

PLAN LOCAL D'URBANISME INTERCOMMUNAL

Approuvé

Communauté de Communes du Centre Haut-Rhin

COMMUNAUTE DE COMMUNES

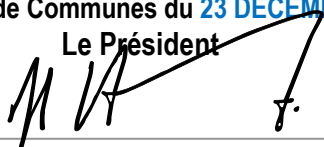


4 Orientations d'Aménagement et de Programmation (O.A.P.) 4.3. Biltzheim

ÉLABORATION DU P.L.U. Intercommunal

PLUi APPROUVÉ par délibération du Conseil de la
Communauté de Communes du 23 DÉCEMBRE 2019

Le Président



Décembre 2019

Contenu et principes de mise en œuvre

Les orientations d'aménagement et de programmation (OAP) sont opposables aux autorisations d'occupation du sol ou aux opérations d'aménagement dans une relation de compatibilité.

Le contenu des OAP

Pour chaque zone à enjeu urbanisable dans le cadre du présent Plan Local d'Urbanisme les Orientations d'Aménagement correspondantes comportent :

⇒ Une carte de repérage de la zone concernée.

Cette carte permet de localiser avec précision la zone et de la situer dans le contexte communal.

⇒ Un schéma d'aménagement

Le support de ce schéma est le cadastre sur lequel sont reportés des éléments de contexte : l'emprise de la zone, les voies de desserte existantes, les bâtiments agricoles relevant du régime des installations classées pour de la protection de l'environnement et leur périmètre inconstructible, ...

Chacune des orientations d'aménagement ayant une implication spatiale fait l'objet d'une représentation. On retrouve donc tout ou partie des éléments suivants :

- Les voies de desserte interne dont le tracé reste indicatif. Les principes de base consistent à réaliser lorsque cela se révèle possible un maillage viaire et à assurer une bonne desserte de la zone. Par desserte il faut entendre non seulement la desserte par les véhicules motorisés mais également la desserte par les modes doux (sentiers piétonniers et pistes cyclables).
D'une manière générale, il conviendra de s'assurer que les carrefours existants sont calibrés pour recevoir le surplus de flux venant des nouvelles zones ainsi que de la visibilité au débouché sur les routes départementales. En cas d'accès multiples, il faudra privilégier l'accès sur les voies de plus faible niveau. Les accès sur les routes départementales devront prendre en compte les visibilités, les trafics, les régimes de priorité adaptés aux visibilités, ainsi que les contraintes des différents flux.
- Les aires de retournement. Là également la position et le nombre ne sont qu'indicatifs. Le principe à appliquer est d'en prévoir systématiquement en partie terminale des voies en impasses. Ces aires de retournement peuvent également être mises en œuvre pour une urbanisation progressive de la zone. Dans ce cas elles auront une fonction d'aire de retournement dans un premier temps puis celle d'aire de convivialité lorsque l'aménagement de la zone sera achevé.
- Les aires de stationnement mutualisé dont le positionnement et le nombre est indicatif. Le principe à mettre en œuvre est de prévoir des espaces communs de stationnement résidentiel permettant de libérer plus d'espace pour le bâti et pour l'aménagement des abords.
- Le maintien du corridor écologique. Cette orientation a pour objet d'insérer un projet dans un environnement naturel existant. Afin de ne pas perturber les espèces, une bande naturelle est à préserver pour assurer le bon fonctionnement des milieux naturels.
- Le traitement de l'interface. Cette orientation a pour objectif d'apporter un soin particulier à la zone de contact entre l'opération nouvelle et le tissu urbain dans lequel elle s'insère. Il s'agit de ménager le voisinage en affectant la zone de transition à des espaces non bâtis (jardins, espaces verts, ...) ou en n'y tolérant que des constructions de faible gabarit.

- Le traitement du front urbain. Il s'agit de promouvoir la qualité architecturale et paysagère du bâti qui marquera la nouvelle limite de l'urbanisation, la zone de transition entre l'urbain et les zones naturelles périphériques.
- Les destinations. Pour les zones affectées au développement urbain il s'agit de garantir la mixité de l'habitat. La localisation des types d'habitat (collectif et/ou intermédiaire – individuel) reste indicative, la seule obligation étant le respect des objectifs de densité et de typologie donnés dans le tableau de synthèse des conditions d'aménagement. Pour les zones affectées au développement d'activités, la localisation reste également indicative, la seule obligation est de respecter la spatialisation entre constructions et activité de plein air.

⇒ Un tableau de synthèse des conditions d'aménagement

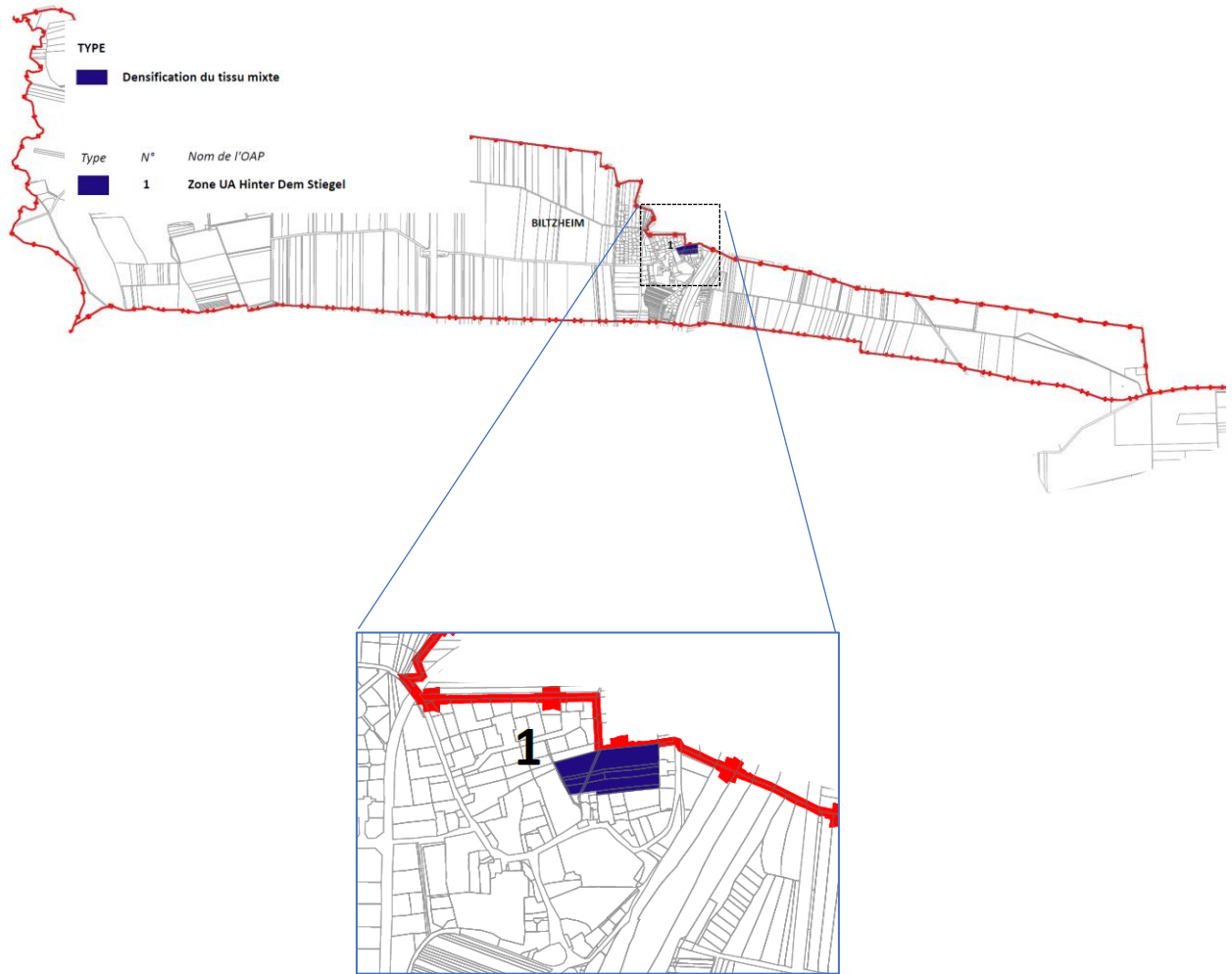
L'ensemble des conditions d'aménagement, qu'elles aient une implication spatiale ou pas, fait l'objet d'une description synthétique dont l'objet est d'explicitier les principes retenus. Pour l'explication détaillée des choix ayant présidé à retenir ces orientations on se reportera au document Rapport justificatif.

Le tableau de synthèse comporte donc tout ou partie des éléments suivants :

- Assurer la desserte de l'ensemble de la zone qui donne le mode d'emploi des orientations relatives à la desserte
- Mutualisation du stationnement des véhicules légers qui précise l'intention poursuivie en matière de stationnement commun.
- Densité urbaine qui fixe un objectif minimal de production de logements, objectif qui est fonction de la strate de l'armature urbaine à laquelle appartient la commune et qui découle des prescriptions du SCoT.
- Typologie urbaine qui fixe un objectif minimal pour l'habitat collectif et/ou intermédiaire et un objectif maximal pour l'habitat individuel. Dans ce cas également, les objectifs dépendent de la strate de l'armature urbaine à laquelle appartient la commune et des prescriptions du SCoT. Les nombres de logements mentionnés dans les orientations d'aménagement et de programmation ont une valeur indicative
- Mixité fonctionnelle. Il s'agit de rappeler que le développement urbain ne comporte pas exclusivement une composante habitat.
- Qualité du bâti. Les préoccupations énergétiques, environnementales, climatiques et économiques sont à prendre en compte dans la conception de l'aménagement et des constructions.
- Traitement paysager. Quelques pistes, non exhaustives, sont données afin de garantir la qualité paysagère.
- Phasage de l'urbanisation. Pour les zones à aménager présentant un potentiel important il est proposé un découpage indicatif en plusieurs tranches opérationnelles. L'idée directrice est de favoriser une urbanisation progressive permettant d'étaler dans le temps les apports de population nouvelle, ou, d'exploiter graduellement les potentiels économiques et touristiques

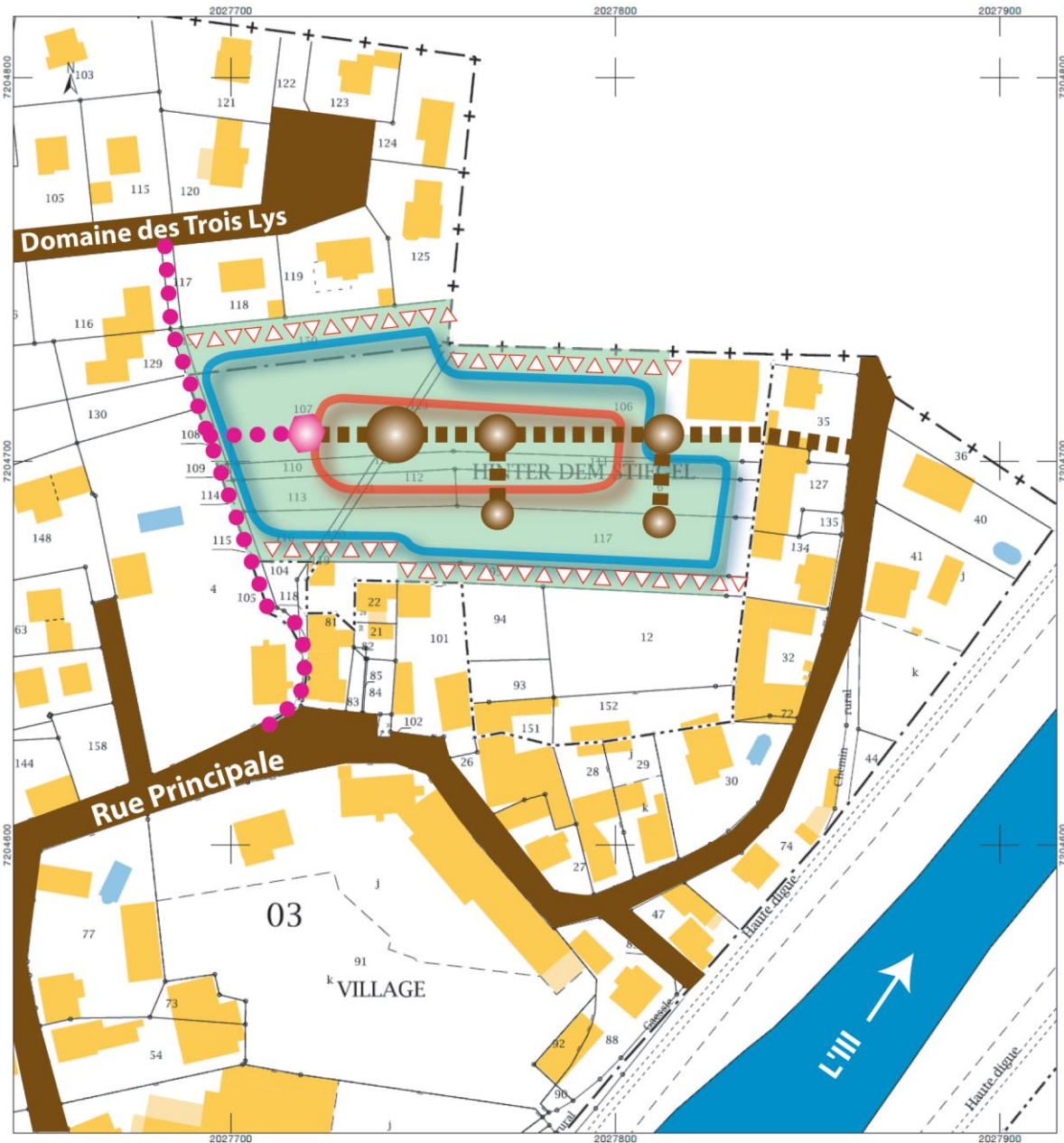
Pour les zones d'urbanisation différée (zones 2AU) il n'est pas fixé d'orientations d'aménagement et de programmation. L'ouverture à l'urbanisation de ces zones nécessitera des études qui serviront de base à la définition des orientations d'aménagement et de programmation.

La commune de Biltzheim est concernée par les Orientations d'Aménagement et de Programmation sectorielles repérées sur la carte ci-dessous.



1

Communauté de Communes du Centre Haut-Rhin
BILTZHEIM - Zone UA Hinter dem Stiegel



<p> Secteur à aménager Superficie ≈ 0,73 ha</p> <p> Voies de desserte</p>	<p> Voies de desserte complémentaires</p> <p> Liaison piétonne / modes doux</p> <p> Aire de retournement, carrefour</p> <p> Traitement de l'interface</p> <p> Aire de stationnement mutualisé</p>	<p>Destinations</p> <p> Habitat collectif et / ou individuel groupé</p> <p> Habitat individuel</p> <p>Il s'agit de destinations préférentielles destinées à garantir la mixité de l'habitat</p>
---	---	--

Le tracé des voies, le positionnement et le nombre des aires de retournement et des aires de stationnement mutualisé sont indicatifs

18 juillet 2018

Les conditions d'aménagement

	CONDITION	Détail
①	Assurer la desserte de l'ensemble de la zone	<ul style="list-style-type: none"> ❖ Aménager une voie de desserte à partir de la rue Principale ❖ Assurer la desserte de l'ensemble de l'ilot. ❖ Aménager une aire de retournement. ❖ Garantir une liaison piétonne / mode doux avec le sentier reliant le Domaine des Trois Lys et la rue Principale. Cette connexion sera mise à profit pour réaliser un maillage des réseaux humides. <p>L'aménagement des voies nouvelles intègre les modes doux.</p>
②	Mutualisation du stationnement des véhicules légers	<ul style="list-style-type: none"> ❖ Une aire de stationnement commune à l'ensemble de la zone peut être réalisée
③	Densité urbaine	<ul style="list-style-type: none"> ❖ Réaliser au moins 17 logements (densité 23 logements à l'hectare)
④	Typologie urbaine	<ul style="list-style-type: none"> ❖ Organisée selon les destinations principales figurant sur le schéma ci-contre Habitat collectif et / ou individuel groupé : au moins 7 logements (40%) Habitat individuel (60%) : au plus 10 logements
⑤	Mixité fonctionnelle	<ul style="list-style-type: none"> ❖ Permettre l'implantation de services et d'activités compatibles avec l'habitat.
⑥	Qualité du bâti	<ul style="list-style-type: none"> ❖ Favoriser la mise en œuvre de constructions passives ou à énergie positive ❖ Tendre vers la haute qualité environnementale ❖ Privilégier l'utilisation d'éco-matériaux ❖ Conception bioclimatique des constructions ❖ Prendre en compte l'ensoleillement ❖ Limiter l'imperméabilisation des sols
⑦	Traitement de l'interface	<ul style="list-style-type: none"> ❖ Assurer une transition douce entre la zone à urbaniser et le bâti existant ❖ Privilégier l'orientation des longueurs de façades parallèlement à la limite de zone
⑧	Phasage de l'urbanisation	<ul style="list-style-type: none"> ❖ L'urbanisation peut être réalisée en plusieurs tranches.

NB : Les chiffres donnés pour la densité sont des objectifs minimaux. Ceux donnés pour la typologie sont des objectifs minimaux pour l'habitat collectif et / ou individuel groupé et des objectifs maximaux pour l'habitat individuel.

