

B) - Garantir le maillage écologique

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

C) - Protéger les zones inondables et réduire les risques

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

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

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

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

D) - Garantir la protection des espèces patrimoniales

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

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

E) - Préserver et valoriser les lisières forestières

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

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

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

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

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

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

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

F) - Préserver les fossés et leur cortège végétal

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

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

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

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

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

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

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

1. *Partie IV, B, §4, synthèse*

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

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

IV - Orientations générales de la politique d'habitat

A) - Assurer les besoins des populations actuelles et futures

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

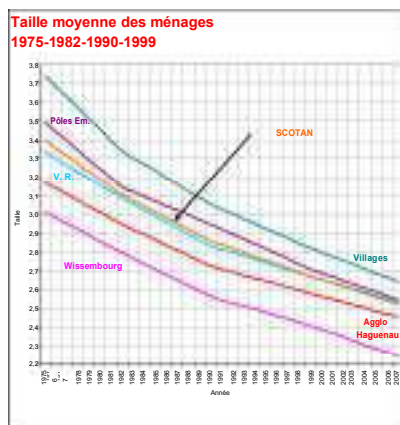
Dans cet ensemble, le SCoTAN fixe des objectifs hiérarchisés aux différents niveaux de l'armature urbaine. Les agglomérations «doivent accueillir l'essentiel du développement», «elles produisent ainsi 430 logements par an, répartis en 380 logements pour l'agglomération de Haguenau et le solde à Wissembourg»¹.

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

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

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

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



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

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

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

intègre l'ensemble des types de

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

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

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

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

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

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

B) - Conforter/développer la diversité urbaine

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

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

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

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

2. Développer le logement aidé

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

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

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

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

3. Favoriser le maintien à domicile des personnes âgées

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

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

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

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

V - Orientations générales des politiques de transports et de déplacements

A) - Développer et renforcer l'accessibilité du territoire

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

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

1. Affirmer et développer le pôle «Gares»

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

3. Ecarter le trafic de transit

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

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

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

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

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

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

4. Développer les interconnexions modales

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

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

B) - Organiser et compléter les liaisons inter - quartiers

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

C) - Encourager et développer les déplacements piétons et cycles

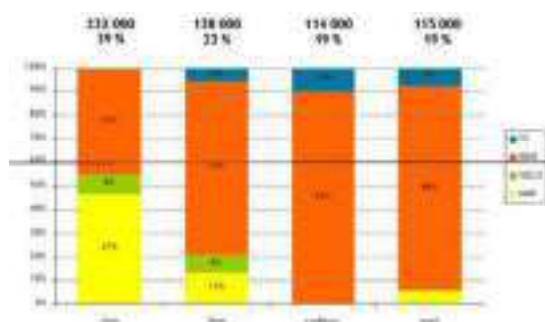
1. Encourager et développer les déplacements piétons et cycles

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

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

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

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



Source : EMD 2009

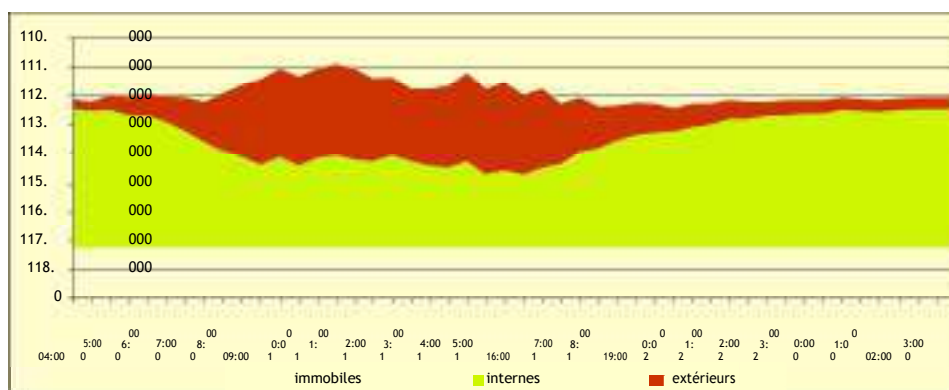
Graphique n°34 : Répartition des déplacements

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

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

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

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

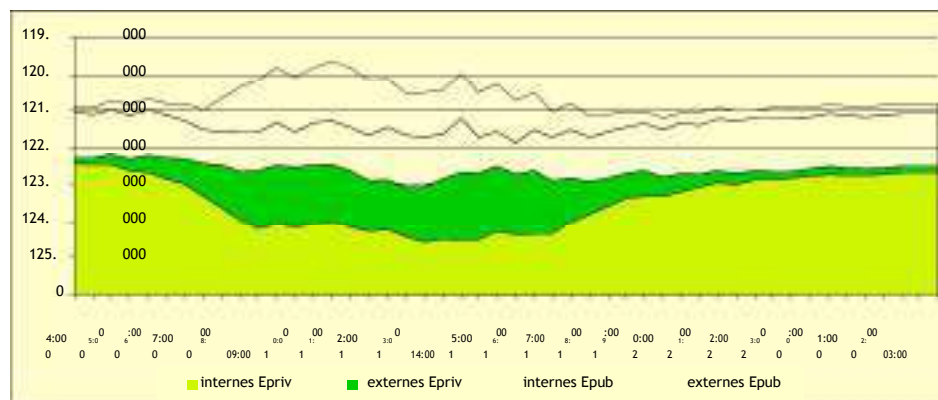


Source : EMD 2009

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

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

Graphique n°36 : Typologie des espaces de stationnement occupés



Source : EMD 2009

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

126. Légende du graphique :

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

VII - Orientations générales de la politique d'équipement commercial

A) - Renforcer l'attractivité du centre-ville

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

VIII - Orientations générales de la politique de développement économique

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

A) - Positionnement de Haguenau

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

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

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

B) - Conforter le tissu industriel

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

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

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

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

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

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

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

C) - Réaffirmer la destination de certaines zones

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

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

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

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

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

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

D) - Valoriser les Pôles d'excellence existants

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

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

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

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

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

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

IX - Orientations générales de la politique en matière de loisirs

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

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

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

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

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

1. Diagnostic partie I _ Perspectives

B) - Les loisirs «actifs»

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

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

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

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

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

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

A) - Redimensionner spatialement l'urbanisation future

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

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

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

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

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

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

Pêle-mêle, ce sont ainsi :

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

D) - Favoriser le renouvellement urbain

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

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

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

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

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

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

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