

PLAN LOCAL d'URBANISME

Modification N°2



4. Orientation d'aménagement et de programmation

Modification du PLU approuvée par
délibération du conseil municipal du 9
février 2023

Le Maire



Jean-Marc DEICHTMANN Le Maire



Février 2023

SOMMAIRE

<i>Le rappel des textes</i>	<i>1</i>
<i>1. Principes d'aménagement du secteur 1-AUa « vis-à-vis du Rhin ».</i>	<i>2</i>
<i>2. Le front Sud des berges du Rhin (secteur 1-AUb) :</i>	<i>14</i>
<i>3. Le camping-base de loisirs (secteur 1-AUc) :</i>	<i>20</i>
<i>4. Le renouvellement urbain des abords du canal de Huningue (secteur UBa) :</i>	<i>21</i>
<i>5. La zone 1-AUe, l'ancienne sablière :</i>	<i>28</i>
<i>6. La zone 2-AUe Sud résiduelle :</i>	<i>36</i>
<i>7. La zone 2-AUe Nord, le potentiel Huningue-Village Neuf :</i>	<i>38</i>

Le rappel des textes

Article L151-6 du Code de l'urbanisme

Les orientations d'aménagement et de programmation comprennent, en cohérence avec le projet d'aménagement et de développement durables, des dispositions portant sur l'aménagement, l'habitat, les transports et les déplacements.

En l'absence de schéma de cohérence territoriale, les orientations d'aménagement et de programmation d'un plan local d'urbanisme élaboré par un établissement public de coopération intercommunale comprennent les dispositions relatives à l'équipement commercial et artisanal mentionnées aux articles L. 141-16 et L. 141-17.

Article L151-7 du Code de l'urbanisme

Les orientations d'aménagement et de programmation peuvent notamment :

- 1° Définir les actions et opérations nécessaires pour mettre en valeur l'environnement, notamment les continuités écologiques, les paysages, les entrées de villes et le patrimoine, lutter contre l'insalubrité, permettre le renouvellement urbain et assurer le développement de la commune ;
- 2° Favoriser la mixité fonctionnelle en prévoyant qu'en cas de réalisation d'opérations d'aménagement, de construction ou de réhabilitation un pourcentage de ces opérations est destiné à la réalisation de commerces ;
- 3° Comporter un échéancier prévisionnel de l'ouverture à l'urbanisation des zones à urbaniser et de la réalisation des équipements correspondants ;
- 4° Porter sur des quartiers ou des secteurs à mettre en valeur, réhabiliter, restructurer ou aménager ;
- 5° Prendre la forme de schémas d'aménagement et préciser les principales caractéristiques des voies et espaces publics ;
- 6° Adapter la délimitation des périmètres, en fonction de la qualité de la desserte, où s'applique le plafonnement à proximité des transports prévu aux articles L. 151-35 et L. 151-36.

Article R151-6 du Code de l'urbanisme

Les orientations d'aménagement et de programmation par quartier ou secteur définissent les conditions d'aménagement garantissant la prise en compte des qualités architecturales, urbaines et paysagères des espaces dans la continuité desquels s'inscrit la zone, notamment en entrée de ville.

Le périmètre des quartiers ou secteurs auxquels ces orientations sont applicables est délimité dans le ou les documents graphiques prévus à l'article R. 151-10.

Article R151-7 du Code de l'urbanisme

Les orientations d'aménagement et de programmation peuvent comprendre des dispositions portant sur la conservation, la mise en valeur ou la requalification des éléments de paysage, quartiers, îlots, immeubles, espaces publics, monuments, sites et secteurs qu'elles ont identifiés et localisés pour des motifs d'ordre culturel, historique, architectural ou écologique, notamment dans les zones urbaines réglementées en application de l'article R. 151-19.

1. Principes d'aménagement du secteur 1-AUa « vis-à-vis du Rhin ».

Ce secteur constitue un secteur stratégique, au contact direct du Rhin, très proche de la Suisse et directement relié à l'Allemagne (Weil-am-Rhein) via la passerelle piétonne et cyclable réalisée il y a 10 ans. Porte d'entrée à Huningue et en France, ce site a fait l'objet de plusieurs études successives visant à élaborer un projet urbain de qualité recherchant une harmonie d'ensemble et assurant des liaisons cohérentes avec les quartiers limitrophes et le centre-ville.

Rappel du concept du projet : réinventer l'espace public

Aménager concomitamment les berges du Rhin de part et d'autre de la frontière, voilà le pari un peu fou que se sont fixées les villes de Huningue et de Weil am Rhein.

Ce projet porte le nom équivoque de « Vis-à-Vis » et est piloté par l'ETB (Eurodistrict Trinational de Bâle).



L'aspect international de cet aménagement, et l'ambition qu'il porte, ont été remarqués par les instances européennes qui lui alloueront, en cas de parfait achèvement des travaux dans les délais prescrits, une subvention à hauteur de 50 % des sommes engagées.

- **Huningue en tête**

Alors que les bords du Rhin connaîtront de grandes mutations ces prochaines décennies (édification d'un nouveau pont vers la Suisse réservé à la mobilité douce, détournement du port de Bâle et construction d'un nouveau quartier), la position huninguoise est à l'avant-garde. En moins de dix ans, la physionomie du quartier a déjà été profondément bouleversée. L'édification de la tour « Cap plein ciel » et celle de la passerelle des Trois Pays ont initié la volonté de la Ville de se tourner vers le Rhin et d'en faire son principal atout.

C'est encore Huningue qui aura la chance d'être la première à voir sortir de terre des réalisations concrètes aussi bien publiques que privées.

- **Densifier au bénéfice d'espaces publics de qualité**

Pour accompagner l'essor des Jetées, le nouveau quartier fluvial, la Ville souhaite aménager des espaces publics de qualité laissant la part belle aux piétons et aux modes de circulation douce.

C'est ainsi qu'un périmètre au pied de la Passerelle pourrait ne plus être accessible qu'aux véhicules autorisés et que des cheminements sécurisés permettront à tous de déambuler sereinement le long du Rhin. La circulation et le stationnement dans le reste du quartier seront quant à eux revus afin qu'ils s'insèrent harmonieusement dans cet espace.

À la faveur de nouveaux services tels que commerces et hôtel, il sera possible de profiter des berges du fleuve dans un espace mêlant loisirs, mobilier urbain de qualité et aménagement paysager.

La forteresse Vauban, tournée vers le Rhin, sera révélée et sublimée en faisant apparaître les vestiges de ses fondations, qui seront un marqueur fort de l'entrée dans Huningue et de la volonté de la cité de ne pas oublier son histoire.

- **Et au-delà ?**

La Ville souhaite rendre plus évident le lien entre le quartier fluvial et la place Abbatucci en continuant à traiter les espaces publics au-delà de la simple proximité du Rhin. La rue de France, en tant que trait d'union, sera donc au cœur de cet aménagement. L'ancien tribunal et l'emprise sur laquelle il se situe seront confiés à un opérateur privé qui, moyennant un cahier des charges strict mais adapté, aura le loisir d'y développer services, commerces et logements. La traversée des rues Joffre et de l'Abattoir sera également revue, non seulement pour sécuriser le cheminement piéton, mais également pour renfoncer la continuité entre le cœur de ville et les berges du fleuve.

Enfin, l'actuel camping sera déplacé de quelques dizaines de mètres vers le nord pour y être repensé afin de correspondre aux critères actuels d'accueil de ce type de structure.

Depuis l'approbation du PLU en 2008, certains projets ont été réalisés (notamment le bâtiment Signal « Cap plein Ciel » à hauteur de la passerelle). Depuis, les réflexions sur ce site ont été approfondies et précisées. Les orientations particulières d'aménagement ont été adaptées en conséquence en plusieurs étapes. L'ensemble doit s'inscrire dans un projet transfrontalier, en particulier avec le quartier allemand de Friedlingen à Weil-am-Rhein.

Les principes directeurs du projet sont les suivants :

- réalisation d'un parc public;
- réalisation d'opérations de constructions en faveur du développement urbain (logements, commerces, hôtel, bureaux, transfert du camping, base de loisirs, équipements publics...); à terme près de 300 logements sont projetés et une mixité sera recherchée (standing, taille des logements...).
- traitement qualitatif des espaces publics (plantation le long des principaux axes routiers, aménagement autour d'une place publique au débouché de la passerelle) ;
- réalisation de parkings (y compris souterrain) ;
- au niveau architectural, les bâtiments devront avoir un style architectural harmonieux et apte à valoriser l'ensemble du site.

Les principales composantes du projet sont illustrées par les orientations d'aménagement spécifiques qui sont détaillées dans le présent document. Le programme d'aménagement devra être compatible avec ces orientations d'aménagement.

L'immeuble Cap Plein Ciel,
point de référence et
d'accroche du projet urbain.



Organisation globale du site :

Les immeubles seront principalement développés à proximité de la place Weil-Am-Rhein et autour de la halte fluviale. L'ensemble doit présenter une unité de projet permettant :

- de créer une porte d'entrée sur la Ville depuis la passerelle des Trois Pays
- de créer un axe structurant au départ de la place de Weil-am-Rhein en direction du nord, avec des immeubles alignés architecturalement sur cet axe,
- de créer des séquences bâties en alternance avec des espaces plus ouverts (jardin public, embarcadère, trame verte)
- de limiter la présence des automobiles grâce à des circulations apaisées et des stationnements en sous-sol ou en silo,
- de renforcer l'itinéraire des circulations douces, en particulier le long des berges du Rhin pour cyclistes et piétons,
- de favoriser l'installation d'appontements pour bateaux dans le cadre de l'aménagement de la halte fluviale.

Schéma d'aménagement global du site



-  **SECTEUR 1 : phase réalisée**
-  **SECTEUR 2 : à dominante d'habitation et parc public, avec stationnement (silo et souterrain)**
-  **SECTEUR 3 : à dominante de prestations hôtelières**
-  **SECTEUR 4 : à dominante de bureaux et/ou d'habitation**
-  **SECTEUR 5 : à dominante d'habitation avec espaces verts**

L'organisation des flux motorisés et des circulations douces

Principe d'aménagement :

Les flux motorisés liés à l'accessibilité des constructions envisagées sont organisés de manière à éviter au maximum le trafic (et notamment le transit) à hauteur de la place Weil-Am-Rhein et du parc public situé entre la passerelle et l'embarcadère.

Il convient de poursuivre le maillage cyclable le long des rives du Rhin, en le reliant au différent quartier de la ville.

Le déplacement des piétons et des cycles se fera de préférence le long des berges du Rhin et à proximité de la trame verte et bleue : parc urbain, halte fluviale, ainsi que sur la passerelle vers l'Allemagne et en direction de la rue de France.

L'axe viaire structurant (Allée des Marronniers) comportera un traitement facilitant le déplacement sécurisé des piétons et des cyclistes.

Les aires de stationnements

L'essentiel des stationnements propres aux opérations projetées devra être réalisé en souterrain.

Une mise en commun de certains stationnements publics et privés est privilégiée dans un site unique pouvant recevoir un ouvrage en silo.

Les caractéristiques en termes de morphologie urbaine

Les bâtiments présenteront une grande qualité architecturale, et seront conçus de manière à garantir une cohérence urbanistique à l'échelle de l'ensemble du site à projet.

Au regard de la rareté des espaces disponibles à Huningue, de la qualité et de la rareté du lieu (rives du Rhin), du contexte urbain (cœur de l'agglomération transfrontalière), une certaine densité est recherchée ainsi qu'un style architectural de grande qualité, cohérent, et en phase avec la volumétrie initiée par le bâtiment SIGNAL édifié le long du quai à l'opposé de la rue de France.

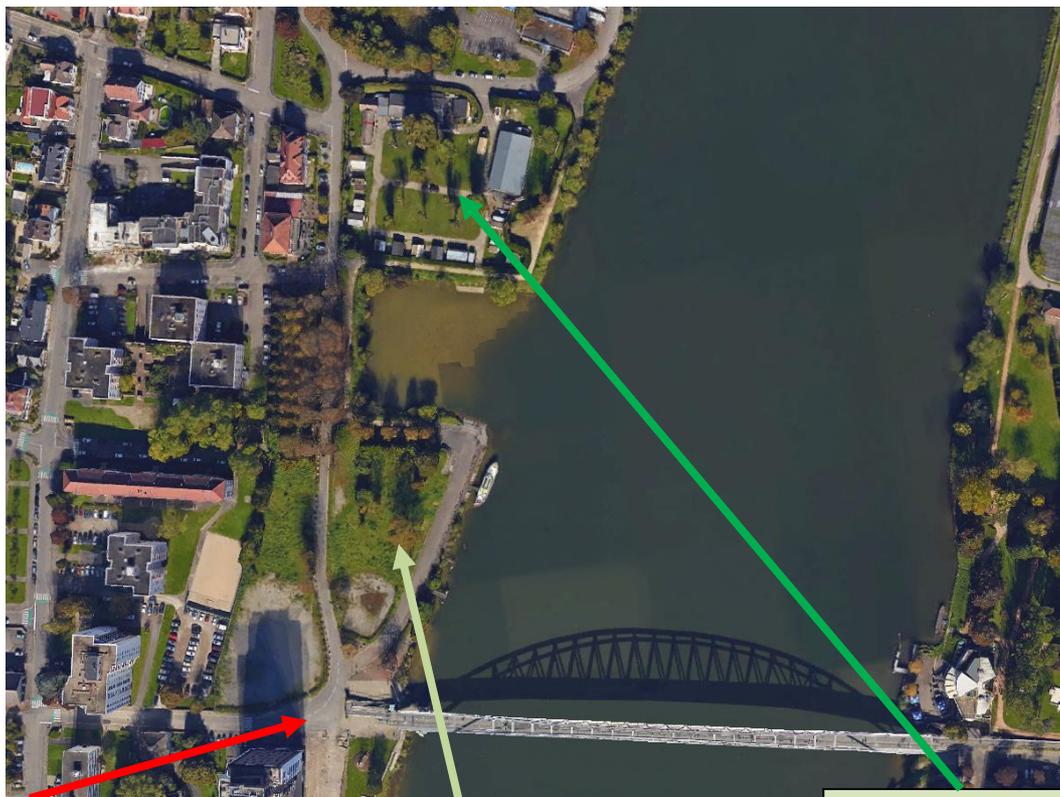
Dans l'axe de la rue de France depuis la passerelle, les immeubles devront avoir des volumétries comparables afin de créer un effet de porte.

En bordure du fleuve et autour de la halte fluviale, de grands volumes bâtis devront donner une impression de front continu depuis la rive opposée du fleuve, avec des espaces verts de respiration entre les immeubles et en avant-plan.

Les enveloppes et/ou hauteurs maximales des bâtiments sont définies ou préconisées pour les différents secteurs dans les orientations qui suivent et qui vont définir l'aspect futur du quartier.

Les espaces verts et espaces publics :

L'ensemble du site sera fortement végétalisé ; le fait de privilégier des constructions en hauteur limitera l'emprise au sol des constructions, et permettra de développer une trame verte étoffée au sein des espaces publics (création d'un parc, plantation d'arbres le long de certains axes, mise en valeur des rives du Rhin) mais également au sein des espaces privés.



La place de Weil-am-Rhein

Aboutissement de l'axe historique de Huningue sur le Rhin, lieu d'ancrage de la nouvelle passerelle des Trois Pays sur le Rhin, cette place est conçue de manière à mettre en valeur l'ensemble du site.

Le parc public

Le jardin constituera l'extrémité de la promenade qui provient du parc des eaux-vives et un répondant au parc qui lui fait face sur l'autre rive du Rhin.

La trame verte

Espace de respiration et de valorisation ouvert sur le Rhin et prolongé le long de l'allée des Marronniers

L'accès au Rhin (embarcadère)

L'embarcadère existant aujourd'hui (pour canoës notamment, embarcations légères) sera réaménagé et modernisé de manière à valoriser l'ensemble du site et pour le rendre plus fonctionnel et plus attractif.



Orientations d'aménagement détaillées par secteurs :

SECTEUR 1 DEJA REALISE

La place de Weil am Rhein et l'immeuble Signal

Le bâtiment projeté à l'époque de l'élaboration du PLU est aujourd'hui réalisé, sur la base des éléments du PLU.

Le terrain, placé au croisement du quai et de l'axe historique perpendiculaire au Rhin, situé au débouché de la passerelle, appelle un élément fort, à l'échelle du grand paysage et qui réponde aux grandes verticales de la rive opposée. C'est dans cet esprit qu'a été bâti 'un "signal urbain", qui marque la présence d'Huningue sur le fleuve.



SECTEUR 2 :

DES CONSTRUCTIONS DONNANT SUR UN PARC

Ce site borde le nord de la place de Weil-am-Rhein, sur le côté opposé au signal urbain réalisé au sud. Côté Est, il est longé par l'allée des Marronniers ; au nord il est bordé par le prolongement de la rue Vauban. A l'Ouest le terrain est attenant à un terrain communal (usage actuel : parking public et terrain de sport) destiné préférentiellement aux besoins en stationnement public et privé (un parking en silo sera édifié).

Au niveau fonctionnel ce secteur est destiné prioritairement à des logements (dominante) mais pourra aussi comporter des bureaux ou des commerces en pied d'immeubles.

Implantation des constructions

Allée des Marronniers

Les constructions devront être implantées de manière à créer une unité de rue le long de l'allée des Marronniers (reculs maîtrisés), avec vue sur le parc public développé jusqu'aux rives du Rhin.

Les constructions bordant la rue de France en front de place de Weil-am-Rhein devront créer un effet de porte en s'alignant sur l'immeuble signal existant.

Volumétrie et hauteur

Les constructions exprimeront des volumes sobres et de qualité.

Le volume construit en face de la place devra être comparable à celui de l'immeuble existant vis-à-vis de la rue de France, de manière à créer une porte d'entrée sur la ville ; hauteur attendue : entre 50 et 58 mètres.

Le volume à créer dans l'alignement de la rue des Marronniers sera plus bas, sa hauteur est limitée à 25 mètres.

Les toitures seront réalisées en toit terrasse ou avec des faibles pentes.

Accès

En aucun cas l'accès aux aires de stationnement ne devra perturber les circulations (tous modes) sur la place Weil-am-Rhein.

Stationnement

Les stationnements seront réalisés en partie en souterrain, et de préférence dans un parking-silo envisagé rue de France.

Le nombre de places en surface, si besoin, sera très limité.

Normes applicables :

- logements : 1 place par tranche de 50m² de surface de plancher entamée
- commerces : 40% de la SP
- autres : voir normes générales du PLU

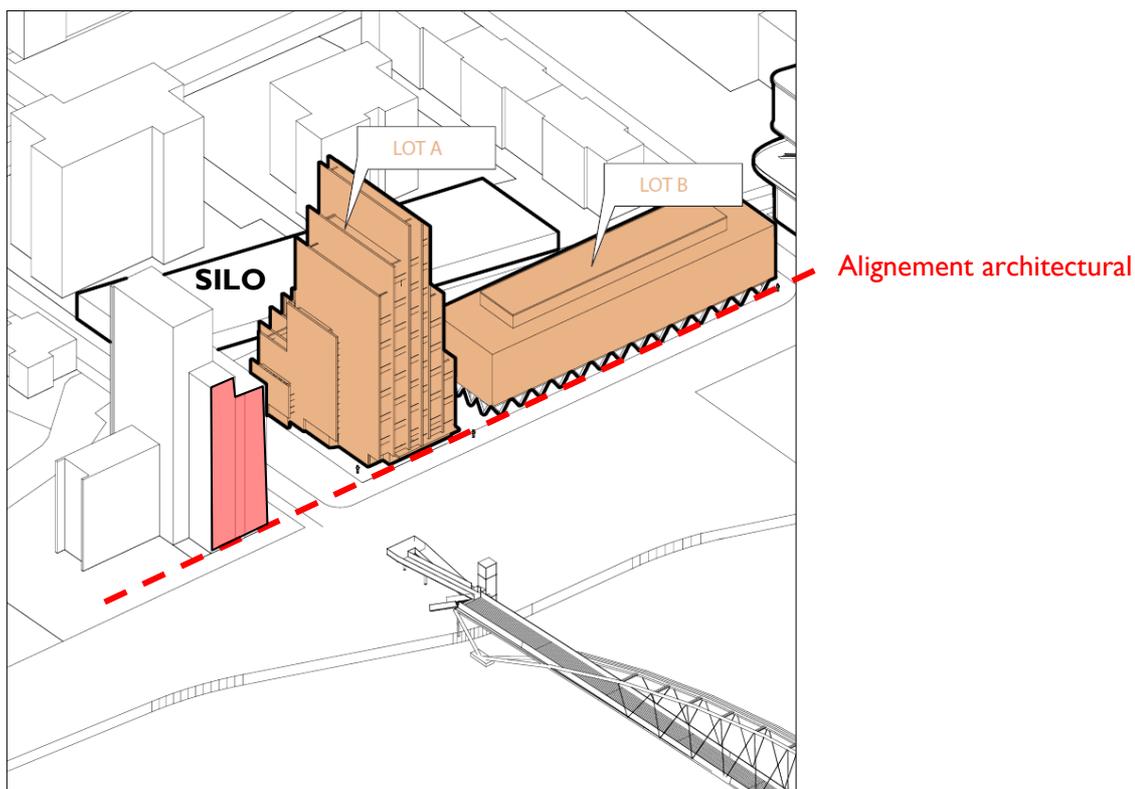
Environnement et paysage

Le site comprend plusieurs lots qui diffèrent par leur volumétrie :

- A l'angle de rue de France et de l'Allée des Marronniers, le volume doit dialoguer avec l'immeuble signal existant, de manière à créer un effet de porte depuis la passerelle. L'immeuble doit être de hauteur comparable à celle du Signal et l'ensemble doit créer un alignement architectural.
- Le volume consacré au stationnement-silo sera édifié à l'interface avec le bâti existant le long de la rue de France. Depuis la rue de France le silo ne devra pas dépasser 10 mètres de hauteur au maximum.
- Toutes les constructions donnant sur l'allée des Marronniers côté ville devront être alignées sur l'immeuble Signal afin de créer un effet de perspective. La largeur de l'allée des Marronniers, circulations et aménagements paysagers compris doit être au moins de 15 mètres.

Le surplomb du domaine public par des balcons et débords de dalles est admis.

Préconisation :



SECTEUR 3 SECTEUR HOTELIER ET D'EQUIPEMENTS

Ce secteur a vocation à accueillir un établissement hôtelier ou para-hôtelier et/ou des programmes complémentaires (restauration, commerces, ...).

Sa situation sur la rive du Rhin, lui confère une visibilité exceptionnelle sur la partie amont du Rhin, vers Bâle, plaçant l'immeuble en belvédère.

Les toitures seront réalisées en toit terrasse ou avec des faibles pentes.

Stationnement

Les stationnements seront réalisés en majorité en souterrain.

Normes applicables :

- Hôtel et activités annexes : 1 place par tranche de 100m² de SP
- résidence hôtelière : 1 place par chambre, studio ou suite
- commerces : 40% de la SP
- autres : voir normes générales du PLU

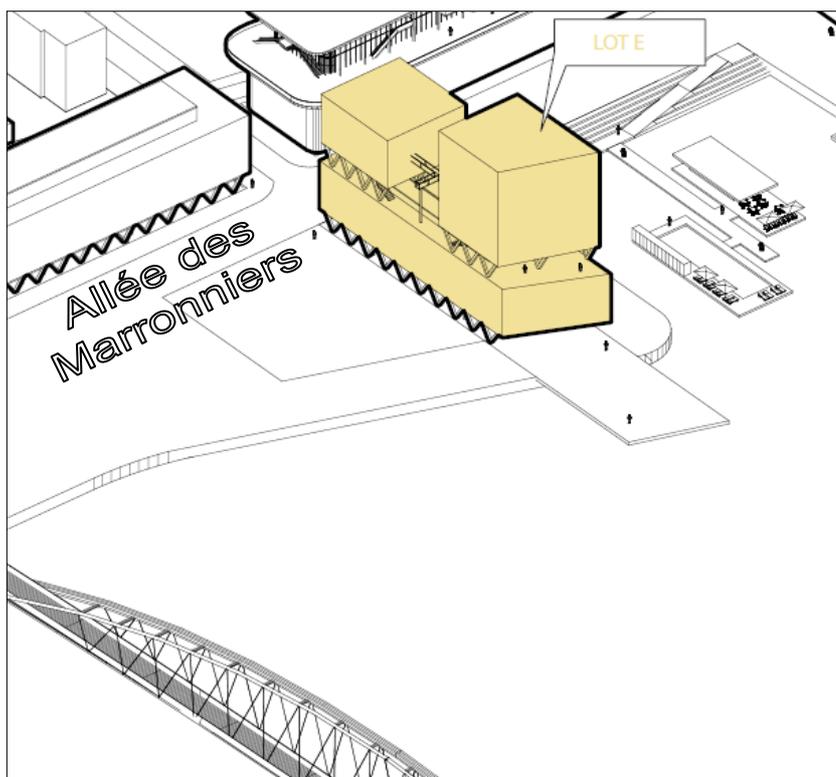
Volumétrie

La hauteur maximale admise est de 58 mètres côté Rhin et embarcadère.

Côté rue (Allée des Marronniers), les hauteurs devront être réduites afin de s'adapter à la volumétrie des autres constructions alentours ; un maximum de 35 mètres sera admis.

Le surplomb du domaine public par des balcons et débords de dalles est admis.

Préconisation :



SECTEUR 4 : COMMERCES LOGEMENTS ET BUREAUX DANS UN CADRE DE VERDURE

Au sein de ce secteur, le bâti projeté sera à dominante de bureaux et/ou d'habitation. Il pourra comprendre des commerces en rez-de-chaussée.

L'ensemble doit permettre de créer un front bâti qualitatif en façade du parvis de la halte fluviale qui prolonge les espaces communs de l'Allée des Marronniers.

Les volumes devront être alignés le long de l'allée des Marronniers afin de créer un front urbain homogène.

Volumétrie

La hauteur maximale admise est de 35 mètres.

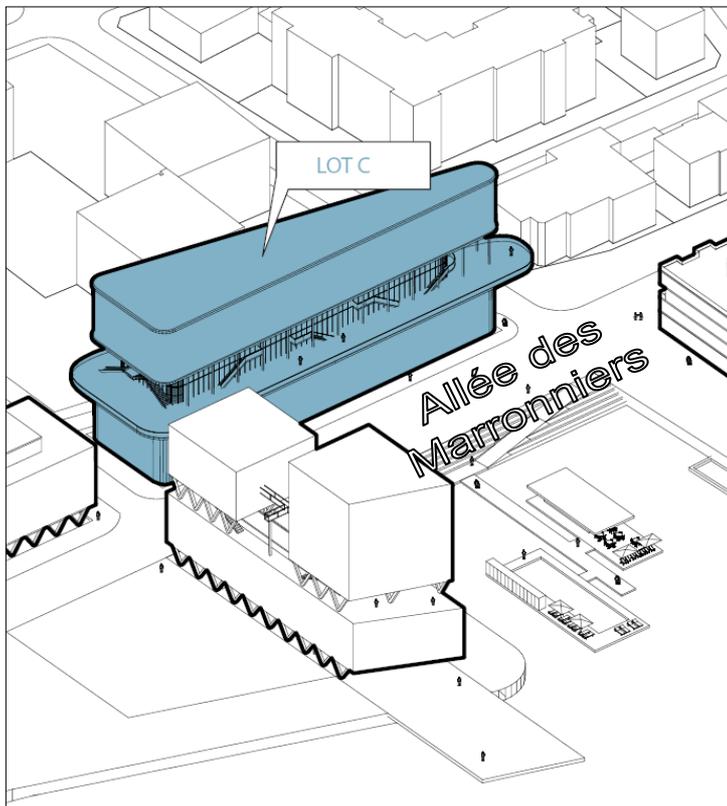
Le surplomb du domaine public par des balcons et débords de dalles est admis.

Stationnement

Normes applicables :

- logements : 1 place par tranche entamée de 50m² de surface de plancher
- bureaux et commerces : 40% de la SP
- autres : voir normes générales du PLU

Préconisation :



SECTEUR 5 : DES LOGEMENTS ET DES BUREAUX EN FRONT DE RHIN, AUTOUR D'UNE TRAME VERTE

L'implantation des bâtiments sera organisée de manière à permettre la création d'un îlot vert central au secteur et connecté aux rives du Rhin.

L'urbanisation de ce secteur à dominante d'habitation peut comprendre quelques bureaux ou commerces-activités de service en rez-de-chaussée ou rez-de-jardin ou sur darse. Elle doit permettre de fermer la halte fluviale et de marquer le paysage aux abords du fleuve. Les volumes les plus hauts seront établis côté fleuve.

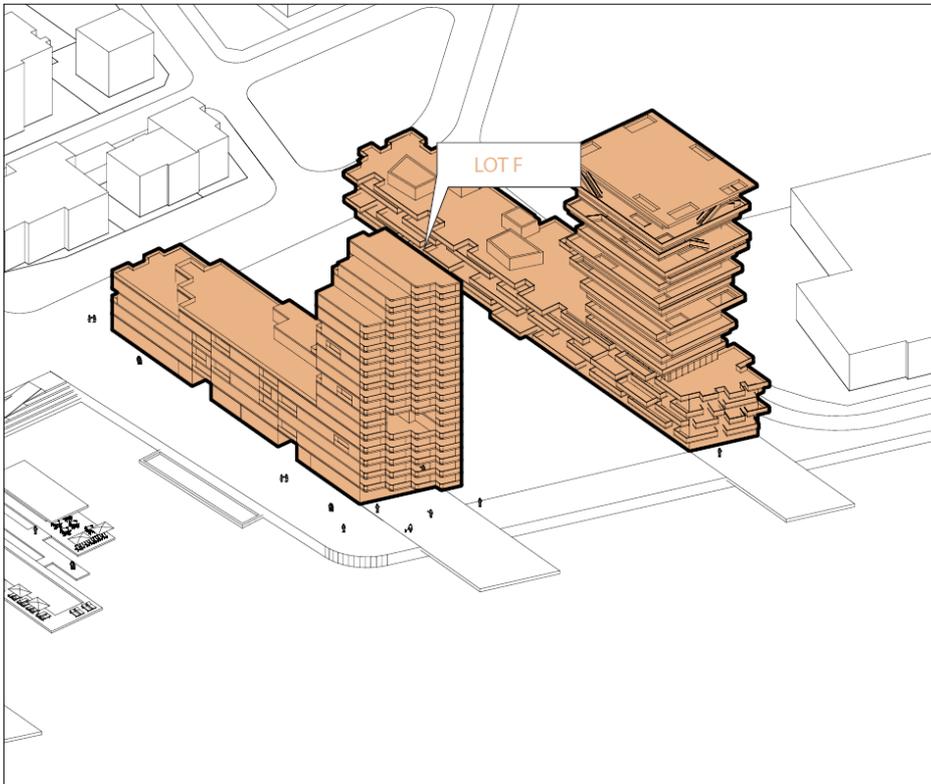
Hauteur plafond : respectivement à 58 mètres côté Rhin et 20 mètres côté rue.

Le surplomb du domaine public par des balcons et débords de dalles est admis.

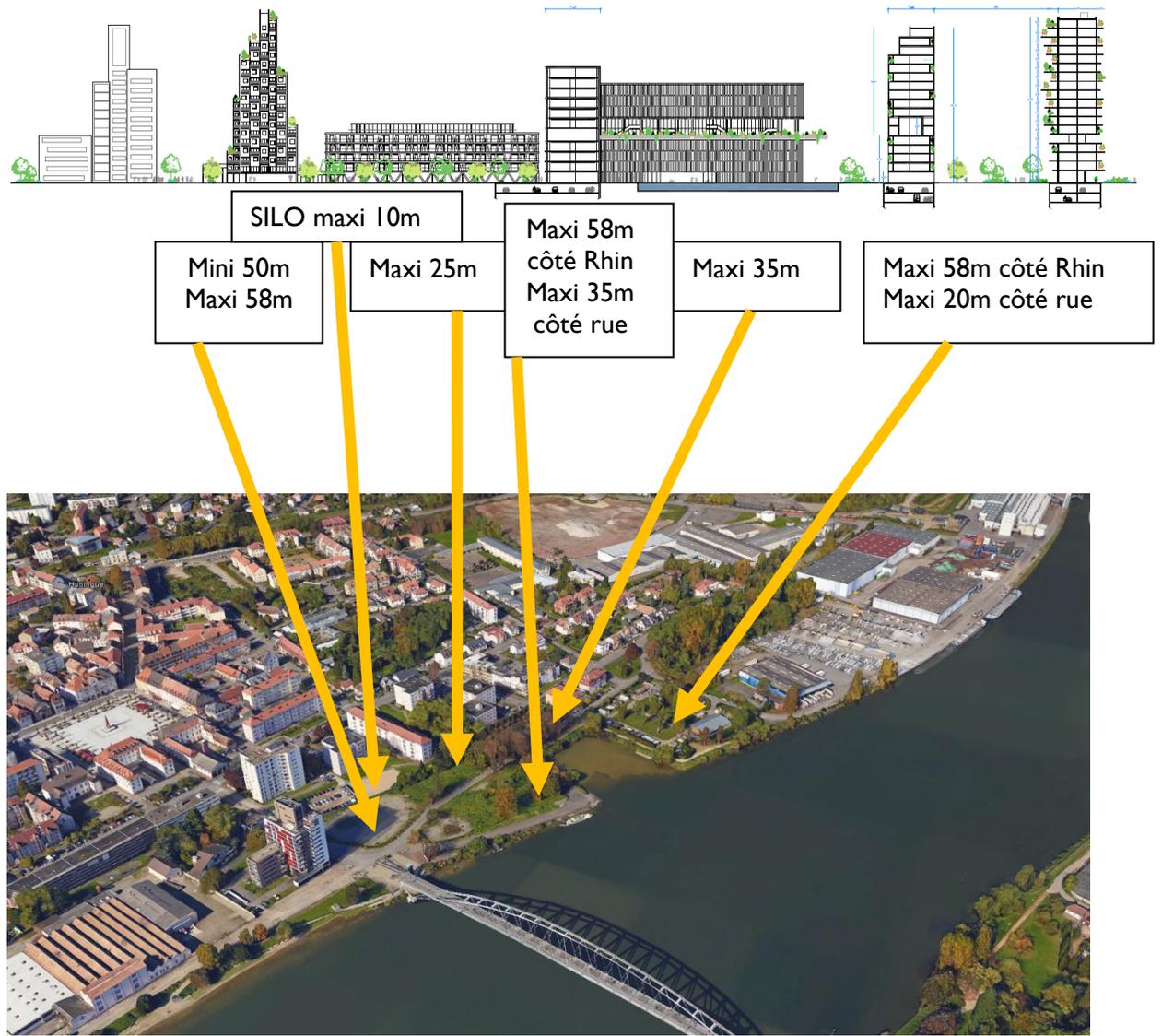
Stationnement

Le stationnement sera majoritairement réalisé en souterrain. Quelques places en surface seront admises et dédiées aux bureaux, commerces et activités admises sur le site.

Préconisation :



SYNTHESE DES VOLUMES ATTENDUS SUR LE SITE



2. Le front Sud des berges du Rhin (secteur 1-AUb) :

Ce secteur correspond aux emprises foncières situées au Sud de la Passerelle, et jouxtant l'immeuble Signal et ses abords. Il est délimité par le quai et l'avenue de la République, la rue de la Libération au Sud, la rue de France au Nord. Son aménagement est conditionné par la démolition des constructions du site industriel Sterling et la remise en état du terrain.

La destination principale du lieu est l'habitat, sous la forme d'immeubles collectifs intégrés dans un environnement qualitatif, conféré par les aménagements publics des rives rhénanes (espaces verts, cheminements piétons et cycles, valorisation des vestiges de Vauban).

L'objectif d'aménagement s'inscrit dans la politique globale de valorisation urbaine et paysagère des rives françaises du Rhin sur le ban de Huningue. En même temps, il s'agit de résorber une friche industrielle.



La localisation du site industriel à aménager **avant démolition**, correspondant au périmètre de l'OAP



Le front urbain industriel existant **avant démolition** face au Rhin



Le contexte de la façade urbaine à compléter, vu depuis la passerelle

Les grands principes de l'aménagement :

Prescriptions relatives aux déplacements, à la circulation et aux stationnements

Les véhicules motorisés accéderont par la rue de la Libération. Un accès unique aux parkings souterrains sera admis, ainsi qu'un accès technique-piétons-cycles.

La circulation motorisée le long du quai est réglementée et limitée à l'accès aux aires de stationnement de l'immeuble Plein Ciel et à certains véhicules spécifiquement autorisés (secours, incendie, entretien, OM...)

Le stationnement sera principalement réalisé en souterrain ou en rez-de-chaussée des immeubles (profondeur des sous-sols à vérifier et mettre en cohérence avec les éléments réglementaires les plus récents et les plus affinés en matière de risque de remontée de nappe ...), à raison de 1,5 places par logement. Des parkings pour les visiteurs, la dépose minute, le chargement des véhicules électriques et les PMR devront être prévus.

Prévoir un mail principal, en cœur de projet ou latéralement, dédié aux piétons et cycles et comprenant les aires de stationnement des cycles.

Aucun accès motorisé ne sera autorisé par la rue de France.

Dispositions relatives à l'ordonnancement des constructions et à la volumétrie

En front de quai

Il faut assurer une transition volumétrique progressive entre le bâti traditionnel environnant (maisons de trois ou quatre niveaux au Sud, et l'immeuble signal au bord du Rhin, dont la hauteur dépasse 50 mètres).



Sud

Nord

Cette gradation permet une mise en cohérence avec les volumes existants et admis de part et d'autre de la passerelle, dans l'objectif global d'un panorama urbain qualitatif le long du Rhin, dense et innovant en architecture, constitué d'une alternance marquée de volumes bâtis et d'espaces de respiration.

Détail du principe :

- Rue de la Libération, des volumes en retrait de l'emprise publique, permettant de réaliser les accès aux parkings et les plantations le long de l'axe ;
- Les immeubles, implantés suivant une gradation en bordure du Rhin, seront séparés par des percées visuelles non bâties, pouvant être réalisées sur une dalle de stationnement. Ces percées seront de 25 m de largeur minimale, permettant les échappées visuelles vers le quai et le Rhin ; elles comporteront une végétalisation dans le prolongement du parc.

Les constructions en bordure du quai de la République (dalle de stationnement exclue) devront créer un alignement architectural avec l'immeuble Plein Ciel et prolonger le front bâti bordant le Rhin.

Le front bâti rue de la Libération devra être établi en retrait de la voie afin d'ouvrir la perspective vers le Rhin.

Des cônes de vision entre les immeubles devront permettre de préserver les vues depuis la ville vers le Rhin.

Prescriptions d'aménagement du site



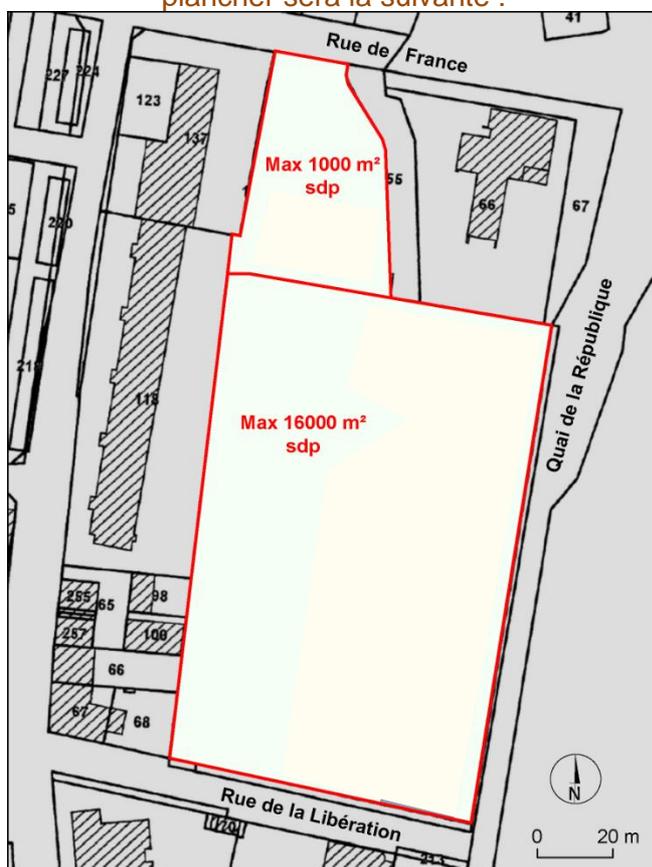
Prescriptions relatives aux surfaces de plancher et à la densité

Sur l'ensemble du périmètre de l'OAP, la surface de plancher totale développée (hors édifices, dalles de parkings, locaux techniques et stationnements) ne devra pas dépasser 17000m².

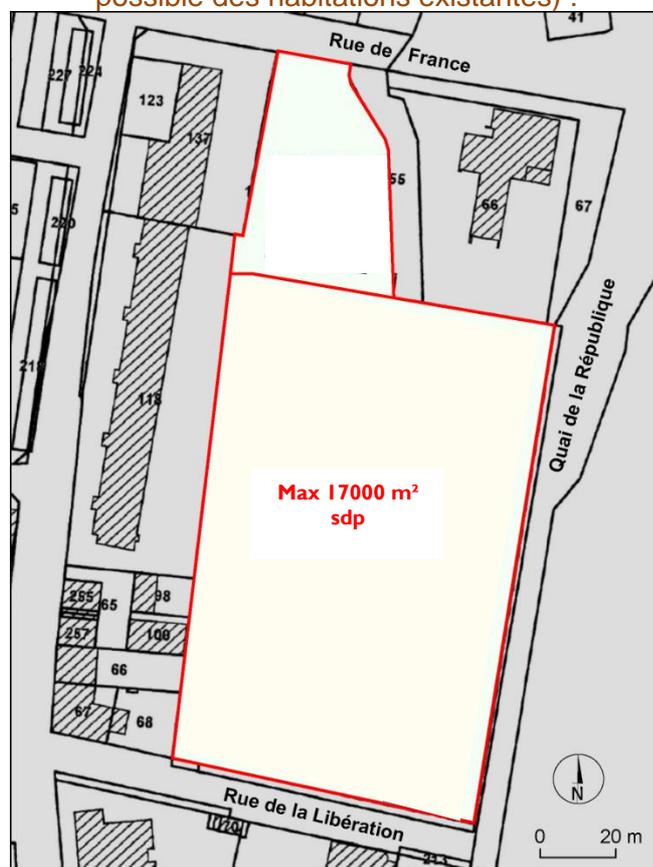
Les sous-sols et parties semi enterrées jusqu'à 4,80 m de hauteur maximum ne compteront pas dans la surface de plancher admise.

Les limites d'emprise au sol des constructions, de hauteurs, de dalles de parkings sont définies sur le plan précédent.

En cas d'aménagement sur plusieurs unités foncières, la répartition maximale de surface de plancher sera la suivante :



Autre possibilité, en cas de préservation des abords de la rue de France (avec démolition possible des habitations existantes) :



La surface de plancher maximale développée sur le site permet de pondérer les critères d'emprise au sol et de hauteur. ~~Tous les critères étant cumulatifs, les volumes et enveloppes théoriques maximaux proposés par les simulations ne pourront pas être atteints.~~

Dispositions relatives à l'architecture et au patrimoine

Lors de l'aménagement, il faut prévoir la mise en valeur des éléments résiduels du canal de drainage de la concession hydraulique de Kembs qui comprend l'ancien pont que la rue de France enjambe.

En cas de découverte de vestiges remarquables de Vauban, ils devront être préservés s'ils sont situés en-dehors des emprises constructibles comme trace de l'histoire militaire de la Ville, dans le projet d'aménagement. S'ils sont situés sous les emprises constructibles, un marquage au sol ou autre moyen de signalement pourra être

envisagé. Côté Rhin, les marges de recul devront être traitées de manière à assurer une transition douce et qualitative jusqu'au quai.

Dispositions relatives aux espaces verts aux clôtures et à la qualité des paysages et de l'environnement urbain

Le long du quai, en cas de réalisation d'une clôture en limite de propriété, celle-ci devra être homogène sur tout le linéaire du quai et s'inscrire dans la démarche globale de valorisation des abords du fleuve. Elle devra présenter une transparence suffisante pour assurer des percées visuelle.

Au nord du site vers la Rue de France, un espace-tampon végétalisé (existant et éventuellement à recomposer) participera à un poumon vert. A l'intérieur du périmètre de l'OAP à aménager, des plantations d'agrément, espaces verts avec arbres à moyenne et basse tige seront réalisées à raison de 25% au moins de la surface de chaque unité foncière.

Ce poumon vert peut contribuer également à améliorer la gestion des eaux de surface (bassin de rétention, noues, surfaces perméables,...).

Le long de la rue de la Libération, le linéaire non bâti et non affecté aux accès devra comporter une plantation d'arbres renforçant l'alignement architectural.

Les espaces verts internes au projet pourront être à terme temporairement ou partiellement à usage public, et ont pour objectif de valoriser les logements à créer, ainsi que d'assurer une marge de recul suffisante par rapport au tissu urbain existant.

L'aménagement et le positionnement des volumes bâtis devront préserver des vues lointaines et des séquences visuelles en direction du Rhin d'Ouest en Est.

Le traitement du front urbain côté Rhin doit participer qualitativement à la mise en valeur des espaces publics situés au sud de la passerelle et de la place de Weil, en cohérence avec la mise en scène des vestiges de Vauban.

Dispositions en faveur du climat et de l'environnement

La proportion d'espaces verts, leur localisation et leur composition doit permettre une bonne connexion à la trame verte et bleue de Huningue.

Une part importante des espaces libres devra être perméable à l'infiltration. Des dispositifs de récupération des eaux de pluie sont préconisés.

Les espaces verts devront représenter une superficie au moins égale à 25% de chaque unité foncière aménagée.

3. Le camping-base de loisirs (secteur 1-AUc) :

Cet aménagement se situe dans le prolongement nord des deux secteurs 1-AUa et 1-AUb le long des berges du Rhin, et marque une interface entre les différentes fonctions urbaines, une transition avec les zones économiques et portuaires.

Le camping actuel, qui se situe sur le secteur 1-AUa du PLU (emprises foncières désormais dédiées à l'urbanisation), sera transféré plus au Nord.

Ce site sera conçu de manière à s'intégrer harmonieusement dans l'environnement, en privilégiant le développement d'une trame verte de qualité.

Des stationnements pourront être matérialisés le long de la route qui dessert la base. Les boisements existants seront en majorité maintenus par un classement au titre de l'article I151-23 du Code de l'Urbanisme, car ils participent à la valorisation du site et assurent une marge de recul par rapport aux zones urbanisées proches. Des aménagements légers, dans le respect de la dominante boisée, pourront être admis dans le boisement : cheminements, constructions légères, aires de repos, agrès, etc...



Localisation du camping en 2018



Localisation ultérieure projetée

4. Le renouvellement urbain des abords du canal de Huningue (secteur UBa) :

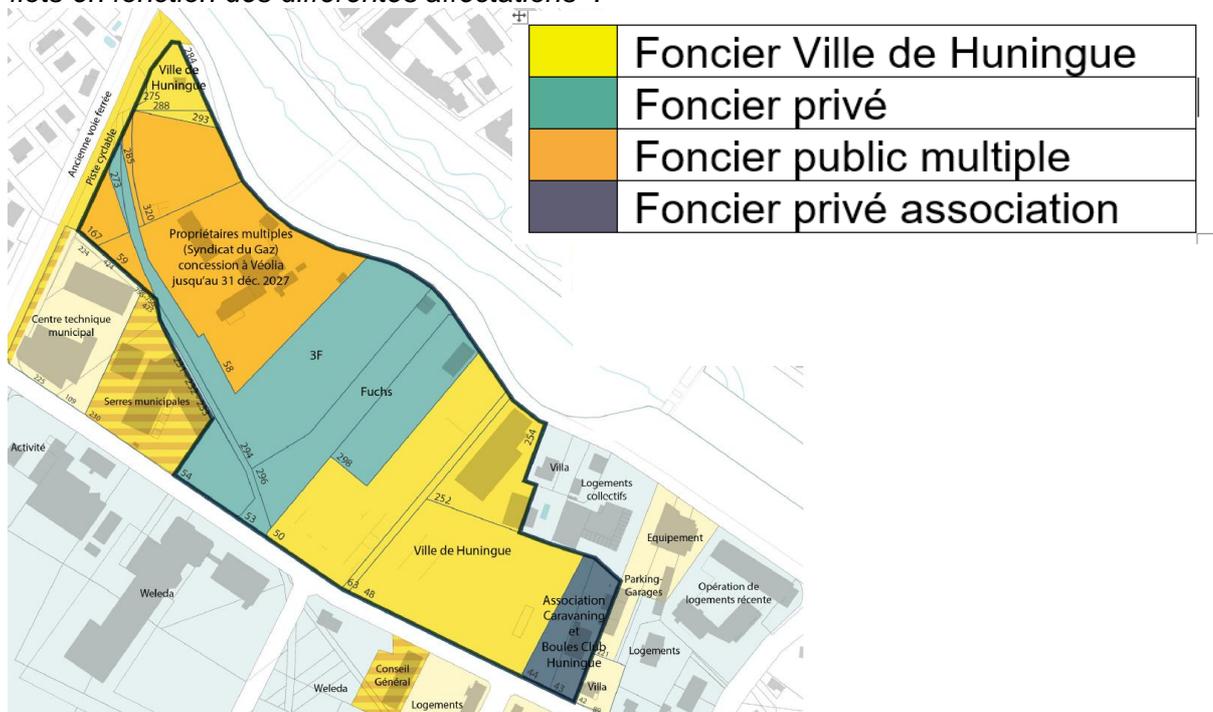


Ce secteur d'une contenance de 7 hectares environ était dédié autrefois aux activités industrielles et portuaires. La valorisation progressive du canal par les aménagements de loisirs et les circulations douces augmente très sensiblement la qualité urbaine et le potentiel des terrains situés entre le canal, la voie ferrée et les principaux axes de circulation.

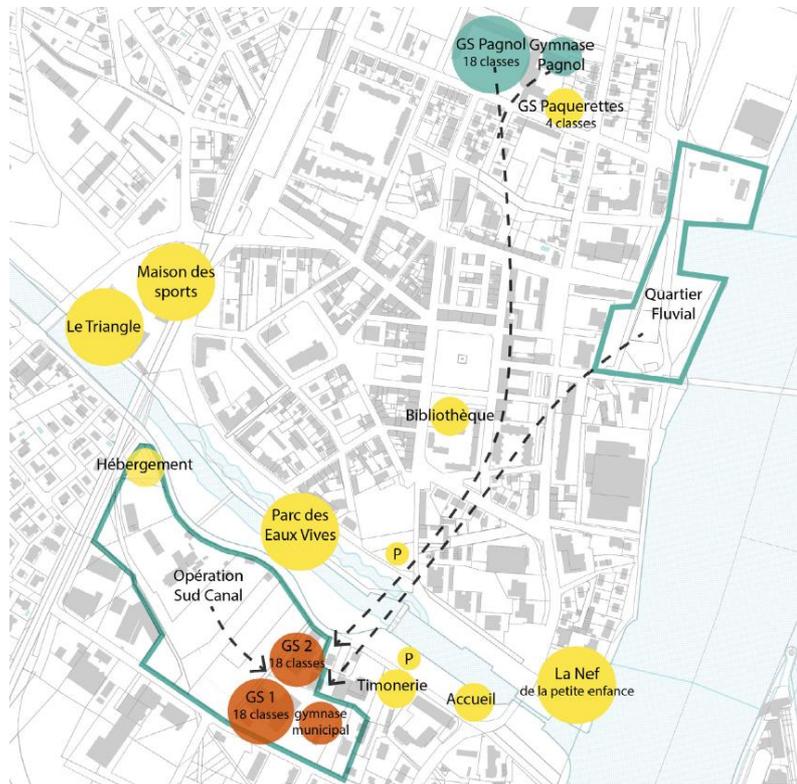
Le foncier et sa redistribution

L'aménagement des différentes fonctions du site devra tenir compte des contraintes foncières et techniques :

Voici la situation foncière en 2017. Des échanges sont prévus afin de le regrouper par îlots en fonction des différentes affectations :



Un îlot sera réservé aux équipements communaux, en particulier Un groupe scolaire composé d'une école élémentaire et d'une école maternelle. Les équipements scolaires seront réalisés suivant une étude des capacités du site et de l'évolution démographique globale attendue pour la ville à l'horizon 2030 et au-delà.



Simulation du secteur d'équipements (d'après Une Fabrique de la Ville et l'Agence Particules)

L'aménagement doit permettre de réaliser des groupes scolaires maternelle et élémentaire, ainsi qu'un gymnase. Le programme prévoit une constructibilité d'ensemble de 9000 m² SP.

Les espaces verts et la trame écologique

L'aménagement du site s'appuiera sur les éléments de la trame verte déployée sur les bords du canal :

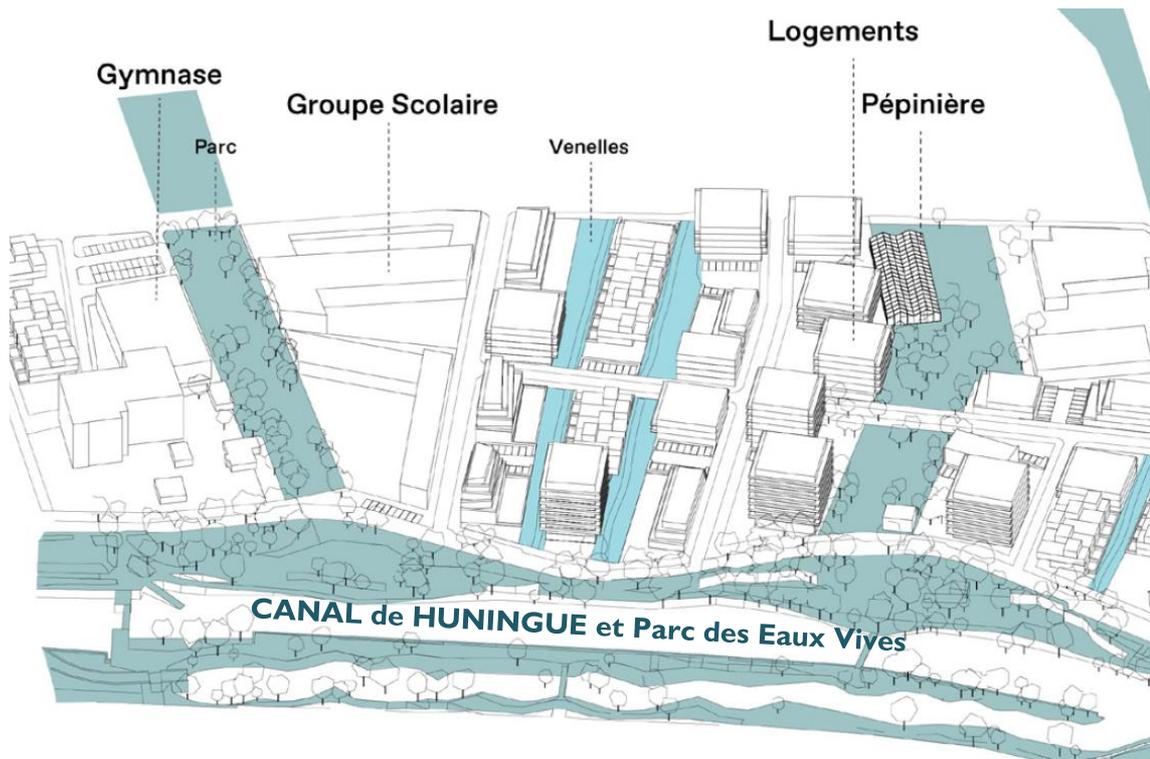


Cette trame sera prolongée transversalement en renforçant la relation au canal. Elle se déclinera entre les constructions, le long des cheminements piétons et cycles, et à travers plusieurs parcs traversants :



Les espaces verts ou perméables des parcs traversants se développeront sur une superficie d'au moins 6000m².

Les venelles privées devront garantir une certaine porosité depuis la rue Ernst Jung jusqu'au canal (porosité visuelle et porosité piétonne en journée)



La perspective envisagée pour le raccordement des axes verts sur la trame du canal
(d'après Une Fabrique de la Ville et l'Agence Particules)

La volumétrie et la répartition des immeubles

Les immeubles s'implanteront suivant cette trame verte structurante.

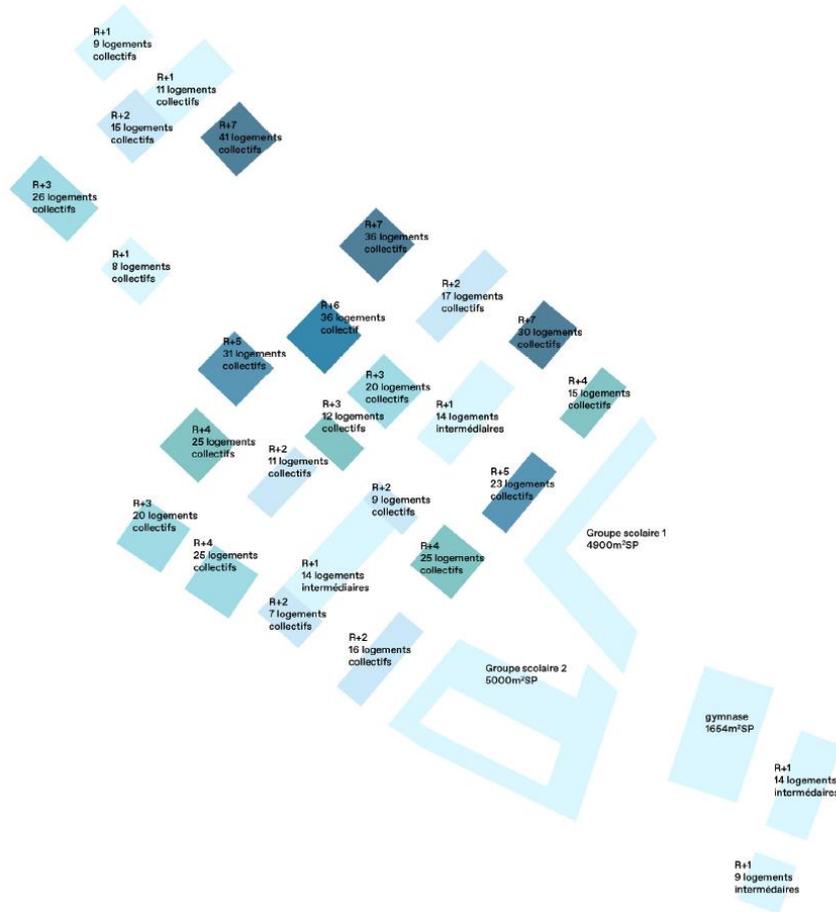


Simulation du secteur le logements *(d'après Une Fabrique de la Ville et l'Agence Particules)*

Les hauteurs attendues se déclinent progressivement d'un immeuble à l'autre, entre deux et six niveaux habitables. Localement des immeubles d'habitation peuvent comprendre jusqu'à 8 niveaux habitables maximum. Les bâtiments scolaires au Sud sont

de faible hauteur, de même que les immeubles qui sont au contact direct des quartiers existants.

La variation des hauteurs doit permettre à la fois d'optimiser l'ensoleillement en limitant les ombres projetées sur les bâtiments, de ménager des points de vue vers le canal et vers le Rhin, et de limiter les vis-à-vis trop directs.



La circulation et le stationnement

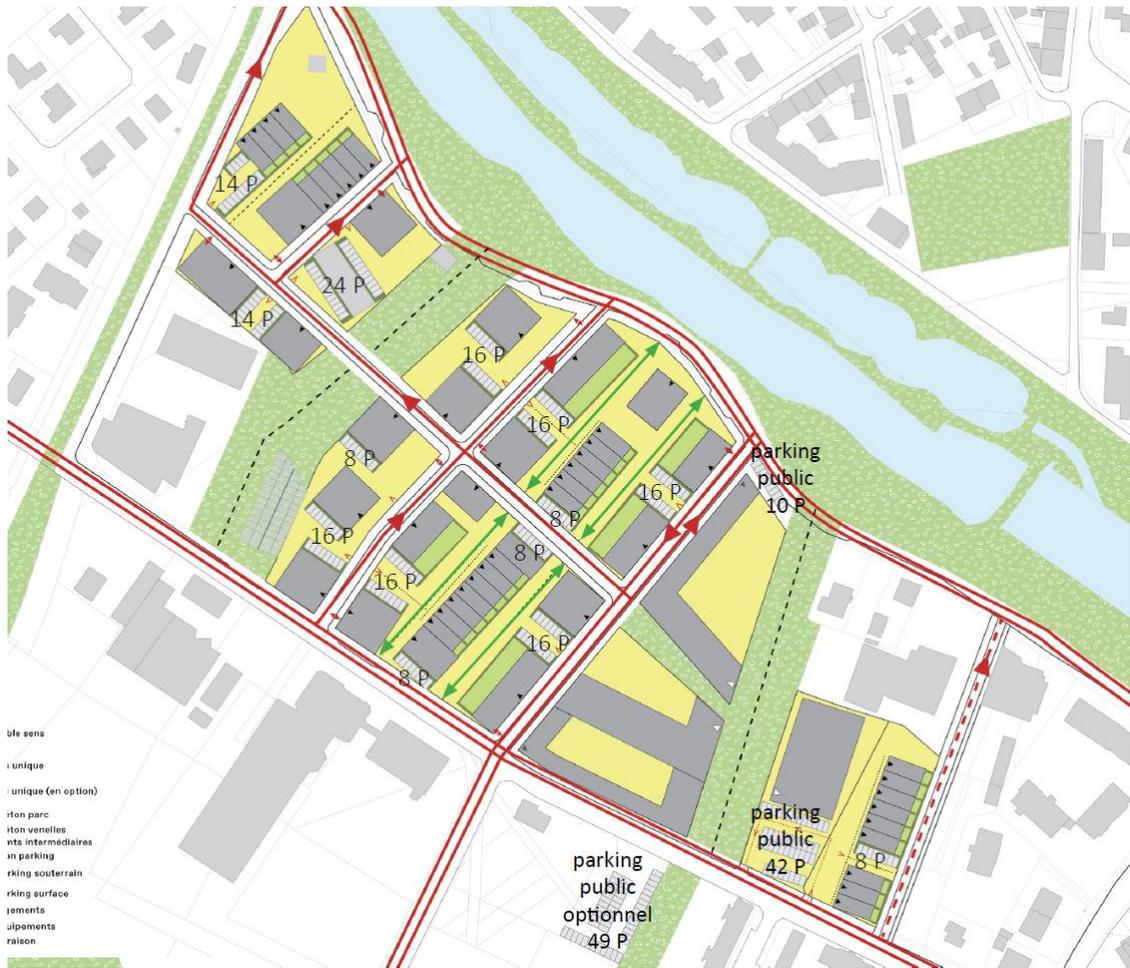
Le site sera occupé par une grande densité de logements et d'éléments nécessitant de nombreuses places de stationnement. Il convient de réaliser la majorité des places en souterrain afin de dégager un maximum d'espaces libres en surface, consacrés à la trame verte, aux déplacements doux et aux aménagements qualitatifs du site.

La profondeur de la nappe phréatique admet au maximum deux niveaux de sous-sol consacré aux parkings (profondeur à vérifier et mettre en cohérence les niveaux de sous-sol avec les éléments réglementaires les plus récents et les plus affinés en matière de risque de remontée de nappe ...).

Les aires de stationnement souterrain seront réparties de la façon suivante pour répondre aux besoins îlot par îlot : selon un ratio moyen de 1,5 places de stationnement par logement construit, avec un ajustement éventuel en fonction des capacités de l'îlot. Les aires en surface seront également réparties en poches, et comporteront des parties arborées contribuant à l'intégration naturelle des espaces et réduisant l'imperméabilisation du sol.

Le nombre total de places de stationnement sera basé sur un ratio moyen de **1,5 places par logement**; des places supplémentaires pour les visiteurs, les équipements et les services seront à prévoir.

La circulation périphérique du site et les axes structurants seront à double sens. Les voiries secondaires seront préférentiellement en sens unique.



Principes de circulation et stationnement en surface
 (d'après *Une Fabrique de la Ville et l'Atelier Particules*)

Le phasage opérationnel

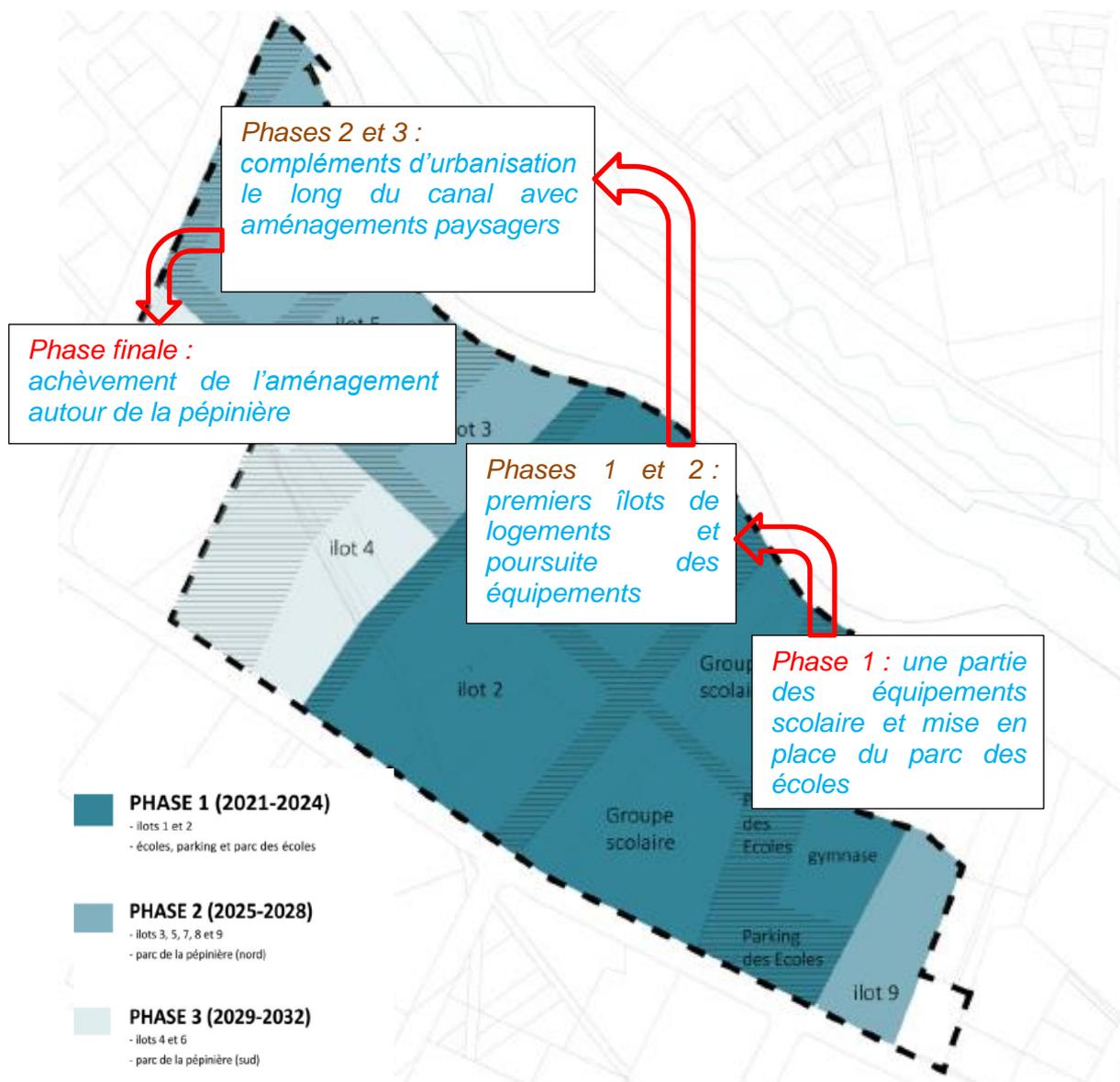
L'aménagement de ce vaste secteur présente des priorités qui sont pour partie des décisions d'urbanisme et pour partie fonction du foncier.

La priorité consiste à engager la construction d'une partie des groupes scolaires car ils sont à la fois indispensables au transfert des classes de l'école Marcel Pagnol et à la création de nouvelles classes pour les besoins de l'augmentation de population attendue à Huningue.

Le renforcement progressif de ces équipements permet de démarrer la création de logements sur une partie du périmètre, la construction s'étalant sur plusieurs années.

Le quartier pourra ensuite se développer le long du canal et profiter de la qualité de traitement de ses abords.

La phase finale sera plus tardive, au-delà de 2030, ce qui permettra de réajuster si nécessaire le contenu des orientations d'aménagement et fonction du bilan de l'application du PLU et d'une analyse réactualisée des données démographiques et socio-économiques.



5. La zone 1-AUe, l'ancienne sablière :

Cette zone très vaste, ancienne friche issue de l'exploitation des matériaux du sous-sol, est un site stratégique pour le développement et la diversification économique de l'agglomération.

Ce site était classé en UE au PLU initial, il est propriété des industriels bâlois. Le 3-Land a imaginé la réalisation d'un parc technologique de niveau international avec des protections environnementales adaptées garanties du cadre de vie.

Le principe d'une vocation économique future a été retenu au moment de l'approbation du nouveau PLU.

Le PLU approuvé a défini les grands principes de l'évolution de ce milieu, en premier lieu par le PADD qui retient la possibilité de faire évoluer la friche vers une vocation économique.

L'aménagement urbain pressenti doit traiter :

- la qualité des dessertes en réseaux, notamment par le maillage des voies piétonnes et cyclables, ainsi que les liaisons possibles avec le réseau de transports collectifs de la Ville et de l'agglomération trinationale,
- la prise en compte de la pollution résiduelle éventuelle,
- la prise en compte de l'impact d'un aménagement urbain sur les éléments de biodiversité, faune et flore,
- le contexte économique trinational, en particulier les relations du site avec les enjeux bâlois de diversification économique et technologique,
- la recomposition des éléments de trame verte et de corridors écologiques.

La décision motivée de procéder à l'ouverture à l'urbanisation de ce potentiel entraîne la mise en place d'une réglementation adaptée et d'une OAP.

L'orientation d'aménagement se doit de fixer une série de prescriptions et de dispositions, complémentaires au règlement d'urbanisme. Les objectifs suivants doivent être poursuivis :

- inscrire les volumes à bâtir dans une démarche qualitative sur le plan esthétique et environnemental,
- s'appuyer sur le corridor naturel de la voie ferrée qui borde le site à l'Ouest,
- améliorer le tracé des circulations douces et les connecter au réseau d'agglomération,
- conserver une qualité urbaine grâce à des espaces verts (conservés de l'existant ou recomposés) et des plantations.
- protéger partiellement certains espaces naturels existant sur le site au vu des études du 3Land et de l'évaluation environnementale du PLU.

Prescriptions paysagères et environnementales

En premier lieu il s'agit d'appliquer des mesures d'évitement sur la partie du territoire la plus importante pour l'environnement naturel, à savoir un ensemble de terrains d'une superficie de plus de 2 hectares d'un seul tenant formant un corridor écologique, composé d'une mosaïque de milieux boisés, préforestiers, de milieux semi-ouverts, et permettant la circulation de la biodiversité.

Ce biotope sera en lien avec les bandes naturelles qui bordent la voie ferrée, et devra être connecté à la trame verte de la ville par l'intermédiaire de plusieurs traversantes végétalisées orientées est-ouest, au moins deux, dont la plus importante se situe au Sud du site et doit porter une liaison douce piétons-cycles en direction de Saint-Louis. Ces transversales seront plantées en plusieurs strates et suivant une disposition suffisamment aléatoire pour renforcer la richesse paysagère et environnementale.

Ces traversantes doivent relier le corridor écologique à l'axe structurant du site, à l'Est.

Un maillage plus fin est assuré par le traitement en espaces verts plantés des marges de recul des constructions, ce qui permet d'augmenter la part des espaces verts sur le site.

Schéma du principe recherché des transversales paysagères

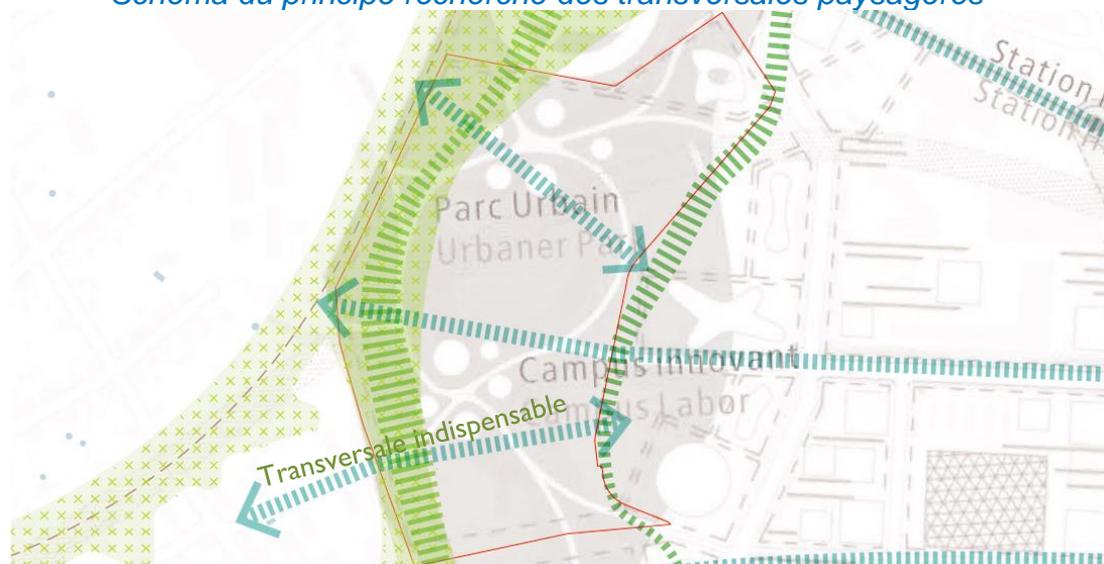


Illustration théorique, traduction du principe des transversales paysagères

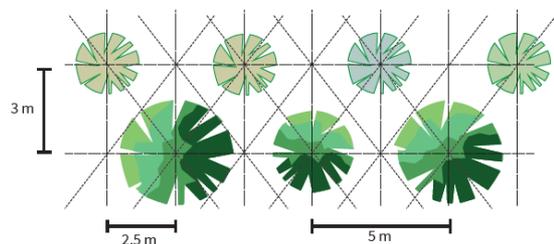


D'après Brownfields-Ingerop- Ecoscop-Sud urbanisme

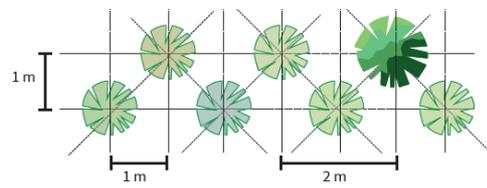
D'après Brownfields-Ingerop- Ecoscop-Sud urbanisme

Traitement paysager proposé pour l'axe structurant, les échappées et des abords des bâtiments

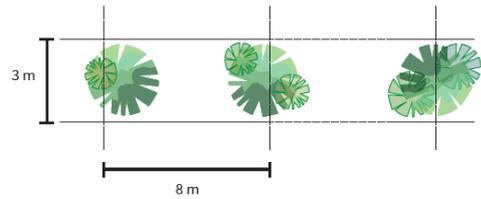
Traitement paysager dense de premier plan, composé d'une strate arborée (arbres de petit et moyen développement (moyen jet) ou grands arbustes) et doublé d'une strate arbustive (haie vive / mixte et arbustive).



Traitement paysager latéral ou en limite séparative composé principalement d'une strate basse dense (haies vives / arbustive ou mixtes), doublées et agrémenté de quelques strates hautes (arbres de petit et moyen développement (moyen jet) ou grands arbustes)



- ● ● ● Traitement paysager latéral composé d'arbres de petit et moyen développement (moyen jet) ou grands arbustes, avec une composition plus aérée.



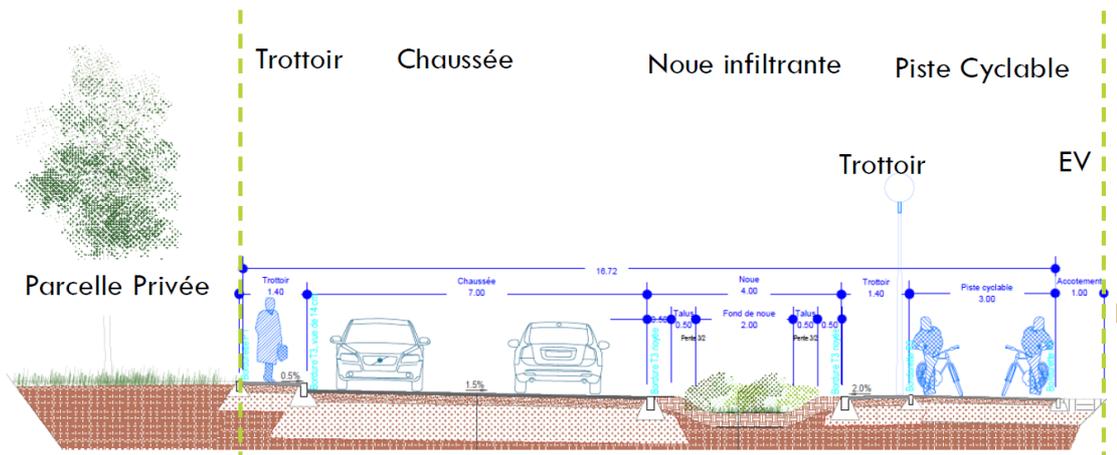
Densité et distanciation (maximale) indicatives car une disposition aléatoire est recherchée

D'après Brownfields-Ingerop- Ecoscop-Sud urbanisme

Toutes ces coulées vertes sont inconstructibles, en pleine terre et ne pourront recevoir de stationnement.

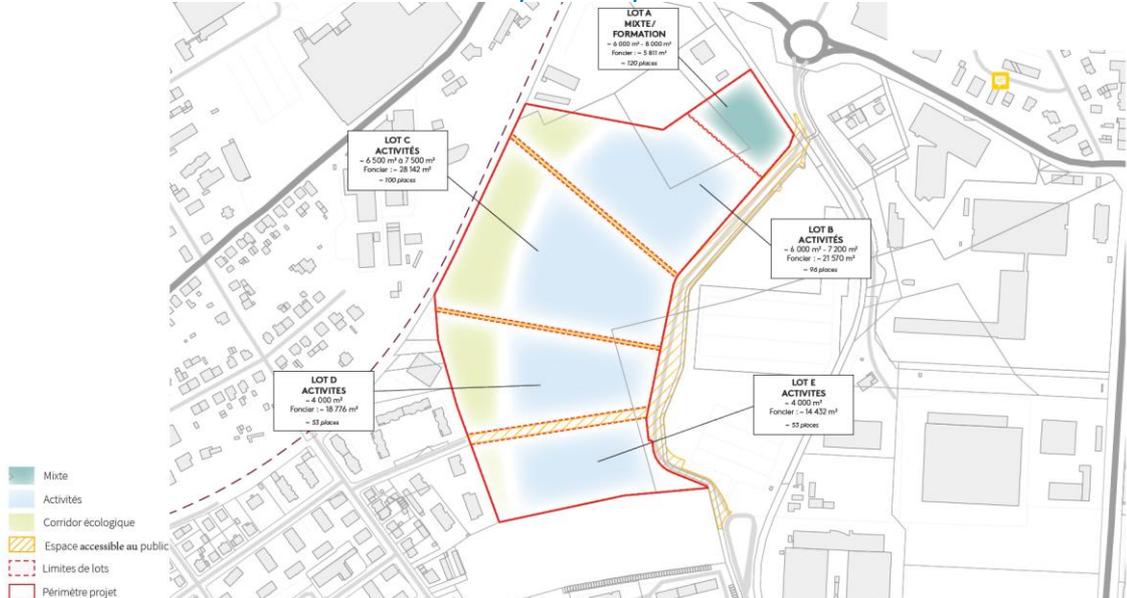
Le programme de construction pourrait ainsi s'insérer dans cette trame verte hiérarchisée, en plusieurs lots d'activités, chaque lot étant prolongé, enrichi par une partie du corridor biologique. L'ensemble serait drainé par un axe de circulation principal sur le flanc Est du secteur.

Profil approximatif attendu pour l'axe structurant



D'après Brownfields-Ingerop- Ecoscop-Sud urbanisme

Illustration indicative de la répartition possible des lots d'activités



Prescriptions relatives à l'ordonnancement des constructions par rapport aux voies

Les constructions devront respecter un alignement visuel en recul de 10 mètres par rapport à l'axe structurant. Seules les annexes de moins de 3m50 de hauteur pourront être installées dans la marge de recul, dans le respect de la cohérence d'ensemble des façades sur la rue.

Les transversales paysagères ou piétonnes végétalisées doivent mesurer au moins 19 mètres de large.



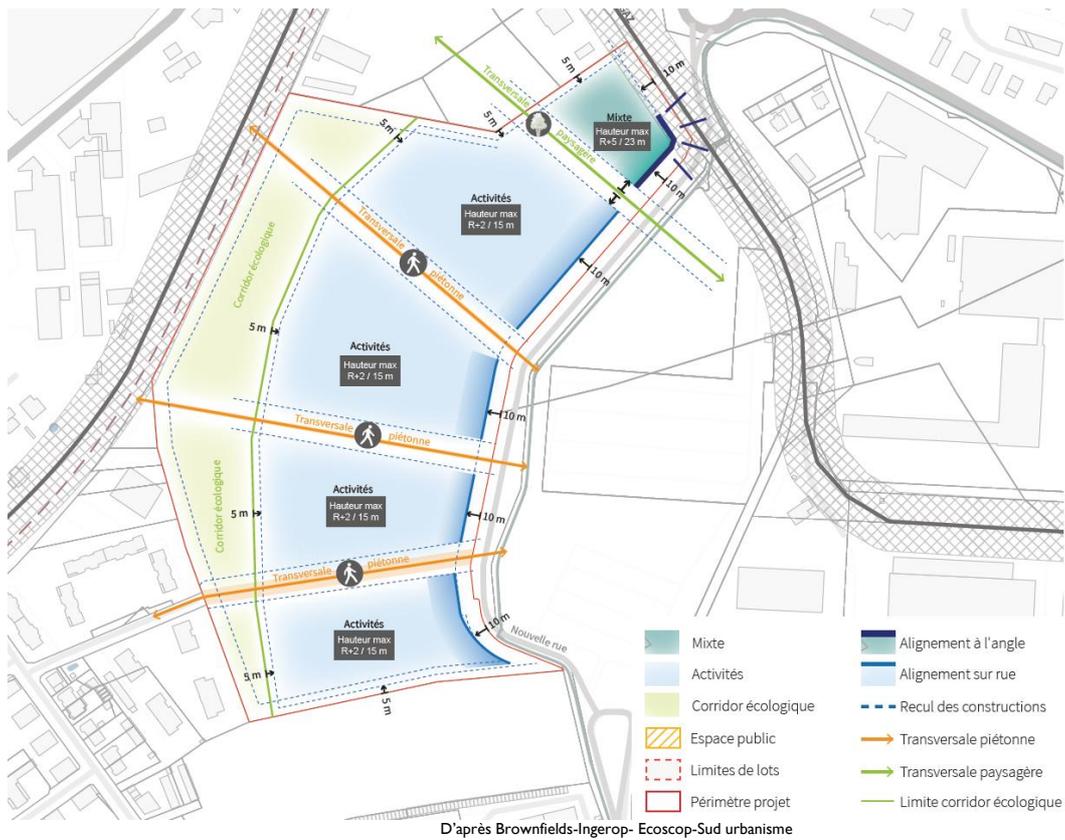
Prescriptions volumétriques et densitaires

Un plafond d'emprise au sol des constructions ainsi que des règles de hauteur ont été fixés par le règlement du secteur.

La réussite qualitative de l'ensemble dépend de l'ordonnancement des constructions et surtout de la qualité architecturale des immeubles qui doivent se fondre dans leur environnement très verdoyant.

Pour cela, le nombre de niveaux de construction est limité à 3, sauf localement pour un îlot d'une capacité maximale de 80 ares, pour lequel la hauteur pourra atteindre 23 mètres et 6 niveaux.

La localisation idéale de cet îlot plus dense serait à l'angle des deux boulevards, au nord du site, dans l'objectif de créer une émergence architecturale à l'entrée du site.



A partir de cette composition urbaine basée sur un réseau d'espaces publics et d'éléments de trame verte, se dessinent des lots d'activités sur lesquels sont fixées des prescriptions relatives à l'emprise et à la proportion d'espaces verts. Ces obligations figurent dans le règlement du secteur.

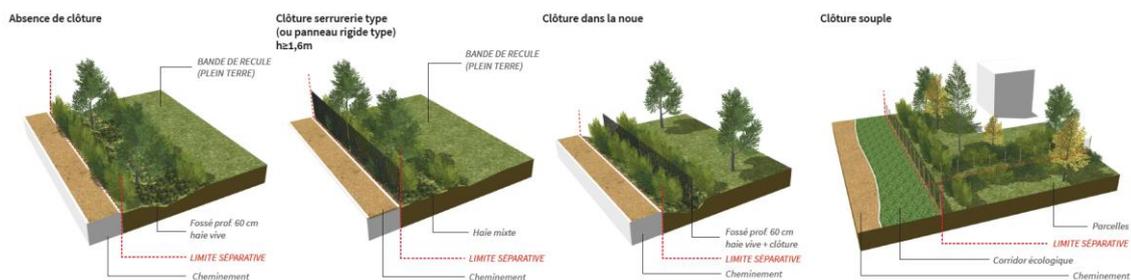
Illustration synthétique indicative des contraintes sur les différents lots d'activités



Prescriptions relatives aux clôtures et aux parkings

Les aires de stationnement et les dispositifs de clôture doivent s'inscrire dans une démarche qualitative. Pour les clôtures, l'idée consiste à les masquer au maximum dans la végétation si elles sont indispensables. Le recours à des éléments végétaux est également possible.

Plusieurs solutions possibles pour clore une propriété



L'objectif est de réaliser un maillage de clôtures assez large pour garantir les possibilités de déplacement de la petite faune. La végétalisation permet de compléter la trame verte.

Les parkings doivent être prioritairement perméables, sauf nécessité technique. On aura donc recours à des dispositifs et matériaux adaptés.

Il s'agit de favoriser l'infiltration des eaux de surface et de réduire les îlots de chaleur. Ces surfaces ne peuvent toutefois être comptées dans les espaces verts imposés réglementairement.

- Les aires de stationnement sont interdites sur les reculs de plantations imposés.
- Les stationnements privatifs sont réalisés sur la parcelle privée et respecteront la dimension suivante : 2,5 m x 5m ; en ajoutant les aires de manœuvre, la superficie totale est donc de 25m². Toutefois, dans la mesure des possibles, les voiries et les cours de manœuvre peuvent être mutualisés.



Stationnement des cycles



Vélos et locaux réservés

- Des locaux dédiés aux stationnements des modes actifs (vélos, trottinettes, etc.) sont obligatoires à raison de :
 - Bureaux : 1,5 m² (min) pour 50 m² de surface (SDP);
 - Activités : 1% (min) de la surface (SDP) hors stockages.
- Ils sont positionnés :
 - Soit, à l'intérieur des bâtiments, dans des locaux réservés et sécurisés, accessibles facilement depuis l'extérieur de plein pied.
 - Soit, dans un volume secondaire et mutualisé avec l'ensemble du macrolot. Une harmonie dans le traitement architecturale du local sera recherchée.
- Un stationnement cyclable pour les visiteurs est à prévoir. Ces espaces en extérieur ou locaux sont à localiser à proximité des entrées principales.

6. La zone 2-AUe Sud résiduelle :

Ce site était classé en UE au PLU précédent, il constitue une partie du site industriel Sud de la Ville de Huningue, qui s'étend jusqu'à la frontière suisse.

Le PLU définit les grands principes de l'évolution de l'ensemble des terrains environnants, en premier lieu par le PADD qui retient la possibilité de le faire évoluer vers une vocation économique.

Si la partie Ouest, la plus grande, s'ouvre à l'urbanisation pour la réalisation d'un parc technologique conformément aux objectifs du PLU, ce reliquat de terrains reste en 2-AUe pour le moment, et pourra se greffer dans un avenir plus lointain aux aménagements urbains nouveaux.

Cependant et avant l'ouverture à l'urbanisation de ce site à l'occasion d'une prochaine modification ou révision du PLU qui pourra être motivée sur la base d'un projet global, le site reste majoritairement occupé par des aires de stationnement, comme le montre la photo aérienne ci-dessous.



Il est prévu que les aires de stationnement soient munies d'ombrières fixes couvertes de panneaux photovoltaïques de la manière suivante :



Les surfaces maximales d'ombrières photovoltaïques admises ne pourront dépasser 15 000 m² pour l'ensemble de la zone 2-AUe Sud.

L'orientation d'aménagement fixe néanmoins une série de recommandations à prendre en compte au moment de l'ouverture à l'urbanisation si elle se fait dans une phase ultérieure :

- inscrire les volumes à bâtir dans une démarche qualitative sur le plan esthétique et environnemental,
- améliorer le tracé des circulations douces et les connecter au réseau d'agglomération, en lien avec les aménagements prévus sur le secteur 1AUe limitrophe,
- conserver une qualité urbaine grâce à des espaces verts (conservés de l'existant ou recomposés) et des plantations,
- prendre en compte les éléments urbains limitrophes,
- assurer à terme la mise en place de continuités naturelles avec les espaces verts limitrophes existants ou à créer.

Le site est très partiellement concerné par le PPRT de l'établissement BASF approuvé le 19 décembre 2011.

7. La zone 2-AUe Nord, le potentiel Huningue-Village Neuf :

Cette petite zone est située au sud de la RD105 qui débouche sur l'avenue d'Alsace. De l'autre côté de la départementale, au nord, la zone se prolonge sur le ban de Village-Neuf. La partie huninguoise est de très faible emprise, à peine 50 ares si on exclut le domaine ferroviaire qui croise l'avenue.



Tout aménagement devra être réfléchi dans une démarche intercommunale afin de renforcer le tissu économique tout en respectant la qualité urbaine d'entrée de ville et en maîtrisant la ponction sur les terres agricoles de Village-Neuf.

Le potentiel foncier global des deux communes, de part et d'autre de la RD105 ; dans l'axe domine l'imposant silo de stockage de céréales au bord du Rhin à Village-Neuf



Potentiel Village-Neuf

Potentiel Huningue

