITUATION DU SECTEUR DE PROJET

Le secteur de projet, situé au Sud du ban communal de Strasbourg, sur le quartier de la Meinau, constitue l'un des principaux secteurs d'intervention du second projet de renouvellement urbain de la Meinau.

Il s'étend sur une vingtaine d'hectares, de part et d'autre des rues du Languedoc et de Provence, et se compose :

- de deux îlots résidentiels - dénommés ci-après Weeber et Bourgogne - qui feront l'objet d'une profonde mutation ;
- d'un vaste îlot - dénommé Baggersee - composé d'équipements sportifs municipaux qui verra sa trame d'espaces publics réorganisée, requalifiée et complétée, ainsi que son offre sportive confortée.

Les trois îlots sont contigus et forment un ensemble urbain cohérent situé à proximité de la centralité historique du quartier et au contact d'espaces naturels remarquables.

# 2. DESTINATION DU SECTEUR

Les îlots Weeber et Bourgogne sont destinés à accueillir un projet urbain à dominante habitat, intégrant la requalification urbaine du patrimoine bâti qui sera conservé dans le projet et valorisant les principaux éléments paysagés et environnementaux du site.

L'îlot Baggersee est destiné à être aménagé comme un parc des sports valorisant les éléments naturels, paysagés et environnementaux du site.

# 3. PRINCIPES D'AMÉNAGEMENT ET CONDITIONS D'URBANISATION

## 3.1. DESSERTE ET ORGANISATION VIAIRE

Le stationnement devra être géré au maximum sous les bâtiments tout en assurant des séquences d'entrées de qualité :

- avec des rampes intégrées aux bâtiments ;
- en préservant des entrées d'immeubles, locaux vélos et locaux poubelles au niveau de la rue lorsque, pour des contraintes techniques, le sous-sol est semi-enterré.

En cas de stationnement aérien, celui-ci devra être justifié, réduit a minima, arboré et faire partie intégrante du projet paysager.

Le stationnement aérien lié aux programmes de requalification des bâtiments existants devra également être arboré et faire partie intégrante du projet paysager.

L'accès aux stationnements des nouveaux programmes devra se faire uniquement à partir des rues publiques ou à vocation publique. Une exception pourra être faite pour les véhicules de secours.

- **Îlot Weeber :**

L'îlot Weeber est aujourd'hui entièrement privé. Les rues ouvertes à la circulation publique seront réaménagées par la Ville et l'Eurométropole de Strasbourg et rétrocédées dans le domaine public.

Cette trame viaire publique nécessite d'être complétée. Pour ce faire, un mail piéton et paysager reliant la rue Schulmeister à la rue Auguste Brion sera également créé, aménagé par la Ville et l'Eurométropole de Strasbourg et rétrocédé dans le domaine public.

- **Îlot Bourgogne :**

L'îlot Bourgogne est aujourd'hui entièrement privé.

La taille de l'îlot justifie la création d'un maillage piéton à vocation publique. Deux cheminements piétons structurants devront être aménagés, favorisant la connexion avec les cheminements déjà existants en périphérie de l'îlot, au Nord le chemin Maria Casarès et au Sud le Parc des sports du Baggersee :

- un premier cheminement structurant reliant la rue de la Canardière à la rue du Languedoc ;
- un deuxième cheminement reliant la rue de Bourgogne à la rue Schulmeister.

Ces deux cheminements piétons se rencontrent autour d'un petit square de proximité préservant et valorisant le bouquet d'arbres existant au centre de l'îlot. L'emprise de ce square sera à l'échelle de l'îlot et permettra la bonne évolution des arbres présents. Le niveau naturel du sol, en creux, devra être préservé ainsi que les systèmes racinaires (recul nécessaire des futures constructions).

Si les arbres en place ne peuvent être maintenus, de nouveaux sujets devront être replantés pour conforter le cœur d'îlot paysager et retrouver un lieu agréable sur lesquels donneront les logements.

- **Îlot Baggersee :**

La trame publique de l'îlot est réorganisée, requalifiée et complétée.

## 3.2. PRISE EN COMPTE DES NUISANCES

Tout projet d'urbanisation devra prendre en compte les enjeux de santé publique au regard :

- de la qualité des sols et des sous-sols ;
- de la qualité de l'air qui devra être traduite à travers l'implantation bâtie, la conception architecturale des projets et les aménagements techniques ;
- du risque d'inondation par remontée de nappe : le projet respectera les contraintes constructives liées et prendra en compte la cote piézométrique, qui est définie dans le règlement du Plan de prévention des risques d'inondations de l'Eurométropole de Strasbourg.

## 3.3. INTÉGRATION QUALITATIVE DU SECTEUR DANS SON ENVIRONNEMENT

Les nouveaux programmes seront conçus selon le principe de l'îlot ouvert reposant sur l'aménagement d'un front urbain discontinu sur les rues, avec des ruptures de construction, proposant des façades sur rues « urbaines », rythmées et travaillées, tout en préservant des vues et ouvertures depuis la rue vers le cœur d'îlot.

La silhouette des bâtiments et les lignes de toitures présenteront une conception architecturale qualitative.

Les façades aveugles seront à proscrire, à l'exception des éventuels bâtis techniques en rez-de-chaussée (locaux poubelles, locaux vélos…).

Les projets s'appuieront sur le patrimoine naturel existant, en développant un projet paysager favorisant la biodiversité et mettant en valeur la notion de « vivre en lien avec la nature » (place de la nature, végétation en pleine terre, continuité écologique, végétal lié au bâti et à l'habitat, usages de ces espaces…). Le parti pris végétal favorisera les essences locales, en lien étroit avec les fonctionnalités écologiques du site (réserve naturelle, boisement/arbres existants…) et en cohérences avec les orientations de l'OAP « Trame Verte et Bleue ».

Les constructions le long de la rue de Provence et de la rue du Languedoc devront préserver la forme urbaine et paysagère spécifique de ces rues :

- paysage à épaisseur variable et établi sur des rapports de « pleins » et de « vides » ;
- jardins en creux et en dégageant de belles orientations.

L'objectif est de faire dialoguer le paysage des opérations privées avec le paysage de l'espace public des rues de Provence et du Languedoc.

- **Îlot Weeber :**

Les formes urbaines et architecturales seront travaillées de façon différente selon que les bâtiments s'adresseront sur les rues ou sur le mail piéton et les cœurs d'îlot. Les hauteurs répondront à la situation et au contexte tels que décrits dans le schéma ci-après. Ainsi, les hauteurs les plus importantes prendront place le long de la rue de Provence et le long des rues, et les hauteurs les plus basses le long du mail piéton et paysager.

Au débouché de la rue de la Canardière, le projet devra être travaillé comme un fond de perspective spécifique de cette rue.

Les constructions qui prendront place rue de Provence devront respecter un recul minimum de 5 mètres.

Rue Weeber, l'implantation des constructions devra se faire en cohérence sur toute la rue.

Rue Schulmeister, l'implantation des constructions devra se faire en fonction du contexte immédiat de la parcelle.

La partie non construite dans les marges de recul devra être paysagée.

- **Îlot Bourgogne :**

L'urbanisation devra faire l'objet d'une opération d'aménagement d'ensemble réalisée sur l'ensemble du secteur de projet.

La composition d'ensemble devra permettre aux bâtiments de s'adresser à la rue tout en se développant dans la profondeur de l'îlot.

Les formes urbaines et architecturales seront à travailler de façons différentes et graduelles selon que les bâtiments s'adresseront sur les rues de Languedoc, Bourgogne et Canardière ou prendront place en cœur d'îlot. Les hauteurs répondront à la situation et au contexte tels que décrits dans le schéma ci-après, selon un principe graduel, avec les points hauts côté rue et les points bas côté cœur d'îlot.

Les constructions en cœur d'îlot s'implanteront de part et d'autres des cheminements piétons de façon à structurer et donner la plus grande lisibilité à la trame publique, et respecter le principe de l'îlot habité. Elles devront développer une identité et une écriture architecturale spécifique affirmant leur situation différente par rapport aux bâtiments donnant sur rue.

Le projet devra prendre en compte les valeurs paysagères existantes et préserver, dans la mesure du possible les arbres présents le long de la rue du Languedoc.

L'adressage proposé devra être clair et organisé depuis les rues Schulmeister, Canardière, Bourgogne et du Languedoc.

Les implantations qui prendront place rue du Languedoc devront respecter un recul minimum de 5 mètres. Rue de Bourgogne et rue de la Canardière, l'implantation des constructions devra se faire en cohérence sur toute la rue. La partie non construite dans les marges de recul devra être paysagée.

- **Îlot Baggersee :**

Le projet s'attachera à :

- valoriser le parvis des équipements sportifs, sous forme de parvis paysager, et créer des espaces d'articulation avec le reste du quartier ;
- créer des continuités piétonnes Nord-Sud, naturelles et paysagères, à travers les équipements sportifs pour relier le quartier au lac du Baggersee et à la réserve naturelle ;
- recomposer les espaces des équipements sportifs en les ouvrants les uns aux autres et en optimisant, mutualisant et valorisant certains espaces comme les stationnements ;
- créer une véritable entrée au lac du Baggersee, retrouver des ouvertures et vues sur l'eau, requalifier les accès piétons, automobiles, cycles ainsi que les espaces de stationnement ;
- recomposer la rue du Baggersee, notamment le tronçon Nord-Sud ;
- mettre en valeur l'entrée de la réserve naturelle.

## 3.4. PROGRAMMATION

- **Îlots Weeber et Bourgogne :**

La vocation d'habitat est privilégiée.

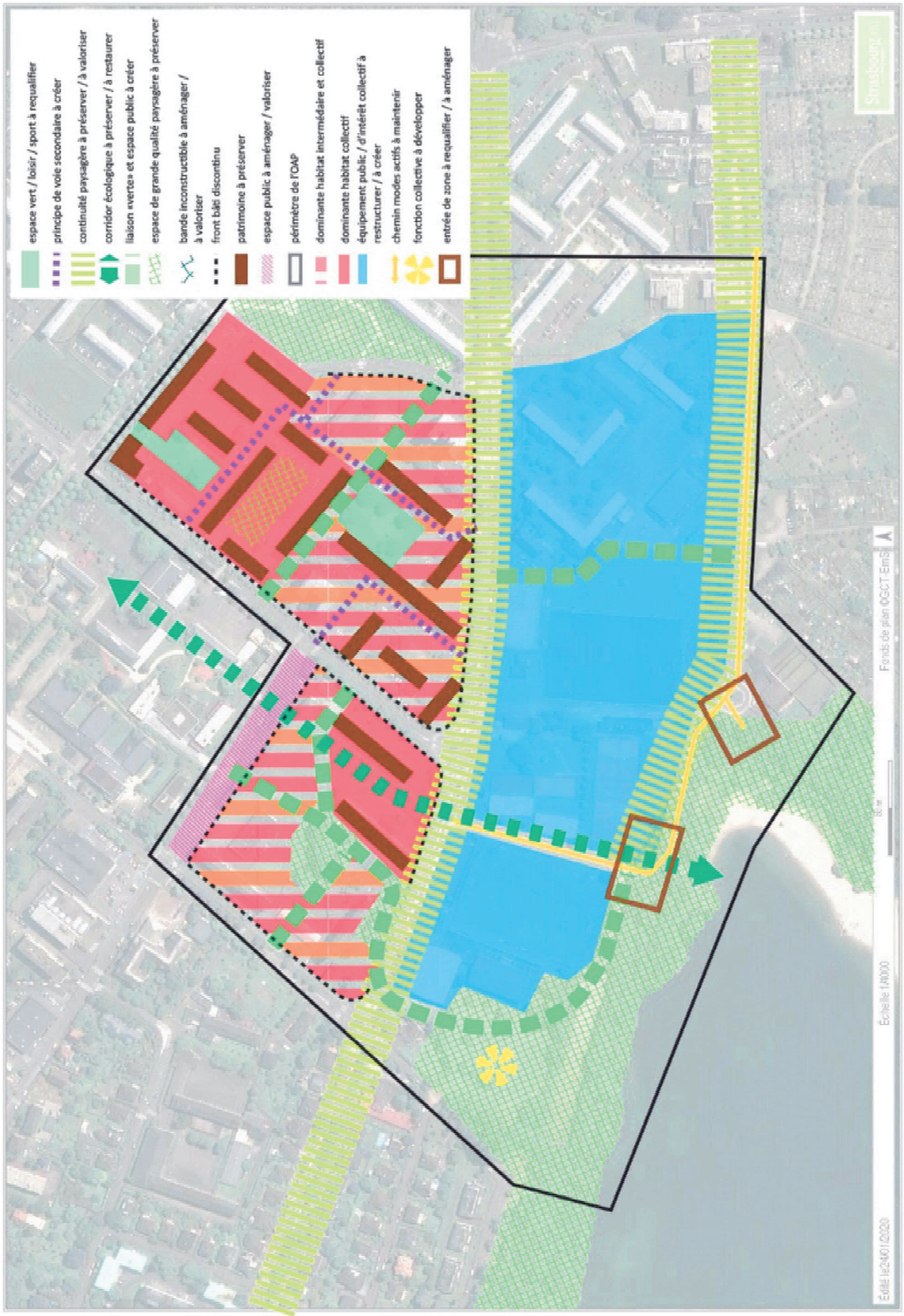
Le projet s'attachera à développer une diversité de l'offre en s'appuyant sur les particularités du site :

- diversité des formes d'habitat : logements collectifs, habitat intermédiaire et individuel dense…
- diversité des espaces extérieurs et usages : jardins en pleine terre, terrasses, balcons, espaces partagés…

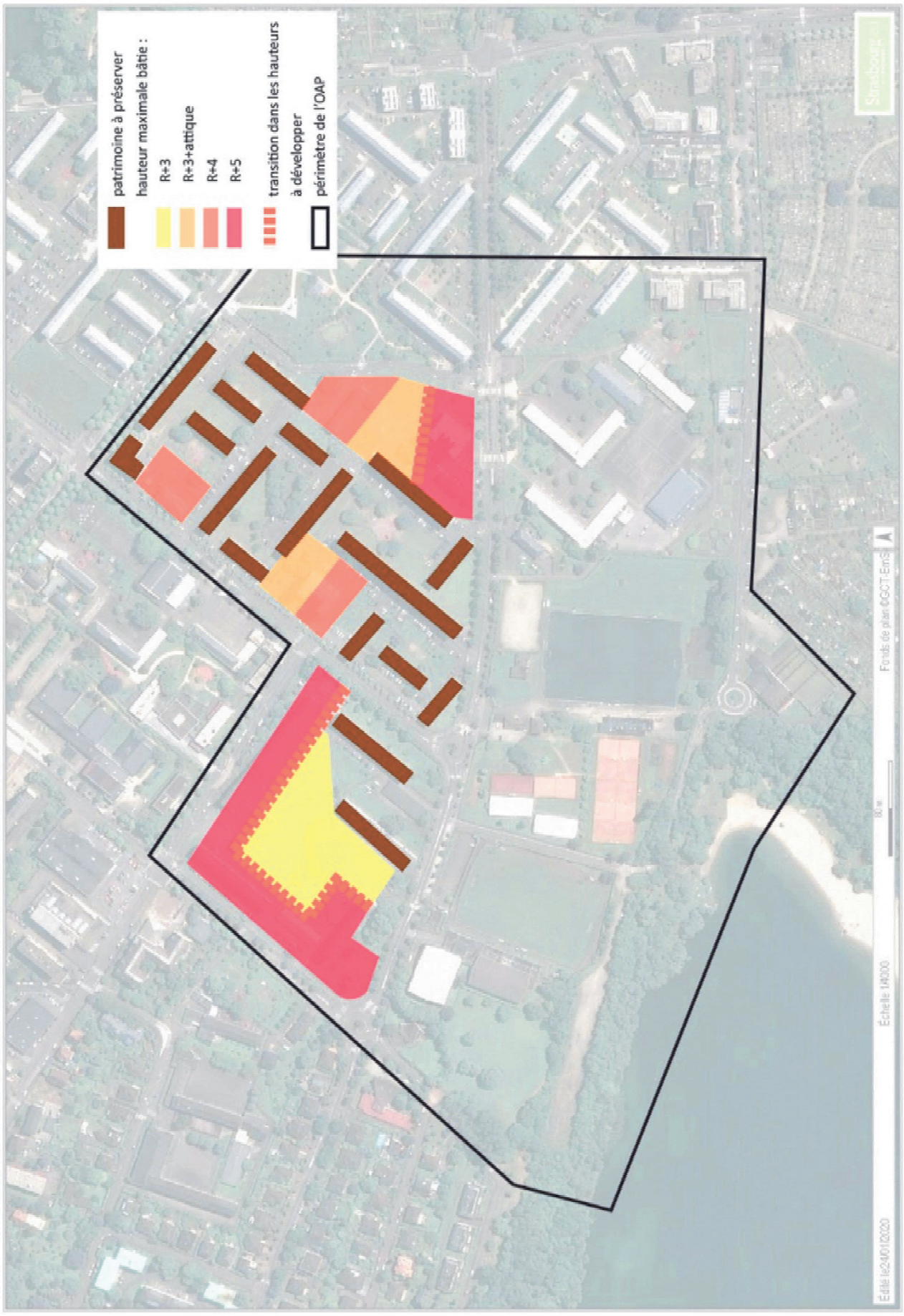
- **Îlot Baggersee :**

La vocation d'équipements est confortée.

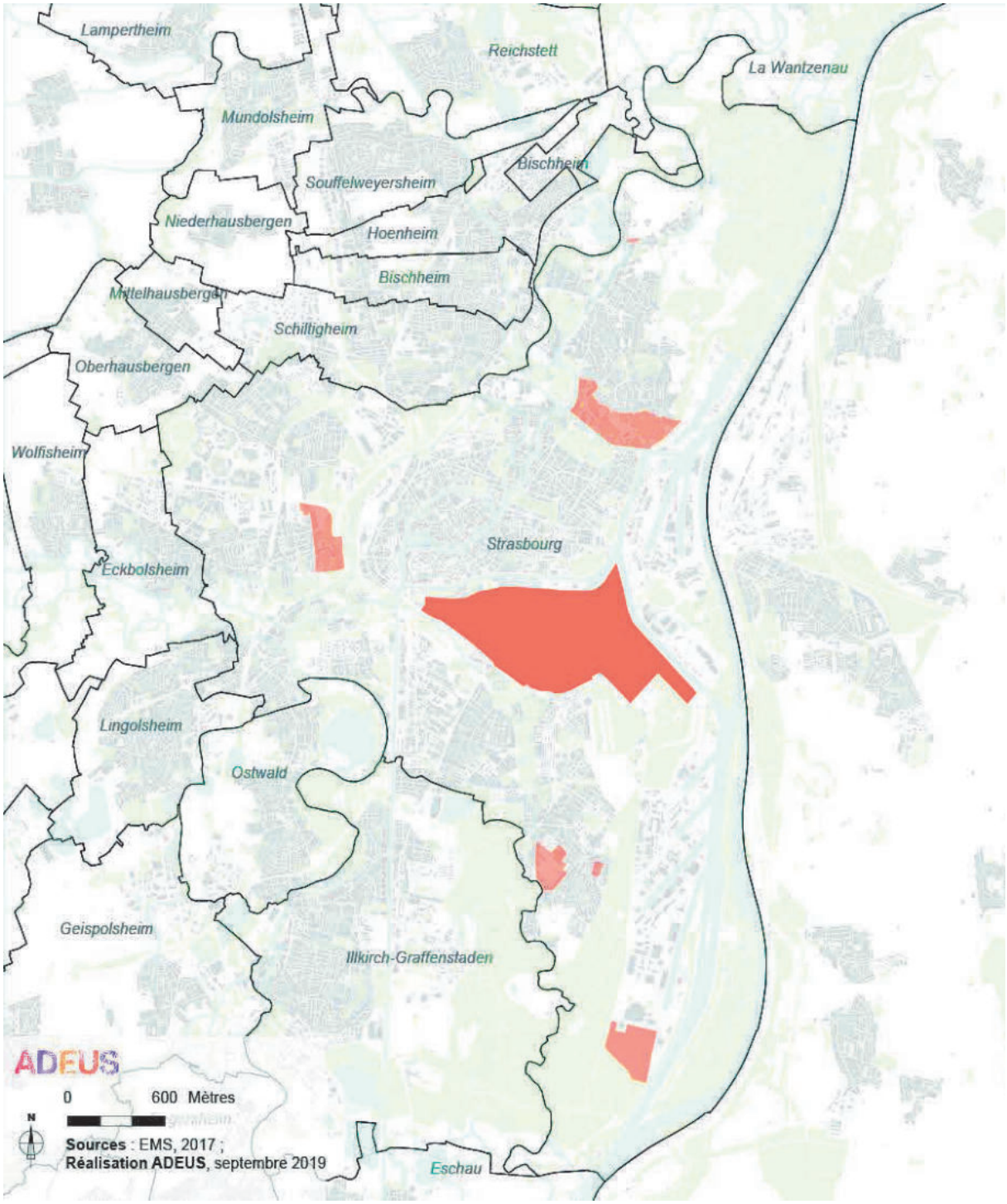
**Carte n°1 : Schéma de principes - Secteur Weeber - Bourgogne - Baggersee**



**Carte n°2 : Schéma de principes - Hauteurs des constructions**



# COMMUNE DE STRASBOURG : « PATRIMOINE URBAIN ET ARCHITECTURAL DU QUARTIER NEUDORF »



# 1. PREAMBULE

Les orientations déclinées dans la présente OAP visent à établir des recommantions ayant pour but la préservation et à la mise en valeur du patrimoine urbain et architectural du quartier de Neudorf à Strasbourg. Elles ont été élaborées suite à des analyses très détaillées portant sur le patrimoine bâti de Neudorf.

L'objectif est ici d'éviter la disparition d'un élément intéressant et son remplacement par un projet ne respectant pas l'esprit de la rue ou risquant de détruire durablement la qualité du lieu. Ce secteur est destiné à accueillir un quartier à vocation mixte, avec une dominante d'habitat.

L'OAP comporte :
- *des recommandations architecturales pour 35 ensembles de façades remarquables (*sous forme de fiches)*;*
- *un répertoire de 20 clôtures qu'il convient de préserver par des dispositions particulières (démolition interdite);*
- *un glossaire des termes architecturaux rencontrés dans cette OAP*

Concernant les ensembles de **façades**, l'OAP vient en appui du règlement (écrit et graphique) du PLU. Ainsi, les recommandations énoncées complètent les articles 6 et 7 (règles d'implantation des constructions), l'article 10 (hauteurs des constructions) et l'article 11 (aspect extérieur).

L'OAP repertorie les **clôtures,** par ailleurs repérées au règlement graphique par le symbole « clôtures soumises à dispositions particulières », dont la démolition est interdite. En cas de démolition, elles devront être reconstruites et être semblables aux clôtures préexistantes pour des motifs d'ordre estétique, de maintien du caractère de la rue ou la mise en valeur du site.

# 2. LISTE DES IMMEUBLES DONT LES ALIGNEMENTS DE FAÇADES FORMENT UN ENSEMBLE

| ensemble | adresses postales |
|---|---|
| **1** | 96-106 rue de St Dié |
| **2** | 110-124 av. de Colmar |
| **3** | 59-65 rue de St Dié |
| **4** | 16-34 rue de Mulhouse |
| **5** | 53-57 av. de Colmar + 4 rue du Neufeld |
| **6** | 2-22+19-27 rue d' Erstein |
| **7** | 2-8 rue de Nomeny |
| **8** | 28-38 et 33-43 rue Rathgeber |
| **9** | 38-50 rue du Lazaret + 2 avenue Léon Dacheux |
| **10** | 14-18 + 25-33 rue Simonis |
| **11** | 1-13 rue Eugénie + 16 rue du Lazaret |
| **12** | 1-15 et 2-10 rue de l'Epervier |
| **13** | 41-55 rue de Rathsamhausen |
| **14** | 2-4 et 8-16 rue de Rathsamhausen + 46-52 et 53-55 rue Baldner |
| **15** | 4-28 av. J-Jaurès |
| **16** | 46-62 av. J-Jaurès |
| **17** | 13-31 et 10-22 rue des Carmes |
| **18** | 2-10 et 1-13 rue Baltzer + 3-7 rue du Wighausel |
| **19** | 1-27 et 16-26 rue des Roses |
| **20** | 1-7 et 4-10 rue du Ruisseau Bleu + 61 route du Polygone |
| **21** | 8-14 rue de Bourtzwiller |
| **22** | 5-21 et 2-10 rue de Thann + 79 route du Polygone |
| **23** | 1-15 et 4-16 rue de Sélestat |
| **24** | 3-13 rue de Rhinau |
| **25** | 27-47 rue St Aloise + 37 rue Sélestat |
| **26** | 55-71 rue St Aloise |
| **27** | 8-20 rue du Fossé Riepberg + 12 rue d'Eschau |
| **28** | 1-23 et 2-22 rue de Bâle + 2-4 rue d'Eguisheim + 9-11 rue Kembs |
| **29** | 4-12 rue de Dambach |
| **30** | 84-94 rue de la Ziegelau + 1-3 et 2-4 rue d'Ensisheim |
| **31** | 41-51 rue de Benfeld |
| **32** | 1-9 et 2-6 rue de Brisach + 110 et 114 av J-Jaurès |
| **33** | 14-24 et 7-11 rue du Landsberg |
| **34** | 8-34 rue de Liepvre |
| **35** | 1-15 rue du Banc |

# 3. ENSEMBLE DE FAÇADES FAISANT L'OBJET DE RECOMMANDATIONS

alignement de façades formant un ensemble

9 numéro de fiche de recommandations

# N°1 : 96 À 106 RUE DE ST DIÉ

## ■ ELÉMENTS DÉTERMINANTS DE L'ENSEMBLE DES FACADES

**Du n° 106 au n° 102.**

1. **Lignes horizontales formées par :**
   - Ligne d'égout de toiture à R surélevé + 2, doublée par la ligne de brisure des toitures. (a)
   - Passage du rez-de-chaussée surélevé au 1er étage, très affirmé par un bandeau de façade (n° 102 à 106). (b)
2. **Lignes verticales :**
   - Rythme des travées de fenêtres, affirmé par sa continuité en toiture. (e)
   - Rythme des saillies (balcons et garde-corps) en centre de façades. (d)

**Des n° 98 et 96.**

- Faible hauteur du bâti.
- Composition symétrique des façades

La façade du n°100, constitue une rupture majeure par son implantation, ses dimensions, son principe de composition et sa modénature malgré la tentative de reproduire des lignes verticales dans la façade.

## ■ RECOMMANDATIONS

1. ***Mode d'implantation.***
   Le mode d'implantation actuel est à conserver à l'alignement et en ordre continu.
2. ***Hauteur : la partie droite des façades doit être maintenue à la hauteur actuelle de corniche.***
3. ***Les toitures brisées et les lucarnes sont recommandées.***
4. ***Composition des façades.***
   *Le traitement architectural et les hauteurs de niveaux devront s'harmoniser au rythme vertical des façades dominant dans la rue de St.-Dié.*
   *La modénature des façades devra assurer un raccordement satisfaisant avec les immeubles voisins.*

## ■ DESCRIPTION DES CARACTÉRISTIQUES

1. **Mode d'implantation des bâtiments :**
   - à l'alignement et en ordre continu : 3 immeubles dans la partie concave de la rue, dont l'immeuble d'angle assurant le raccordement avec l'avenue de Colmar.
   - en recul par rapport à l'alignement et en ordre discontinu : 2 maisons (n° 98 et 96) et un immeuble de facture contemporaine (le n° 100, accolé au 102).
     Ces bâtiments sont implantés selon une ligne à tracé rectiligne calée sur le porche de l'église St Léon.
     L'alignement est marqué par :
     - une clôture, constituée d'un mur-bahut, de poteaux et de grilles devant les 2 maisons.
     - une haie taillée devant l'immeuble du n° 100.
2. **Hauteur du bâti très variable.**
   - 3 immeubles (accolés) R surélevé + 2 +1 ou 2 niveaux de combles habitables.
   - 1 immeuble (accolé) R + 4 + 1 étage en retrait (attique)
   - 1 maison à R surélevé + 1 + comble habitable et une maison à R surélevé + 2 + combles.

   Ces 2 maisons assuraient, par leur hauteur décroissante, la transition entre les immeubles allant jusqu'à la route de Colmar et l'église St Léon, de hauteur modeste. Ce jeu de transition est aujourd'hui rompu (cf. n°100).
3. **Toitures et lucarnes.**
   - Toitures à 2 pans, brisées, à la mansart avec lucarnes à toit bombé, lucarnes dans le brisis, lucarne à fronton pignon. (n° 102, 104, 106).
   - Toitures à 2 pans + lucarnes, toiture à 4 pans et combles à la mansart (n° 98 et 96).
   - Toiture terrasse (n° 100).
4. **Composition des façades :**

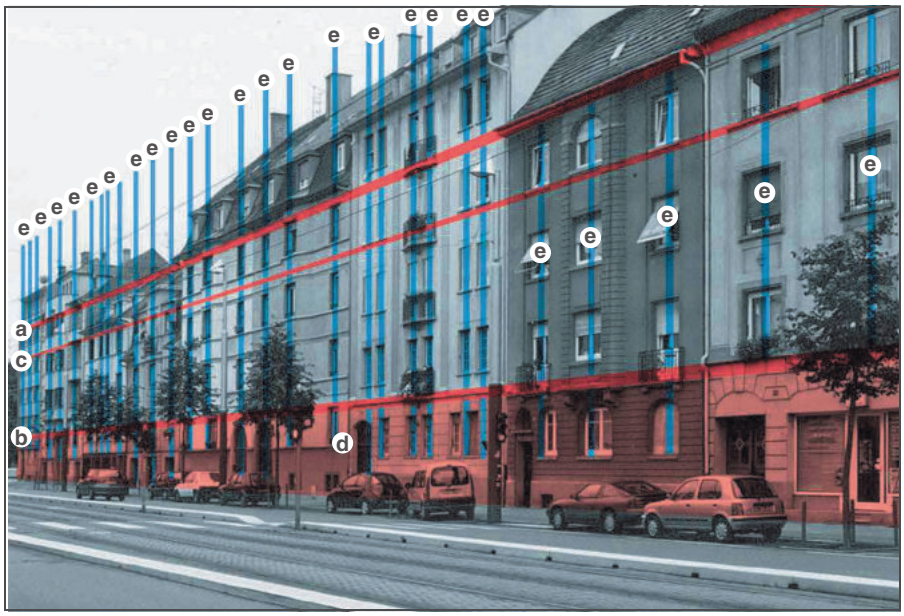
   **Immeubles**
   - Variation des largeurs (2 à 5 travées de fenêtres).
   - Percements verticaux (proportion : hauteur = 2 fois la largeur environ ), sauf pour le n° 100 (fenêtres plus larges que hautes).
   - Composition symétrique des façades par rapport aux éléments en saillie aux étages basée sur le jeu des percements; lucarnes positionnées en continuité des travées de fenêtres de façade. Porte d'entrée en positon subalterne, sans rôle dans la composition.

   **Maisons**
   - Composition symétrique basée sur :
     - une travée centrale, axée sur l'entrée (partition ternaire de la façade, n° 96).
     - Un trumeau central placé entre deux travées d'ouvertures (fenêtres et portes-fenêtres avec accès balcons). Dans ce cas, l'entrée est latérale (n° 98).
5. **Modénatures.**
   - Baies
     - Encadrement des baies en bandeau tournant (n° 106), en léger retrait aux n° 104 et 102, avec claveaux sur linteau au n° 102 et au 2ème niveau du 106.
     - Allèges en relief au n° 104, en léger retrait au n° 102.
     - Tablettes d'appui en saillie.
   - Sur façades.
     - Appareil avec joints creux horizontaux sur toute la façade du n° 104, au rez-de-chaussée du n° 102.
     - Bandeau de façade entre rez-de -chaussée et 1er étage.
     - Relief en effet de pilastre en extrémité de façade (n° 104) ou de part et d'autre de la travée centrale (n° 102).
   - Balcons de profondeur variable, sur consoles ou porte fenêtres à garde-corps sur travée centrale. Garde-corps en ferronnerie de couleur sombre.

# N°2 : 110 À 124 AVENUE DE COLMAR

## ■ ELÉMENTS DÉTERMINANTS DE L'ENSEMBLE DES FACADES

1. **Lignes horizontales formées par :**
   - Ligne sous corniche à R + 3. (a)
   - Ligne formée au 3ème étage par les appuis de fenêtre, à hauteur sensiblement constante, relayée par la ligne de l'égout de toiture de l'immeuble d'angle de la rue de St Dié. ((c)
   - Ligne séparative du rez-de-chaussée, de hauteur non constante mais présente sur tous les immeubles (b). Dans certains cas, elle constitue le niveau de soubassement des bâtiments. (d)
2. **Composantes verticales.**
   Elles sont construites par :
   - La répétition des travées de fenêtres de 4 - 5 niveaux. (e)
   - Le rythme de succession des façades.




## ■ RECOMMANDATIONS

1. ***Mode d'implantation des bâtiments : façade à l'alignement, en ordre continu.***
2. ***Hauteur : R surélevé + 4 + étage en comble ou attique. Un 5ème étage peut être autorisé en attique, en retrait de façade.***
3. ***Les nouvelles constructions devront assurer le raccordement satisfaisant avec les immeubles voisins. Ce raccordement sera jugé satisfaisant s'il ne laisse par apparaître des surfaces de pignon au-dessus des immeubles limitrophes.***
4. ***Cette recommandation s'impose plus particulièrement pour le raccord avec l'immeuble d'angle de l'avenue de Colmar avec la rue de St Dié.***
5. ***Composition des façades.***
   ***Les façades sont à composer à partir des éléments caractéristiques de la rue (balcons, oriels, ressauts...).***

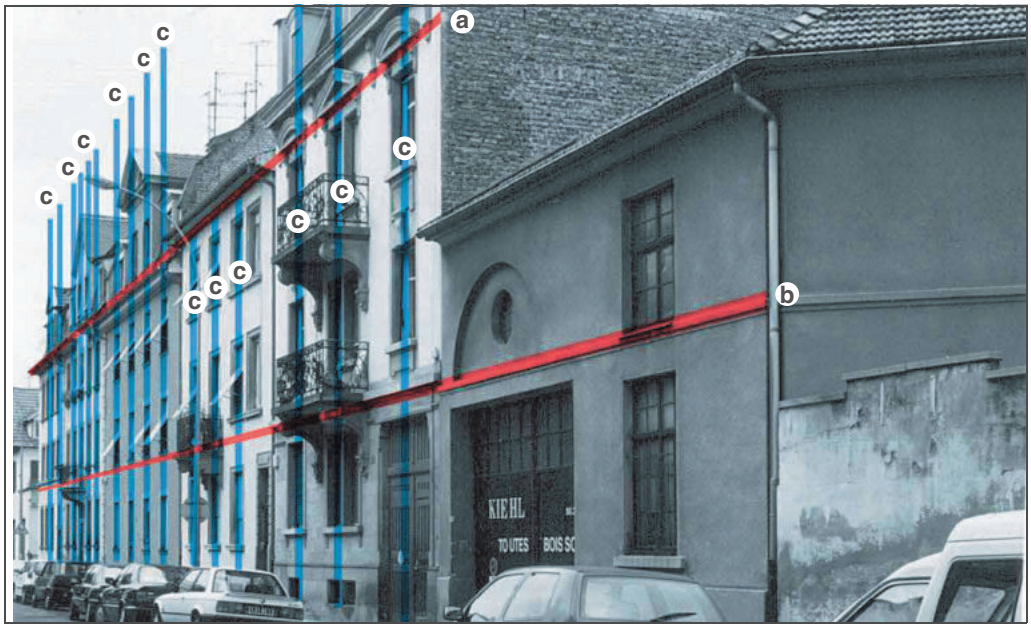
## ■ DESCRIPTION DES CARACTÉRISTIQUES

1. **Mode d'implantation des bâtiments :** immeubles à l'alignement, en ordre continu.
2. **Hauteur variable :** R surélevé + 3, + 4 ou + 5 niveaux. Les immeubles de 5 niveaux observent un retrait à R +5.
3. **Toitures à toits brisés, à 2 pans, à toit bombé.**
   Lucarnes sur la majorité des immeubles : lucarnes à toit bombé dans brisis, lucarnes à croupes, lucarnes à 2 pans, lucarnes à toit plat, lucarnes de façade interrompant l'avant toit, lucarne rentrante sur oriel avec balcon.
4. **Composition des façades.**
   - Grande diversité des façades. Portes cochères pour la quasi totalité des immeubles.
   - Variation des largeurs de 12 à 18 mètres (moyenne de 14 mètres).
   - Façades organisées en 3 travées, exceptionnellement en 5 (n° 110 et immeuble à l'angle de l'avenue de Colmar et rue de St Dié).
   - Répartition régulière des nombreuses fenêtres (majoritairement verticales), quelque soit le nombre de travées. Ces fenêtres ordonnent la composition symétrique des façades, plates ou à saillies et règlent la mise en place des modénatures.
   - Saillies
     Des saillies peu profondes (sauf à l'immeuble d'angle de la rue de St Dié), de types très variés scandent la rangée d'immeubles.
     - Des balcons sur consoles ou sur corbeaux de pierre, parfois réduits à la dimension d'un garde-corps, se positionnent de manière très diverse : en extrémité de façade (angle rue de St Dié, n° 116) ou sur la travée centrale n° 118), sur un ou tous les étages de la façade.
     - Des oriels de formes et de position originales : oriels latéraux sur consoles à partir du deuxième étage, reliés par une coursive avec garde-corps en métal foncé au n° 110. Ces oriels présentent la particularité d'offrir des vues latérales. Ils sont surmontés de balcons en toiture.
     - Des ressauts sur façades bombés, ou rectangulaires - parfois simples mouvements de façade en raison de leur faible profondeur - mettent en relief la travée centrale sur tous les étages dans des composition symétriques (ex n° 114, 118 et 120).
     - Loggias de part et d'autre de la travée centrale au n° 122 b.
5. **Modénatures.**
   - Le jeu des fenêtres organise celui des modénatures
     - Encadrement des fenêtres en bandeau tournant sur certaines façades. Allèges décorées sur 2 immeubles.
     - Tablettes d'appui en saillie.
     - Pilastres mettant en relief la travée centrale ou l'ensemble des travées (n° 112, 116, 122).
     - Fausses chaînes d'angle encadrant une avancée sur façade, surmontée d'un arc.
     - Bandeau d'étage (surtout entre le rez-de-chaussée et le 1er niveau).
   - Rez-de-chaussée en pierres appareillées aux n° 112,114, 116 et 122b
   - Balcons ou portes fenêtres à garde-corps en fer forgé ou métal de couleur sombre.

# N°3 : 59 À 65 RUE DE ST DIÉ

## ■ ELÉMENTS DÉTERMINANTS DE L'ENSEMBLE DES FACADES

1. **Lignes horizontales.**
   - Ligne de corniche quasi constante à R surélevé + 2. (a)
   - Premier niveau souligné par la modénature horizontale aux n° 59 et 65, par les 3 balcons de 1er étage. (b)
2. **Composantes verticales.**
   - Rythme de succession des façades, accentué par la présence d'une façade colorée.
   - Rythme et la succession des ouvertures en façade, le plus souvent prolongé en toiture par les lucarnes. (c)




## ■ RECOMMANDATIONS

1. ***Mode d'implantation :*** **immeubles à l'alignement, en ordre continu.**
2. ***Hauteur :*** **R surélevé + 2 + combles.**
3. **Des toitures à 2 pans brisés et lucarnes sont recommandées. Les lucarnes seront à positionner en fonction des lignes verticales majeures des façades (travées de fenêtres, balcons ou autres avancées sur façades*).***
4. ***Composition des façades.***
   - ***La forme verticale des fenêtres est à préserver.***
   - ***Les balcons ou autres avancées sur façades sont à conseiller.***
   - ***Dans le cas où un bâtiment projeté présenterait une façade de longueur supérieure à celles des façades avoisinantes, le traitement architectural devra s'harmoniser au rythme des bâtiments voisins.***
   - ***En outre, les hauteurs de niveaux devront assurer un raccordement satisfaisant avec les bâtiments limitrophes.***

***NB. Ces recommandations s'appliquent aux immeubles neufs qui pourraient se substituer aux constructions (entrepôts) contiguës au n° 65, au sud (parcelle 216).***

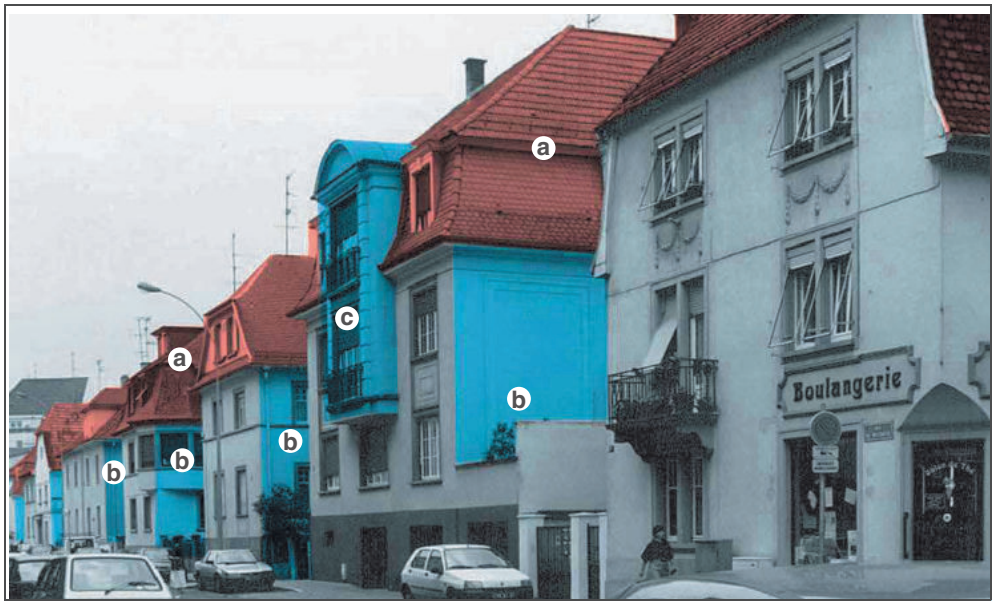
## ■ DESCRIPTION DES CARACTÉRISTIQUES

1. **Immeubles à l'alignement, en ordre continu.**
2. **Hauteur relativement constante :** R surélevé + 2 + combles (R surélevé + 2 au n° 63).
3. **Toitures brisées (4 cas), à 2 pans (n° 63).**
   Lucarnes dans les toitures brisées : lucarne de façade interrompant l'avant toit, lucarne fronton, lucarne à toit bombé.
4. **Composition des façades.**
   - Largeur des façades variant de 9 à 14 mètres.
   - Fenêtres verticales (proportions : hauteur peu différente de 2 largeurs), composantes principales de l'organisation des façades en travées.
   - Répartition régulière de ces travées de fenêtres sur la largeur de chaque façade quelque soit sa largeur (3, 4 ou 5 travées).
   - Deux façades présentent une composition symétrique, basée sur la travée centrale, affirmé par le jeu des balcons, ou/et un lucarne de façade.
   - Présence d'un soubassement de hauteur non constante et peu marqué.
5. **Modénatures**
   - Encadrement des baies en retrait ou au nu de façade, accompagné de modénatures au n° 69 (linteaux surmontés d'un fronton triangulaire ou curviligne ; linteaux à claveau central en relief...).
   - Tablettes d'appui en saillie (ou bandeau de façade en tenant lieu).
   - Allèges de fenêtres ornementées au n° 65.
   - Porte-cochère en bois à impostes décorées au n° 69 intégrée dans la composition de la façade.
   - Bandeau de façade (n°59, 65).
   - Balcons en pierre sur consoles simples ou à volutes, garde-corps en fer forgé de couleur sombre, larges de 1 ou 2 travées de baies (au n° 65). Leur profondeur n'excède pas 80 cm.

# N°4 : 16 À 34 RUE DE MULHOUSE

## ■ ELÉMENTS DÉTERMINANTS DE L'ENSEMBLE DES FACADES

- Faible hauteur du bâti.
- Importance des toitures (a).
- L'alternance des pleins et des vides (b).
- Effet de signal d'un oriel sur 2 niveaux (c).




## ■ RECOMMANDATIONS

**La valeur patrimoniale (témoignage historique) est invoquée pour recommander une protection de l'état actuel avec des tolérance pour des aménagements d'adaptation aux usages des habitants d'aujourd'hui.**
**Pour préserver une aire de faible densité dans ce secteur à enjeux, on peut proposer les recommandations suivantes :**

1. ***Mode d'implantation du bâti.***
   - ***Maisons à l'alignement, en ordre discontinu isolées ou accolées 2 par 2.***
   - ***Clôture à l'alignement : assurer la continuité du marquage espace public/espace privé.***
   - ***Préserver entre les maisons un espace libre de construction au moins équivalent à celui qui existe aujourd'hui, en largeur et en profondeur, pour conserver le rythme des pleins et des vides.***
2. ***Hauteur : R + 1 + 1 ou 2 étages habitables en combles.***
3. ***Toitures et lucarnes***

**Toitures à la mansart, à brisis, à 2 pans + croupes, ménagement de combles importants.**
**Composition des façades : le recours aux avancées sur façade est encouragé.**

## ■ DESCRIPTION DES CARACTÉRISTIQUES

1. **Mode d'implantation des bâtiments :** maisons à l'alignement, en ordre ouvert, isolées ou accolées deux par deux, sans jardins (faible profondeur des parcelles) à entrées latérales.
   Une clôture ferme les espaces non bâtis entre les maisons à l'endroit de l'alignement (une exception).
2. **Hauteur :** R surélevé ou non + 1 étage + combles (1 ou 2 niveaux habitables). Niveau sous rez-de-chaussée : caves ou garages niveau rue.
3. **Toitures et lucarnes :** combles importants, toitures à forte pente de formes variées (à 4 pans, à la mansart, brisée et à croupe). Lucarnes sur la plupart des toitures.
4. **Composition des façades. Il y a lieu de distinguer 2 séries de façades.**

4.1. Façades des maisons isolées toutes différentes les unes des autres (n°16 à 22).
Les plus remarquables ont en commun l'utilisation d'éléments saillants pour composer la façade sur rue :
- balcons sur consoles
- oriel prolongé en toiture par une lucarne à toit bombé,
- oriel d'angle.

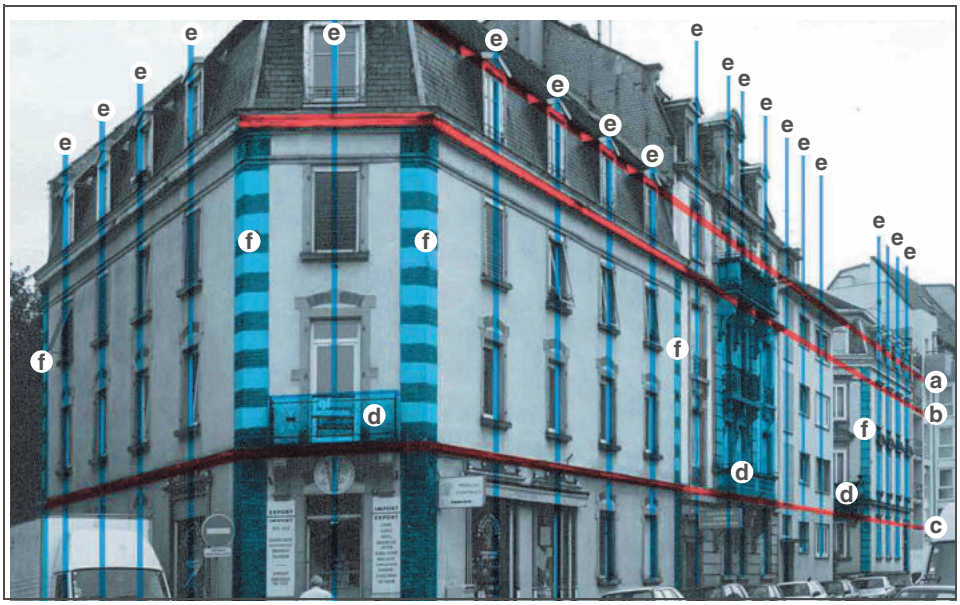
4.2. Les maisons accolées (n° 24 à 34) sont d'une grande simplicité (nudité des façades).

5. **Modénatures.**
   Recours à des éléments de décor, parfois éclectiques pour animer les façades : guirlandes ou motifs géométriques en relief sur allèges, pilastres, bandeau d'étage.
   A noter : l'hétérogénéité des formes des matériaux et des couleurs.

# N°5 : 53 À 57 AV. DE COLMAR + 4 RUE DU NEUFELD

## ■ ELÉMENTS DÉTERMINANTS DE L'ENSEMBLE DES FACADES

1. **Lignes horizontales de structuration.**
   - L igne courant sous l'égout de toiture à R surélevé + 2 du n° 53 relayée par un bandeau de façade et la dalle du balcon du 3ème étage au n° 55 (a).
   - Ligne de brisure du toit du n° 53, relayée par la ligne de toiture à R surélevée + 3 (n° 55) (b).
   - Passage du rez-de-chaussée au 1er étage très affirmé sur tous les immeubles (c).
   - Continuité des rangées de fenêtres.
2. **Lignes verticales.**
   - Rythme des travées de fenêtres affirmé par sa continuité en toiture (n° 53 et 55 avenue de Colmar et n° 4 rue du Neufeld (e).
   - Saillies (d) et modénatures (f) (n° 53, 55).




## ■ RECOMMANDATIONS

1. ***Mode d'implantation des bâtiments : à l'alignement, en ordre continu, en tête d'îlot (n° 53 à 55 avenue de Colmar).***
2. ***Hauteur : les hauteurs du rez-de-chaussée, de l'égout de toiture et du faîtage devront assurer un raccordement satisfaisant avec les immeubles limitrophes.***
3. ***Les toitures en pente et, notamment les toits brisés avenue de Colmar, et les lucarnes sont recommandées.***
4. ***Les lucarnes sont à positionner en prolongement des lignes verticales des façades.***
5. ***Composition des façades.***
   - ***Les hauteurs des niveaux et la modénature des façades devront assurer un raccordement satisfaisant avec les immeubles voisins.***
   - ***Le traitement architectural devra s'harmoniser au rythme vertical des bâtiments voisins.***

***NB. Ces recommandations peuvent s'appliquer au n° 51 et au n° 59 de l'avenue de Colmar.***

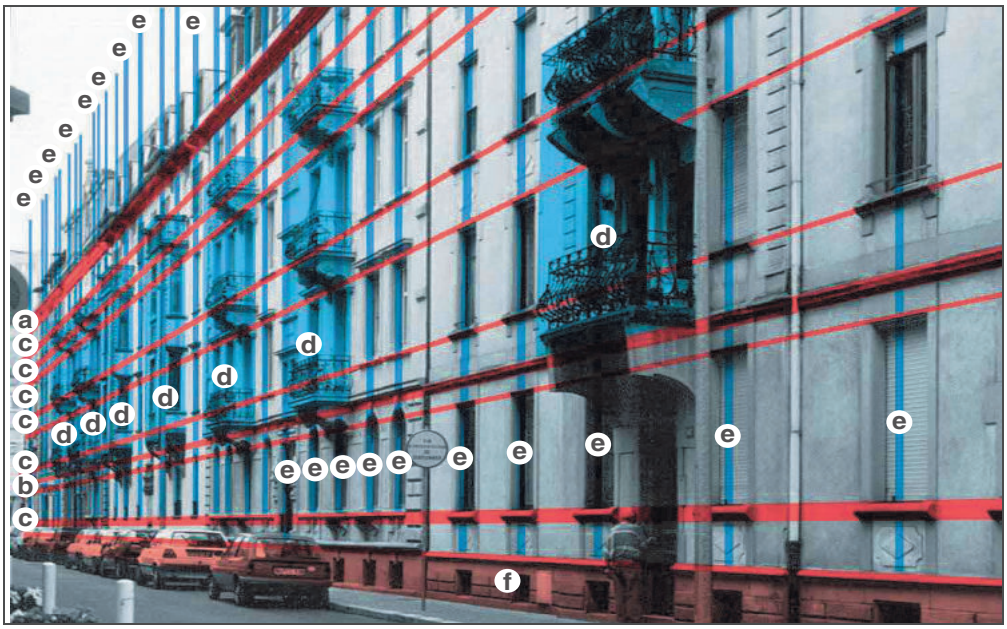
## ■ DESCRIPTION DES CARACTÉRISTIQUES

1. **Mode d'implantation des bâtiments.**
   - A l'alignement, en ordre continu pour les 3 premiers immeubles de l'avenue de Colmar (n° 53, 55, 57) ; ce dernier n'est plus accolé au n° 59. Une clôture avec porte et portillon matérialise la continuité de l'alignement entre les n° 57 et 59.
   - A l'alignement, en ordre discontinu sur la rue du Neufeld. Le n° 4 est une maison isolée. Une clôture ferme l'espace non bâti entre l'immeuble d'angle (n° 53 de l'avenue de Colmar) et le n° 4 à l'endroit de l'alignement.
2. **Hauteur variable :** R surélevé + 2 + combles (n° 53), R surélevé + 3 + combles (n° 55 et 57), R surélevé + 1 (n° 4 de la rue du Neufeld).
3. **Toitures et lucarnes.**
   Toitures à 2 pans, toits brisés, toits à la mansart, toits à 3 pans.
   Lucarnes présentes sur tous les immeubles : lucarnes frontons dans brisis, lucarnes oeil de boeuf à toit bombé, lucarne à toit plat.
4. **Composition des façades.**
   - Façades toutes différentes.
   - Variation des largeurs (10 à 18 mètres) organisées en 3 ou 4 travées.
   - Dominante des fenêtres verticales sauf au n°57, plus récent où les fenêtres sont plus larges que hautes. Ces fenêtres règlent la composition des façades, plates ou à saillies et structurent la mise en place de modénatures. Les ouvertures sont le plus souvent prolongées en toiture par les lucarnes.
     - Composition symétrique basée sur le pan coupé de l'immeuble à l'angle de l'avenue de Colmar et de la rue du Neufeld. Ce pan coupé est mis en valeur par l'entrée d'un magasin, un balcon de faible profondeur avec garde-corps en fer forgé au 1er étage et par des modénatures ; il règle l'articulation de 2 façades plates de 4 travées. L'accès aux étages se fait latéralement par l'espace libre de construction attenant de la rue du Neufeld.
     - Composition symétrique de la façade du n° 55 à partir des travées de percements auxquelles se superpose, sur les 2 travées centrales, les saillies des balcons sur consoles à volutes, avec garde-corps à balustres ou en fer forgé aux 3 étages du bâtiment.
     - Le n° 4 de la rue du Neufeld, basé sur une partition ternaire est de composition asymétrique par la mise en valeur d'une travée latérale (entrée).
5. **Modénatures**
   - Encadrement des baies en bandeau tournant,
   - Arcs de décharge appareillés en briques, assortis de claveaux en pierre (n° 53).
   - Tablettes d'appui en saillie.
   - Allèges décorées au n° 55.
   - Chaînages d'angle polychrome au n° 53.
   - Bandeau de façade entre le rez-de-chaussée et le 1er niveau, en couronnement de façade (au n° 53).
   - Grilles en fer forgé ouvragé des balcons et portes-fenêtres (n° 53,55), balustres (balcon du n°55).
   - Appareil avec joints creux horizontaux au rez-de-chaussée du n°53.

# N°6 : 2 À 22 ET 19 À 27 RUE D'ERSTEIN

## ■ ELÉMENTS DÉTERMINANTS DE L'ENSEMBLE DES FACADES

1. **Lignes horizontales majeures de structuration des façades :**
   - Ligne d'égout de toiture à R surélevé + 3 (a).
   - Ligne séparative entre rez-de-chaussée et 1er étage très marquée par les bandeaux de façade, les dalles de balcons et des assises d'oriel (essentiellement côté pair) (b).
   - Lignes horizontales des balcons et allèges des 2ème et 3ème étages (c).
   - Lignes des appuis et des corniches (ou linteaux) des fenêtres à chaque niveaux (c).
   - Un soubassement de hauteur non constante mais présent sur tous les immeubles participe de cette horizontalité (f).
2. **Dominantes verticales :**
   - Rythme des travées verticales des fenêtres et des façades (e).
   - Rythme des balcons et oriels (f).
   - Rythme des chaînages (en limite de façade ou de travée de balcons).
   - Les lucarnes et leurs variation formelles prolongent ces rythmes en toiture.




## ■ RECOMMANDATIONS

1. ***Mode d'implantation des bâtiments : façades à l'alignement, en ordre continu***
2. ***Hauteur : les hauteurs du rez-de-chaussée, de l'égout de toiture et du faîtage devront assurer un raccordement satisfaisant avec les immeubles limitrophes.***
3. ***Toitures et lucarnes :***
   ***Les toitures en pente et la conservation des types existants sont recommandées (toiture à 2 pans, toit brisé).***
   ***La présence de lucarnes est vivement souhaitée. Elles sont à positionner en prolongement des lignes verticales majeures (travées de fenêtres, travées de balcons).***
4. ***Composition des façades :***
   - ***Retrouver une composition symétrique à partir des travées de fenêtres et de balcons ou oriels.***
   - ***Le traitement architectural devra s'harmoniser au rythme vertical des bâtiments voisins.***

- ***La forme verticale des fenêtres est fortement recommandée. Une attention particulière doit être portée aux proportions.***
- ***Les hauteurs de niveau et la modénature des façades devra assurer un raccordement satisfaisant avec les immeubles voisins.***

***5. Balcons ou oriels fortement recommandés.***

- ***Chaque saillie sera positionnée sur toute la hauteur des façades à partir de la ligne de départ existante des balcons.***
- ***La saillie des balcons ou oriels ne dépassera pas celle des balcons existants***
- ***Les garde-corps seront en métal de couleur sombre.***

**BÂTIMENTS DONT LA FACADE DEVRAIT ETRE CONSERVEE : du n° 2 au n° 22**

### ■ DESCRIPTION DES CARACTÉRISTIQUES

1. **Mode d'implantation des bâtiments : à l'alignement, en ordre continu, excepté entre le n° 14 et le n° 16, dans la courbe de la rue où un espace libre de construction permet un passage en coeur d'îlot.**
2. **Hauteur constante R surélevé + 3 + combles à l'exception des n° 21 et 23 à R surélevé + 2 + combles.**
3. **Toitures à deux pans, à toit brisé.**
   Les lucarnes sont présentes sur tous les toits des deux côtés de la rue. Formes variées : lucarnes à 2 pans, lucarnes dans brisis, lucarnes à croupes, lucarne fronton, lucarne pignon, lucarne pignon à fermette débordante.
4. **Composition des façades.**
   - Importante variation des largeurs de 12 à 21 mètres.
   - Abondance des ouvertures verticales : fenêtres simples (parfois doubles) organisées en travées verticales (4 ,5, 7 voire 9 travées selon la largeur de la façade ou la nature des fenêtres et portes fenêtres. Ces percements sont prolongés en toiture par les lucarnes.
   - Le coudé du tracé de la rue est marqué par un traitement architectonique spécifique de 2 immeubles : les n° 16 et 19 comportent un pan coupé, orné de balcons sur 3 étages, prolongé en toiture par une lucarne pignon.
   - Composition symétrique des façades basées sur ces travées de percements. La dissymétrie entre les 2 côtés de la rue est à signaler.

4.1.Côté pair.

Au rythme des fenêtres se superpose le rythme des saillies sur façade, organisées sur l'ensemble des étages :

- Rythme des balcons en pierre sur consoles, le plus souvent à volutes avec garde corps en fer forgé ouvragé. Ces travées de balcons sont positionnées, soit au centre de la composition (1 travée de balcons), soit en milieu de façade de part et d'autre d'une travée de fenêtres et d'un trumeau central (ces façades comptent 2 travées de balcons).
- Rythme des oriels en encorbellement surmonté d'un balcon (2 immeubles). Deux oriels latéraux sur consoles en fer forgé au n° 20, un oriel central sur corbeaux au n° 12.

4.2.Côté impair.

La muralité des façades est plus marquée. Les saillies ne sont présentes que sur 2 immeubles : une travée de balcon au n° 25 et au n° 29 ( pan coupé de l'immeuble d'angle).

5. **Modénatures.**
   - Encadrement des baies en bandeau tournant.
   - Tablettes d'appuis et parfois corniches en saillies, dans certains cas accompagnés de modénatures.
   - Bandeau de façade sur certains immeubles.
   - Chaînage d'angle.
   - Rez-de-chaussée en pierre ou pierre appareillée avec joints creux horizontaux (n° 24, 22, 14, 12, 25).
   - Contraste des couleurs et des matériaux.
   - Modénatures liées aux saillies : garde-corps des balcons en fer forgé.

# N°7 : 2 À 8 RUE DE NOMÉNY

## ■ ELÉMENTS DÉTERMINANTS DE L'ENSEMBLE DES FACADES

- Ligne sous l'égout de toiture à R + 1 (a).
- Succession des importantes toitures (b).
- alternance des pleins et des vides (c).
- Succession des travées de fenêtres (e).
- Effets d'accent : retrait d'angle au croisement des rues de Nomény et rte du Polygone, avancée (oriel) au n° 10 (d).

## ■ RECOMMANDATIONS

1. ***Mode d'implantation du bâti.***
   - ***Maisons à l'alignement, en ordre ouvert, à maisons isolées ou accolées 2 par 2. Clôture à l'alignement entre les immeubles.***
   - ***Préserver entre les maisons un espace libre de construction au moins équivalent à celui qui existe aujourd'hui, en largeur et en profondeur, pour conserver le rythme des pleins et des vides.***
2. ***Hauteur : R + 1 + combles ou R + 2 + combles. Les hauteurs de l'égout de toiture et du faîtage devront assurer un raccordement satisfaisant avec les immeubles limitrophes.***
3. ***Les toitures en pente (combles à la mansart, toit brisé, à 2 pans + croupes...) et les lucarnes sont recommandées.***
4. ***Composition des façades.***
   - ***Le traitement architectural et les hauteurs de niveaux devront s'harmoniser au rythme vertical des bâtiments voisins.***

**L'intégration d'éléments en saillie (oriels, avancées sur façade...) est encouragée.**
**L'immeuble n° 2 situé au croisement rue Nomény / avenue de Colmar devra, le cas échéant, tenir compte des recommandations ci-dessus mais aussi de celles formulées pour l'immeuble contigu de l'avenue de Colmar.**

## ■ DESCRIPTION DES CARACTÉRISTIQUES

1. **Mode d'implantation du bâti :**
   - A l'alignement, en ordre discontinu, à maisons isolées (2 maisons) ou jumelées (1 x 2 maisons). Entrées latérales. Une clôture à l'alignement ferme les espaces non bâtis entre les maisons, excepté entre le n° 10 rue de Nomény et le 14 rte du Polygone où l'intervalle entre 2 maisons est occupé par des adjonctions (garages) à l'alignement.
   - En recul par rapport à l'alignement, en ordre ouvert, avec jardin de devant au n° 2. L'alignement est marqué par un mur-bahut surmonté de grilles. Le jardin de devant se retourne sur l'avenue de Colmar.
2. **Hauteurs : R surélevé + 1 + combles habitables, R surélevé + 2 + combles habitables au n° 14 rte du Polygone (immeuble d'angle), R + combles au n° 2.**
3. **Toitures et lucarnes :** toit à croupes, toit à la mansart, toit brisé. Lucarnes sur toutes les toitures : lucarne pignon, lucarne rentrante à fronton avec balcon, lucarne à croupe, lucarne rampante, lucarne dans brisis.
4. **Composition des façades.** Il y a lieu de distinguer plusieurs types de façades.
   - Façades plates des n° 4, 6 et 8 :
     - à 3 travées de fenêtres sur rue au n° 6 - 8 (maisons jumelées). Ces travées se prolongent en toiture par des lucarnes.
     - à 2 travées au n° 4 sur une façade à pignon (maison isolée).
   - Les façades du n° 10 rue de Nomény et du n° 14 rte du Polygone qui se signalent par des saillies :
     - oriel en encorbellement prolongé par un balcon (n° 10),
     - auvent, entre 1er et 2ème étage, à l 'immeuble d'angle (n° 14, rte du Polygone), marqué par un pan coupé au rez-de-chaussée (entrée du restaurant).
   - Le n° 2 rue de Nomény, éclectique, de très faible hauteur et positionné en recul par rapport à l'alignement, s'inscrit en rupture des autres maisons.
   - Les rajouts entre le n° 10 et le 14 rte du Polygone (garages implantés à l'alignement) rompent l'alternance d'origine des pleins et des vides.
5. **Modénatures.**
   - Encadrement des baies en bandeau tournant, parfois en léger retrait ; tablettes d'appui en saillie.
   - Modénature rare : bandeau de façade (n°10 et 14 rte du Polygone), pilastres (n° 8 et 6) ;
   - Volets à battants (n° 4).

# N°8 : 28 À 38 ET 23 À 43 RUE RATHGEBER

## ■ ELÉMENTS DÉTERMINANTS DE L'ENSEMBLE DES FACADES

1. **Lignes horizontales fortes sur les 2 côtés de la rue :**
   - Ligne de découpe des toitures sur le ciel perçue en raison de la faible hauteur du bâti. (a)
   - Succession continue des combles compris entre la ligne de faîte et la ligne de l'égout de toiture. (b)
   - Ligne de clôture (à l'alignement) qui s'impose par la continuité du mur-bahut et du jeu alterné des poteaux et des grilles ou des palissades. (c)
     La végétation des jardins de devant (haies taillées, buissons) renforce la prégnance de cette horizontale.
2. **Lignes verticales :**
   - Jeu de masses bâties rythmé par les vides entre les façades (d) , souligné par les masses végétales (arbres) (g).
   - alternance arythmique de l'espace de la rue par les saillies sur façades (oreils, balcons) (f).
   - Dominante des fenêtres verticales (e).

## ■ RECOMMANDATIONS

1. ***Mode d'implantation du bâti : maintien du recul par rapport à l'alignement et des jardins de devant, avec clôture à l'alignement composée d'un mur bahut, de poteaux, de grilles métalliques ou palissades.***
2. ***Maintien de la hauteur actuelle (R surélevé + 1 + combles à 1 ou 2 niveaux aménagés).***
3. ***Le choix d'une toiture en pente est fortement recommandé.***
4. ***La construction neuve, notamment en cas de démolition/reconstruction sur plusieurs parcelles attenantes doit respecter le rythme d'alternance actuel espace bâti/espace libre .***
5. ***La présence de saillies verticales (balcons, oriels... prolongés en toitures par des lucarnes) est à encourager.***

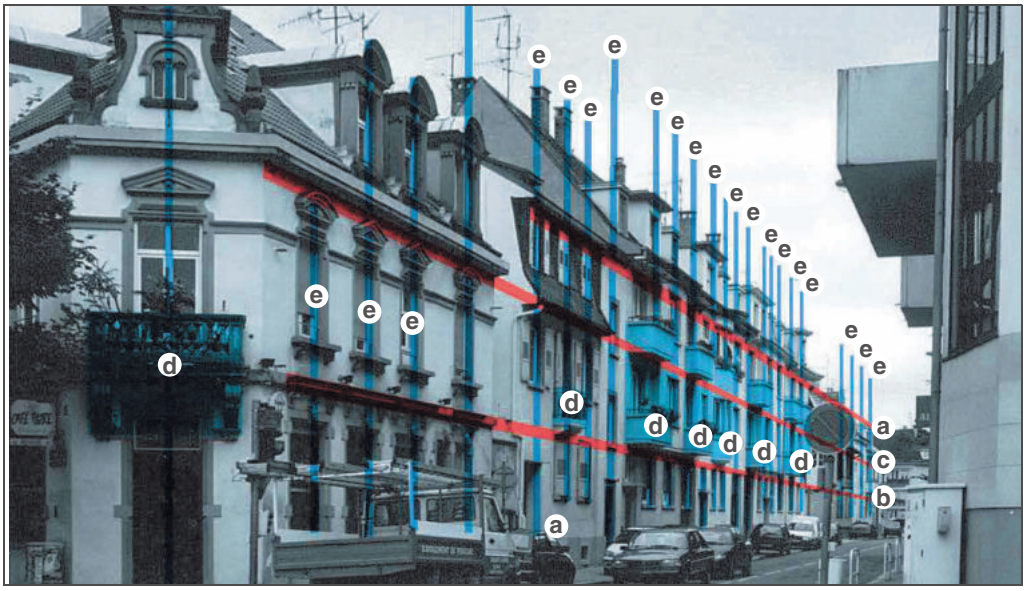
## ■ DESCRIPTION DES CARACTÉRISTIQUES

1. **Mode d'implantation des bâtiments :**
   - Maisons en recul par rapport à l'alignement , en ordre discontinu avec jardins de devant ; entrées latérales.
   - Alignement (limite sépartive entre espace public et espace privé) marqué par une clôture constituée par des murs-bahut surmontés de grilles ou de palissades ; la hauteur des poteaux est quasi constante.
2. **Faible hauteur du bâti : R.d.C surélevé + 1 étage. + combles à 1 ou 2 niveaux habitables.**
3. **Toitures à fortes pentes de formes variées : toits brisés, toits à la mansart, toit à croupes, à demi-croupe débordante.**
   **Les nombreuses ouvertures créées en toitures relèvent d'un répertoire formel très étendu : lucarnes rampantes, lucarnes à fronton pignon, lucarnes fronton, lucarnes à toit bombé, lucarne sur oriel, lucarne rentrante avec balcon, lucarnes sans joues dans les brisis.**
4. **Composition des façades**
   - Variété des façades sur le thème de la «þvillaþ» (références à l'architecture classique ou régionaliste)
   - Façades à composition symétrique, à partir d'un élément central en saillie : baies, oriels, balcons sur oriel ou en encorbellement sur corbeaux,
   - Abondance des ouvertures verticales.
5. **Modénatures : chaque maison a des caractéristiques spécifiques.**
   Dominantes à relever :
   - Fenêtres soulignées par des encadrements à bandeau tournant uni ou mouluré, parfois en léger retrait
   - Modénatures verticales : chaînages d'angles, pilastres
   - Garde-corps des balcons (fer forgé, balustres, murs pleins incurvés...)
   - Contrastes graphiques (dessins des colombages) ou des couleurs (cuivre de la demi-coupole couvrant un oriel).

# N°9 : 38 À 50 RUE DU LAZARET ET 2 AVENUE LÉON DACHEUX

## ■ ELÉMENTS DÉTERMINANTS DE L'ENSEMBLE DES FACADES

1. **Dominantes horizontales de structuration des façades :**
   - Ligne de corniche à R surélevé + 2 (a).
   - Ligne séparative entre le rez-de-chaussée et le 1er étage marquée par la succession des balcons, oriels et ressauts sur façades (b).
   - Ligne horizontale des balcons du 2ème étage complétée par la ligne d'égout de toiture des immeubles à R +1 (c).
2. **Lignes verticales :**
   - Rythme alterné des balcons et ressauts (d).
   - Rythme des percements(e).




## ■ RECOMMANDATIONS

1. ***Implantation des bâtiments : façades à l'alignement, en ordre continu.***
2. ***Hauteur : les constructions neuves pourront atteindre la corniche à R + 2 actuelle. Les hauteurs du rez-de-chaussée, de l'égout de toiture et du faîtage devront être respectées.***
3. ***Toitures et lucarnes.***

   ***Les toitures en pentes et les lucarnes sont recommandées.***
4. ***Composition des façades.***
   - ***Les hauteurs des niveaux et la modénature des façades devront assurer un raccordement satisfaisant avec les immeubles limitrophes.***

**Les avancées sur façade (balcons, oriels, ressauts...) sont vivement recommandées y compris sur les pans coupés des immeubles d'angle. Leur intégration devra permettre une liaison cohérente avec les bâtiments voisins et leur profondeur ne devra pas excéder celle des balcons existants.**

## ■ DESCRIPTION DES CARACTÉRISTIQUES

**1. Mode d'implantation des bâtiments : immeubles à l'alignement, en ordre continu.**

**2. Hauteur variable :**

- R surélevé + 1 + combles pour les immeubles situés aux extrémité de l'ensemble de façades (n° 38 à 42, côté sud-est ; n° 50 et n° 2 de l'avenue L. Dacheux au nord-ouest).
- R surélevé + 2 + combles pour tous les autres immeubles.

**3. Toiture à 2 pans (+ retour pour les immeubles d'angle), toit brisé au n°50**

Lucarnes présentes sur tous les immeubles (excepté au n° 40) : lucarnes à toits plats (simples ou doubles), lucarnes dans brisis, lucarne à gâble interrompant l'avant toit, lucarne fronton à aileron et lucarnes à toit bombé sur l'immeuble à l'angle de la rue Léon Dacheux et la rue de Lazaret.

**4. Composition des façades.**

Il y a lieu de distinguer :

4.1.Une série de façades de même type (n°38, n° 44 à 48) :

- les avancées horizontales modèlent les façades.
  - Balcons aux formes arrondies en maçonnerie recouverte avec jardinières métallique au 1er et 2ème étage (n° 44, 44a, 46 et 48) ; ce type de balcon est repris au 1er étage du n° 38 (immeuble R +1) ou les balcons sont reliés entre eux par une étroite coursive.
  - Oriels, aux formes arrondies n°46, oriel d'angle au n° 44°.
  - Des ressauts de moindre profondeur, d'une ou 2 travée de largeur, positionnés entre 2 balcons, à R +1 et R + 2 (n° 48, 44a).
  - Les balcons, allèges et linteaux de fenêtres sont au même niveau.
- Ces façades sont composées en 3 travées de fenêtres verticales organisées en symétrie par rapport à une travée centrale, excepté au n° 44 (immeuble d'angle), où l'oriel d'angle crée la ligne de force de la composition.
- Les percements sont prolongés en toitures par des lucarnes.

4.2.Les autres façades sont de types très différents (n°40, 42, 50 et n° 2 de l'avenue L. Dacheux). Leur insertion sans rupture dans la rue est due aux dispositifs suivants :

- hauteur identique du rez-de-chaussée matérialisée par les allèges des portes fenêtres du n° 40, un bandeau de façade partiel au 42, un balcon sur corbeaux avec garde-corps en fer forgé au n° 46, un bandeau d'étage au n° 2 de l'avenue Dacheux.
- verticalité des ouvertures, prolongée en toiture par les lucarnes.
- reconduction de ces dispositifs réinterprêtés sur les pans coupés des immeubles d'angle (n° 42, 44 et 2 avenue Dacheux.

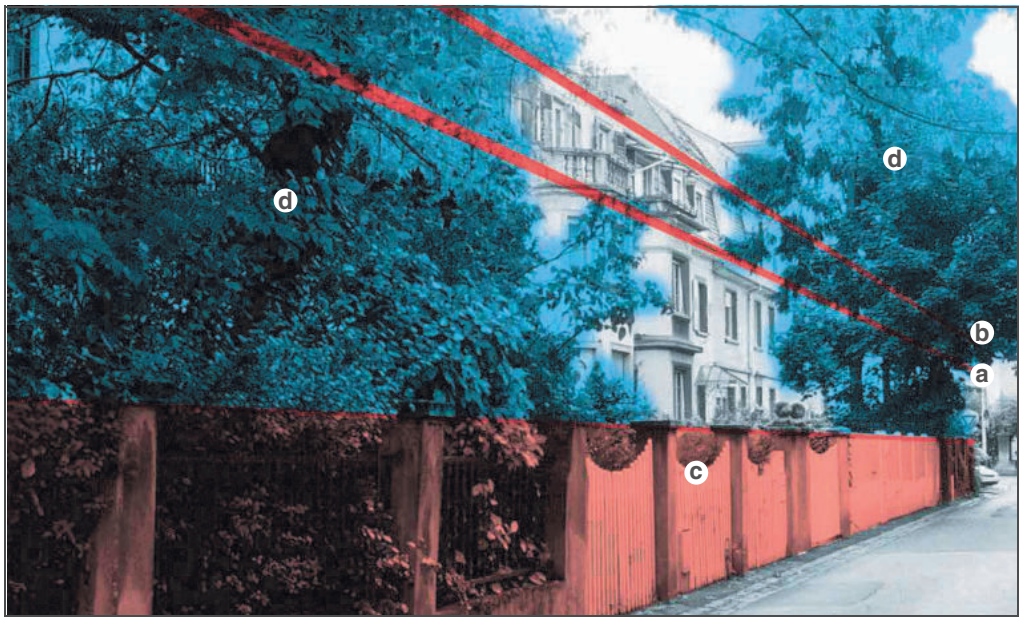
**5. Modénature.**

- Encadrement des baies en bandeau tournant sur toutes les façades. Les tablettes d'appui sont en saillie (y compris celles des avancées sur façades et balcons).
- Jardinières métalliques des balcons et oriels.
- Bandeau de façade partiel sur les 2 bâtiments d'angle de la rue de Lazaret et de la rue Ste Anne.
- Particularité de la façade du n° 42 : fronton de lucarne de façade à redents, graphisme des colombages.

# N°10 : 14 À 18 ET 25 À 33 RUE SIMONIS

## ■ ELÉMENTS DÉTERMINANTS DE L'ENSEMBLE DES FACADES

1. **Côté pair**
   - Ligne horizontale sous l'égout de toiture à R + 1 relayée par un bandeau d'étage ou des linteaux en saillie (a).
   - Travées verticales de fenêtres prolongées en toiture par les lucarnes.
2. **Côté impair**
   - Lignes horizontales sous l'égout de toiture (a) et de brisure des toits (b).
   - Bande horizontale des clôtures (palissades blanches) (c).
   - L'importante masse végétale des grands arbres situés dans les jardins de devant est un élément structurant de ce segment de rue (d).




## ■ RECOMMANDATIONS

1. ***Mode d'implantation des bâtiments.***
   - ***Conserver le mode d'implantation existant :***
     - **Côté pair : à l'alignement, en ordre continu de l'immeuble d'angle (14 rue de Lazaret) au n° 18 ; en recul d'alignement avec jardin de devant du n° 16 au n° 14.**
     - **Côté impair : immeubles en recul en ordre discontinu (maisons accolées par 2 ou par 3).**
   - ***Conserver la profondeur des jardins de devant.***
   - ***La limite séparative public/privé est à marquer par des palissades ou par un mur-bahut surmonté de grilles.***
2. ***Hauteur : les hauteurs de l'égout de toiture et du faîtage devront assurer un raccordement satisfaisant avec les immeubles limitrophes.***
3. ***Toitures : les parties de bâtiments construites au-dessus de la verticale (ligne sous l'égout de toiture à R + 1 côté impair, ligne sous l'égout de toiture à R + 2 côté pair), devront se situer dans une enveloppe définie par une oblique et une horizontale qui forme la ligne de faîte du bâtiment voisin le plus haut.***

***4. Composition des façades.***

- ***Le traitement architectural et les hauteurs de niveaux devront permettre une liaison cohérente avec les immeubles voisins.***

***Les avancées sur façade (balcons, oriel...) sont vivement recommandées.***

## ■ DESCRIPTION DES CARACTÉRISTIQUES

**1. Mode d'implantation des bâtiments**

- Immeubles en recul par rapport à l'alignement, avec jardin de devant, à l'exception, côté pair, de l'immeuble d'angle (24, rue du Lazaret) et du n° 18, implantés à l'alignement. Le n° 16 présente la particularité d'avoir une partie de sa façade en recul par rapport à l'alignement (2/3), l'autre à l'alignement (1/3).
- Implantation en ordre discontinu : maisons isolées (24 rue du Lazaret, n° 14) ; accolées 2 par 2 (n° 16 et 18 ; 25 et 27) ; accolées par 3, à l'entrée de la rue, côté impair.
- Jardins de devant, de profondeur remarquable côté impair. Les jardins manquent à l'entrée de la rue : côté pair, devant le n° 18 en partie (et devant les immeubles implantés à l'alignement) ; côté impair devant le n° 33, en partie.

La limite séparative entre espace public et espace privé est marquée par des palissades et par un mur-bahut surmonté d'une grille.

**2. Hauteur variable**

- R surélevé + 2 niveaux de combles (n° 25 - 27).
- R surélevé + 1 + 2 niveaux de combles (du n° 29 au n° 33 et n° 14).
- R surélevé + 2 + combles (n°16 et 18).

**3. Toitures à toits brisés, toits à croupes, toits à 2 pans.**

Lucarnes sur la majorité des immeubles : lucarne à 2 pans, lucarne rentrante sur oriel, lucarne rampante, lucarne pignon, lucarne dans brisis. Fenêtres de pignon aux n° 25 et 27. VELUX.

**4. Composition des façades**

Il y a lieu de distinguer 3 séries de façades.

4.1.Une série de façades relativement homogènes du n° 29 au n° 33.

- Façades organisées à partir d'éléments en saillie.
  - Oriel semi-hexagonal au rez-de-chaussée et 1er étage en position centrale, surmonté d'un balcon à balustres (n° 29).
  - Oriel latéral surmonté d'un balcon en maçonnerie au n° 31.
  - Avancée sur façade au rez-de-chaussée , surmontée par un balcon avec garde-corps en métal sombre et prolongé par une grande lucarne pignon. Ce dispositif est positionné en limite de façade, rue Simonis (immeuble d'angle).

4.2.Les façades des n° 25 et 27 : maisons accolées «pittoresques», a pignon sur rue, modulées par des avancées sur façade de formes et de dimensions variées et articulées chacune à une tourelle d'angle..

4.3.Les 3 façades côté pair ( n° 14, 16, 18) : très différentes les unes des autres, elles ont en commun leur structuration en 3 travées de fenêtres verticales prolongées en toiture par les lucarnes. Au n° 16, un corps de bâti de forme arrondie (R + 1 + balcon) sert de raccord entre la façade en recul d'alignement et la façade du n° 18, implantée à l'alignement.

**5. Modénatures**

- Encadrement des baies en bandeau tournant sur la plupart des façades; tablettes d'appui en saillie.
- Modénatures rares : balustres aux n° 25, 29 et 31, garde-corps pour balcons sur volutes en fer forgé ouvragé (n° 18), garde-corps en métal (n° 33), bandeau de façade sur quelques immeubles, motif décoratif sur façade (n° 33).
- Pan de bois sur le pignon du n° 27

# N°11 : 1 À 13 RUE EUGÉNIE + 16 RUE DU LAZARET

## ■ ELÉMENTS DÉTERMINANTS DE L'ENSEMBLE DES FACADES

1. **Lignes horizontales de composition.**
   - Ligne sous l'égout de toiture à R surélevé + 2, relayée par la ligne de brisure des toits et par une modénature très marquée (a).
   - Ligne séparative du rez-de-chaussée et du 1er niveau marquée par des bandeaux de façade, par des dalles de balcons ou d'oriels et par des linteaux de fenêtres (b).
   - Bande horizontale des clôtures rythmée par les poteaux (c).
2. **Lignes verticales.**
   - Succession des travées verticales des fenêtres le plus souvent prolongées en toiture par des lucarnes (e).
   - alternance arythmique des saillies et retraits sur façade (d).

## ■ RECOMMANDATIONS

1. ***Mode d'implantation du bâti : immeubles en recul par rapport à l'alignement, en ordre discontinu à maisons accolés 2 par 2, par 3 en début de rue (immeuble d'angle, n° 1 et 3).***
2. ***Hauteur : les hauteurs du rez-de-chaussée, de l'égout de toiture et du faîtage devront assurer un raccordement satisfaisant avec les immeubles limitrophes. Au n° 3, la hauteur est à fixer de manière à atténuer l'aspect disgracieux du mur d'attente du pignon du n° 1 (cf. ci-dessous recommandation 3).***
3. ***Toitures et lucarnes : en cas de démolition-substitution, les toitures devront se situer dans une enveloppe définie par la ligne sous l'égout de toiture à R + 3 actuelle et la ligne de faîtage du bâtiment voisin le plus haut.***
4. ***Composition des façades.***
   - ***Les hauteurs des niveaux et le traitement architectural des façades (y compris des pignons) devront permettre une liaison cohérente avec les bâtiments voisins.***

***Les façades sont à composer à partir des éléments caractéristiques de la rue (avancées ou retraits sur façade).***

## ■ DESCRIPTION DES CARACTÉRISTIQUES

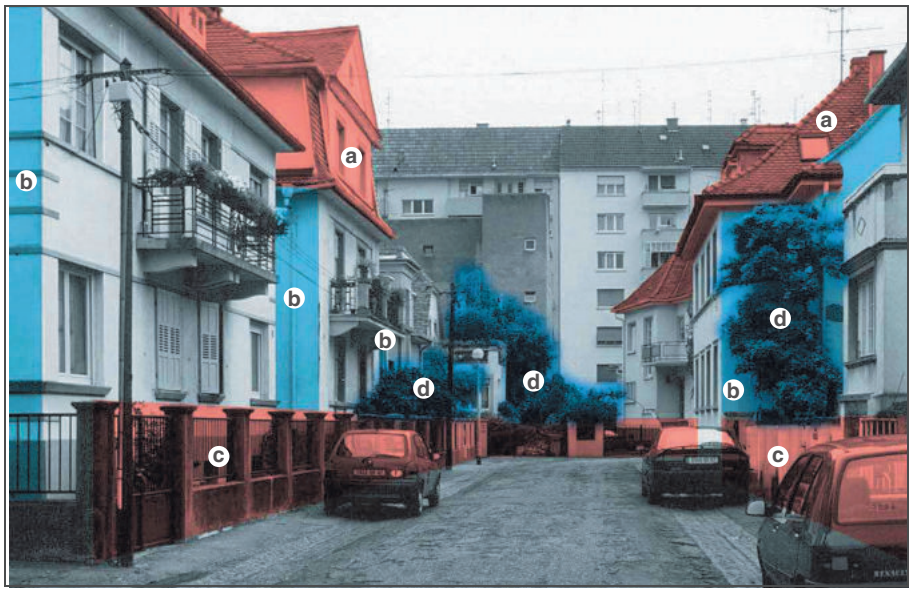
1. **Mode d'implantation du bâti :**
   - Immeubles en recul par rapport à l'alignement, en ordre discontinu, accolés deux par deux (n° 5 et 7 ; 9 et 11), isolé (n° 13) ; accolés par 3 en tête d'îlot (n° 3,1 et maison d'angle , 16 rue du Lazaret).
   - Jardins de devant sur la rue Eugénie.
   - L'alignement est marqué par un mur-bahut surmonté de lisses entre poteaux, par une haie taillée devant le n° 1 rue Eugènie et le n° 16 rue du Lazaret.
2. **Hauteur variable.**
   R surélevé + 3 + combles (immeuble d'angle et n° 1 rue Eugènie), R surélevé + 2 + combles (n° 9 et 11) et R surélevé + 1 + combles (n° 3 et 13), R surélevé + 1 + 2 niveaux de combles (n° 5 et 7).
3. **Toitures et lucarnes** : toit à 2 pans, toit brisé à croupes, toit à 4 pans. Lucarnes sur tous les immeubles (sauf n° 3). Types de lucarnes : lucarne à croupes, lucarne à toit plat.
4. **Composition des façades.**
   - Très forte variation des largeurs : 9 à 21 mètres. Façades de 2 à 5 travées d'ouvertures en fonction de la forme des ouvertures et de la largeur des façades.
   - Très différentes les unes des autres, les façades sont, pour la plupart, organisées par rapport à des éléments en saillie ou en retrait (sauf n° 3).
     - Grands balcons de forme arrondie flanqués des deux côtés d'un ressaut sur façade. Positionnés sur les 3 étages, ils mettent en relief le pan arrondi de l'immeuble d'angle (16, rue du Lazaret).
     - Oriels en encorbellement surmontés d'un balcon, positionnés en limite de façade au n° 1.
     - Oriels semi-hexagonaux surmontés d'un balcon, placés côté à côte en position centrale aux n° 7 et 9 (maisons jumelées).
     - Balcons en retrait et loggias, positionnés en limite de façade aux n° 7 et 9.
     - Balcon sur corbeau, garde corps métallique, en position centrale au n° 13.
     - Avancées sur façade (immeuble d'angle).

   La façade du n° 3 (accolée au n° 1) est atypique dans la rue. Ses dimensions, sa forme, son traitement architectural, matériaux et couleur, constituent une rupture de la continuité de ce segment de rue.
5. **Modénatures.**
   - Encadrement des baies en bandeau tournant, parfois en léger retrait ; tablettes d'appui en saillie (sauf n° 3).
   - Allèges décorées affirmant la verticalité des travées (n° 1, 9-11 et 13).
   - Garde-corps métalliques de couleur sombre des fenêtres, portes- fenêtres et balcons.
   - Bandeaux de façade sur certains immeubles.

# N°12 : 1 À 15 ET 2 À 10 RUE DE L'EPERVIER

## ■ ELÉMENTS DÉTERMINANTS DE L'ENSEMBLE DES FACADES

1. **Succession des volumes bâtis de configuration relativement unitaire, perceptible grâce aux écarts (pourtant étroits) entre les constructions et aux décrochements de façades (irrégularité de la ligne d'implantation des maisons) (b).**
2. **Prégnance des imposantes toitures, dominées par les toitures à 4 pans (a).**
3. **Jardins de devant (c) autorisant des taches de verdure de morphologie et de dimension très diverses (d).**




## ■ RECOMMANDATIONS

1. ***Mode d'implantation des bâtiments : recul par rapport à l'alignement généralisé, avec jardin de devant ; construction en ordre discontinu (alternance des espaces bâtis et des espaces libres de constructions.***
2. ***Conserver la volumétrie des bâtiments (hauteur à R surélevé + 1 + combles).***
3. ***Encourager les toitures à fortes pentes (4 pans) avec lucarnes à positionner en harmonie avec la composition des façades.***
   ***Composition des façades : encourager les avancées sur façades : oriel, balcons, balcons en encorbellement sur oriels... ; les entrées latérales.***

## ■ DESCRIPTION DES CARACTÉRISTIQUES

1. **Mode d'implantation des bâtiments:**
   - maisons en recul par rapport l'alignement irrégulier (à l'exception des 3 maisons situées dans l'angle de la rue)
   - maisons en ordre discontinu, dont 7 isolées, 4 accolées deux par deux, 4 accolées en suite continue dans la partie convexe. L'alignement est marqué par une clôture constituée principalement par des murets surmontés de grilles ou de palissades. La hauteur des poteaux est sans grande variation.

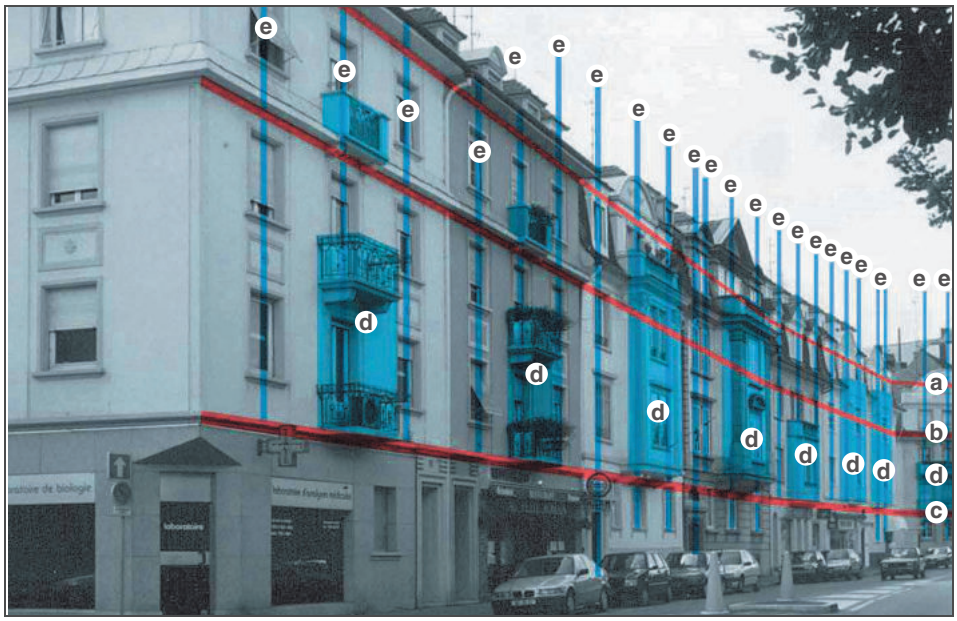
2. **Hauteur sensiblement constante :**
   R surélevé + 1 + combles habitables (12 maisons), 2 maisons à R + 1 + 1 niveau de combles, 1 maison à R + 2 niveaux de combles habitables.
3. **Toitures à fortes pentes : à 4 pans (dominantes), à 2 pans, toits à croupes, toits brisés.**
   Lucarnes sur la plupart des toits, de formes diverse : lucarnes rampantes, lucarnes à toiture en terrasse, lucarnes à croupe, lucarnes à pans, lucarne fronton pignon, lucarne oeil de boeuf.
4. **Composition des façades : la plupart des façades sont organisées par rapport à un élément en saillie : balcon, oriel, balcon sur oriel, positionné au centre ou en extrémité de façade. Entrées latérales, sauf exception.**
5. **Modénatures.**
   Traitement très inégal des façades. Les plus riches présentent :
   - des balcons sur consoles, avec garde-corps en fer forgé, balcons sur oriels avec garde-corps à balustres, garde-corps maçonnés ou métalliques ;
   - des bandeaux d'étage ;
   - des encadrements de fenêtres en pierre en bandeau tournant,
   - des allèges à motif géométrique central.

# N°13 : 41 À 55 RUE RATHSAMHAUSEN

## ■ ELÉMENTS DÉTERMINANTS DE L'ENSEMBLE DES FACADES

1. **Les lignes horizontales de composition.**
   - Ligne d'égout de toiture à R surélevé + 3, prolongée par la ligne de brisure des toits des immeubles à R surélevé + 2. (a)
   - Ligne d'égout de toiture à R surélevé + 2, relayée par un bandeau de façade sur les immeubles R surélevé + 3 (b).
   - Ligne séparative entre le rez-de-chaussée et le premier étage, marquée par la succession des balcons et oriels et par un bandeau et/ou une moulure de façade (c).
2. **Les dominantes verticales.**
   - Rythme de succession des façades.
   - Rythme des oriels et des balcons (d).
   - Rythme des percements verticaux organisés sur le mode ternaire (e).

Les lucarnes et leurs variations formelles prolongent ces rythmes en toitures.




## ■ RECOMMANDATIONS

1. ***Mode d'implantation des bâtiments : façades à l'alignement, en ordre continu.***
2. ***Hauteur : les constructions neuves pourront atteindre la corniche actuelle à R surélevé + 3. Les hauteurs du rez-de-chaussée, de l'égout de toiture à R surélevé + 2 et la ligne de faîte actuels devront être respectées.***
3. ***Toitures et lucarnes***

   ***Les toitures en pente (notamment toits brisés) et les lucarnes sont recommandées. Les lucarnes devront se positionner en prolongement des lignes verticales des percements.***
4. ***Composition des façades.***
   - ***Les hauteurs des niveaux et la modénature des façades devront assurer un raccordement satisfaisant avec les immeubles limitrophes.***
   - ***Le traitement architectural des façades devra s'harmoniser au rythme vertical des bâtiments. Le maintien du rythme ternaire est recommandé.***

***Les avancées sur façades (balcons, oriels) sont vivement recommandées. Chaque saillie sera positionnée à partir de la ligne de départ des balcons ou oriels existants. Leur profondeur ne devra pas dépasser celle des avancées sur façade existantes.***

### ■ DESCRIPTION DES CARACTÉRISTIQUES

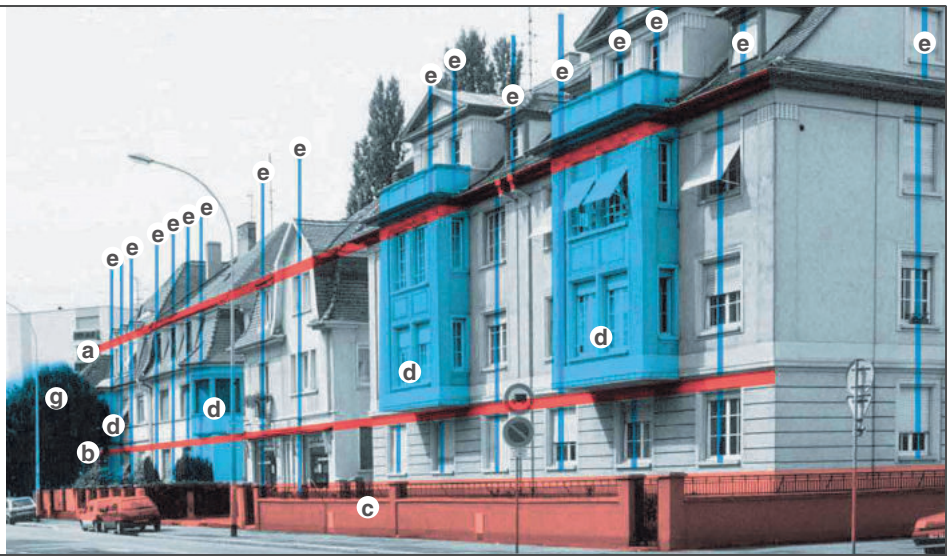
1. **Mode d'implantation des bâtiments** : immeubles à l'alignement, en ordre continu.
2. **Hauteur** : R surélevé + 3 + combles (2 immeubles), R surélevé + 2 + 1 niveau de combles dans brisis + combles.
3. **Toitures** à toits brisés, à la mansart, à 2 pans, à trois pans sur les immeubles d'angle. Des lucarnes de formes variées sont présentes sur tous les toits : lucarnes à croupes, lucarnes dans brisis, lucarnes à fronton, lucarnes à fronton curviligne et toits bombés, lucarnes rentrante à fronton et fronton curviligne sur oriels.
4. **Composition des façades**.
   - Variation des largeurs de 10 à 20 mètres ; dominance des immeubles de 10 - 12 mètres ; façade de 20 m pour un immeuble d'angle (n° 51).
   - Abondance des ouvertures verticales, organisées en travées verticales prolongées en toiture par des lucarnes.
   - Façades organisées en 3 travées constituées par les percements verticaux (fenêtres simples ou doubles) et les saillies sur façade (exception : 5 travée sur la façade du n° 51, immeuble d'angle).
   - Composition symétrique basée sur la travée centrale. Cette travée est affirmée par les balcons (n°41 et 43) et par les oriels (n° 45, 47, 49, 51, 55), positionnés sur toute la hauteur des bâtiments, sauf au n° 49 où l'oriel, positionné au 1er étage, est surmonté d'un balcon à balustres. Cette travée centrale est prolongée en toiture par une lucarne double dans le brisis des immeubles à oriels (n° 45, 47, 51).
   - Pans coupés des immeubles d'angle sur la hauteur du rez-de-chaussée aux n° 41 et 51). Au n° 53, le pan coupé est mis en valeur, à tous les niveaux par une forme légèrement curviligne, une travée à trois ouvertures continuées en toiture par une lucarne curviligne ornementée, des balcons sur la travée d'ouverture aux 1er et 2ème étage.
5. **Modénatures.**
   - Encadrement des fenêtres en bandeau tournant.
   - Tablettes d'appui en saillie.
   - Allèges ornées de bas-relief de même type entre le 1er et le 2ème étage sur certains immeubles (n° 41, 43, 53).
   - Pilastres à chapiteaux ou à angles moulurés mettant en relief les oriels (n° 45, 47) ; chaînage en bordure de façade (n° 47).
   - Balcons à balustres sur oriels, balcons (dont certains sur consoles) avec garde-corps en fer forgé de couleur sombre et balcon en maçonnerie sur oriels (n° 51).
   - Motifs décoratifs en relief sur les frontons des lucarnes.
   - Bandeaux d'étage et/ou moulure entre le rez-de-chaussée et le 1er étage et entre le 2ème et 3ème étage sur certains immeubles.
   - Rez-de-chaussée en pierre appareillée avec joints creux, sur un immeuble (n° 47).
   - Polychromie sur certaines façades.

6. Le rez-de-chaussée de 4 immeubles est aménagé pour des activités commerciales (vitrines, restaurants...).

# N°14 : 2-4 ET 8-16 RUE RATHSAMHAUSEN + 46-52 ET 53-55 RUE BALDNER

## ■ ELÉMENTS DÉTERMINANTS DE L'ENSEMBLE DES FACADES

1. **Lignes horizontales.**
   - Ligne sous l'égout de toiture à R surélevé + 2, relayée par la ligne de brisure des toits des maisons R +1 Rue Rathsamhausen et 53-55 rue Baldner (a).
   - Ligne sous l'égout de toiture à R surélevé + 1 du 46 au 50 rue Baldner.
   - Succession des combles compris entre l'égout de toiture et le faîtage (46 au 50 rue Baldner).
   - Ligne séparative du rez-de-chaussée et du 1er niveau marquée par un bandeau de façade et/ou les dalles d'oriels (b).
   - La ligne de clôture qui s'impose par la continuité des murs ou murs-bahuts surmontés de grilles ou de palissades (c).
2. **Lignes verticales.**
   - Rue Rathsamhausen, elles sont marquées par : la succession des travées verticales des fenêtres (e) et oriels (d) prolongés en toitures par les lucarnes.
   - Rue Baldner (n° 46 à 50).
     - Alternance des masses bâties et espaces libre de construction entre les façades (f)
     - Rythme des façades par les oriels (d).
     - Succession des travées de fenêtres (e).
3. La masse végétale en jardins de devant, devant les maisons (n° 12, 14 et 16 rue de Rathsamhausen, 46 à 52 rue Baldner) impose sa marque à cette fraction de rue (g)



## ■ RECOMMANDATIONS

1. ***Mode d'implantation des bâtiments.***
   - ***Rue Rathsamhausen : en recul par rapport à l'alignement avec jardins de devant et clôtures. En cas de démolition-reconstruction, l'ordre continu est envisageable.***
   - ***Rue Baldner:***
     - **Du n° 46 au n° 50 : en recul par rapport à l'alignement avec jardins de devant, en ordre discontinu (maisons isolées ou accolées).**
     - **Côté impair : immeubles à l'alignement, en ordre discontinu.**
2. ***Hauteur : les hauteurs du rez-de-chaussée, de l'égout de toiture et du faîtage devront assurer un raccordement satisfaisant avec les immeubles limitrophes. Les constructions neuves pourront atteindre la hauteur à R surélevée + 2 actuelle rue Rathsamhausen.***
3. ***Toitures et lucarnes : les toitures seront contenues entre la ligne sous l'égout de toiture et de la ligne de faîtage à R + 2 actuelle. Les toitures en pente et les lucarnes sont recommandées. Les lucarnes sont à positionner dans le prolongement des lignes verticales majeures.***
4. ***Composition des façades.***
   - ***Le traitement architectural devra s'harmoniser avec rythme vertical des bâtiments voisins.***
   - ***Les hauteurs de niveaux et la modénature des façades devront permettre une liaison cohérente avec les immeubles voisins.***
   - ***La présence de saillies verticales est recommandée.***

**Jardins de devant : plantations d'arbres à recommander.**

## ■ DESCRIPTION DES CARACTÉRISTIQUES

**1. Mode d'implantation des bâtiments.**

- Rue Rathsamhausen : en recul par rapport à l'alignement avec jardins de devant, en ordre discontinu à maisons isolées (2, n° 10 et 16), immeubles accolés deux par deux (jumelés aux n° 8 et 52 rue Baldner). L'alignement est marqué par un mur surmonté d'une petite grille au n° 8 rue Rathsamhausen et 52 rue Baldner, d'un mur bahut surmonté de grilles ou de palissades (n° 12, 14, 16). La séparation public / privé n'est pas matérialisée devant le n° 10 (magasin au rez-de-chaussée).
- Rue Baldner, côté impair : immeubles à l'alignement en ordre discontinu. Les n° 53-55 forment un seul immeuble situé à l'articulation de la rue Baldner et de la rue Rathsamhausen. Sur la rue de Rathsamhausen, le n° 55, est implanté en recul d'alignement. La limite séparative public/privé, coudée, y est marquée par un mur-bahut surmonté d'une grille qui assure ainsi la continuité de l'alignement rue Rathsamhausen. L'espace libre de construction entre les n° 53 et 51 est clôturé de la même manière.
- Rue Baldner, côté pair : maisons en recul d'alignement avec jardins de devant, en ordre discontinu à maisons isolées (n° 50) ou accolées (n° 46-48). L'alignement est marqué par un mur bahut surmonté de grilles ou de palissades dans la continuité de la clôture du n° 52.

**2. Hauteur variable.**

- R surélevé + 2 + combles aux n° 8 rue Rathsamhausen et 52, 53-55 rue Baldner ;
- R surélevé + 1+ combles du 46 au 52 rue Baldner et du 10 au 16 rue Rathsamhausen.

3. **Toitures et lucarnes** : toitures à 2 pans, toits brisés. Lucarnes sur tous les immeubles de formes variées : lucarne pignon, lucarne rentrante avec balcon, lucarne de façade interrompant l'avant-toit, lucarne fronton, lucarne rampante, lucarne à toit plat, lucarne dans brisis.

4. **Composition des façades.**

Il y a lieu de distinguer 2 types de façades.

4.1. Façades des n° 8 rue Rathsamhausen et 52 rue Baldner (immeubles jumelés), 53-55 rue Baldner. Ils se distinguent par :

- Leur hauteur (4 niveaux habitables) ;
- Les saillies sur façade ;
- Les percements organisés en 4 travées verticales prolongées en toiture par les lucarnes :
  - Oriel rectangulaire central à double fenêtre, sur 2 étages (8 rue Rathsamhausen et 52 rue Baldner).
  - Balcons de faible profondeur positionnés en limite de façade au 1er et 2ème étage, et sur les 2 travées centrales du 3ème étage (lucarne pignon) des 53-55 rue Baldner.
- Les façades ont une composition symétrique, structurée par :
  - l'oriel central continué en toiture par une grande lucarne à 2 ouvertures surmontées d'un fronton triangulaire (8, rue de Rathsamhausen, 52 rue Baldner) ;
  - par une double travée centrale d'ouvertures, affirmée par une grande lucarne de façade au niveau des combles (53-55, rue Baldner).
- La composition symétrique des façades est structurée à partir des travées de fenêtres et des saillies par la mise en valeur d'un axe de symétrie central, repris en toiture par une grande lucarne à 2 ouvertures.

4.2. Les maisons isolées ou accolées 2 par 2 rue Rathsamhausen et rue Baldner.

- Rue Rathsamhausen : composition dissymétrique obtenue par des oriels d'angle (n° 12 et 14), un corps de bâtiment en avancée latérale (n° 16), la mise en valeur d'une travée de fenêtres, en pignon de façade latérale, en niveau de combles (n° 10).
- Rue Baldner : 3 façades à composition symétrique à partir d'un élément central en saillie (oriel surmonté d'un balcon). Cette travée se prolonge en toiture par une grande lucarne.

**5. Modénatures.**

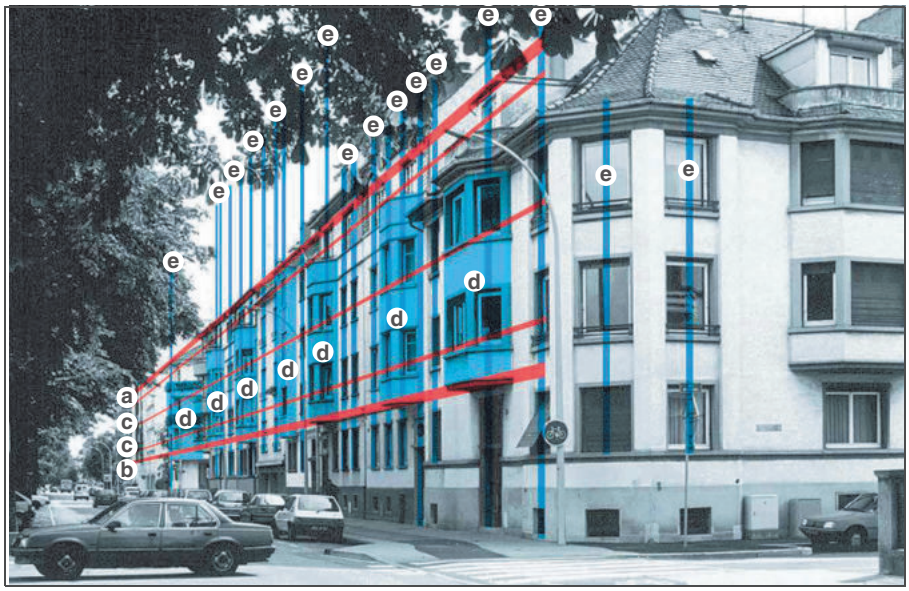
- Quelques éléments de décor classique : encadrement des baies en bandeau tournant, tablettes d'appui en saillie, allèges de fenêtres décorées, bandeaux de façade, pilastres, chaînes d'angle, chaîne de façade, pierre appareillée avec joints creux horizontaux au rez-de-chaussée (n° 8 rue Rathsamhausen 52 et 53-55 rue Baldner).
- Volets à battant du 46 au 50 rue Baldner.
- Marquage général du rez-de-chaussée (bandeaux de façade, tablettes d'appui, ligne de départ des oriels).

# N°15 : 4 À 28 AVENUE JEAN JAURÈS

## ■ ELÉMENTS DÉTERMINANTS DE L'ENSEMBLE DES FACADES

1. **Lignes horizontales de structuration des façades.**
   - Ligne sous égout de toiture à R surélevé + 3 (a).
   - La ligne de séparation du rez-de-chaussée et du 1er niveau fortement marquée par les oriels, balcons et bandeaux de façade (b).
   - La succession des appuis et linteaux de fenêtres à tous les étages (sur le nu des murs et des parties pleines des avancées) (c).

2. **Lignes verticales construites par :**
   - La succession des façades.
   - Le rythme des travées verticales des fenêtres (e).
   - Les saillies sur façade (d).




## ■ RECOMMANDATIONS

1. ***Mode d'implantation des bâtiments : façades à l'alignement, en ordre continu.***
2. ***Hauteur : les hauteurs du rez-de-chaussée, de l'égout de toiture et du faîtage devront être respectées. Les constructions neuves pourront atteindre R surélevé + 3 + combles ou étage en retrait.***
3. ***Toiture : les parties de bâtiments construites au-dessus de la verticale (ligne d'égout de toiture à R surélevé + 3) devront se situer dans une enveloppe définie par une oblique et une horizontale qui forme la ligne de faîte du bâtiment voisin le plus haut.***
4. ***Composition des façades.***
   - ***Le traitement architectural devra s'harmoniser au rythme des bâtiments voisins.***
   - ***Les hauteurs des niveaux et la modénature des façades devront assurer un raccordement satisfaisant avec les immeubles limitrophes.***

***Les avancées sur façade sont vivement recommandées. Chaque saillie sera positionnée sur toute la hauteur des façades à partir de la ligne de départ des avancées existantes. Leur profondeur n'excédera pas celle des saillies existantes.***

## ■ DESCRIPTION DES CARACTÉRISTIQUES

1. **Mode d'implantation des bâtiments : façades à l'alignement, en ordre continu.**
2. **Hauteur à peu près constante à R surélevé + 3 + combles, excepté au n° 16 (immeuble d'angle) R surélevé + 2 + combles.**
3. **Toitures à 2 pans (+ retour pour les 4 immeubles d'angle). Lucarnes sur certains immeubles : lucarnes rentrantes avec balcon sur oriel, lucarnes à toits plats.**
4. **Composition des façades.**

La scansion verticale des saillies structure les façades.

4.1. Une série de façades de même type domine (n° 16, 18, 18a, 22, 24).

- Les façades des n° 18, 18a, et des n° 22, 24, composées de 3 travées de fenêtres verticales sont organisées en symétrie, 2 par 2 (2 x 2 immeubles jumelés), par la mise en place des dispositifs suivants :
  - un oriel par façade au 1er et 2ème étage, en forme de demi-hexagone surmonté d'un balcon en maçonnerie, positionné en limite de façade ; symétriques, ils sont reliés entre eux par des bandeaux de façade.
  - Deux rangées de fenêtres verticales en position centrale.
  - Portes d'entrée latérale, placées sous les oriels.
- Le même type d'oriel est repris au n° 16 (immeuble R + 2) ou il se situe en position centrale entre les 2 travées de fenêtres donnant sur l'avenue Jean Jaurès.

4.2. Les immeubles d'angles aux intersections présentent des dispositifs architecturaux spécifiques, mettant en valeur le pan coupé.

- Rue des Roses : grands balcons de formes arrondies ou semi-hexagonales positionnées sur les 3 niveaux (n° 26 et 28) ; ces balcons d'angle créent la ligne force de la composition de ces 2 façades.
- Rue des carmes : le pan coupé est largement vitré, sur les 3 niveaux.
  - Au n° 16, la fenêtre du pan coupé est jouxtée par une baie vitrée de même dimension sur chacune des façades (av. Jean Jaurès et rue des Carmes).
  - Au n° 14, la fenêtre du pan coupé se prolonge de part et d'autre, sur les 2 façades adjacentes (av. Jean Jaurès et rue des Carmes), formant un bandeau vitré continu. En toiture, le dispositif prend la forme d'un balcon plein semi-hexagonal. Avenue Jean Jaurès, il s'articule à une avancée sur façade mixte (oriel assorti d'un balcon ouvert) du rez-de-chaussée au 3 ème étage et surmonté d'un balcon.

4.3. Les façades des n° 18b et 20 s'intègrent sans grande rupture dans la composition par :

- la faible largeur des façades (2 travées au n° 20).
- L'avancée sur façade de 3 niveaux au 18 b.
- La hauteur identique du rez-de-chaussée (18 b) marquée par un bandeau.

5. **Modénatures.**

- Encadrement des baies en bandeau tournant (sauf exception).
- Les tablettes d'appui sont en saille (y compris celles des avancées sur façade).
- Bandeau de façade sur certains immeubles (immeubles jumelés).
- Portes d'entrée à imposte.
- Jardinières en ferronnerie des balcons ou fenêtres.
- Polychromie des façades.

# N°16 : 46 À 62 AVENUE JEAN JAURÈS

## ■ ELÉMENTS DÉTERMINANTS DE L'ENSEMBLE DES FACADES

1. **Du n° 46 au n° 50.**
   - Lignes horizontales de structuration des façades.
     - Continuité de la succession des combles rythmé par les découpes des toitures et des lucarnes (a).
     - Ligne sous l'égout de toiture à R surélevé + 1 (b).
     - Continuité des rangées de fenêtres et lucarnes (c).
     - Bande horizontale des clôtures rythmée par les poteaux (d).
   - Ligne verticale de composition : rythme des travées de fenêtres affirmé par sa continuité en toiture (e).
   - Faible hauteur du bâti. Les jardins de devant autorisent des taches de verdure (f).
2. **Du n° 56 au n° 62.**
   - Lignes horizontales de composition.
     - Ligne sous l'égout de toiture à R surélevé + 2 (a').
     - Ligne de brisure des toits (b').
     - Ligne séparative du rez-de-chaussée et du 1er niveau marquée par des dalles de balcons, des assises d'oriels et d'avancée sur façade, des bandeaux de façades (c').
     - Un soubassement en empattement de quelques centimètres, de hauteur non constante mais présent sur tous les immeubles, participe de cette horizontalité (d').
   - Lignes verticales.
     - Rythme des travées de fenêtres prolongés en toiture par les lucarnes (e').
     - Rythme des saillies sur façade (f').

Les lucarnes et leurs variations formelles prolongent ces rythmes en toiture

## ■ RECOMMANDATIONS

1. ***Mode d'implantation des bâtiments.***

   ***Les modes d'implantation actuels sont à conserver : en recul par rapport à l'alignement avec jardins de devant, en ordre continu du n° 46 au n°50 ; à l'alignement en ordre continu du n° 56 au n°62.***
2. ***Hauteur : la partie droite des façades doit être maintenue à la hauteur actuelle sous l'égout de toiture : à R surélevé + 1 du n° 46 au n° 50 ; à R surélevé + 2 du n° 56 au n° 62. Les hauteurs du rez-de-chaussée et du faîtage devront assurer un raccordement satisfaisant avec les immeubles voisins.***
3. ***Toitures et lucarnes.***

***Les toitures brisées et les lucarnes sont recommandées. Les lucarnes sont à positionner en prolongement des lignes verticales majeures.***

4. ***Compositions des façades.***
   - ***Le traitement architectural devra s'harmoniser au rythme des bâtiments voisins.***
   - ***Les hauteurs de niveaux et la modénature des façades devront permettre une liaison satisfaisante avec les immeubles limitrophes.***

**Les avancées sur façade sont vivement recommandées, principalement du n° 56 au n° 62. Leur profondeur ne devra pas excéder celle des balcons et oriels existants.**

## ■ DESCRIPTION DES CARACTÉRISTIQUES

**1. Mode d'implantation des bâtiments.**
- Du n° 46 au n° 50 : en recul par rapport à l'alignement, avec jardins de devant, en ordre continu. L'alignement est marqué par une clôture constituée par un mur-bahut surmonté de grilles. ; la hauteur des poteaux est constante (excepté pour l'immeuble d'angle, n° 1 rue Ratsamhausen ou la limite séparative entre espace public et espace privé n'est pas matérialisé.
- Du n° 56 au n° 62 : à l'alignement, en ordre continu.

**2. Hauteur variable.**
- Du n° 46 au n° 50 : R surélevé + 1 + combles.
- Du n° 56 au n° 62 : R surélevé + 2 + combles.

**3. Toitures brisées sauf au n° 46 (toit à 2 pans).** Lucarnes sur tous les immeubles : lucarnes à croupes, lucarnes fronton à simple ou double fenêtres, lucarnes rampantes, lucarnes rentrantes avec balcon sur oriel, lucarnes à toit bombé.

**4. Composition des façades.**

Il y a lieu de distinguer 2 séries de façades de part et d'autre du débouché de la rue Ratsamhausen.

4.1. Les façades du n° 46 au n° 50 et de l'immeuble d'angle, de largeur identique (12 mètres) relèvent d'un même type. Leur composition cependant est différente.
- Deux façades (n° 46 et 48), sans relief, sont structurées par les travées verticales des fenêtres et leur prolongement en toiture par des lucarnes (3 et 4 travées).
- Deux façades, sont organisées à partir de la travée centrale en saillie (oriel en rez-de-chaussée + balcon au n° 50, oriel en R + 1 surmonté d'un balcon en toiture, pour l'immeuble d'angle).
- Volets à battants, excepté pour l'immeuble d'angle.

4.2. Les façades de l'immeuble d'angle et du n° 56 à 62. Elles se caractérisent par :
- L'abondance des ouvertures, de proportions variées constituées en travées verticales, de 3 à 5 selon la largeur des façades variant de 13 à 18 mètres.
- La variété des saillies sur façade, présentes sur toutes les façades, à tous les étages.
  - Balcons en pierre sur consoles ou dalle en porte-à-faux avec garde corps en fer forgé positionnés en limite de façade (n° 56, 60, 62).
  - Oriels en encorbellement (n° 56 et 58). Ces oriels se prolongent en toiture par une lucarne au n° 58, par un balcon à balustres au n° 56.
  - Avancée sur façade, au n° 62 prolongée en toiture par une lucarne à fronton triangulaire.
- Composition symétrique à partir des travées de percements et des saillies.

**5. Modénatures**

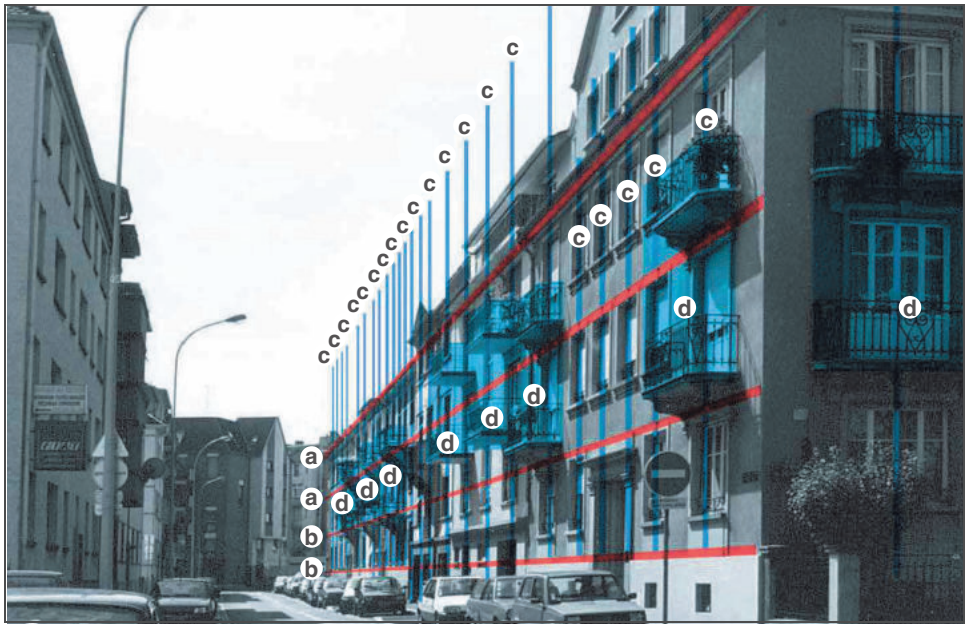
5.1. Du n° 46 au n° 50.
- Encadrement des baies en bandeau tournant, parfois en léger retrait.
- Tablettes d'appui en saillie.
- Modénatures rares (allèges décorées au n° 50, pilastres latéraux au n° 46).

5.2. Du n° 56 au n° 62.
- Encadrement des baies en bandeau tournant, parfois en léger retrait.
- Allèges de fenêtres ornées de bas-relief (n° 60 et 62).
- Tablettes d'appui en saillie, reliant les baies du 1er niveau au n° 58, du 1er et du 2ème niveau au n° 56).
- Bandeaux de façade sur certains immeubles.
- Rez-de-chaussée en pierres appareillées avec joints creux horizontaux au n° 62.
- Portes d'entrée à imposte, parfois accompagnées de modénatures.
- Pilastres au n° 62 et 58.
- Grilles en fer forgé ouvragé des balcons et portes-fenêtres.

# N°17 : 13 À 31 ET 10 À 22 RUE DES CARMES

## ■ ELÉMENTS DÉTERMINANTS DE L'ENSEMBLE DES FACADES

1. **Lignes horizontales de composition.**
   - Ligne courant sous corniche à R surélevé + 2 ou R surélevé + 3 (a).
   - Continuité des rangées de fenêtres marquée, dans certains cas, par des bandeaux de façade, le relief des tablettes d'appui ou des balcons, soulignant les différents niveaux (b).
2. **Les lignes verticales.**
   - Juxtaposition des travées verticales de fenêtres (c).
   - Succession des saillies sur façades qui constitue le caractère dominant de la rue (d).




## ■ RECOMMANDATIONS

1. ***Mode d'implantation des bâtiments : à l'alignement, en ordre continu.***
2. ***Hauteur : maintien des hauteurs actuelles, R surélevé + 2 côté pair, R surélevé + 3 côté impair. Les hauteurs de l'égout de toiture et du faîtage devront assurer un raccordement satisfaisant avec les immeubles limitrophes.***
3. ***Toitures et lucarnes.***
   - ***Côté impair : les parties de bâtiments construites au-dessus de la verticale (corniche à R + 3) devront se situer dans une enveloppe définie par une oblique et une horizontale qui forme la ligne de faîte du bâtiment voisin le plus haut.***
   - ***Côté pair : les toitures en pente et les lucarnes sont recommandées.***
4. ***Composition des façades.***
   - ***Le traitement architectural devra s'harmoniser au rythme des bâtiments voisins.***
   - ***L'organisation des façades et les hauteurs de niveaux devront assurer un raccordement satisfaisant avec les immeubles voisins.***

***Les saillies sur façade sont vivement recommandées.***

## ■ DESCRIPTION DES CARACTÉRISTIQUES

1. **Mode d'implantation du bâti : à l'alignement, en ordre continu.**
   A noter : au n°19, implanté en coeur d'îlot, la continuité du front bâti est interrompue (restructuration dans l'îlot).
2. **Hauteur : relativement constante à R surélevé + 3 + combles côté impair, à R surélevé + 2 + combles côté pair.**
3. **Toitures et lucarnes : toitures à 2 pans, à 3 pans (n° 21, 17), toitures brisées. Lucarnes sur tous les immeubles : lucarne rentrante, lucarne à toit plat, lucarne à toit bombé, lucarne à croupe, lucarne pignon, lucarne fronton, lucarne dans brisis.**
4. **Composition des façades.**
   - Largeur quasi-constante à 8 mètres, parfois 10 mètres ; 16 mètres au n° 21 de facture plus récente.
   - Prédominance des percements verticaux.
   - Toutes les façades sont structurées par les travées verticales des fenêtres quelque soit la largeur de la façade (entre 3 et 6 travées).
   - Trois types de façades composent la rue.

4.1. Trois façades identiques sont structurées par des avancées sur façade fermées assorties d'un balcon ouvert. Ce dispositif, appliqué aux 3 niveaux produit des façades dissymétriques (n° 13, 15 et 23).

4.2. Les façades comportant des saillies ouvertes, positionnées au centre ou en limite.
   - Balcons de formes géométriques simples (rectangle ou demi-cercle), sur des dalles en béton ou sur des consoles ; les garde-corps métalliques, plus ou moins ouvragés, comportent parfois des jardinières.
   - Portes-fenêtres à garde corps métallique (de même nature que les balcons) en légère saillie.

4.3. Des immeubles sans relief, avec ou sans modénatures.

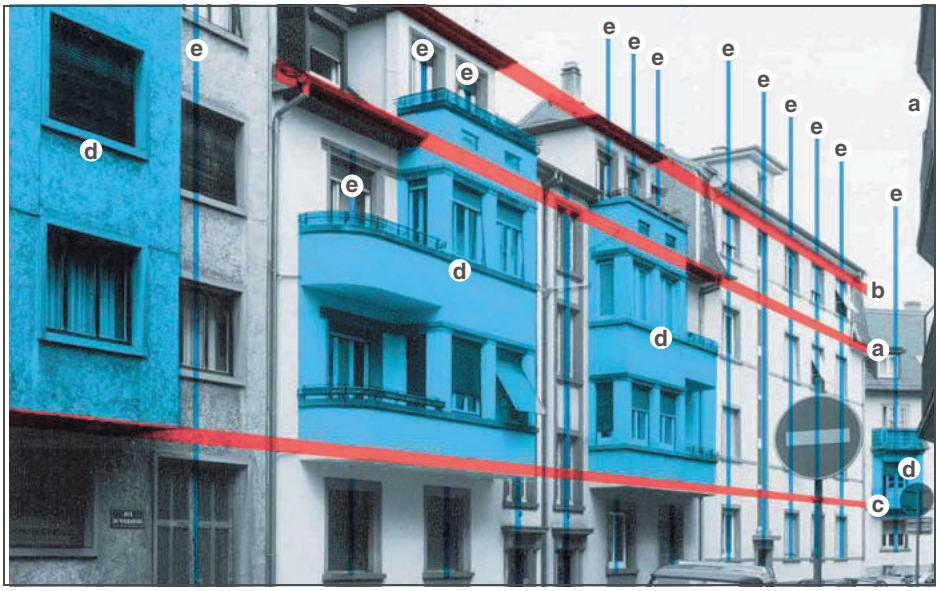
5. **Modénatures.**
   - Encadrement des baies en bandeau tournant uni ou mouluré.
   - Tablettes d'appui en saillie.
   - Sur quelques immeubles des éléments de décor classique : allège de fenêtres ouvragées, pilastres, bandeaux de façade.
   - Polychromie pour certaines façades (notamment n° 21 et n° 31).

Les façades des n° 17 et 21 en sont dépourvues de toute modénature (constructions contemporaines).

# N°18 : 2 À 10 ET 1 À 13 RUE BALTZER ET 3 À 7 RUE WIGHAEUSEL

## ■ ELÉMENTS DÉTERMINANTS DE L'ENSEMBLE DES FACADES

1. **Lignes horizontales.**
   - Ligne sous l'égout de toiture à R surélevé + 2 (a).
   - Ligne sous l'égout de toiture à R + 3 relayée par la ligne de brisure des toits ou par la ligne sous égout des toitures de lucarnes des immeubles R + 2 (b).
   - Ligne séparative du rez-de-chaussée et du 1er niveau, de hauteur non constante mais présente sur tous les immeubles. Elle est marquée par un bandeau de façade, la succession des encadrements de fenêtres ou par les dalles des oriels et ressauts (c).
   - Bande horizontale des jardins de devant, rue Baltzer, côté impair (f).
2. **Lignes verticales.**
   Elles sont construites par :
   - Les travées verticales de fenêtres le plus souvent prolongées en toiture par les lucarnes (e).
   - Le rythme des oriels et des ressauts sur façades (d).
   - Le rythme de succession des façades.




## ■ RECOMMANDATIONS

1. ***Mode d'implantation des bâtiments : maintien des modes d'implantation actuels.***
   - ***Du n° 1 au n° 13 rue Baltzer : en recul par rapport à l'alignement avec jardins de devant, en ordre continu. Clôture à l'alignement constituée d'un mur-bahut, de poteaux et de grilles.***
   - ***Du n° 2 au n° 10 rue Baltzer et du n° 3 au n° 7 rue Wighaeusel : à l'alignement, en ordre continu.***
2. ***Hauteur : les hauteurs du rez-de-chaussée, de l'égout de toiture à R + 2 actuel et du faîtage devront assurer un raccordement satisfaisant avec les immeubles limitrophes. Les constructions neuves pourront atteindre R + 3.***
3. ***Les toitures en pente (brisées, à 2 pans) et les lucarnes sont recommandées.***
4. ***Composition des façades.***
   - ***Les hauteurs des niveaux et la modénature des façades devront permettre une liaison cohérente avec les immeubles voisins.***

- ***Le traitement architectural devra s'harmoniser au rythme des bâtiments voisins.***

***Les avancées sur façade (oriels, ressauts, balcons) sont vivement recommandées. Leur profondeur n'excédera pas celle des saillies existantes.***

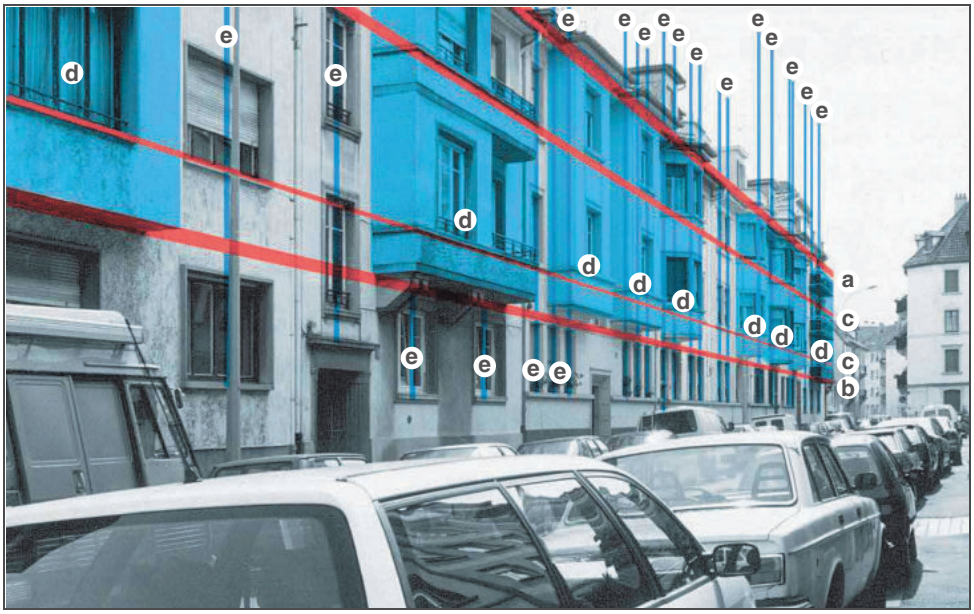
### ■ DESCRIPTION DES CARACTÉRISTIQUES

1. **Mode d'implantation des bâtiments.**
   - Du n° 1 au n° 13 rue Baltzer : immeubles en recul d'alignement avec jardins de devant, en ordre continu. L'alignement est marqué par un mur-bahut surmonté de grilles. La hauteur des poteaux est quasi constante.
   - Du n° 2 au n° 10 rue Baltzer et du n° 3 au n° 7 rue Wighaeusel : immeubles à l'alignement, en ordre continu.
2. **Hauteur quasi constante à R surélevé + 2 + combles, R surélevé + 3 + combles (3 immeubles d'angle : n° 1, 2 et 10 de la rue M. Baltzer).**
3. **Toitures à 2 pans, toits brisés. Lucarnes présentes sur tous les immeubles : lucarne rentrante avec balcon, lucarne à toit plat, lucarne rampante, lucarne à croupes, lucarne à demi-croupe, lucarne fronton, lucarne dans brisis.**
4. **Composition des façades.**
   - Importante variation des largeurs : de 8 à 16 mètres.
   - La grande diversité des types d'ouvertures produit une grande variété de modules de travées.
   - La répartition relativement régulière des nombreuses fenêtres (majoritairement verticales) règle la mise en place des modénatures mais structure rarement la composition des façades. Ce sont les saillies qui jouent ce rôle.
   - Les saillies organisent la composition des façades sur rue. Il n'y a pas de type dominant, pas plus que de règle de positionnement des avancées. Celles-ci, d'une grande diversité scandent les rangées d'immeubles.
     - Oriels rectangulaires ou semi-hexagonal, positionnés sur 1 ou 2 niveaux (rez-de-chaussée et 1er étage, n° 9 et 5 ; 1er et 2ème étage, n° 11). Implantés en limite de façade, ils ordonnent des compositions dissymétriques.
     - Des ressauts sur façade rectangulaires, parfois simples mouvements de façade en raison de leur faible profondeur, mettent en relief une travée centrale, sur toute la hauteur du bâtiment (n° 4 et 7).
     - Avancées sur façade fermées assorties d'un balcon ouvert (n° 3 et 5 rue Wighaeusel). Cette composition asymétrique, appliquées sur les 2 niveaux + combles organise un ensemble symétrique par rapport à une travée centrale composée des cages d'escaliers de ces deux immeubles jumelés.
     - Au n° 6 rue M. Baltzer, 2 oriels assortis d'un balcon au 1er étage et reliés entre eux par une coursive au 2ème étage, ordonnent la composition symétrique de la façade courbe.
   - Mise en valeur, sur un bon nombre de façades sur rue de la travée de la cage d'escalier.
   - Auvents en saillie (plus ou moins affirmée) au-dessus des entrées d'immeubles.
5. **Modénatures.**
   - Encadrement des baies en bandeau tournant, parfois en léger retrait. Les tablettes d'appui sont en saillie.
   - Bandeaux de façade.
   - Garde-corps des balcons, des portes fenêtres et jardinières métalliques.

# N°19 : 1 À 27 ET 16 À 26 RUE DES ROSES

## ■ ELÉMENTS DÉTERMINANTS DE L'ENSEMBLE DES FACADES

1. **Lignes horizontales.**
   - Lignes horizontales fortes des 2 côtés de la rue.
     - Ligne sous égout de toiture à R surélevé + 2 ou R surélevé + 3 (a).
     - Ligne de passage du rez-de-chaussée au 1er niveau marquée par un bandeau, ligne de départ des balcons ou des oriels (b).
   - Côté pair, la continuité des rangées de fenêtres et de lucarnes est un facteur fort d'homogénéité (c).
2. **Lignes verticales construites par :**
   - Les nombreuses saillies sur façades dont la variété est un caractère dominant de la rue (d).
   - Les travées verticales de fenêtres prolongées, dans certains cas, en toiture par les balcons sur oriel et les lucarnes (segment nord, côté pair) (e).




## ■ RECOMMANDATIONS

1. ***Mode d'implantation des bâtiments.***
   - ***Côté pair : à l'alignement, en ordre continu.***
   - ***Côté impair :***
     - **en recul par rapport à l'alignement, en ordre continu du n° 11 au n° 27 ;**
     - **à l'alignement en ordre discontinu, du n° 1 au n° 9. En cas de démolition/reconstruction, les immeubles situés entre les n° 5 et n° 9 peuvent être accolés.**
2. ***Hauteur.***
   - ***Côté pair : maintien de la hauteur actuelle à R surélevé + 2 (R surélevé + 3 pour les immeubles d'angle).***
   - ***Côté impair : hauteur autorisée sous égout de toiture à R surélevé + 3.***

   ***Dans les 2 cas, la hauteur du rez-de-chaussée, de l'égout de toiture et du faîtage devront assurer un raccordement satisfaisant avec les immeubles voisins.***
3. ***Toitures et lucarnes.***
   - ***Côté pair : les toitures avec conservation des pentes existantes sont vivement recommandées. Les lucarnes sont à positionner en prolongement des lignes verticales majeures. Formes préconisées : lucarnes rentrantes sur oriels.***

- ***Côté impair : les parties de bâtiments construites au-dessus de la verticale (ligne sous égout de toiture à R + 3 actuelle) devra se situer dans l'enveloppe définie par une oblique et une horizontale qui forme la ligne de faîte du bâtiment voisin le plus haut.***

***4. Composition des façades.***

- ***Le traitement architectural devra s'harmoniser au rythme des bâtiments voisins.***
- ***L'organisation des façades, les hauteurs de niveaux et la modénature devront assurer un raccordement satisfaisant avec les immeubles limitrophes.***
- ***Les avancées sur façade sont vivement recommandées.***

***Bâtiments dont la facade devrait être conservee : n° 16, 18, 20, 22, 24, 26 et 1, 9, 25 et 27***

### ? DESCRIPTION DES CARACTÉRISTIQUES

**1. Mode d'implantation des bâtiments.**

- A l'alignement, en ordre continu du n° 14 au n° 28.
- A l'alignement, en ordre discontinu du n° 1 au n° 9 (2 x 2 immeubles accolés, aux n° 1-3 et 7-9 ;1 immeuble isolé au n° 7). Entre les bâtiments, la limite séparative public/privé, est marquée par un portillon et, entre les n° 5 et 7 est constituée par les portes d'un garage inséré entre deux immeubles.
- En recul d'alignement, en ordre continu du n° 11 au n° 27.
  L'alignement est marqué par :
  - une clôture constituée de murs-bahut, de poteaux et de grilles ;
  - une haie taillée devant le n° 13 ;
  - la limite séparative public/privé n'est pas matérialisée au n° 11.

**2. Hauteur variable, selon les segments de rue.**

- Côté pair : R surélevé + 2 + combles habitables (2 exceptions à R + 3 au n° 14 et R + 4 au n° 28, le 4ème niveau se situant en retrait par rapport au nu de la façade).
- Côté impair : R surélevé + 3 ou 4 niveaux du n° 11 au n° 27 (le 4ème niveau est en retrait par rapport au nu de la façade), R surélevé + 1, + 2 ou 3 niveaux + combles du n° 1 au n° 9.

**3. Toitures à 2 pans, 1 toit brisé (n°5).** Lucarnes sur la plupart des immeubles : lucarne rentrante sur oriel surmontée d'un balcon en maçonnerie, lucarne à 2 pans, lucarne à toit plat, lucarne pignon, lucarne à croupe.

**4. Composition des façades.**

Il y a lieu de distinguer *2 séries* de façades.

4.1.Côté pair, une série de façades relativement homogène, du n° 16 au n° 26. Elle se caractérise par :

- des largeurs sensiblement identiques (8 mètres en général) ;
- des saillies de même profondeur sur toutes les façades, positionnées sur 2 étages.
- un oriel semi-hexagonal surmonté d'un balcon, positionné en limite de façade, au 1er et 2ème étage (n° 16, 18, 20, 22). Ces façades assymétriques sont composées en 2 travées : un oriel latéral + une travée de fenêtres doubles.
- oriels rectangulaires positionnés en milieu de façade de part et d'autre d'une travée centrale au n° 24 ;
- avancée sur façade mixte, oriel flanqué d'un balcon d'angle au n° 28.

4.2.Côté impair, du n° 1 au n° 27.

Il n'y a pas de type de façade dominant. La diversité des formes d'ouvertures et des saillies, lorsqu'il y a en a (4 façades en sont dépourvues) produit une grande variété de modules de travées. Les saillies règlent la composition de la plupart des façades et sont à l'origine de leur diversité.

- Les balcons se distinguent par :
  - leurs dimensions en longueurs ;
  - leur forme : carrée, rectangulaire, demi hexagonale, arrondie ;
  - leur structure : les balcons reposent sur des dalles en béton, des consoles, des corbeaux ou des oriels ;
  - la nature des garde-corps : métal, fer forgé ouvragé (dans le segment Sud de la rue, aux n° 3,5 et 9, maçonnerie, béton armé, verre fumé).

- Oriel en forme de demi-hexagone au 1er et 2ème étage, surmonté d'un balcon.
- Ressauts sur façade.
- Coursives à garde-corps métallique en retrait de façade, au niveau supérieur du 3ème étage des immeubles R + 4 (n° 11 et 13).

**5. Modénatures.**

La diversité des types de façades se traduit également dans l'expression du décor.

- Du n° 28 au n° 14, il est essentiellement composé :
  - de l'encadrement des baies en bandeau tournant, parfois en léger retrait ;
  - des tablettes d'appui en saillie (y compris celles des avancées sur façades).
- Côté impair, quelques façades possèdent les mêmes caractéristiques et, sur certains immeubles :
  - bandeaux de façades ;
  - allèges ouvragées ;
  - pilastres ;
  - garde-corps et jardinières en fer forgé ;
  - pierres appareillées avec joints creux horizontaux au n° 1 et 3.

# N°20 : 1-7 ET 4-10 RUE DU RUISSEAU BLEU + 61 ROUTE DU POLYGONE

## ■ ELÉMENTS DÉTERMINANTS DE L'ENSEMBLE DES FACADES

1. **Lignes horizontales majeures de structuration des façades.**
   - Ligne sous égout de toiture à R + 3 (a).
   - Ligne sous l'égout de toiture à R + 2 relayée par un bandeau de façade ou la saillie des tablettes d'appui des fenêtres du 3ème étage (b).
   - Lignes horizontales des balcons et allèges de fenêtres ou bandeaux de façades au 2ème étage et, le cas échéant au 3ème étage (c).
   - Ligne courant entre le rez-de-chaussée et le 1er niveau marquée par un bandeau de façade et des dalles de balcons (surtout côté pair) (d).
   - Côté impair le rez-de-chaussée constitue le soubassement en pierre des immeubles (g).
2. **Dominantes verticales.**
   Deux rythmes verticaux s'imposent à la perception :
   - Celui des travées verticales des fenêtres, accentué dans certains cas, par les modénatures, le plus souvent colorées (e).
   - Celui des balcons et des ressauts sur façades (f).
   - Les lucarnes et leurs variations formelles prolongent ces rythmes en toiture.

## ■ RECOMMANDATIONS

1. ***Implantation des bâtiments : façades à l'alignement, en ordre continu***
2. ***Hauteur : les hauteurs du rez-de-chaussée, de l'égout de toiture et du faîtage devront assurer un raccordement satisfaisant avec les immeubles limitrophes.***
3. ***Toitures et lucarnes :***
   - ***Toitures avec conservation des pentes existantes (toitures à 2 pans, toitures brisées).*** **Les lucarnes sont vivement recommandées ;** ***elles sont à positionner en prolongement des lignes verticales majeures (travées de fenêtres, travées de balcons). Formes préconisées : lucarnes à 2 pans, lucarnes à fronton, à 1 ou 2 baies selon leur positionnement sur les verticales composant la façade.***
4. ***Composition des façades :***
   - ***Retrouver une composition symétrique à partir des travées de fenêtres et de balcons ou oriels.***

- ***Le traitement architectural devra s'harmoniser avec le rythme vertical des bâtiments voisins.***
- ***La forme verticale des fenêtres est fortement recommandée. Une attention particulière doit être portée aux proportions.***

***5. Balcons, ressauts sur façade ou oriels sont préconisés.***

- ***Chaque saillie sera positionnée sur toute la hauteur des façades à partir de la ligne de départ des avancées existante.***
- ***La profondeur des saillies ne dépassera pas celle des avancées sur façade en place à ce jour***
- ***Les garde-corps seront en métal de couleur sombre.***

**Batiments dont la facade devrait etre conservee : immeubles n° 2, 4, 6, 8,10 et 5, 3 et 1**

### ■ DESCRIPTION DES CARACTÉRISTIQUES

**1. Mode d'implantation des bâtiments : à l'alignement, en ordre continu.**

**2. Hauteurs variables.**
- Côté pair : R surélevé + 2 et R surélevé + .3 + combles (sur tous les immeubles).
- Côté impair : R ou R surélevé + 3 et R surélevé + 2 (1 immeuble : n° 7). Combles sur tous les immeubles.

**3. Toiture à 2 pans, toit brisé (n°7) ; lucarnes sur tous les immeubles. Formes variées : lucarnes de façade interrompant l'avant toit (le plus souvent à fenêtres doubles, en oeil de boeuf au n° 5, à ailerons au n° 4 ...), lucarnes à deux pans, lucarnes rampantes, lucarnes rampantes dans brisis, lucarnes à croupes.**

**4. Composition des façades.**
- Largeur des façades quasi constante à 15 mètres ; deux exceptions côté pair, le n° 6 (8 m), le n° 8 (11 m).
- Abondance des ouvertures verticales, fenêtres simples ou doubles, organisées en 3, 4 ou 5 travées verticales , selon la largeur des façades ou la nature des fenêtres ou portes-fenêtres.
- La composition symétrique des façades est organisée à partir des travées d'ouvertures..
- Au rythme des fenêtres se superpose le rythme des saillies sur façade présents sur l'ensemble des étages.

4.1.Côté pair.
- Rythme des balcons en pierre sur consoles, simples ou à volutes avec garde-corps en fer forgé droit ou bombé. On compte 1 ou 2 travées de balcons par immeuble positionnés soit au centre de la façade (n° 6 et 8), soit en milieu de façade de part et d'autre d'une rangée de fenêtres doubles (n° 4 et 10).
- Une avancée sur façade composée d'un balcon à balustres de faible saillie associés à une loggia (n° 2).

4.2.Côté impair.
- Des ressauts, de faible profondeur, mettent en relief la travée centrale sur tous les étages dans des compositions symétriques. Ces ressauts se prolongent en toiture sur les lucarnes pignon (n° 3 et 5).
- Balcons en pierre sur consoles à garde-corps en fer forgé, positionnés sur toute la hauteur du bâtiment, en limite de façade (n° 1) et sur le pan coupé de l'immeuble d'angle à l'intersection de la rue du Ruisseau bleu et de la route du Polygone.
- La variété des matériaux apparents est mise au service de la structuration des façades.

**5. Modénatures.**

Ces façades sont pour la plupart richement décorées.
- Allèges en pierre ornée de bas-reliefs (n° 2, 4 et 3).
- Encadrement des baies en bandeau tournant.
- Tablettes d'appui en saillie, parfois sur consoles, corniche des fenêtres moulurées dans certains cas.
- Arcs de décharge appareillés en briques (n° 3 et 5).
- Bandeau de façade sur la plupart des immeubles.
- Eléments liés aux balcons : garde-corps en fer forgé ouvragé.

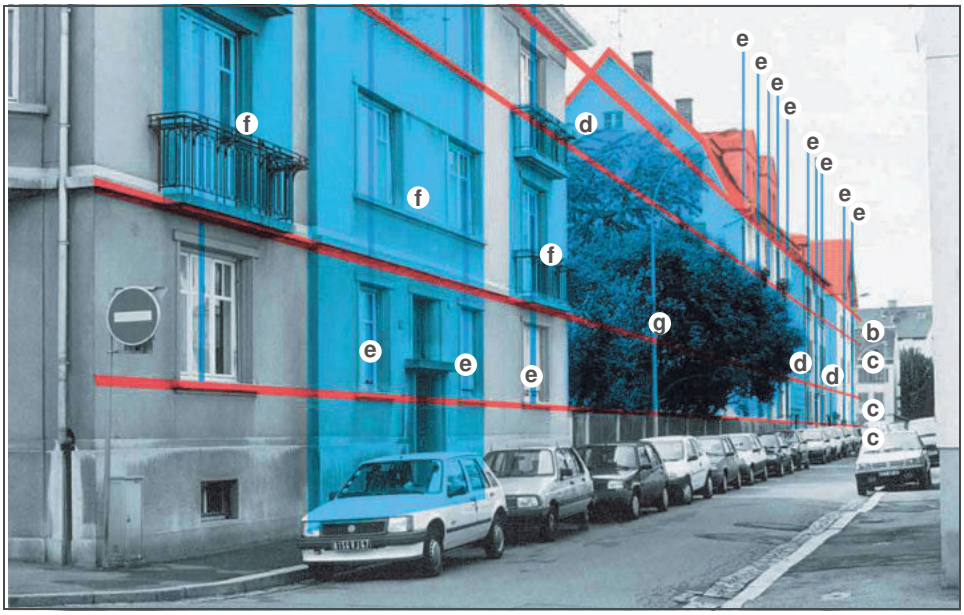
# N°21 : 8 À 14 RUE DE BOURTZWILLER

## ■ ELÉMENTS DÉTERMINANTS DE L'ENSEMBLE DES FACADES

**1. Lignes horizontales.**
- Continuité de la succession des combles et des lucarnes (a).
- Ligne sous l'égout de toiture à R surélevé + 2 (b).
- Continuité des rangées de fenêtres (c).

**2. Les lignes verticales.**
- Deux rythmes verticaux s'imposent.
  - Le rythme de l'alternance des masses bâties et des espaces non bâtis entre les immeubles (d).
  - Le rythme des travées verticales des percements (e).
- Les balcons, ressauts sur façades et leur prolongement en toiture par les lucarnes, participent de cette verticalité (f).

**3. Effet de rupture du bâti en raison de masse la végétale située entre le n° 14 et le n° 10 (g).**




## ■ RECOMMANDATIONS

***1. Mode d'implantation des bâtiments.***
- ***Maintien du mode d'implantation actuel, à l'alignement, en ordre discontinu.***
- ***Préservation de la succession des pleins et des vides : il est vivement recommandé de ne pas construire entre 2 maisons sur une profondeur inférieure à 5 mètres à partir de l'alignement. En cas de démolition, il est vivement conseillé de reconstruire des immeubles isolés.***

***2. Hauteur : maintien de la volumétrie actuelle à R surélevé + 2 + combles. La hauteur totale des bâtiments ne devra pas dépasser la ligne de faite des immeubles voisins.***

***3. Toitures et lucarnes : les toitures doivent être contenues entre la ligne sous l'égout de toiture et la ligne de faîte actuelle. Les toits à 2 pans ou brisés et les lucarnes sont recommandés.***

***4. Composition des façades.***
- ***Le traitement architectural devra s'harmoniser avec le rythme vertical des bâtiments voisins.***
- ***Les hauteurs de niveaux et la modénature des façades, devront assurer un raccordement satisfaisant avec les immeubles limitrophes.***

**Ces recommandations peuvent également s'appliquer au n° 6.**

**La présence végétale au n° 10, constitue une aménité esthétique et utilitaire (poumon vert) à préserver.**

### ■ DESCRIPTION DES CARACTÉRISTIQUES

1. **Mode d'implantation des bâtiments** : immeubles à l'alignement, en ordre discontinu. Une clôture, constituée de poteaux et de palissades ferme les espaces non bâtis entre les maisons. Deux garages, entre les n° 10 et 8, sont construits à l'alignement.
   NB. Le n° 12 n'a pas été bâti ; à sa place un verger peu entretenu.
2. **Hauteur constante à R surélevé + 2 + combles habitables.**
3. **Toitures et lucarnes.**
   Toitures à forte pente, à 2 pans, brisée, à la mansart. Lucarnes sur les 3 immeubles : lucarne à fronton pignon, lucarne fronton, lucarne à 2 pans, lucarne rentrante avec balcon sur oriel, lucarne dans brisis.
4. **Composition des façades.**
   - Variation des largeurs (8, 10 et 14 mètres).
   - Façades structurées en 5 travées par les ouvertures (verticales aux n° 10 et 8 , baies plus larges aux n° 14) quelque soit la largeur de la façade.
   - Composition symétrique à partir de ces travées de percements (travée de la cage d'escalier aux n° 10 et 8).
   - Quelques saillies rompent la platitude des façades.
     - Balcons de faible profondeur de part et d'autre de la travée centrale au n° 10, en limite de façade au n° 14.
     - Des ressauts, simples mouvement de façade en raison de leur faible profondeur, mettent en relief les compositions symétriques (n° 14 et 10).
     - Oriels et balcons sur les façades latérales du n° 14.

   Ces travées à saillies, trouvent leur prolongement en toiture par les lucarnes.
5. **Modénature.**
   - Encadrement des baies en bandeau tournant, plat ou mouluré.
   - Tablettes d'appui et, dans certains cas, linteaux en saillie.
   - Allèges ornées de motifs géométriques ; fronton triangulaire au-dessus de l'entrée (n° 8).
   - Porte à imposte au n° 14.
   - Chaînage d'angle (n° 8).
   - Balcons en pierre sur dalle en porte-à-faux ou sur corbeaux, avec garde-corps et jardinière en fer forgé de couleur sombre.
   - Bandeau de façade, essentiellement entre le rez-de-chaussée et le 1er niveau (n° 14 et 10).
   - Volets à battants au n° 8.

# N°22 : 2 À 10 ET 5 À 21 RUE DE THANN + 79 ROUTE DU POLYGONE

## ■ ELÉMENTS DÉTERMINANTS DE L'ENSEMBLE DES FACADES

1. **Lignes horizontales majeures de structuration des façades :**
   - Ligne de corniche à R+3 (a),
   - Ligne séparative entre R. et 1er étage marquée par les bandeaux de façade, des dalles de balcons et des assises d'oriels, surtout du côté pair (b).
   - Côté impair, le rez-de-chaussée constitue le soubassement en pierre des immeubles (n°2-8). Côté impair, un seul immeuble bénéficie de ce traitement (f).
   - Horizontales des balcons et des allèges au 2ème étage, des balcons et bandeaux de façade au 3ème étage (c).
2. **Deux rythmes verticaux s'imposent à la perception :**
   - celui des travées verticales des fenêtres accentué par le décor des allèges entre fenêtres du 1er et du 2ème étage (le cas échéant du 3ème) (e),
   - celui des balcons et oriels (d),

**Les lucarnes et leurs variations formelles prolongent ces rythmes verticaux au niveau de la toiture (e)**

## ■ RECOMMANDATIONS

1. ***Implantation des bâtiments : façades à l'alignement, en ordre continu***
2. ***Hauteur : les hauteurs du rez-de-chaussée, de l'égout de toiture et du faîtage devront assurer un raccordement satisfaisant avec les immeubles limitrophes.***
3. ***Toitures et lucarnes :***
   - ***toitures avec conservation des pentes existantes (toitures à 2 pans, brisées, à la mansart).***
   - ***lucarnes à positionner en prolongement des lignes verticales majeures (travées de fenêtres, travées de balcons).***

   ***Formes préconisées : lucarnes à 2 pans, lucarnes à fronton, à 1 ou 2 baies selon leur positionnement sur les verticales composant la façade.***

4. ***Composition des façades :***
   - ***retrouver une composition symétrique à partir des travées de fenêtres et de balcons ou oriels.***
   - ***le traitement architectural devra s'harmoniser avec le rythme vertical des bâtiments voisins.***
   - ***la forme verticale des fenêtres est fortement recommandée. Une attention particulière sera portée aux proportions.***
5. ***Avant-corps : les balcons ou oriels sont fortement recommandés.***
   - ***chaque saillie sera positionnée sur toute la hauteur des façades à partir de la ligne de départ des balcons existante.***
   - ***la saillie des balcons ou oriels ne dépassera pas celle des balcons existants***
   - ***les garde-corps seront en métal de couleur sombre.***

***Bâtiments dont la facade devrait être conservee : n° 2, 4, 6, 8,10 et 5, 7, 9, 11***

### ■ DESCRIPTION DES CARACTÉRISTIQUES

1. **Mode d'implantation des bâtiments : immeubles à l'alignement, en ordre continu.**
2. **Hauteur**
   - côté pair : R surélevé + 3 niveaux (1 exception à R + 2) et combles habitables.
   - côté impair : hauteur variable ; R surélevé + 3 + 2 ou + 1 niveaux ; combles sur tous les immeubles.
3. **Toitures à toits brisés, à la mansart, toits à doubles pans.**
   **Les lucarnes sont présentes sur tous les toits, des 2 côtés de la rue. Formes variées : lucarnes frontons à une ou double fenêtre, lucarnes à 2 pans, lucarnes rampantes, lucarnes en pavillons, lucarnes de façades interrompant l'avant-toit, lucarnes tourelles.**
4. **Composition des façades**
   - importante variation des largeurs : de 9 à 21 mètres
   - abondance des ouvertures verticales : fenêtres simples, doubles ou triples, organisées en travées verticales (4, 5 ou 6 travées selon la largeur des façades ou la nature des fenêtres) et portes-fenêtres.
   - composition symétrique des façades à partir de ces travées de percements.
   - au rythme des fenêtres se superpose le rythme des saillies sur façade, organisées sur l'ensemble des étages :
   - rythme des balcons en pierre sur consoles, le plus souvent ouvragées (en volutes), munis de garde-corps en fer forgé. On compte deux travées de balcons par immeuble, positionnées soit en limite de façade, soit en milieu de façade de part et d'autre d'une travée de fenêtre ou d'un trumeau central ;
   - rythme des oriels en encorbellement (3 immeubles).
5. **Modénature :**
   **Ces façades sont pour la plupart richement décorées (ornementation éclectique ou historisante)**
   - allèges en pierre ornées de bas-reliefs entre le 1er et le 2ème niveau principalement.
   - encadrement des fenêtres en bandeau tournant,
   - tablettes d'appui en saillie en pierre reliant les baies des 1er et 2ème étages, voire des 3 étages (n° 2, 4, 6 côté pair, n° 5 côté impair)
   - bandeau d'étage sur certains immeubles.

**6. R.d.C des immeubles côté pair aménagés pour activités commerciales (vitrines, passages sous porches...)**

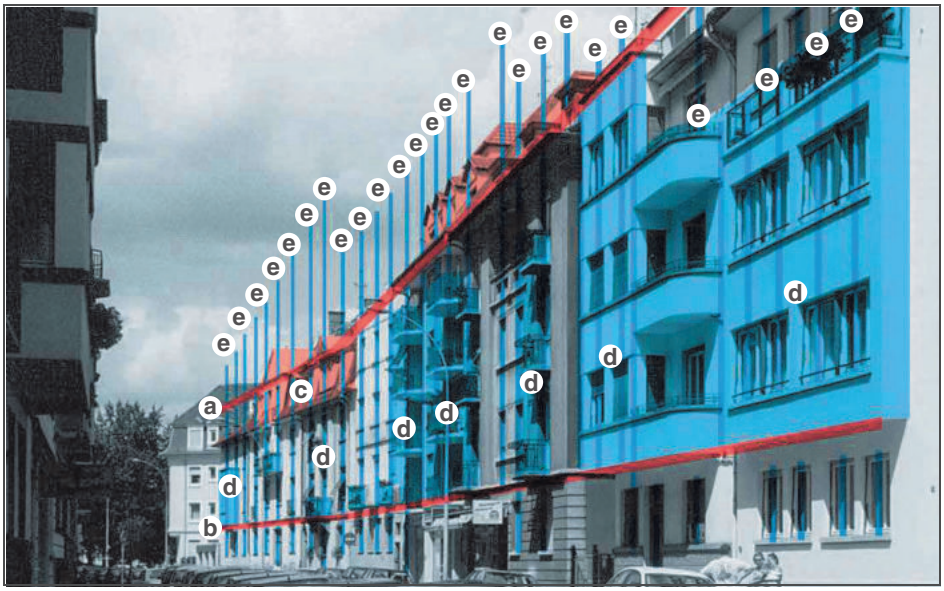
# N°23 : 1 À 15 ET 4 À 16 RUE DE SELESTAT

## ■ ELÉMENTS DÉTERMINANTS DE L'ENSEMBLE DES FACADES

Le changement de hauteur des bâtiments et des étages pas plus que l'hétérogénéité des façades ne rompent la perception unitaire de la rue. Cette perception unitaire est liée aux dominantes suivantes :

1. **Lignes horizontales fortes sur les 2 côtés de la rue :**
   - Ligne sous l'égout de toiture à R surélevé + 3 relayée par la ligne de brisure des toits (a).
   - Ligne de passage du R.d.C au 1er étage marquée par un bandeau filant de départ des balcons, des encorbellements et autres avancées sur façades (b).
   - La succession ininterrompue des lucarnes sur un ou deux niveaux (c).
2. **Lignes verticales construites par :**
   - Les nombreuses saillies sur façade, dont la variété construit le caractère dominant de la rue (d).
   - Les travées verticales des fenêtres (dans la section de rue la plus proche de la rue Rathsamhausen) (e).

Les façades de composition remarquable sont les plus nombreuses sur le segment de rue compris entre les rues Rathsamhausen et Ste Agnès côté pair, jusqu'au n°7 côté impair.




## ■ RECOMMANDATIONS

1. ***Mode d'implantation des bâtiment : façades à l'alignement, accolées.***
2. ***Hauteur autorisée à R surélevé + 3 (reconduction de l'état actuel).***
3. ***Toitures et combles : toitures en pente à 2 pans et lucarnes sont à préconiser.***
4. ***Composition des façades :***
   - ***Façades à composer à partir des éléments architecturaux caractéristiques de la rue : les avancées sur façades (ouvertes, fermés, mixtes) formulées dans une acception contemporaine.***
   - ***Dans le cas ou un bâtiment projeté présenterait une façade de longueur supérieure à celle des façades avoisinantes, le traitement architectural devra s'harmoniser au rythme des bâtiments voisins.***

***L'organisation des façades et les hauteurs des niveaux devront assurer un raccordement satisfaisant avec les immeubles limitrophes.***

## ■ DESCRIPTION DES CARACTÉRISTIQUES

1. **Tracé de la rue légèrement infléchi. Immeubles à l'alignement, accolés (à l'exception des n° 11 et 13).**
2. **Hauteur à peu près constante des immeubles à R.d.C surélevé + 3 ou 4 étages + combles à 1 ou deux niveaux habitables.** Un Immeuble de 5 niveaux dont le 5 ème est réalisé en retrait de l'alignement. Cet immeuble est accolé à un immeuble R.d.C + 2, d'où un important décrochement de pignon apparent.
3. **Toitures à 2 pans, toits brisés, toits à 4 pans.**
   Lucarnes de dimensions variées sur tous les immeubles : lucarnes de façade interrompant l'avant-toit, lucarnes à deux pans, lucarnes rampantes, lucarne à fronton, à toit bombé, lucarnes à croupes. Les lucarnes sont simples ou doubles.
4. **Façades :** largeur moyenne de 12 mètres, variant de 10 à 18 mètres.
   - La multiplication des modules d'ouverture produit une grande diversité des modules de travées. Les fenêtres structurent rarement la composition de la façade. Ce sont les avancées sur façade qui jouent ce rôle.
   - Les saillies organisent la composition des façades sur rue. Il n'y a pas de type de façade dominant, pas plus que de règle de positionnement des avancées

   Celles-ci sont d'une grande diversité .

4.1. Avancées sur façades ouvertes.
   - Les balcons sont très divers par :
     - leurs dimensions en largeur (variation des dimensions des baies) ;
     - leurs formes géométriques simples (carré, rectangle, demi-cercle) ou complexes ;
     - leur structure : les balcons reposent sur des dalles en porte-à-faux (béton armé), plus rarement sur des oriels ou avancées sur façade ;
     - la nature des garde-corps : métal (les plus remarquables sont en fer forgé) ; maçonnerie (balustres) ; béton (parties latérales).
   - Portes-fenêtres à garde-corps métalliques (de même nature que ceux des balcons);
   - Coursives étroites à garde-corps métalliques en retrait de façade en limite supérieure.

4.2. Avancées sur façades fermées
   - Oriels rectangulaires ou semi-circulaires plus ou moins vitrés. Ils se positionnent sur 1, 2 ou 3 étages, soit au centre (oriel unique) soit en limite de façade (2 oriels) ;
   - Avancées sur façade en encorbellement sur le R.d.C, d'une partie de façade ( n°12) ou de la totalité (n°15).

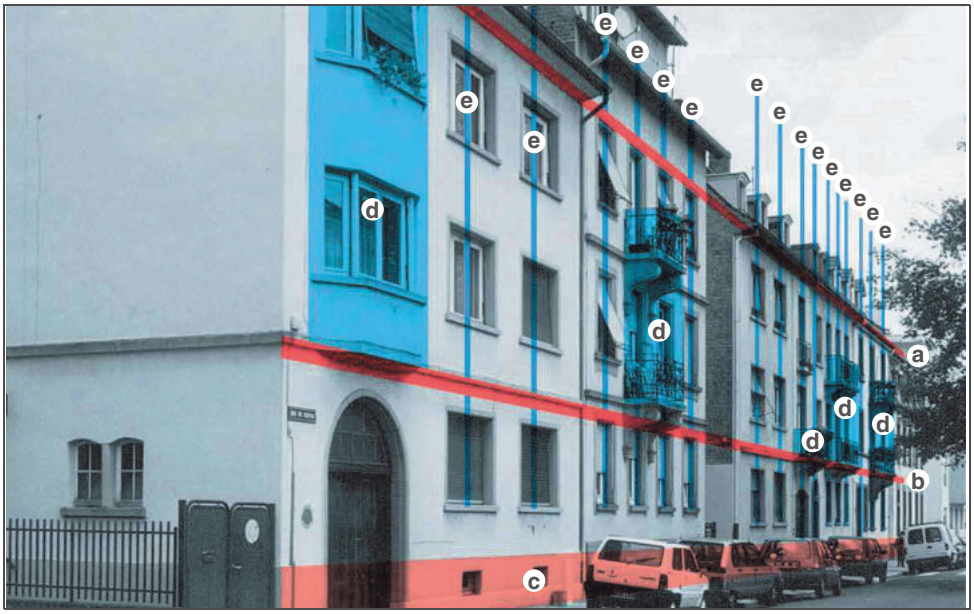
4.3. Avancées sur façade «mixtes»
   - Avancée sur façade fermée assortie d'un balcon ouvert (n°16 et 13). Ce dispositif appliqué sur 3 niveaux produit des façades dissymétriques.
   - Balcons saillants associés à une loggia (pour gagner de la profondeur (n°9).

5. **Décor**
   - Sur quelques immeubles, des éléments de décor classique : bandeaux tournants, pilastres (n°10 et 5), allèges ouvragées (n°10) ;
   - Marquage général du départ du R.d.C.

# N°24 : 3 À 13 RUE DE RHINAU

## ■ ELÉMENTS DÉTERMINANTS DE L'ENSEMBLE DES FACADES

1. **Lignes horizontales de structuration des façades.**
   - Ligne sous l'égout de toiture à R surélevé + 2 (a).
   - Ligne séparative du rez-de-chaussée et du 1er étage marquée par des bandeaux de façade, les dalles de balcons, la naissance de l'oriel (b).
   - Soubassement en empattement de quelques centimètres, de hauteur non constante, présent sur tous le immeubles (c).
2. **Lignes verticales.**
   - Rythme de la succession des travées de fenêtres (e).
   - Alternance arythmique des balcons et oriels (d).




## ■ RECOMMANDATIONS

1. ***Mode d'implantation des bâtiments : façades à l'alignement, en ordre continu.***
2. ***Hauteur : maintien de la hauteur actuelle à R surélevé + 2 + combles. Les hauteurs du rez-de-chaussée, de l'égout de toiture et du faîtage devront assurer un raccordement satisfaisant avec les immeubles limitrophes.***
3. ***Toitures et lucarnes: les toitures en pente et les lucarnes sont recommandées. Les lucarnes sont à positionner dans le prolongement des lignes verticales majeures.***
4. ***Composition des façades.***
   - ***Le traitement architectural devra s'harmoniser avec le rythme vertical des bâtiments voisins.***
   - ***Les hauteurs de niveaux et la modénature des façades devront permettre une liaison cohérente avec les immeubles voisins.***

**Les avancées sur façade (balcons ou oriels) sont vivement recommandées. Chaque saillie sera positionnée sur toute la hauteur des façades à partir de la ligne de départ des balcons (ou oriels) existants.**

## ■ DESCRIPTION DES CARACTÉRISTIQUES

1. **Mode d'implantation des bâtiments : façades à l'alignement, en ordre continu.**
   Pour 2 immeubles (n° 3 et n° 5), un étroit espace non bâti (2 - 3 mètres) en limite latérale permet un accès en fond de parcelle. L'entrée des 2 immeubles se situe sur cet accès, ménagé dans un corps de bâtiment en retrait au n° 5. Une partie couverte au-dessus du passage relie le n° 5 au n° 7. A l'endroit des 2 passages, la limite séparative public/privé est marquée par une porte à 2 battants doublée d'un portillon au n° 5.
2. **Hauteur constante à R surélevé + 2 + combles.**
3. **Toitures à 2 pans, lucarnes sur tous les immeubles :** lucarne à toit bombé, lucarne à 2 pans, grande lucarne rampante.
4. **Composition des façades.**
   - Largeurs sensiblement équivalentes, entre 9 et 11 mètres.
   - Abondance des percements verticaux organisés en 3 ou 4 travées prolongées en toiture par les lucarnes. Les façades de 9 mètres comportent 4 travées (n° 5 et 9), les façades de 10 et 11 mètres, 3 travées (n° 3, 7 et 11).
   - Des saillies sur façade, positionnées soit au centre (composition symétrique, n° 9 et 11), soit en limite de façade (composition dissymétrique, n° 3, 5, 7) scandent la rangée d'immeubles.
     - Balcons sur consoles ou corbeaux avec garde-corps en fer forgé de profondeur et de largeur variées (1 ou 2 travées) à tous les étages.
     - Oriel semi-hexagonal de faible profondeur, positionné en limite de façade sur les 2 étages (n° 3).
5. **Modénatures.**
   - Encadrement des baies en bandeau tournant ; les tablettes d'appui sont en saillie.
   - Bandeau de façade, principalement entre le rez-de-chaussée et le 1er niveau, parfois entre le 1er et le 2ème étage (n° 5). Au n° 11, le bandeau se confond avec la ligne d'appui des fenêtres.
   - Eléments en saillie liés aux balcons en pierre (consoles simples ou à volutes); garde-corps en fer forgé des balcons, d'une porte fenêtre (n° 5).
   - Imposte sur portes cochères (n° 3 et 7), sur portes d'entrées (n° 9 et 11).

# N°25 : 27 À 47 RUE ST ALOÏSE + 37 RUE DE SÉLESTAT

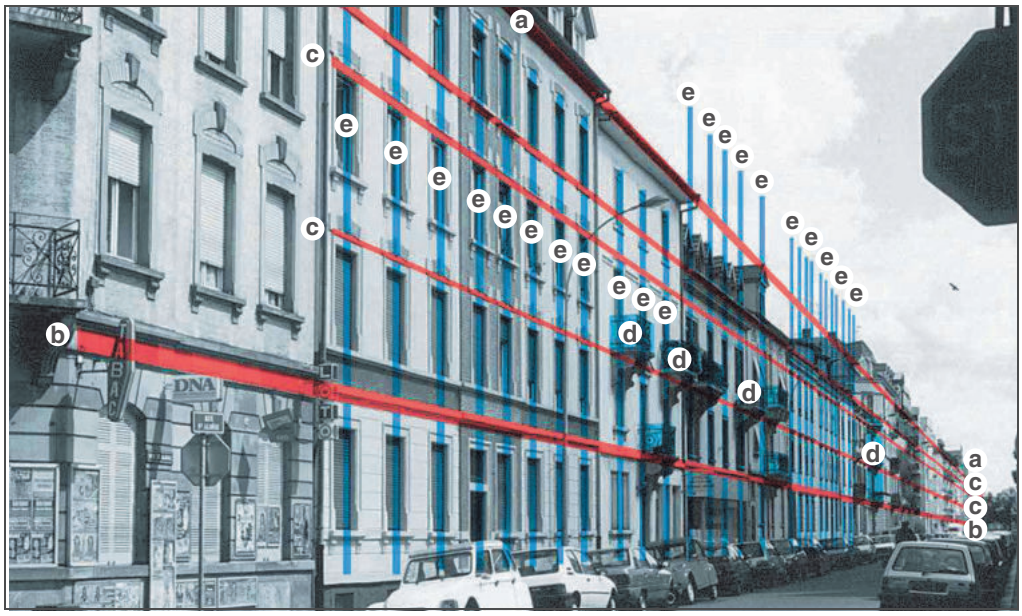
## ■ ELÉMENTS DÉTERMINANTS DE L'ENSEMBLE DES FACADES

La muralité continue des façade s'impose au regard. Elle se manifeste dans :

**1. Les lignes horizontales de structuration des façades :**

- Continuité des rangées de fenêtres, affirmant les 2 ou 3 niveaux. (c)
- Ligne courant sous corniche à R + 3 ou R+ 2. (a)
- Ligne de séparation du rez-de-chaussée et du 1er étage marquée par un bandeau de façade sur la plupart des immeubles. (b)
- Lignes en relief des tablettes d'appui et des corniches des fenêtres. (c)

**2. La juxtaposition serrée des travées verticales de fenêtres. (e)**
**Les saillies des balcons s'inscrivent en contrepoint de cette muralité, sur deux suites de 3 façades. (d)**




## ■ RECOMMANDATIONS

1. ***Mode d'implantation du bâti : façades à l'alignement, en ordre continu.***
2. ***Hauteur : Les hauteurs du rez-de-chaussée, de l'égout de toiture et du faîtage devront assurer un raccordement satisfaisant avec les immeubles limitrophes. Les constructions neuves pourront atteindre la corniche R surélevé + 3.***
3. ***Toitures en pente et lucarnes sont fortement recommandés***
4. ***Composition des façades.***
   - ***Le traitement architectural devra s'harmoniser au rythme vertical des bâtiments voisins.***
   - ***Les hauteurs de niveaux et la modénature des façades devront permettre une liaison cohérente avec les immeubles voisins.***
   - ***Les balcons sont vivement recommandé, y compris sur les pans coupés des immeubles d'angle.***

***Bâtiments dont la façade devrait être conservée : conservation de toutes les façades existantes.***

## ■ DESCRIPTION DES CARACTÉRISTIQUES

1. **Mode d'implantation du bâti : immeubles à l'alignement en ordre continu.**
2. **Hauteur variable : R surélevé + 2 ou 3 étages et combles.**
3. **Toitures à 2 pans, toit brisé au n° 47.**
   Lucarnes sur tous les immeubles (à 2 exceptions près) : lucarnes à 2 pans, lucarnes à fronton, lucarnes rampantes.
4. **Composition des façades.**
   - Les largeurs varient du simple au double (de 9 à18 mètres).
   - Abondance des percements verticaux (hauteur = 2 fois la largeur environ).
   - Toutes les façades sont structurées par les travées verticales de fenêtres, quelle que soit la largeur des façades (3, 4, 5 ,6 ou 8 travées)
   - La muralité dominante est sans monotonie en raison de la diversité des types de façades :
     - façades sans relief (façades les plus larges),
     - façades à balcons généralement étroits (1 largeur d'ouverture). Leur positionnement (le rôle dans la composition est variable : sur 2 ou 3 étages, en position centrale ou latérale).
     - Présence ou absence de volets en bois à battants.
     - Façades polychromes.
       La variété des matériaux apparents apporte un facteur de diversité supplémentaire (briques apparentes sur 2 façades ou parties de façades).
     - Un soubassement de hauteur constante est présent sur tous les immeubles.
     - Pans coupés aux 2 intersections de rues.
5. **Modénature :**
   - Encadrement des fenêtres en bandeau tournant uni ou mouluré.
   - Tablettes d'appui des fenêtres en saillie, parfois sur consoles, corniches des fenêtres moulurées.
   - Arcs de décharge appareillés en briques assorties de claveaux de pierre en relief. Aux effets de relief s'ajoutent ceux de la polychromie des matériaux (n° 37 rue de Sélestat, n° 27 rue Ste Aloise).
   - Bandeau de façade entre le rez-de-chaussée et le premier étage sur la plupart des façades.
   - Eléments en saillie liés aux balcons en pierre : consoles à volutes, grilles en fer forgé ouvragé des garde-corps.

# N°26 : 55 À 71 RUE ST ALOÏSE

## ■ ELÉMENTS DÉTERMINANTS DE L'ENSEMBLE DES FACADES

1. **Lignes horizontales majeures de structuration des façades :**
   - Ligne sous corniche courant à R.d.C + 3 ou à R.d.C + 2. (a)
   - Ligne de séparation R.d.C/1er étage marqué par un bandeau de façade uni ou mouluré. (b)
   - Des lignes horizontales secondaires affirment les différents niveaux. Leur image se construit à partir des bandeaux de façade présents sur certains immeubles ; de la succession des tablettes d'appui et de linteaux parfois en saillie. (c)
   - Un bandeau marquant la limite du soubassement présent sur tous les immeubles participe de la même horizontalité à une exception près. (d)
2. **La dominante verticale des façades résulte de :**
   - l'utilisation systématique de la fenêtre verticale (répétition d'un même module). (e)
   - la succession des travées verticales de fenêtres prolongées en toiture par les lucarnes. (e)
   - la saillie arythmique des balcons, organisés en général sur toute une travée (y compris sur les pans coupés aux intersection de rue). (f)

## ■ RECOMMANDATIONS

1. ***Mode d'implantation du bâti : façades à l'alignement, en ordre continu.***
2. ***Hauteur : Les hauteurs du rez-de-chaussée, de l'égout de toiture et du faîtage devront assurer un raccordement satisfaisant avec les immeubles limitrophes. Les constructions neuves pourront atteindre la corniche R surélevé + 3.***
3. ***Toitures en pente et lucarnes sont fortement recommandés***
4. ***Composition des façades.***
   - ***Le traitement architectural devra s'harmoniser au rythme vertical des bâtiments voisins.***
   - ***Les hauteurs de niveaux et la modénature des façades devront permettre une liaison cohérente avec les immeubles voisins.***
   - ***Les balcons sont vivement recommandés, y compris sur les pans coupés des immeubles d'angle.***

***Bâtiments dont la façade devrait être conservée*** **: conservation de toutes les façades existantes.**

## ■ DESCRIPTION DES CARACTÉRISTIQUES

1. **Mode d'implantation du bâti : Immeubles à l'alignement, en ordre continu.**
2. **Hauteur variable : R surélevé + 2 ou 3 étages et combles. Les immeubles R+2 se situent à l'intersection de la rue St Aloise et St Ludan.**
3. **Toitures à deux pans (les plus fréquentes) et toitures brisées**
   Les lucarnes sont présentes sur toute la rangée d'immeubles à une exception près : lucarnes à deux pans, lucarnes à fronton triangulaire ou curviligne, lucarnes de façade interrompant l'avant-toit ou/et lucarnes.
4. **Façades d'une grande homogénéité remarquables par :**
   - Leurs largeurs (variant de 10 mètres à 14 mètres, 12 mètres en moyenne)
   - L'abondance des percements verticaux (h = 2 fois la largeur environ) organisés en 3 ou 5 travées (selon la largeur de la façade)
   - La composition généralement symétrique des façades, à partir d'une travée centrale.
   - Sur quelques façades cette travée centrale est marquée par des balcons en pierre et fer forgé ou par des éléments décoratifs, présents à tous les étages. Cette ligne de force de la façade est prolongée en toitures par des lucarnes plus volumineuses et décorées.
5. **Modénatures :**
   - Encadrements des fenêtres de même nature, en bandeau tournant uni ou mouluré, avec tablettes en saillie et parfois une corniche.
   - Bandeaux de façade plats ou moulurés entre le rez-de-chaussée et le 1er étage, exceptionnellement entre 1er et 2ème, 2ème et 3ème étage.
   - Une vigoureuse moulure marque le départ du rez-de-chaussée sur toutes les façades.
   - Deux façades se distinguent par l'important décor mis au service de la composition (mise en relief de la travée centrale et des corniches (n° 37, n° 67)
   - Balcons sur consoles à volutes, garde-corps en fer forgé ouvragé.

# N°27 : 8 À 20 RUE DU FOSSÉ RIEBERG + 12 RUE D'ESCHAU

## ■ ELÉMENTS DÉTERMINANTS DE L'ENSEMBLE DES FACADES

La série de façades n'est pas homogène. Cependant des éléments dominant s'imposent.

1. **Lignes horizontales de structuration des façades.**
   - Ligne de toiture courant à R surélevé + 3, formée tantôt de la ligne d'égout de toiture tantôt de la ligne de brisure (a).
   - Ligne de séparation du rez-de-chaussée et du 1er niveau fortement marquée par les balcons, avancées sur façade, oriels en encorbellement, ou/et par un bandeau de façade, une ligne de retrait d'allège (b).
   - Un ruban de largeur constante formé de la succession des allèges de fenêtres (sur le nu des murs et des parties pleines des avancées sur façades), répété sur 3 étages (n° 18, 16, 14, 12 et 8) (c).
2. **Lignes verticales**
   - Rythme des percements (e).
   - Saillies sur façades (d).

Un point fort de la rue : les larges avancées sur façades (avancées mixtes) qui distinguent 2 immeubles identiques composés en symétrie de part et d'autre des cages d'escaliers accolées (n° 14 et 12).

## ■ RECOMMANDATIONS

1. ***Mode d'implantation : façades à l'alignement en ordre continu.***
2. ***Hauteur : les constructions neuves pourront atteindre la corniche actuelle à R surélevé +3.***
3. ***Toitures : les parties de bâtiments construites au-dessus de la partie droite des façades (ligne d'égout de toiture à R surélevé + 3) devront se situer dans une enveloppe définie par une oblique et une horizontale qui forment la ligne de faîte du bâtiment voisin le plus haut.***
4. ***Composition des façades.***

- ***Dans le cas où un bâtiment projeté présenterait une façade de longueur supérieure à celles des façades avoisinantes, le traitement architectural devra s'harmoniser au rythme des bâtiments voisins.***
- ***Les hauteurs des niveaux et la modénature des façades devront assurer un raccordement satisfaisant avec les immeubles limitrophes.***

***Les avancées sur façade sont recommandées. Leur intégration devra assurer un raccordement satisfaisant avec les bâtiments voisins.***

### ■ DESCRIPTION DES CARACTÉRISTIQUES

1. **Mode d'implantation des bâtiments : immeubles à l'alignement en ordre continu. Le n° 12 de la rue d'Eschau n'est pas accolé aux immeubles numérotés de la rue du Fossé Rieberg.**
2. **Hauteur variable : R surélevé + 2 + combles (n°12 excepté) pour les immeubles proches des intersections ; R surélevé + 3 (avec ou sans combles) pour les 3 immeubles situés en partie centrale de l'ensemble de façades.**
3. **Toitures à 2 pans :**
   • simple (+ retour d'angle) au n°12 (à l'intersection avec la rue d'Eschau) et aux n° 14 et 12 ;
   • avec lucarnes (n° 8, 10, 16) ;
   • avec brisis et lucarnes (n° 18 et n° 20).
   Le pan de la toiture sur rue est interrompu à l'emplacement de la cage d'escalier aux n° 12, 14, 18 et 20.
   Types de lucarnes: lucarnes de façade à croupe interrompant l'avant toit, lucarne à croupe + balcon sur oriel, lucarnes dans le brisis.
4. **Composition des façades.**
   • Assez forte variation des largeurs (de 7,5 à 15 mètres).
   • Deux types de façades dominent dans cette série.

4.1. Les façades où les fenêtres verticales (h = 2 fois la largeur environ) structurent un jeu d'ouvertures en quinconce, perceptible entre la rue Ste Aloise et le n°18 (jeu introduit par le décalage des fenêtres de cage d'escalier).

4.2. Façades composées à partir d'éléments pleins horizontaux, sur 3 niveaux : allèges continues des fenêtres , des avancées sur façades et d'oriels (n° 16, 14, 12, 8).
   • La nature des avancées sur façade renforce la différence entre les différents types de façades :
   Pour le premier type :
   - avancées ouvertes : balcons avec grille métallique sur 2 étages (n° 20).
   Pour le deuxième type :
   - avancées fermées sur 2 niveaux (oriel) surmontée d'un balcon au 3ème étage,
   - avancées mixtes (partie fermée assortie d'un balcon ouvert sur 2 niveaux, surmontées d'un balcon au 3ème étage.

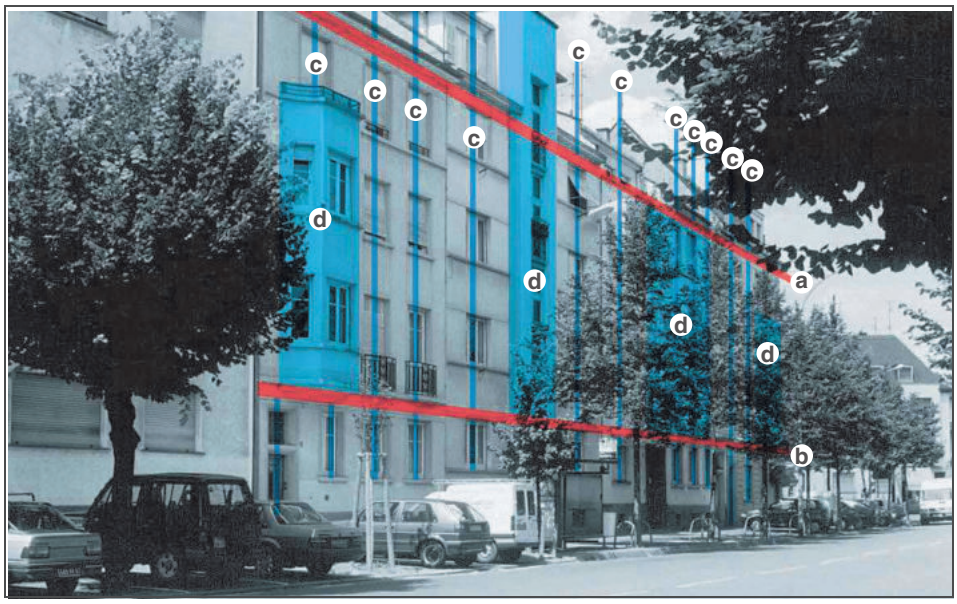
   Les façades à composition asymétrique dominent (6 sur 8).

5. **Modénature.**
   • Encadrement des baies en bandeau tournant (en pierre), absent sur certaines façades (n° 16 et 18). Tablettes d'appui des fenêtres (y compris des avancées sur façade et balcons) en saillie.
   • Moulures horizontales soulignant la continuité des tablettes d'appui et/ou la ligne des linteaux de fenêtres (sur certains immeubles).
   • Bandeau de façade marquant les étages (certains immeubles).
   • Ligne de partition des allèges (n° 16) obtenue par un retrait d'enduit en nu de façade.
   • Saillies avec éléments de décor :
   - balcons sur consoles de pierre et garde-corps en fer forgé de couleur sombre,
   - balcons + jardinières métalliques,
   - balcons sur oriels + garde-corps métalliques,
   - balcons sur avancées avec garde-corps maçonnés surmontés de jardinières métalliques.

# N°28 : 1-23 ET 2-22 RUE DE BÂLE + 2-4 RUE D'EGUISHEIM + 9-11 RUE KEMBS

## ■ ELÉMENTS DÉTERMINANTS DE L'ENSEMBLE DES FACADES

1. **Lignes horizontales de structuration des façades.**
   - Lignes sous l'égout de toiture à R surélevé + 3 relayée par la ligne de brisure des toits des immeubles à R surélevé + 2 (a).
   - La ligne séparative du rez-de-chaussée et du 1er étage, de hauteur non constante mais présente sur tous les immeubles, marquée par des bandeaux ou moulures de façade, des dalles de balcons ou d'oriels, l'encadrement de fenêtres (b).
2. **Composantes verticales.**
   - Rythme des travées verticales de fenêtres (c).
   - Alternance arythmique des avancées sur façade (d).




## ■ RECOMMANDATIONS

1. ***Mode d'implantation des bâtiments : à l'alignement, en ordre continu.***
2. ***Hauteur : les hauteurs du rez-de-chaussée, de l'égout de toiture et du faîtage devront assurer un raccordement satisfaisant avec les immeubles limitrophes. La référence de hauteur est celle des immeubles à R surélevé + 3 actuels. Un étage supplémentaire peut être autorisé en attique, en retrait de façade.***
3. ***Toitures et lucarnes : les parties de bâtiments construites au-dessus de la partie droite des façades devront se situer dans une enveloppe définie par une oblique et une horizontale qui forme la ligne de faîte du bâtiment R + 3 le plus haut. Les toitures en pente et les lucarnes sont néanmoins conseillées.***
4. ***Composition des façades.***
   - ***Façades à composer à partir des éléments caractéristiques de la rue : avancées sur façades formulées dans une acception contemporaine.***
   - ***Dans le cas ou un bâtiment projeté présenterait une façade de longueur supérieure à celle des façades avoisinantes, le traitement architectural devra s'harmoniser avec le rythme des bâtiments voisins (rythme vertical de scansion des façades notamment).***

**L'organisation des façades et les hauteurs de niveaux devront assurer une liaison satisfaisantes avec les immeubles voisins.**

## ■ DESCRIPTION DES CARACTÉRISTIQUES

1. **Mode d'implantation des bâtiments : immeubles à l'alignement, en ordre continu.**
2. **Hauteur : R surélevé + 3 + combles, R surélevé + 4 + attique (n°6), R surélevé + 2 + combles (n° 3, 5, 7), R surélevé + 6 (n° 14a de facture contemporaine).**
3. **Toitures et lucarnes : toits à 2 pans, toits brisés (bâtiments R surélevé + 2). Les lucarnes sont présentes sur tous les immeubles. Formes variées : lucarnes pignon, lucarne de façade interrompant l'avant toit, lucarne fronton, lucarne à croupes, lucarne rampante, lucarne rentrante, lucarne à toit bombé, lucarne à toit plat, lucarne à 2 pans.**
4. **Composition des façades.**
   - Importante variation des largeurs : de 8 à 18 mètres (42 mètres pour le n° 14a - non analysé).
   - Abondance des ouvertures verticales organisées en travées généralement prolongées en toiture par les lucarnes (3, 4, ou 5 travées selon la nature des fenêtres ou la largeur des façades).
   - Au rythme des fenêtres se superpose le rythme des saillies sur façades. Positionnées sur 2 ou 3 niveaux, le plus souvent en travée centrale dans des compositions symétriques (exceptés aux n° 6, 12, 23 et les immeubles d'angle), elles scandent le décor de la rue.
     - Oriels (généralement 1 oriel par façade) rectangulaires ou semi-hexagonaux plus ou moins vitrés, d'une ou de deux travées, en position centrale, latérale dans les compositions dissymétriques. Positionnés sur 2 niveaux, ils sont prolongés par un balcon en maçonnerie ou en fer forgé, sur 3 niveaux par une grande lucarne (ex n° 19).
     - Balcons en pierre sur dalle en porte-à-faux ou sur corbeaux, parfois réduits à la dimension d'un garde-corps. Ils sont positionnés sur une ou deux travées centrales, sur toute la hauteur du bâtiment, ou sur les travées latérales de part et d'autre d'un oriel central (ex n° 4) ou sur un seul étage (ex n° 6).
     - Des ressauts sur façade mettent en relief la travée centrale sur tous les étages (ex n° 3, 12, 16), la cage d'escalier aux n° 10 et 11.
     - Une avancée sur façade mixte (oriel accompagné d'un balcon ouvert) marque une composition dissymétrique au n° 23.
     - Une avancée sur façade en encorbellement, sur toute la largeur du bâtiment à partir du rez-de-chaussée, sur 3 étages, le 4éme étant en retrait par rapport au nu des façades voisines (n° 4).
5. **Modénatures.**
   - Encadrement des baies en bandeau tournant sur un bon nombre de façades.
   - Tablettes d'appui en saillie reliant dans certains cas les baies des différents niveaux.
   - Moulure verticale assurant le raccord entre ressaut de la cage d'escalier et le nu de la façade (n° 10).
   - Bandeau de façade sur certains immeubles.
   - Pilastres mettant en relief la travée centrale (ex n° 14 et 9).
   - Rez-de-chaussée en pierres appareillées avec joints creux horizontaux sur quelques immeubles (magasins en rez-de-chaussée notamment).
   - Garde-corps des balcons ou portes-fenêtres, allèges de balcons ou fenêtres en fer forgé ou métal de couleur sombre.

# N°29 : 4 À 12 RUE DE DAMBACH

## ■ ELÉMENTS DÉTERMINANTS DE L'ENSEMBLE DES FACADES

1. **Lignes horizontales majeures de structuration des façades :**
   - Ligne de corniche sous toiture à R.d.C + 3, (a)
   - Ligne de séparation entre R.d.C et 1er étage marquée par un bandeau de façade, uni ou mouluré, filant à hauteur constante sur les façades et les dalles de balcons de tous les immeubles. (b)
2. **Lignes horizontales secondaires articulant les autres niveaux des façades :**
   - Bandeaux de façades au niveau des tablettes d'appuis sur 2 immeubles au 2° étage, sur 1 immeuble au 3° étage. Les saillies des tablettes d'appui et corniches de fenêtres assurent la continuité de ces horizontales. (c)
   - Vigoureuse moulure marquant le niveau du R.d.C.
3. **Les dominantes verticales, basées sur la conjugaison de 2 rythmes verticaux :**
   - Rythmes des travées de fenêtres verticales, sur 5 niveaux (R.d.C, 3 étages et combles), (e)
   - Rythme des travées de balcons. (d)
   - Ces rythmes sont affirmés en toiture par les lucarnes positionnées en accord avec la composition des façades.

## ■ RECOMMANDATIONS

1. ***Mode d'implantation du bâti : façades à l'alignement, accolées.***
2. ***Hauteur actuelle à maintenir à R.d.C surélevé + 3.***
3. ***Toitures : 2 pans et lucarnes à 2 pans ou à fronton obligatoires.***
4. ***Composition des façades***
   - ***L'organisation des façades et les hauteurs des niveaux devront assurer un raccordement satisfaisant avec les immeubles voisins.***
   - ***Façades : retrouver une composition symétrique à partit des travées de fenêtres et de balcons***
   - ***Les balcons sont obligatoires, placés soit en centre de façade, soit aux deux extrémités, à tous les niveaux à partir de la ligne de départ des balcons existants.***
     - **Leur saillie ne dépassera pas celle des balcons existants.**

- **Les garde-corps métalliques s'apparenteront aux garde-corps existants.**

***Dans le cas ou un bâtiment projeté présenterait une façade de longueur supérieure à celles des façades avoisinantes, le traitement architectural devra s'harmoniser au rythme vertical des bâtiments voisins***

***Bâtiments dont la façade devrait être conservée : conservation de toutes les façades existantes.***

### ■ DESCRIPTION DES CARACTÉRISTIQUES

1. **Immeubles à l'alignement, accolés.**
2. **Hauteur homogène R.d.C surélevé + 3 étages + combles.**
3. **Toitures à 2 pans. Présence de lucarnes à 2 pans et à fronton, lucarne de façade interrompant l'avant toit au n°4, lucarnes rampantes au n°12.**
4. **Façades homogènes en raison des caractéristiques suivantes :**
   - Largeur des façades (variant de 10 mètres à 12 mètres).
   - Abondance des ouvertures verticales (h peu différente de 2 largeurs), structurées en 4, 5 ou 6 travées verticales, du R.d.C aux lucarnes.
   - La composition symétrique des façades est structurée à partir de ces travées de fenêtres ; la mise en valeur d'un axe de symétrie central, basé sur une ou deux travées verticales introduit un rythme ternaire dans la façades quelque soit le nombre de travées (4,5 ou 6).
   - Ce rythme ternaire est repris au niveau des combles où une grande lucarne centrale à 2 ouvertures marque l'axe de symétrie.
   - Les balcons en saillie sur toutes les façades aux trois étages, en continuité, rompent leur platitude. Ces balcons en pierre sont portés par des consoles (en volutes), agrémentés de garde-corps en fer forgé droit ou bombé, de couleur sombre.

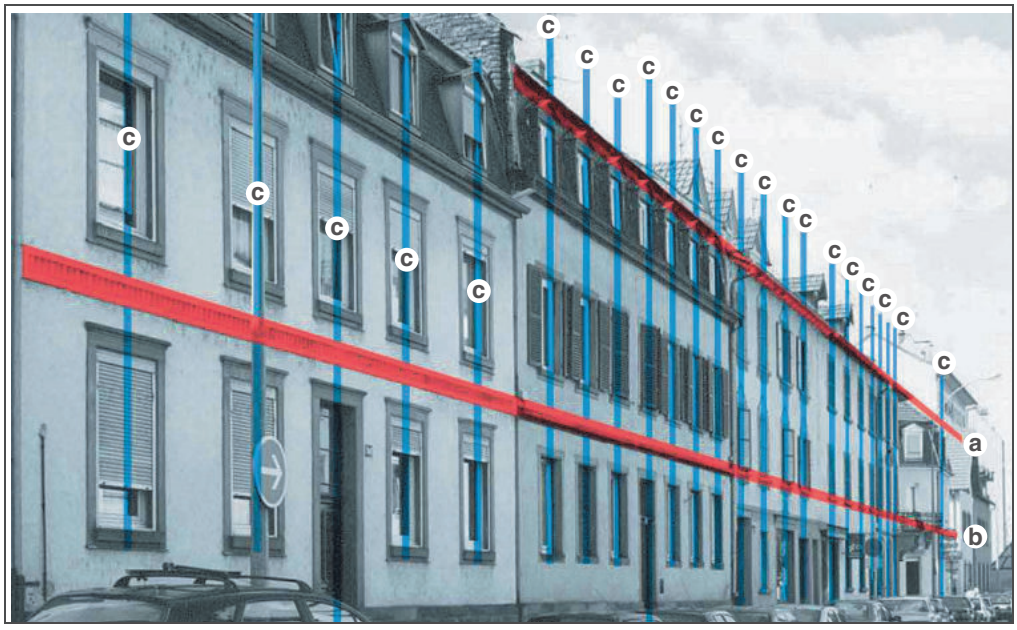
   Ces balcons sont larges de 2 travées. Ils soulignent la composition symétrique des façades par leur position soit sur l'axe de symétrie (n°4, 6,8) soit de part et d'autre (n°10). Les balcons du n°12 se singularisent par une organisation de façade plus simple.
5. **Décor**
   - Encadrement des baies en bandeau de pierre tournant, uni ou mouluré. Au R.d.C, encadrement en pierres appareillées.
   - Sur certaines façades, les tablettes d'appui de fenêtres sont soulignées par une moulure.
   - Sur 2 façades un bandeau mouluré continu remplace les appuis de fenêtres, sur 2 façades les fenêtres ont surmontées de corniches.
   - Des bandeaux de façade entre R.d.C et 1er étage marquent la séparation entre le R.d.C et les autres niveaux.
   - Une corniche sous toiture couronne toutes les parties droites des façades.
   - Une moulure en saillie surligne le soubassement haut de 0,5 m en empattement de quelques cm sur toutes les façades
   - Ces dispositifs sont simplifiés au n°12.

# N°30 : 84 À 94 RUE DE LA ZIEGELAU + 1 À 3 ET 2 À 4 RUE D'ENSISHEIM

## ■ ELÉMENTS DÉTERMINANTS DE L'ENSEMBLE DES FACADES

La muralité s'impose à la perception en raison de la rareté des saillies.

1. **Les lignes horizontales de structuration des façades sont dominantes**
   - Ligne d'égout de toiture à R +2 relayée par la ligne de brisure des toits (a).
   - Ligne séparative entre le rez-de-chaussée et le 1er niveau marquée par les bandeaux d'étage et la succession des tablettes d'appui en saillie (b).
2. **Les lignes verticales** s'expriment dans la juxtaposition serrée des travées verticales de fenêtres prolongées en toiture par les lucarnes (c).
   Mise en valeur des pans coupés des immeubles d'angle par les balcons et modénatures (d).




## ■ RECOMMANDATIONS

1. ***Mode d'implantation du bâti : façades à l'alignement en ordre continu (reconduction de l'existant).***
2. ***Hauteur : les hauteurs du rez-de-chaussée , de l'égout de toiture et du faîtage devront être respectées. Les construction neuves pourront atteindre R + 2.***
3. ***Les toitures en pente et les lucarnes sont recommandées.***
4. ***Composition des façades.***
   - ***Les hauteurs des niveaux et la modénature des façades devront assurer un raccordement satisfaisant avec les immeubles limitrophes.***
   - ***Le traitement architectural devra s'harmoniser au rythme des bâtiments voisins.***
   - ***Les immeubles d'angle bénéficieront d'un pan coupé, mis en valeur par un traitement architectural approprié.***

***Bâtiments dont la façade devrait être préservée :*** **n° 94, 92, 90, 88 et 86 rue de la Ziegelau.**

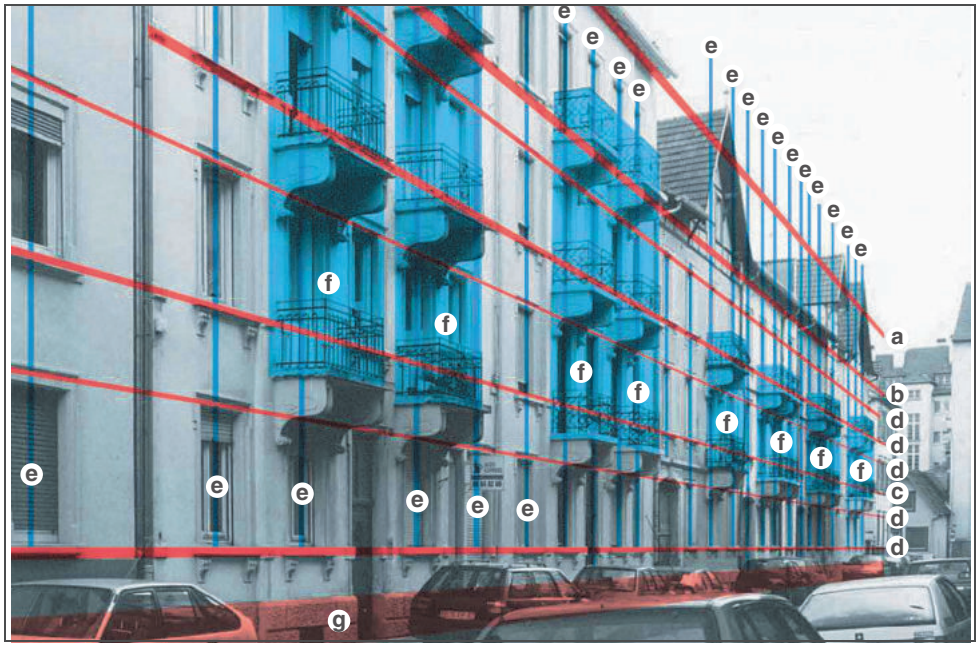
## ■ DESCRIPTION DES CARACTÉRISTIQUES

1. **Mode d'implantation des bâtiments :** immeubles à l'alignement, en ordre continu à l'exception du n° 84 de la rue la Zigelau (immeuble d'angle), séparé du n° 82 et isolé du n° 1 de la rue d'Ensisheim par un espace libre de construction étroit
2. **Hauteur variable : R + 2 + combles et R surélevé + 1 + combles**
   La légère variation de hauteur des bâtiments ne nuit par à l'homogénéité de cet ensemble de façades.
3. **Toitures à 2 pans + retour d'angle aux n° 84 et 86, toits brisés, à la mansart.**
   Lucarnes sur tous les immeubles sauf au n° 86 de la rue de la Zigelau et aux n° 1 et 3 de la rue d'Ensisheim : lucarnes à 2 pans, lucarnes à fronton dans brisis.
4. **Composition des façades**
   - Les largeurs varient du simple au double (de 8 à 16 mètres).
   - La muralité des façades est sans monotonie en raisons des caractéristiques suivantes.
     - Façades structurées par l'abondance des percements verticaux organisés en 3, 4, 5 ou 7 travées (2 travées au n° 84 à l'angle de la rue d'Ensisheim) prolongées le plus souvent en toiture par les lucarnes.
     - Façades de couleurs différentes.
     - Présence ou absence de volets en bois à battants, de couleurs contrastées.
   - Un soubassement en empattement de quelques centimètres, de hauteur sensiblement constante est présent sur tous les immeubles, sauf au n° 90 où le rez-de-chaussée constitue le niveau de soubassement et absent au n° 88.
   - Composition le plus souvent symétrique, par rapport à la travée centrale (n° 94 et 92), par l'implantation des portes d'entrées positionnées en limite de façade (immeubles jumelés, n° 2 et 4 rue d'Ensisheim).
   - Les pans coupés des immeubles d'angle sont mis en valeur par un balcons au 1er étage.
     - Balcon sur consoles à volutes avec garde-corps en fer forgé sur trois travées dont la travée d'angle (n° 88).
     - Balcon sur consoles avec garde-corps en fer forgé (n°84°).
5. **Modénature**
   - Encadrement des baies en bandeau tournant, mis en valeur sur les façades par des contrastes de couleurs.
   - Tablettes d'appui en saillie.
   - Linteaux des fenêtres du n° 86 ornées de fronton ou d'arcs à claveaux, fenêtres décorées au n° 90.
   - Bandeau de façade, uni ou mouluré entre le rez-de-chaussée et le 1er niveau (n°88, 90, 92, 94).

# N°31 : 41 À 51 RUE DE BENFELD

## ■ ELÉMENTS DÉTERMINANTS DE L'ENSEMBLE DES FACADES

1. **Lignes horizontales.**
   - Ligne sous l'égout de toiture à R surélevé + 3, relayée par les toitures débordantes des lucarnes pignons (a).
   - Ligne sous l'égout de toiture à R surélevé + 2 (b).
   - Ligne séparative du rez-de-chaussée et du 1er niveau marquée par les dalles de balcons sur tous les immeubles (c).
2. **Lignes horizontales secondaires articulant les autres niveaux de façade.**
   - Les saillies des tablettes d'appui et les corniches de fenêtres assurent la continuité des horizontales (d).
   - Un soubassement en pierres appareillées, en empattement de quelques cm, renforce cette horizontalité (g).
3. **Les dominantes verticales.**
   - Rythme des travées verticales de fenêtres sur 3 ou 4 niveaux (R surélevé + 2 ou 3 étages) (e).
   - Rythme des travées de balcons accentué, dans certains cas, par les ressauts sur façade (f).
   - Forte présence de 3 grandes lucarnes pignon.




## ■ RECOMMANDATIONS

1. ***Mode d'implantation des bâtiments : façades à l'alignement, en ordre continu.***
2. ***Maintien des hauteurs actuelles à R surélevé + 2 ou + 3. Les hauteurs du rez-de-chaussée, de l'égout de toiture et du faîtage devront assurer un raccordement satisfaisant avec les immeubles limitrophes.***
3. ***Toitures et lucarnes : les toitures à 2 pans sont vivement recommandées. En cas d'aménagement des combles, l'intégration de lucarnes est souhaitée. Elles sont à positionner dans le prolongement des lignes verticales majeures.***
4. ***Composition des façades.***
   - ***Retrouver une composition symétrique à partir des travées de fenêtres et de balcons.***

- ***Les balcons sont très fortement recommandés, à tous les niveaux, à partir de la ligne de départ des balcons existants.***
  - **Leur saillie ne dépassera pas celle des balcons existants.**
  - **Les garde-corps métalliques s'apparenteront aux garde-corps existants**.
- ***Les hauteurs de niveaux et la modénature des façades devront permettre une liaison cohérente avec les immeubles voisins.***
- ***Dans le cas ou un bâtiment projeté présenterait une façade de longueur supérieure à celle des façades avoisinantes, le traitement architectural devra s'harmoniser au rythme des bâtiments voisins.***

***Bâtiments dont la façade devrait être conservée : n° 41, 43, 45, 47, 49, 51 (conservation des façades existantes, restructurations possibles à l'intérieur des immeubles).***

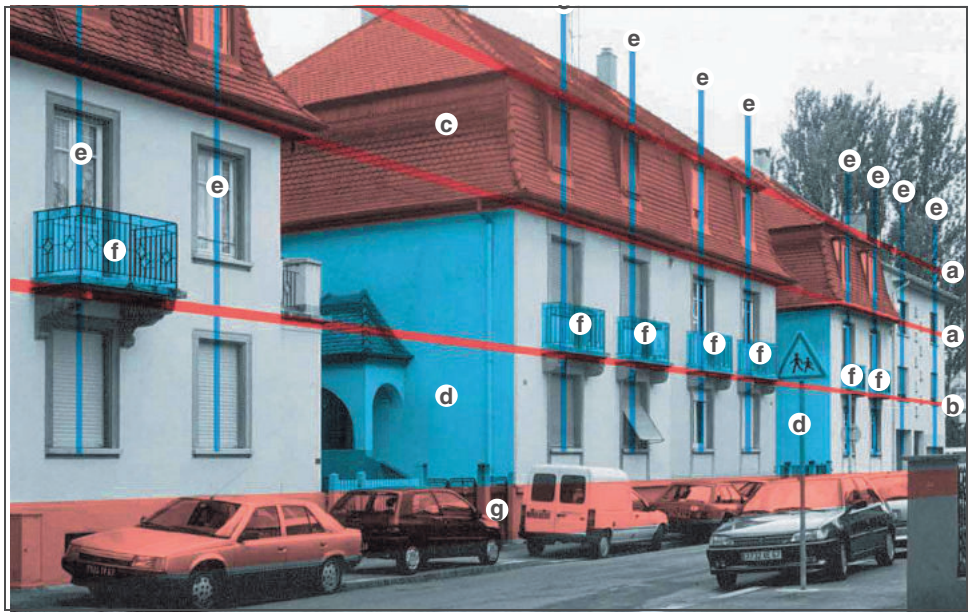
### ■ DESCRIPTION DES CARACTÉRISTIQUES

1. **Mode d'implantation des bâtiments :** immeubles à l'alignement, en ordre continu.
2. **Hauteur variable :** R surélevé + 3 + combles du n° 41 au n° 43, R surélevé + 2 + combles du n° 45 au n° 51. La différence de hauteur des façades ne nuit pas à l'homogénéité de l'ensemble.
3. **Toitures à 2 pans, lucarne pignon à 2 pans aux n° 45, 49 et 51.**
4. **Composition des façades.**
   Façades homogène en raison des caractéristiques suivantes.
   - Largeur des façades : 10 mètres du n° 41 au n° 45, 11 mètres aux n° 49 et 51.
   - Abondance des ouvertures verticales (h peu différent de 2 l), structurées en 4 ou 5 travées selon la largeur des façades, du rez-de-chaussée au dernier étage de chaque immeuble.
   - La composition généralement symétrique des façades est organisée à partir de ces travées de fenêtres.
   - Aux rythme des fenêtres se superpose le rythme des saillies sur façade structurant l'ensemble des étages.
     - Balcons en pierre sur corbeaux ouvragés munis de garde-corps en fer forgé. On compte 2 travées de balcons par immeuble positionnés en centre de façade, côte à côte (n° 47, 49 et 51) ou de part et d'autre d'une rangée de fenêtres aux n° 41 et 43 (immeubles de 5 travées). Au n° 45 l'unique travée de balcons induit une composition dissymétrique.
     - Sur certaines façades, les balcons sont implantés sur des ressauts de faible profondeur. Ce dispositif accentue la mise en valeur des 3 travées centrales aux n° 41 et 43, des 2 travées centrales au n° 51 où le ressaut se prolonge en toiture par une grande lucarne pignon.
     - Ressaut sur façade de faible profondeur en position latérale au n° 47 et 49.
   - Porte cochère à linteau cintré, en limite de façade aux n° 45, 47, 49 et 51.
5. **Modénatures.**
   - Encadrement des baies en bandeau tournant mouluré.
   - Tablettes d'appui en saillie, mises en valeur par des modillons moulurés.
   - Bandeaux de façade sur certains immeubles.
   - Balcons en pierre sur corbeaux ouvragés, garde-corps en fer forgé de couleur sombre.
   - Colombages des lucarnes pignon.
6. **Polychromie de la suite de façades.**

# N°32 : 1 À 9 ET 2 À 6 RUE DE BRISACH + 110 ET 114 AVENUE JEAN JAURÈS

## ■ ELÉMENTS DÉTERMINANTS DE L'ENSEMBLE DES FACADES

1. **Lignes horizontales.**
   - Ligne sous l'égout de toiture à R surélevé + 1, actuelle (a).
   - Ligne de brisure des toits (a).
   - Succession de combles imposants.
   - Ligne séparative du rez-de-chaussée et du 1er niveau, marquée par les dalles de balcon, côté impair (sauf au n° 9) (b).
   - Soubassement en empattement de quelques cm surligné par un bandeau, côté impair (sauf n° 9) (g).
   - Bande horizontale des clôtures à l'alignement (côté pair).
2. **Lignes verticales.**
   - Alternance des masses bâties et des espaces non bâtis.`
   - Rythme des travées verticales de fenêtres (surtout côté impair) (e).
   - Rythme des saillies sur façade.
     - Balcons côté impair (f).
     - Avancées sur façade côté pair.




## ■ RECOMMANDATIONS

1. ***Mode d'implantation des bâtiments.***
   - ***Côté pair : maisons en recul par rapport à l'alignement, en ordre discontinu avec jardin de devant (maisons isolées ou accolées par 2).***
   - ***Côté impair : maisons à l'alignement, en ordre discontinu, isolées ou accolées 2 par 2.***
   - ***Préserver un espace libre de construction entre les maisons au moins équivalent à celui qui existe aujourd'hui en largeur et profondeur, pour conserver le rythme des pleins et des vides.***
2. ***Hauteur : maintien de la hauteur actuelle à R surélevé + 1 + 2 niveaux de combles. Les hauteurs du rez-de-chaussée, de l'égout de toiture, de la ligne de brisure des toits et du faîtage devront assurer un raccordement satisfaisant avec les immeubles limitrophes.***

3. ***Le choix d'une toiture en pente est recommandé. Les lucarnes sont à positionner dans le prolongement des lignes verticales majeures.***
4. ***Composition des façades.***
   - ***Le traitement architectural devra s'harmoniser au rythme des bâtiments voisins.***

***Le recours aux avancées sur façade est à encourager.***

### ■ DESCRIPTION DES CARACTÉRISTIQUES

1. **Mode d'implantation des bâtiments.**
   - Côté pair : maisons en recul par rapport à l'alignement, en ordre discontinu à maisons accolées, 2 par 2, entrées latérales. Jardins de devant, l'alignement est marqué par un mur-bahut surmonté de grilles.
   - Côté impair : maisons à l'alignement en ordre discontinu à maisons accolées, 2 par 2, 1 maison d'angle isolée. Entre les bâtiments, la limite séparative public/ privé est marquée par un portillon d'entrée et une clôture. Entrées latérales (sauf pour l'immeuble d'angle n° 9).
2. **Hauteur quasi constante à R surélevé + 1+ combles, une exception à R surélevé + 2 (n° 9).**
3. **Toitures et lucarnes :** toits brisés à la mansart, à 2 pans, à 4 pans, à croupes. Lucarnes sur tous les immeubles (sauf n° 9) : lucarnes à toit plat, lucarne rampante, lucarne dans brisis : à 2 pans, à toit bombé, rampante.
4. **Composition des façades.**

   Le paysage de la rue est structuré par l'alternance des masses bâties et des espaces libres de construction : fronts bâtis sur rue variant de 16 à 24 mètres (n° 1, maison isolée, excepté : 8 mètres) ; espaces non bâtis entre immeubles variant de 11 m (côté pair) de 5 à 8 m (côté impair).

   Les façades sont différentes des deux côtés de la rue.

   - Côté pair (en recul par rapport à l'alignement et jardins de devant), les saillies (corps de bâtiments, avancées sur façade) constituent une caractéristique commune des 3 types de façade, organisées sur un rythme ternaire des percements.
     - Les façades des 2 maisons jumelées n° 4 et 6, présentent 2 corps de bâtiment, reliés par une façade en retrait à balcon (1er étage) Ces éléments structurent la composition symétrique de l'immeuble, à tous les niveaux, combles compris.
     - Les façades des immeubles accolés rue de Brisach, sont de type (et d'époque) très différents. La saillie sur façade est en limite de bâtiment au n° 2, au centre au n° 114 av. J. Jaurès (façade rue de Brisach). Dans chaque cas, elle se prolonge en toiture (fronton au n° 2, fenêtre de lucarne sur l'immeuble accolé).
   - Côté impair, les façades sont plates ; les seules saillies sont des balcons pour 4 façades sur 5 (n° 1 à 7). Ces façades (dont les maisons jumelées n° 3 et 5) relèvent du même type.
     - Elles sont structurées en 2 travées de fenêtres verticales (en 3 travées à l'immeuble d'angle avenue J. Jaurès), et prolongées en toiture par les lucarnes. Du n° 3 au n° 7, ces 2 travées sont mises en valeur par des balcons en pierre sur corbeaux, ou dalles en porte-à-faux, munis de garde-corps en métal au 1er étage de chaque maison.
     - Au n° 1, structuré en 3 travées, le balcon au 1er étage met en valeur la travée centrale. Le rez-de-chaussée de la maison d'angle (rue de Brisach, avenue J. Jaurès) rompt l'ordonnancement symétrique de la façade.
     - Le n° 9, de facture différente, contrarie l'homogénéité de l'ensemble.
5. **Modénatures.**
   - Encadrement des baies en bandeau tournant, tablettes d'appui en saillie (sauf au n° 9).
   - Allèges de fenêtres (n° 2, 4, 6) mises en valeur par des moulures verticales (n° 3, 5, 7).
   - Ressauts
   - Pilastres d'angle aux n° 2, 4, 6.
   - Eléments décoratifs liés aux saillies : fer forgé des balcons et des jardinières.

# N°33 : 14 À 24 ET 7 À 11 RUE DU LANDSBERG

## ■ ELÉMENTS DÉTERMINANTS DE L'ENSEMBLE DES FACADES

1. **Lignes horizontales.**
   - Ligne d'égout de toiture à R surélevé + 3 (a).
   - Ligne séparative du rez-de-chaussée au 1er étage, constante sur tous les immeubles des 2 côtés de la rue. (Excepté au n° 14) (b).
   - Continuité des rangées de fenêtres affirmant les différents niveaux (c).
   - Un soubassement en empattement de quelques centimètres sur tous les immeubles (f).
2. **Composantes verticales.**
   Deux rythmes verticaux s'imposent :
   - La succession des travées verticales de fenêtres (e).
   - Les saillies des oriels, balcons et ressauts sur façade (d).

Les lucarnes et leurs variations formelles prolongent ces rythmes en toiture.

## ■ RECOMMANDATIONS

1. ***Implantation des bâtiments : façades à l'alignement, en ordre continu.***
2. ***Hauteur : les hauteurs actuelles du rez-de-chaussée et de l'égout de toiture devront être respectées.***
3. ***Toitures et lucarnes.***
   - ***Les parties de bâtiments construites au-dessus de la partie droite des façades (corniche à R surélevé + 3 devront se situer dans une enveloppe définie par une oblique et une horizontale qui forment la ligne de faîte du bâtiment voisin le plus haut.***
   - ***Les lucarnes (ou prolongements en toiture des ouvertures) sont vivement recommandées. Elles sont à positionner en prolongement des lignes verticales majeures.***
4. ***Composition des façades.***
   - ***Le traitement architectural devra s'harmoniser avec le rythme vertical des bâtiments voisins.***
   - ***Les hauteurs des niveaux et la modénature des façades devront assurer un raccordement satisfaisant avec les immeubles limitrophes.***

***Les saillies sur façades (oriels, balcons, avancées) sont vivement recommandées.***

## ■ DESCRIPTION DES CARACTÉRISTIQUES

1. **Mode d'implantation des bâtiments :** immeubles à l'alignement, en ordre continu. L'immeuble à l'angle de la rue du Landsberg et de la rue du Markstein (n° 18) est en recul par rapport à l'alignement avec un jardin de devant sur la rue Markstein.
2. **Hauteur homogène R surélevé + 3 + combles.**
3. **Toitures à 2 pans (avec retour pour l'immeuble d'angle, n° 18).**
   **Lucarnes présentes sur tous les immeubles : lucarne à croupes, lucarne à toit plat, lucarne pignon interrompant l'avant-toit, lucarne rentrante avec balcon sur oriel, lucarne à toit bombé, lucarne d'angle circulaire.**
4. **Composition des façades.**
   - La largeur des façades varie du simple au double (10 à 20 mètres).
   - Abondance des percements verticaux prolongés en toiture par les lucarnes. Ces percements sont organisés en travées, dont le nombre ne dépend pas de la largeur des façades.
     - Côté impair : 4 ou 6 travées pour une même largeur de façades (20 mètres au n° 7 et à l'immeuble aux 2 entrées numérotées 9 et 11).
     - Côté pair : 3 travées pour des façades dont la largeur varie de 10 à 18 mètres (n° 14, 20, 22, 24).
   - Les saillies principalement fermées, se conjuguent avec les travées de fenêtres pour structurer la composition symétrique des façades. Les portes d'entrées, jumelées aux n° 7-11, 18-20, 22-24 participent à la composition.

4.1. Côté impair:
   - Oriels rectangulaires positionnés en limite de façade, sur 2 étages et surmontés de balcons à balustres ou en maçonnerie au 1er étage.
   - Des balcons en fer forgé sur corbeaux positionnées sur les 2 travées centrales au 2ème étage du n° 7, des balconnets en avant des oriels, et des 4 portes-fenêtres du 1er étage, au n° 9 - 11.

4.2. Côté pair :
   - Oriel unique en forme de demi- hexagone positionné au centre de la façade sur 2 étages et surmonté d'un balcon en maçonnerie (n° 16) ; implanté en limite de façade sur toute la hauteur du bâtiment au n° 22 et 24 (immeubles jumelés) ; ressaut sur façade rectangulaire au n° 20, à l'endroit de la cage d'escalier au n° 14.
   - Balcons en maçonnerie sur les 3 étages, positionnés de part et d'autre de la travée centrale formée par la cage d'escalier au n° 12. Balcons courbes avec garde-corps métalliques positionnés sur toute la hauteur de bâtiment (y compris en toiture) sur le pan arrondi de l'immeuble d'angle (n° 18).

   Ces saillies sont prolongées en toiture par d'importantes lucarnes.
   - Balcons de très faible profondeur au 1er niveau des n° 18, 20, 22.

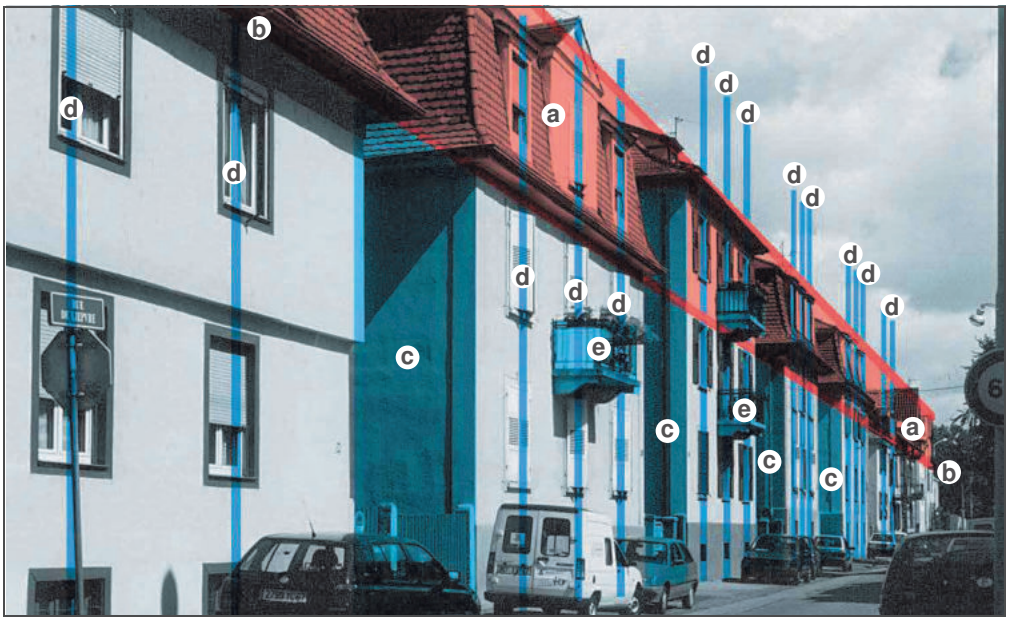
5. **Modénatures**
   - Encadrement des baies en bandeau tournant , avec claveaux sur linteaux au n° 16. Les tablettes d'appui et, le plus souvent, les linteaux sont en saillie.
   - Garde-corps de balcons et de portes fenêtres, allèges de fenêtres en métal de couleur sombre.
   - Chaînages (n° 7) , ou modénatures verticales (n° 18 à 24).
   - Rez-de-chaussée en pierres appareillées (n°14, 18, 22, 9 et 11).
   - Moulure de façade, entre rez-de-chaussée et 1er étage principalement.
   - Portes à impostes sur tous les immeubles.

# N°34 : 8 À 34 RUE DE LIEPVRE

## ■ ELÉMENTS DÉTERMINANTS DE L'ENSEMBLE DES FACADES

1. **Lignes horizontales.**
   - Continuité de la succession des combles rythmée par les découpes des toitures et des lucarnes sur le ciel (skyline). (a)
   - Ligne de l'égout de toiture en fort surplomb de façade sur la quasi totalité des maisons (interrompue par l'immeuble bloc au n° 24 a). (b)
2. **Lignes verticales.**
   - Deux rythmes verticaux s'imposent :
     - Le rythme de l'alternance des masses bâties et des espaces non bâtis entre les maisons. (c)
     - Le rythme des travées verticales des fenêtres prolongées en toiture par les lucarnes. (d)
   - Les balcons constituent des éléments d'animation ponctuels sur la série de façades. (e)
   - La singularité graphique de la façade à colombage constitue un repère dans la rue.

NB. Le n° 24 A, haut de 5 niveaux, de facture contemporaine, interrompt cette lecture sur une partie de la rue.




## ■ RECOMMANDATIONS

1. ***Mode d'implantation du bâti.***
   - ***Maintien du mode d'implantation actuel à l'alignement, en ordre continu, entre l'avenue Jean Jaurès et la rue de la Ménagerie, en ordre discontinu entre la rue de la Ménagerie et la rue de Metzéral.***
   - ***Préservation de la succession des pleins et des vides entre 2 maisons. En cas de démolition/reconstruction il est vivement recommandé de rebâtir en respectant les pleins et les vides actuels.***
2. ***Hauteur : maintien de la volumétrie actuelle.***
   ***La verticale des bâtiments pourra atteindre la hauteur R + 3 actuelle (ou R + 2 + 1 niveau de comble). La hauteur totale du bâtiment ne devra pas dépasser la ligne de faîte des bâtiments voisins.***
3. ***Les toitures seront contenues entre la ligne de l'égout de toiture et la ligne de faîte actuelle. Les toitures à la mansart sont recommandées.***
4. ***Composition des façades.***
   - ***Maintien du rythme ternaire des façades.***

***Le traitement architectural devra s'harmoniser au rythme vertical des bâtiments voisins.***

## ■ DESCRIPTION DES CARACTÉRISTIQUES

1. **Caractéristiques de l'ensemble de façades.**
2. **Mode d'implantation des bâtiments.**
   Maisons et immeubles implantés à l'alignement.
   - En ordre continu, entre l'avenue Jean Jaurès et la rue de la Ménagerie (n° 34 au n° 24a, à l'exception des n° 34 et 32.)
   - En ordre ouvert, entre la rue de la Ménagerie et la rue de Metzéral, à maisons isolées (n° 24 à 8 ; un cas de maisons accolées par deux : n° 14 et 16).

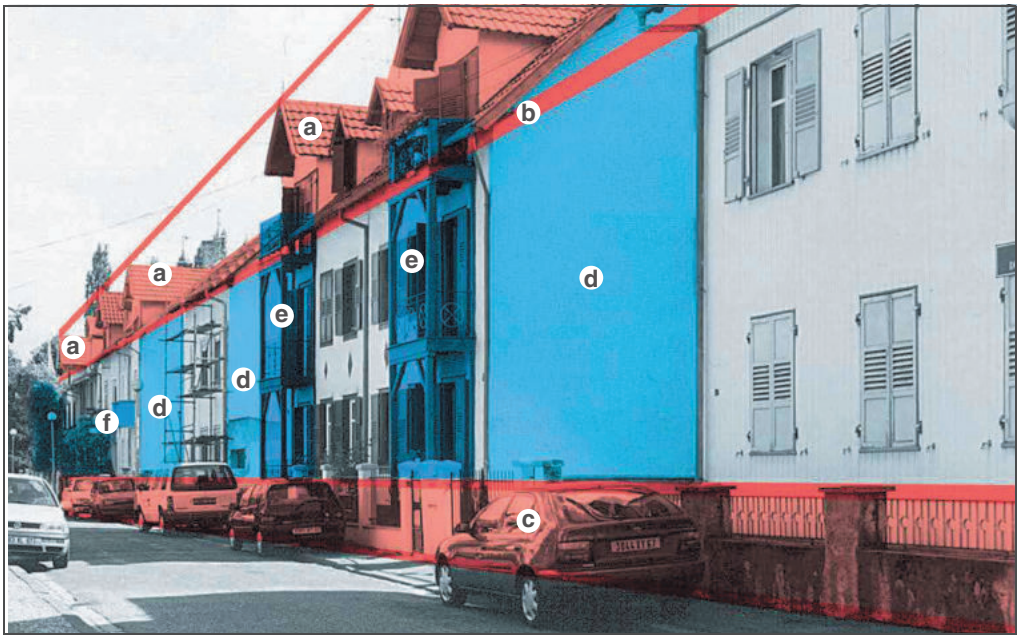
   Entre les bâtiments, la limite séparative espace public espace privé (alignement) est marquée par un portail ou portillon d'entrée et une clôture.
   Les maisons isolées ont une entrée latérale.
3. Hauteur : R ou R surélevé + 1 ou 2 étages (3 maisons)+ combles habitables (leur hauteur est très variable : de h # 40 cm à h équivalent à un niveau habitable**.**
4. Toitures à toits brisés, à la mansart, à 2 pans, à 4 pans.
5. Les lucarnes sont présentes sur tous les toits (2 exceptions) et de formes variées : lucarnes dans brisis, lucarnes fronton, lucarnes pignon interrompant l'avant-toit, lucarne à 2 pans, lucarnes à croupes, lucarnes rampantes**.**
6. **Composition des façades.**
   - Façades organisées en 3 travées formées par les percements verticaux (exceptions : n° 32, 24, 8 et immeuble bloc n° 24A).
   - Composition généralement symétrique basée sur la travée centrale. Dans certains cas, cette travée est affirmée par les balcons sur corbeaux positionnés sur 1 ou 2 niveaux et prolongés en toiture par une lucarne.

   La façade aux colombages apparents du n° 12 organise sa composition sur le même modèle ternaire.
7. **Modénature.**
   - Encadrement des fenêtres le plus souvent souligné par un bandeau tournant, parfois en léger retrait. Les 4 façades en limite nord de la rue (n° 14, 12, 10, 8) ont des encadrements de fenêtres en bois. Leurs façades comme au n° 12 sont constituées de colombages mais recouvertes par un enduit.
   - Tablettes d'appui en saillie (sauf aux n° 8, 10, 12 et 24).
   - Balcons sur consoles en pierre, à volutes au n° 28 et 26, garde-corps en fer forgé. Les balcons sur façades à colombages sont en bois avec solives apparentes (n° 14, 8) ou non (n° 12).
   - Volets à battants sur la majorité des maisons.
   - Pilastres aux n° 28 et 30.

# N°35 : 1 À 15 RUE DU BANC

## ■ ELÉMENTS DÉTERMINANTS DE L'ENSEMBLE DES FACADES

1. **Dominantes horizontales.**
   - Ligne de découpe sur le ciel structurée par le rythme alterné des pignons des lucarnes de façade et des petites lucarnes de toiture, perçue en raison de la modeste hauteur du bâti. (a)
   - Continuité de la ligne de l'égout de toiture courant à hauteur constante. (b)
   - Bande horizontale des clôtures rythmée par les poteaux. (c)
2. **Lignes verticales**
   - Alternance des pleins et des vides. (d)
   - Effets d'accents graphiques ponctuels des saillies sur façade (structure des balcons en bois). (e)
3. **Effets d'accent, de place en place, de masses végétales. (f).**




## ■ RECOMMANDATIONS

1. ***Mode d'implantation du bâti :***
   - ***Maintien du recul par rapport à l'alignement, des jardins de devant et des clôtures à l'alignement telles qu'elles existent aujourd'hui (poteaux, mur-bahut, grilles ou palissades).***
   - ***Maintien de l'ordre discontinu (maisons isolées ou accolées 2 par 2) et préservation de ce type d'implantation en cas de reconstruction.***
2. ***Hauteur : conservation de la volumétrie actuelle (R + 1 + combles).***
3. ***Toitures et lucarnes :***
   - ***Toitures à deux pans débordantes avec lucarnes à 2 pans et lucarne de façade sont vivement recommandées (lucarnes de façade centrale ou latérales pour les maisons jumelées). Le rajout de lucarnes au n° 9 est souhaitable.***
4. ***Façades et modénature :***
   - ***L'intégration de balcons en bois sur les façades actuelles est encouragée (profondeur recommandée : les 2/3 de la valeur du recul des constructions).***
   - ***Les balcons sont à positionner en correspondance avec les lucarnes de façade***

## ■ DESCRIPTION DES CARACTÉRISTIQUES

1. **Mode d'implantation des bâtiments : maisons en recul par rapport à l'alignement, en ordre discontinu avec maisons isolées (3) ou jumelées (2 x 2). Jardins de devant. Entrées latérales.**
   Alignement marqué par une clôture constituée de poteaux et de murs-bahut de hauteur variable et de grilles de barreaux métalliques ou de palissades.
   L'intervalle entre 2 maisons est occupé par des adjonctions (garages), en recul par rapport à l'alignement (2 exceptions).
2. **Faible hauteur du bâti : R surélevé + 1 étage + combles aménagés ; une maison à R+ 1 (n°9).**
3. **Toitures à 2 pans,** débordantes sur la façade (1 mètre environ), interrompues par les lucarnes de façade placées au milieu de la façade (maisons isolées) ou aux extrémités (maisons jumelées). La toiture des maisons jumelées comporte en outre des lucarnes à 2 pans à toiture débordante. Le n°9 (maison isolée) n'a pas de lucarne.
4. **Composition des façades.**
   - Deux types de façades :
     - Façades plates des maisons isolées avec 3 fenêtres sur rue.
     - Façades des maisons jumelées différenciées par les rajouts de balcons à leurs 2 extrémités (balcons symétriques en bois au 1er étage et en toiture aux n°11 et 13 ; balcons au 1er étage de types différents aux n° 5 et 7.
   - Les rajouts (corps de bâtiment entre 2 maisons (entre n° 5 et n° 3a) et garages, rompent l'alternance d'origine des pleins et des vides.
5. **Modénature :**
   - Encadrement des baies en bandeau tournant (parfois en bois).
   - Modénatures rares (allèges, pilastre latéral au n° 3).

# 4. LOCALISATION ET PHOTOS DES CLÔTURES SOUMISES À DISPOSITIONS PARTICULIÈRES

clôture

9 numéro de photo

1a rue de Saint-Dié

1b rue de Saint-Dié

2a rue Jules Rathgeber

2b rue du Sundgau

3 rue Jules Rathgeber

4 rue Jules Rathgeber / rue du Neufeld

5 rue Jules Rathgeber

6 rue Simonis

7 rue Jules Rathgeber

8 avenue Léon Dacheux / rue Joseph Guerber

9 avenue Léon Dacheux / rue Joseph Guerber

10a rue de la charité

10b rue de la charité

11 rue de la charité / rue de la gravière

12 rue du Lazaret / rue de la charité

13 rue du Lazaret

14 rue du Lazaret

15a rue Eugénie

15b route du Polygone

16 avenue Jean Jaurès / rue Saint-Aloise

17 rue de Metzeral

18 rue de la Kurvau / rue de la Ménagerie

19 rue Saint-Urbain

20 avenue de Colmar / rue de Saint-Dié

# 5. GLOSSAIRE DES TERMES ARCHITECTURAUX

### Appui de Fenêtre
Surface horizontale inférieure d'une baie ne descendant pas jusqu'au sol. Elément limitant cette baie par le bas et couronnant l'**allège**

### Auvent
petit toit en saillie pour garantir de la pluie

### Arc de décharge
Arc bandé dans un mur plein pour soulager les parties soujacentes

### Allège
Pan de mur fermant l'embrasure d'une fenêtre entre le sol et l'**appui**

### Assise
base, fondement

### Attique
étage situé au sommet d'une construction de proportion moindre que l'étage inférieur

### Avant toit
partie du versant s'étendant au-delà de l'aplomb des murs extérieurs

### Bandeau
Moulure pleine à section rectangulaire dont la largeur est nettement supérieure à la saillie

### Balustre
colonnette renflée, supportant un appui

### Brisis
partie inférieure d'un versant de toit brisé

### Chaîne, chaînage d'angle
superposition d'éléments (ex: pierres de taille) plus gros que la maçonnerie, formant l'angle entre deux murs

### Claveau
pierre taillée en coin, utilisée dans la construction de **linteaux**, des voûtes, des **corniches**

### Console
Moulure saillante en forme de volute ou de S qui sert de support

### Corbeau
Pierre, pièce de bois ou de métal en saillie destinée à supporter un **linteau**, une **corniche**....

### Corniche
-partie saillante d'un édifice destinée à protéger de la pluie les parties sous-jacentes
-ornement en saillie sur un mur

## Coursive
passage étroit, intérieur ou extérieur

## Encorbellement
position d'une construction (balcon, **corniche**, tourelle) en saillie du mur, soutenue par des **corbeaux**, des **consoles**

## Façade à redent
façade avec des saillies

## Faîtage
pièce maîtresse de charpente posée sous l'arête supérieure d'un toit

## Faîte
poutre qui forme l'arête supérieure d'un comble et sur laquelle s'appuie les chevrons

## Ligne de brisis
arête séparant deux pentes d'un versant

## Linteau
Pièce horizontale qui forme la partie supérieure d'une ouverture et soutient la maçonnerie

## Loggia
Balcon spacieux, souvent couvert, fermé sur les côtés

## Lucarne à ailerons
lucarne à éléments décoratifs flanqués de part et d'autre du devant de la lucarne

## Lucarne à croupe
lucarne couverte par un toit à trois pans dont les deux pans latéraux sont reliés en façade par un petit pan (croupe)

## Lucarne fronton
lucarne en forme pyramidée ou d'arc de cercle couronnant tout un pignon. Elle se distingue généralement de la façade par un cadre mouluré

## Lucarne à fermette débordante
**lucarne pignon** dont le toit est en surplomb du devant de la lucarne

## Lucarne-pignon
lucarne en façade dont le devant triangulaire évoque un pignon

## Lucarne rentrante
lucarne dont la fenêtre est presque entièrement sous la pente du versant du toit et en retrait par rapport à l'aplomb du mur extérieur dont elle est séparée par une terrasse

## Lucarne rampante
lucarne couverte par un appentis incliné dans le même sens que le versant du toit.

## Lucarne à toit plat
lucarne à toit à faible pente

## Mansart
se dit d'un toit présentant 2 pentes différentes sur le même versant, séparés par une ligne de **brisis** (arrête saillante)

## Modénature
Effet obtenu par le choix tant des profils que de la proportion des moulures ornant un bâtiment

## Mur-bahut
mur bas portant une arcature, une grille, un pan de bois

## Oeil de Boeuf
fenêtre, lucarne ronde ou ovale, pratiquée dans les combles

## Oriel
Fenêtre en **encorbellement** faisant saillie sur un mur de façade

## Imposte
-corps de moulure saillante surmontant le montant d'une porte ou un support vertical sans chapiteau, recevant la retombée d'un arc
-partie fixe ou mobile, vitrée ou non, occupant le haut d'une baie au dessus d'une porte ou d'une fenêtre

## Pilastre
pilier ou colonne engagée dans un mur formant une légère saillie
montant à jour placé de distance en distance dans les **travées** une grille, d'un balcon

## Ressaut
saillie qui interrompt un plan vertical, saillie d'un élement architectural

## Soubassement à empattement
partie inférieure d'une construction en saillie et qui porte l'édifice

## Tablette d'appui
tablette en **allège** d'une fenêtre

## Ternaire
qui comprend 3 éléments

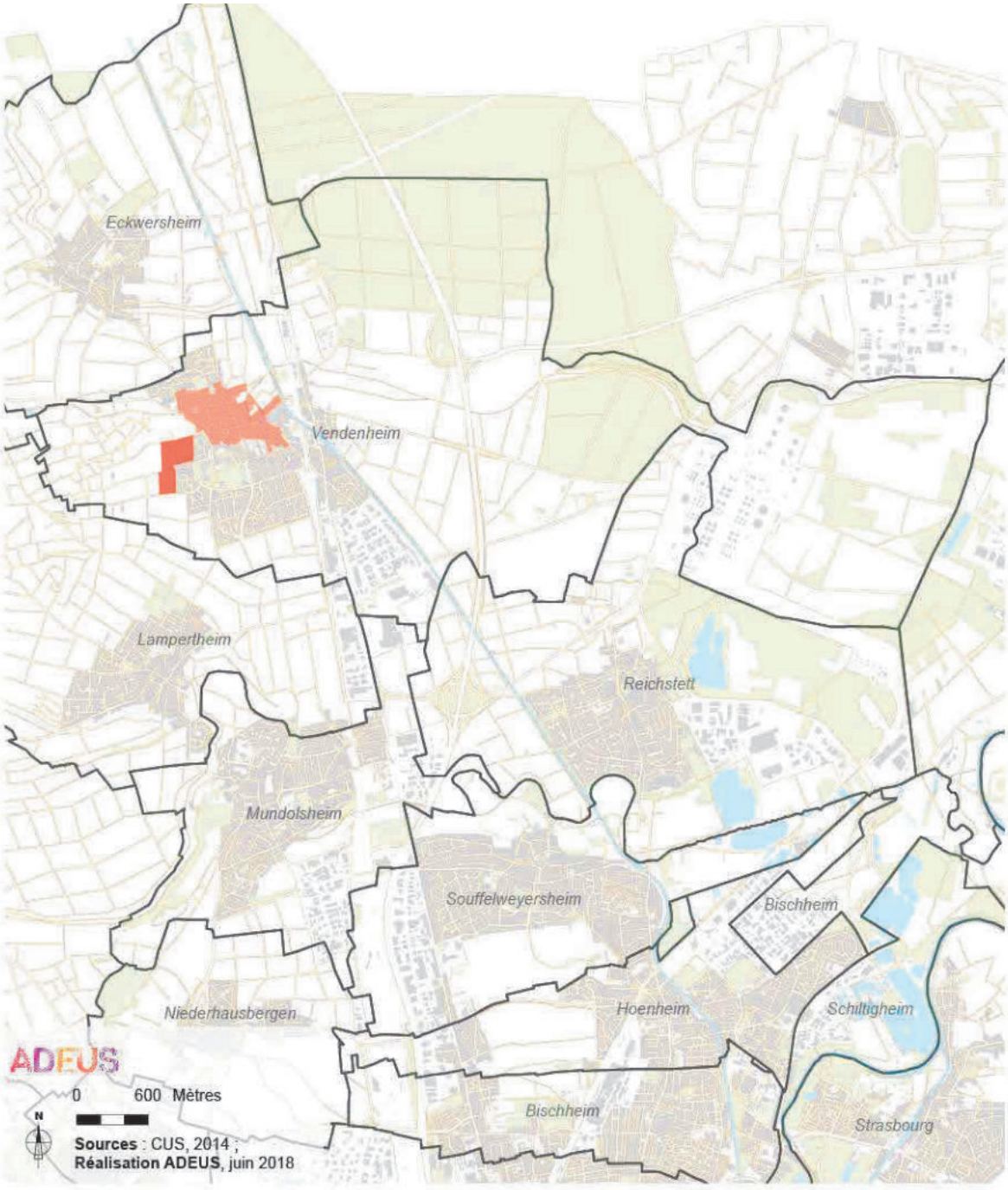
## Toit à croupe
toit dont les deux versants longitudinaux sont reliés par un petit versant

## Travée
portion de voûte, de poutre... située entre deux points d'appuis (colonnes, piliers, murs.)

## Trumeau
partie d'un mur, d'une cloison comprise entre deux baies

## Volutes
enroulement sculpté en spirale

# COMMUNE DE VENDENHEIM :
# « SECTEUR D'EXTENSION OUEST »



# 1. SITUATION DU SECTEUR DE PROJET

Ce secteur s'étend sur environ 8,5 hectares, à l'entrée Ouest de la commune vers le Nord longeant la limite d'urbanisation. Il est localisé à proximité du pôle d'équipements publics de la commune, mais aussi de son centre historique. Il se compose d'un secteur de zone à urbanisation future et d'une réserve foncière.

# 2. DESTINATION DU SECTEUR

Ce secteur est destiné à accueillir un quartier mixte à dominante d'habitat, pouvant également contenir des bureaux, des commerces, des constructions et installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif.

# 3. PRINCIPES D'AMÉNAGEMENT

## 3.1. DESSERTE ET ORGANISATION VIAIRE

### 3.1.1. La desserte principale

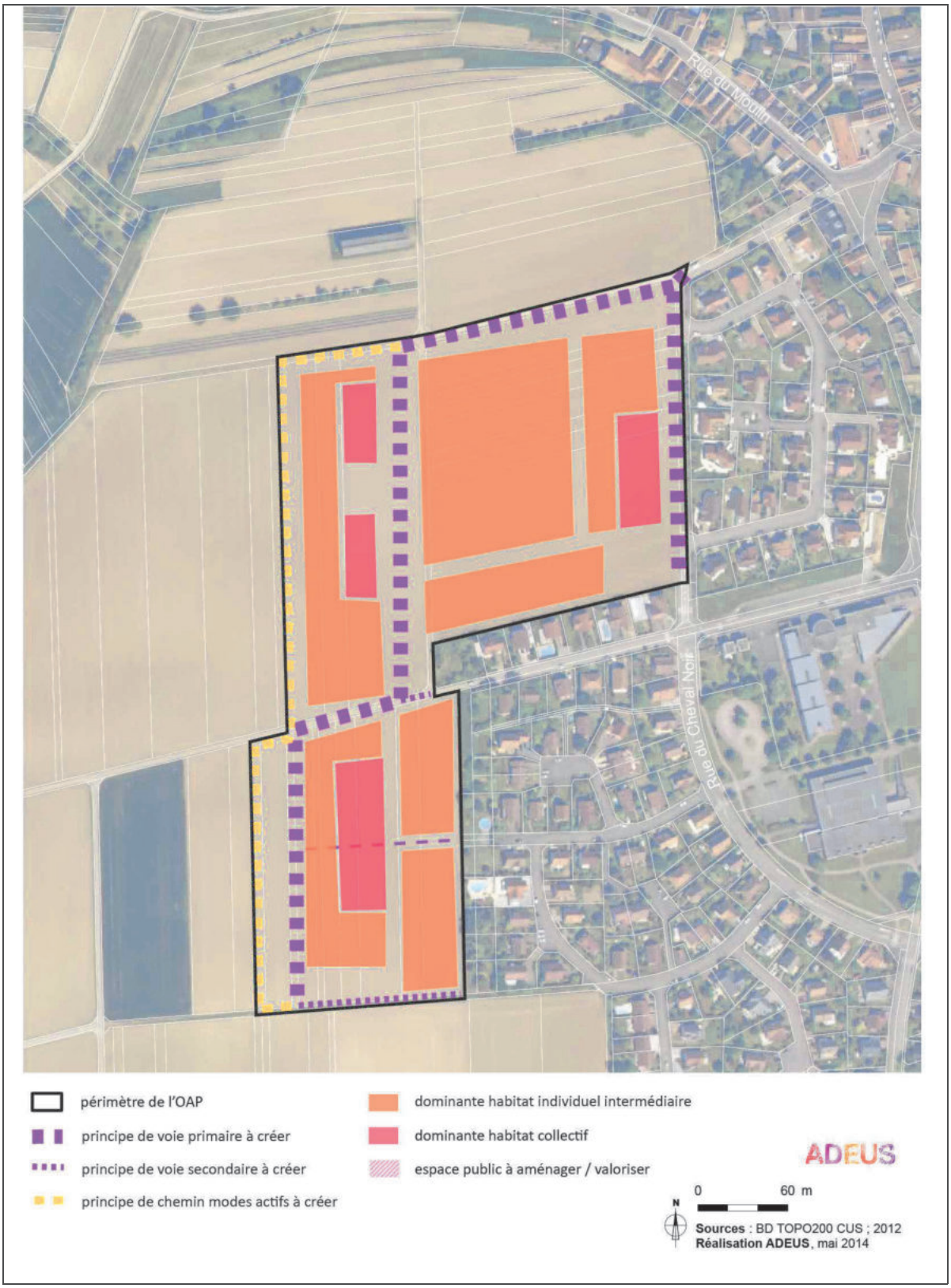
Les futures opérations seront desservies par une voie de type "boulevard" épousant le relief du terrain et assurant :

- une bonne distribution des secteurs à urbaniser,
- un support au développement d'une nouvelle offre d'habitat,
- une desserte et une visibilité pour d'éventuelles implantations de services, équipements et commerces de proximité.

Cette voie principale se connectera, via la rue du Cheval Noir, sur le carrefour des rues du Moulin et du Général Leclerc à réaménager. Elle sera réalisée au fur et à mesure de l'urbanisation des secteurs. Elle permettra, à long terme, de relier la rue Jean Holweg, puis un nouvel accès à la commune par l'Est.

Son tracé fractionné en plusieurs tronçons, ainsi que son aménagement préviendront, pour le long terme, les usages de transit et contribueront à la limitation de la vitesse. Ce boulevard urbain intègrera des emprises confortables pour le cheminement des piétons et l'aménagement de pistes cyclables.

**Carte n°1 : Schéma de principes : organisation viaire et fonctions urbaines**



### 3.1.2. Un réseau maillé et hiérarchisé

Le réseau de nouvelles voiries publique sera maillé, assurera le raccordement aux voiries existantes et évitera les voiries en impasse. La hiérarchie du réseau de voiries se traduira dans leurs emprises et dans leur aménagement.

Les voies de desserte secondaires, d'orientation Est-Ouest, assureront la liaison avec le village constitué. Elles s'implanteront, dans la mesure du possible, dans le prolongement de voiries en attente, sur des chemins agricoles existants. Elles permettront notamment le bouclage, à chaque phase d'extension, du nouveau boulevard urbain avec une autre voie structurante de la commune, constituée des rues des Châtaigniers/du Hohneck/Jeanne d'Arc.

Leur aménagement intègrera la présence du végétal (noues végétalisées, espaces verts, plantations, arbres d'alignement…) permettant sa pénétration au coeur de l'urbanisation. Elles permettront des cheminements piétons et cycles confortables.

Les voiries à vocation de desserte interne auront un tracé simple et une emprise réduite. Elles se connecteront dès que possible sur des rues existantes en attente.

De manière générale, les futures opérations viseront un usage raisonné de la voiture.

## 3.2. UNE URBANISATION QUI TIRE SON IDENTITÉ DU SITE

### 3.2.1. La préservation de secteurs paysagers remarquables

Le projet prévoira la préservation du secteur de jardins en terrasses donnant sur le Muehlbaechel, qui offrira une entrée de commune de qualité depuis la rue de Berstett et participera à l'intégration du village dans environnement. Ce secteur sera préservé de toute urbanisation.

Cette zone protégée sera étendue par une noue paysagère en limite Nord du site qui a vocation à :

- préserver l'ouverture sur le paysage de collines du Kochersberg depuis le village,
- assurer l'interface entre zones urbanisée et agricole,
- offrir un espace vert permettant la gestion alternative des eaux pluviales.

Cette noue paysagère se prolongera au sein du quartier par des espaces verts publics de qualité à usage récréatif.

### 3.2.2. Des principes de développement guidés par le site

Le plan d'aménagement du secteur d'extension intègrera les caractéristiques du site, par :

- la reprise et l'intégration dans le plan des grandes lignes données par le paysage (terrasses, lignes de vergers, chemins agricoles) et marquées par une orientation Est-Ouest,
- la prise en compte du découpage parcellaire existant dans les futurs projets de développement : limites des secteurs, implantation des voiries…

**Carte n°2 :Schéma de principes : une organisation qui tire son identité du site**

### 3.2.3. La qualité des relations entre le village et le paysage agricole

La continuité et l'accessibilité vers la zone cultivée seront préservées grâce à l'inscription du réseau viaire futur dans la trame de chemins agricoles.

Les formes urbaines en limite d'urbanisation favoriseront :

- les perméabilités visuelles vers le paysage par des discontinuités du bâti, ainsi que des typologies et volumétries dégageant d'importantes emprises libres,
- la pénétration du végétal dans l'urbanisation au travers d'espaces paysagers publics ou privés généreux.

Les limites d'urbanisation, garantes d'une bonne insertion des secteurs construits dans leur environnement, seront traitées avec soin. Elles seront majoritairement constituées de chemins existants ou créés et de voiries de desserte au profil adapté.

## 3.3. UN QUARTIER MIXTE ET DURABLE

### 3.3.1. Fonctions

Si la vocation principale de ce secteur est résidentielle, il pourra accueillir des services, petites activités et commerces de proximité, répondant aux besoins induits par l'augmentation du nombre d'habitants ; ces implantations ne devront toutefois pas fragiliser l'activité commerciale implantée dans le centre de la commune.

### 3.3.2. La forme urbaine

Les secteurs d'urbanisation viseront globalement une densité bâtie plus élevée que celle proposée dans les secteurs pavillonnaires voisins, dans un souci d'économie du sol tel que le préconise le PADD.

Cette densité se fera parallèlement à l'augmentation du nombre et de la qualité des espaces libres.

Des espaces verts à usage collectif seront proposés dans chaque opération pour agrémenter les nouvelles extensions urbaines et y créer des espaces de sociabilité propice à l'intégration des populations futures. Ils seront destinés à la détente et entreront pour la plupart à terme dans le patrimoine paysager de la commune.

La diversité des typologies bâties sera recherchée, associant habitats collectif, " intermédiaire " et individuel.

Ainsi, seront privilégiées, dans les parties à dominante centrale ou donnant sur des espaces publics centraux, des formes urbaines "intermédiaires", appelées aussi maison de ville, ou de l'habitat collectif. Les hauteurs seront néanmoins limitées à R+2+attique maximum afin de garantir l'insertion des constructions dans leur environnement bâti et paysager.

L'habitat individuel sera de préférence réalisé dans le cadre de maisons jumelées ou de maisons en bande.

La diversité du découpage des lots - en termes de superficie, de géométrie et de configuration - assurera une mixité de bâti.

NB : Le schéma d'organisation comporte des orientations de répartition spatiale des densités, qui devront être interprétées comme des vocations privilégiées ou majoritaires, et non comme des absolus. Les vocations privilégiées seront localisées en fonction de l'apport urbain et paysager des différentes formes de bâti et répondront donc à une logique de composition urbaine.

### 3.3.3. La mixité des logements

Les opérations nouvelles intègreront la réalisation d'au moins 30 % de logements aidés.

Elles intègreront également une proportion de l'ordre de 10 % de logements adaptés aux personnes âgées et/ou aux personnes handicapées.

### 3.3.4. La qualité environnementale des projets

Les projets de construction et d'aménagement de ces secteurs d'extension intègreront une forte recherche de qualité environnementale.

## 3.4. PHASAGE

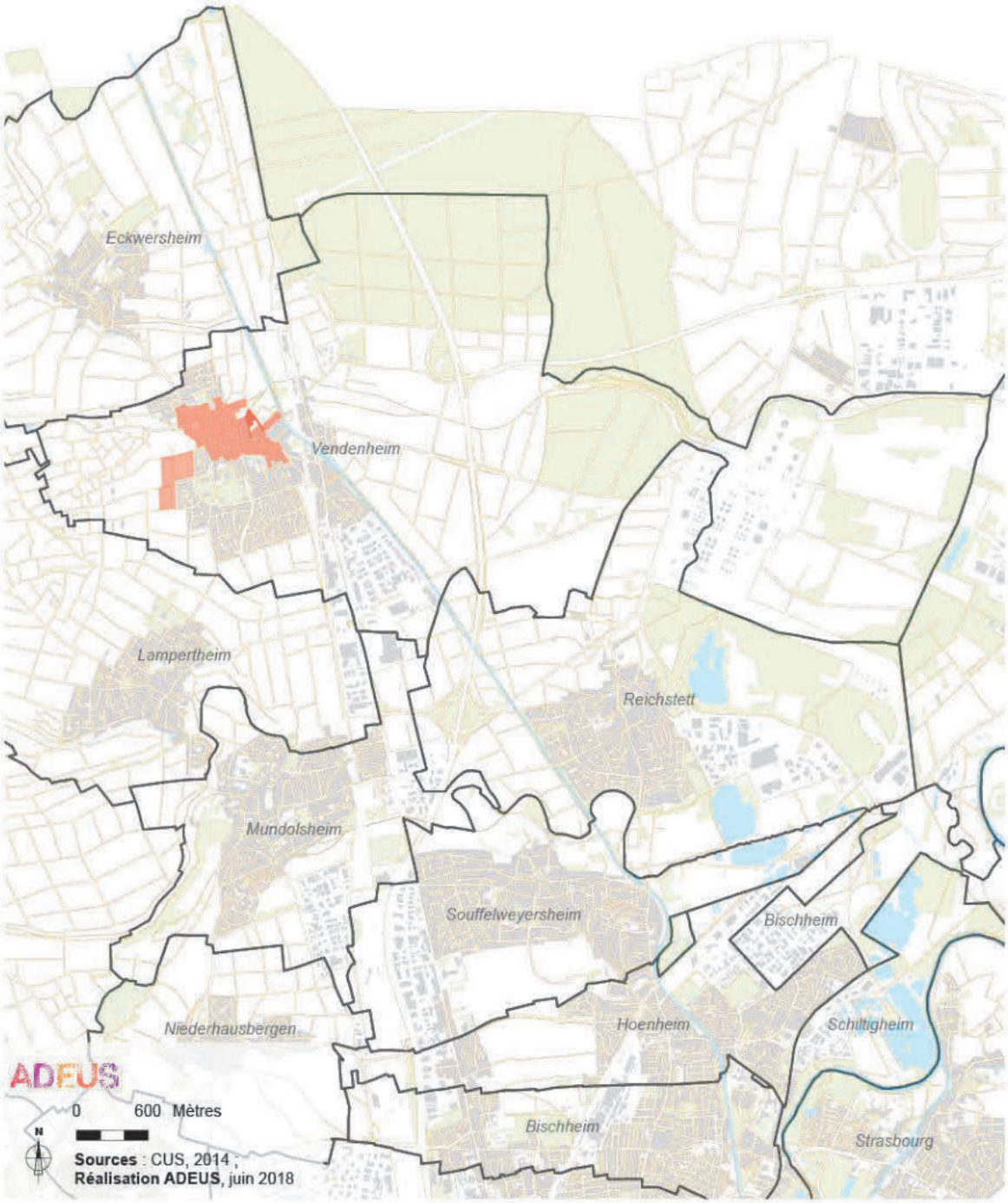
Une première phase d'extension d'une superficie d'environ 8,5 hectares, garante d'un renouvellement de la population tout en préservant leur intégration dans la commune.

Une réalisation en deux phases minimum, débutant par le Nord Est du périmètre.

Une estimation globale de création d'environ 320 logements.

**Carte n°3 : Phasage**

# COMMUNE DE VENDENHEIM :
# « SECTEUR EST MUEHLBAECHEL »



# 1. SITUATION DU SECTEUR DE PROJET

Ce secteur est situé à l'Est du centre-bourg. Il est délimité par le Chemin du Ruisseau à l'Est et la rue Lignée au Sud. Cette situation offre une proximité immédiate avec les commerces et un cadre paysager de qualité constitué de vergers et jardins jouxtant le Muehlbaechel.

# 2. DESTINATION DU SECTEUR

Ce secteur est destiné à accueillir un quartier à dominante d'habitat et pourrait accueillir des logements de type « Résidence Sénior ».

# 3. PRINCIPES D'AMÉNAGEMENT ET CONDITIONS D'URBANISATION

## 3.1. DESSERTE ET ORGANISATION VIAIRE

L'accès au secteur devra se faire depuis la rue du Général Leclerc et la rue Lignée, reliées par une voie de bouclage interne. Cette voie sera aménagée de manière à apaiser les circulations. Cette voie permettra aussi l'accès aux parcelles privées situées en bordure Sud du secteur.

Au droit de la voie de bouclage, un espace de stationnement public sera aménagé afin d'offrir du stationnement aux visiteurs et en lien avec les commerces et services situés à proximité du secteur.

La trame d'espaces verts devra être le support de cheminements piétons et cycles, parcourant l'ensemble de la zone – notamment le long du Muehlbaechel – et se connectant aux itinéraires existants. Une attention particulière sera portée aux franchissements du cours d'eau situés au Nord du secteur.

## 3.2. INTÉGRATION QUALITATIVE DU SECTEUR DANS SON ENVIRONNEMENT

La présence du Muehlbaechel devra impulser un traitement paysager qualitatif de l'ensemble du secteur. La ripisylve du cours d'eau devra être préservée et la zone inconstructible définie par le PPRI Zorn-Landgraben constituera l'opportunité de valoriser une bande végétale. Toutefois, une partie de la zone inconstructible pourra accueillir une poche de stationnement pour répondre aux besoins des formes d'habitat collectif du projet, et ce, à la condition qu'un traitement paysager fort accompagne la création de ce parking.

La trame verte devra se prolonger au sein des espaces publics et privés développés, via le maintien et le renforcement des principaux éléments de végétation existants (arbres, haies, jardins). Le projet d'aménagement devra déployer une gestion alternative des eaux pluviales.

Au Sud de l'opération, à la limite de l'emprise publique, les parcelles accueillant les nouvelles constructions seront bordées par une frange végétale afin de créer une transition paysagère avec l'espace public et favoriser l'intimité des futurs habitants. L'aménagement des accès est admis le long de cet aménagement paysager.

L'aspect des constructions devra être soigné et s'intégrer harmonieusement avec l'environnement bâti existant.

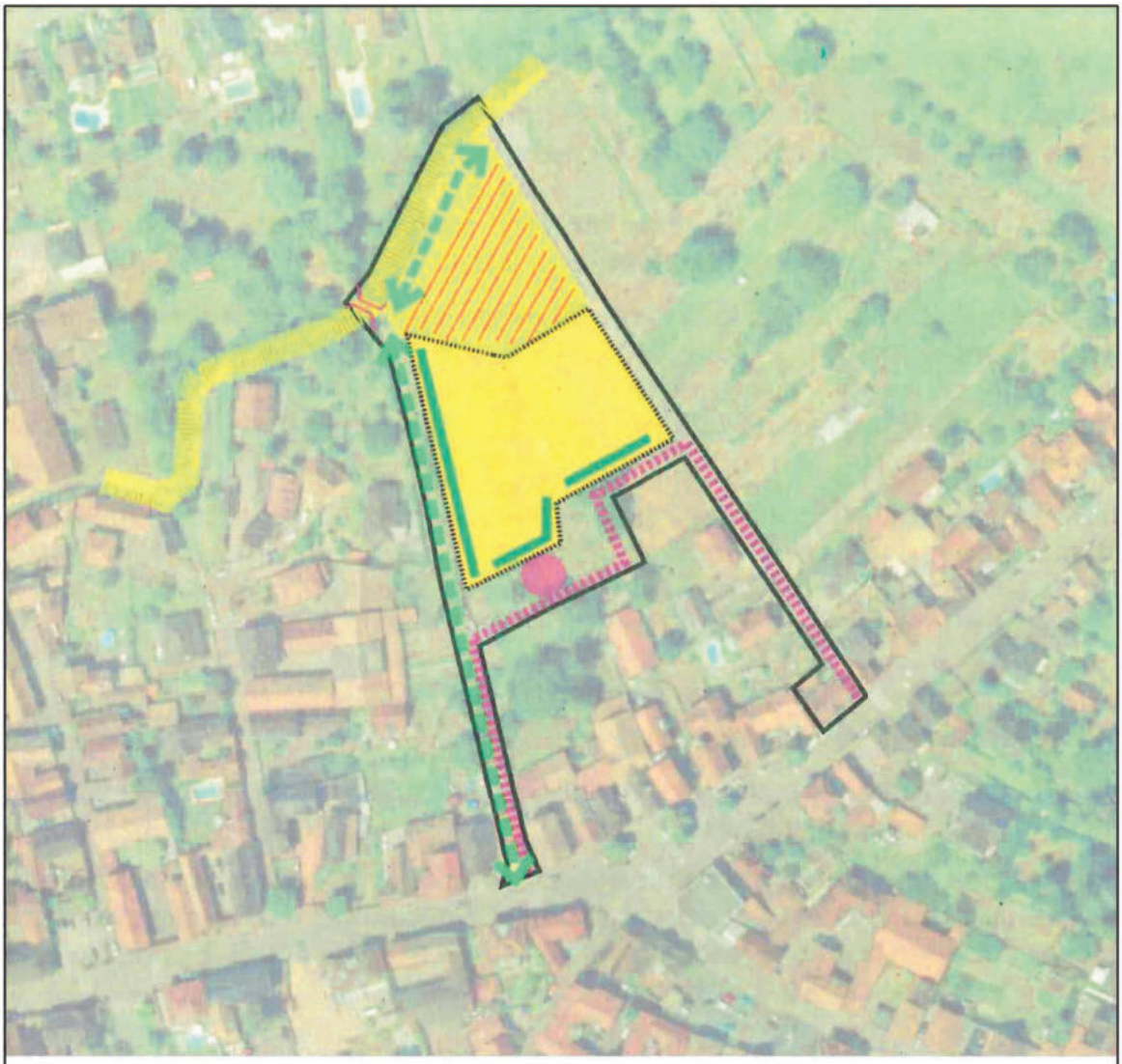
L'implantation du bâti devra être discontinue afin de créer des perméabilités visuelles sur les espaces verts privatifs et les éléments paysagers existants.

## 3.3. PROGRAMMATION

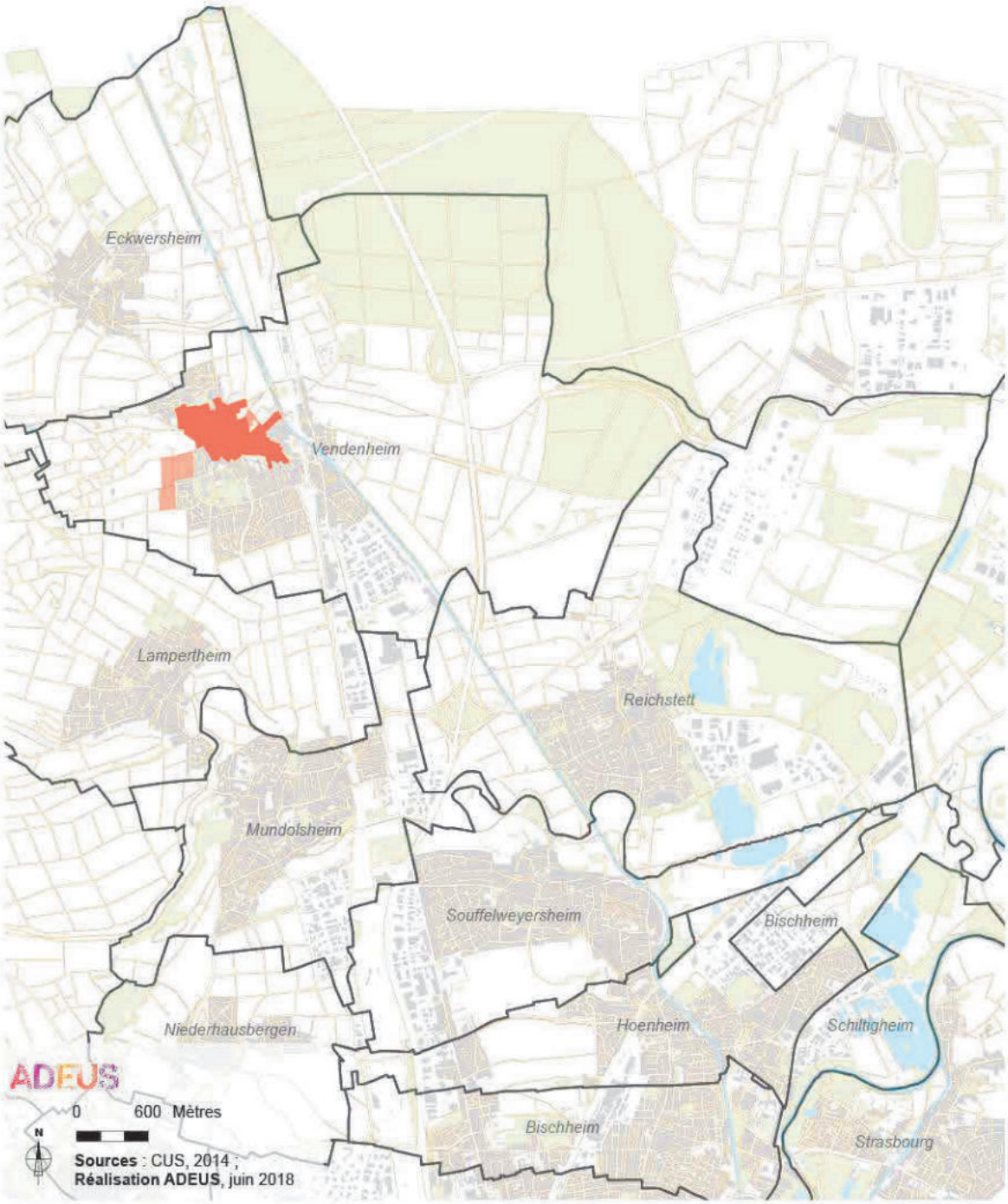
Le nombre de logements à produire, ainsi que le taux de logements locatifs sociaux, devront se référer aux objectifs de production inscrits dans l'Orientation d'aménagement et de programmation « Habitat ».

Une mixité de formes urbaines pourra être développée : maisons individuelles, habitat intermédiaire et petits collectifs. Les volumes devront bien s'intégrer dans le tissu urbain existant et préserver le cadre et l'identité villageoise de la commune.

**Carte n°1 : Schéma de principes - Secteur Est Muehlbaechel**



# COMMUNE DE VENDENHEIM : « PRÉSERVATION DU CENTRE ANCIEN ET DES LIEUX DE FORTE SENSIBILITÉ »



# 1. PRINCIPES D'AMÉNAGEMENT

Dans le domaine de l'urbain, la préservation du patrimoine bâti de la commune est une orientation forte. Cette orientation d'aménagement s'impose à la totalité de la zone urbaine correspondant au tissu ancien villageois traditionnel.

## 1.1. LA PRÉSERVATION DU CENTRE ANCIEN

De façon générale, les constructions doivent respecter les principes suivants :

La construction ou l'extension d'un bâtiment devra s'intégrer dans la volumétrie, la hauteur et l'implantation des bâtiments existants dans le voisinage immédiat.

Le long des axes principaux, les démolitions doivent s'accompagner de reconstructions assurant la continuité des fronts bâtis sur rue sauf en cas d'aménagement de l'espace public.

## 1.2. LES LIEUX DE « FORTE SENSIBILITÉ »

Les différents carrefours qui jalonnent la traversée de Vendenheim le long de la rue du Général Leclerc n'ont pour l'instant pas fait l'objet d'un aménagement susceptible de leur donner un aspect suffisamment convivial.

Il s'agit donc de mettre en valeur les cheminements ou croisements de voies.

### 1.2.1. La place des Tilleuls

Les intentions préconisées en vue de l'aménagement futur sont les suivantes :

- dégagement du front urbain continu constitué par les pignons des constructions de la rue Lignée à la rue du Général Leclerc ;
- mise en place d'une masse végétale (tilleuls) de l'autre côté afin d'atténuer l'impact visuel actuel de l'immeuble de la " Coopé ". Elle pourrait abriter les éléments de mobilier urbain nécessaire ainsi que des bancs ;
- agrandissement de la place de la Bique ;
- déplacement du stationnement des véhicules de l'autre côté de la rue Lignée ;
- aménagement du carrefour en privilégiant la liaison rue du Général de Gaulle / rue du Général Leclerc.

### 1.2.2. Le croisement de la rue de Lampertheim et de la rue du Général Leclerc

Les intentions préconisées en vue de l'aménagement futur sont les suivants :

- destruction de la maison située au centre du carrefour ;
- traitement du sol de la rue de Lampertheim privilégiant la circulation importante des piétons (relation avec le collège) ;
- aménagement du carrefour marquant la hiérarchie du système viaire :
  - primauté des rues du Moulin et du Général Leclerc ;
  - importance de la rue du Cheval Noir qui constitue dans les premières phases le point d'accès principal vers les secteurs d'extension ;
  - « effacement » du débouché de la rue de Lampertheim, voie de desserte tertiaire, devant un aménagement de placette urbaine constituant le symétrique de la place des Tilleuls ;
- tronçon de la rue du Général Leclerc compris entre ces deux places à aménager de façon à distinguer la traversée du centre.

### 1.2.3. La rue Jean Holweg

Les intentions préconisées en vue de l'aménagement futur sont les suivantes :

- prendre en compte les exigences de circulation (notamment des transports en commun) et redonner un sens plus urbain à cette voie ;
- créer un lieu fédérant les nouveaux quartiers au centre ancien en lui donnant le statut d'épine dorsale, permettant ainsi le développement d'activités liées à la promenade, aux rencontres et aux jeux des enfants ;
- réduire le caractère purement circulatoire de la voie au profit d'un aménagement qui redonne plus de place aux piétons et aux promeneurs : plantations, mobilier urbain, éclairage ;
- renforcer le caractère végétal du lieu par la plantation d'un mail, donnant l'aspect d'un square.

### 1.2.4. Les rues des Châtaigniers / du Hohneck / Jeanne d'Arc

Les intentions préconisées en vue de l'aménagement futur sont les suivantes :

- prolongement et bouclage sur la rue du Cheval Noir ;
- augmentation et sécurisation des espaces dédiés aux piétons et cycles, conditions de l'amélioration de l'accessibilité modes doux à la gare.

### 1.2.5. La route de Brumath

Les intentions préconisées en vue de l'aménagement futur sont les suivantes :

- les intentions préconisées en vue de l'aménagement futur sont les suivantes :
- nécessité de distinguer nettement le tronçon situé entre le n° 5 et la borne Lambert située au carrefour de la rue de la Forêt, par rapport au reste de la voie ;
- effacement sur ce secteur du caractère routier au profit d'un profil de voirie plus proche de celui du boulevard urbain ;
- mise en place d'un terre-plein central végétalisé ;
- traitement de la chaussée, pour accentuer l'aspect urbain du tronçon ;
- réalisation de pistes cyclables et de places de stationnement dans la largeur des trottoirs existants ;
- plantation d'arbres d'alignement sur les trottoirs devant les constructions ne présentant pas un caractère patrimonial particulier ; en revanche, les bâtiments architecturalement ou historiquement intéressants seront dégagés à la vue ;
- mise en oeuvre d'un système de plantations alternées en quinconce, d'un côté et de l'autre de la voie ;
- harmonisation des supports publicitaires en dimensions, implantations, et formes.

### 1.2.6. Les berges du Muehlbach

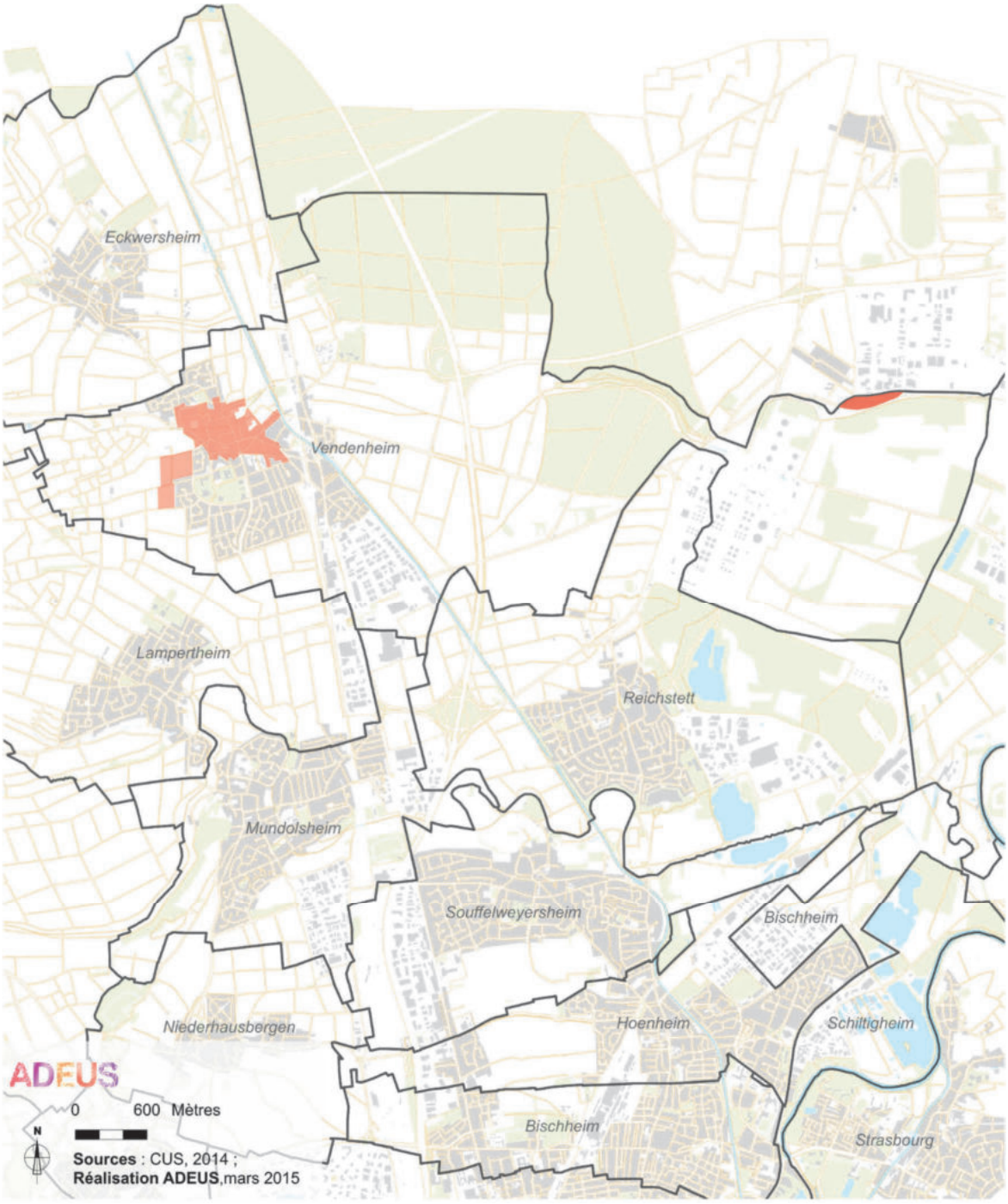
Traversant le centre, le Muehlbachel pourrait offrir un site propice aux promenades piétonnes sur une partie de son cours.

Les intentions préconisées en vue de l'aménagement futur sont les suivantes :

- maintien des discontinuités entre rives non accessibles et accessibles, mais réalisation d'un aménagement cohérent susceptible d'accueillir les promeneurs sur ces dernières, en particulier dans la partie Est du cours d'eau, à proximité de la rue Matter ;
- mise en place d'un lien fort entre la maison inscrite à l'inventaire et la promenade le long du Muehlbachel, à partir de la rue du Lavoir ;
- aménagement approprié de la chaussée au débouché de la ruelle des Bergers, invitant à pénétrer en coeur de l'îlot, vers la promenade du Muehlbaechel ;
- lien à établir avec les aménagements de la rue Jean Holweg.

# COMMUNE DE VENDENHEIM :

# « SECTEUR EPSAN »



# 1. SITUATION DU SECTEUR DE PROJET

Le secteur de projet EPSAN (environ 2,7 ha) est situé à l'Est de la commune de Vendenheim, au Nord de la route métropolitaine 301.

Il s'agit d'une zone agricole intensive cultivant du maïs (RPG 2020).

La présente OAP vise à :

- améliorer l'accessibilité et la connexion du site au reste du projet d'urbanisation (gestion des accès, desserte du site) ;
- accroître les espaces de nature en frange, afin d'améliorer la qualité paysagère du secteur ;
- veiller à l'insertion urbaine et paysagère des nouveaux aménagements dans son environnement proche.

# 2. DESTINATION DU SECTEUR

Le secteur EPSAN est destiné à accueillir des activités artisanales et industrielles.

# 3. PRINCIPES D'AMÉNAGEMENT ET CONDITIONS D'URBANISATION

## 3.1. DESSERTE ET ORGANISATION VIAIRE

La route métropolitaine 301 est une voie structurante d'agglomération. À ce titre, les accès véhicules directs sont à limiter autant que possible en les greffant en priorité sur des voies adjacentes.

Une voie d'accès au projet d'aménagement d'ensemble devra être aménagée afin d'assurer le bouclage viaire du projet.

## 3.2. INTÉGRATION QUALITATIVE DU SECTEUR DANS SON ENVIRONNEMENT

Les projets respecteront une frange végétalisée afin de gérer l'interface avec la route métropolitaine 301. La limite entre le secteur et la RM301 sera végétalisée afin de développer une transition avec la route, et d'atténuer les effets induits de la RM301 sur la santé publique (nuisance sonore et qualité de l'air).

Le parti pris végétal favorisera les essences locales, en lien étroit avec les fonctionnalités écologiques du site et développera au minimum deux strates végétales (arborées, arbustives ou herbacées). Les solutions d'infiltration des eaux pluviales seront privilégiées avec des matériaux naturels et connectées aux espaces de pleine terre.

L'espace arboré existant au Nord de la RM301 identifié comme « végétation existante à maintenir » dans le schéma de principe ci-après devra être maintenu.

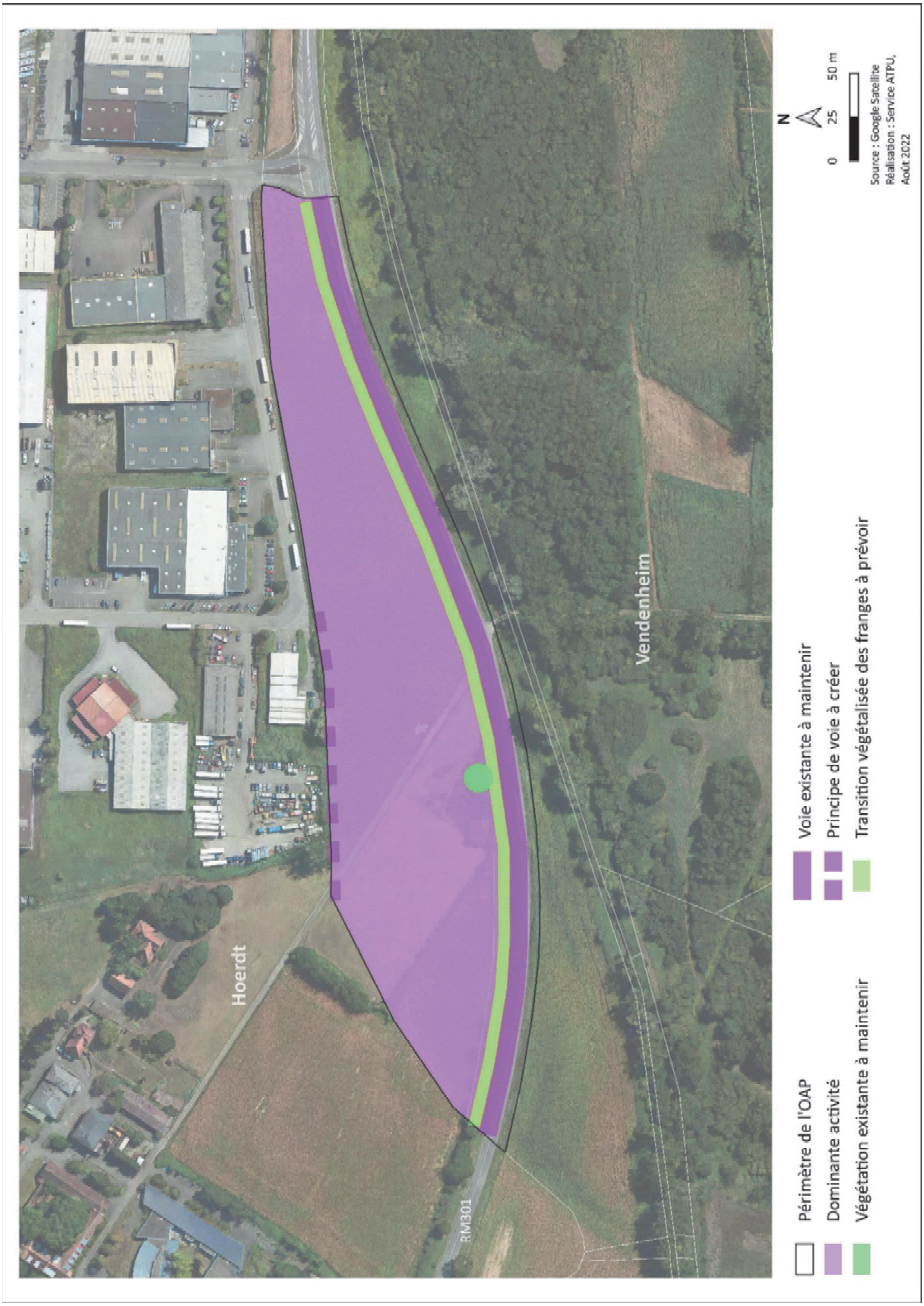
## 3.3. PROGRAMMATION

Les bureaux liés aux activités des entreprises devront être orientés de sorte à ne pas être directement exposés à la RM301, afin de réduire les risques liés à la qualité de l'air et les nuisances sonores.

## 3.4. PRISE EN COMPTE DES NUISANCES

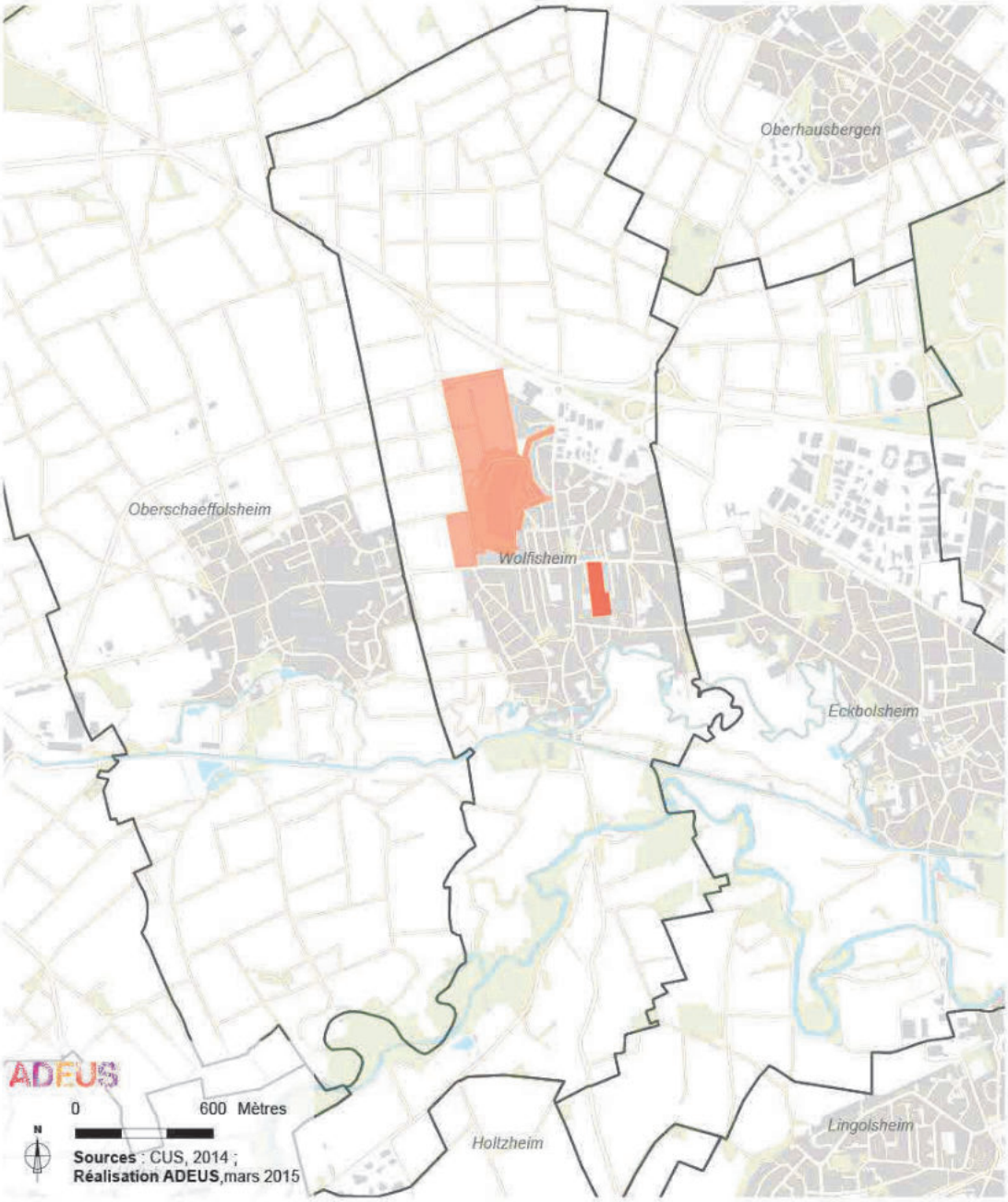
Afin de réduire l'exposition des personnes aux nuisances, les projets devront prendre en compte les enjeux de santé et de sécurité publique, au regard du bruit, notamment dans la gestion de la proximité avec la RM301 au Sud ainsi que de la qualité de l'air.

**Carte n°1 : Schéma / Principes d'aménagements - Secteur EPSAN**



# COMMUNE DE WOLFISHEIM :

# « SECTEUR AU CENTRE »



# 1. SITUATION DU SECTEUR DE PROJET

Ce secteur est situé au cœur de la commune, entre le vieux village et l'axe structurant de la rue du Général Leclerc.

# 2. DESTINATION DU SECTEUR

Cette zone est destinée à accueillir un quartier à dominante résidentielle. Il pourra également comprendre des commerces et services, préférentiellement en façade de la rue du Général Leclerc.

# 3. PRINCIPES D'AMÉNAGEMENT ET CONDITIONS D'URBANISATION

## 3.1. DESSERTE ET ORGANISATION VIAIRE

La voie de desserte de la zone devra se connecter à la rue du Général Leclerc au Nord. Elle se terminera en impasse au Sud. Cette partie terminale devra être aménagée et faire l'objet d'un traitement qualitatif, dans la mesure où il constitue un espace central au sein du futur quartier.

Plusieurs cheminements devront être créés, afin de connecter la zone, aux quartiers limitrophes :

- à l'Est vers l'impasse des Roses,
- au Sud vers la rue dite " Hammelsgraben "

Une continuité le long de la rue dite " Hammelsgraben " devra être préservée en limite Sud de la zone, afin de permettre l'aménagement d'une liaison cyclable entre la rue des Seigneurs (à l'Ouest) et la rue Neuve.

## 3.2. INTÉGRATION QUALITATIVE DE LA ZONE DANS SON ENVIRONNEMENT

Au Nord de la zone, un front bâti structuré devra être créé le long de la rue du Général Leclerc : des espaces pour des commerces et services pourront être prévus en rez-de-chaussée d'immeubles.

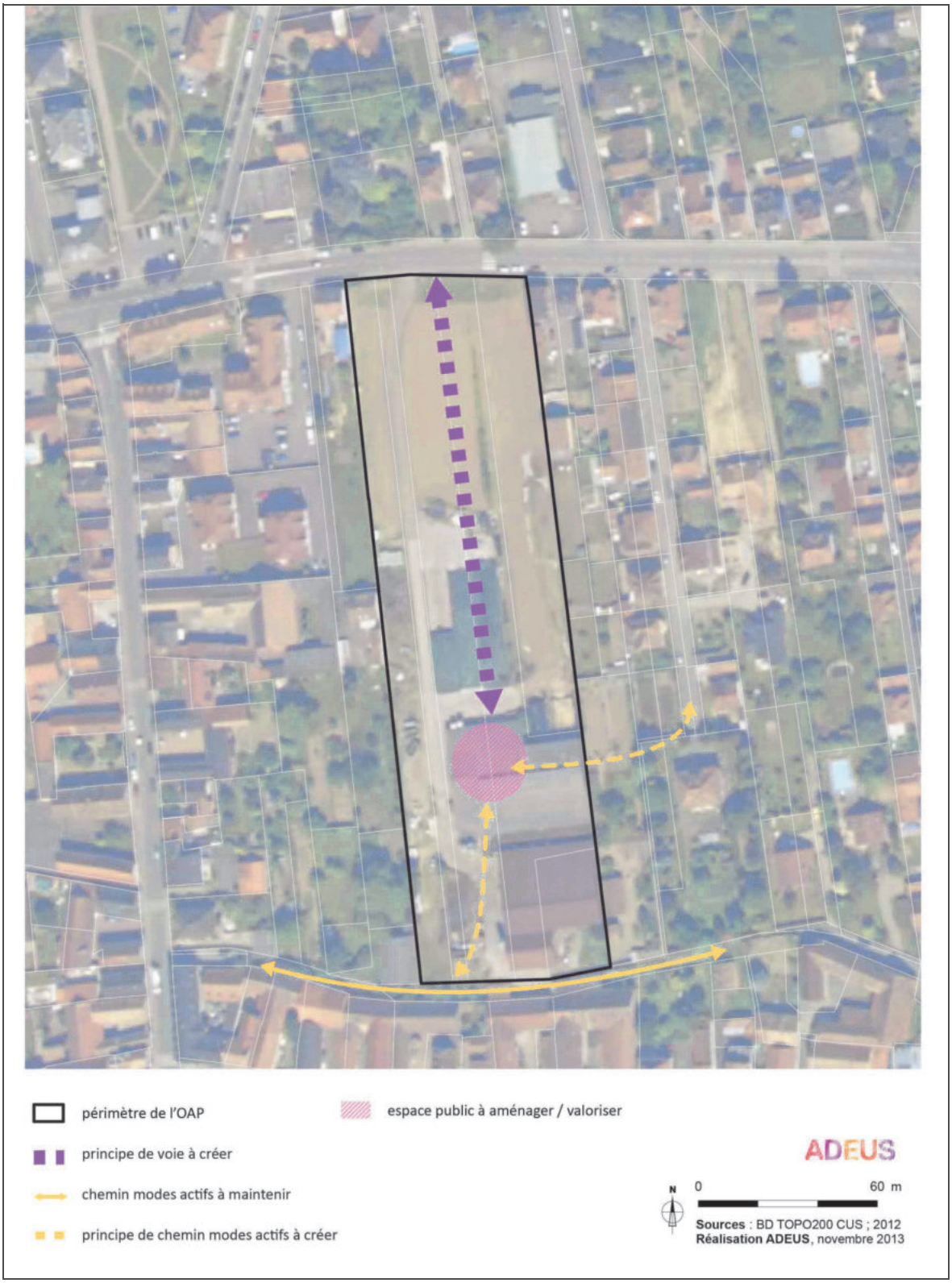
## 3.3. PROGRAMMATION

La programmation urbaine devra comprendre une diversité des formes d'habitat.

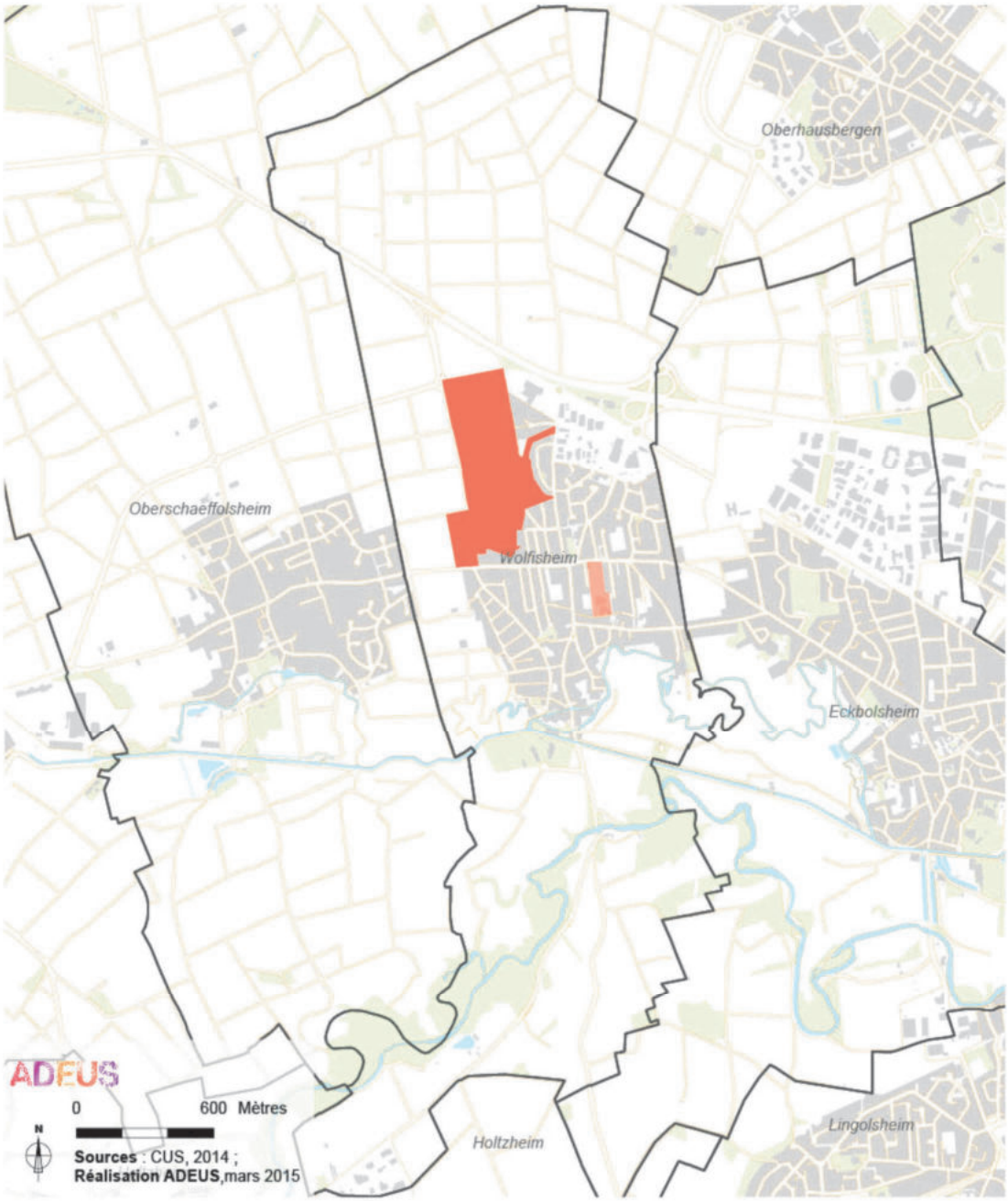
Il sera exigé un minimum de 40 à 50 logements à l'hectare.

Le nombre de logements sociaux devra être au moins égal à 30% du nombre total de logement.

**Carte n°2 : Schéma de principes - secteur au centre**



# COMMUNE DE WOLFISHEIM :
# « SECTEUR DU FORT KLÉBER »



# 1. SITUATION DU SECTEUR DE PROJET

Ce secteur situé en frange Ouest de la commune, au contact du Fort Kléber, comprend plusieurs entités qui s'organisent en continuité les unes avec les autres, à savoir :

- le Fort Kléber et les espaces verts et de loisirs qui l'accompagnent, qui constitue un élément de patrimoine remarquable de la " Ceinture des Forts ". A la différence de bon nombre d'autres ouvrages de cette ceinture, le Fort Kléber a la particularité de se situer au contact immédiat des quartiers résidentiels existants (et futurs) ;
- la zone d'urbanisation future à dominante d'habitat en entrée Ouest de Wolfisheim, le long de la rue du Général Leclerc et au Sud-Ouest du Fort Kléber ;
- la zone d'urbanisation future à dominante d'habitat au Nord du Fort Kléber et au contact du COW (route de contournement d'Oberschaeffolsheim et de Wolfisheim) ;
- la réserve foncière à l'Ouest du Fort Kléber et dans le prolongement de la rue de la 2ème Division Blindée.

# 2. DESTINATION DU SECTEUR

Cette zone est destinée à accueillir un quartier mixte à dominante d'habitat, pouvant également contenir des bureaux, des commerces et des services. La partie Nord du secteur au contact du COW est destinée à accueillir principalement des activités économiques. Le Fort Kléber et ses abords ont vocation à être préservés en espaces verts et de loisirs.

# 3. PRINCIPES D'AMÉNAGEMENT ET CONDITIONS D'URBANISATION

## 3.1. DESSERTE ET ORGANISATION VIAIRE

L'accès à la zone devra se faire :

- à l'Est, à partir de la rue de la 2ème Division Blindée ;
- au Sud, à partir de la rue du Général Leclerc ;
- au Nord, à partir du giratoire du COW.

Toutefois l'urbanisation de la zone à dominante d'habitat au Nord du Fort Kléber pourra être réalisée dans un premier temps, avant l'aménagement des voies d'accès Sud et Nord, à condition d'en prévoir les amorces permettant une connexion ultérieure.

Ces trois accès devront être reliés par une voirie interne à la zone assurant leur jonction.

La continuité de la Piste de Forts, qui traverse le secteur du Nord au Sud, devra être préservée, soit dans son emprise actuelle, soit dans l'aménagement d'un nouveau site propre en parallèle.

Plusieurs cheminements devront être créés afin de créer des connexions entre les futurs quartiers et les espaces verts du Fort Kléber, tel que défini au plan. Un cheminement devra également être aménagé :

- à l'Est du Fort, en connexion avec la rue des Vignes ;
- au Nord du secteur, pour relier la zone mixte à l'espace d'activités économiques.

## 3.2. INTÉGRATION QUALITATIVE DE LA ZONE DANS SON ENVIRONNEMENT

Une transition végétale en frange Ouest de la zone, au contact des espaces agricoles ouverts, et en partie situés sous le faisceau des lignes électriques au Sud de la zone résidentielle prévue en entrée Ouest de Wolfisheim, devra être créée. Cette transition garantira aussi un accompagnement végétalisé de la piste des Forts, en assurant un confort de circulation (ombrage par les végétaux, mobilier urbain...). Elle sera d'une épaisseur minimale de 10 mètres et sera composée d'essences locales sur plusieurs strates. Au Sud-Ouest de la zone, l'espace compris sous le faisceau de lignes électriques devra également être intégré dans cette transition végétale.

Les espaces verts autour du Fort Kléber devront être préservés. Ils pourront comporter des installations de sports et loisirs et des équipements publics.

Au Sud de la zone résidentielle prévue en entrée Ouest de Wolfisheim, un front bâti devra structurer l'espace public de la rue du Général Leclerc, afin de marquer l'entrée de l'agglomération et créer une façade urbaine. Les façades principales devront être tournées vers la rue du Général Leclerc.

## 3.3. PROGRAMMATION

L'urbanisation de la zone mixte à dominante d'habitat située au Nord du Fort Kléber devra se faire par phases successives du Nord au Sud.

L'urbanisation de la zone au Sud-Ouest du Fort Kléber peut être urbanisée indépendamment de la zone mixte au Nord.

Le pourcentage de logements sociaux devra être au minimum de :

- 50 % du total de logements pour la zone d'urbanisation future à dominante d'habitat située au Nord du Fort Kléber en prolongement de la rue de la 2ème Division Blindée, en conformité avec le secteur de mixité sociale (SMS 13) défini au règlement écrit ;
- 30 % du total de logements pour la zone d'urbanisation future à dominante d'habitat située au Sud-Ouest du Fort Kléber et le long de la rue du Général Leclerc.

L'espace situé au Nord du Fort Kléber (et à l'arrière des bâtiments de la rue de la 2ème Division Blindée) est couvert au règlement graphique par un emplacement réservé dit de mixité sociale (ERMS) et devra comporter 100 % de logements locatifs sociaux. Son urbanisation est possible à court terme, indépendamment des zones IAU alentours.

La programmation urbaine devra comprendre une diversité des formes d'habitat. Au moins 25 % de l'opération devra être composé d'habitat intermédiaire.

**Carte n°1 : Schéma de principes - secteur du Fort Kléber**