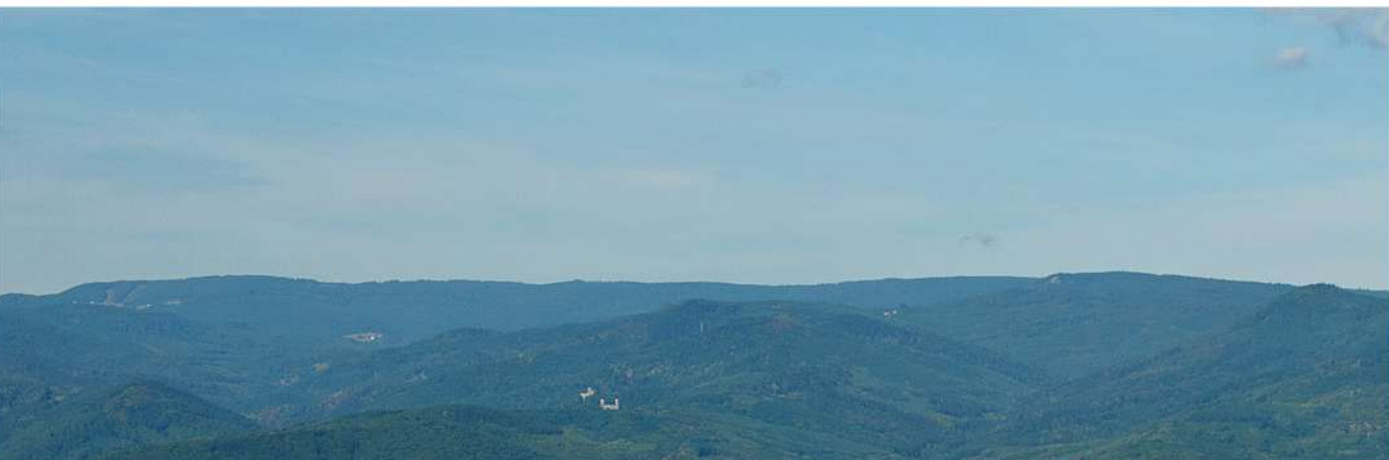




PLAN LOCAL D'URBANISME INTERCOMMUNAL

RAPPORT DE PRÉSENTATION

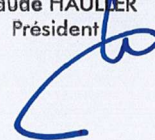
ENTRÉES DE VILLE



Modification n° 2 approuvée
VU POUR ÊTRE ANNEXÉ A LA
DÉLIBÉRATION DU 16 JUILLET 2026
A BARR,
Le 16 juillet 2026



Claude HAULIER
Président



A. PREAMBULE

La réflexion sur un traitement qualitatif d'ensemble des entrées d'agglomération est un élément constitutif des orientations du PADD.

L'objectif de la prise en compte des entrées de ville est de mettre un terme, le long des principaux axes routiers à la jonction des espaces agglomérés, au processus de prolifération désordonnée des constructions qui s'implanteraient en dehors de toutes préoccupations urbanistiques, architecturales ou paysagères et, davantage, dans une visée à court terme. La prise en compte des études ci-dessous portant sur les entrées de villes a pu être traduite de façon globale à travers le règlement écrit et graphique ainsi que les OAP.

B. LES ENTREES DE VILLE PRISES EN COMPTE SUR LE TERRITOIRE DU PAYS DE BARR

1. SECTEURS CARACTERISES COMME ENTREES DE VILLE

L'article L.111-6 du code de l'urbanisme stipule qu'«*en dehors des espaces urbanisés des communes, les constructions ou installations sont interdites dans une bande de cent mètres de part et d'autre de l'axe des autoroutes, des routes express et des déviations au sens du Code de la Voirie Routière et de soixante-quinze mètres de part et d'autre de l'axe des autres routes classées à grande circulation. Cette interdiction s'applique également dans une bande de soixante-quinze mètres de part et d'autre des routes visées à l'article L. 141-19.*».

Toutefois, des règles différentes d'implantation des constructions ou installations peuvent être définies dans le cadre d'études justifiant, en fonction des spécificités locales, que ces règles prennent en compte divers critères : les nuisances, la sécurité, la qualité architecturale, la qualité de l'urbanisme et les paysages.

L'objectif de l'article de loi qui encadre l'urbanisation et l'aménagement des entrées de villes vise à inciter la collectivité à établir une réflexion préalable et une vision d'ensemble sur l'aménagement futur des secteurs de projets adjacents aux principaux axes routiers. Ce projet pourra être traduit dans différentes pièces du PLU qui permettront sa mise en œuvre.

Le territoire du Pays de Barr est concerné par plusieurs infrastructures routières classées à grande circulation.

1.1. Les routes à grande circulation

En premier lieu, ces secteurs doivent être situés aux abords directs des routes classées à grande circulation (RGC) au sens du code de la voirie routière.

Ces voies sont ainsi classées en deux catégories :

- les autoroutes, voies expresses et déviations qui génèrent en l'état un recul inconstructible de 100 m de part et d'autre de l'axe de la voie ;
- les autres routes classées à grande circulation qui génèrent en l'état un recul inconstructible de 75 m de part et d'autre de l'axe.

1.2. Les zones en dehors des espaces urbanisés

En second lieu, les secteurs touchés par cette disposition réglementaire sont des zones encore non urbanisées mais dont l'urbanisation est prévue. Il peut s'agir de zones urbaines ou à urbaniser qui n'accueillent généralement pas encore de construction ou d'installation. Ce sont donc finalement bien les espaces non encore physiquement urbanisés qui font l'objet des mesures visées par l'article du code de l'urbanisme.

Cependant, il est important de rappeler qu'une zone peut être classée comme étant urbaine au sens du PLU (zone « U »), mais le classement d'une zone n'est pas garant du caractère urbanisé ou non et ne doit pas être utilisé comme critère déterminant. Cependant, dans le PLU ne sont concernés que de secteurs classés en zones « à urbaniser » au règlement.

Un autre élément important réside dans le fait qu'il doit s'agir d'une réflexion globale qui doit permettre de mettre un point final à un projet urbain cohérent et dont le traitement de l'ensemble des problématiques trouve finalement sa traduction dans le PLU. Si certains secteurs, voués à être urbanisés à terme, ne font pas à la date d'approbation du PLU l'objet d'un projet suffisamment défini en termes d'aménagement de programmation, les dispositions de l'article L.111-6 du CU s'appliquent et ce jusqu'à ce qu'un projet permette in fine de lever l'inconstructibilité dans les bandes de 75 ou 100 m.

C'est notamment la raison pour laquelle le PLU n'intègre pas, dans les études relatives à cet article du code de l'urbanisme présentées dans ce chapitre, de secteurs classés en zones IIAU. Cela ne veut pas dire pour autant que l'urbanisation future de ces zones ne devra pas faire l'objet d'une étude justifiant de la compatibilité avec ces mêmes critères. Mais une telle étude devra faire l'objet d'une réalisation au cas par cas, conditionnant ainsi le passage d'une zone IIAU en un classement en IAU par voie de modification ou de révision du PLU.

C'est donc le croisement de ces éléments cumulés qui permet de définir les zones soumises aux prescriptions de l'article L.111-6 du CU.

2. PRECISIONS SUR LES CRITERES

Les cinq critères que retient la loi sont des éléments participants à la fois à la perception et au fonctionnement des sites faisant l'objet d'une planification urbaine. Cela conditionne l'ensemble de ces critères à une forte interdépendance et une forte complémentarité entre eux.

En fonction des spécificités locales, la compatibilité avec les catégories citées s'entend, dans les études présentées ci-après, au regard des définitions suivantes.

2.1. Qualité de l'urbanisme

Il s'agit là d'apprécier la logique urbaine générale. Le projet doit permettre l'émergence d'un parti d'urbanisme qui s'inscrit en continuité des quartiers alentours existants et prévoir des connexions et du lien avec le paysage urbain environnant. La forme urbaine recherchée doit permettre des potentialités d'évolution et de mutabilité à long terme et rechercher, autant que possible (lorsque cela est permis par les types de vocations autorisés) une mixité des fonctions.

La vision d'ensemble qu'offre l'organisation du front urbain le long de l'axe, de l'ordonnancement du bâti, de la position et l'agencement des constructions sur le site est garante de la qualité paysagère.

2.2. Qualité des paysages

Le paysage s'entend à la fois en termes de nature (grand paysage) et de paysage urbain. Il s'agit de l'identité visuelle du site.

La qualité paysagère est, au même titre que pour la qualité de l'urbanisme, garantie par l'organisation d'ensembles et l'agencement des constructions sur le site. Les aires de stationnement, les espaces publics, les espaces libres ou de lisières ont un rôle important et doivent faire l'objet d'une composition paysagère qualitative (mobilier urbain, éclairage etc.).

La dimension paysagère est également prise au regard du traitement des espaces libres et des espaces de lisières pour la perception visuelle au sein du site (essence des plantations, multiplicité des strates végétales, etc.). Il en va de même quant à la perception extérieure et la vue du site depuis la route et son insertion dans le grand paysage.

2.3. Qualité architecturale

On cherche ici à qualifier la qualité architecturale par deux composantes : d'une part, par souci de composition urbaine et d'intégration dans un projet urbain d'ensemble donnant une identité au site par la qualité des projets architecturaux et le traitement du secteur dans sa globalité. C'est un critère qui vient compléter la qualité de l'urbanisme (qui relève davantage de l'ordonnancement et du fonctionnement du site) ; d'autre part, cela s'entend également par le traitement de l'aspect extérieur des constructions pour gérer au mieux l'impact visuel du bâti (choix des matériaux, des couleurs, des formes) et de la route.

2.4. Nuisances

Ce critère s'entend particulièrement en termes de nuisances sonores liées au bruit généré par les infrastructures routières. Ce critère fait appel à des formes urbaines efficaces à respecter pour construire aux abords des voies bruyantes afin de protéger les riverains ou les usagers du bruit.

La qualité de l'air est également un élément qui peut être traité au titre des nuisances.

2.5. Sécurité

La sécurité liée à la présence d'infrastructures routières ou autoroutières au contact immédiat du tissu urbain pose essentiellement le problème de la superposition des trafics de transit et du trafic de desserte locale sur ces routes.

Il s'agit donc principalement de la gestion de l'interface entre ces usages multiples de la route et la hiérarchisation qui peut en ressortir. Cela passe par l'organisation viaire au sein des sites de projets et à leurs interfaces avec l'extérieur (aménagement de contre-allées, carrefours, traversées piétonnes, cheminements doux, arrêts pour les transports collectifs, etc.).

C. LES SECTEURS TRAITES AU TITRE DE L'ARTICLE L.111-6 DU CODE DE L'URBANISME DANS LE PLU

Au regard des éléments exposés dans la partie précédente, le territoire du Pays Barr est concerné par plusieurs secteurs (tous classés en zone « à urbaniser » IAU) qui relèvent des dispositions de l'article L.111-6 du CU. Les justifications du parti d'urbanisme retenu figurent dans les études ci-après.

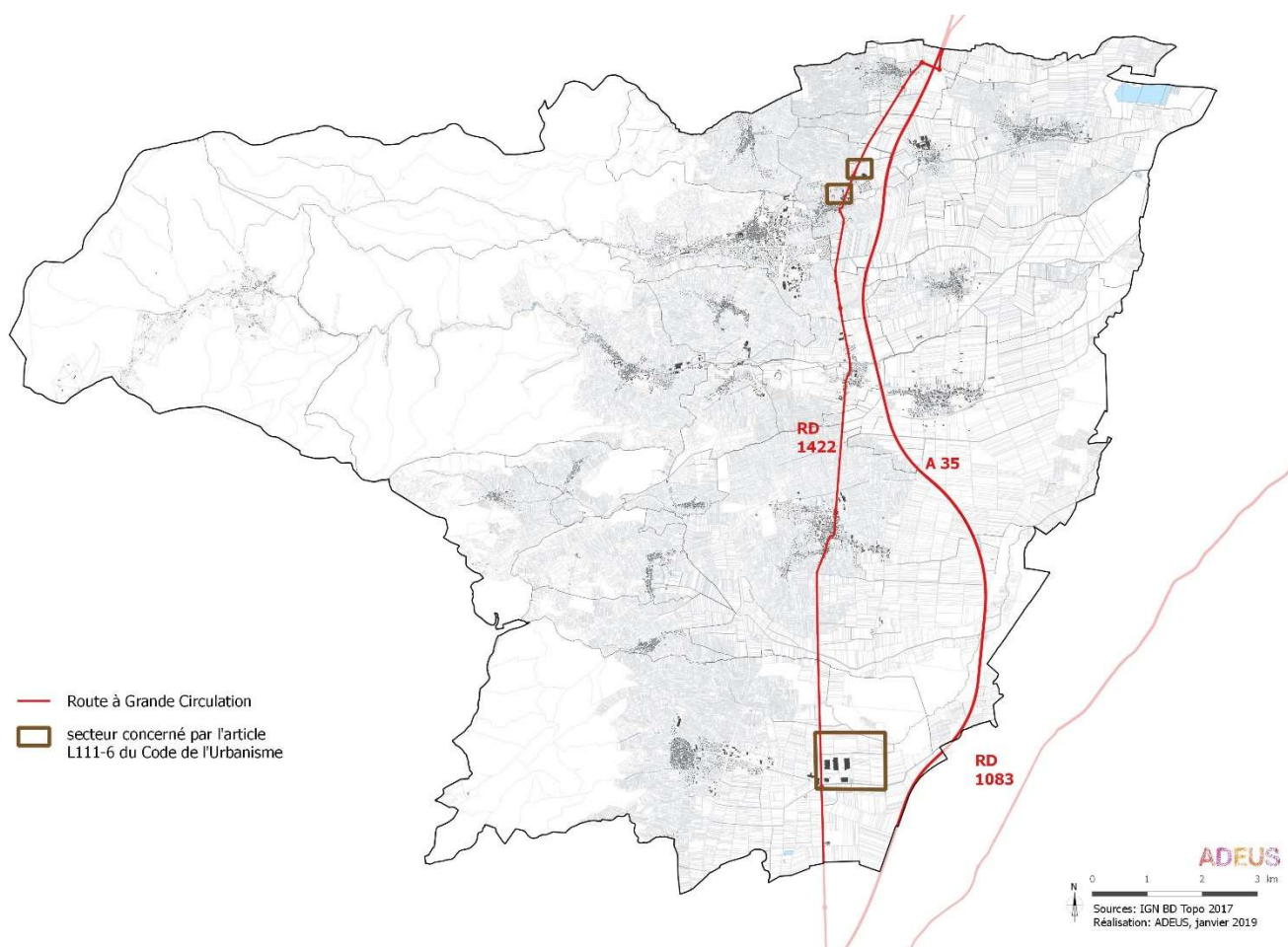
Les mesures spécifiquement employées sur chacun de ces secteurs permettant de répondre aux dispositions de la loi en matière de traitement des entrées de villes sont également édictées par ailleurs, de manière indépendante mais néanmoins cohérente, à travers le règlement (écrit et graphique) et les OAP du PLU. Chacun des secteurs étudiés dispose ainsi d'une OAP permettant une complémentarité des outils mis en œuvre pour définir le parti d'aménagement retenu.

Ce sont ces mesures spécifiques, au regard de la compatibilité avec les critères identifiés dans le code de l'urbanisme, qui permettent de réduire les reculs des constructions génériques de 75 ou 100 mètres vis-à-vis des routes à grande circulation initialement en vigueur. Les secteurs sont donc traités indépendamment dans le présent chapitre, mais conformément aux principes retenus par ailleurs dans le règlement et les OAP.

Dans le périmètre du Pays de Barr, les secteurs concernés sont au nombre de trois et sont :

- **DAMBACH-LA-VILLE** : le secteur d'extension IAUXa dit « Parc d'Activités d'Alsace Centrale » à l'Est de la commune, le long de la RD 1422 ;
- **GERTWILLER** : le secteur d'extension IAU dit secteur « Heiligenbronnreben » à l'Est de la commune ;
- **GERTWILLER** : le secteur IAUXc dit secteur d'« Extension de la zone commerciale nord » au Nord-Est de la commune, le long de la RD 1422 ;

Localisation des secteurs soumis à l'application de l'article L.111-6 du code de l'urbanisme



1. COMMUNE DE DAMBACH-LA-VILLE - SECTEUR IAUXa DIT « PARC D'ACTIVITES D'ALSACE CENTRALE »

1.1. Contexte et destination du secteur

La future zone d'activité IAUXa est située à l'extrême sud de la communauté de communes du Pays de Barr, sur le ban communal de Dambach-la-Ville. Ce secteur d'extension urbaine IAUXa correspond à l'extension (seconde tranche) du parc d'activités d'Alsace centrale existante implanté au croisement des grandes voies de circulation que sont l'A35, la RD 1083 et la RD 1422 et connecté directement à cette dernière. La présence de ces infrastructures donne une très grande visibilité à la zone d'activité.

Le parc d'activités d'Alsace centrale constitue à terme une polarité économique majeure du territoire intercommunal (inscrite au SCOT) et a vocation à rayonner au-delà, à l'instar des deux autres plateformes départementales du Bas Rhin.

La RD1422 qui a vocation à desservir la zone IAUXa, est une ancienne voie romaine très structurante au tracé rectiligne qui relie Obernai à Sélestat. Cette voie s'inscrit dans le paysage grâce à ses arbres d'alignement, néanmoins plantés de façon discontinue, parfois dissymétrique et selon des densités irrégulières. Depuis la RD 1422, la zone d'activité se présente sous forme de grands volumes implantés en retrait de la voie.

La desserte de la zone d'activité est assurée en un point unique, au niveau du giratoire situé au sud de la zone. Ce système de desserte par un point unique n'est pas remis en question par l'extension de la zone d'urbanisation.

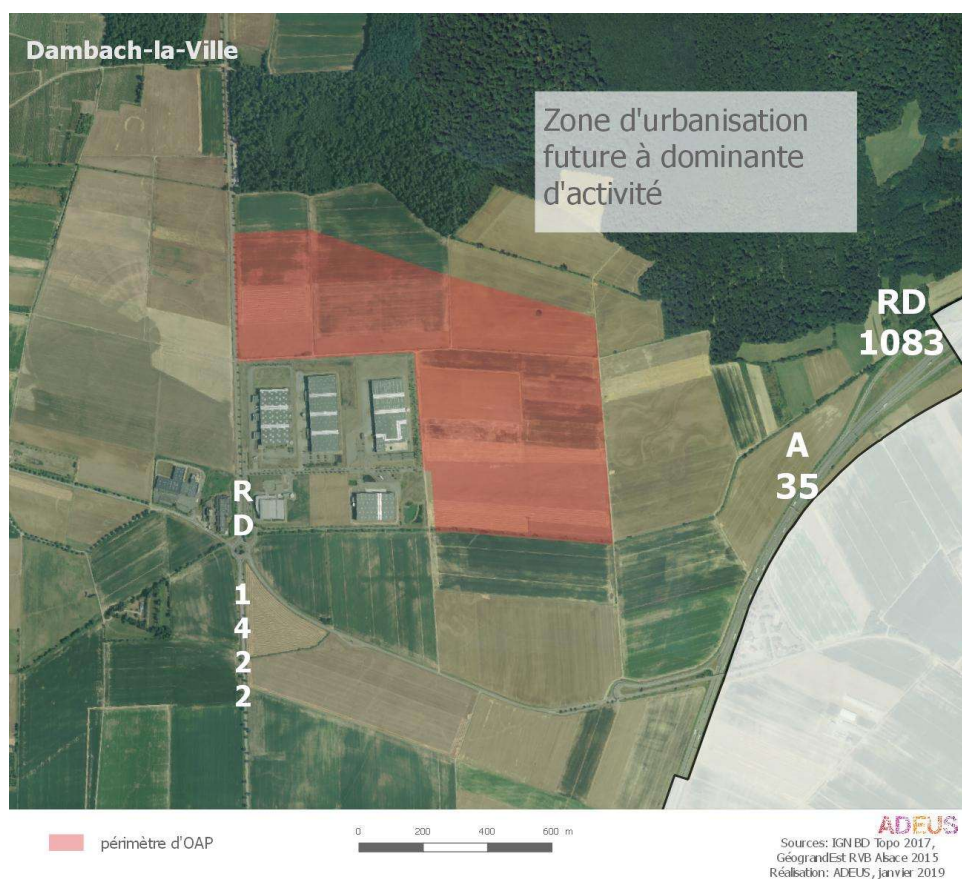
Au sein de la zone d'activité, la desserte des parcelles et des constructions est assurée par une voie interne qui a vocation à être prolongée afin de desservir les nouvelles parcelles.

La configuration actuelle des lieux d'accès à la zone d'activité ne favorise pas l'usage des modes doux.

D'un point de vue paysager, le site se situe dans un secteur agricole ouvert, plat, offrant des perspectives visuelles lointaines vers l'ouest, en direction des Vosges et du piémont. Au nord, la forêt l'Unterwald très proche constitue un fond visuel prégnant.

L'actuel-parc d'activités d'Alsace centrale est bordé sur sa limite sud par un cours d'eau, le Saulager, qui constitue un élément de la trame bleue et verte à valoriser.

Carte de localisation du secteur « du Parc d'activités d'Alsace centrale »



1.2. Mesures spécifiquement employées sur le secteur

1.2.1. Qualité de l'urbanisme, de l'architecture et des paysages

L'extension de la zone d'activité (2^e tranche) s'inscrira dans la continuité de la zone existante (1^{ère} tranche réalisée). Elle sera connectée au parc d'activités d'Alsace centrale existant par l'allée du Rhin qui sera prolongée vers l'Est puis par un barreau nord-Sud. Les aménagements accompagnant cette voirie seront reconduits (végétation, espaces modes actifs...).

Dans un second temps et en fonction des besoins, un second accès à la zone pourrait être organisé au travers d'un nouvel aménagement directement par le sud de la zone, depuis la RD 210.

La présence du cours d'eau le Saulager, en limite sud du périmètre et de la forêt de l'Unterwald au nord justifie la création d'un corridor écologique au sein de la zone d'activité entre ces deux espaces sensibles. Cet élément jouera en faveur de la qualité paysagère de la zone.

Pour favoriser l'homogénéité de cette poche d'activité, l'implantation et la volumétrie des futurs bâtiments suit les dispositions des bâtiments existants, conformément au règlement de la zone IAUXa.

Le prolongement de l'alignement d'arbres feuillus bordant la RD 1422, présent à grande échelle, est prévu au droit de la zone.

1.2.2. Nuisances

Les bâtiments devront répondre aux exigences d'isolement acoustique conformément à la réglementation en vigueur.

Les constructions, dont les accès se feront sur les voiries internes de la zone à urbaniser, seront implantées en recul de la RD 1422, ce qui contribue à atténuer la perception des nuisances sonores.

1.2.3. Sécurité

Aujourd'hui, le parc d'activités d'Alsace centrale bénéficie d'un système de desserte sécurisé. Ce dernier consiste en une voirie interne (dont l'épine dorsale, la rue du Rhin) connecté à la RD 1422 par un point unique, à savoir le giratoire situé au sud de la zone d'activité.

Ce dispositif en « poche » complété par des cheminements piétons à l'intérieur de la zone d'activité, est destiné à être reconduit dans la zone d'extension future, ce qui contribue à assurer la sécurité des usagers.

1.3. Conclusion

Au regard de la qualité de l'urbanisme, des paysages et de l'architecture, des nuisances et de la sécurité, l'ensemble de ces éléments permet de rendre compatible les dispositions du parti d'aménagement avec l'instauration d'une marge de recul réduite par rapport aux reculs initiaux de 75 mètres de l'axe de la RD 1422.

2. COMMUNE DE GERTWILLER - SECTEUR IAU DIT « HEILIGENBRONNREBEN »

2.1. Contexte et destination du secteur

Le secteur se situe à la hauteur de l'entrée nord du centre ancien de Gertwiller et à proximité de la route RD 1422 ou « route de Strasbourg » classée « route à grande circulation ». Le secteur est destiné à accueillir un développement urbain mixte à dominante habitat. Il occupe une surface d'environ 1 hectare.

L'entrée nord de Gertwiller, à la fois sur un axe routier très fréquenté et à proximité du centre ancien, est marquée par l'activité touristique : route du vignoble, caves viticoles, magasin de pains d'épices « Fortwenger »,...

Depuis la route de Strasbourg en venant du nord, la proximité du noyau ancien de la commune se distingue à la hauteur du site, marquée par le carrefour route de Strasbourg - rue Heiligenbronn - chemin Gutbrod où le bâti répond aux formes urbaines traditionnelles (implantations à l'alignement, toit pentus). Le site n'est néanmoins pas visible depuis la route de Strasbourg, masqué par le volume imposant du corps de ferme situé au 2 et 2 bis rue Heiligenbronn.

Le site présente une orientation favorable, en pente douce vers le sud qui se développe du chemin Herrenhausen au nord à la rue Heiligenbronn au sud. Cette position par rapport au centre ancien de Gertwiller permet des vues vers le centre ancien, notamment sur les clochers des édifices cultuels.

Le site est bordé côté rue Heiligenbronn d'une haie d'essences végétales diversifiées.

Le chemin Herrenhausen est urbanisé partiellement de part et d'autre par des pavillons construits tout au long du 20^e siècle.

Carte de localisation du secteur « Heiligenbronnreben »



2.2. Mesures spécifiquement employées sur le secteur

2.2.1. Qualité de l'urbanisme, de l'architecture et des paysages

Dans l'état actuel du secteur d'entrée de ville, il n'y a pas de co-visibilité entre la RD 1422 et le secteur « Heiligenbronnreben », du fait de la présence d'un grand corps de ferme. Ce dernier pouvant néanmoins disparaître, la qualité du paysage doit être assurée. Pour cela, les dispositions prévues portent sur la présence végétale, notamment la haie en limite de rue au sud ainsi que les bosquets et boisements existants qui seront maintenus ou feront l'objet d'une replantation. La constitution d'une lisière végétale au nord du site va dans le même sens.

Les formes urbaines, majoritairement de l'habitat intermédiaire, permettront de se rapprocher des densités et gabarits du tissu urbain que l'on trouve à proximité du site.

2.2.2. Nuisances

Les nuisances sonores liées à la circulation routière de la RD 1422 sont fortement atténuées par la configuration des lieux, à savoir la présence d'un grand corps de ferme et ses annexes qui jouent le rôle d'écran sonore.

Néanmoins, les bâtiments devront répondre aux exigences d'isolement acoustique conformément à la réglementation en vigueur.

2.2.3. Sécurité

La sécurité des personnes est assurée par la situation même du secteur d'urbanisation future. Ce dernier est localisé au sein du bourg, dans un contexte urbain où la vitesse de circulation est limitée et la signalisation adaptée. Le traitement des espaces publics assure des espaces de circulation sécurisés pour les piétons.

2.3. Conclusion

Au regard de la qualité de l'urbanisme, des paysages et de l'architecture, des nuisances et de la sécurité, l'ensemble de ces éléments permet de rendre compatible les dispositions du parti d'aménagement avec l'instauration d'une marge de recul réduite par rapport aux reculs initiaux de 75 mètres de l'axe de la RD 1422.

3. COMMUNE DE GERTWILLER - SECTEUR IAUXC DIT « EXTENSION DE LA ZONE COMMERCIALE »

3.1. Contexte et destination du secteur

Le secteur se situe au nord du périmètre de la communauté de commune du Pays de Barr, au Nord-Est du ban communal de Gertwiller. Il est situé sur un site fréquenté et visible, au croisement de deux voies structurantes, la RD 1422 Nord - Sud classée « route à grande circulation » et la RD 706 Est - Ouest, axe qui relie le piémont des Vosges/Barr et le Ried/Benfeld.

Cette extension urbaine est prévue pour permettre le déploiement de la zone d'activité et commerciale existante, destinée plus précisément à un développement commercial en lien avec le supermarché « super U » Gertwiller en limite de la RD 706.

Ce site est très sensible sur le plan paysager et devra être traité avec le plus grand soin afin de ne pas dégrader l'image de Gertwiller et du piémont des Vosges en général.

Carte de localisation du secteur « Extension de la zone commerciale »



3.2. Mesures spécifiquement employées sur le secteur

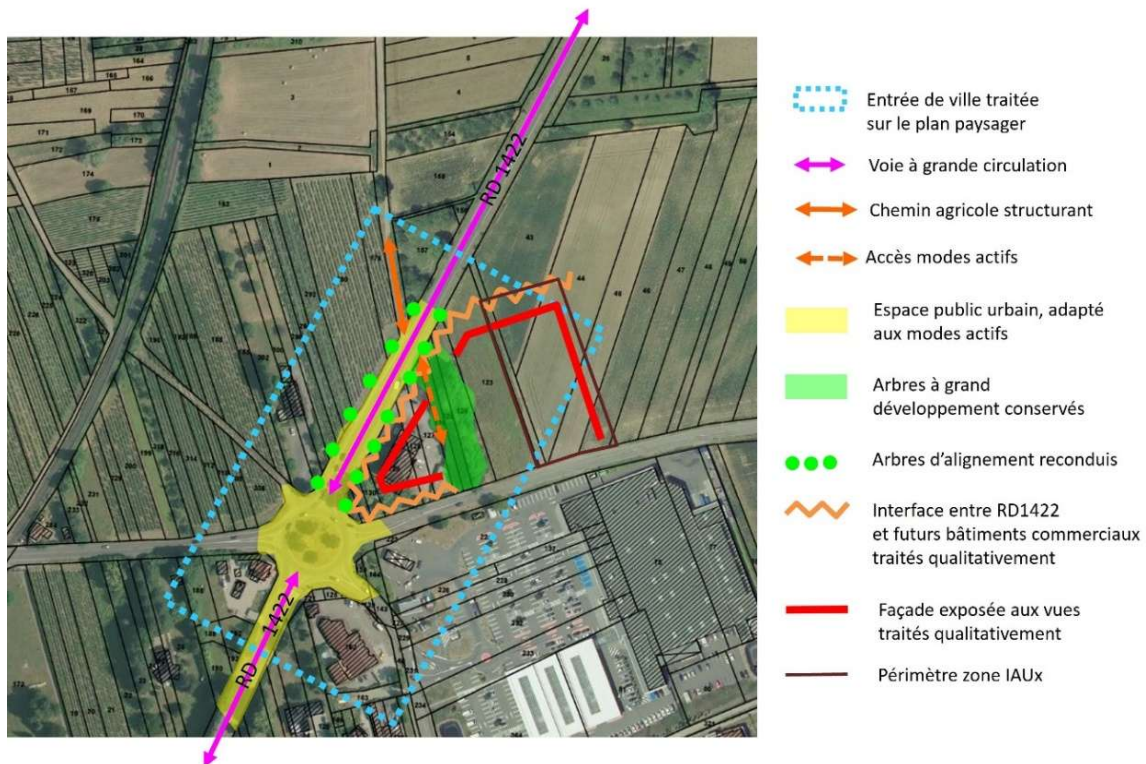
3.2.1. Qualité de l'urbanisme, de l'architecture et des paysages

Ce secteur porte non seulement des enjeux de développement commercial en réponse à une demande en croissance, mais plus globalement des enjeux d'aménagement d'entrée de ville, au sein d'une polarité du territoire. Ils se traduisent notamment par une réflexion sur l'espace public de manière à transformer progressivement la RD 1422 d'une voie hors agglomération vers une voie urbaine (au droit du début de l'urbanisation).

Diverses dispositions, dont certaines synthétisées dans l'OAP, tendent à traiter cette zone de la façon la plus qualitative possible :

- la présence végétale considérée comme un aspect majeur de la qualité de l'entrée de ville. Ainsi les arbres à grand développement existants à proximité ouest de la zone IAUx sont conservés et des arbres d'alignement sur la RD 1422 analogues à ceux situés en entrée sud de Gertwiller sont prévus. Les espaces extérieurs type parking sont végétalisés avec des arbres à grand développement.
- le traitement de l'espace public pour les modes actifs. En effet, l'accès aux commerces est prévu pour les personnes non motorisées, qu'elles se déplacent à pied ou en vélo.
- le traitement de toutes les façades de façon qualitative. Sur cet aspect, aucune façade visible depuis les voies structurantes n'est considérée comme secondaire. Les revêtements de façade sont traités de façon discrète (sombres et mats) et les enseignes sont intégrées aux façades.

Schéma d'aménagement du secteur IAUx « Extension de la zone commerciale »



3.2.2. Nuisances

Les bâtiments devront répondre aux exigences d'isolement acoustique conformément à la réglementation en vigueur.

3.2.3. Sécurité

Un accès depuis la RD 1422 pourra être envisagé sous condition de création d'un véritable aménagement de sécurité ou via une obligation d'accès des usagers provenant du nord via le giratoire existant. Les sorties devront néanmoins être exclusivement fléchées via la RD 706.

3.3. Conclusion

Au regard de la qualité de l'urbanisme, des paysages et de l'architecture, des nuisances et de la sécurité, l'ensemble de ces éléments permet de rendre compatible les dispositions du parti d'aménagement avec l'instauration d'une marge de recul réduite par rapport aux reculs initiaux de 75 mètres de l'axe de la RD 1422.