

PLAN LOCAL D'URBANISME

Projet de modification N°2

Ensisheim

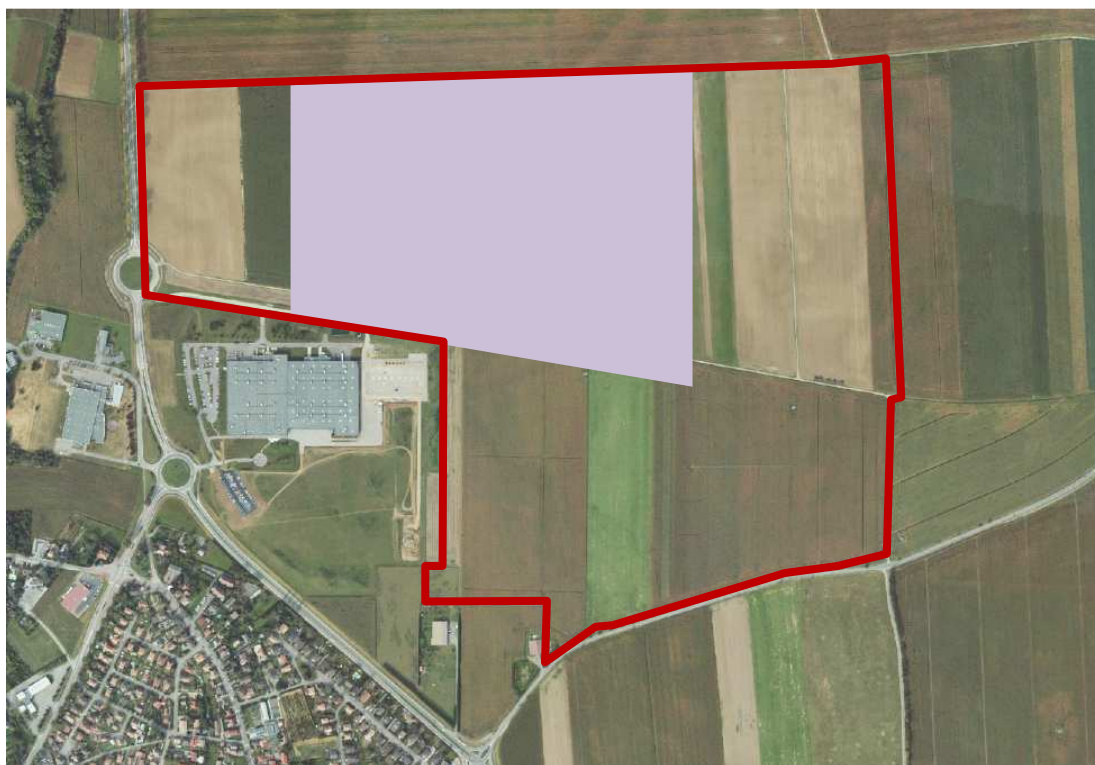


3.e Orientations d'aménagement et de programmation de la zone AUX et ses alentours – Modification n°2


Sommaire

1. Localisation	2
2. Principes d'aménagement	3
2.1. Une nouvelle liaison avec l'A35	3
2.2. L'articulation avec le réseau viaire	3
2.3. L'articulation avec la structure urbaine proche.....	4
2.4. La gestion des eaux pluviales.....	4
2.5. Le traitement paysager et le stationnement.....	4

1. Localisation



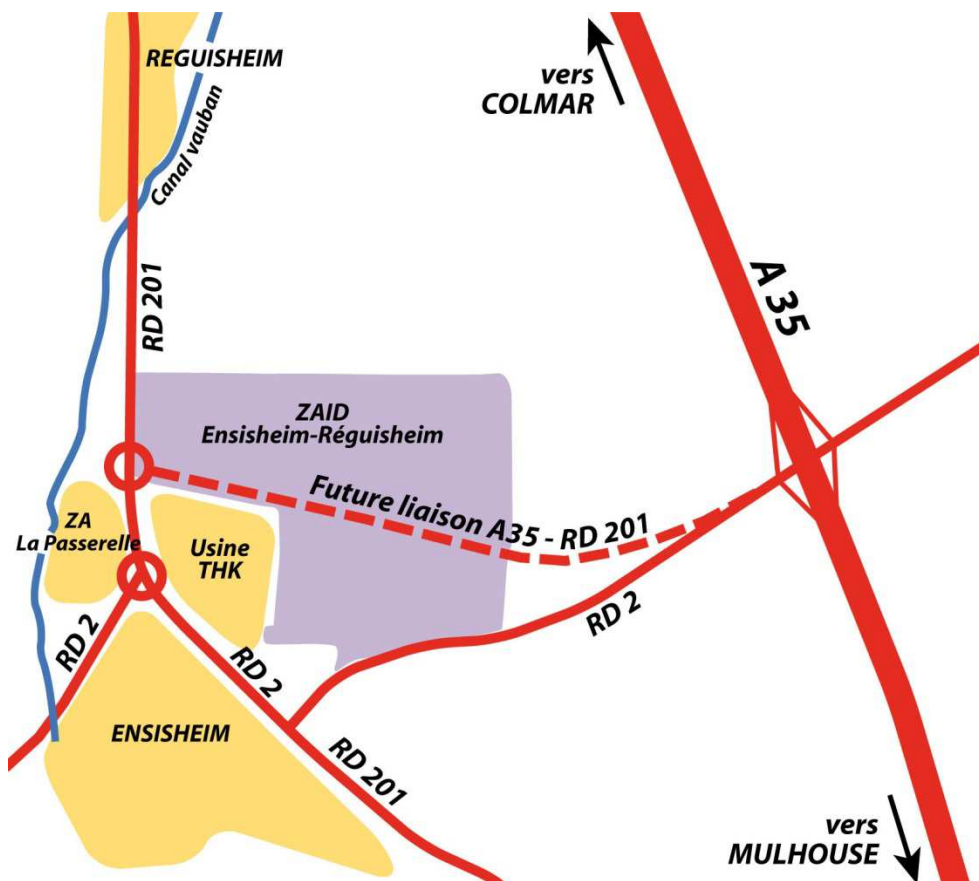
 Zone AUX

 Périmètre de la Zone d'Activité d'Intérêt Départementale d'Ensisheim-Réguisheim.

2. Principes d'aménagement

2.1. Une nouvelle liaison avec l'A35

Le projet de nouvelle voie de liaison entre l'A 35 et la RD 201 va créer la sécurisation de l'accès à l'autoroute depuis la partie Ouest de la plaine du piémont et irriguer ainsi de manière sécurisée et en limite de zone urbaine tout ce secteur du territoire centrale du Haut-Rhin.



2.2. L'articulation avec le réseau viaire

Le site de projet bénéficie d'une très bonne accessibilité depuis l'A 35 et la RD 201.

Les choix en matière d'organisation viaire du site de la ZAI D sont très largement contraints par le projet routier du Conseil Général du Haut-Rhin, liaison entre l'A 35 et la RD 201, qui sépare le site de la ZAI D en deux parties Nord-Sud.

Cette liaison viendra se greffer au carrefour giratoire qui dessert actuellement la partie Nord de l'usine THK.

La desserte de la moitié Nord sera réalisée depuis le giratoire existant

La desserte de la partie Sud se fera par la RD 2 ou par le biais du passage sous la voie de liaison depuis la voie interne Nord.

Le Conseil Général du Haut-Rhin a prévu la mise en place d'un franchissement inférieur de la future liaison routière.

L'emprise du passage sous la voie de liaison (situé en limite Est du site) devra permettre le passage de poids lourds, des véhicules agricoles et les circulations douces.

Cet aménagement viendrait faciliter le fonctionnement de la zone et présente une économie d'espace, puisqu'il évite la création d'aires de retournement nécessaires pour les voies en impasse.

Cet aménagement permettra, en outre, une meilleure répartition des flux de circulation, notamment en période de pointe et une desserte optimisée des différents secteurs de la ZAID.

2.3. L'articulation avec la structure urbaine proche

La structure urbaine présente à proximité se décline en plusieurs types de bâtiments, activités tertiaires et artisanales, constructions d'habitation et espaces agricoles.

La ZAID s'implantera du côté Est de la zone d'activités de la Passerelle (1 et 2) existante et étendue récemment, dans la continuité de l'usine THK, formant un ensemble relativement homogène en termes de typologie bâtie.

Dans un périmètre proche du site, la densité de population est relativement importante, de même que la population active.

La proximité entre habitat et emploi est un avantage tant en termes d'économies de déplacement et de temps.

2.4. La gestion des eaux pluviales

La gestion des eaux pluviales est prévue sur le site de projet, conformément à la réglementation en vigueur.

Le stockage des eaux de pluie de voirie est prévu sur le site de projet, alors que les eaux pluviales de toitures, sur les parcelles privatives seront infiltrées.

2.5. Le traitement paysager et le stationnement

Le traitement paysager du projet permettra d'atténuer l'impact des bâtiments d'activités dans le paysage, tout en conservant un effet « vitrine » depuis l'A 35.

Aussi, les aménagements paysagers se répartiront de la manière suivante sur le site :

- végétalisation des talus pour garantir leur stabilité et créer un écran végétal,
- création d'une « continuité verte » pour accompagner les axes de circulation présents au sein de la ZAID,
- traitement paysager en bordure du site pour faciliter la transition entre espace agricole et zone de projet,
- plantations et aménagements d'espaces verts pour ponctuer les espaces de stationnement et les espaces non bâtis sur les parcelles créées.

