

PARTIE XII - Entrées de ville

L'article L 111-1-4 prévoit la préservation des entrées de ville. Pour cela, il soumet l'urbanisation nouvelle à un recul par rapport à ces voies, variable selon le statut de l'axe routier. Ce recul varie de 100m par rapport à l'axe des autoroutes, routes express et déviation d'agglomération à 75 m de l'axe des routes classées à grande circulation.

Les voies classées " routes à grande circulation " sur le territoire haguénovien, sont, depuis le décret n° 201-578 du 31 mai 2010 :

- la RD 27 (entre la RD 263 à Haguenau et la RD 72 à Walbourg)
- la RD 29 (entre le bd de la Libération à Haguenau et la RDS 468 à Herrlisheim)
- la RD 85 (entre la RD 1340 à Haguenau et la RD 1063 à Haguenau)
- la RD 263 (entre la RN63¹ à Haguenau et la RD 3 à Wissembourg)
- la RD 1062 (entre la RD 1063 à Haguenau et la limite du Bas-Rhin)
- la RD 1063 (entre la RD 1340 à Haguenau et l'A35 à Rountznheim)
- la RD 1340 (entre la RD 1063 à Haguenau et l'A340 à Batzendorf)
- le boulevard de la Libération (entre la RD 263 à Haguenau et la RD 29 à Haguenau)

Cet article dispose que les communes soumises à cet article établissent un règlement local de publicité, ce dont la ville de Haguenau est déjà dotée depuis des années, et, moyennant une réflexion particulière, que le PLU peut fixer des règles de recul différentes de celles rappelées ci-dessus, dès lors que cette réflexion justifie que *« ces règles sont compatibles avec la prise en compte des nuisances, de la sécurité, de la qualité architecturale, ainsi que de la qualité de l'urbanisme et des paysages »*.

Il n'existe que trois secteurs d'urbanisation future, situés donc en-dehors des espaces urbanisés, qui relèvent de l'article L 111-1-4 à Haguenau. Il s'agit du secteur d'urbanisation future du Sandlach ouest, le secteur d'urbanisation future de la lisière nord (partie ouest) et le secteur du Taubenhof le long de la RD 29.

I . POLITIQUE GÉNÉRALE AU REGARD DES ENTRÉES DE VILLE

La problématique des entrées de ville figure au PADD de la commune. C'est une réflexion que la ville a voulu globale, et pas seulement dans les secteurs liés à l'article L 111-1-4, même si dans ces secteurs spécifiques des dispositions particulières ont été prises notamment au règlement des zones d'urbanisation future.

En premier lieu, la démarche de réflexion du PLU pour l'implantation des sites d'extension a tenu compte de cette dimension d'entrée de ville en privilégiant plutôt des sites à l'écart du champ d'application du L 111-1-4. Sur la totalité des secteurs concernés, seuls deux sites économiques et un petit site d'extension mixte à dominante résidentielle entrent dans le champ de cet article. On note en outre qu'en dehors du Taubenhof sur lequel nous reviendrons, le PLU ne prévoit pas de nouveaux secteurs commerciaux en entrée de ville, vocation et localisation qui symbolisent ces entrées de ville dans l'imaginaire collectif.

1. NB : Cette numérotation ne correspond à aucune voie sur le territoire communal de Haguenau

La Ville, dans les réflexions et les études de son PLU, a très tôt affirmé la nécessité d'y incorporer une approche globale des entrées de ville. C'était d'ailleurs inscrit dès les premières réflexions sur le PADD en 2006.

Cette volonté s'est traduite par un principe de traitement spécifique de toutes bor-dures d'axes d'entrées en ville, formule généralement employée pour éviter la confusion avec la politique d'entrées de ville impulsée par le code de l'urbanisme qui ne traite, elle, que des axes listés ci-avant.

Cette approche globale s'est traduite par des mesures spécifiques dans les orienta-tions d'aménagement, des choix de zonage et de règlement déjà évoqués dans les chapitres relatifs à ces éléments du PLU.

Elle vise les abords de la route de Wintershouse, de l'avenue de Strasbourg, de l'avenue Leriche, de la route de Haguenau, de la future VLS, de la route du Rhin, de la route de Soufflenheim, de l'avenue de Wissembourg, de la route de Wœrth ou de la route de Bitche ou de la route de Schweighouse, pour boucler le tour d'ho-rizon des voies d'entrée en ville majeures de l'agglomération au sens du PLU.

On trouve même des mesures spécifiques autour du pôle des gares, en plein centre-ville, au motif que c'est aussi et non des moindres un point d'entrée en ville.

Les mesures prises au titre de cette approche globale ne diffèrent pas de celles mises en œuvre dans le champ d'application territorial du L 111-1-4. Elles couvrent les différents champs exposés par l'article L 111-1-4 comme étant constitutifs de la problématique des entrées de ville.

Sur le plan du paysage et de la qualité architecturale et urbaine, on va trouver selon les cas soit des mesures de mise en valeur, soit des mesures d'estompement de l'ur-banisation.

Au rang des mesures de mise en valeur, ce sont essentiellement les orientations sur les formes urbaines le long des voies marquées comme devant bénéficier d'une façade dite d'entrée de ville. Elles sont accompagnées de règles d'implantation par rapport aux voies le long de ces axes qui, sans y être spécifiques, concourent à l'en-cadrement bâti et urbain et donc à la qualité du paysage.

Implantation en bordure immédiate des chaussées, de limite séparative à limite sé-parative, parfois autorisées, parfois même imposées, on voit que la volonté de tenir le paysage qui va être produit dans ces secteurs est forte. C'est tout particulière-ment le cas des zones UR par exemple, qui ont été délimitées justement en raison de cette stratégie du PLU vis à vis des axes d'entrée en ville malgré leur position au sein des espaces déjà urbanisés. Dans ces zones, le règlement impose carrément l'implantation à l'alignement et de limite séparative à limite séparative en front de rue, à l'exception toutefois des terrains d'angle et des façades supérieures ou égales à 50 m afin d'éviter la réalisation de façades de très grandes dimensions d'un seul tenant.

On trouve également des orientations d'aménagement dans les secteurs d'exten-sion, lorsque l'urbanisation future présente un angle paysager intéressant en front d'espace ouvert, qui obligent à une mise en valeur spécifique du cadre bâti à venir. Trois cas parmi d'autres pour illustrer cette approche :

- le secteur de la Lisière nord, justement, avec en point haut en provenance du contournement de Haguenau un angle avec la route de Wœrth et une lisière pay-sagère à traiter entre urbanisation future et champs,
- l'angle en entrée de VLS depuis la RDS 29, au niveau du croisement avec la rue du Château Fiat, qui marquera l'entrée en ville pour les futurs usagers de la VLS juste après avoir traversé la Moder,

– et un exemple encore à l'entrée d'Haguenau par la route de Schweighouse, au croisement avec le chemin des Friches où en arrivant de Schweighouse-sur-Moder, on passe d'un espace forestier à un espace ouvert qui offre alors une perspective intéressante sur la future urbanisation.

On voit que ces mesures de mise en valeur du paysage, de l'architecture et de l'urbanisme par le cadre bâti portent principalement sur les zones à vocations mixtes à dominante résidentielle.

Dans les zones d'activités positionnées le long d'axes d'entrée en ville, le PLU a plutôt misé sur des mesures d'estompage de la présence paysagère de ces zones. Pour cela, le PLU a joué beaucoup sur le registre de la végétalisation : maintien ou création de rideaux d'arbres, accompagnement de bassins pluviaux par une forte végétalisation sont les ingrédients essentiels. Les hauteurs permises et les formes des zones d'activités économiques ne sont en effet pas les plus simples à utiliser pour mettre en valeur le paysage, elles obéissent souvent à des contraintes inhérentes à leur destination qui, quels que soient les efforts fournis, les rendent souvent massives et peu transparentes, là où l'architecture résidentielle a plus de libertés de manœuvre. Mais en accompagnement de ces mesures, il a tout de même prévu des marges de reculs plus faibles dans l'existant et les zones futures afin d'encadrer mieux les axes circulés, et des distances moindre entre constructions pour tenter de se rapprocher d'un cadre bâti urbain classique.

On voit que ces préoccupations paysagères, architecturales et urbaines ont été très travaillées et constituent le socle de nombreuses mesures inscrites dans le PLU.

La sécurité routière est prise en compte, elle, de différentes façons au travers ce PLU, à l'échelle de l'ensemble de la ville et de ses axes d'entrée en ville plus particulièrement. Tout d'abord, en organisant grâce à la VLS les flux de circulations différemment et en les renvoyant sur un axe moderne conçu pour les accueillir, on espère diminuer les conflits et les nuisances, notamment sonores, sur les voies au-jour d'hui empruntées en ville et qui n'ont pas été nécessairement prévues à cet effet.

C'est ce qu'ont démontré les études du projet de VLS, en tout état de cause. Sur les autres axes d'entrées en ville et principalement les grands axes telles l'avenue de Strasbourg, la route de Bitche, etc, la présence de zones de renouvellement urbain permet d'accentuer l'ambiance de ville et donc de jouer sur les réflexes des conducteurs, en leur faisant quasi automatiquement adopter un comportement plus adapté aux circonstances urbaines.

La fabrication de dispositifs de marquage de l'entrée en ville aux points de passage entre milieu ouvert et milieu urbain est aussi inscrit lorsque nécessaire dans les orientations d'aménagement des zones d'urbanisation future positionnées en entrée de ville.

C'est le cas par exemple pour le secteur de la Lisière nord sur la route de Wœrth, pour celui de l'avenue de Wissembourg, ou encore pour le débouché de la voie d'accès du Taubenhof sur la RD 29 et le raccord avec la VLS, pour ne citer que ceux-ci. Les orientations d'aménagement ne précisent pas la nature du dispositif (rond-point, carrefour, écluse, chicane, place urbaine, etc.) mais imposent les objectifs à atteindre.

On va aussi trouver dans les secteurs d'urbanisation future donnant sur de grands axes d'entrée en ville des mesures et des normes réglementaires parfois sur l'aménagement des carrefours, des accès et leur sécurisation. Par exemple pour le secteur de l'aérodrome sud-est, le PLU limite à un seul nouvel accès l'aménagement

du site. Il en est de même pour la route de Soufflenheim. Ces choix sont motivés par le trafic, le faible niveau actuel et futur d'ambiance urbaine qui impose de limiter les accès. A l'inverse, pour renforcer le caractère ordinaire et «en ville» des axes bordant les zones résidentielles, on interdit les contre-allées, on impose une organisation du bâti et sa desserte depuis les axes circulés, comme pour le secteur de la Lisière nord vis à vis de la route de Wœrth, par exemple.

Dernier élément, qui va faire le lien avec les préoccupations de lutte contre les nuisances sonores, le PLU dans le respect des dispositions du SCoTAN et en particulier son chapitre VI, a positionné ses secteurs d'extension économique le long d'axes permettant un accès direct au grand réseau de voies, pour éviter le passage obligé par des zones urbanisées du trafic et en particulier du trafic lourd. C'est d'ailleurs aussi ce qui motive le contenu de l'échéancier prévisionnel d'ouverture à l'urbanisation au présent rapport, qui fait dépendre largement pour un certain nombre de site leur ouverture à l'urbanisation de la réalisation de la VLS. Il en résulte une diminution des obligations de déplacement du trafic en direction et à partir de ces zones d'activités, ce qui était aussi la préoccupation du SCoTAN, d'ailleurs.

S'agissant enfin des nuisances sonores, outre le mode de délimitation des zones d'urbanisation future décrit ci-avant, le PLU joue de plusieurs registres.

En obligeant la mise en place de dispositifs physiques marquant l'entrée en ville, il casse les vitesses et donc diminue mécaniquement le niveau de bruit subi par les riverains. C'est très vrai pour les secteurs existants ou d'urbanisation future qui se construisent sur un axe d'entrée en ville.

En encourageant et en facilitant les déplacements en vélo ou piéton, le PLU entend diminuer le recours à l'automobile pour les déplacements de courte distance et diminue là encore le niveau sonore. La politique en faveur des transports collectif va dans le même sens, ainsi que les efforts déployés par le PLU pour mettre en cohérence les secteurs de développement urbains et la proximité d'une desserte en transports collectifs.

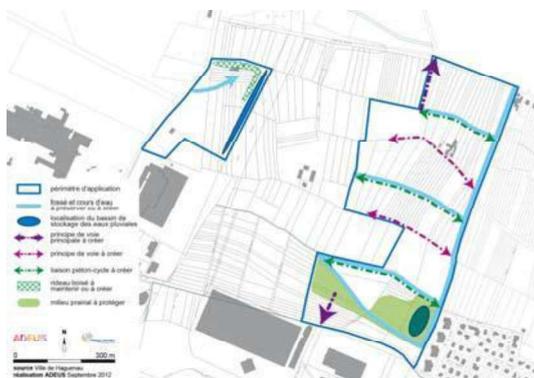
La mise en place ou le maintien de boisements, sur une épaisseur de 20 à 30 m a aussi des effets sur le bruit, notamment en période de végétation, mais ils sont physiquement modestes. Il faudrait une épaisseur de 100 m de forêt pour avoir une efficacité significative sur le bruit et abaisser le niveau de dB. Mais même avec 20 ou 30 mètres de forêt, les effets sont déjà là. Ils se complètent souvent d'un effet psychologique : pour les résidents, une route que l'on ne voit pas est une route qui «fait» moins de bruit.

On voit donc au travers tous ces éléments et ceux encore plus nombreux qui ont été exposés aux chapitres expliquant les motivations du PADD, des orientations d'aménagement et du règlement, que la prise en compte des préoccupations d'entrées de ville, au sens large, ont été très fortement prise en compte dans les études et les choix durant l'élaboration du PLU.

La partie suivante expose les mesures spécifiquement employées dans les secteurs directement soumis au champ d'application du L 111-1-4 du code de l'urbanisme et qui ont permis d'appliquer d'autres règles que les reculs générique de 100 ou de 75 m vis à vis des routes à grande circulation.

II . LES SECTEURS SOUMIS AU L111-1-4

1. Sandlach ouest



Rappel : Schémas d'aménagement des secteurs ouest et est de la Sandlach

Seul le secteur ouest est touché, le secteur est respectant largement le recul minimal imposé par le code de l'urbanisme. Vis-à-vis des préoccupations de qualité paysagères, architecturales et urbaines, le secteur de la Sandlach ouest occupe une position particulière. Le contournement de Haguenau longe ce site, avec un point haut au sud au

moment du passage au carrefour dénivelé au-dessus du croisement avec la route de Bitche. C'est donc en provenance du sud une vue en balcon qui s'offre à l'usager du contournement. Mais c'est aussi une ambiance qui est marquée par la présence des grandes constructions industrielles qui sont la marque et en quelque sorte l'un des symboles de la vocation industrielle de la ville de Haguenau.

Dans un tel contexte, vouloir dissimuler, surtout en provenance du sud, cette zone d'urbanisation future vouée à une occupation industrielle ne servait à rien. Avec les hauteurs autorisées, les futures constructions auraient largement dépassées n'importe quelle plantation durant des décennies, et un recul même de 100 m n'y aurait rien changé. En outre, avec les spécificités locales d'une ville clairière, ce recul aurait conduit à s'enfoncer profondément dans la forêt, ce qui avait été envisagé un temps en cours de PLU, mais solution qui a été abandonnée devant les difficultés et les réticences de l'Etat, soucieux à juste titre de la protection des forêts de plaine qu'un tel recul aurait inévitablement conduit à défricher de façon conséquente. Et abaisser les hauteurs au point de pouvoir les masquer était inenvisageable s'agissant de constructions industrielles et surtout de la consommation foncière qu'aurait entraîné la récupération des volumes perdus en construction à plat.

La solution de la dissimulation paysagère étant manifestement inadéquate, le PLU s'est tourné vers l'habillage et l'estompage des effets paysagers de ce site d'extension, au regard en particulier du contournement de Haguenau.

Plusieurs mesures ont été prises : la localisation du bassin de collecte des eaux pluviales le long de la voie, pour permettre grâce à un habillage végétal imposé par le PLU la reconstitution d'un cadre évoquant les zones humides proches. Ce bassin a aussi le mérite de contribuer à éloigner quelque peu les constructions de la limite des emprises du contournement, indépendamment du recul réglementaire imposé.

En provenance du sud, où la vue sur le site se fait depuis un point haut, la solution d'un rideau boisé, inexistant aujourd'hui, était inappropriée, d'abord parce qu'en cas d'extension de l'entreprise existante auquel cette extension est largement dédiée, il aurait constitué un frein sérieux à l'utilisation optimale du site, et surtout parce que des arbres n'aurait pas été en mesure «d'estomper» sérieusement les formes bâties avant de nombreuses années. On a donc misé sur un paysage urbain,

bâti, dans la continuité des implantations existantes et mis en place des règles spécifiques sur l'aspect extérieur des constructions, tant aux orientations d'aménagement qu'au règlement de la zone I AUX.

Celles-ci ont été explicitées quant à leurs motivations et aux effets attendus dans les chapitres précédents. Rappelons donc juste ici que les orientations d'aménagement imposent¹ un traitement architectural de qualité, équivalent pour les façades tournées vers le contournement à celui des façades donnant sur les voies d'accès, que l'organisation du bâti doit concourir à la formation d'un front urbain et que l'aménagement du site doit s'insérer dans la trame du grand paysage sur lequel il doit impérativement s'appuyer.

Sur le plan de la qualité de l'urbanisme, de l'architecture et du paysage, le PLU a donc mis en œuvre les réflexions d'aménagement qui ont prévalu dans le plan de mise en valeur de l'environnement dont est issu ce site de la Sandlach est.

Lorsque l'on vient du nord, le site se découvre différemment. Le contournement est plus proche du terrain naturel, les vues portent moins loin, et c'est progressive-ment que se découvre le site. On sort d'une ambiance plus forestière, avec la présence de la forêt à droite, et sur la gauche, celle du boisement à l'intérieur de la courbe, côté ville de Haguenau. Il préexiste en outre des marges et lambeaux forestiers en bordure du site jusqu'en limite du contournement. Une stratégie d'estompage paysager était ici possible, et c'est l'option qu'a retenue le PLU pour assurer la qualité paysagère. Il impose au travers les orientations d'aménagement² le main-tien et la création d'un rideau boisé, composé d'arbres de haute tige, selon un plan qui permet de traiter végétalement l'angle par lequel se découvre le site depuis le nord.

Pour la qualité de l'architecture, du paysage et de l'urbanisme, le règlement³ de l'article 11 de la zone I AUX vient ajouter sa pierre à l'édifice. Outre ses mesures à vocation paysagère, applicables partout mais qui n'en sont pas moins efficaces aus-si dans les secteurs d'urbanisation soumis au L111-1-4, il interdit les constructions d'édicules divers qui viendraient déparer le paysage perçu depuis le contournement et impose leur intégration aux bâtiments eux-mêmes.

Les toitures étant nettement perceptibles depuis le contournement surtout pour des constructions qui n'utiliseraient pas à plein la hauteur autorisée, il est nécessaire de veiller à leur qualité, et surtout à l'intégration de ce qui d'habitude est peu visible, les dispositifs techniques en toiture. Il s'agit donc de veiller à traiter la cinquième face, comme disent les architectes, et le règlement s'emploie à en faire une obligation, en imposant l'intégration des dispositifs techniques à l'architecture de la construction.

Le rythme des ouvertures et des façades, leurs dimensions, leur traitement, leurs couleurs, sont autant d'éléments qui peuvent concourir à rendre un paysage criard ou harmonieux. Le PLU s'est donc employé au travers le règlement à limiter les ex-cès tout en laissant du champ à la créativité architecturale.

S'agissant d'un site industriel, la problématique des parkings-vitrines en bordure de voie qui sont l'apanage des zones commerciales n'est pas un enjeu. La présence du rideau boisé et du bassin de collecte des eaux pluviales donnent l'assurance

1. Cf. *Orientations d'aménagement et de programmation, Partie I, C, §3, p.6*

2. Cf. *Orientations d'aménagement et de programmation, Partie II, A, §2, p.7*

3. cf. *Règlement zone I AUX, article 11 IAUX, §3.1 à 3.5, p.128 et 129*

d'un recul de ces parkings, et l'article 13 en impose la végétalisation, finissant d'en assurer l'intégration paysagère.

La problématique de la sécurité routière n'est pas un enjeu majeur, il n'y a pas ici de lien entre l'opération et le contournement. Et l'accès se fait depuis le carrefour existant d'accès à la zone industrielle depuis la route de Bitche, qui sert aussi de point d'échange avec la zone commerciale de Schweighouse proche. La sécurité des usagers est donc d'ores et déjà prise en compte par les aménagements existants, le PLU n'a pas ajouté de contraintes particulières aux éléments pris en compte dans le cadre de sa politique générale.

A l'issue de ces réflexions et des études menées tant dans le cadre du plan de mise en valeur de l'environnement que du PLU, on peut affirmer que la compatibilité des mesures prises avec les objectifs fixés par le code de l'urbanisme est totale.

2. Taubenhof



Rappel : Schéma d'aménagement du Taubenhof

Le site du Taubenhof est l'autre site de développement économique inclus dans le champ d'application de l'article L 111-1-4 en raison de la proximité d'une voie classée à grande circulation, en l'espèce la route du Rhin (RD 29).

Sur le plan du paysage, sa situation est très différente de celle du site précédent. Le secteur d'urbanisation future

se situe en effet en bordure de la plaine de la Moder, vaste espace ouvert entre Ha-guenau et la partie Kaltenhouse/Bischwiller de l'agglomération. Il s'appuie au sud sur le site de l'ancienne sablière et sur la limite forestière dont il est séparé côté est par une marge d'espaces ouverts qui à terme seront peu perceptibles depuis la route départementale. Cet environnement forestier à l'arrière-plan lui sert donc d'écrin vert qui atténue aussi le découpage des formes bâties sur l'horizon, même si elles seront très perceptibles une fois la zone urbanisée.

Là encore, la stratégie d'une dissimulation paysagère ou de repousser plus à l'arrière le site pour respecter le recul issu du code de l'urbanisme apparaissait comme irréaliste d'un point de vue pratique et en contradiction avec la signature paysagère du site et de la plaine de la Moder d'un côté, et les enjeux environnementaux spécifiques à Haguenau, ville clairière installée sur des milieux rares et riches en espèces protégées.

Sur le plan foncier, ce site est en quelque sorte coincé entre la forêt de plaine, dont on a vu qu'elle est un enjeu fort du panel des spécificités environnementales locales, et une zone inondable au nord qui interdit d'envisager de déplacer ce site.

Côté forêt, on compte aussi la présence d'un corridor écologique important pour les batraciens, entre forêt, site de reproduction sur la sablière et zones humides ou submersibles proche de la Moder. Cet enjeu batracole se double d'un enjeu vis à vis des murins à oreille échancrée qui trouvent ici des zones de nourrissage, protégées par un site natura 2000. On voit donc à quel point Haguenau est dépendante de ces spécificités locales environnementales pour le choix des sites de développement.

Ce site d'extension du Taubenhof est aussi en continuité avec le seul véritable site commercial de la ville, dont la position en cœur d'agglomération équilibre géographiquement l'offre commerciale entre l'ouest de l'agglomération et son site commercial (Schweighouse-sur-Moder) et la partie autour de Bischwiller et de ses communes proches. L'intérêt du développement de ce site a fait l'objet de précisions dans les parties précédentes, mais on voit que cette volonté de trouver le moyen de conforter le site du Taubenhof faisait partie des entrées des études d'élaboration du PLU et du plan de mise en valeur de l'environnement. Ce site existant est dépourvu d'autres possibilités d'extension, coincé lui aussi entre une forêt protégée par un site Natura 2000, incluse dans des emprises militaires et des zones inondables de l'autre. Diverses options ont été analysées, comme une extension sur site en utilisant les délaissés de la voie et les espaces entre Kaltenhouse et le site, mais elles se sont toutes heurtées à des problèmes environnementaux ou réglementaires (inondabilité du site) incontournable et rédhibitoires.

C'est donc bien aux abords du site existant, sur le seul site disponible, que devait nécessairement se localiser une extension commerciale significative répondant aux attendus du PLU. Ce site était d'ailleurs déjà inscrit au POS, dans une superficie que le PLU a déjà réduit considérablement, pour tenir compte justement des spécificités environnementales locales.

Le respect du recul de 75 m réduisait au mieux le site à une simple bande de construction, ne diminuant en rien la perception paysagère et réduisant considérablement la qualité paysagère du site avec des stationnements fatalement beaucoup plus perceptibles depuis la RD 29.

La localisation du site étant incontournable, les études ont cherché la meilleure solution permettant d'assurer la compatibilité avec les orientations du code de l'urbanisme. L'approche «dissimulation» du site, par exemple derrière un rideau boisé a été écartée. Cette solution a fait l'objet d'une analyse poussée qui a débouché sur son abandon. Elle se heurtait à plusieurs difficultés :

- elle s'éloignait assez fortement de respect du grand paysage plutôt caractérisé par un milieu agricole ouvert
- elle produisait peu de foncier aménageable au regard des investissements à consentir pour le rendre constructible,
- elle allait à l'encontre même du besoin commercial dont l'attractivité repose en partie sur la visibilité, même si la qualité de l'offre commerciale et son poids local peuvent équilibrer cet élément.

La voie de l'intégration paysagère a donc été explorée par le PLU.

Pour cela, on a conservé au travers les orientations d'aménagement¹ les boisements existants au sud, ainsi que la signature paysagère de la ripisylve du fossé. On a localisé, comme dans le site précédent, un bassin de collecte des eaux de pluie en bordure de la RD 29, bassin dont on impose la végétalisation des bordures, au moyen de l'ensemble des strates végétales, allant des buissons aux arbres de haute tige. Étant donnés les volumes à collecter, la taille de ce bassin permettra un habillage végétal d'une partie conséquente du site. Pour éviter la création de parkings-vitrines en bordure de voie, l'organisation du site se fait autour d'une voie centrale inscrite aux orientations d'aménagement qui distribuera les constructions de part et d'autre, assurant la qualité de l'urbanisme. Sur le plan architectural, comme pour le site précédent, c'est l'article 11 du règlement de la zone I AUX qui vient

1. cf. orientations d'aménagement, partie I, C, §1, p.10

compléter les orientations d'aménagement imposant la qualité de traitement des façades.

Ces éléments permettent d'assurer la qualité du paysage, de l'architecture et de l'urbanisme. En outre, la Ville élabore un cahier des charges d'aménagement, particulièrement contraignant, qui s'appuie sur le plan de mise en valeur de l'environnement et le PLU pour venir compléter les champs aujourd'hui hors de portée du pouvoir réglementaire : choix des matériaux, mesures concernant l'éclairage et son mode de réalisation, etc.

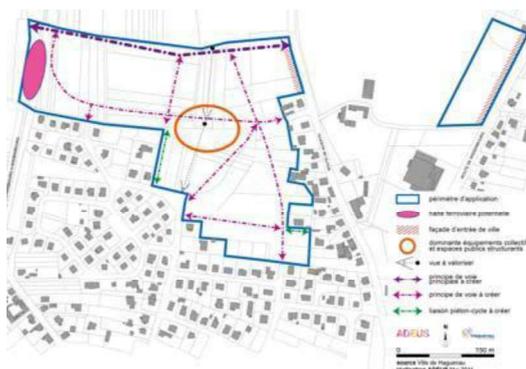
Du point de vue de la lutte contre les nuisances sonores, le choix de conforter ce site, localisé en position centrale au regard de l'agglomération haguénovienne, permet d'éviter de générer des traversées importantes de la ville de Haguenau par la clientèle en provenance de l'est de l'agglomération et voulant accéder à la zone commerciale ouest.

Le PLU n'a pas ajouté de mesure particulière sur les nuisances sonores en complément de celles qui ont présidé de façon générale au choix des sites. Comme pour le site du Sandlach il faut relever la mise en place d'un transport collectif allant jusqu'au Taubenhof et la création de pistes cyclables entre le Taubenhof et la ville. Cette offre de piste cyclable est complétée par celles qui accompagneront la VLS.

S'agissant de la sécurité des usagers et obtenu par les mesures relatives au réseau viaire, exposées au chapitre motivation des orientations d'aménagement précédent. On retiendra le raccordement à la RD 29 par le dispositif d'échange de la VLS avec la route du Rhin, ce qui limite les carrefours, et la création d'une voie raccordant le site existant à son extension directement, sans passer par la RD 29, ce qui permet d'éviter le report des circulations internes de la zone sur la RD 29.

Au final, les études menées et les mesures prises dans les orientations d'aménagement d'une part et le règlement d'autre part permettent d'assurer la compatibilité avec les orientations du code de l'urbanisme.

3. Lisière nord



Rappel : Schéma d'aménagement de la Lisière nord

Le site ouest du secteur d'aménagement de la Lisière nord est le seul site d'extension à vocation résidentielle et mixte soumis au champ d'application de l'article L111-1-4.

Sa localisation a été motivée au chapitre relatif aux orientations d'aménagement précédent. On retiendra par rapport à la

problématique des entrées de ville la nécessité de raccorder cette zone d'aménagement au site d'accueil potentiel de la halte ferroviaire. L'organisation viaire du secteur nécessite la réalisation à terme d'une voie principale pour restructurer les déplacements automobiles de ce secteur et offrir des débouchés corrects à cette circulation. Il en résulte un raccordement à la route de Woerth que pour des raisons de paysage et de sécurité des usagers le schéma a positionné en sommet de côte. Un recul de 75 m posait le problème de la tenue du cadre bâti de ce croisement qui, bien qu'en position d'entrée de ville, aurait été isolé en raison de la topographie du

lieu entre les secteurs libre mettant en valeur depuis l'extérieur de la ville la ferme du Posthof et le vide côté ouest laissé par le recul de 75 m.

Paysage moins satisfaisant, sécurité des usagers plus difficile à assurer, foncier peu optimisé, cette solution a vite été écartée par les réflexions et les études du PLU.

Pour assurer la qualité du paysage et de l'urbanisme, le PLU a donc inscrit toute une série d'orientations d'aménagement¹ en accompagnement du schéma d'aménagement, orientations qui viennent compléter celles communes à toutes les zones² soumises au champ d'application du L 111-1-4 du code de l'urbanisme.

On retrouve les indications exposées au paragraphe ci-avant sur la politique générale du PLU vis-à-vis des entrées de ville :

- constructions tournées vers les voies classées et les sites naturels périphériques,
- constitution d'un front urbain pour encadrer la voie,
- marquage architectural de l'angle donnant sur la route de Wœrth et les espaces naturels,
- réalisation d'un aménagement du carrefour destiné à marquer le changement d'ambiance et à ralentir les vitesses,
- inscription dans le grand paysage, amorcée ici par la délimitation du site d'extension lui-même, qui vient accompagner le sommet de la pente,
- réalisation d'espaces publics ou collectifs en limite d'urbanisation avec les espaces agricoles, pour permettre d'assurer et de contrôler dans le temps la qualité paysagère de la limite urbaine,
- volonté de fabriquer un rivage urbain avec des constructions assurant la signature paysagère de la ville d'une hauteur minimale de R+ 3 et de type immeuble collectif, tant à l'angle avec la route de Wœrth que le long de la limite urbaine visible depuis l'axe d'entrée en ville classé à grande circulation,
- rejet des parkings à l'arrière du bâti à réaliser pour améliorer l'encadrement urbain de la voie.

Le règlement est venu assurer la qualité architecturale avec son article 11 IAU, identique aux dispositions de l'article 11 I AUX exposé précédemment;

On notera également la préoccupation programmatique du PLU. Le carrefour avec la route de Wœrth et son encadrement urbain dépendent de la création de la voie périphérique projetée dans le secteur d'aménagement en direction de la halte fer-roviaire potentielle. Cette voie doit se réaliser concomitamment avec l'urbanisation et assurer dès l'origine le franchissement de l'axe ferroviaire.

Afin d'éviter que cette voie ne se fasse par tronçon et que l'urbanisation ne l'accompagne de façon fragmentée, rendant au final plus complexe la réalisation du franchissement, le règlement a inscrit tout le nord du secteur et en particulier le contact avec la route de Wœrth en zone d'urbanisation stricte inconstructible.

Il faut dire que l'exemple de l'échec du franchissement projeté dans le prolongement de la rue de la Lisière a servi de rappel aux auteurs du PLU des conséquences d'une urbanisation qui précède les grandes infrastructures de voie. Il ne demeure plus aujourd'hui de ce projet qu'une parcelle à la forme évocatrice des remblais qui auraient été nécessaires à ce franchissement, encadrée par un lotissement de mai-sons individuelles dont on sent parfaitement qu'elles ne sont pas en adéquation avec cet ancien projet.

1. Cf. *Orientations d'aménagement, partie IV, I, §1.3, p.38*

2. Cf. *Orientations d'aménagement, partie I, C, §3, p.6*

En attendant que les conditions soient réunies pour la réalisation de ce franchissement, qui n'est pas envisagée avant le long voire le très long terme dans l'échéancier d'ouverture à l'urbanisation, en raison même de ce projet de voie, le débouché du futur quartier venant achever et compléter le quartier de la Lisière nord se fait sur la route de Wœrth par le biais d'une voie plutôt secondaire, traversant la frange bâtie actuelle via l'emplacement réservé A n° 04.

La partie actuellement classée constructible de la zone d'urbanisation future n'a donc en réalité pas de contact direct avec la route classée à grande circulation. Le PLU pour cette zone se contente donc d'assurer la sécurité des usagers en localisant ce carrefour dans l'urbanisation existante, juste à hauteur de la ferme du Posthof située en vis-à-vis.

La qualité du paysage, de l'urbanisme et de l'architecture est donc assurée par les mesures prises par le PLU, ainsi que la sécurité des usagers. La lutte contre les nuisances sonores est prise en compte par les choix de réseau viaire effectués et par le phasage mis en place, puisqu'il ne saurait y avoir d'urbanisation réalisée tant que la voie principale, en périphérie du site, n'est pas réalisée en totalité.

La compatibilité des mesures prises à la Lisière nord avec les objectifs assignés par le code de l'urbanisme est donc assurée.