

VILLE DE HAGUENAU

JUSTIFICATIONS DES CHOIX DU PADD

Rapport de présentation du PLU

PARTIE IX - Justifications des choix du PADD

PRÉAMBULE

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

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

I . LES ATTENTES DU TERRITOIRE

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

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

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

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

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

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

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

II . LE PROJET POLITIQUE GLOBAL

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

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

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

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

A) - Haguenau, pôle d'équilibre

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

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

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

1. Un pôle d'équipements et d'attractivité

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

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

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

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

2. Une ville accessible

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

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

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

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

B) - Haguenau, un « mode de ville »

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

1. La proximité

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

2. La convivialité et la solidarité

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

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

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

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

4. Un environnement naturel remarquable

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

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

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

5. Des réseaux de communication à très hauts débits

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

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

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

1. Un « cœur » pour la ville

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

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

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

2. Une compacité urbaine

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

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

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

3. Une construction de ville orientée «développement durable»

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

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

4. La sobriété énergétique et les circuits courts

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

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

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

III. LE PROJET D'AMÉNAGEMENT ET DE DÉVELOPPEMENT DURABLES



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

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

PADD au code de l'urbanisme.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

A) - Augmenter et gérer la densité urbaine

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

D) - Favoriser la reconversion des friches

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

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

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

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

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

E) - Extensions futures

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

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

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

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

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

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



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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

II . AMÉLIORER LE FONCTIONNEMENT URBAIN

A) - Valoriser/développer des centres de quartier

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

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

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

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

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

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

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

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

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

C) - Développer le pôle des gares

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

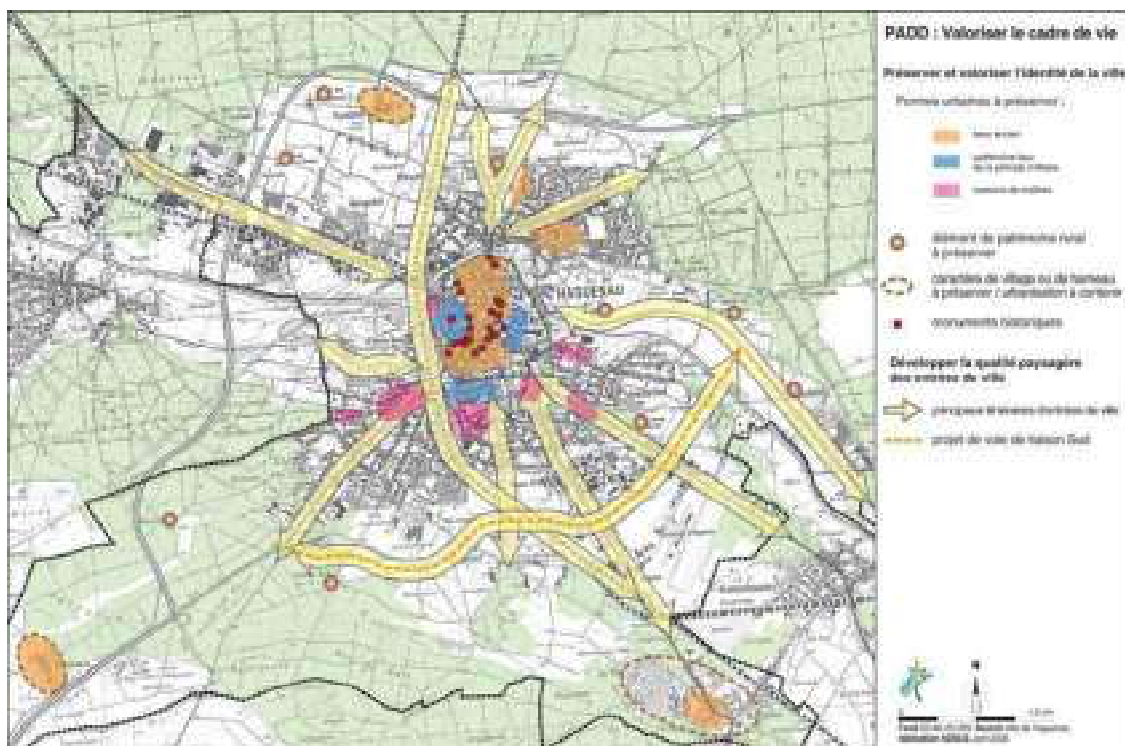
Les abords du pôle des gares sont aujourd'hui occupés par une urbanisation peu intense, notamment sur sa face ouest le long de la rue du Moulin Neuf. Il en est de même au nord-ouest, occupé par du commerce qui mobilise un foncier stratégique important. Le PADD souligne l'importance de ces lieux dans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

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

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

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

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



A) - Valoriser le patrimoine historique du centre-ville

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

C) - Préserver les éléments du patrimoine rural

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

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

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

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

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

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

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

D) - Préserver le caractère de hameau

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

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

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

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

MARIENTHAL

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

IV . RÉDUIRE LES NUISANCES ET LES RISQUES

A) - Réduction des nuisances

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

Le PLU ne pouvait pas donc pas les ignorer.

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

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

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

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

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

B) - Réduction des risques

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

V . ASSURER LA QUALITÉ PAYSAGÈRE

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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