Strasbourg.eu
eurométropole

Capitale européenne

# PLAN LOCAL D'URBANISME

# Modification n° 2

## Extraits du
## 1. RAPPORT DE PRESENTATION

## TOME 6

### 1.9. Entrées de ville

**Dossier d'enquête publique**
**Octobre 2018**


direction urbanisme et territoires
aménagement du territoire et projets urbains
ADEUS

Organisation des Nations Unies pour l'éducation, la science et la culture
Strasbourg – Grande île inscrit sur la Liste du patrimoine mondial en 1988

**Ville et Eurométropole**
1 parc de l'Étoile
67076 Strasbourg Cedex - France

Téléphone : **+33 (0)3 68 98 50 00**
Courriel : **courrier@strasbourg.eu**
Site internet : **www.strasbourg.eu**

# 3. LES SECTEURS TRAITÉS AU TITRE DE L'ARTICLE L.111-1-4 DU CODE DE L'URBANISME DANS LE PLU

Au regard des éléments exposés dans la partie précédente, le PLU est concerné par 6 secteurs dans l'ensemble de l'Eurométropole de Strasbourg (tous classés en zone « à urbaniser » IAU) qui relèvent des dispositions de l'article L.111-1-4 du CU. Les justifications et les motivations du parti d'urbanisme retenu figurent dans les études ci-après.

Les mesures spécifiquement employées sur chacun de ces secteurs permettant de répondre aux dispositions de la loi en matière de traitement des entrées de villes sont également édictées par ailleurs, de manière indépendante mais néanmoins cohérente, à travers le règlement (écrit et graphique) et les OAP du PLU. Chacun des secteurs étudiés dispose ainsi d'une OAP permettant une complémentarité des outils mis en oeuvre pour définir le parti d'aménagement retenu.

Ce sont ces mesures spécifiques, au regard de la compatibilité avec les critères identifiés dans le code de l'urbanisme, qui permettent de réduire les reculs des constructions génériques de 75 ou 100 mètres vis-à-vis des routes à grande circulation initialement en vigueur. Les secteurs sont donc traités indépendamment dans le présent chapitre, mais conformément aux principes retenus par ailleurs dans le règlement et les OAP.

Il s'agit de :

- **MUNDOLSHEIM / REICHSTETT** : secteur d'extension IAUX de la Zone Commerciale Nord (ZCN), aux abords de la RD 263 et de l'autoroute A 4,
- **SOUFFELWEYERSHEIM** : secteur d'extension de la zone d'activités IAUX rue de l'Industrie le long de l'autoroute A 35,
- **HOLTZHEIM / ENTZHEIM** : secteur d'extension IAUX du Parc d'Activités Nord Aéroport, longeant la RD 221 ;
- **ILLKIRCH-GRAFFENSTADEN** : secteur d'extension IAU de la ZAC Baggersee, le long de la RD 468,
- **ILLKIRCH-GRAFFENSTADEN** : extension du secteur IAUZ, partie Sud du Parc d'Innovation, longeant la RD 468,
- **LIPSHEIM** : secteur d'extension IAU de la Niedermatt, aux abords de la RD 1083.

Autre secteur :

- **FEGERSHEIM** : secteur d'extension IAUX, longeant le Nord de la N 353 (Rocade Sud).

  Ce secteur, bien que classé en zone IAU et répondant à l'ensemble des critères explicités ci-avant, ne fait pas l'objet d'une étude spécifique dans le présent chapitre.
  Il s'agit, en effet aujourd'hui, d'un secteur pour lequel aucun projet urbain n'est suffisamment défini et avancé à ce stade pour pouvoir établir un parti d'aménagement à même de lever le recul inconstructible de 100 mètres. En l'état, l'article L.111-1-4 du code de l'urbanisme s'applique donc jusqu'à ce qu'une étude permette, une fois le projet d'urbanisation connu et les orientations d'aménagement établies, de réduire la marge d'inconstructibilité.

# 3. LES SECTEURS TRAITÉS AU TITRE DE L'ARTICLE L.111-1-4 DU CODE DE L'URBANISME DANS LE PLU

Au regard des éléments exposés dans la partie précédente, le PLU est concerné par 6 secteurs dans l'ensemble de l'Eurométropole de Strasbourg (tous classés en zone « à urbaniser » IAU) qui relèvent des dispositions de l'article L.111-1-4 du CU. Les justifications et les motivations du parti d'urbanisme retenu figurent dans les études ci-après.

Les mesures spécifiquement employées sur chacun de ces secteurs permettant de répondre aux dispositions de la loi en matière de traitement des entrées de villes sont également édictées par ailleurs, de manière indépendante mais néanmoins cohérente, à travers le règlement (écrit et graphique) et les OAP du PLU. Chacun des secteurs étudiés dispose ainsi d'une OAP permettant une complémentarité des outils mis en oeuvre pour définir le parti d'aménagement retenu.

Ce sont ces mesures spécifiques, au regard de la compatibilité avec les critères identifiés dans le code de l'urbanisme, qui permettent de réduire les reculs des constructions génériques de 75 ou 100 mètres vis-à-vis des routes à grande circulation initialement en vigueur. Les secteurs sont donc traités indépendamment dans le présent chapitre, mais conformément aux principes retenus par ailleurs dans le règlement et les OAP.

Il s'agit de :

- **MUNDOLSHEIM / REICHSTETT** : secteur d'extension IAUX de la Zone Commerciale Nord (ZCN), aux abords de la RD 263 et de l'autoroute A 4,
- **SOUFFELWEYERSHEIM** : secteur d'extension de la zone d'activités IAUX rue de l'Industrie le long de l'autoroute A 35,
- **HOLTZHEIM / ENTZHEIM** : secteur d'extension IAUX du Parc d'Activités Nord Aéroport, longeant la RD 221 ;
- **ILLKIRCH-GRAFFENSTADEN** : secteur d'extension IAU de la ZAC Baggersee, le long de la RD 468,
- **ILLKIRCH-GRAFFENSTADEN** : extension du secteur IAUZ, partie Sud du Parc d'Innovation, longeant la RD 468,
- **LIPSHEIM** : secteur d'extension ~~IAU~~ IAUXb1 de la Niedermatt, aux abords de la RD 1083.

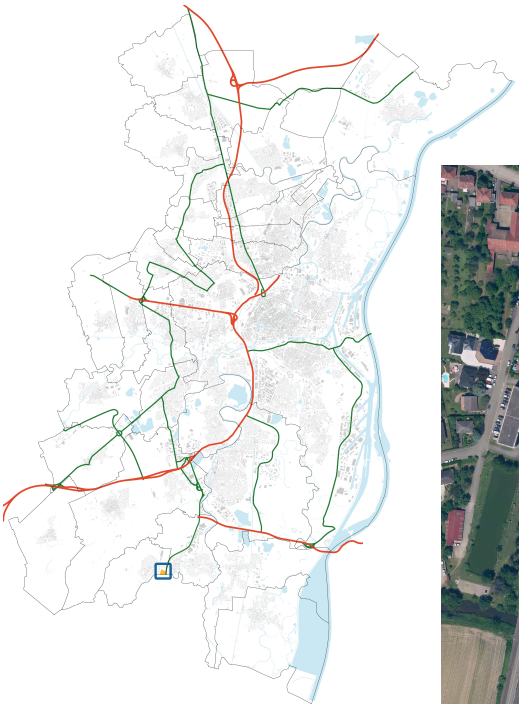
Autre secteur :

- **FEGERSHEIM** : secteur d'extension IAUX, longeant le Nord de la N 353 (Rocade Sud).

  Ce secteur, bien que classé en zone IAU et répondant à l'ensemble des critères explicités ci-avant, ne fait pas l'objet d'une étude spécifique dans le présent chapitre.
  Il s'agit, en effet aujourd'hui, d'un secteur pour lequel aucun projet urbain n'est suffisamment défini et avancé à ce stade pour pouvoir établir un parti d'aménagement à même de lever le recul inconstructible de 100 mètres. En l'état, l'article L.111-1-4 du code de l'urbanisme s'applique donc jusqu'à ce qu'une étude permette, une fois le projet d'urbanisation connu et les orientations d'aménagement établies, de réduire la marge d'inconstructibilité.

## 3.6. COMMUNE DE LIPSHEIM

### SECTEUR DE LA NIEDERMATT / RD 1083



*Source : Fond SIG CUS 2013 - Réalisation ADEUS*

### 3.6.1. Contexte et destination du secteur

La Niedermatt est un site d'environ 7 hectares situés à la fois en limite Sud 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 secteur Niedermatt est destiné à un développement urbain mixte constitué des fonctions habitat et activités.

Le site, inscrit au PLU en zone à urbaniser, est néanmoins très contraint par la présence des deux infrastructures de transport : il est longé par la RD 1083 à l'Est (ex : route nationale RN 83 dite «route de Lyon») et les voies ferrées à l'Ouest. L'urbanisation de la zone est conditionnée par le réaménagement de la RD 1083 tel que prévu dans la DUP 2013.

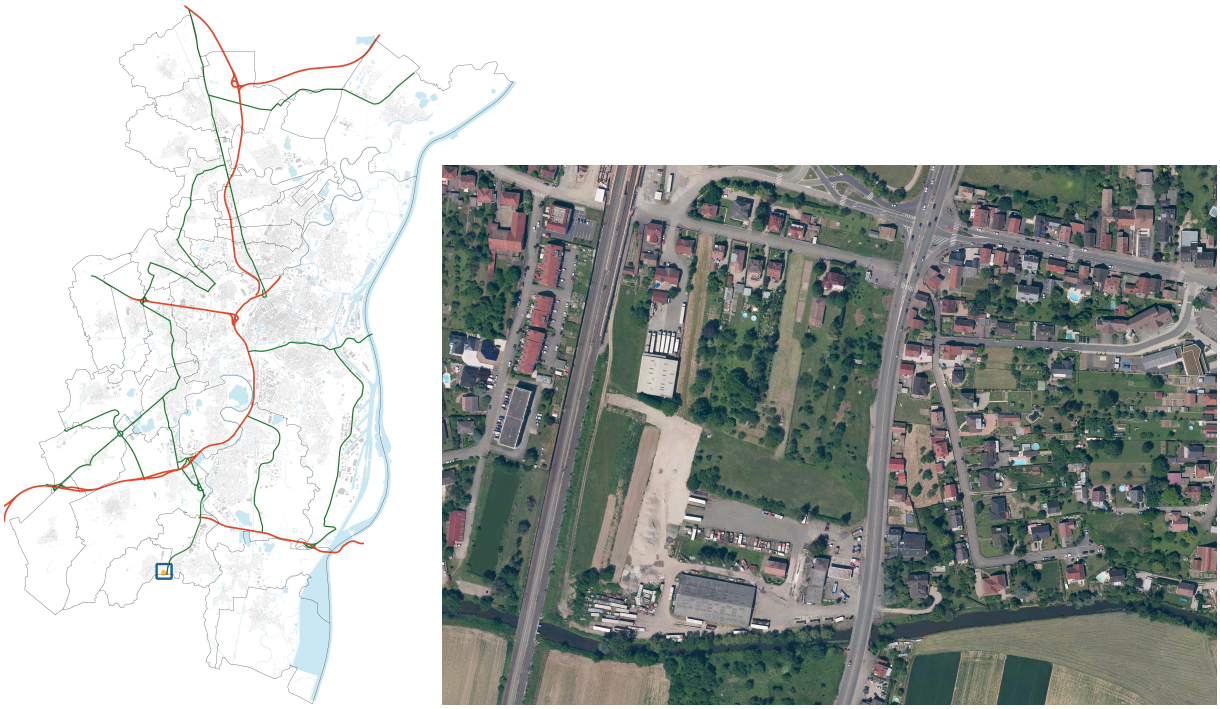
La RD 1083 est un voie classée «route à grande circulation». A ce titre, ce secteur est concerné par l'application des dispositions de l'article L.111-1-4 du code de l'urbanisme.

Par ailleurs, le SCoT de la Région de Strasbourg précise que toutes les entrées d'agglomération doivent bénéficier d'un traitement de qualité et, concernant notamment la traversée de Fegersheim et Lipsheim par la RD 1083, «*par une attention particulière à l'insertion des bâtiments situés en bordure de la route, au traitement de l'espace public et au contrôle des publicités, enseignes et pré-enseignes; l'aménagement des terrains situés entre la RN 83* (actuelle RD 1083) *et la voie ferrée doit se faire dans un souci de qualité paysagère depuis la route comme depuis la voie ferrée*»[1].

*1. DOG du SCOTERS, Chapitre VII, p.39.*

## 3.6. COMMUNE DE LIPSHEIM

### SECTEUR DE LA NIEDERMATT / RD 1083



*Source : Fond SIG CUS 2013 - Réalisation ADEUS*

### 3.6.1. Contexte et destination du secteur

La Niedermatt est un site d'environ 7 hectares situés à la fois en limite Sud 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 secteur Niedermatt est destiné à un développement urbain mixte constitué des fonctions habitat ~~et activités.~~ au Nord-Est du secteur et d'activités sur le reste du secteur (Nord-Ouest et Sud). Ces activités devront de préférence être de type artisanales, industrielles et de petite logistique.

Le site, inscrit au PLU en zone à urbaniser, est néanmoins très contraint par la présence des deux infrastructures de transport : il est longé par la RD 1083 à l'Est (ex : route nationale RN 83 dite «route de Lyon») et les voies ferrées à l'Ouest. ~~L'urbanisation de la zone est conditionnée par le réaménagement de la RD 1083 tel que prévu dans la DUP 2013.~~

La RD 1083 est un voie classée «route à grande circulation». A ce titre, ce secteur est concerné par l'application des dispositions de l'article L.111-1-4 du code de l'urbanisme.

Par ailleurs, le SCoT de la Région de Strasbourg précise que toutes les entrées d'agglomération doivent bénéficier d'un traitement de qualité et, concernant notamment la traversée de Fegersheim et Lipsheim par la RD 1083, «*par une attention particulière à l'insertion des bâtiments situés en bordure de la route, au traitement de l'espace public et au contrôle des publicités, enseignes et pré-enseignes; l'aménagement des terrains situés entre la RN 83* (actuelle RD 1083) *et la voie ferrée doit se faire dans un souci de qualité paysagère depuis la route comme depuis la voie ferrée*»[1].

*1. DOG du SCOTERS, Chapitre VII, p.39.*

### 3.6.2. Présentation du projet de requalification de la RD 1083 par le Conseil Départemental du Bas-Rhin et incidences sur le futur quartier

Depuis 2007, le Conseil Départemantal du Bas-Rhin a engagé une réflexion pour la requalification du tronçon de la RD 1083 situé entre Fegersheim et Ichtratzheim. Ce projet est développé en partenariat avec l'Eurométropole de Strasbourg, la Région et les communes de Lipsheim, Fegersheim et Ichtratzheim.

Les principaux objectifs recherchés par le projet consistent à réduire les nuisances actuelles, sécuriser et améliorer les accès riverains et les échanges entre communes, assurer la régulation du trafic, réduire la coupure urbaine entre Lipsheim et Fegersheim.

Le projet prévoit la création et la requalification (refonte des carrefours existants) de carrefours de régulation du Nord au Sud du secteur de projet, l'aménagement d'une trémie couverte pour lier les secteurs urbains de Lipsheim et Fegersheim, l'installation de protections acoustiques.

Ce projet de requalification comprend la création d'une contre allée le long du site de la Niedermatt qui pourra absorber les entrées / sorties du quartier Niedermatt sur sa façade Est.

*La RD 1083 vue depuis la rue de la Gare (à gauche) et vue sur le secteur Niedermatt depuis une parcelle non construite (à droite)*

### 3.6.3. Mesures spécifiquement employées sur le secteur

#### 3.6.3.1. Qualité de l'urbanisme

Le projet d'urbanisation du secteur de la Niedermatt, développé parallèlement à celui de la requalification de la RD 1083, donne l'occasion de traiter cette entrée dans l'Eurométropole de Strasbourg par la RD 1083 de façon transversale, cohérente et qualitative. 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 quartier urbain et affirmé sur la Niedermatt.

En cela, le bâti de relativement grande hauteur par rapport au tissu environnant, pourra cohabiter avec des volumes bâtis plus modestes en cœur d'opération. Les hauteurs les plus importantes seront concentrées sur les limites Ouest et Est, côté RD 1083 pour le bâti à usage d'activités et côté voies ferrées pour le bâti à usage d'habitation.

Elles pourront atteindre au maximum 15 mètres pour les toitures à deux pans principaux et 12 mètres dans le cas de toiture terrasse. Le cœur du quartier pourra quant à lui être dédié à des formes urbaines de gabarit plus modeste.

La forme des îlots fera l'objet d'une attention particulière. Ils seront ouverts afin d'enrichir les vues depuis les espaces publics et depuis les espaces bâtis.

### 3.6.2. Présentation du projet de requalification de la RD 1083 par le Conseil Départemental du Bas-Rhin et incidences sur le futur quartier

Depuis 2007, le Conseil Départemantal du Bas-Rhin a engagé une réflexion pour la requalification du tronçon de la RD 1083 situé entre Fegersheim et Ichtratzheim. Ce projet est développé en partenariat avec l'Eurométropole de Strasbourg, la Région et les communes de Lipsheim, Fegersheim et Ichtratzheim.

Les principaux objectifs recherchés par le projet consistent à réduire les nuisances actuelles, sécuriser et améliorer les accès riverains et les échanges entre communes, assurer la régulation du trafic, réduire la coupure urbaine entre Lipsheim et Fegersheim.

Le projet prévoit la création et la requalification (refonte des carrefours existants) de carrefours de régulation du Nord au Sud du secteur de projet, l'aménagement d'une trémie couverte pour lier les secteurs urbains de Lipsheim et Fegersheim, l'installation de protections acoustiques.

Ce projet de requalification comprend la création d'une contre allée le long du site de la Niedermatt qui pourra absorber les entrées / sorties du quartier Niedermatt sur sa façade Est.

*La RD 1083 vue depuis la rue de la Gare (à gauche) et vue sur le secteur Niedermatt depuis une parcelle non construite (à droite)*

### 3.6.3. Mesures spécifiquement employées sur le secteur

#### 3.6.3.1. Qualité de l'urbanisme

Le projet d'urbanisation du secteur de la Niedermatt, développé parallèlement à celui de la requalification de la RD 1083, donne l'occasion de traiter cette entrée dans l'Eurométropole de Strasbourg par la RD 1083 de façon transversale, cohérente et qualitative. 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 quartier urbain et affirmé sur la Niedermatt.

~~En cela, le bâti de relativement grande hauteur par rapport au tissu environnant, pourra cohabiter avec des volumes bâtis plus modestes en cœur d'opération.~~

~~Les hauteurs les plus importantes seront concentrées sur les limites Ouest et Est, côté RD 1083 pour le bâti à usage d'activités et côté voies ferrées pour le bâti à usage d'habitation.~~

Au niveau du secteur mixte à dominante d'abitat, les hauteurs les plus importantes seront concentrées sur la limite Est le long de la RD 1083 dans le but de faire écran aux nuisances.

~~Elles pourront atteindre au maximum 15 mètres pour les toitures à deux pans principaux et 12 mètres dans le cas de toiture terrasse.~~ Le cœur du quartier mixte à dominante d'habitat ~~pourra~~ restera quant à lui ~~être~~ dédié à des formes urbaines de gabarit plus modeste, en continuité avec les habitations existantes.

~~La forme des îlots fera l'objet d'une attention particulière. Ils seront ouverts afin d'enrichir les vues depuis les espaces publics et depuis les espaces bâtis.~~

Afin de structurer l'espace, le bâti sera implanté prioritairement à l'alignement des voies et espaces publics, mais de façon discontinue (îlots ouverts). Cette implantation à l'alignement sera à interpréter strictement sur limite ou avec un léger recul de 1,5 mètre minimum.

Afin de marquer l'aspect urbain de la RD 1083 dans la traversée de Lipsheim-Fegersheim, les rez-de-chaussée du front bâti seront de préférence ouverts et/ou vitrés et d'une hauteur sous plafond plus importante que celle des niveaux supérieurs.

Cette entrée de ville sera à traiter de façon résolument urbaine en jouant sur le traitement de la voirie en surface (aménagement de l'espace public), l'adaptation des aménagements aux modes actifs, l'implantation des immeubles à l'alignement, la silhouette urbaine et la hauteur du bâti. La plantation d'arbres d'alignement le long de la contre-allée, le choix d'un mobilier urbain (non routier).

La qualité de l'urbanisme le long de la RD 1083 résulte de la mise en oeuvre des éléments suivants :

- le traitement de la RD 1083 en voie urbaine (de type avenue) au droit des noyaux villageois des communes de Lipsheim et Fegersheim,
- la structuration des hauteurs,
- une certaine ouverture du quartier Niedermatt sur la RD 1083 (venelles, vitrines, fenêtres,...),
- l'implantation d'un front bâti à l'alignement.

### 3.6.3.2. Qualité des paysages

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. La qualité paysagère dépendra directement de la qualité du traitement de la voirie au droit des noyaux villageois de Lipsheim et Fegersheim. La voirie de surface sera traitée en voirie urbaine de type «avenue».

La qualité paysagère de ce tronçon dépendra aussi beaucoup de la présence d'arbres d'alignements le long de la voie, susceptible de structurer l'espace et de lui donner une échelle (la largeur du «vide» de façade à façade est considérable, de l'ordre d'une cinquantaine de mètres).

La structuration paysagère d'entrée de ville sera également liée à à l'affirmation de la présence de l'Andlau en limite Sud du secteur à travers la plantation d'arbres à grand développement et la reconstitution d'une ripisylve qui devront l'accompagner et qui seront plantées dans la marge de recul des constructions.

Le grand paysage participe aussi à la qualité paysagère du site. Il est perceptible depuis le secteur de la Niedermatt d'où se distingue, à l'Ouest, la ligne des Vosges. Si le talus de la voie ferrée rend difficile sa perception depuis le niveau du sol, les futures constructions pourront bénéficier de cette vue depuis les étages supérieurs.

La qualité du paysage est assurée par les éléments suivants :

- la plantation d'arbres d'alignement à grand développement le long de la RD 1083,
- la mise en valeur par renaturation du cours d'eau de l'Andlau et de ses abords,
- la qualité du front bâti / façade Est du quartier de la Niedermatt.

### 3.6.3.3. Qualité de l'architecture

La qualité de l'architecture en entrée de ville dépend pour beaucoup de la qualité du front bâti de la façade Est de la Niedermatt. Les programmes retenus (tertiaire, hôtel,...), la hauteur conséquente du bâti (15 mètres) définie en relation avec la largeur de l'infrastructure, l'implantation à l'alignement, garantissent la qualité de cette entrée de ville.

Une attention particulière sera apportée à la qualité du front bati situé en limite Est du quartier de la Niedermatt, ce dernier étant très visible. Les façades seront traitées dans un esprit d'ouverture : vitrines en rez-de-chaussée, halls vitrés, baies vitrées,...

Les activités économiques seront concentrées le long de la voie ferrée et au Sud du secteur pour tirer parti de l'effet vitrine en entrée d'agglomération et protéger le quartier d'habitat sur le plan acoustique. De même que pour le quartier d'habitat, un traitement urbain et paysager des interfaces du secteur d'activités devra être assuré, à la fois avec la RD 1083 sur l'ensemble de la façade Est et avec la voie ferrée.

Afin de structurer l'espace, le bâti sera implanté prioritairement à l'alignement des voies et espaces publics, mais de façon discontinue (îlots ouverts), notamment au niveau du front bâti à constituer le long de la contre-allée côté RD 1083. ~~Cette implantation à l'alignement sera à interpréter strictement sur limite ou avec un léger recul de 1,5 mètre minimum.~~

~~Afin de marquer l'aspect urbain de la RD 1083 dans la traversée de Lipsheim Fegersheim, les rez-de-chaussée du front bâti seront de préférence ouverts et/ou vitrés et d'une hauteur sous plafond plus importante que celle des niveaux supérieurs.~~

Cette entrée de ville sera ~~à traiter~~ traitée de façon ~~résolument~~ qualitative et urbaine en jouant sur le traitement de la voirie en surface (aménagement de l'espace public), l'adaptation des aménagements aux modes actifs, l'implantation des immeubles à l'alignement, la silhouette urbaine et la hauteur du bâti. La plantation d'arbres d'alignement le long de la contre-allée, le choix d'un mobilier urbain (non routier).

La qualité de l'urbanisme le long de la RD 1083 résulte de la mise en oeuvre des éléments suivants :

- le traitement de la RD 1083 en voie urbaine (de type avenue) au droit des noyaux villageois des communes de Lipsheim et Fegersheim,
- la structuration des hauteurs,
- une certaine ouverture du quartier Niedermatt sur la RD 1083 (venelles, vitrines, fenêtres,...),
- l'implantation d'un front bâti à l'alignement, côté RD 1083.

### 3.6.3.2. Qualité des paysages

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. La qualité paysagère dépendra directement de la qualité du traitement de la voirie au droit des noyaux villageois de Lipsheim et Fegersheim. ~~La voirie de surface sera traitée en voirie urbaine de type «avenue».~~

~~La qualité paysagère de ce tronçon dépendra aussi beaucoup de la présence d'arbres d'alignements le long de la voie, susceptible de structurer l'espace et de lui donner une échelle (la largeur du «vide» de façade à façade est considérable, de l'ordre d'une cinquantaine de mètres).~~

La structuration paysagère d'entrée de ville sera également liée à à l'affirmation de la présence de l'Andlau en limite Sud du secteur à travers la plantation d'arbres à grand développement et la reconstitution d'une ripisylve qui devront l'accompagner et qui seront plantées dans la marge de recul des constructions.

Le grand paysage participe aussi à la qualité paysagère du site. Il est perceptible depuis le secteur de la Niedermatt d'où se distingue, à l'Ouest, la ligne des Vosges. Si le talus de la voie ferrée rend difficile sa perception depuis le niveau du sol, les futures constructions pourront bénéficier de cette vue depuis les étages supérieurs.

La qualité du paysage est assurée par les éléments suivants :

- la plantation d'arbres d'alignement à grand développement le long de la RD 1083,
- la mise en valeur par renaturation du cours d'eau de l'Andlau et de ses abords,
- la qualité du front bâti / façade Est du quartier de la Niedermatt.

### 3.6.3.3. Qualité de l'architecture

La qualité de l'architecture en entrée de ville dépend pour beaucoup de la qualité du front bâti de la façade Est de la Niedermatt. ~~Les programmes retenus (tertiaire, hôtel,...), la hauteur conséquente du bâti (15 mètres) définie en relation avec la largeur de l'infrastructure, l'implantation à l'alignement, garantissent la qualité de cette entrée de ville.~~ Une attention particulière sera apportée à la qualité du front bâti ~~situé en limite Est du quartier de la Niedermatt, ce dernier étant très visible~~. Les façades seront traitées dans un esprit d'ouverture : vitrines en rez-de-chaussée, halls vitrés, baies vitrées, ...

Le pied d'immeuble étant particulièrement exposé aux regards, il devra être soigné. Le rez-de-chaussée sera assez haut (de l'ordre de 4 mètres) et pourra faire l'objet de doubles hauteurs.

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.

De façon générale et afin d'éviter l'uniformité de l'ensemble, le PLU cherche à veiller 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 etc.

La qualité architecturale est assurée par les éléments suivants :

- la fonction singulière des bâtiments (activités, tertiaire, services),
- le traitement du rez-de-chaussée / façade Est du quartier Niedermatt en fonction du contexte (flux, échelle de l'infrastructure etc.),
- la hauteur conséquente permise des bâtiments (jusqu'à 15 mètres) qui marque l'entrée de ville.

### 3.6.3.4. 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.

Les nuisances sonores seront atténuées au sein du futur quartier par le front bâti faisant écran qui sera implanté en première ligne le long de la RD 1083. La forme (hauteur plus importante du bâti, formes découpées du bâti) et la destination (logement proscrit) répondent à cette contrainte. Au-delà des mesures citées ci-dessus, il est préconisé de recourir à des dispositifs architecturaux adaptés divers (de type façade «double peau» par exemple) afin de prévenir les nuisances acoustiques.

Les activités économiques seront concentrées le long de la RD 1083 pour tirer parti de l'effet de vitrine en entrée d'agglomération et protéger le quartier de la Niedermatt sur le plan acoustique. Ces bâtiments d'activités (ou ceux dédiés au stationnement de type silos par exemple), de plus grand gabarit, pourront jouer ce rôle d'écran le long des infrastructures.

L'effet de coupure entre Lipsheim et Fegersheim sera atténué au niveau du carrefour RD 1083 / RD 221 par la création d'une voirie de surface apaisée où les conditions seront réunies pour faciliter la traversée par les modes actifs. La pollution de l'air sera atténuée par la régulation du trafic.

Les nuisances sont limitées par les éléments suivants :

- le traitement de la voirie dans le cadre du projet du Conseil Départemantal du Bas-Rhin en trémie permet de minimiser l'effet de coupure au droit du carrefour, de limiter les nuisances sonores et olfactives,
- un front bâti relativement continu, faisant écran,
- un traitement des façades selon des dispositifs architecturaux divers de type «double peau»,
- une fonction adaptée des bâtiments au droit de la RD 1083 (activités).

### 3.6.3.5. Sécurité

La Niedermatt est desservie par deux voies de hiérarchies différentes : la RD 1083, infrastructure d'échelle régionale, voire nationale, et la rue de la Gare, voie secondaire de desserte locale. Le futur quartier sera connecté à ces deux voies en tenant compte du niveau hiérarchique de chacune et en aménageant, notamment, une transition entre l'infrastructure et le quartier.

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. Cette contre-allée permettra de desservir de manière sécurisée la zone, tant pour les déplacements automobiles que pour les modes actifs. Le traitement de la voirie devra éviter le vocabulaire routier comme, par

Sur le reste du quartier, l'architecture et les espaces urbains devront être traités de manière qualitative afin de marquer l'ambiance urbaine qui est recherchée sur ce secteur.

~~Le pied d'immeuble étant particulièrement exposé aux regards, il devra être soigné. Le rez-de-chaussée sera assez haut (de l'ordre de 4 mètres) et pourra faire l'objet de doubles hauteurs.~~

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.

De façon générale et afin d'éviter l'uniformité de l'ensemble, le PLU cherche à veiller 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 etc.

La qualité architecturale est assurée par les éléments suivants :

- la fonction singulière des bâtiments (activités, habitat ~~tertiaire, services~~),
- le traitement du rez-de-chaussée / façade Est du quartier Niedermatt en fonction du contexte (flux, échelle de l'infrastructure etc.),
- la hauteur conséquente permise des bâtiments (jusqu'à ~~15~~ 12 mètres) qui marque l'entrée de ville.

### 3.6.3.4. 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.

Les nuisances sonores seront atténuées au sein du futur quartier par le front bâti faisant écran qui sera implanté en première ligne le long de la RD 1083. La forme (hauteur plus importante du bâti, formes découpées du bâti) et la destination (logement proscrit) répondent à cette contrainte. Au-delà des mesures citées ci-dessus, il est préconisé de recourir à des dispositifs architecturaux adaptés divers (de type façade «double peau» par exemple) afin de prévenir les nuisances acoustiques.

~~Les activités économiques seront concentrées le long de la RD 1083 pour tirer parti de l'effet de vitrine en entrée d'agglomération et protéger le quartier de la Niedermatt sur le plan acoustique. Ces bâtiments d'activités (ou ceux dédiés au stationnement de type silos par exemple), de plus grand gabarit, pourront jouer ce rôle d'écran le long des infrastructures.~~

L'effet de coupure entre Lipsheim et Fegersheim sera atténué au niveau du carrefour RD 1083 / RD 221 par la création d'une voirie de surface apaisée où les conditions seront réunies pour faciliter la traversée par les modes actifs. La pollution de l'air sera atténuée par la régulation du trafic.

Les nuisances sont limitées par les éléments suivants :

- le traitement de la voirie dans le cadre du projet du Conseil Départemantal du Bas-Rhin en trémie permet de minimiser l'effet de coupure au droit du carrefour, de limiter les nuisances sonores et olfactives,
- un front bâti relativement continu, faisant écran,
- pour les bâtiments à vocation d'habitat dans la partie Nord-Est, une orientation des installations techniques (VMC, ...) et ouvertures (balcons, fenêtres, terrasses ...) du côté opposé à la RD 1083,
- un traitement des façades selon des dispositifs architecturaux divers de type « double peau »,
- une fonction adaptée des bâtiments au droit de la RD 1083 (activités).

### 3.6.3.5. Sécurité

La Niedermatt est desservie par deux voies de hiérarchies différentes : la RD 1083, infrastructure d'échelle régionale, voire nationale, et la rue de la Gare, voie secondaire de desserte locale. Le futur quartier sera connecté à ces deux voies en tenant compte du niveau hiérarchique de chacune et en aménageant, notamment, une transition entre l'infrastructure et le quartier.

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. Cette contre-allée permettra de desservir de manière sécurisée la zone, tant pour les déplacements automobiles que pour les modes actifs. Le traitement de la voirie devra éviter le vocabulaire routier comme, par

exemple, les glissières de sécurité, portiques, signalétiques routières, murs acoustiques, candélabres de grande hauteur, etc.

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.

L'autre point d'accès au quartier de la Niedermatt (entrées-sorties tous véhicules) sera prévu au Nord, sur l'actuelle impasse de la Gare, de préférence côté Ouest pour mieux répartir les flux. Cette rue conservera son statut de voie locale et résidentielle, tout en assurant l'accroche de la Niedermatt avec les centres villageois de Lipsheim et Fegersheim.

La sécurité des usagers du secteur est assurée par les éléments suivants :

- l'absence de débouché direct entre la zone d'urbanisation future Niedermatt et la chaussée dédiée aux flux de transit,
- l'existence de la contre-allée parallèle à la RD 1083 qui permet d'assurer un accès sécurisé au quartier de la Niedermatt notamment pour les cyclistes/piétons.

*Au regard de la qualité de l'urbanisme, des paysages et de l'architecture, des nuisances et de la sécurité, l'ensemble de ces éléments permet de rendre compatible les dispositions du parti d'aménagement avec l'instauration d'une marge de recul réduite par rapport à l'axe de la route départementale RD 1083, sur l'ensemble du linéaire situé le long du futur quartier Niedermatt.*

exemple, les glissières de sécurité, portiques, signalétiques routières, murs acoustiques, candélabres de grande hauteur, etc.

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.

D'autre part, les deux voiries internes au secteur déboucheront 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'autre point d'accès au quartier de la Niedermatt (entrées-sorties tous véhicules) sera prévu au Nord, sur l'actuelle impasse de la Gare, de préférence côté Ouest pour mieux répartir les flux. Cette rue conservera son statut de voie locale et résidentielle, tout en assurant l'accroche de la Niedermatt avec les centres villageois de Lipsheim et Fegersheim.~~

La sécurité des usagers du secteur est assurée par les éléments suivants :

- l'absence de débouché direct entre la zone d'urbanisation future Niedermatt et la chaussée dédiée aux flux de transit,
- l'existence de la contre-allée parallèle à la RD 1083 qui permet d'assurer un accès sécurisé au quartier de la Niedermatt notamment pour les cyclistes/piétons.

*Au regard de la qualité de l'urbanisme, des paysages et de l'architecture, des nuisances et de la sécurité, l'ensemble de ces éléments permet de rendre compatible les dispositions du parti d'aménagement avec l'instauration d'une marge de recul réduite par rapport à l'axe de la route départementale RD 1083, sur l'ensemble du linéaire situé le long du futur quartier Niedermatt.*