

70000 - Aménagement du territoire

**Proposition d'avis du Département sur le projet de
Plan Local d'Urbanisme intercommunal arrêté de
la Communauté de Communes du PAYS DE BARR**

Rapport n° CP/2019/196

Service gestionnaire :

L6 - Inclusion, développement, emploi

Résumé :

Le Département suit l'élaboration et la révision des plans locaux d'urbanisme (PLU) et des plans locaux d'urbanisme intercommunaux (PLUi) sur le territoire bas-rhinois, au titre de sa mission de Personne publique associée (PPA) aux documents d'urbanisme.

La Communauté de Communes du Pays de Barr a finalisé son projet et, conformément à l'article L123-9 du code de l'urbanisme, le projet de PLUi arrêté a été transmis au Département, pour qu'il fasse connaître son avis, en tant que PPA.

Le rapport a pour objet de proposer à la Commission Permanente de décider d'adopter le projet d'avis du Département sur le projet de PLUi, et d'approuver les remarques et la réserve qu'il est proposé de formuler.

1. CONTEXTE

La Communauté de Communes du Pays de Barr, comptant 20 Communes membres et 23 857 habitants en 2014, a prescrit l'élaboration de son Plan Local d'Urbanisme Intercommunal (PLUi) le 01/12/2015 et a arrêté son projet de PLUi le 26/02/2019.

2. PROJET DE PLAN LOCAL D'URBANISME INTERCOMMUNAL DE LA COMMUNAUTE DE COMMUNES DU PAYS DE BARR, REMARQUES ET RESERVE DU DEPARTEMENT

Le territoire de la Communauté de Communes, situé au pied du massif des Vosges et dans la plaine d'Alsace, et qui bénéficie d'une identité, de spécificités et de qualités paysagères et patrimoniales de très grande valeur, se trouve dans l'influence des zones d'emplois d'Obernai et de Sélestat et dans l'aire urbaine de Strasbourg. Ce territoire, dont l'armature urbaine s'organise en 3 niveaux, est structuré autour du pôle de Barr et du bi-pôle de Dambach-la-Ville et Epfig, ainsi que du bourg intermédiaire d'Andlau.

L'objectif premier du PLUi est de viser un développement équilibré du territoire en jouant pleinement son rôle d'amélioration des conditions de vie des habitants dans les domaines de l'habitat, du développement économique et commercial, de l'accès aux équipements et services. Le projet de PLUi entend ainsi tout à la fois maintenir un développement adapté et maîtrisé, soutenir l'activité économique et touristique, et préserver un cadre de vie de qualité en veillant à la mise en valeur des paysages ainsi qu'à la préservation des milieux naturels.

Concernant le tourisme, composante forte qui participe à l'attractivité du territoire, le projet de PLUi prévoit de conforter et d'élargir le développement touristique du Pays de Barr en valorisant son cadre exceptionnel de piémont viticole en lien avec la « Route des Vins », ainsi qu'en mettant en valeur les sites patrimoniaux présents. Le projet envisage ainsi le développement et la coordination de l'offre culturelle, le développement et la diversification des capacités d'accueil et de l'offre en hébergement touristique, notamment en renforçant l'offre de camping et accroissant le stationnement et les services pour les camping-cars. De plus, le projet de PLUi prévoit l'accueil de nouveaux équipements liés au tourisme, dont un équipement exceptionnel de plein air entre piémont et plaine, et d'importants équipements de loisirs et sports au Champ du Feu, articulés autour de la pratique du biathlon.

A ce titre, il est proposé que le Département :

Demande le classement en « NI, secteur de zone d'équipements de sports et de loisirs de plein air », du chalet du Hochfeld (commune du Hohwald) ;

Demande que la réalisation de pistes en enrobé à vocation de loisirs (pistes cyclables, pistes de biathlon) soit autorisée en zone « N, naturelle et forestière » à proximité du sous-secteur « NI1, destiné aux activités de biathlon ».

Demande, afin de permettre la construction d'un futur bâtiment d'accueil en zone NI1, de revoir :

dans les dispositions générales

- les articles 5 et 9 dont les dispositions relatives à l'implantation altimétrique des constructions sont de nature à compromettre la réalisation du projet de bâtiment d'accueil du futur stade nordique ;
- les articles 18 et 23 dont les dispositions relatives à l'écoulement des eaux pluviales ne sont pas adaptées au projet de stade nordique, ce, d'autant que le projet fera l'objet d'un dossier au titre de la Loi sur l'Eau et que l'ensemble des mesures seront prises pour minimiser l'effet du projet sur le libre « écoulement des eaux » ;
- l'article 20 dont les dispositions relatives au stationnement fermé ou couvert des vélos seront difficilement applicables et sans qu'elles apportent de réelle plus-value au projet de stade nordique en milieu naturel ;

dans le règlement de la zone N

- les dispositions de l'article 2, ou l'énoncé de la vocation du secteur NI1, de sorte que la construction du bâtiment d'accueil et les équipements nécessaires au stade de biathlon soient explicitement autorisés ; en effet cet article, qui autorise notamment les constructions et installations liées et nécessaires à la pratique de l'activité sportive de plein air de biathlon, semble en contradiction avec le lexique du règlement qui dresse une liste des constructions/installations pouvant être considérées comme « équipement public ou d'intérêt collectif » ;
- article 5, la limitation à 12 mètres qui pourrait s'avérer trop restrictive pour un équipement public ou d'intérêt général dédiés aux activités sportives et de loisirs ;
- article 6, la contrainte du niveau d'accès à la construction qui, cumulée au recul imposé par rapport aux voies et emprises publiques, contrarierait le projet d'un bâtiment situé à proximité de la RD 214 et de son aire de stationnement ;
- article 18, les dispositions relatives à l'écoulement des eaux pluviales (cf. les articles 18 et 23 des dispositions générales) ;

- article 22, les dispositions réglementaires qui imposent le raccordement au réseau public de distribution d'eau potable alors qu'il n'existe pas de réseau de ce type au Champ du Feu ; et concernant l'assainissement autonome, il y aurait lieu de préciser qu'il n'est pas autorisé au droit des périmètres de protection rapprochée de captage d'eau potable.

Enfin, les orientations du PLUi visent à répondre aux besoins de développement des activités existantes et nouvelles en favorisant le maintien et l'implantation des activités économiques dans les centres urbains et permettant le desserrement des activités artisanales existantes à proximité, en complétant et renforçant l'offre d'équipements commerciaux de l'ensemble du territoire, en optimisant l'usage du foncier des zones d'activités existantes et en requalifiant le foncier disponible et les friches existantes, ainsi qu'en poursuivant le développement des grandes zones d'activités telles que le Parc d'activités du Piémont et la Plateforme d'activités d'Alsace centrale sise à Dambach-la-Ville.

Concernant les orientations en matière de développement urbain

En cohérence avec le rôle de chacune des communes au sein de l'armature urbaine et afin de préserver les ressources du territoire, les orientations du projet de PLUi concourent à mettre en œuvre un développement urbain raisonné et durable, notamment en l'engageant vers une maîtrise de la consommation foncière et de l'étalement urbain, qui puisse permettre l'évolution du tissu bâti en préservant la qualité exceptionnelle du cadre de vie.

Ainsi, afin de limiter la consommation des espaces naturels et agricoles, et afin de préserver l'authenticité des villages du piémont, le projet de PLUi prévoit de concentrer le développement urbain principalement dans les centralités (Barr, Epfig, Dambach-la-Ville et Andlau) et dans les villages de plaine, de privilégier l'urbanisation du tissu urbain existant et de faciliter la mutation et la densification des espaces urbanisés en cohérence avec le tissu bâti existant, notamment par le développement des quartiers autour des gares et le remplissage des dents creuses.

Enfin, avec l'objectif d'éviter le mitage du paysage, le projet de PLUi encadre le développement urbain, en favorisant le rôle de centralité des coeurs de bourg tout en maintenant la lisibilité urbaine des communes, en permettant le développement des villages tout en veillant à maintenir les coupures d'urbanisation, en structurant les limites d'urbanisation et assurant des transitions entre les secteurs urbanisés et les espaces agricoles ou forestiers.

Concernant les orientations en matière d'habitat

Afin de répondre aux besoins de tous les habitants aux différentes étapes de la vie, les orientations du PLUi visent à diversifier l'offre de logements tant en terme de taille, de catégorie (individuels, collectifs, intermédiaires) que de statut d'occupation (accession, location, produits aidés) en fonction du rôle attribué à chacune des communes dans l'armature urbaine.

Ainsi, tout en concentrant une part importante du développement de l'offre en logement dans les pôles et bourgs bien équipés en services et commerces (Barr, Epfig, Dambach-la ville, Andlau), et dont l'accès aux transports et aux emplois est aisé, cette diversification est prévue pour fluidifier le parcours résidentiel de chacun, permettre l'accueil des jeunes ménages et le maintien des personnes âgées sur le territoire, tout en garantissant une certaine mixité sociale.

Ces orientations s'inscrivent en cohérence avec les enjeux de la politique territorialisée de l'habitat que le Département déploie depuis 2009 via ses Plans Départementaux de l'Habitat à l'échelle des territoires des Schémas de cohérence territoriale, ici avec le SCoT du Piémont des Vosges approuvé le 14 juin 2007.

Concernant les orientations en matière de paysages et d'environnement

Pour conforter à la fois la qualité exceptionnelle du cadre de vie et préserver la signature paysagère du territoire, qui résulte de l'importante place visuelle du vignoble, le projet de PLUi s'attache à prendre en compte les grandes lignes de force du paysage, à valoriser les points de vue remarquables, la présence des cours d'eau et de leurs cortèges végétaux, à protéger de l'urbanisation les coteaux, les lignes de crête, ainsi qu'à préserver les silhouettes urbaines.

Complémentairement, le projet de PLUi entend mettre en valeur le patrimoine urbain et la présence du végétal, tant en cœur d'îlot qu'en périphérie des villages, ainsi qu'au sein des opérations d'aménagement.

Enfin, en matière d'environnement, pour protéger les espaces naturels et forestiers, les continuités écologiques et les réservoirs de biodiversité, le projet de PLUi veille à préserver les réseaux de haies et de boisements, les zones humides, les mosaïques de prés-vergers et les lisières forestières, et intègre autant que possible les espaces naturels dans les zones de développement.

Concernant les risques et les nuisances

Les choix de développement de l'urbanisation du projet de PLUi sont déterminés pour limiter l'exposition des biens et des personnes (actuels et futurs) aux différents risques naturels, tels que les risques liés aux coulées de boue et inondations, pour prendre en compte les nuisances sonores et les pollutions des grands axes de circulation, ainsi que les sites pollués qui sont identifiés.

Concernant les déplacements et le réseau routier

Pour améliorer l'accessibilité du territoire et la circulation à l'échelle du Pays de Barr, faciliter les échanges avec les territoires voisins, tout en encourageant une mobilité durable, le projet de PLUi entend valoriser l'offre de transports en commun.

Ainsi, en veillant à la bonne intégration des transports collectifs dans le tissu urbain, en requalifiant les espaces autour des gares afin de favoriser l'intermodalité, en améliorant le maillage et la sécurisation des itinéraires cyclables entre les communes, mais aussi en favorisant le covoiturage, le développement de l'électro-mobilité et des autres énergies décarbonées, le projet de PLUi organise le territoire pour privilégier la vie dans la proximité.

A ce titre, et pour accroître l'usage des déplacements de type modes doux, le projet de PLUi vise à organiser le développement urbain de sorte que les mobilités piétonnes et cyclables vers les centralités urbaines et villageoises soient favorisées, et que les continuités de circulations douces entre quartiers existants et futurs soient assurées.

*
* *

Au-delà de ces orientations, il est proposé que le Département :

Dans le Projet d'Aménagement et de Développement Durable

Emette un avis réservé sur la diversification prévue des activités pour la plateforme de Dambach-la-Ville (p. 16), en raison du sous-dimensionnement des infrastructures d'accès qui seraient amenées à supporter un important trafic supplémentaire de véhicules légers.

Dans le Règlement

Demande, pour répondre aux attendus de sécurité des usagers et de qualité de vie des riverains, que les reculs par rapport à l'axe des routes départementales hors agglomération soient réglementés conformément aux préconisations du Schéma routier départemental, à savoir :

- pour les RD de 2ème catégorie, un recul de 25 mètres pour les constructions d'habitation et un recul de 20 mètres pour les autres constructions ; sont concernées les RD 5, RD 422 et RD 1422 ;

- pour les RD de 3ème catégorie, un recul de 15 mètres pour toute construction.

En effet, si le règlement écrit (art. 6 alinéa 3, p. 18) stipule bien que « Toute construction doit respecter les marges de recul et les lignes de constructions portées au règlement graphique », il s'avère que les reculs dessinés ne correspondent pas toujours aux préconisations du Schéma routier départemental ;

Suggère, à ce titre, que le volet « Justification des choix » du Rapport de présentation (p. 151) les précise ;

Suggère, complémentirement, d'inscrire au règlement écrit ou graphique les reculs imposés par la Loi Barnier pour les Routes à Grande Circulation (RD 1422) ; en effet, les documents transmis ne contiennent pas d'éléments de justification permettant d'y déroger ;

Propose, par ailleurs, que la disposition du règlement (art. 6 alinéa 4), prévoyant qu'un recul de construction plus important que la ligne définie peut également être imposé pour des motifs de sécurité (amélioration de la visibilité notamment aux angles de rues), soit étendue hors agglomération ;

Attire l'attention sur la disposition de l'article 21 des zones A et N qui prévoit que « le nombre d'accès sur les RD est limité à un » ; en effet, compte tenu des constructions et des activités que ces zones peuvent accueillir, cette formulation ne prévient pas du risque de la multiplication d'accès « unique », susceptible de ce fait de ne plus garantir la sécurité des usagers ;

Suggère, enfin, de reporter sur les plans du règlement graphique les reculs correspondant au classement sonore des infrastructures routières figurant dans l'Etat Initial de l'Environnement.

Pour les Orientations d'Aménagement et de Programmation (OAP)

Suggère, pour l'OAP 9. BARR - Secteur « rue du Bitzen / chemin du Bodenweg », compte tenu de l'importante superficie et du nombre important de logements attendus et des conditions de visibilité et de sécurité à proximité d'un passage à niveau, de privilégier la desserte vers sud par le chemin du Bodenweg débouchant sur un carrefour aménagé ;

Demande la suppression de l'accès vers la RD 1422 pour l'OAP 24. GOXWILLER - Secteur « rue des Bergers et des Champs » en raison des problèmes de sécurité qui se posent au débouché ;

Demande la suppression de l'accès nord via Viehweg sur la RD 35 pour l'OAP 26. ITTERSWILLER – Secteur « rue du Viehweg » en raison de la mauvaise visibilité, de la vitesse et de la situation hors agglomération, et suggère la desserte par le sud, côté cimetière.

Pour les emplacements réservés (ER)

Demande la suppression des emplacements réservés suivants :

- ER BLI 04 pour l'aménagement des abords de la RD 35, les travaux ont été réalisés ;
- ER GOX 08 pour l'aménagement d'une piste cyclable, les travaux ont été réalisés ;
- ER MIT 12 pour l'aménagement d'un carrefour entre la RD 425 et la RD 62, les travaux ont été réalisés ;
- ER MIT 13 pour la création d'une piste cyclable le long de la RD 425, les travaux ont été réalisés sous la forme d'une bande cyclable de part et d'autre ;
- ER STO 03 (inscrit par erreur au bénéfice de l'Etat) pour l'aménagement d'une piste cyclable de Stotzheim à Kertzfeld, les travaux sont programmés.

3. PROPOSITION D'AVIS DU DEPARTEMENT

Il est proposé d'émettre un avis favorable avec remarques et une réserve au projet de Plan Local d'Urbanisme Intercommunal arrêté de la Communauté de Communes du Pays de Barr dont les orientations s'inscrivent pour l'ensemble en cohérence avec les enjeux du Département.

Le projet de PLUi de la Communauté de Communes du Pays de Barr a été présenté le 13 mai 2019 aux membres de la Commission territoriale Sud et a recueilli un avis favorable.

Je vous demande de bien vouloir adopter le projet de délibération suivant :

La Commission Permanente du Conseil Départemental, statuant par délégation et sur proposition de son président émet un avis favorable aux orientations du projet de Plan local d'urbanisme intercommunal (PLUi) arrêté de la Communauté de Communes du Pays de Barr qui s'inscrivent, pour l'ensemble, en cohérence avec les enjeux du Département.

Concernant le développement touristique, la Commission Permanente :

Demande le classement en « NI », secteur de zone d'équipements de sports et de loisirs de plein air, du chalet du Hochfeld (commune du Hohwald) ;

Demande que la réalisation de pistes en enrobé à vocation de loisirs (pistes cyclables, pistes de biathlon) soit autorisée en zone « N, naturelle et forestière » à proximité du sous-secteur « NI1, destiné aux activités de biathlon ».

Demande, afin de permettre la construction d'un futur bâtiment d'accueil en zone NI1, de revoir :

dans les dispositions générales,

- les articles 5 et 9 dont les dispositions relatives à l'implantation altimétrique des constructions sont de nature à compromettre la réalisation du projet de bâtiment d'accueil du futur stade nordique ;*
- les articles 18 et 23 dont les dispositions relatives à l'écoulement des eaux pluviales ne sont pas adaptées au projet de stade nordique, ce, d'autant que le projet fera l'objet d'un dossier au titre de la Loi sur l'Eau et que l'ensemble des mesures seront prises pour minimiser l'effet du projet sur le libre « écoulement des eaux » ;*
- l'article 20 dont les dispositions relatives au stationnement fermé ou couvert des vélos seront difficilement applicables et sans qu'elles apportent de réelle plus-value au projet de stade nordique en milieu naturel ;*

dans le règlement de la zone N

- les dispositions de l'article 2, ou l'énoncé de la vocation du secteur NI1, de sorte que la construction du bâtiment d'accueil et les équipements nécessaires au stade de biathlon soient explicitement autorisés ;*
- article 5, la limitation à 12 mètres qui pourrait s'avérer trop restrictive pour un équipement public ou d'intérêt général dédiés aux activités sportives et de loisirs ;*
- article 6, la contrainte du niveau d'accès à la construction qui, cumulée au recul imposé par rapport aux voies et emprises publiques, contrarierait le projet d'un bâtiment situé à proximité de la RD 214 et de son aire de stationnement ;*
- article 18, les dispositions relatives à l'écoulement des eaux pluviales (cf. les articles 18 et 23 des dispositions générales) ;*
- article 22, les dispositions réglementaires qui imposent le raccordement au réseau public de distribution d'eau potable alors qu'il n'existe pas de réseau de ce type au Champ du Feu ; et concernant l'assainissement autonome, il y aurait lieu de préciser qu'il n'est pas autorisé au droit des périmètres de protection rapprochée de captage d'eau potable.*

Concernant les déplacements et le réseau routier :

Dans le Projet d'Aménagement et de Développement Durable,

Emet un avis réservé sur la diversification prévue des activités pour la plateforme de Dambach-la-Ville (p. 16), en raison du sous-dimensionnement des infrastructures d'accès qui seraient amenées à supporter un important trafic supplémentaire de véhicules légers.

Dans le Règlement,

Demande, pour répondre aux attendus de sécurité des usagers et de qualité de vie des riverains, que les reculs par rapport à l'axe des routes départementales hors agglomération soient réglementés conformément aux préconisations du Schéma routier départemental, à savoir :

- pour les RD de 2ème catégorie, un recul de 25 mètres pour les constructions d'habitation et un recul de 20 mètres pour les autres constructions ; sont concernées les RD 5, RD 422 et RD 1422 ;

- pour les RD de 3ème catégorie, un recul de 15 mètres pour toute construction.

En effet, si le règlement écrit (art. 6 alinéa 3, p. 18) stipule bien que « Toute construction doit respecter les marges de recul et les lignes de constructions portées au règlement graphique », il s'avère que les reculs dessinés ne correspondent pas toujours aux préconisations du Schéma routier départemental ;

Suggère, à ce titre, que le volet « Justification des choix » du Rapport de présentation (p. 151) les précise ;

Suggère, complémentairement, d'inscrire au règlement écrit ou graphique les reculs imposés par la Loi Barnier pour les Routes à Grande Circulation (RD 1422) ; en effet, les documents transmis ne contiennent pas d'éléments de justification permettant d'y déroger ;

Propose, par ailleurs, que la disposition du règlement (art. 6 alinéa 4), prévoyant qu'un recul de construction plus important que la ligne définie peut également être imposé pour des motifs de sécurité (amélioration de la visibilité notamment aux angles de rues), soit étendue hors agglomération ;

Attire l'attention sur la disposition de l'article 21 des zones A et N qui prévoit que « le nombre d'accès sur les RD est limité à un » ; en effet, compte tenu des constructions et des activités que ces zones peuvent accueillir, cette formulation ne prévient pas du risque de la multiplication d'accès « unique », susceptible de ce fait de ne plus garantir la sécurité des usagers.

Suggère, enfin, de reporter sur les plans du règlement graphique les reculs correspondant au classement sonore des infrastructures routières figurant dans l'Etat Initial de l'Environnement.

Pour les Orientations d'Aménagement et de Programmation (OAP),

Suggère, pour l'OAP 9. BARR - Secteur « rue du Bitzen / chemin du Bodenweg », compte tenu de l'importante superficie et du nombre important de logements attendus et des conditions de visibilité et de sécurité à proximité d'un passage à niveau, de privilégier la desserte vers sud par le chemin du Bodenweg débouchant sur un carrefour aménagé ;

Demande la suppression de l'accès vers la RD 1422 pour l'OAP 24. GOXWILLER - Secteur « rue des Bergers et des Champs » en raison des problèmes de sécurité qui se posent au débouché ;

Demande la suppression de l'accès nord via Viehweg sur la RD 35 pour l'OAP 26. ITTERSWILLER – Secteur « rue du Viehweg » en raison de la mauvaise visibilité, de la vitesse et de la situation hors agglomération, et suggère la desserte par le sud, côté cimetière.

Pour les emplacements réservés (ER),

Demande la suppression des emplacements réservés suivants :

- ER BLI 04 pour l'aménagement des abords de la RD 35, les travaux ont été réalisés ;*
- ER GOX 08 pour l'aménagement d'une piste cyclable, les travaux ont été réalisés ;*
- ER MIT 12 pour l'aménagement d'un carrefour entre la RD 425 et la RD 62, les travaux ont été réalisés ;*
- ER MIT 13 pour la création d'une piste cyclable le long de la RD 425, les travaux ont été réalisés sous la forme d'une bande cyclable de part et d'autre ;*
- ER STO 03 pour l'aménagement d'une piste cyclable de Stotzheim à Kertzfeld, les travaux sont programmés.*

Strasbourg, le 24/05/19

Le Président,



Frédéric BIERRY