

PLAN LOCAL D'URBANISME INTERCOMMUNAL

Approuvé

Communauté de Communes du Centre Haut-Rhin

COMMUNAUTE DE COMMUNES

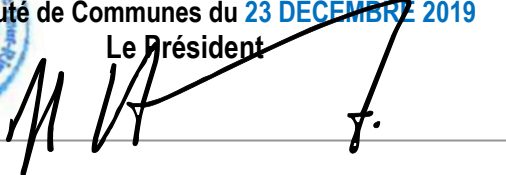


4 Orientations d'Aménagement et de Programmation (O.A.P.) 4.9. Ensisheim

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 visibilitées, les trafics, les régimes de priorité adaptés aux visibilitées, ainsi que les contraintes des différents flux.
- Le maintien des accès soit à une zone de développement urbain de 2^{ème} phase soit aux terres agricoles. Cette orientation n'est que la manifestation du bon sens qui doit présider à l'aménagement. La création d'un nouveau « morceau de ville » ne peut faire abstraction de son environnement qu'il soit urbain ou naturel.
- 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.
- Les espaces verts, plantations à réaliser ou à maintenir. Il s'agit de veiller à la qualité du cadre de vie et l'accompagnement végétal de l'aménagement contribue en outre à la perméabilité écologique des milieux à urbaniser.

- 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.

⇒ 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.

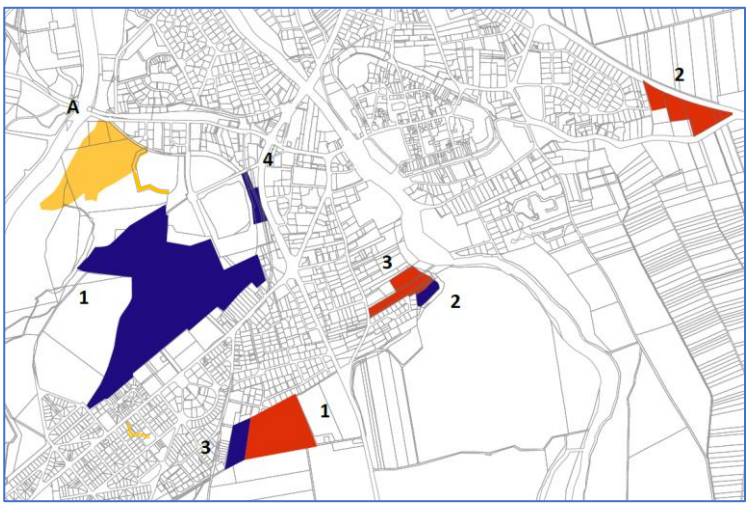
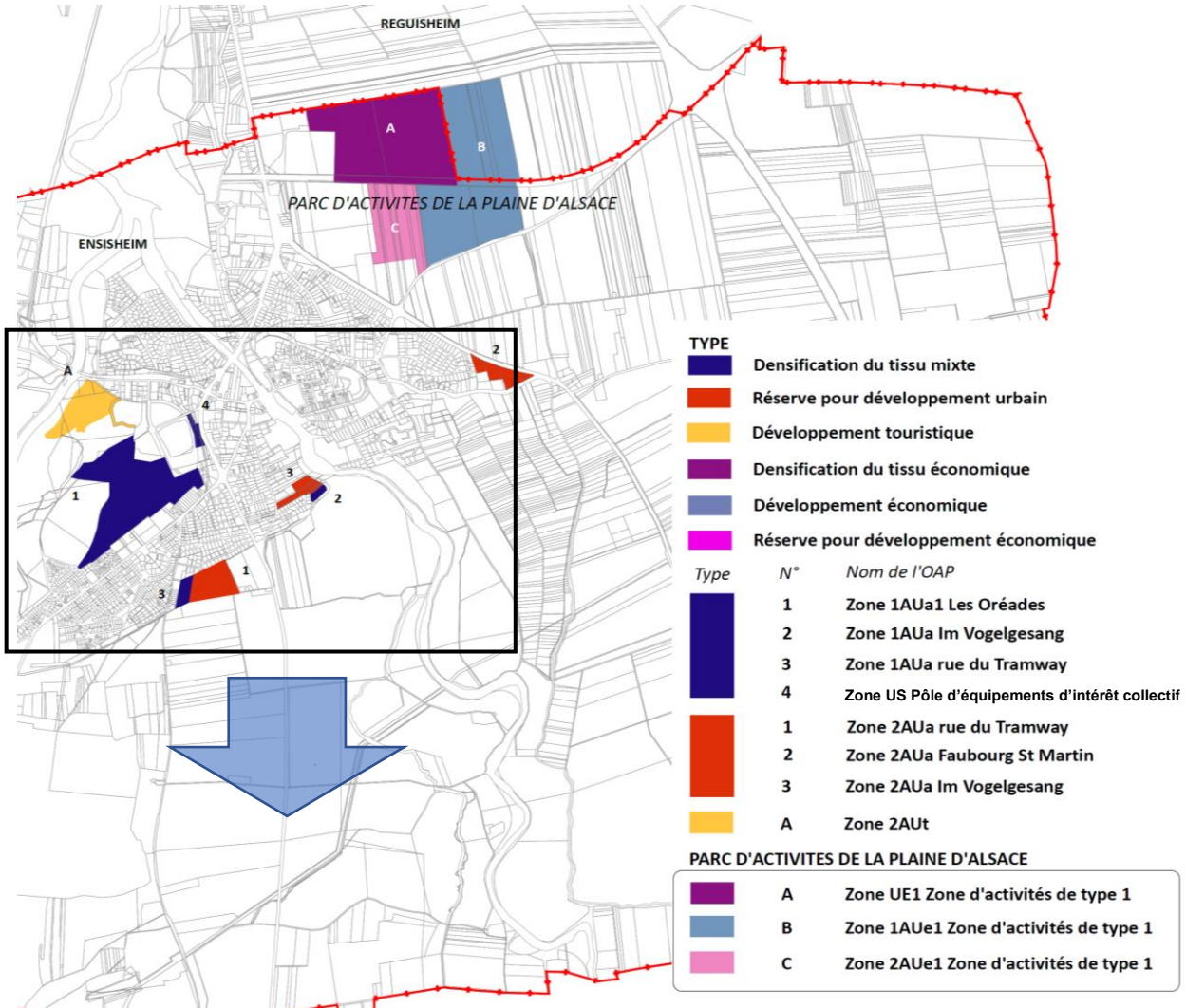
Le tableau de synthèse comporte donc tout ou partie des éléments suivants :

- 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.

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.

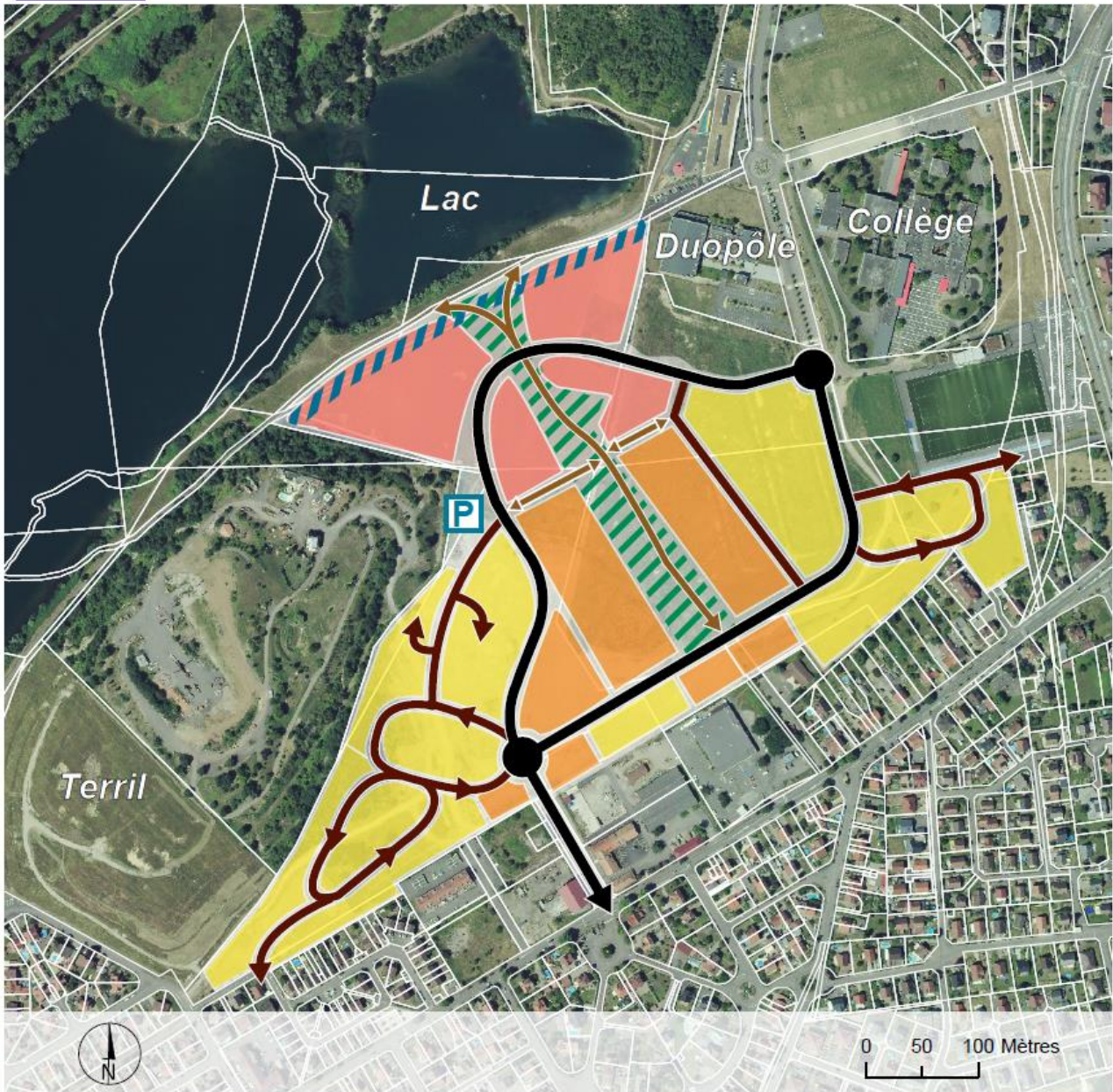
Localisation

La commune de Ensisheim 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 ENSISHEIM - Secteur 1AUa1 Les Oréades



Hierarchie viaire :

- Axes structurants (tracé indicatif)
- Voies secondaires (tracé indicatif)
- Cheminements doux (tracé indicatif)

Insertion paysagère :

- Interface sur les bords du lac (tracé indicatif)
- Ilot central végétalisé (tracé indicatif)

Hauteurs maximales :

- R+4 (tracé indicatif) 5 niveaux
- R+3 (tracé indicatif) 4 niveaux
- R+2 (tracé indicatif) 3 niveaux

Stationnement :

- Parking public (emplacement indicatif)

Les conditions d'aménagement

Objectifs poursuivis
<p>L'urbanisation du secteur 1AUa1 devra respecter les principes de densification, de mixité du bâti et des fonctions de l'environnement immédiat selon les objectifs suivants :</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ La cohérence de l'aménagement avec le tissu urbain existant ▪ La bonne insertion des volumes bâtis ▪ Le fonctionnement urbain optimisé par rapport au réseau viaire existant ▪ Le recours à des typologies d'habitat diversifié ▪ La gestion d'un espace de vie sur les berges du lac ▪ L'optimisation de l'occupation foncière
Éléments de programmation
<p>L'aménagement portera sur la totalité du secteur et permettra la réalisation d'une opération cohérente et fonctionnelle, notamment en termes de desserte et de valorisation des espaces publics.</p> <p>L'apport de population sera progressif en accord avec le rythme d'implantation des nouvelles constructions.</p>
Volumétrie du bâti
<p>La répartition de la typologie du bâti est définie dans le schéma descriptif des typologies des hauteurs de bâti.</p> <p>Les hauteurs maximales des constructions sont définies en nombre maximum de niveaux des constructions.</p> <p>Plusieurs secteurs vont présenter des hauteurs maximales de constructions limitées à R+4 niveaux pour répondre aux besoins en logements collectifs sur le territoire communal.</p> <p>D'autres secteurs définissent des hauteurs maximales de R+3 niveaux pour organiser des constructions de logements collectifs de hauteur plus réduite, notamment de part et d'autre de l'espace paysager central.</p> <p>Les secteurs proches du bâti existant, du terril ou des équipements publics existants ou à implanter présenteront des typologies bâties moins hautes avec des hauteurs maximales de R+2 correspondant davantage à l'implantation de constructions groupées, jumelées ou individuelles qui répondront également aux besoins diversifiés en types de logements sur le territoire communal.</p>
Typologie de bâti et densité
<ul style="list-style-type: none"> - Densité minimale : 25 logts/ha - Part de logements collectifs et intermédiaires : de 55 à 65 % - Part de logements individuels, jumelés et accolés : 35 à 45 %

Insertion paysagère et qualité environnementale

Le secteur de projet fera l'objet d'aménagements paysagers publics et privés permettant la mise en exergue des perspectives sur les rives du lac.

Un espace central paysager et planté permettra un espace de respiration et de rencontre en « jardin » lié aux nouvelles constructions à implanter et en « cheminement » de la rue de Pulversheim jusqu'aux berges du Lac.

Des aménagements paysagers et plantations viendront agrémenter les espaces de stationnement groupé ainsi que les espaces publics afin de créer des espaces de respiration au sein du nouveau quartier.

Le porteur de projet veillera à ne pas encourager l'imperméabilisation « à outrance » des espaces non bâtis, en particulier, à l'arrière des constructions.

L'interface avec les bords du lac sera aménagée de manière à préserver et mettre en valeur le site.

Organisation des circulations sur le secteur – gestion du stationnement

Le schéma d'organisation du réseau viaire présente la répartition attendue des voies à créer sur le site.

Deux axes structurants desserviront le secteur de projet depuis le giratoire existant du Duopôle vers la rue de Pulversheim :

- Un axe placé en partie Sud du secteur de projet, parallèlement à la limite de site.
- Une boucle entre le giratoire existant, vers les berges du lac puis rejoignant la rue de Pulversheim, par le cheminement existant à aménager.

Ces voies structurantes présenteront un profil permettant les circulations douces sécurisées et séparées des flux de véhicules, ainsi que la desserte en bus des équipements publics et du site de projet.

Les emprises devront être prévues en conséquence.

Des espaces de stationnement longitudinal pourront également être prévus.

Un réseau de voies secondaires se déploiera depuis ces axes principaux, permettant une desserte optimisée, en bouclages et rejoignant, notamment la rue des jasmins, le faubourg de Belfort et la rue de Mulhouse.

Ces axes secondaires présenteront un profil moins imposant que celui des axes principaux.

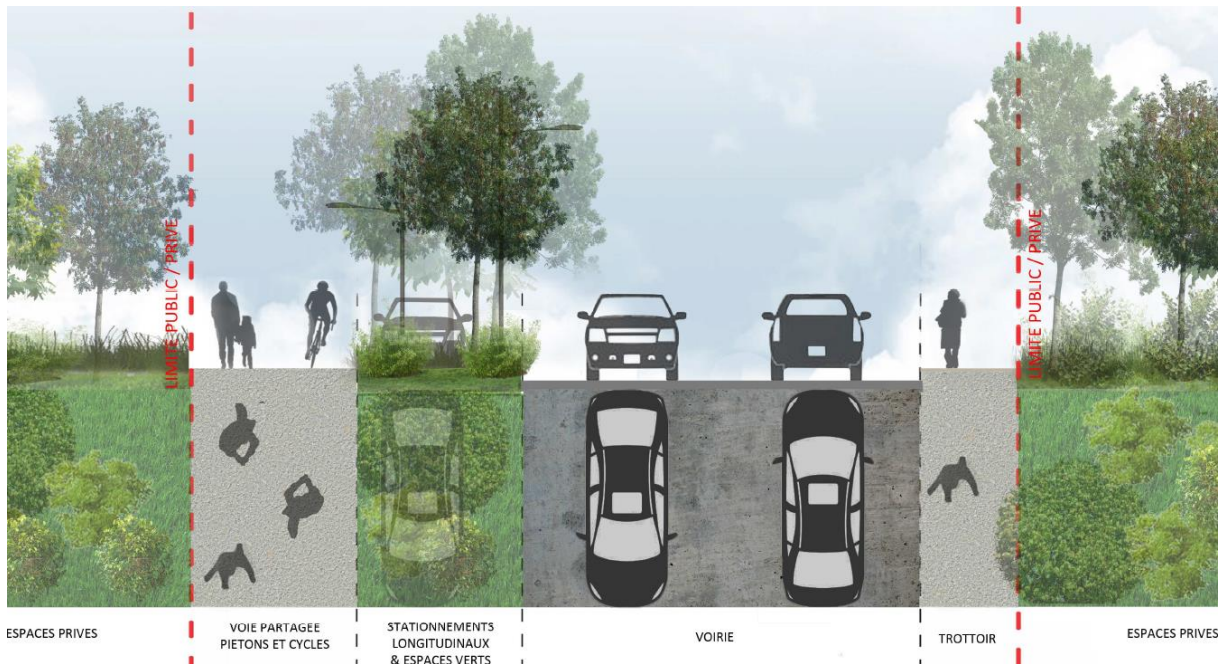
Les circulations douces et celles des véhicules pourront être partagées.

En termes de stationnement, les espaces de stationnement résidentiels devront être suffisants pour répondre aux besoins des logements.

Le stationnement pourra être réalisé en sous-sol et rez-de-chaussée (selon les possibilités techniques), ou en espace aérien groupé ou mutualisé.

Les espaces de stationnement groupé devront faire l'objet d'aménagements paysagers pour éviter « l'effet de nappe » et créer des puits de carbone par les plantations.

Coupe de principe des axes structurants :



Les axes structurants devront globalement être compatibles avec le principe d'organisation suivant :

- Voie partagée pour les piétons et cycles
- Espaces verts permettant ponctuellement des stationnements longitudinaux
- Voirie
- Trottoir

Il s'agit ici de séparer les flux, entre modes doux sur une voie partagée, véhicules à moteur sur la voirie ; avec en plus la présence d'un trottoir.

La séparation des flux devra permettre une circulation sûre et sans gêne pour tous les modes.

Le principe de mixité des flux pourra s'appliquer pour les voies secondaires.

Le partage de la voie devra permettre une circulation sûre et sans gêne pour tous les modes, tout en encourageant des vitesses basses pour les véhicules à moteur.

Les voiries pourront comporter dans certains cas un ou deux trottoirs (en particulier la voie d'accès Est vers la rue de Mulhouse).

2

3

Communauté de Communes du Centre Haut-Rhin
ENSISHEIM - Secteurs 1AUa et 2AUa Im Vogelgesang



<p> Secteur 1AUa : 0,4 ha</p> <p> Secteur 2AUa : 1,4 ha</p> <p>Hors TO 1AUa : 0,4 ha</p> <p>Hors TO 2AUa : 1,4 ha</p> <p> Voies de desserte</p>	<p> Voies de desserte complémentaires</p> <p> Aire de retournement</p> <p> Traitement de l'interface</p> <p> Maintien de l'accès à la zone 2AU</p>	<p>Destinations</p> <p> Habitat individuel/individuel groupé</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 et les limites de tranches opérationnelles sont indicatifs

Les conditions d'aménagement du secteur 1AUa

	CONDITION	Détail
①	Assurer la desserte de l'ensemble de la zone	<ul style="list-style-type: none"> ❖ Réaliser une connexion depuis le lotissement Am Vogelgesang ❖ Aménager des aires de retournement/carrefour. ❖ Garantir le maintien de l'accès au secteur 2AUa
②	Mutualisation du stationnement des véhicules légers	<ul style="list-style-type: none"> ❖ Des aires de stationnement peuvent être aménagées sur l'ensemble de la zone.
③	Densité urbaine	<ul style="list-style-type: none"> ❖ Réaliser au moins 6 logements
④	Typologie urbaine	<ul style="list-style-type: none"> ❖ Organisée selon les destinations principales figurant sur le schéma ci-contre
⑤	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
⑥	Traitement paysager	<ul style="list-style-type: none"> ❖ Assurer une transition douce entre la zone à urbaniser et le bâti existant
⑦	Phasage de l'urbanisation	<ul style="list-style-type: none"> ❖ Urbanisation en une seule phase

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.

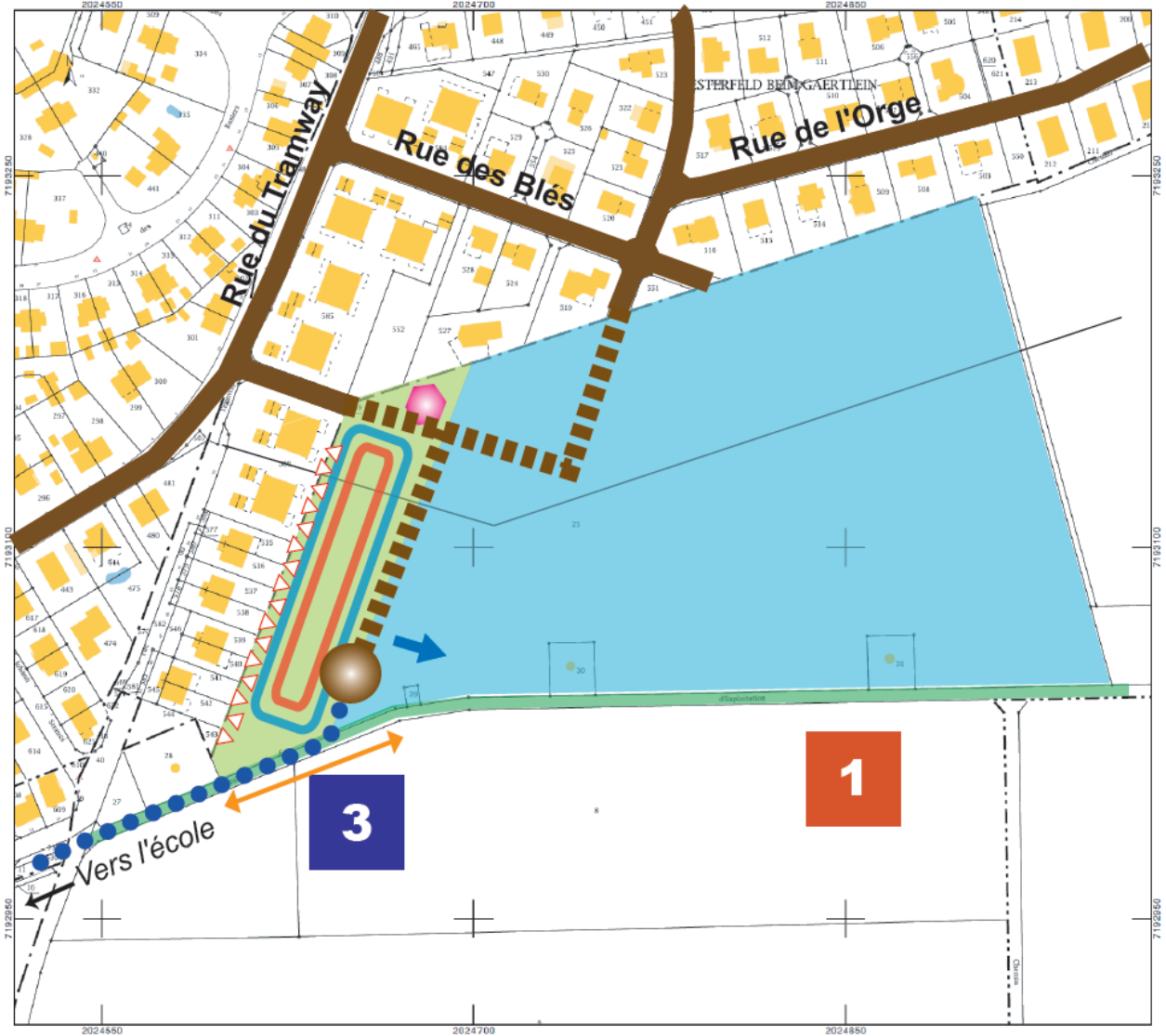
L'urbanisation du secteur 1AUa et d'une partie du secteur 2AUa est conditionnée à l'achèvement de la procédure de consolidation de la digue telle que prévue dans le PPRI de l'III.

Les conditions d'aménagement du secteur 2 AUa : Elles seront définies lors de l'ouverture à l'urbanisation de ce secteur.

3

1

Communauté de Communes du Centre Haut-Rhin
ENSISHEIM - Secteurs 1AUa - 2AUa Rue du Tramway



<ul style="list-style-type: none"> Secteur 1AUa : 0,7 ha Secteur 2AUa : 4,5 ha Voies de desserte Chemin rural 	<ul style="list-style-type: none"> Voies de desserte complémentaires Aire de retournement Liaison piétonne / modes doux Aire de stationnement commune Traitement du front urbain Traitement de l'interface Maintien de l'accès à la zone 2AU 	<p>Destinations</p> <ul style="list-style-type: none"> Habitat collectif et / ou individuel groupé Habitat individuel <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 et les limites de tranches opérationnelles sont indicatifs

Juillet 2018

Les conditions d'aménagement du secteur 1AUa

	CONDITION	Détail
1	Assurer la desserte de l'ensemble de la zone	<ul style="list-style-type: none"> ❖ Réaliser une connexion depuis la rue du Tramway ❖ Aménager des aires de retournement/carrefour. ❖ Prolonger le sentier piétonnier (chemin rural) vers l'école ❖ Garantir le maintien de l'accès au secteur 2AUa
2	Mutualisation du stationnement des véhicules légers	<ul style="list-style-type: none"> ❖ Une aire de stationnement peut être aménagée sur l'ensemble de la zone.
3	Densité urbaine	<ul style="list-style-type: none"> ❖ Réaliser au moins 17 logements (densité 25 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 9 logements (55%) Habitat individuel (45%) : au plus 8 logements
5	Mixité fonctionnelle	<ul style="list-style-type: none"> ❖ Permettre l'implantation de services et de commerces de proximité
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
7	Traitement paysager	<ul style="list-style-type: none"> ❖ Assurer une transition douce entre la zone à urbaniser et les zones urbanisées en périphérie ❖ Accompagnement végétal du front urbain éventuellement sur un merlon
8	Phasage de l'urbanisation	<ul style="list-style-type: none"> ❖ Urbanisation en une seule phase

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.

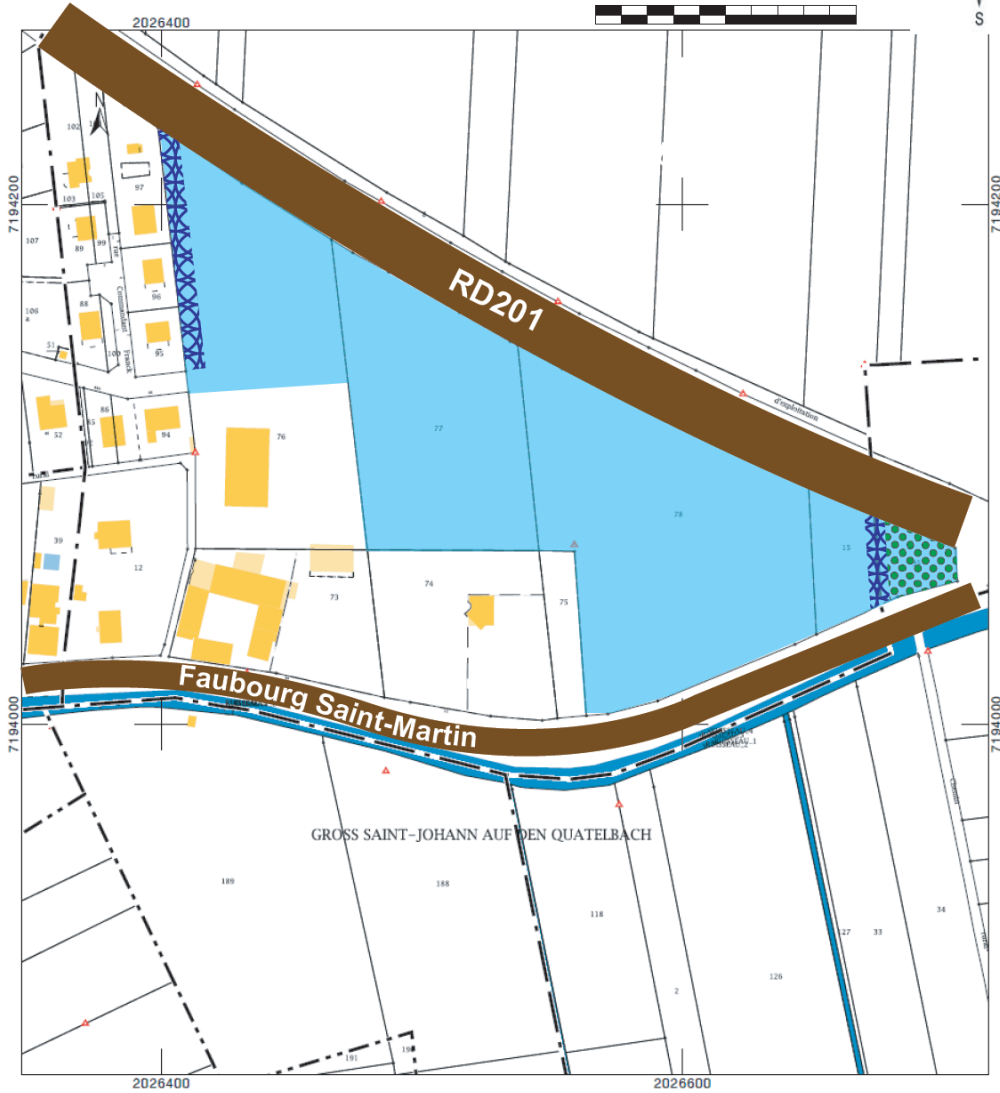
Les conditions d'aménagement du secteur 2AUa : Elles seront définies lors de l'ouverture à l'urbanisation de ce secteur.


2

Communauté de Communes du Centre Haut-Rhin
ENSISHEIM - Secteur 2AUa Faubourg Saint Martin




0 50 100 m



 Secteur 2AUa : 2,4ha dont 2,3 hors T0

 Voies de desserte

Mesures environnementales

 Haies arborescentes à préserver mais maintien de possibilité(s) d'accès

 Prairie à préserver

Les orientations d'aménagement et de programmation du secteur 2AUa seront définies lors de son ouverture à l'urbanisation

Novembre 2019

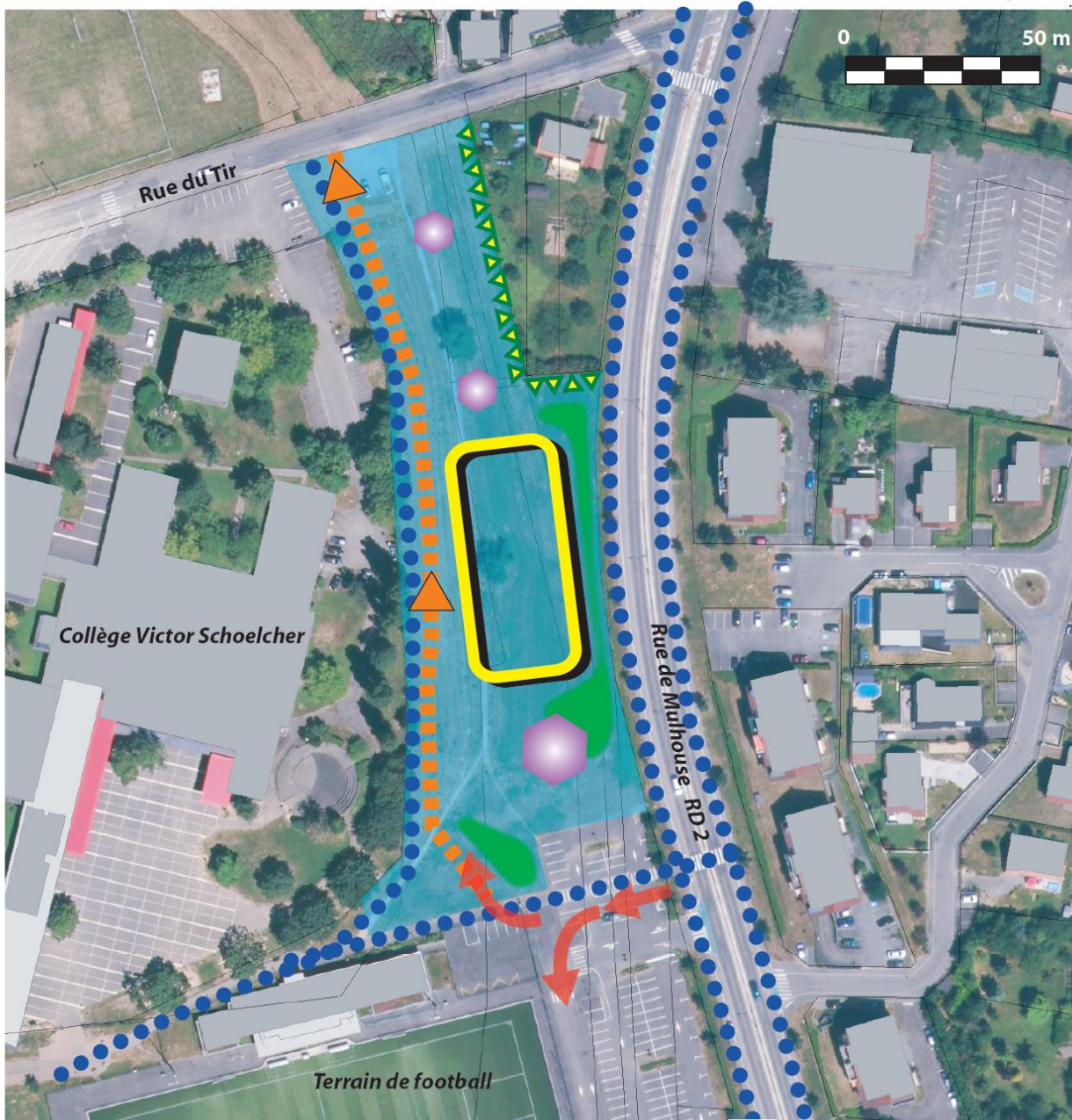
Les conditions d'aménagement du secteur 2AUa : Elles seront définies lors de l'ouverture à l'urbanisation de ce secteur.

Les mesures environnementales repérées sur le schéma ci-dessus devront être prises en compte :

- ⇒ Haies arborescentes à préserver (avec possibilités d'accès).
- ⇒ Prairie à préserver.

4

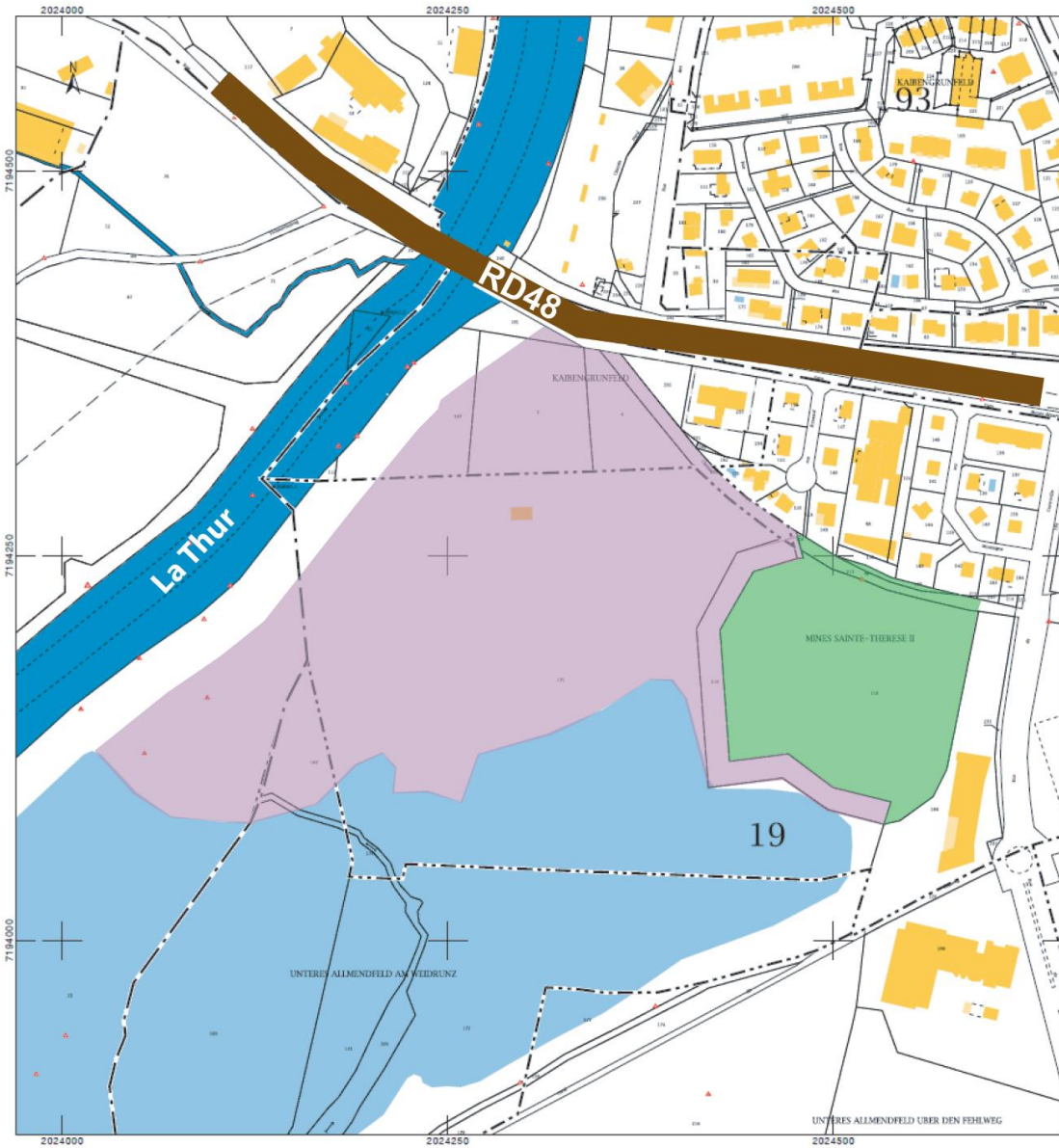
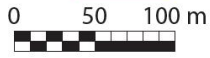
Communauté de Communes du Centre Haut-Rhin
ENSISHEIM - Zone US - Pôle d'équipements d'intérêt collectif





<p> Emprise de l'OAP</p> <p> Accès</p> <p> Liaison piétonne / modes doux</p>	<p> Voies de desserte</p> <p> Mise en place d'une haie</p>	<p>Destinations</p> <p> Bâtiment (s) d'intérêt collectif - R+2</p> <p> Aire de stationnement</p> <p> Espace vert</p>
<p>Le tracé des voies, le positionnement des ilots de destinations sont indicatifs</p>		
<p>Novembre 2019</p>		

Les conditions d'aménagement

	CONDITION	Détail
①	Assurer la desserte du pôle médical	<ul style="list-style-type: none"> ❖ Réaliser une voie de desserte entre la rue de Mulhouse (RD 2) et la rue du Tir. ❖ Garantir le maintien d'accès aux liaisons piétonnes / modes doux existants en périphérie du site à aménager
②	Organisation spatiale du site	<ul style="list-style-type: none"> ❖ Réalisée de manière à être compatible avec celle du schéma de la page précédente et comportant : <ul style="list-style-type: none"> - Un îlot bâti destiné aux constructions nécessaires au pôle d'équipements d'intérêt collectif. Les constructions sont de type R+2. - Des îlots espaces verts - Des îlots de stationnement
③	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
④	Traitement paysager	<ul style="list-style-type: none"> ❖ Réaliser une haie en limites de la propriété bâtie au Nord-Est du site à aménager ❖ Réaliser des plantations d'accompagnement des aires de stationnement



 Zone 2AUt : 6,8 ha

 Zone Nt : 2,1 ha

 Voies de desserte

Les orientations d'aménagement et de programmation de la zone 2AUa seront définies lors de son ouverture à l'urbanisation

Juillet 2018

Les conditions d'aménagement du secteur 2 AUt :

Le secteur 2AUt (vocation de tourisme/loisirs) pourra être ouvert à l'urbanisation par voie de modification/adaptation du PLUI. Ce secteur, quasi totalement artificialisé à l'époque, était occupé par des constructions et installations liées à l'activité d'exploitation de gravière (criblage de granulats, centrale à béton...). Il constitue aujourd'hui un site à requalifier.

Photo du site en 1997 :



L'objectif du PLUI consiste à permettre à terme une requalification du site en s'appuyant sur un projet touristique et de loisirs susceptibles de mettre en valeur l'ensemble de ce site, en intégrant en amont les objectifs de valorisation environnementale et paysagère.

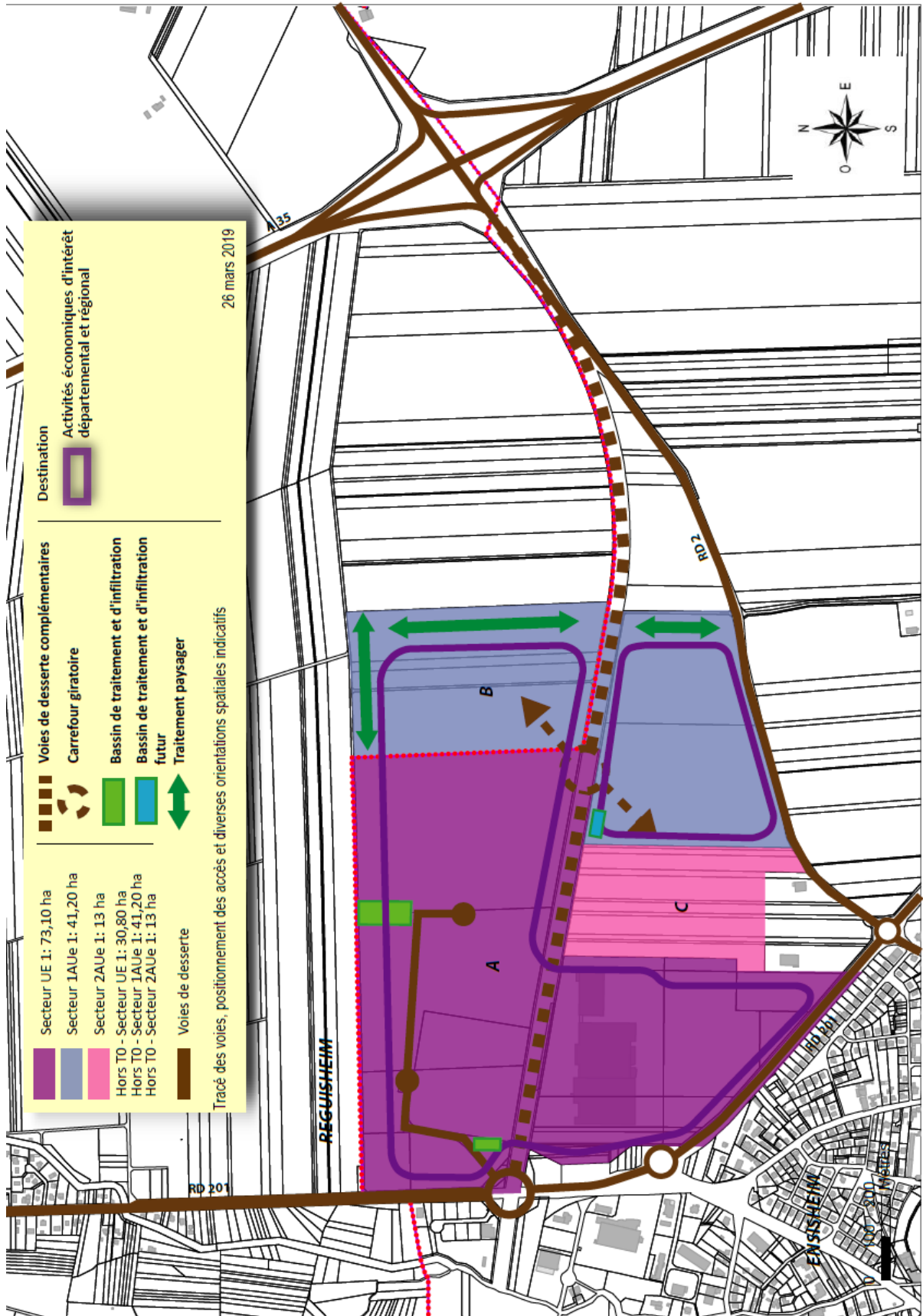
Aussi, dans cet esprit, lors de son ouverture à l'urbanisation, il conviendra de prendre en compte les principes suivants :

- Privilégier l'implantation des constructions sur les parties Nord et Nord-Est du site ;
- Rechercher une valorisation environnementale et paysagère globale
- Limiter l'imperméabilisation des sols

ENSISHEIM - REGUISHEIM



Secteurs UE1, 1AUe1 et 2 AUe1
Parc d'Activités de le Plaine d'Alsace





Les conditions d'aménagement

	CONDITION	Détail
①	Assurer la desserte de l'ensemble de la zone	<ul style="list-style-type: none"> ❖ Aménager la liaison A35 – RD 201 et des voies de desserte à partir de l'accès sur la RD 201. La voie structurante peut comporter un carrefour giratoire afin de desservir les sites d'activité (pas d'accès direct pour garantir la sécurité). Les modes doux seront à prévoir Des accès complémentaires pourront être aménagés depuis la RD2. ❖ Maintenir la desserte aux terres agricoles
②	Prise en compte de la ligne électrique HT de 63 kV	<ul style="list-style-type: none"> ❖ Dans une bande de 30 mètres de part et d'autre de la ligne électrique HT de 63 kV l'implantation de crèche(s) d'entreprise est interdite.
③	Traitement du front urbain	<ul style="list-style-type: none"> ❖ Assurer une transition douce entre la zone et les terres agricoles, ❖ Garantir une bonne insertion paysagère (implantations, traitement des abords et traitement architectural) ❖ Traitement paysager des limites du secteur 1AUe1
④	Plantations, espaces verts	<ul style="list-style-type: none"> ❖ Les aires de stationnement et les espaces verts doivent faire l'objet de plantations ❖ Limiter l'imperméabilisation des sols
⑤	Phasage de l'urbanisation	<ul style="list-style-type: none"> ❖ L'urbanisation peut être menée de façon progressive en plusieurs tranches

Les conditions d'aménagement du secteur 2 AUe1 : Elles seront définies lors de l'ouverture à l'urbanisation de ce secteur.

