

# PLAN LOCAL D'URBANISME

*Modification n°3*



# Colmar

## 2. Orientations d'Aménagement et de Programmation modifiées

Plan Local d'Urbanisme approuvé par délibération du Conseil Municipal du 27 mars 2017.

Mis à jour par arrêté du 31 mars 2017.

Modifié par délibération du Conseil Municipal en date du 24 septembre 2018.

Annulé partiellement par jugement du Tribunal Administratif du 11 octobre 2018.

Mis à jour par arrêté préfectoral en date du 18 octobre 2018.

Mis à jour par arrêté en date du 28 janvier 2019.

Mis à jour par arrêté en date du 31 octobre 2019.

Mis à jour par arrêté en date du 18 janvier 2021.

Modifié par délibération du Conseil Municipal en date du 31 janvier 2022.

Modifié par délibération du Conseil Municipal en date du 4 avril 2023.

*Ulrich*

Pour le Maire, la 1ère Adjointe Odile ULRICH-MALLET



Avril 2023



# SOMMAIRE

<b>Les secteurs concernés par des Orientations d'Aménagement et de Programmation ..</b>	<b>3</b>
<b>1. Le secteur « Rue du Logelbach » - UBc .....</b>	<b>5</b>
<b>2. Le secteur de la « Croix Blanche » - 1AUa .....</b>	<b>8</b>
<b>3. Le secteur « Rue du Tiefenbach » - 1AUb .....</b>	<b>11</b>
<b>4. Le secteur « Route de Rouffach » - 1AUd et 2AU .....</b>	<b>13</b>
<b>5. Le secteur « rue des Aunes » - 1AUc.....</b>	<b>20</b>
<b>6. Le secteur « Biberacker Weg » - 1AUc et 2AU .....</b>	<b>25</b>
<b>7. Le secteur « Rue Michelet » - 1AUc .....</b>	<b>30</b>
<b>8. Le secteur « Niklausbrunn Weg » - 1AUc .....</b>	<b>35</b>
<b>9. Le secteur « Silberrunz Ouest » - UC.....</b>	<b>40</b>
<b>10. Le secteur « Silberrunz-Est » - 1AUc .....</b>	<b>43</b>
<b>11. Le secteur « Semm Nord » - 1AUc .....</b>	<b>48</b>
<b>12. Le secteur « Rue Ampère » - 1AUe .....</b>	<b>53</b>
<b>13. Le secteur « Sud Biopôle » - 1AUy .....</b>	<b>56</b>
<b>Articulation des Orientations d'Aménagement et de Programmation des différents secteurs Sud et Est.....</b>	<b>58</b>



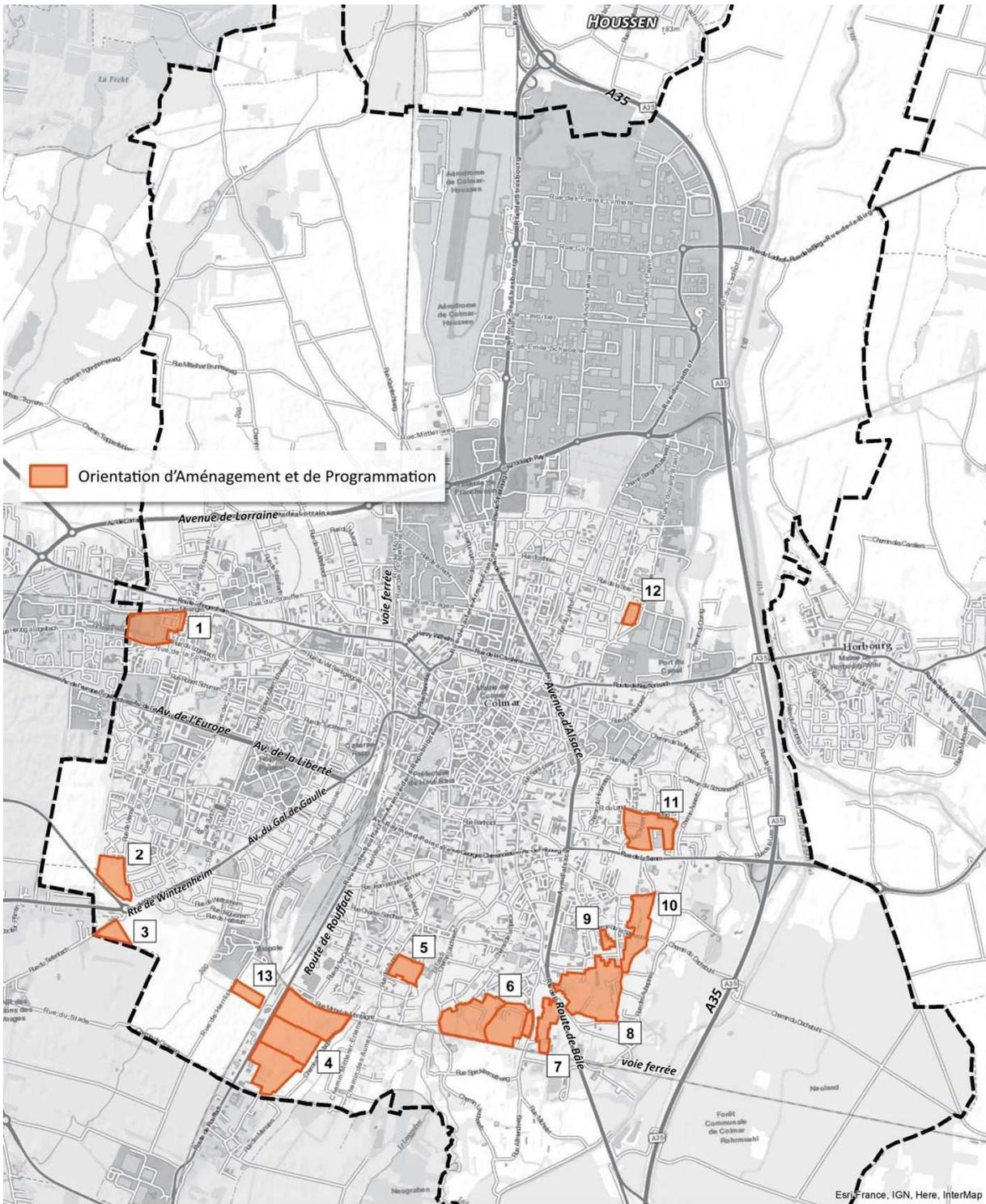
## Les secteurs concernés par des Orientations d'Aménagement et de Programmation

---

Sur l'ensemble du territoire communal, 13 secteurs sont concernés par des Orientations d'Aménagement et de Programmation.

Repérés sur la carte page suivante, il s'agit des secteurs :

N°	Dénomination usuelle reprise dans les OAP	Zone(s) PLU	Surface (ha)
1	Rue du Logelbach	UBc	7,3 ha
2	Secteur de la Croix-Blanche	1AUa	4,6 ha
3	Rue du Tiefenbach	1AUb	1,9 ha
4	Route de Rouffach	1AUd et 2AU	24,7 ha (totale)
5	Rue des Aunes	1AUc	3 ha
6	Biberacker Weg	1AUc et 2AU	15,2 ha (totale)
7	Rue Michelet	1AUc	4,3 ha
8	Niklausbrunn Weg	1AUc	14,1 ha
9	Silberrunz-Ouest	UC	1,2 ha
10	Silberrunz-Est	1AUc	6,4 ha
11	Semm Nord	1AUc	7 ha
12	Rue Ampère	1AUe	1,3 ha
13	Sud Biopôle	1AUy	1,9 ha



mars 2017  
source : topomap, IGN.



# 1. Le secteur « Rue du Logelbach » - UBc



↔ voirie principale

↔ voirie de desserte interne

↔ liaison douce

▭ périmètre de l'OAP

● aménagement végétal des abords de voie

▨ aménagement paysager des abords du cours d'eau

● élément de centralité du quartier

● ouvrage hydro-électrique à préserver

mars 2017  
source : CADASTRE, IGN.



## 1) LES PRINCIPES GENERAUX D'AMENAGEMENT

Le site est localisé à l'ouest de la Ville, en limite avec la commune de Wintzenheim.

Étant intégré dans une zone de mixité des fonctions (résidentielle, activités économiques, services), son urbanisation s'inscrira dans cette même logique.

Cette mixité s'articulera de la façon suivante :

- Activités tertiaires, de commerces et de services ;
- Logements, de typologies mixtes (habitat intermédiaire, individuel, petit collectif) en lien avec les typologies des zones d'habitat proches.

## 2) LES ELEMENTS DE PHASAGE

- Sans objet

## 3) DENSITE URBAINE RECHERCHEE

- La densité optimale visée est de 50 à 60 logements par hectare<sup>1</sup>.

## 4) L'ORGANISATION DE LA DESSERTE ET DES ACCES

L'organisation de la desserte est figurée au schéma de principe ci-avant, en prévoyant de :

- de prolonger le chemin des Confins à partir de la Rue du Logelbach jusqu'à la Rue des Mésanges. Cet axe constituera l'une des voies principales de la zone ;
- de créer une voie de desserte ouest-est entre le développement urbain de Wintzenheim vers la rue de la Poudrière, via la rue des Pétunias, dans le prolongement du réseau viaire créé à Wintzenheim ;
- d'organiser un bouclage des circulations de desserte interne, comportant au moins deux jonctions nord-sud depuis la voie principale vers la rue des Mésanges ;
- d'articuler le cheminement doux à réaliser en bordure du Logelbach avec les voies de desserte interne grâce à des jonctions de cheminements doux depuis le sud du site vers la Rue des Mésanges.

---

<sup>1</sup> La densité s'entend par hectare urbanisé (viabilités comprises).

## 5) L'INSERTION PAYSAGERE

- Des aménagements paysagers d'accompagnement des voiries (arbres, arbustes, plantes couvre-sol, ...) seront à prévoir systématiquement le long des voies et des cheminements doux. Ces aménagements sont figurés graphiquement au schéma ci-avant pour la voirie principale. Ils sont également à mettre en œuvre pour les autres voies à créer dans la zone (de desserte interne et les cheminements doux). Le type de plantations réalisées sera adapté à l'importance et à la typologie de la voirie.
- L'ouvrage hydro-électrique situé au sud du site, en bordure du Logelbach, devra être préservé et valorisé.
- Des transitions paysagères plantées et arborées sont à prévoir en façade nord du site, en bordure de la Rue des Mésanges.
- Des aménagements paysagers (espaces plantés, arbustifs et/ou arborés) organiseront des liens paysagers entre la Rue des Mésanges et les abords du Logelbach.
- Les abords du Logelbach, au sud du site, feront l'objet d'aménagements confortant et renforçant la végétalisation des berges du Logelbach.

## 6) LES EFFORTS ENVIRONNEMENTAUX

### Énergies renouvelables

- Les modes d'implantation des constructions devront favoriser les apports solaires.

### Eaux pluviales

- Les ouvrages d'infiltration des eaux de ruissellement devront être répartis sur le site (sous forme de noues, de bassins d'infiltration).
- Les eaux pluviales pourront faire l'objet d'une réutilisation ou d'un stockage permettant leur réutilisation, en respect des normes en vigueur.

### Perméabilité des sols

- La limitation de l'imperméabilisation du sol devra être recherchée.

## 2. Le secteur de la « Croix Blanche » - 1AUa



↔ voirie principale

🌳 espace récréatif

⬮ périmètre de l'OAP

↔ voirie de desserte interne

📐 vue sur les Vosges à préserver

↔ liaison douce

↔ liaison en attente

mars 2017  
source : CADASTRE, IGN.



## 1) LES PRINCIPES GENERAUX D'AMENAGEMENT

- Le site est localisé au sud-ouest de la Ville, en limite avec la commune de Wintzenheim.
- Ce secteur s'inscrit dans une logique d'urbanisation à dominante résidentielle, dans le cadre d'une mixité des typologies urbaines (habitat intermédiaire, individuel, petit collectif).

## 2) LES ELEMENTS DE PHASAGE

- Sans objet

## 3) DENSITE URBAINE RECHERCHEE

- La densité optimale visée est de 50 à 60 logements par hectare<sup>1</sup>.

## 4) L'ORGANISATION DE LA DESSERTE ET DES ACCES

L'organisation de la desserte est figurée au schéma de principe ci-avant, en prévoyant de :

- de créer une voie principale nord-sud, prolongeant la rue de Vienne et la reliant à la route de Wintzenheim (RD 417) ;
- d'organiser un bouclage des circulations de desserte interne, comportant au moins trois jonctions vers la Rue de Vienne ;
- d'articuler un cheminement doux à réaliser le nord de l'opération, au contact avec la Rue du Haut-Ribeaupierre à l'espace récréatif à réaliser en bordure de la RD 417.

## 5) L'INSERTION PAYSAGERE

- L'organisation interne de la zone devra permettre la préservation de vues vers les Vosges depuis l'est et les secteurs d'habitat déjà existants.
- Un espace aménagé et planté, localisé en façade sud du site, le long de la RD 417 permettra une transition paysagère entre la voie et les espaces bâtis et offrira un lieu de récréation pour les habitants.
- Des aménagements paysagers d'accompagnement des voiries (arbres, arbustes, plantes couvre-sol, ...) seront à prévoir systématiquement le long des voies et des cheminements doux. Le type de plantations réalisées sera adapté à l'importance et à la typologie de la voirie.

---

<sup>1</sup> La densité s'entend par hectare urbanisé (viabilités comprises, mais l'espace récréatif – non constructible- n'est pas pris en compte).

## 6) LES EFFORTS ENVIRONNEMENTAUX

### Énergies renouvelables

- Les modes d'implantation des constructions devront favoriser les apports solaires.

### Eaux pluviales

- Les ouvrages d'infiltration des eaux de ruissellement devront être répartis sur le site.
- Les eaux pluviales pourront faire l'objet d'une réutilisation ou d'un stockage permettant leur réutilisation, en respect des normes en vigueur.

### Perméabilité des sols

- La limitation de l'imperméabilisation du sol devra être recherchée.

### 3. Le secteur « Rue du Tiefenbach » - 1AUb



#### 1) LES PRINCIPES D'AMENAGEMENT

- Ce secteur, situé en limite ouest du territoire communal, contigu à Wintzenheim, s'inscrit dans le prolongement du quartier existant au nord de la Rue du Tiefenbach.
- L'urbanisation s'articulera autour d'une offre de logements variés (habitat intermédiaire, individuel, petit collectif) en lien avec la zone d'habitat proche.

#### 2) LES ELEMENTS DE PHASAGE

- L'urbanisation de ce secteur se fera d'un seul tenant.

### 3) DENSITE URBAINE RECHERCHEE

- L'optimum visé en termes de densité à l'échelle de l'ensemble du secteur est de 40 logements/ha<sup>1</sup>.

### 4) L'ORGANISATION DE LA DESSERTE ET DES ACCES

- L'organisation de la desserte est figurée au schéma de principe ci-avant, en prévoyant une voirie principale reliant la Rue du Tiefenbach à la zone d'urbanisation située à l'est du site.
- La voirie à créer devra anticiper son raccordement ultérieur à cette zone (amorce de voirie à prévoir).

### 5) L'INSERTION PAYSAGERE

- Une transition paysagère (arborée et plantée) devra être organisée en façade sud du site, le long du chemin existant.
- Des aménagements paysagers d'accompagnement des voiries (arbres, arbustes, plantes couvre-sol, ...) seront à prévoir systématiquement le long des voies et des cheminements doux. Le type de plantations réalisées sera adapté à l'importance et à la typologie de la voirie.

### 6) LES EFFORTS ENVIRONNEMENTAUX

#### Énergies renouvelables

- Les modes d'implantation des constructions devront favoriser les apports solaires.

#### Eaux pluviales

- Les ouvrages d'infiltration des eaux de ruissellement devront être répartis sur le site (sous forme de noues, de bassins d'infiltration).
- Les eaux pluviales pourront faire l'objet d'une réutilisation ou d'un stockage permettant leur réutilisation, en respect des normes en vigueur.

#### Perméabilité des sols

- La limitation de l'imperméabilisation des sols devra être recherchée.

---

<sup>1</sup> La densité s'entend par hectare urbanisé (viabilités comprises).

## 4. Le secteur « Route de Rouffach » - 1AUd et 2AU



## 1) LES PRINCIPES GENERAUX D'AMENAGEMENT

Le secteur d'urbanisation est situé au sud de la Ville, à l'Est de la Route de Rouffach.

### **L'articulation du secteur en trois sites**

Le secteur « Route de Rouffach » se décompose en trois sites distincts :

- le secteur « nord », en contact direct avec la voie ferrée bordant la Rue Michel de Montaigne,
- le secteur « sud », en limite communale avec Wettolsheim,
- Le secteur « centre », qui assurera, à terme, l'articulation avec les deux sites précédents.

### **Secteur Nord**

- Ce secteur constituera un nouveau « quartier » de Colmar. A ce titre, il sera organisé autour d'une pluralité de fonctions : résidentielle, mais comprenant également des équipements et activités économiques adaptés à la vie d'un quartier.
- Des activités commerciales pourront être prévues en façade ouest du site, en bordure de la Route de Rouffach. Les activités tertiaires et de services seront privilégiées à l'est des activités commerciales.
- Il comportera un espace de centralité prévoyant notamment des espaces de récréation pour les futurs habitants (square, jardin public, aires de jeux, ...).

### **Secteur Sud**

- Il s'agit d'une urbanisation principalement basée sur l'habitat de typologie variée (petits collectifs, logements intermédiaires, maisons individuelles) et du commerce.

### **Traitement d'entrée de ville, pour les deux secteurs**

- Des aménagements paysagers (plantations d'arbres notamment) devront être prévus au contact de la Route de Rouffach.
- Les aménagements d'aires de stationnement seront obligatoirement accompagnés de traitements paysagers (arborés et plantés) destinés à réduire au minimum leur impact visuel. Ils devront également permettre l'infiltration des eaux de ruissellement.

## 2) LES ELEMENTS DE PHASAGE

### Secteur Nord

- L'urbanisation se fera prioritairement en partie nord du site, pour se raccorder aux réseaux et viabilité existantes Rue Michel de Montaigne.

### Secteur Sud

- L'urbanisation se fera de façon à pouvoir se raccorder aux réseaux et viabilité existantes Rue du Grassweg, en limite communale avec Wettolsheim.

### Secteur Centre

- Ce secteur est destiné à une urbanisation à plus long terme, lorsque les sites « nord » et « sud » seront urbanisés.

## 3) LA COMPOSITION URBAINE

### Secteur Nord

- L'urbanisation devra être structurée autour d'un axe principal orienté nord-sud séparant les activités commerciales et tertiaires des secteurs de logements.
- L'aménagement de percées visuelles et écologiques (trames végétales, plantées et/ou arborées) transversales d'est en ouest du site devra être prévu.
- Les constructions les plus élevées seront privilégiées au nord du site en appui visuel contre la voie ferrée. Puis, vers l'est, la densité bâtie et la hauteur des constructions seront progressivement réduites vers le Chemin des Maquisards.
- Des voies de dessertes, intégrant des aménagements paysagers (ex : espaces verts, espaces de biodiversité, systèmes d'intégration de la gestion des eaux pluviales par des techniques fondées sur la nature, etc.), permettront la desserte interne du site et son articulation avec la voie structurante.

### Secteur Sud

- L'urbanisation devra être structurée autour d'un axe principal orienté nord-sud, relié à la Rue du Grassweg.
- Des voies de desserte seront articulées avec la voie structurante.

### Ensemble de la zone

- Les constructions principales et annexes ainsi que les éléments divers qui les accompagnent, tels que clôtures, garages, carports, piscines, etc. seront réalisés de manière à s'harmoniser avec leur environnement naturel, paysager et urbain.
- L'implantation des constructions cherchera une utilisation optimale du foncier disponible, compatible avec une organisation fluide et sécurisée des circulations et des déplacements.
- Les découpages fonciers permettront la production de parcelles constructibles de formes et de dimensions variées, favorables à une diversité de formes d'habitat.

#### 4) DENSITE URBAINE RECHERCHEE

- La densité sera progressive : plus importante en façades nord et ouest du site, et plus faibles en façade est de l'urbanisation.
- L'optimum visé en termes de densité à l'échelle de l'ensemble du secteur est de 60 logements/ha<sup>1</sup>.

#### 5) L'ORGANISATION DE LA DESSERTE ET DES ACCES

L'organisation de la desserte devra prévoir un bouclage des circulations de desserte interne. Elle devra, en outre, respecter les principes déclinés ci-dessous.

##### **Secteur Nord**

- une voie principale orientée nord-sud, franchissant la voie de chemin de fer au nord et reliant le site à la Rue du 1er Cuirassier. Cet axe devra, au sud, permettre la liaison ultérieure vers le secteur « centre »,
- une seule jonction sera possible sur la Route de Rouffach, qui devra faire l'objet d'un aménagement tenant compte de la nature du trafic et de sa localisation en entrée de ville,
- des voies de desserte interne, intégrant des aménagements paysagers (ex : espaces verts, systèmes d'intégration de la gestion des eaux pluviales par des techniques fondées sur la nature, etc.), qui pourront faire l'objet de circulations apaisées (« zone 30 » par exemple),
- des cheminements doux prolongeront ces voies de desserte vers l'est du site et le Chemin des Maquisards.

##### **Secteur Sud**

- un seul accès à aménager sera possible sur la Rue du Grassweg,
- une voie principale devra être aménagée reliant le sud du site vers le nord, de façon à préserver des possibilités de liaisonnement à long terme vers le secteur « centre »,
- une seule jonction sera possible sur la Route de Rouffach, qui devra faire l'objet d'un aménagement tenant compte de la nature du trafic et de sa localisation proche de l'entrée de Wettolsheim,
- des voies de desserte interne seront bouclées et structurées à partir de la voirie principale.

##### **Ensemble de la zone**

Par ailleurs, l'aménagement global des voies et des dessertes devra anticiper :

- une mise en service potentielle de la voie ferrée au nord,
- une articulation majeure de l'ensemble du site avec les secteurs d'extension à vocation économique situés à l'ouest de la voie ferrée Strasbourg Bâle.
- Les nouvelles voies d'accès et de desserte réalisées devront être adaptées, par leur tracé et leur gabarit, au volume du trafic et aux vitesses de circulation envisagées. Une hiérarchie bien lisible des voies doit différencier le rôle respectif de chacune.

---

<sup>1</sup> La densité s'entend par hectare urbanisé (viabilités comprises).

- L'aménagement des voies veillera au partage équilibré des espaces publics entre les différents modes de circulation et de déplacement. Il tiendra compte également de la diversité des usages de proximité correspondant à un contexte principalement résidentiel (ex : aménagements cycles et piétons, aménagements de sécurité, le cas échéant bandes/pistes cyclables ou zones de partage, etc.).
- L'organisation de la desserte sera conçue de manière à prolonger et compléter le maillage urbain existant. Dans tous les cas, il convient de rechercher les solutions les plus efficaces et les plus économiques en réseaux. La desserte par voie en impasse est interdite. Les schémas de desserte conduiront au bouclage de chaque opération.

## 6) L'INSERTION PAYSAGERE

### Secteur Nord

- Les boisements bordant la voie ferrée au nord du site seront conservés et confortés.
- Des aménagements paysagers supports des eaux de ruissellement, d'espaces de biodiversité et de cheminements doux traverseront le site d'est en ouest. Ils devront également permettre des lignes de vues ouvertes traversantes.
- Un couloir paysager orienté nord-sud devra également être prévu pour assurer l'interface entre les activités à l'ouest et les secteurs à dominante d'habitat à l'est.
- Des espaces paysagers seront à préserver en façade est du site. Ils devront être aménagés paysagèrement sous forme de « zone humide ».
- Les aménagements devront prévoir une structuration des espaces publics selon un axe est-ouest.
- Les opérations devront s'inscrire dans un gabarit dont la partie la plus haute sera localisée à l'ouest du site (en bordure de la Route de Rouffach), et les constructions les plus basses à l'est du site (vers le Chemin des Maquisards).

### Secteur Sud

- Des transitions paysagères plantées et arborées sont à prévoir en façades est du site.
- L'aménagement de la Rue du Grassweg sera accompagné de plantations d'arbres.

### Ensemble de la zone

- Les limites, appelées à s'inscrire durablement dans le paysage, entre espaces bâtis d'une part et espaces agricoles et naturels d'autre part, devront faire l'objet de dispositions permettant la bonne intégration des constructions marquant cette limite urbaine dans le paysage (ex : plantations réalisées à l'arrière des parcelles et formant une masse végétale en limite urbaine).
- De même, les interfaces entre les quartiers existants et les nouvelles opérations feront l'objet d'un travail d'intégration architecturale et paysagère.
- D'une manière générale, les espaces publics réalisés à l'occasion des opérations d'aménagement comprennent une part d'espaces d'agrément et de respiration, sous la forme d'espaces végétalisés ou plantés, de petits squares, d'espaces récréatifs pour les enfants. Ils contribueront à la qualité paysagère et à la convivialité des espaces publics et pourront servir à la rétention et à l'infiltration des eaux pluviales.

## 7) LES EFFORTS ENVIRONNEMENTAUX

### Énergies renouvelables

- Les modes d'implantation des constructions devront favoriser les apports solaires.

### Eaux pluviales

- Un stockage des eaux de ruissellement devra être prévu en bordure du ruisseau pour renforcer la qualité de zone humide. Des plantations d'arbres et d'arbustes hygrophiles (notamment de saules) permettront la filtration des eaux de ruissellement.
- Le ruissellement des eaux pluviales dans les espaces publics devra être dirigé en direction de la « zone humide » à créer à l'est du site.
- Les eaux pluviales pourront faire l'objet d'une réutilisation ou d'un stockage permettant leur réutilisation, en respect des normes en vigueur.
- L'aménagement des espaces non bâtis mettra en œuvre des solutions favorisant l'infiltration naturelle des eaux de pluie (aires de stationnement, chemins d'accès, allées carrossables). La rétention des eaux de pluie sera également favorisée par la réalisation de dispositifs tels que toitures végétalisées et récupérateurs d'eau de pluie.
- À l'échelle des espaces publics, le ralentissement du cycle de l'eau sera favorisé par la mise en œuvre d'espaces de rétention et d'infiltration, tels que noues et retenues d'eau végétalisées, jardins de pluie, aires de stationnement public végétalisées, etc.

### Perméabilité des sols

- La limitation de l'imperméabilisation des sols devra être recherchée.

### Fossés

Rappels du règlement écrit :

- Tout aménagement de busage ou d'enrochement de fossé est interdit.
  - Tout comblement de fossé est interdit.
  - Les aménagements de plantation en bordure de fossé devront privilégier les espèces caractéristiques des milieux humides (plantes hygrophiles, comme par exemple aulnes, etc.).
  - Sous réserve d'assurer le rétablissement des fonctionnalités hydrauliques et écologiques, les dévoiements des fossés sont possibles.
- Les opérations d'aménagement garantiront les fonctionnalités hydrauliques et écologiques de l'ensemble des fossés existants, y compris ceux qui ont été busés par le passé.
  - Sauf impossibilité technique remettant en cause la faisabilité de l'opération d'aménagement, le rehaussement des berges des fossés est interdit. Dans le cas d'un tel rehaussement, les reculs des constructions s'appliqueront par rapport au point haut des berges rehaussées. De plus, ledit rehaussement respectera les pentes des berges existantes. En aucun cas un tel rehaussement n'impactera les fonctionnalités hydrauliques et écologiques du fossé. Les berges rehaussées seront végétalisées avec des espèces caractéristiques des milieux humides.

## 8) LES BESOINS EN MATIERE DE STATIONNEMENT

- L'organisation du stationnement permettra la meilleure mutualisation des emplacements et limitera les circulations au sein de chaque opération. L'option étudiée en priorité par les aménageurs sera celle de parkings ouvragés dits « parkings silos à étages ».
- L'aménagement de nappes de stationnement minéralisées en pied d'immeuble devra être évité au profit d'alternatives limitant l'impact sur le paysage urbain.

## 5. Le secteur « rue des Aunes » - 1AUc



## 1) LES PRINCIPES GENERAUX D'AMENAGEMENT

- Le site est localisé au sud de la ville, entre la Rue des Aunes et la Lauch.
- Il s'agit d'une urbanisation principalement basée sur l'habitat de typologie variée (petits collectifs, logements intermédiaires, maisons individuelles).

## 2) LES ELEMENTS DE PHASAGE

- L'urbanisation se fera prioritairement à partir de la Rue des Aunes, par phases réalisées sans impasses et organisant un bouclage des voies de desserte interne.

## 3) LA COMPOSITION URBAINE

- Des voies de dessertes, intégrant des aménagements paysagers ((ex : espaces verts, systèmes d'intégration de la gestion des eaux pluviales par des techniques fondées sur la nature, etc.)), permettront la desserte interne du site et son articulation avec la rue des Aunes.
- Les constructions principales et annexes ainsi que les éléments divers qui les accompagnent, tels que clôtures, garages, carports, piscines, etc. seront réalisés de manière à s'harmoniser avec leur environnement naturel, paysager et urbain.
- L'implantation des constructions cherchera une utilisation optimale du foncier disponible, compatible avec une organisation fluide et sécurisée des circulations et des déplacements.
- Les découpages fonciers permettront la production de parcelles constructibles de formes et de dimensions variées, favorables à une diversité de formes d'habitat.

## 4) DENSITE URBAINE RECHERCHEE

- L'optimum visé en termes de densité à l'échelle de l'ensemble du secteur est de 45 logements/ha<sup>1</sup>.

## 5) L'ORGANISATION DE LA DESSERTE ET DES ACCES

L'organisation de la desserte est figurée au schéma de principe ci-avant, en prévoyant :

- l'accès principal du site à partir de la Rue des Aunes ;
- un bouclage interne des voies de desserte avec une liaison à l'Insel Weg et à la rue des Iris.
- Les nouvelles voies d'accès et de desserte réalisées devront être adaptées, par leur tracé et leur gabarit, au volume du trafic et aux vitesses de circulation envisagées. Une hiérarchie bien lisible des voies doit différencier le rôle respectif de chacune.
- L'aménagement des voies veillera au partage équilibré des espaces publics entre les différents modes de circulation et de déplacement. Il tiendra compte également de la diversité des usages de proximité correspondant à un contexte principalement

---

<sup>1</sup> La densité s'entend par hectare urbanisé (viabilités comprises).

résidentiel (ex : aménagements cycles et piétons, aménagements de sécurité, le cas échéant bandes/pistes cyclables ou zones de partage, etc.).

- L'organisation de la desserte sera conçue de manière à prolonger et compléter le maillage urbain existant. Dans tous les cas, il convient de rechercher les solutions les plus efficaces et les plus économiques en réseaux. La desserte par voie en impasse est interdite. Les schémas de desserte conduiront au bouclage de chaque opération.

## 6) L'INSERTION PAYSAGERE

- L'aménagement en façade est du site devra permettre l'intégration paysagère entre l'espace bâti et l'espace agricole (par exemple : plantations d'arbres, hauteur des bâtiments plus faible, ...).
- Les aménagements devront prévoir une structuration des espaces publics selon un axe est-ouest.
- Des aménagements paysagers d'accompagnement des voiries (arbres, arbustes, plantes couvre-sol, ...) seront à prévoir systématiquement le long des voies et des cheminements doux. Ces aménagements sont figurés graphiquement au schéma ci-avant pour certaines voies. Ils sont également à mettre en œuvre pour les autres voies à créer dans la zone (et notamment les cheminements doux). Le type de plantations réalisées sera adapté à l'importance et à la typologie de la voirie.
- Les limites, appelées à s'inscrire durablement dans le paysage, entre espaces bâtis d'une part et espaces agricoles et naturels d'autre part, devront faire l'objet de dispositions permettant la bonne intégration des constructions marquant cette limite urbaine dans le paysage (ex : plantations réalisées à l'arrière des parcelles et formant une masse végétale en limite urbaine).
- De même, les interfaces entre les quartiers existants et les nouvelles opérations feront l'objet d'un travail d'intégration architecturale et paysagère.
- D'une manière générale, les espaces publics réalisés à l'occasion des opérations d'aménagement comprennent une part d'espaces d'agrément et de respiration, sous la forme d'espaces végétalisés ou plantés, de petits squares, d'espaces récréatifs pour les enfants. Ils contribueront à la qualité paysagère et à la convivialité des espaces publics et pourront servir à la rétention et à l'infiltration des eaux pluviales.

## 7) LES EFFORTS ENVIRONNEMENTAUX

### Plantations – Aménagements paysagers

- Les espaces paysagers à préserver en façade est du site devront être aménagés en pente douce à partir du point haut vers le ruisseau. Des plantations d'arbres et d'arbustes hygrophiles (notamment de saules) sur l'ensemble de ce secteur permettront la filtration des eaux de ruissellement.

### Énergies renouvelables

- Les modes d'implantation des constructions devront favoriser les apports solaires.

### Eaux pluviales

- Le ruissellement des eaux pluviales dans les espaces publics devra être dirigé vers le fossé à l'est.
- Les eaux pluviales pourront faire l'objet d'une réutilisation ou d'un stockage permettant sa réutilisation, en respect des normes en vigueur.
- L'aménagement des espaces non bâtis mettra en œuvre des solutions favorisant l'infiltration naturelle des eaux de pluie (aires de stationnement, chemins d'accès, allées carrossables). La rétention des eaux de pluie sera également favorisée par la réalisation de dispositifs tels que toitures végétalisées et récupérateurs d'eau de pluie.
- À l'échelle des espaces publics, le ralentissement du cycle de l'eau sera favorisé par la mise en œuvre d'espaces de rétention et d'infiltration, tels que noues et retenues d'eau végétalisées, jardins de pluie, aires de stationnement public végétalisées, etc.

### Perméabilité des sols

- La limitation de l'imperméabilisation du sol devra être recherchée.

### Fossés

Rappels du règlement écrit :

- Tout aménagement de busage ou d'enrochement de fossé est interdit.
- Tout comblement de fossé est interdit.
- Les aménagements de plantation en bordure de fossé devront privilégier les espèces caractéristiques des milieux humides (plantes hygrophiles, comme par exemple aulnes, etc.).
- Sous réserve d'assurer le rétablissement des fonctionnalités hydrauliques et écologiques, les dévoiements des fossés sont possibles.
- Les opérations d'aménagement garantiront les fonctionnalités hydrauliques et écologiques de l'ensemble des fossés existants, y compris ceux qui ont été busés par le passé.
- Sauf impossibilité technique remettant en cause la faisabilité de l'opération d'aménagement, le rehaussement des berges des fossés est interdit. Dans le cas d'un tel rehaussement, les reculs des constructions s'appliqueront par rapport au point haut des berges rehaussées. De plus, ledit rehaussement respectera les pentes des berges existantes. En aucun cas un tel rehaussement n'impactera les fonctionnalités hydrauliques et écologiques du fossé. Les berges rehaussées seront végétalisées avec des espèces caractéristiques des milieux humides.

## 8) LES BESOINS EN MATIERE DE STATIONNEMENT

- L'organisation du stationnement permettra la meilleure mutualisation des emplacements et limitera les circulations au sein de chaque opération. L'option étudiée en priorité par les aménageurs sera celle de parkings ouvragés dits « parkings silos à étages ».
- L'aménagement de nappes de stationnement minéralisées en pied d'immeuble devra être évité au profit d'alternatives limitant l'impact sur le paysage urbain.



## 1) LES PRINCIPES GENERAUX D'AMENAGEMENT

- Ce secteur, localisé en bordure de la voie ferrée (au sud de la Ville) est circonscrit par des chemins à l'est (Dreifinger weg) et à l'ouest (Lauchwerb).
- Il s'agit d'une urbanisation principalement basée sur l'habitat de typologie variée (petits collectifs, logements intermédiaires, maisons individuelles).
- Des équipements de quartier (placettes, aires de jeux) devront également être prévus, qui pourront s'appuyer sur leur proximité avec des aménagements paysagers à créer.
- Des activités de maraichage ou jardins partagés trouveront leur place dans les secteurs de valorisation des fossés et de leurs abords.

## 2) LES ELEMENTS DE PHASAGE

- L'urbanisation se fera en priorité dans les zones contiguës à l'urbanisation actuelle, par phases réalisées sans impasses et organisant un bouclage des voies de desserte interne.

## 3) LA COMPOSITION URBAINE

- L'urbanisation devra être structurée autour des deux axes principaux nord-sud et est-ouest.
- Des voies de dessertes, intégrant des aménagements paysagers (ex : espaces verts, systèmes d'intégration de la gestion des eaux pluviales par des techniques fondées sur la nature, etc.), permettront la desserte interne du site et son articulation avec la voie structurante.
- La localisation des petits équipements de quartier (placettes, aires de jeux, en association avec les espaces de valorisation des fossés) sera centrale par rapport au périmètre de l'OAP.
- Les constructions principales et annexes ainsi que les éléments divers qui les accompagnent, tels que clôtures, garages, carports, piscines, etc. seront réalisés de manière à s'harmoniser avec leur environnement naturel, paysager et urbain.
- L'implantation des constructions cherchera une utilisation optimale du foncier disponible, compatible avec une organisation fluide et sécurisée des circulations et des déplacements.
- Les découpages fonciers permettront la production de parcelles constructibles de formes et de dimensions variées, favorables à une diversité de formes d'habitat.

## 4) DENSITE URBAINE RECHERCHEE

- La densité sera plus importante de part et d'autre des espaces verts centraux traversant le site du nord au sud.
- L'optimum visé en termes de densité à l'échelle de l'ensemble du secteur est de 50 logements/ha<sup>1</sup>.

---

<sup>1</sup> La densité s'entend par hectare urbanisé (viabilités comprises).

## 5) L'ORGANISATION DE LA DESSERTE ET DES ACCES

- L'organisation de la desserte est figurée au schéma de principe ci-avant, en prévoyant deux voies principales, l'une orientée est/ouest reliant la voie communale Lauch Werb (à l'ouest) à la voie communale Dreifinger Weg.
- La seconde voie principale, orientée nord-sud, relie la Rue des Primevères (au nord) à l'axe est/ouest visé ci-dessus.
- Des voies de desserte interne, prévoyant des aménagements paysagers (intégrant la gestion des eaux de ruissellement, des espaces de biodiversité) sont orientées est/ouest.
- Des cheminements doux seront à créer en direction du Biberacker Weg et le sud du site, ainsi que vers les sentiers bordant les fossés.
- Les nouvelles voies d'accès et de desserte réalisées devront être adaptées, par leur tracé et leur gabarit, au volume du trafic et aux vitesses de circulation envisagées. Une hiérarchie bien lisible des voies doit différencier le rôle respectif de chacune.
- L'aménagement des voies veillera au partage équilibré des espaces publics entre les différents modes de circulation et de déplacement. Il tiendra compte également de la diversité des usages de proximité correspondant à un contexte principalement résidentiel (ex : aménagements cycles et piétons, aménagements de sécurité, le cas échéant bandes/pistes cyclables ou zones de partage, etc.).
- L'organisation de la desserte sera conçue de manière à prolonger et compléter le maillage urbain existant. Dans tous les cas, il convient de rechercher les solutions les plus efficaces et les plus économiques en réseaux. La desserte par voie en impasse est interdite. Les schémas de desserte conduiront au bouclage de chaque opération.

## 6) L'INSERTION PAYSAGERE

- Les boisements bordant la voie ferrée au sud du site seront conservés et confortés pour créer un véritable couloir écologique.
- Des aménagements paysagers, d'espaces de biodiversité et de cheminements doux traverseront le site d'est en ouest. Ils pourront être aménagés en vergers et servir à l'infiltration des eaux de ruissellement de la voirie.
- Des aménagements paysagers d'accompagnement des voiries (arbres, arbustes, plantes couvre-sol, ...) seront à prévoir systématiquement le long des voies et des cheminements doux. Ces aménagements sont figurés graphiquement au schéma ci-avant pour la voirie principale. Ils sont également à mettre en œuvre pour les autres voies à créer dans la zone (de desserte interne et les cheminements doux). Le type de plantations réalisées sera adapté à l'importance et à la typologie de la voirie.
- Les limites, appelées à s'inscrire durablement dans le paysage, entre espaces bâtis d'une part et espaces agricoles et naturels d'autre part, devront faire l'objet de dispositions permettant la bonne intégration des constructions marquant cette limite urbaine dans le paysage (ex : plantations réalisées à l'arrière des parcelles et formant une masse végétale en limite urbaine).
- De même, les interfaces entre les quartiers existants et les nouvelles opérations feront l'objet d'un travail d'intégration architecturale et paysagère.
- D'une manière générale, les espaces publics réalisés à l'occasion des opérations d'aménagement comprennent une part d'espaces d'agrément et de respiration, sous la forme d'espaces végétalisés ou plantés, de petits squares, d'espaces récréatifs

pour les enfants. Ils contribueront à la qualité paysagère et à la convivialité des espaces publics, et pourront servir à la rétention et à l'infiltration des eaux pluviales.

## 7) LES EFFORTS ENVIRONNEMENTAUX

### Plantations – Aménagements paysagers

- Les vergers à forte valeur écologique devront être préservés.
- Les abords des fossés feront l'objet d'aménagements garantissant le fonctionnement hydraulique des fossés. Ils pourront également être le support de cheminements doux et d'espaces récréatifs.

### Énergies renouvelables

- Les modes d'implantation des constructions devront favoriser les apports solaires.

### Eaux pluviales

- Les eaux pluviales pourront faire l'objet d'une réutilisation ou d'un stockage permettant leur réutilisation, en respect des normes en vigueur.
- L'aménagement des espaces non bâtis mettra en œuvre des solutions favorisant l'infiltration naturelle des eaux de pluie (aires de stationnement, chemins d'accès, allées carrossables). La rétention des eaux de pluie sera également favorisée par la réalisation de dispositifs tels que toitures végétalisées et récupérateurs d'eau de pluie.
- À l'échelle des espaces publics, le ralentissement du cycle de l'eau sera favorisé par la mise en œuvre d'espaces de rétention et d'infiltration, tels que noues et retenues d'eau végétalisées, jardins de pluie, aires de stationnement public végétalisées, etc.

### Perméabilité des sols

- La limitation de l'imperméabilisation du sol devra être recherchée.

### Fossés

Rappels du règlement écrit :

- Tout aménagement de busage ou d'enrochement de fossé est interdit.
- Tout comblement de fossé est interdit.
- Les aménagements de plantation en bordure de fossé devront privilégier les espèces caractéristiques des milieux humides (plantes hygrophiles, comme par exemple aulnes, etc.).
- Sous réserve d'assurer le rétablissement des fonctionnalités hydrauliques et écologiques, les dévoiements des fossés sont possibles.
- Les opérations d'aménagement garantiront les fonctionnalités hydrauliques et écologiques de l'ensemble des fossés existants, y compris ceux qui ont été busés par le passé.
- Sauf impossibilité technique remettant en cause la faisabilité de l'opération d'aménagement, le rehaussement des berges des fossés est interdit. Dans le cas d'un tel rehaussement, les reculs des constructions s'appliqueront par rapport au point haut des berges rehaussées. De plus, ledit rehaussement respectera les pentes des berges existantes. En aucun cas un tel rehaussement n'impactera les fonctionnalités hydrauliques et écologiques du fossé. Les berges rehaussées seront végétalisées avec des espèces caractéristiques des milieux humides.

## 8) LES BESOINS EN MATIERE DE STATIONNEMENT

- L'organisation du stationnement permettra la meilleure mutualisation des emplacements et limitera les circulations au sein de chaque opération. L'option étudiée en priorité par les aménageurs sera celle de parkings ouvragés dits « parkings silos à étages ».
- L'aménagement de nappes de stationnement minéralisées en pied d'immeuble devra être évité au profit d'alternatives limitant l'impact sur le paysage urbain.

## 7. Le secteur « Rue Michelet » - 1AUc



↔ voirie principale

aménagement des fossés et des abords

○ périmètre de l'OAP

↔ voirie de desserte interne

aménagement végétal des abords de voie

mars 2017  
source : CADASTRE, IGN.



## 1) LES PRINCIPES GENERAUX D'AMENAGEMENT

- Ce secteur, localisé au sud de la Ville, est au contact de la Route de Bâle.
- Il s'agit d'une urbanisation principalement basée sur l'habitat de typologie variée (petits collectifs, logements intermédiaires, maisons individuelles).

## 2) LES ELEMENTS DE PHASAGE

- L'urbanisation en partie nord-est attenant à la Route de Bâle ne pourra être réalisée qu'après ou concomitamment à la réalisation d'un carrefour sécurisé sur la Route de Bâle.

## 3) LA COMPOSITION URBAINE

- L'urbanisation devra être structurée autour des voies principales figurées au schéma ci-dessus.
- Une voie de desserte interne est à prévoir en façade ouest du site, reliant la voie principale est-ouest à la voie communale Dreifinger Weg.
- Des implantations tertiaires, de commerces et de services, ainsi que d'habitat sous forme de collectifs sont à privilégier en façade de la Route de Bâle.
- Les constructions principales et annexes ainsi que les éléments divers qui les accompagnent, tels que clôtures, garages, carports, piscines, etc. seront réalisés de manière à s'harmoniser avec leur environnement naturel, paysager et urbain.
- L'implantation des constructions cherchera une utilisation optimale du foncier disponible, compatible avec une organisation fluide et sécurisée des circulations et des déplacements.
- Les découpages fonciers permettront la production de parcelles constructibles de formes et de dimensions variées, favorables à une diversité de formes d'habitat.

## 4) DENSITE URBAINE RECHERCHEE

- La densité sera progressive : elle sera plus importante en façade est le long de la Route de Bâle.
- L'optimum visé en termes de densité à l'échelle de l'ensemble du secteur est de 45 logements/ha<sup>1</sup>.

---

<sup>1</sup> La densité s'entend par hectare urbanisé (viabilités comprises).

## 5) L'ORGANISATION DE LA DESSERTE ET DES ACCES

- L'organisation de la desserte est figurée au schéma de principe ci-avant, en prévoyant deux voies principales.
- La première, orientée est/ouest, assurera la liaison transversale depuis le secteur « Biberacker Weg » vers la Rue Michelet.
- La seconde, orientée nord/sud, reliera la liaison transversale à la Route de Bâle.
- L'accès sur la Route de Bâle devra faire l'objet d'un aménagement de sécurisation et d'un traitement paysager (entrée de ville).
- Des voies de desserte interne compléteront l'articulation viaire du secteur, en s'appuyant sur la voie principale est/ouest.
- Des cheminements doux seront à créer :
  - pour relier la Rue Michelet à la Route de Bâle
  - pour relier la voie principale est/ouest au sud du site.
- Les nouvelles voies d'accès et de desserte réalisées devront être adaptées, par leur tracé et leur gabarit, au volume du trafic et aux vitesses de circulation envisagées. Une hiérarchie bien lisible des voies doit différencier le rôle respectif de chacune.
- L'aménagement des voies veillera au partage équilibré des espaces publics entre les différents modes de circulation et de déplacement. Il tiendra compte également de la diversité des usages de proximité correspondant à un contexte principalement résidentiel (ex : aménagements cycles et piétons, aménagements de sécurité, le cas échéant bandes/pistes cyclables ou zones de partage, etc.).
- L'organisation de la desserte sera conçue de manière à prolonger et compléter le maillage urbain existant. Dans tous les cas, il convient de rechercher les solutions les plus efficaces et les plus économiques en réseaux. La desserte par voie en impasse est interdite. Les schémas de desserte conduiront au bouclage de chaque opération.

## 6) L'INSERTION PAYSAGERE

- Les abords de la Route de Bâle devront faire l'objet d'un traitement paysager prévoyant notamment des arbres de moyenne et haute tige.
- Le front bâti donnant sur la Route de Bâle devra participer à sa structuration et son animation.
- Des aménagements paysagers d'accompagnement des voiries (arbres, arbustes, plantes couvre-sol, ...) seront à prévoir systématiquement le long des voies et des cheminements doux. Ces aménagements sont figurés graphiquement au schéma ci-avant pour la voirie principale. Ils sont également à mettre en œuvre pour les autres voies à créer dans la zone (de desserte interne et les cheminements doux). Le type de plantations réalisées sera adapté à l'importance et à la typologie de la voirie.
- Les limites, appelées à s'inscrire durablement dans le paysage, entre espaces bâtis d'une part et espaces agricoles et naturels d'autre part, devront faire l'objet de dispositions permettant la bonne intégration des constructions marquant cette limite urbaine dans le paysage (ex : plantations réalisées à l'arrière des parcelles et formant une masse végétale en limite urbaine).
- De même, les interfaces entre les quartiers existants et les nouvelles opérations feront l'objet d'un travail d'intégration architecturale et paysagère.

- D'une manière générale, les espaces publics réalisés à l'occasion des opérations d'aménagement comprennent une part d'espaces d'agrément et de respiration, sous la forme d'espaces végétalisés ou plantés, de petits squares, d'espaces récréatifs pour les enfants. Ils contribueront à la qualité paysagère et à la convivialité des espaces publics et pourront servir à la rétention et à l'infiltration des eaux pluviales.

## 7) LES EFFORTS ENVIRONNEMENTAUX

### Énergies renouvelables

- Les modes d'implantation des constructions devront favoriser les apports solaires.

### Eaux pluviales

- Les eaux pluviales pourront faire l'objet d'une réutilisation ou d'un stockage permettant leur réutilisation, en respect des normes en vigueur.
- L'aménagement des espaces non bâtis mettra en œuvre des solutions favorisant l'infiltration naturelle des eaux de pluie (aires de stationnement, chemins d'accès, allées carrossables). La rétention des eaux de pluie sera également favorisée par la réalisation de dispositifs tels que toitures végétalisées et récupérateurs d'eau de pluie.
- À l'échelle des espaces publics, le ralentissement du cycle de l'eau sera favorisé par la mise en œuvre d'espaces de rétention et d'infiltration, tels que noues et retenues d'eau végétalisées, jardins de pluie, aires de stationnement public végétalisées, etc.

### Perméabilité des sols

- La limitation de l'imperméabilisation des sols devra être recherchée.

### Fossés

Rappels du règlement écrit :

- Tout aménagement de busage ou d'enrochement de fossé est interdit.
  - Tout comblement de fossé est interdit.
  - Les aménagements de plantation en bordure de fossé devront privilégier les espèces caractéristiques des milieux humides (plantes hygrophiles, comme par exemple aulnes, etc.).
  - Sous réserve d'assurer le rétablissement des fonctionnalités hydrauliques et écologiques, les dévoiements des fossés sont possibles.
- Les opérations d'aménagement garantiront les fonctionnalités hydrauliques et écologiques de l'ensemble des fossés existants, y compris ceux qui ont été busés par le passé.
  - Sauf impossibilité technique remettant en cause la faisabilité de l'opération d'aménagement, le rehaussement des berges des fossés est interdit. Dans le cas d'un tel rehaussement, les reculs des constructions s'appliqueront par rapport au point haut des berges rehaussées. De plus, ledit rehaussement respectera les pentes des berges existantes. En aucun cas un tel rehaussement n'impactera les fonctionnalités hydrauliques et écologiques du fossé. Les berges rehaussées seront végétalisées avec des espèces caractéristiques des milieux humides.

## 8) LES BESOINS EN MATIERE DE STATIONNEMENT

- L'organisation du stationnement permettra la meilleure mutualisation des emplacements et limitera les circulations au sein de chaque opération. L'option étudiée en priorité par les aménageurs sera celle de parkings ouvragés dits « parkings silos à étages ».
- L'aménagement de nappes de stationnement minéralisées en pied d'immeuble devra être évité au profit d'alternatives limitant l'impact sur le paysage urbain.

## 8. Le secteur « Niklausbrunn Weg » - 1AUc



- 
- 
- 
- 
- 
- 
- 
- 
- 
- 
- 
- 
- 
- 
- 
- 
- 
- 
- 
- 
- 
- 
- 
- 
- 
- 
- 
- 
- 
- 
- 
- 
- 
- 
- 
- 
- 
- 
- 
- 
- 
- 
- 
- 
- 
- 
- 
- 
- 
- 
- 
- 
- 
- 
- 
- 
- 
- 
- 
- 
- 
- 
- 
- 
- 
- 
- 
- 
- 
- 
- 
- 
- 
- 
- 
-

## 1) LES PRINCIPES GENERAUX D'AMENAGEMENT

- Ce secteur, localisé au sud-est de la Ville, est situé à l'est de la Route de Bâle.
- Il s'agit d'une urbanisation principalement basée sur l'habitat de typologie variée (petits collectifs, logements intermédiaires, maisons individuelles).

## 2) LES ELEMENTS DE PHASAGE

- L'urbanisation se fera en priorité au nord du secteur, à partir du Nicklausbrunn Weg.

## 3) LA COMPOSITION URBAINE

- L'urbanisation devra être structurée autour des deux axes principaux nord-sud et est-ouest.
- Des opérations d'habitat intermédiaire et de petits collectifs sont à privilégier en périphéries nord et ouest du secteur
- Le site comportera un espace de centralité prévoyant notamment des espaces de récréation pour les futurs habitants (square, jardin public, aires de jeux, ...).
- L'aménagement du site devra intégrer des activités de maraichage ou jardins partagés à l'est du site.
- Les constructions principales et annexes ainsi que les éléments divers qui les accompagnent, tels que clôtures, garages, carports, piscines, etc. seront réalisés de manière à s'harmoniser avec leur environnement naturel, paysager et urbain.
- L'implantation des constructions cherchera une utilisation optimale du foncier disponible, compatible avec une organisation fluide et sécurisée des circulations et des déplacements.
- Les découpages fonciers permettront la production de parcelles constructibles de formes et de dimensions variées, favorables à une diversité de formes d'habitat.

## 4) DENSITE URBAINE RECHERCHEE

- L'optimum visé en termes de densité à l'échelle de l'ensemble du secteur est de 50 à 60 logements/ha<sup>1</sup>.

## 5) L'ORGANISATION DE LA DESSERTE ET DES ACCES

- L'organisation de la desserte est figurée au schéma de principe ci-avant, en prévoyant un axe structurant reliant la Route de Bâle/Wolfloch Weg au chemin Kochloeffelplon Weg.
- Un deuxième axe structurant est à réaliser entre l'axe visé ci-avant et la voie communale Nicklausbrunn Weg.
- Des voies de desserte interne compléteront le réseau viaire du secteur, en reliant la voie principale est/ouest et le Wolfloch Weg (au sud).

---

<sup>1</sup> La densité s'entend par hectare urbanisé (viabilités comprises).

- Des cheminements doux seront à créer
  - vers l'est et les chemins existants,
  - vers la forêt du Neuland.
- Les nouvelles voies d'accès et de desserte réalisées devront être adaptées, par leur tracé et leur gabarit, au volume du trafic et aux vitesses de circulation envisagées. Une hiérarchie bien lisible des voies doit différencier le rôle respectif de chacune.
- L'aménagement des voies veillera au partage équilibré des espaces publics entre les différents modes de circulation et de déplacement. Il tiendra compte également de la diversité des usages de proximité correspondant à un contexte principalement résidentiel (ex : aménagements cycles et piétons, aménagements de sécurité, le cas échéant bandes/pistes cyclables ou zones de partage, etc.).
- L'organisation de la desserte sera conçue de manière à prolonger et compléter le maillage urbain existant. Dans tous les cas, il convient de rechercher les solutions les plus efficaces et les plus économiques en réseaux. La desserte par voie en impasse est interdite. Les schémas de desserte conduiront au bouclage de chaque opération.

## 6) L'INSERTION PAYSAGERE

- Un traitement urbain de la Route de Bâle devra être prévu (par exemple : alignement d'arbres de hautes tiges),
- Des aménagements paysagers d'accompagnement des voiries (arbres, arbustes, plantes couvre-sol, ...) seront à prévoir systématiquement le long des voies et des cheminements doux. Ces aménagements sont figurés graphiquement au schéma ci-avant pour la voirie principale. Ils sont également à mettre en œuvre pour les autres voies à créer dans la zone (de desserte interne et les cheminements doux). Le type de plantations réalisées sera adapté à l'importance et à la typologie de la voirie.
- Les limites, appelées à s'inscrire durablement dans le paysage, entre espaces bâtis d'une part et espaces agricoles et naturels d'autre part, devront faire l'objet de dispositions permettant la bonne intégration des constructions marquant cette limite urbaine dans le paysage (ex : plantations réalisées à l'arrière des parcelles et formant une masse végétale en limite urbaine).
- De même, les interfaces entre les quartiers existants et les nouvelles opérations feront l'objet d'un travail d'intégration architecturale et paysagère.
- D'une manière générale, les espaces publics réalisés à l'occasion des opérations d'aménagement comprennent une part d'espaces d'agrément et de respiration, sous la forme d'espaces végétalisés ou plantés, de petits squares, d'espaces récréatifs pour les enfants. Ils contribueront à la qualité paysagère et à la convivialité des espaces publics et pourront servir à la rétention et à l'infiltration des eaux pluviales.

## 7) LES EFFORTS ENVIRONNEMENTAUX

### Plantations – Aménagements paysagers

- Les abords des fossés feront l'objet d'aménagements garantissant le fonctionnement hydraulique des fossés. Ils pourront également être le support de cheminements doux et d'espaces récréatifs.

### Énergies renouvelables

- Les modes d'implantation des constructions devront favoriser les apports solaires.

### Eaux pluviales

- Les eaux pluviales pourront faire l'objet d'une réutilisation ou d'un stockage permettant leur réutilisation, en respect des normes en vigueur.
- L'aménagement des espaces non bâtis mettra en œuvre des solutions favorisant l'infiltration naturelle des eaux de pluie (aires de stationnement, chemins d'accès, allées carrossables). La rétention des eaux de pluie sera également favorisée par la réalisation de dispositifs tels que toitures végétalisées et récupérateurs d'eau de pluie.
- À l'échelle des espaces publics, le ralentissement du cycle de l'eau sera favorisé par la mise en œuvre d'espaces de rétention et d'infiltration, tels que noues et retenues d'eau végétalisées, jardins de pluie, aires de stationnement public végétalisées, etc.

### Perméabilité des sols

- La limitation de l'imperméabilisation des sols devra être recherchée.

### Fossés

Rappels du règlement écrit :

- Tout aménagement de busage ou d'enrochement de fossé est interdit.
  - Tout comblement de fossé est interdit.
  - Les aménagements de plantation en bordure de fossé devront privilégier les espèces caractéristiques des milieux humides (plantes hygrophiles, comme par exemple aulnes, etc.).
  - Sous réserve d'assurer le rétablissement des fonctionnalités hydrauliques et écologiques, les dévoiements des fossés sont possibles.
- Les opérations d'aménagement garantiront les fonctionnalités hydrauliques et écologiques de l'ensemble des fossés existants, y compris ceux qui ont été busés par le passé.
  - Sauf impossibilité technique remettant en cause la faisabilité de l'opération d'aménagement, le rehaussement des berges des fossés est interdit. Dans le cas d'un tel rehaussement, les reculs des constructions s'appliqueront par rapport au point haut des berges rehaussées. De plus, ledit rehaussement respectera les pentes des berges existantes. En aucun cas un tel rehaussement n'impactera les fonctionnalités hydrauliques et écologiques du fossé. Les berges rehaussées seront végétalisées avec des espèces caractéristiques des milieux humides.

## 8) LES BESOINS EN MATIERE DE STATIONNEMENT

- L'organisation du stationnement permettra la meilleure mutualisation des emplacements et limitera les circulations au sein de chaque opération. L'option étudiée en priorité par les aménageurs sera celle de parkings ouvragés dits « parkings silos à étages ».
- L'aménagement de nappes de stationnement minéralisées en pied d'immeuble devra être évité au profit d'alternatives limitant l'impact sur le paysage urbain.

## 9. Le secteur « Silberrunz Ouest » - UC



mars 2017  
source : CADASTRE, IGN.



## 1) LES PRINCIPES GENERAUX D'AMENAGEMENT

- Ce secteur, localisé au sud-est de la Ville, est situé entre le Chemin de la Silberrunz et le Noehlen-Weg.
- Il s'agit d'une urbanisation principalement basée sur l'habitat de typologie variée (petits collectifs, logements intermédiaires, maisons individuelles) s'insérant dans le bâti résidentiel existant dans les secteurs adjacents.

## 2) LES ELEMENTS DE PHASAGE

- L'urbanisation de ce secteur se fera d'un seul tenant.

## 3) LA COMPOSITION URBAINE

- L'urbanisation devra être structurée autour d'un axe principal bouclant le Chemin de la Silberrunz et le Noehlen-Weg.
- Les constructions principales et annexes ainsi que les éléments divers qui les accompagnent, tels que clôtures, garages, carports, piscines, etc. seront réalisés de manière à s'harmoniser avec leur environnement naturel, paysager et urbain.
- L'implantation des constructions cherchera une utilisation optimale du foncier disponible, compatible avec une organisation fluide et sécurisée des circulations et des déplacements.

## 4) DENSITE URBAINE RECHERCHEE

- L'optimum visé en termes de densité à l'échelle de l'ensemble du secteur est de 45 logements/ha<sup>1</sup>.

## 5) L'ORGANISATION DE LA DESSERTE ET DES ACCES

- L'organisation de la desserte est figurée au schéma de principe ci-avant, en prévoyant un axe principal reliant le chemin de la Silberrunz et le Noehlen-Weg.

## 6) L'INSERTION PAYSAGERE

- Une transition végétale est à créer en limite ouest du site, en transition avec le tissu urbain existant.
- Des aménagements paysagers d'accompagnement des voiries (arbres, arbustes, plantes couvre-sol, ...) seront à prévoir systématiquement le long des voies et des cheminements doux. Ces aménagements sont figurés graphiquement au schéma ci-avant pour la voirie principale. Ils sont également à mettre en œuvre pour les autres voies à créer dans la zone (de desserte interne et les cheminements doux). Le type de plantations réalisées sera adapté à l'importance et à la typologie de la voirie.

---

<sup>1</sup> La densité s'entend par hectare urbanisé (viabilités comprises).

## 7) LES EFFORTS ENVIRONNEMENTAUX

### Énergies renouvelables

- Les modes d'implantation des constructions devront favoriser les apports solaires.

### Eaux pluviales

- Les ouvrages d'infiltration des eaux de ruissellement devront être répartis sur le site (sous forme de noues, de bassins d'infiltration).
- Les eaux pluviales pourront faire l'objet d'une réutilisation ou d'un stockage permettant leur réutilisation, en respect des normes en vigueur.
- L'aménagement des espaces non bâtis mettra en œuvre des solutions favorisant l'infiltration naturelle des eaux de pluie (aires de stationnement, chemins d'accès, allées carrossables). La rétention des eaux de pluie sera également favorisée par la réalisation de dispositifs tels que toitures végétalisées et récupérateurs d'eau de pluie.
- À l'échelle des espaces publics, le ralentissement du cycle de l'eau sera favorisé par la mise en œuvre d'espaces de rétention et d'infiltration, tels que noues et retenues d'eau végétalisées, jardins de pluie, aires de stationnement public végétalisées, etc.

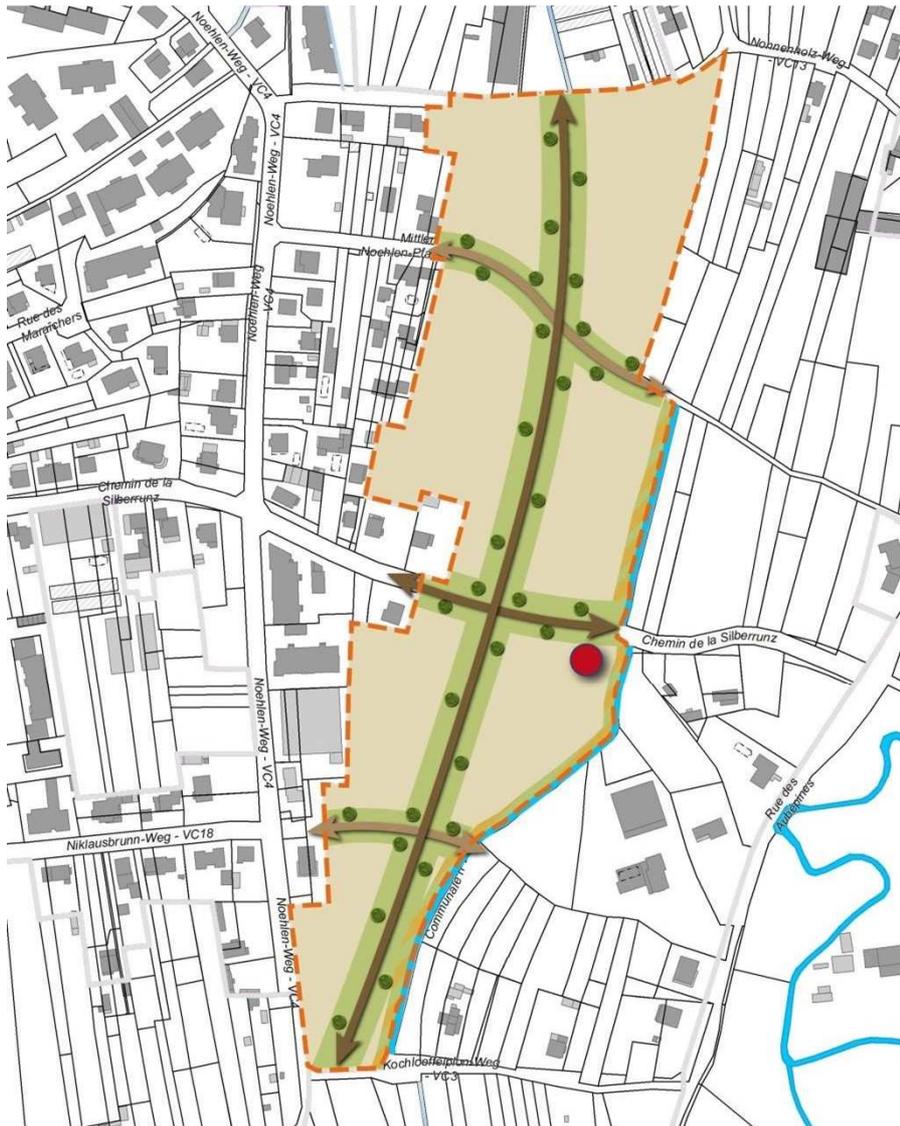
### Perméabilité des sols

- La limitation de l'imperméabilisation des sols devra être recherchée.

## 8) LES BESOINS EN MATIERE DE STATIONNEMENT

- L'organisation du stationnement permettra la meilleure mutualisation des emplacements et limitera les circulations au sein de chaque opération. L'option étudiée en priorité par les aménageurs sera celle de parkings ouvragés dits « parkings silos à étages ».
- L'aménagement de nappes de stationnement minéralisées en pied d'immeuble devra être évité au profit d'alternatives limitant l'impact sur le paysage urbain.

# 10. Le secteur « Silberrunz-Est » - 1AUc



- 
- 
- 
- 

mars 2017  
 source : CADASTRE, IGN.



## 1) LES PRINCIPES GENERAUX D'AMENAGEMENT

- Ce secteur, localisé au sud-est de la Ville, est situé à l'est du Noehlen Weg.
- Il s'agit d'une urbanisation principalement basée sur l'habitat de typologie variée (petits collectifs, logements intermédiaires, maisons individuelles).

## 2) LES ELEMENTS DE PHASAGE

- Sans objet.

## 3) LA COMPOSITION URBAINE

- L'urbanisation devra être structurée autour d'un axe principal nord-sud qui relie la voie communale 12 à la voie communale Kochloeffelplon Weg.
- Les constructions principales et annexes ainsi que les éléments divers qui les accompagnent, tels que clôtures, garages, carports, piscines, etc. seront réalisés de manière à s'harmoniser avec leur environnement naturel, paysager et urbain.
- L'implantation des constructions cherchera une utilisation optimale du foncier disponible, compatible avec une organisation fluide et sécurisée des circulations et des déplacements.
- Les découpages fonciers permettront la production de parcelles constructibles de formes et de dimensions variées, favorables à une diversité de formes d'habitat.

## 4) DENSITE URBAINE RECHERCHEE

- L'optimum visé en termes de densité à l'échelle de l'ensemble du secteur est de 45 logements/ha<sup>1</sup>.

## 5) L'ORGANISATION DE LA DESSERTE ET DES ACCES

- L'organisation de la desserte est figurée au schéma de principe ci-avant, en prévoyant un axe principal reliant la voie communale 12 à la voie communale Kochloeffelplon Weg.
- Des voies de desserte interne, organisées en aménagements paysagers (intégrant la gestion des eaux de ruissellement, des espaces de biodiversité) sont orientées est/ouest. Elles se raccorderont à l'ouest aux voies communales existantes (Mittlerer NoehlenWeg, Chemin de la Silberrunz, Nicklausbrunn Weg).
- Des cheminements doux seront à créer :
  - vers l'est et les chemins existants,
  - vers la forêt du Neuland.
- Les nouvelles voies d'accès et de desserte réalisées devront être adaptées, par leur tracé et leur gabarit, au volume du trafic et aux vitesses de circulation envisagées. Une hiérarchie bien lisible des voies doit différencier le rôle respectif de chacune.

---

<sup>1</sup> La densité s'entend par hectare urbanisé (viabilités comprises).

- L'aménagement des voies veillera au partage équilibré des espaces publics entre les différents modes de circulation et de déplacement. Il tiendra compte également de la diversité des usages de proximité correspondant à un contexte principalement résidentiel (ex : aménagements cycles et piétons, aménagements de sécurité, le cas échéant bandes/pistes cyclables ou zones de partage, etc.).
- L'organisation de la desserte sera conçue de manière à prolonger et compléter le maillage urbain existant. Dans tous les cas, il convient de rechercher les solutions les plus efficaces et les plus économiques en réseaux. La desserte par voie en impasse est interdite. Les schémas de desserte conduiront au bouclage de chaque opération.

## 6) L'INSERTION PAYSAGERE

- Une transition végétale est à créer en limite est de l'urbanisation le long du fossé.
- Des aménagements paysagers d'accompagnement des voiries (arbres, arbustes, plantes couvre-sol, ...) seront à prévoir systématiquement le long des voies et des cheminements doux. Ces aménagements sont figurés graphiquement au schéma ci-avant pour la voirie principale. Ils sont également à mettre en œuvre pour les autres voies à créer dans la zone (de desserte interne et les cheminements doux). Le type de plantations réalisées sera adapté à l'importance et à la typologie de la voirie.
- Les limites, appelées à s'inscrire durablement dans le paysage, entre espaces bâtis d'une part et espaces agricoles et naturels d'autre part, devront faire l'objet de dispositions permettant la bonne intégration des constructions marquant cette limite urbaine dans le paysage (ex : plantations réalisées à l'arrière des parcelles et formant une masse végétale en limite urbaine).
- De même, les interfaces entre les quartiers existants et les nouvelles opérations feront l'objet d'un travail d'intégration architecturale et paysagère.
- D'une manière générale, les espaces publics réalisés à l'occasion des opérations d'aménagement comprennent une part d'espaces d'agrément et de respiration, sous la forme d'espaces végétalisés ou plantés, de petits squares, d'espaces récréatifs pour les enfants. Ils contribueront à la qualité paysagère et à la convivialité des espaces publics et pourront servir à la rétention et à l'infiltration des eaux pluviales.

## 7) LES EFFORTS ENVIRONNEMENTAUX

### Énergies renouvelables

- Les modes d'implantation des constructions devront favoriser les apports solaires.

### Eaux pluviales

- Les eaux pluviales pourront faire l'objet d'une réutilisation ou d'un stockage permettant leur réutilisation, en respect des normes en vigueur.
- L'aménagement des espaces non bâtis mettra en œuvre des solutions favorisant l'infiltration naturelle des eaux de pluie (aires de stationnement, chemins d'accès, allées carrossables). La rétention des eaux de pluie sera également favorisée par la réalisation de dispositifs tels que toitures végétalisées et récupérateurs d'eau de pluie.
- À l'échelle des espaces publics, le ralentissement du cycle de l'eau sera favorisé par la mise en œuvre d'espaces de rétention et d'infiltration, tels que noues et retenues d'eau végétalisées, jardins de pluie, aires de stationnement public végétalisées, etc.

### Perméabilité des sols

- La limitation de l'imperméabilisation des sols devra être recherchée.

### Fossés

Rappels du règlement écrit :

- Tout aménagement de busage ou d'enrochement de fossé est interdit.
  - Tout comblement de fossé est interdit.
  - Les aménagements de plantation en bordure de fossé devront privilégier les espèces caractéristiques des milieux humides (plantes hygrophiles, comme par exemple aulnes, etc.).
  - Sous réserve d'assurer le rétablissement des fonctionnalités hydrauliques et écologiques, les dévoiements des fossés sont possibles.
- Les opérations d'aménagement garantiront les fonctionnalités hydrauliques et écologiques de l'ensemble des fossés existants, y compris ceux qui ont été busés par le passé.
  - Sauf impossibilité technique remettant en cause la faisabilité de l'opération d'aménagement, le rehaussement des berges des fossés est interdit. Dans le cas d'un tel rehaussement, les reculs des constructions s'appliqueront par rapport au point haut des berges rehaussées. De plus, ledit rehaussement respectera les pentes des berges existantes. En aucun cas un tel rehaussement n'impactera les fonctionnalités hydrauliques et écologiques du fossé. Les berges rehaussées seront végétalisées avec des espèces caractéristiques des milieux humides.

## 8) LES BESOINS EN MATIERE DE STATIONNEMENT

- L'organisation du stationnement permettra la meilleure mutualisation des emplacements et limitera les circulations au sein de chaque opération. L'option étudiée en priorité par les aménageurs sera celle de parkings ouvragés dits « parkings silos à étages ».
- L'aménagement de nappes de stationnement minéralisées en pied d'immeuble devra être évité au profit d'alternatives limitant l'impact sur le paysage urbain.



## 1) LES PRINCIPES GENERAUX D'AMENAGEMENT

- Ce secteur est localisé à l'est de la Ville, entre la Rue de la Semm (au sud), la Rue du Landwasser et le Grossersempfad (au nord).
- Il s'agit d'une urbanisation principalement basée sur l'habitat de typologie variée (petits collectifs, logements intermédiaires, maisons individuelles).

## 2) LES ELEMENTS DE PHASAGE

- Sans objet.

## 3) LA COMPOSITION URBAINE

- Les opérations d'habitat privilégieront le logement intermédiaire et le logement collectif en partie nord du secteur à proximité des lignes de transport en commun de la rue du Landwasser.
- Le site comportera un espace de centralité prévoyant notamment des espaces de récréation pour les futurs habitants (square, placette, aires de jeux, ...).
- Les constructions principales et annexes ainsi que les éléments divers qui les accompagnent, tels que clôtures, garages, carports, piscines, etc. seront réalisés de manière à s'harmoniser avec leur environnement naturel, paysager et urbain.
- L'implantation des constructions cherchera une utilisation optimale du foncier disponible, compatible avec une organisation fluide et sécurisée des circulations et des déplacements.
- Les découpages fonciers permettront la production de parcelles constructibles de formes et de dimensions variées, favorables à une diversité de formes d'habitat.

## 4) DENSITE URBAINE RECHERCHEE

- La densité sera progressive : plus importante en façade nord et plus faible vers le sud.
- L'optimum visé en termes de densité à l'échelle de l'ensemble du secteur est de 60 logements/ha<sup>1</sup>.

## 5) L'ORGANISATION DE LA DESSERTE ET DES ACCES

- L'organisation de la desserte est figurée au schéma de principe ci-avant, en prévoyant :
- une voirie principale traversant le site d'est en ouest pour relier la voie communale « Mittlerer Semm Weg » et la voie communale « Krebs Weg ». Cette voie fera l'objet d'un aménagement paysager (intégration des eaux de ruissellement et d'espaces de biodiversité),
- une voie principale orientée nord/sud, reliant la voie principale est/ouest à la Rue du Landwasser, au niveau du Sentier de la Niederau,

---

<sup>1</sup> La densité s'entend par hectare urbanisé (viabilités comprises).

- un maillage des voies de desserte interne à partir du « Grosser Semm Pfad » et du « Mittlerer Semm Weg ». Les voies orientées est/ouest feront l'objet d'un traitement paysager (intégration des eaux de ruissellement et d'espaces de biodiversité),
- une voirie de desserte interne desservant la partie est du site, reliant la voie principale est-ouest au « Krebs Weg »,
- une organisation viaire (voies principales, voies secondaires) limitant au maximum les impasses et favorisant les bouclages.
- un principe de traitement de la voirie interne en « zone 30 »,
- des cheminements doux seront à créer vers le sud (Rue de la Semm).
- Les nouvelles voies d'accès et de desserte réalisées devront être adaptées, par leur tracé et leur gabarit, au volume du trafic et aux vitesses de circulation envisagées. Une hiérarchie bien lisible des voies doit différencier le rôle respectif de chacune.
- L'aménagement des voies veillera au partage équilibré des espaces publics entre les différents modes de circulation et de déplacement. Il tiendra compte également de la diversité des usages de proximité correspondant à un contexte principalement résidentiel (ex : aménagements cycles et piétons, aménagements de sécurité, le cas échéant bandes/pistes cyclables ou zones de partage, etc.).
- L'organisation de la desserte sera conçue de manière à prolonger et compléter le maillage urbain existant. Dans tous les cas, il convient de rechercher les solutions les plus efficaces et les plus économiques en réseaux. La desserte par voie en impasse est interdite. Les schémas de desserte conduiront au bouclage de chaque opération.

## 6) L'INSERTION PAYSAGERE

- Les fossés existants en partie ouest du secteur seront préservés et feront l'objet d'un traitement paysager.
- Des trames paysagères homogènes et structurées dans le sens est-ouest, relieront les espaces verts privatifs à la « zone humide » en bordure du fossé.
- Un traitement paysager (planté et arboré) devra être prévu en façades ouest et est du site, entre la zone agricole et l'espace bâti.
- Des aménagements paysagers d'accompagnement des voiries (arbres, arbustes, plantes couvre-sol, ...) seront à prévoir systématiquement le long des voies et des cheminements doux. Ces aménagements sont figurés graphiquement au schéma ci-avant pour la voirie principale. Ils sont également à mettre en œuvre pour les autres voies à créer dans la zone (de desserte interne et les cheminements doux). Le type de plantations réalisées sera adapté à l'importance et à la typologie de la voirie.
- Les limites, appelées à s'inscrire durablement dans le paysage, entre espaces bâtis d'une part et espaces agricoles et naturels d'autre part, devront faire l'objet de dispositions permettant la bonne intégration des constructions marquant cette limite urbaine dans le paysage (ex : plantations réalisées à l'arrière des parcelles et formant une masse végétale en limite urbaine).
- De même, les interfaces entre les quartiers existants et les nouvelles opérations feront l'objet d'un travail d'intégration architecturale et paysagère.
- D'une manière générale, les espaces publics réalisés à l'occasion des opérations d'aménagement comprennent une part d'espaces d'agrément et de respiration, sous la forme d'espaces végétalisés ou plantés, de petits squares, d'espaces récréatifs

pour les enfants. Ils contribueront à la qualité paysagère et à la convivialité des espaces publics et pourront servir à la rétention et à l'infiltration des eaux pluviales.

## 7) LES EFFORTS ENVIRONNEMENTAUX

### Énergies renouvelables

- Les modes d'implantation des constructions devront favoriser les apports solaires.

### Eaux pluviales

- Les eaux pluviales pourront faire l'objet d'une réutilisation ou d'un stockage permettant leur réutilisation, en respect des normes en vigueur.
- L'aménagement des espaces non bâtis mettra en œuvre des solutions favorisant l'infiltration naturelle des eaux de pluie (aires de stationnement, chemins d'accès, allées carrossables). La rétention des eaux de pluie sera également favorisée par la réalisation de dispositifs tels que toitures végétalisées et récupérateurs d'eau de pluie.
- À l'échelle des espaces publics, le ralentissement du cycle de l'eau sera favorisé par la mise en œuvre d'espaces de rétention et d'infiltration, tels que noues et retenues d'eau végétalisées, jardins de pluie, aires de stationnement public végétalisées, etc.

### Perméabilité des sols

- La limitation de l'imperméabilisation des sols devra être recherchée.

### Fossés

Rappels du règlement écrit :

- Tout aménagement de busage ou d'enrochement de fossé est interdit.
  - Tout comblement de fossé est interdit.
  - Les aménagements de plantation en bordure de fossé devront privilégier les espèces caractéristiques des milieux humides (plantes hygrophiles, comme par exemple aulnes, etc.).
  - Sous réserve d'assurer le rétablissement des fonctionnalités hydrauliques et écologiques, les dévoiements des fossés sont possibles.
- Les opérations d'aménagement garantiront les fonctionnalités hydrauliques et écologiques de l'ensemble des fossés existants, y compris ceux qui ont été busés par le passé.
  - Sauf impossibilité technique remettant en cause la faisabilité de l'opération d'aménagement, le rehaussement des berges des fossés est interdit. Dans le cas d'un tel rehaussement, les reculs des constructions s'appliqueront par rapport au point haut des berges rehaussées. De plus, ledit rehaussement respectera les pentes des berges existantes. En aucun cas un tel rehaussement n'impactera les fonctionnalités hydrauliques et écologiques du fossé. Les berges rehaussées seront végétalisées avec des espèces caractéristiques des milieux humides.

## 8) LES BESOINS EN MATIERE DE STATIONNEMENT

- L'organisation du stationnement permettra la meilleure mutualisation des emplacements et limitera les circulations au sein de chaque opération. L'option étudiée en priorité par les aménageurs sera celle de parkings ouvragés dits « parkings silos à étages ».
- L'aménagement de nappes de stationnement minéralisées en pied d'immeuble devra être évité au profit d'alternatives limitant l'impact sur le paysage urbain.

## 12. Le secteur « Rue Ampère » - 1AUe



voie de desserte interne



espace vert



périmètre de l'OAP



zone de transition arborée

mars 2017

source : CADASTRE, IGN.

0 30 60 m



## 1) LES PRINCIPES GENERAUX D'AMENAGEMENT

- L'urbanisation de ce secteur constituera une transition entre les implantations économiques (à l'est) et des zones d'habitat (à l'ouest).
- Celle-ci proposera des logements, de typologies mixtes (habitat intermédiaire, individuel, petit collectif) à l'ouest, en lien avec les zones d'habitat proches, tout en permettant également l'accueil de petites unités tertiaires.
- Les gabarits des constructions permettront d'assurer une transition harmonieuse entre les secteurs d'habitat de hauteur plus faible (à l'ouest et au nord du site) et ceux présentant des volumes plus importants.

## 2) LES ELEMENTS DE PHASAGE

- L'urbanisation de ce secteur se fera d'un seul tenant.

## 3) LA COMPOSITION URBAINE

- Les constructions principales et annexes ainsi que les éléments divers qui les accompagnent, tels que clôtures, garages, carports, piscines, etc. seront réalisés de manière à s'harmoniser avec leur environnement naturel, paysager et urbain.
- L'implantation des constructions cherchera une utilisation optimale du foncier disponible, compatible avec une organisation fluide et sécurisée des circulations et des déplacements.
- Les découpages fonciers permettront la production de parcelles constructibles de formes et de dimensions variées, favorables à une diversité de formes d'habitat.

## 4) DENSITE URBAINE RECHERCHEE

- Pour la partie à dominante d'habitat, localisée en partie ouest du site, la densité de logement devra être plus faible à l'ouest qu'à l'est du site.
- L'optimum visé en termes de densité à l'échelle de l'ensemble du secteur est de 50 à 60 logements/ha<sup>1</sup>.

## 5) L'ORGANISATION DE LA DESSERTE ET DES ACCES

L'organisation de la desserte est figurée au schéma de principe ci-avant, en prévoyant des voiries de desserte interne qui assureront la jonction avec :

- la rue Ampère (au nord-est et au sud-est du site),
- le sentier des Bonnes Gens au sud-ouest.
- Les nouvelles voies d'accès et de desserte réalisées devront être adaptées, par leur tracé et leur gabarit, au volume du trafic et aux vitesses de circulation envisagées. Une hiérarchie bien lisible des voies doit différencier le rôle respectif de chacune.
- L'aménagement des voies veillera au partage équilibré des espaces publics entre les différents modes de circulation et de déplacement. Il tiendra compte également de la

---

<sup>1</sup> La densité s'entend par hectare urbanisé (viabilités comprises).

diversité des usages de proximité correspondant à un contexte principalement résidentiel (ex : aménagements cycles et piétons, aménagements de sécurité, le cas échéant bandes/pistes cyclables ou zones de partage, etc.).

- L'organisation de la desserte sera conçue de manière à prolonger et compléter le maillage urbain existant. Dans tous les cas, il convient de rechercher les solutions les plus efficaces et les plus économiques en réseaux. La desserte par voie en impasse est interdite. Les schémas de desserte conduiront au bouclage de chaque opération.

## 6) L'INSERTION PAYSAGERE

- Une transition paysagère (arborée et plantée) devra être organisée en façade ouest du site. Elle pourra s'appuyer sur les arbres existants (qui pourront être conservés ou remplacés).
- Les espaces verts centraux seront préservés ou recréés.
- Les limites, appelées à s'inscrire durablement dans le paysage urbain devront faire l'objet de dispositions permettant une bonne intégration (ex : plantations réalisées à l'arrière des parcelles et formant une masse végétale en limite urbaine).

## 7) LES EFFORTS ENVIRONNEMENTAUX

### Eaux pluviales

- Les eaux pluviales pourront faire l'objet d'une réutilisation ou d'un stockage permettant leur réutilisation, en respect des normes en vigueur.
- L'aménagement des espaces non bâtis mettra en œuvre des solutions favorisant l'infiltration naturelle des eaux de pluie (aires de stationnement, chemins d'accès, allées carrossables). La rétention des eaux de pluie sera également favorisée par la réalisation de dispositifs tels que toitures végétalisées et récupérateurs d'eau de pluie.
- À l'échelle des espaces publics, le ralentissement du cycle de l'eau sera favorisé par la mise en œuvre d'espaces de rétention et d'infiltration, tels que noues et retenues d'eau végétalisées, jardins de pluie, aires de stationnement public végétalisées, etc.

### Perméabilité des sols

- La limitation de l'imperméabilisation des sols devra être recherchée.

## 8) LES BESOINS EN MATIERE DE STATIONNEMENT

- L'organisation du stationnement permettra la meilleure mutualisation des emplacements et limitera les circulations au sein de chaque opération. L'option étudiée en priorité par les aménageurs sera celle de parkings ouvragés dits « parkings silos à étages ».
- L'aménagement de nappes de stationnement minéralisées en pied d'immeuble devra être évité au profit d'alternatives limitant l'impact sur le paysage urbain.

### 13. Le secteur « Sud Biopôle » - 1AUy



↔ voirie principale

● aménagement végétal des abords de voie

▭ périmètre de l'OAP

↔ voirie de desserte interne

● traitement végétal des abords de la voie ferrée

— mars 2017  
source : CADASTRE, IGN.



## 1) LES PRINCIPES GENERAUX D'AMENAGEMENT

- Ce secteur prolonge la zone du Biopôle, dans le cadre d'une urbanisation à dominante économique.

## 2) LES ELEMENTS DE PHASAGE

- Sans objet.

## 3) L'ORGANISATION DE LA DESSERTE ET DES ACCES

- Le secteur sera desservi à partir d'une voie principale qui prolonge la Rue de Herrlisheim jusqu'à la limite sud du site.
- Celle-ci permettra à terme la jonction avec la voie de liaison entre la Route de Wintzenheim (carrefour de la « Croix-Blanche ») et la Route de Rouffach.
- Une voie de desserte interne s'appuyant sur la voie principale desservira les différentes unités économiques.

## 4) L'INSERTION PAYSAGERE

- Une transition paysagère (arborée et plantée) devra être organisée en façade est du site, le long de la voie ferrée.
- Des aménagements paysagers d'accompagnement des voiries (arbres, arbustes, plantes couvre-sol, ...) seront à prévoir systématiquement le long des voies et des cheminements doux. Ces aménagements sont figurés graphiquement au schéma ci-avant pour la voirie principale. Ils sont également à mettre en œuvre pour les autres voies à créer dans la zone (de desserte interne et les éventuels cheminements doux). Le type de plantations réalisées sera adapté à l'importance et à la typologie de la voirie.

## 5) LES EFFORTS ENVIRONNEMENTAUX

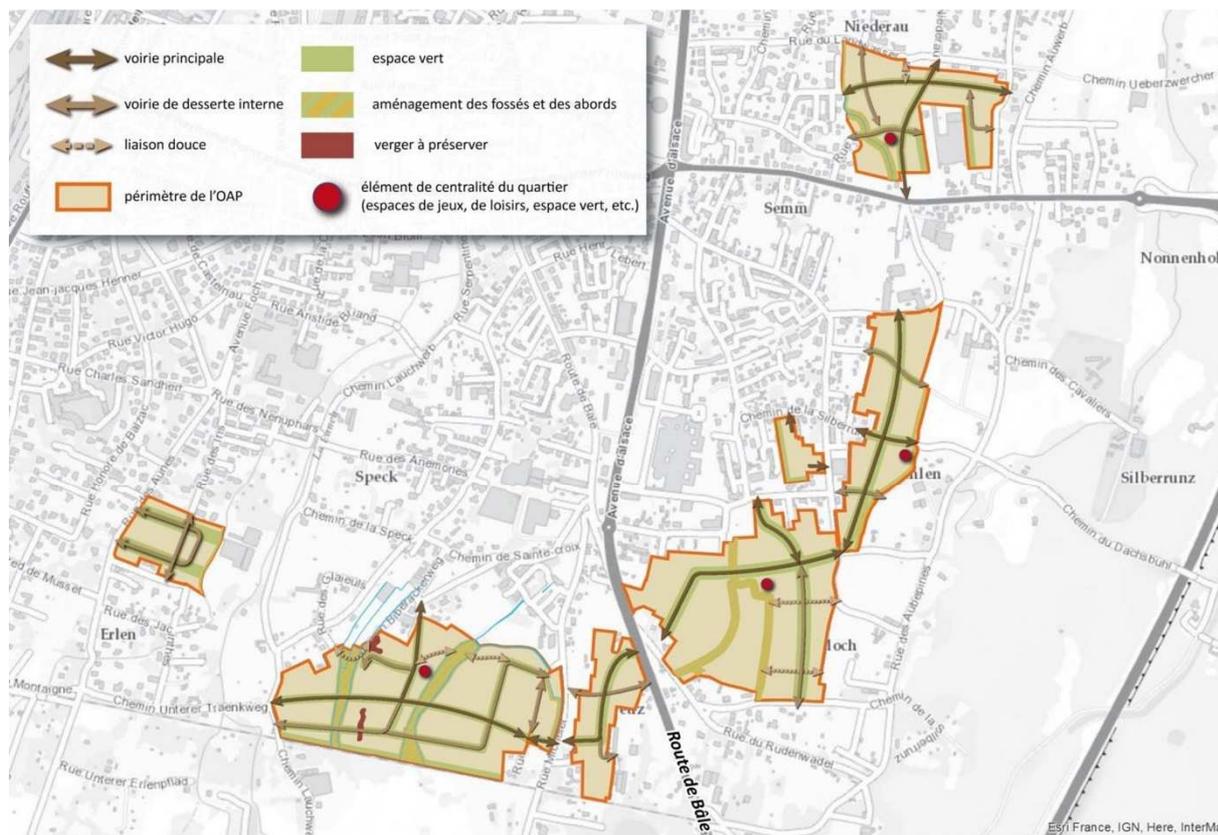
### Énergies renouvelables

- Les modes d'implantation des constructions devront favoriser les apports solaires, lorsque cela est compatible avec les impératifs techniques.

### Eaux pluviales

- Les ouvrages d'infiltration des eaux de ruissellement devront être répartis sur le site (sous forme de noues, de bassins d'infiltration).
- Les eaux pluviales pourront faire l'objet d'une réutilisation ou d'un stockage permettant leur réutilisation, en respect des normes en vigueur.

# Articulation des Orientations d'Aménagement et de Programmation des différents secteurs Sud et Est



mars 2017  
source : topomap, IGN.





