

PLAN LOCAL d'URBANISME

Modification



Ville de
Kingersheim

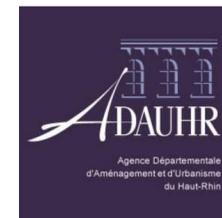
4. Orientations d'aménagement et de programmation

- **Site friche AMECO**
- **Vert village-Rue de Hirschau**

Modification N°1 du P.L.U. approuvée par
délibération du Conseil Municipal du : **28 juin 2017**



Pour le Maire
l'Adjoint Délégué
Le Maire
Daniel Leggeri



AVRIL 2017

SOMMAIRE

| | |
|--|-----------|
| Préambule..... | 2 |
| Orientations d'aménagement : Secteur friche industrielle AMECO..... | 5 |
| Orientations d'aménagement – Secteur VERT VILLAGE..... | 16 |

Préambule

Article L151-6

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

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 créé par Décret n°2015-1783 du 28 décembre 2015

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

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.

Article R151-8

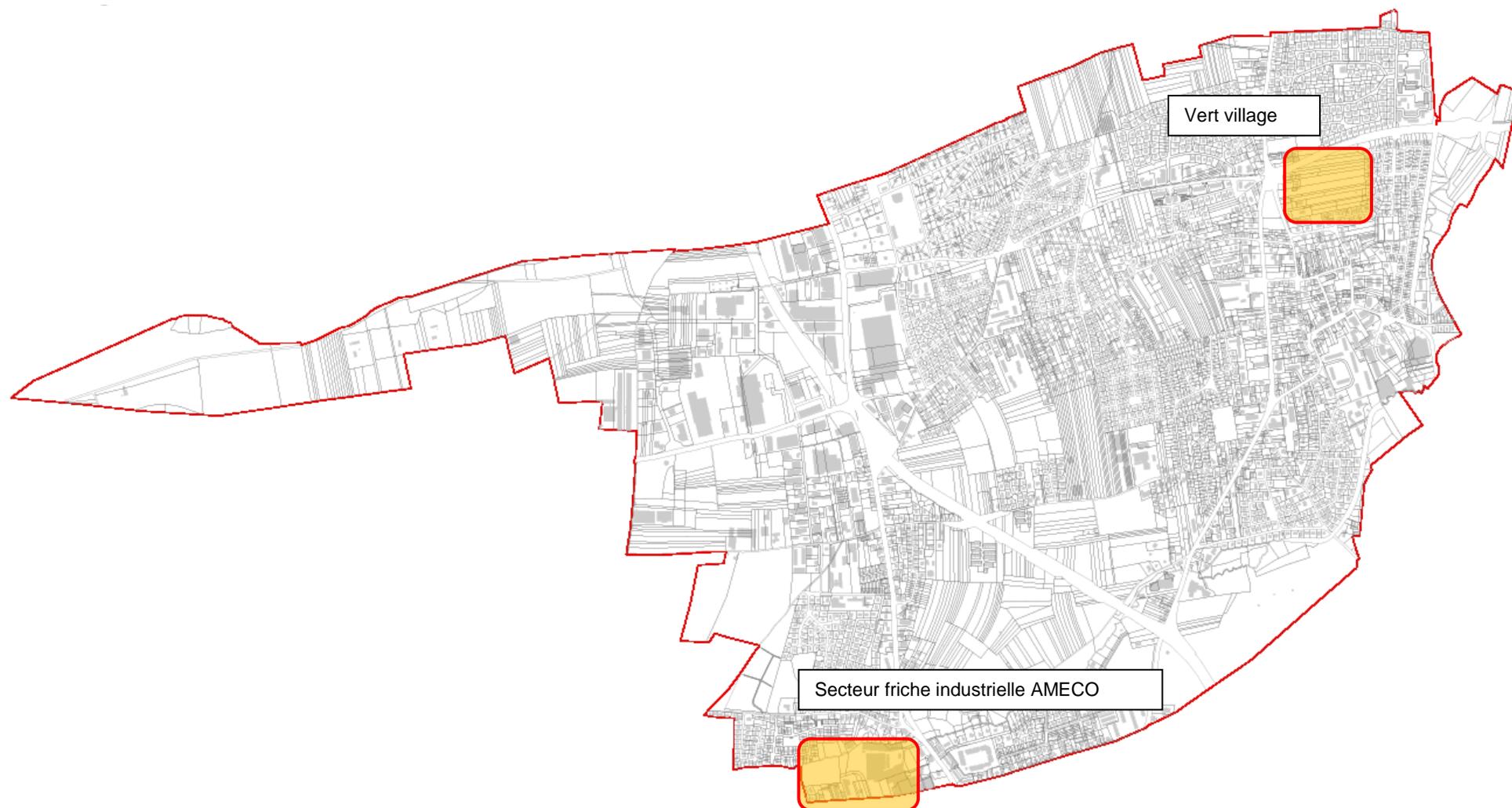
Les orientations d'aménagement et de programmation des secteurs de zones urbaines ou de zones à urbaniser mentionnées au deuxième alinéa du R. 151-20 dont les conditions d'aménagement et d'équipement ne sont pas définies par des dispositions réglementaires garantissent la cohérence des projets d'aménagement et de construction avec le projet d'aménagement et de développement durables.

Elles portent au moins sur :

- 1° La qualité de l'insertion architecturale, urbaine et paysagère ;*
- 2° La mixité fonctionnelle et sociale ;*
- 3° La qualité environnementale et la prévention des risques ;*
- 4° Les besoins en matière de stationnement ;*
- 5° La desserte par les transports en commun ;*
- 6° La desserte des terrains par les voies et réseaux.*

Ces orientations d'aménagement et de programmation comportent un schéma d'aménagement qui précise les principales caractéristiques d'organisation spatiale du secteur.

Localisation des secteurs à projet sur le ban de KINGERSHEIM



Les orientations qui suivent comportent des prescriptions et des préconisations

Les Prescriptions s'imposent de manière obligatoire dans un lien de compatibilité aux futurs aménageurs.

Les Préconisations constituent des propositions concrètes et des illustrations pour l'application du PLU.

Orientations d'aménagement : Secteur friche industrielle AMECO

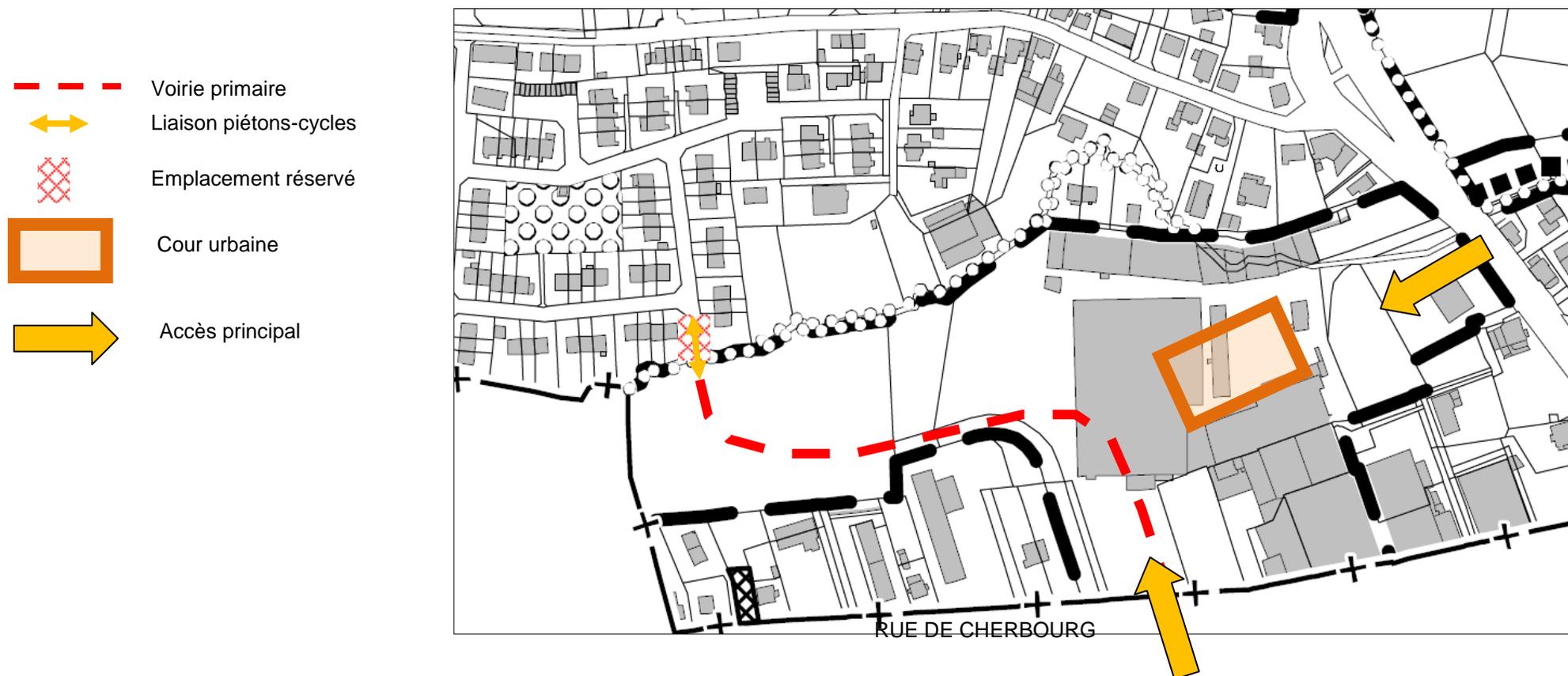
Rappel de la situation initiale

La zone 2-AU « AMECO » a été étudiée de longue date en tant que site stratégique de reconversion d'une friche industrielle. Elle figurait au POS en zone d'urbanisation future NA. En analysant plus finement son organisation, le PLU approuvé a proposé d'adjoindre à un projet d'urbanisme la prise en compte d'une composante majeure du site : le cours du Dollerbaechlein qui borde le site au nord.

1° La hiérarchie des voies et les circulations douces

Prescriptions :

- Une voie principale reliant la rue de Cherbourg aux abords du Dollerbaechlein au nord-ouest du projet, et se prolongeant par une voie piétonne et cyclable en direction de la rue du Drumont et des écoles au-delà du ruisseau
- Un réseau de pistes cyclables et de cheminements à travers le nouveau quartier et les espaces verts
- Une cour urbaine et un trafic apaisé aux abords des immeubles et des commerces.



Préconisations :

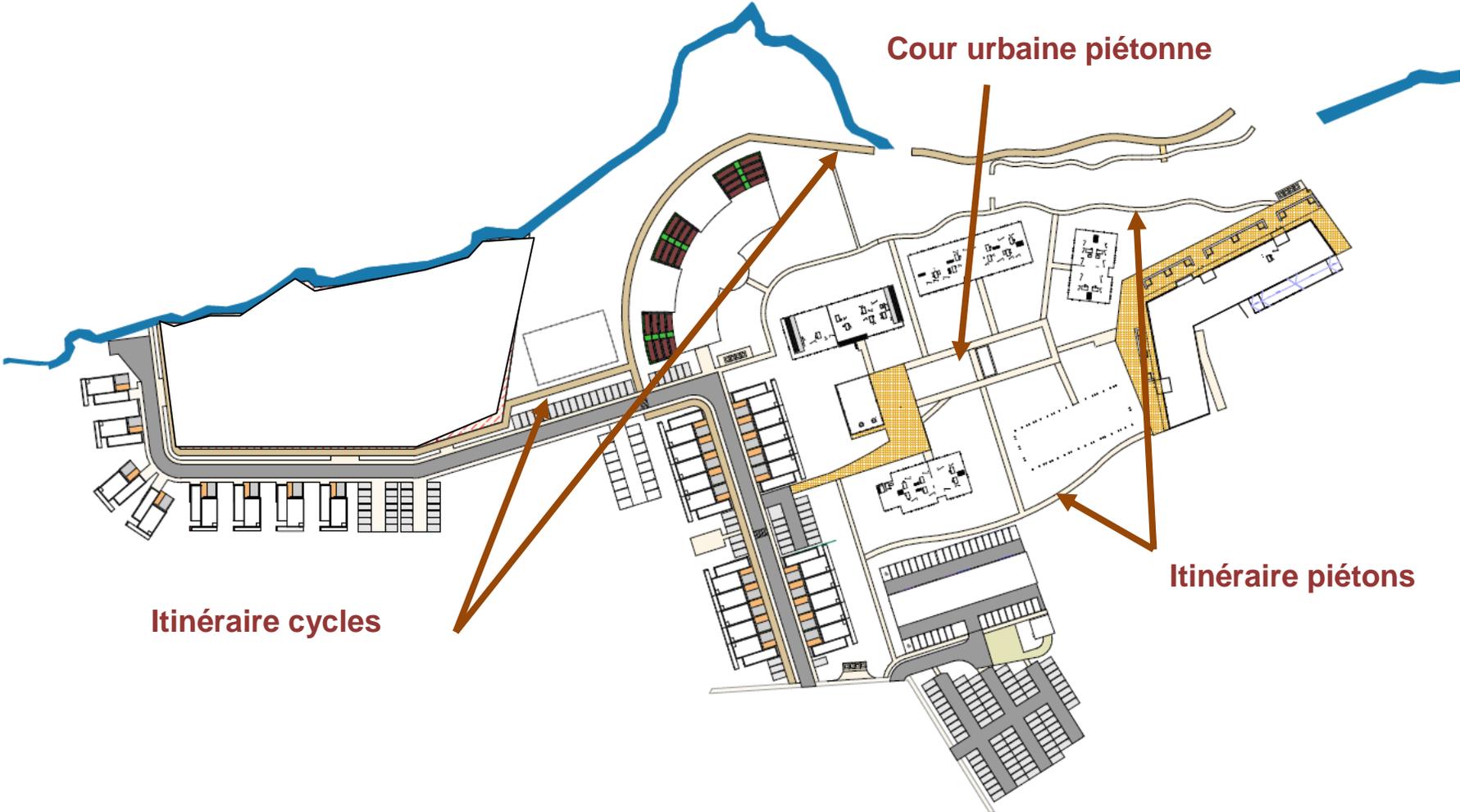
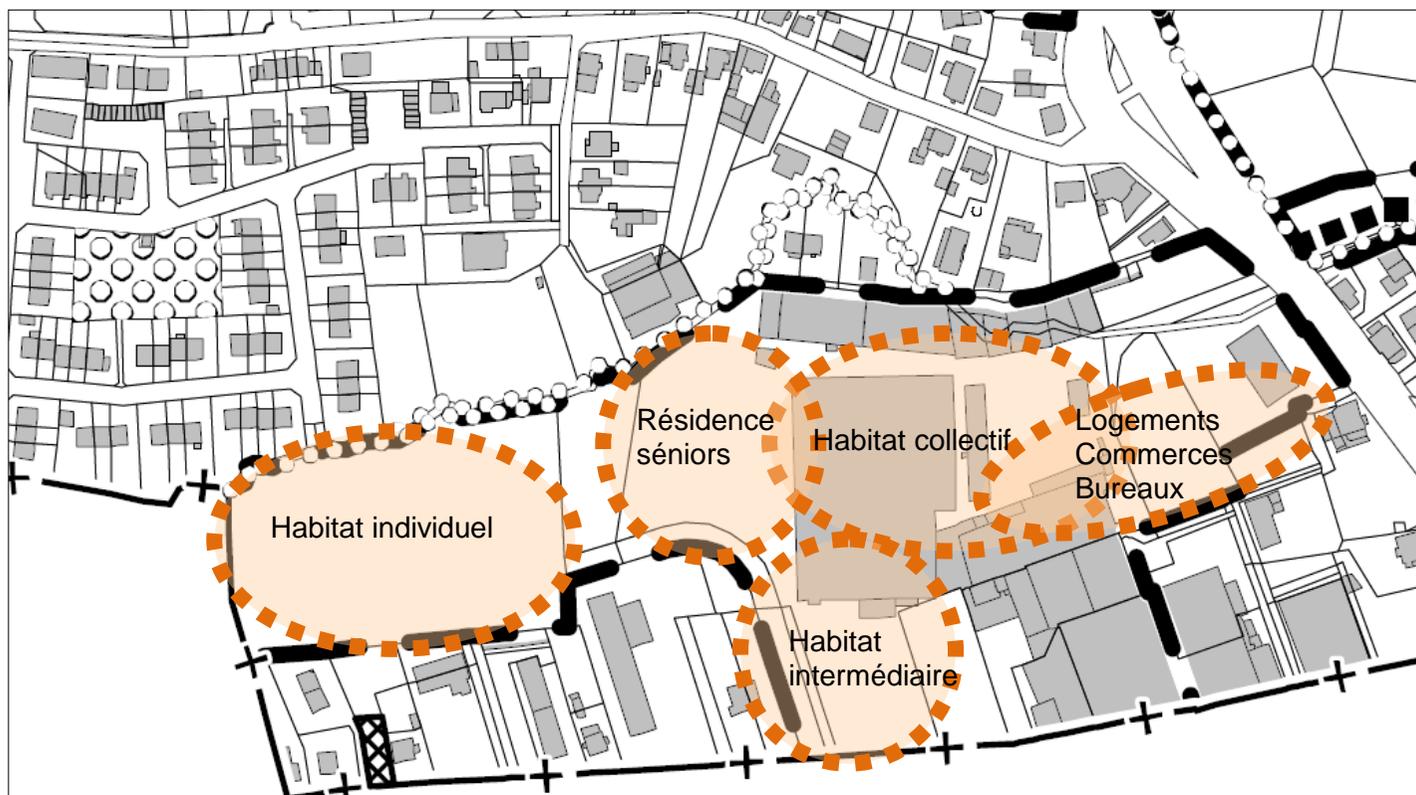


Illustration : E.U.R.L. d'Architecture – Philippe PREVOT

2° L'organisation des constructions principales, la densité bâtie et la mixité

Prescriptions :

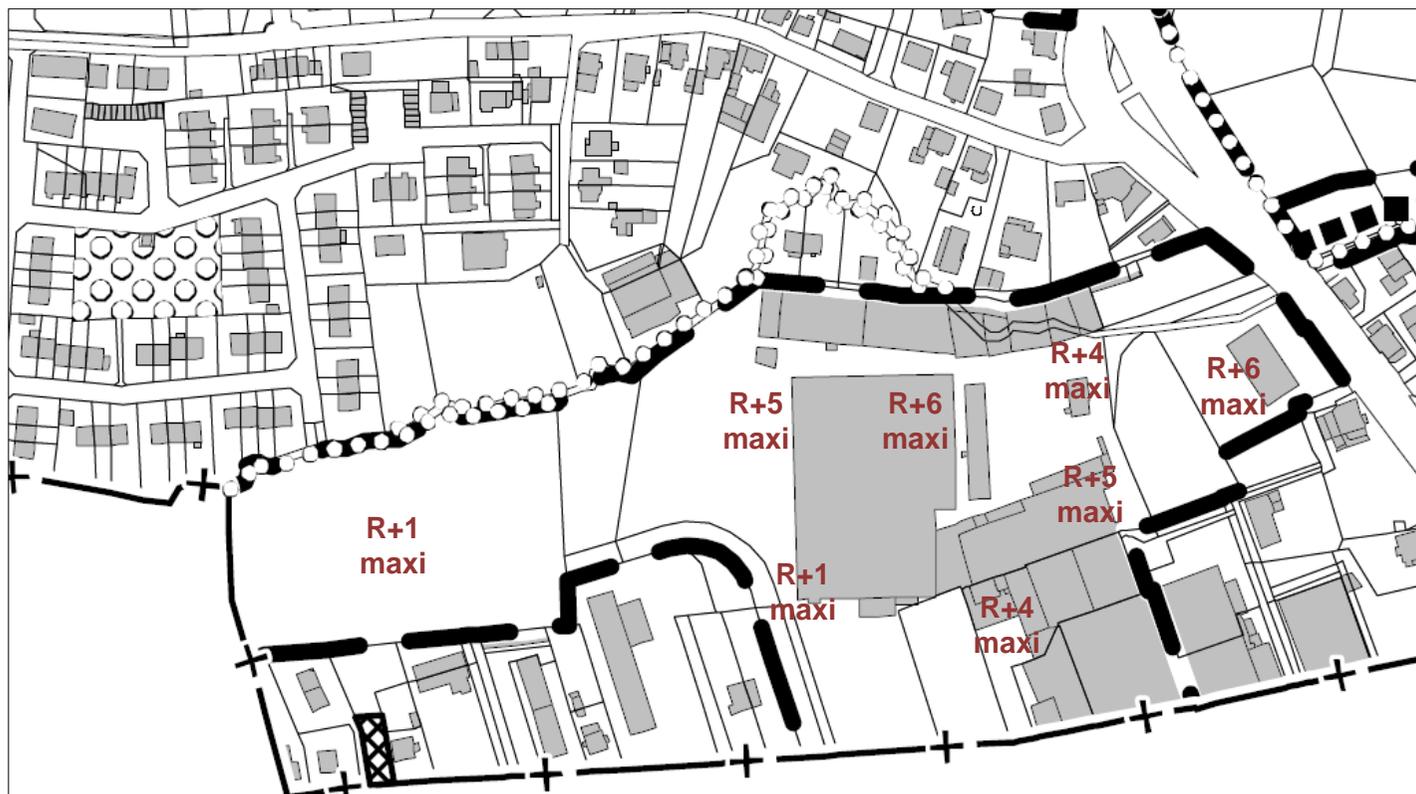
- La construction de logements, de commerces, et d'une résidence seniors à caractère social, avec une répartition équilibrée entre collectifs, intermédiaires et individuels. Le secteur de logements et commerces pourra comprendre des bureaux
- Une densité globale d'au moins 60 logements à l'hectare
- Une mixité sociale traduite par une proportion d'au moins 30% de logements locatifs sociaux



3° La volumétrie des constructions

Prescriptions :

- 2 niveaux maxi pour les maisons individuelles et l'habitat intermédiaire
- 6 niveaux maxi pour la résidence seniors
- Niveaux variable pour les collectifs avec un maximum de 7 niveaux



Préconisations relatives à la typologie et à la volumétrie des constructions :

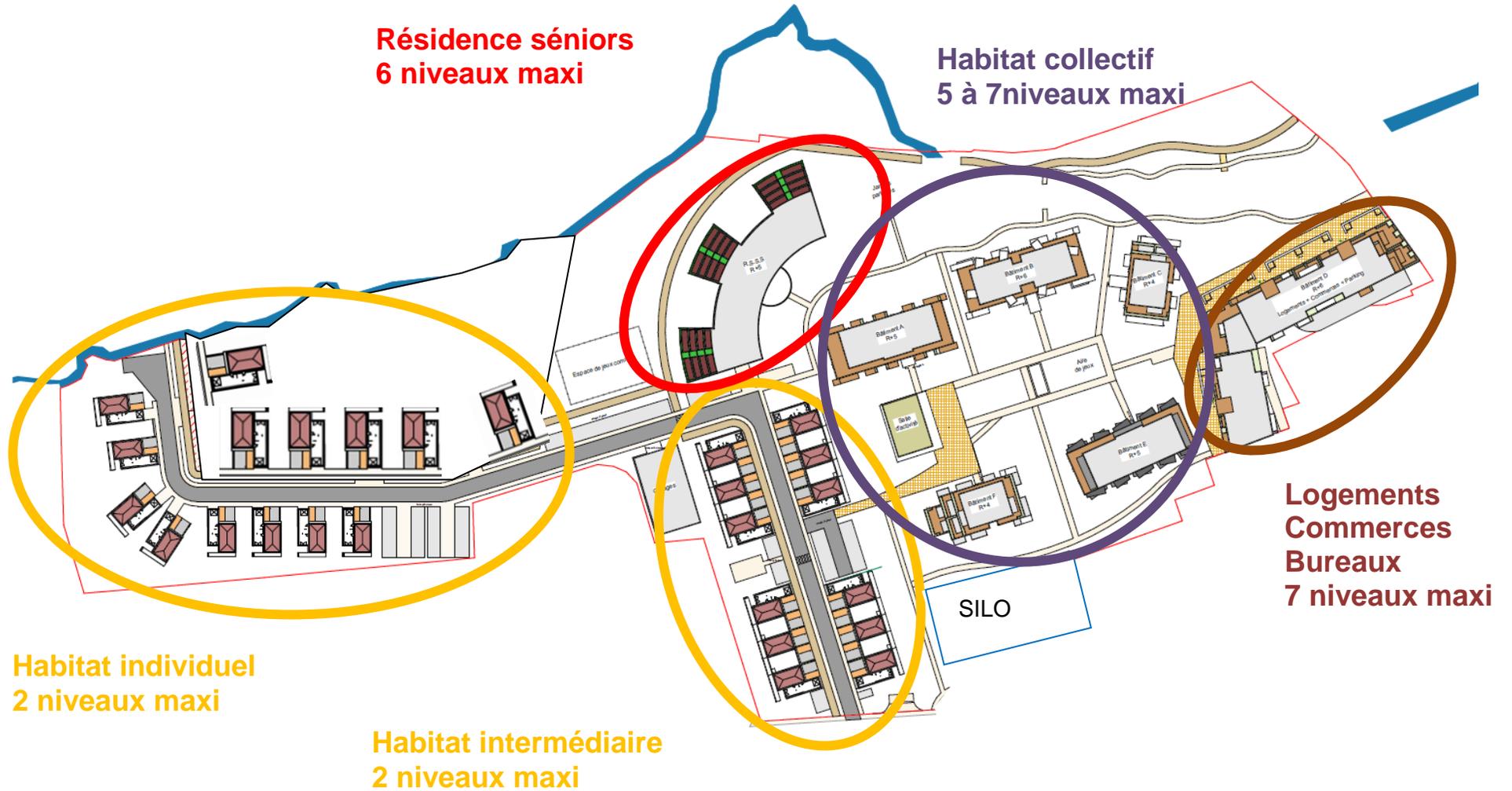


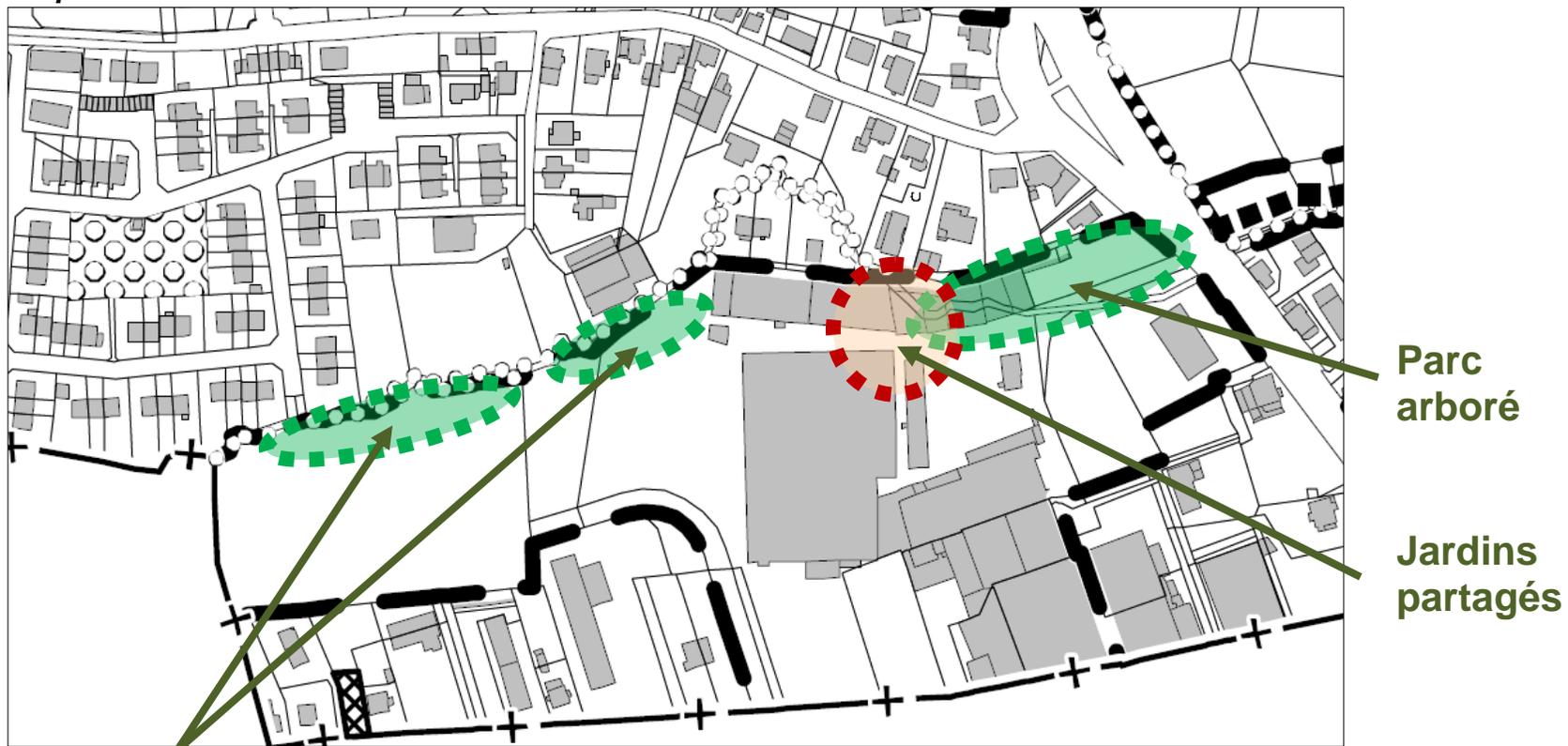
Illustration : E.U.R.L. d'Architecture – Philippe PREVOT

Modification du P.L.U. de KINGERSHEIM
Orientations d'Aménagement

4° La qualité environnementale et les espaces verts

Prescriptions :

- **Au moins 25 000 m² d'espaces verts**
- **Au moins 25% des espaces éco-aménagés**
- **Un parc aux abords du Dollerbaechlein, et une ripisylve structurée**
- **Des jardins partagés**
- **Un ratio d'espaces non bâtis d'au moins 75%.**



**Ripisylve
à développer**

Préconisations relatives à la localisation et à la proportion d'espaces verts ou éco-aménagés



Illustration : E.U.R.L. d'Architecture – Philippe PREVOT

4° Les équipements à valeur sociale et récréative

Prescriptions :

- Un espace dédié aux jardins partagés
- Une salle culturelle et festive au cœur du projet
- Une cour urbaine publique en lien avec la salle
- Des espaces de jeux communs

Préconisations

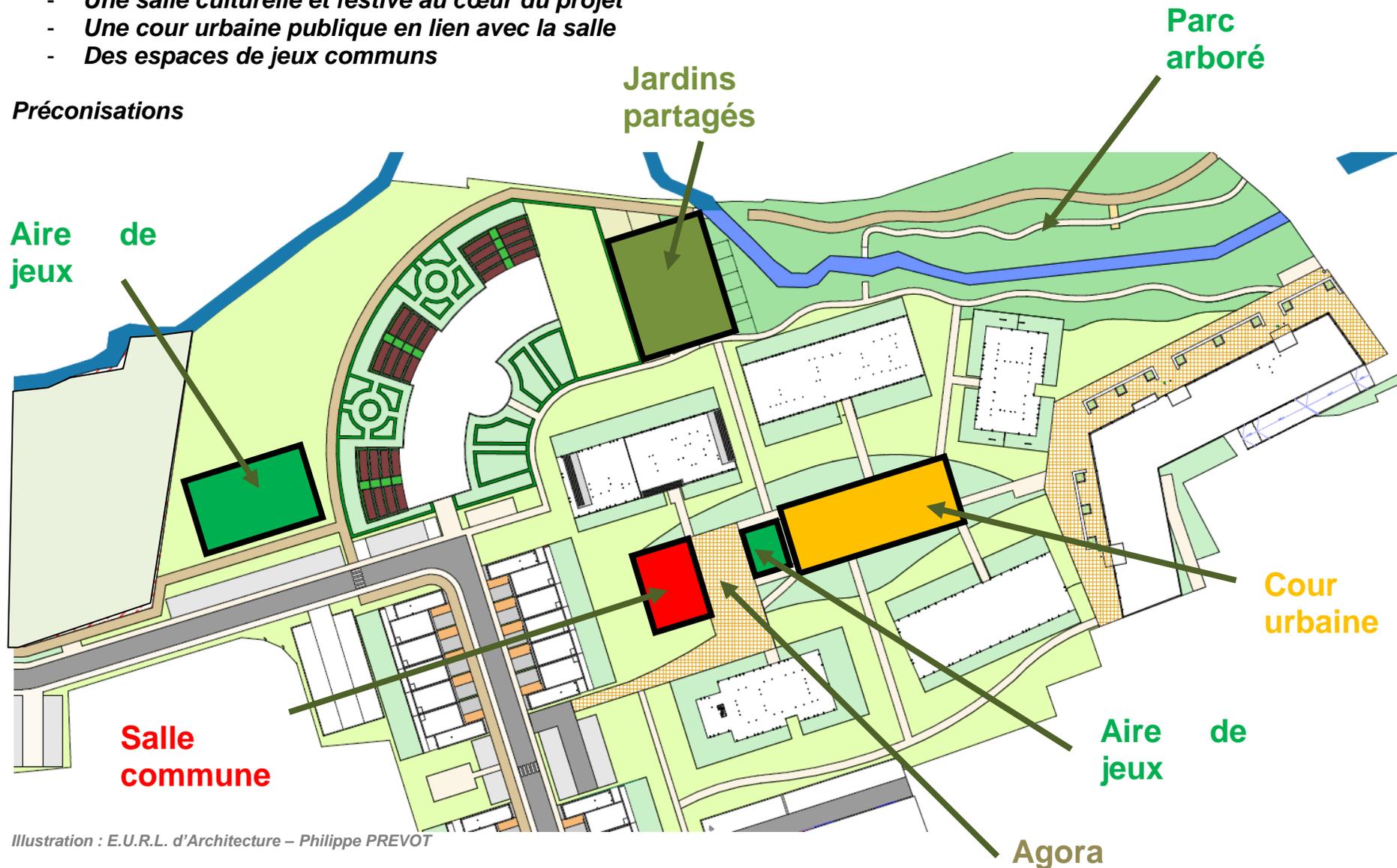
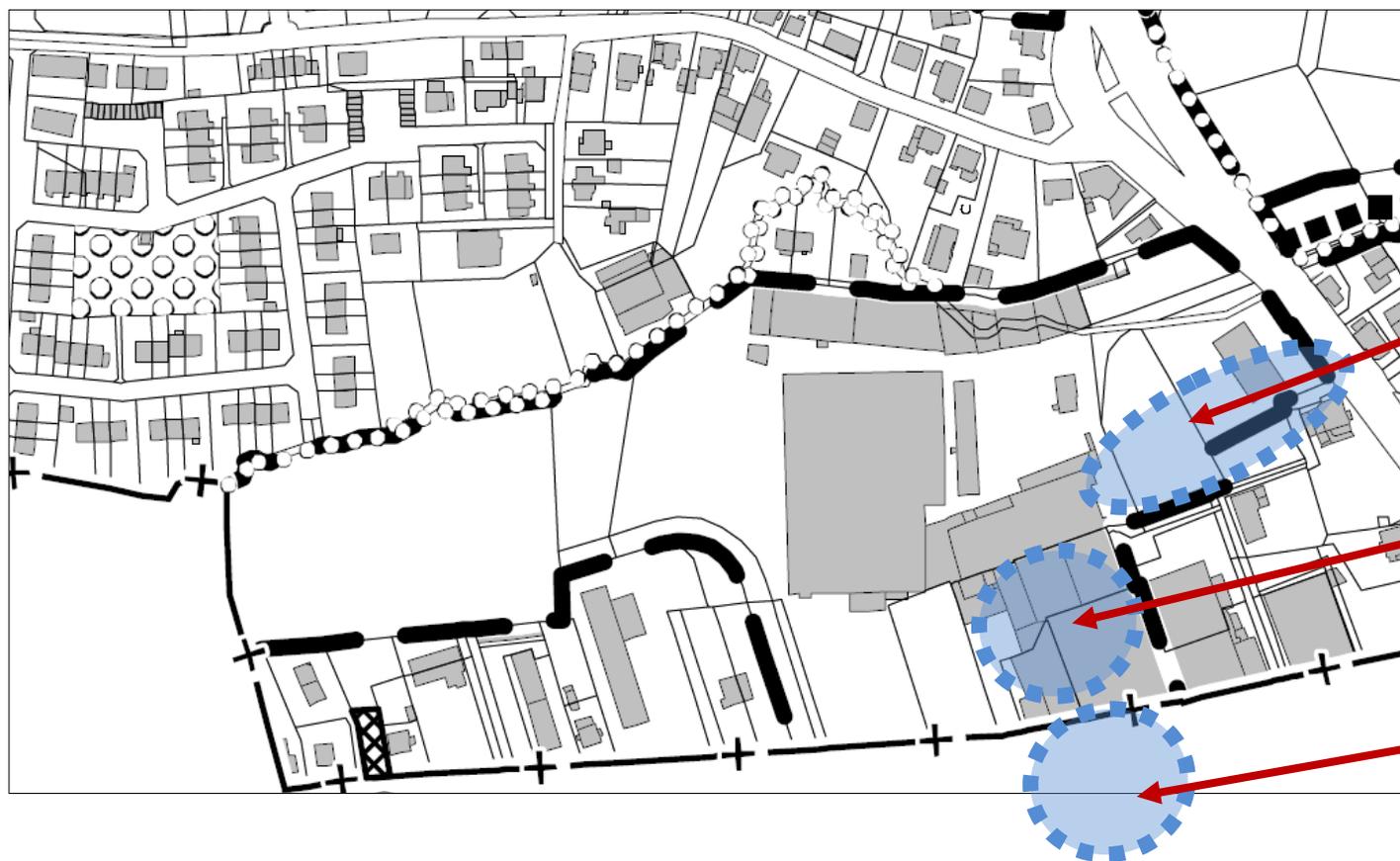


Illustration : E.U.R.L. d'Architecture – Philippe PREVOT

5° Les besoins en matière de stationnement

Prescriptions :

- 2 place de stationnement au moins par maison individuelle
- Un ou plusieurs parkings en ouvrage sur le site, d'une capacité d'au moins 300 places au total
- Au moins 40 places pour les habitants de la résidence seniors, et autant pour les visiteurs
- 1 place par tranche de 25m² de surface commerciale ou bureau, avec un minimum de 40 places



Stationnement en silo,
au moins 120 places,
dont :

- Mini 40 places
pour commerces-bureaux
- Mini 80 places
pour logements

Au moins 1 place par
logement

Parking silo
Mini 300 places

Parking aérien
(à Mulhouse)
Mini 80 places

Préconisations relatives à la localisation, la capacité, la qualité et la densité des stationnements collectifs sur le site

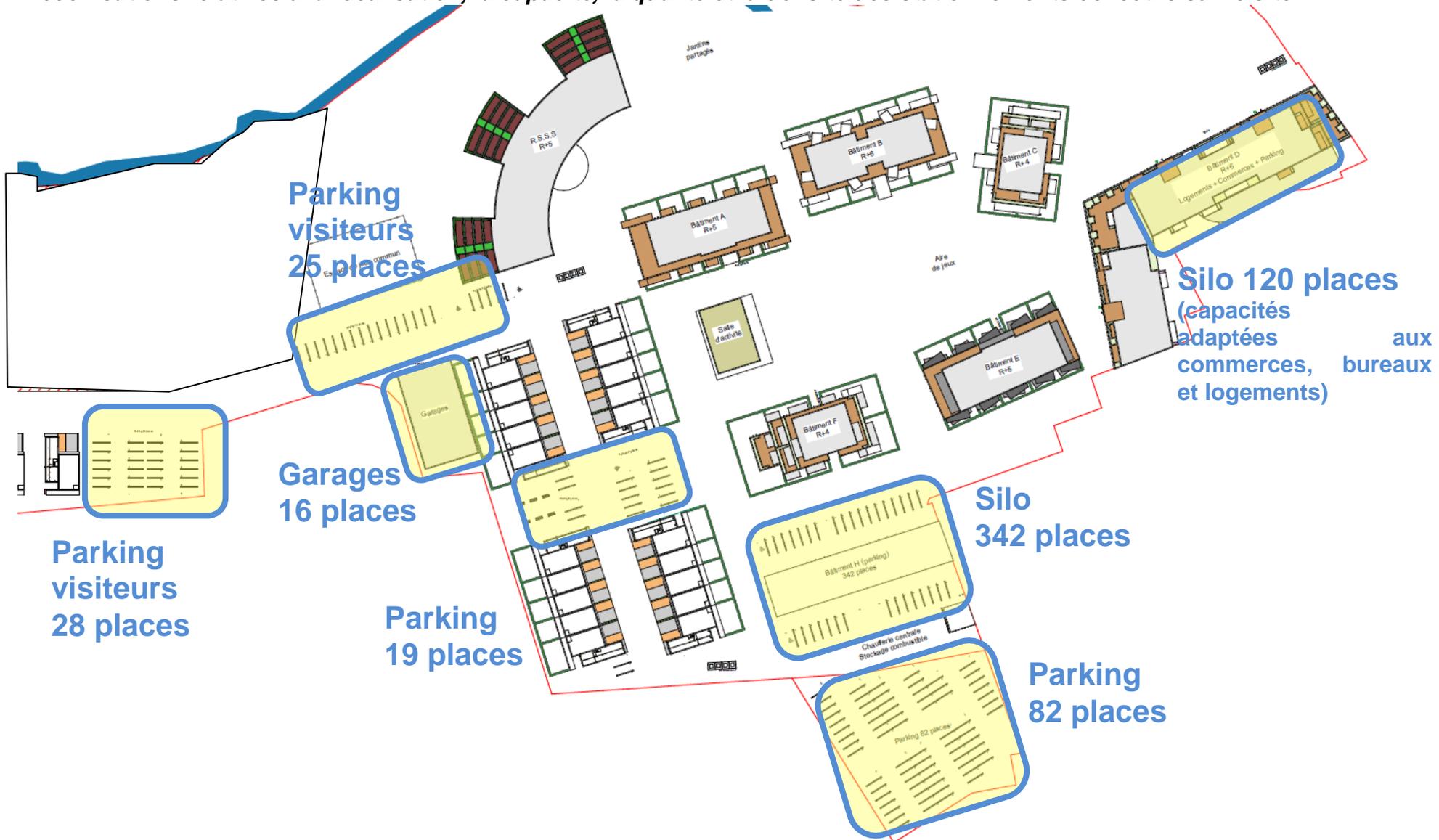


Illustration : E.U.R.L. d'Architecture – Philippe PREVOT

Orientations d'aménagement – Secteur VERT VILLAGE

RAPPEL de la situation

La zone 2-AU du **Vert Village** (4,4ha) est un vaste quadrilatère imbriqué entre les lotissements existants et la RD55 à l'entrée est de la Ville. Son urbanisation est conditionnée par la réalisation d'un bouclage viare efficace et d'une bonne articulation avec les quartiers résidentiels. Mais il sera surtout important de bien étudier la sécurisation des accès à la voirie primaire et à la fluidité du trafic, car cette entrée de ville peut momentanément être encombrée.

La zone 2-AU « vert village » correspond à un terrain déjà retenu par le POS comme une réserve d'urbanisation (NA). Le lotissement voisin du « vert village » avait prévu une articulation, mais les formes urbaines actuelles, mixtes et plus denses, nécessitent que soient revues les conditions d'accès aux voies primaires et la part des espaces consacrés à une trame verte urbaine.



1° La qualité de l'insertion architecturale, urbaine et paysagère, mixité fonctionnelle et sociale

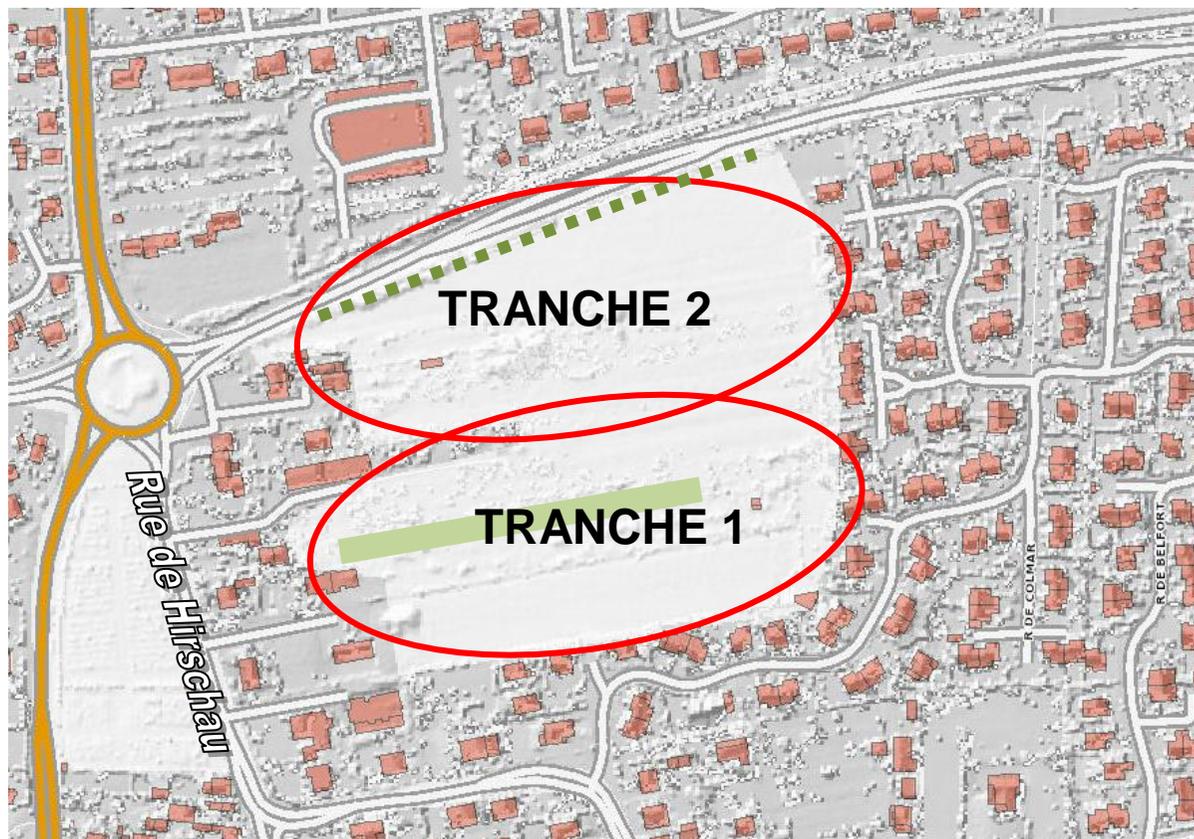
Prescriptions :

Création d'un quartier d'habitat mixte réalisable suivant un schéma global, en une ou deux tranches comportant une densité d'au moins 35 logements par hectare quel que soit la taille de la tranche, et une proportion de 30% au moins de logements locatifs sociaux.

Minimum : 150 logements en tout dont 50 logements locatifs sociaux.

Répartition : le site devra comporter une répartition équilibrée entre maisons individuelles, habitat intermédiaire et logements collectifs.

Il comportera également une trame verte à l'emplacement d'un espace arboré existant à maintenir et entretenir, ainsi que des plantations le long des voiries au nord du site.



Volumétrie :

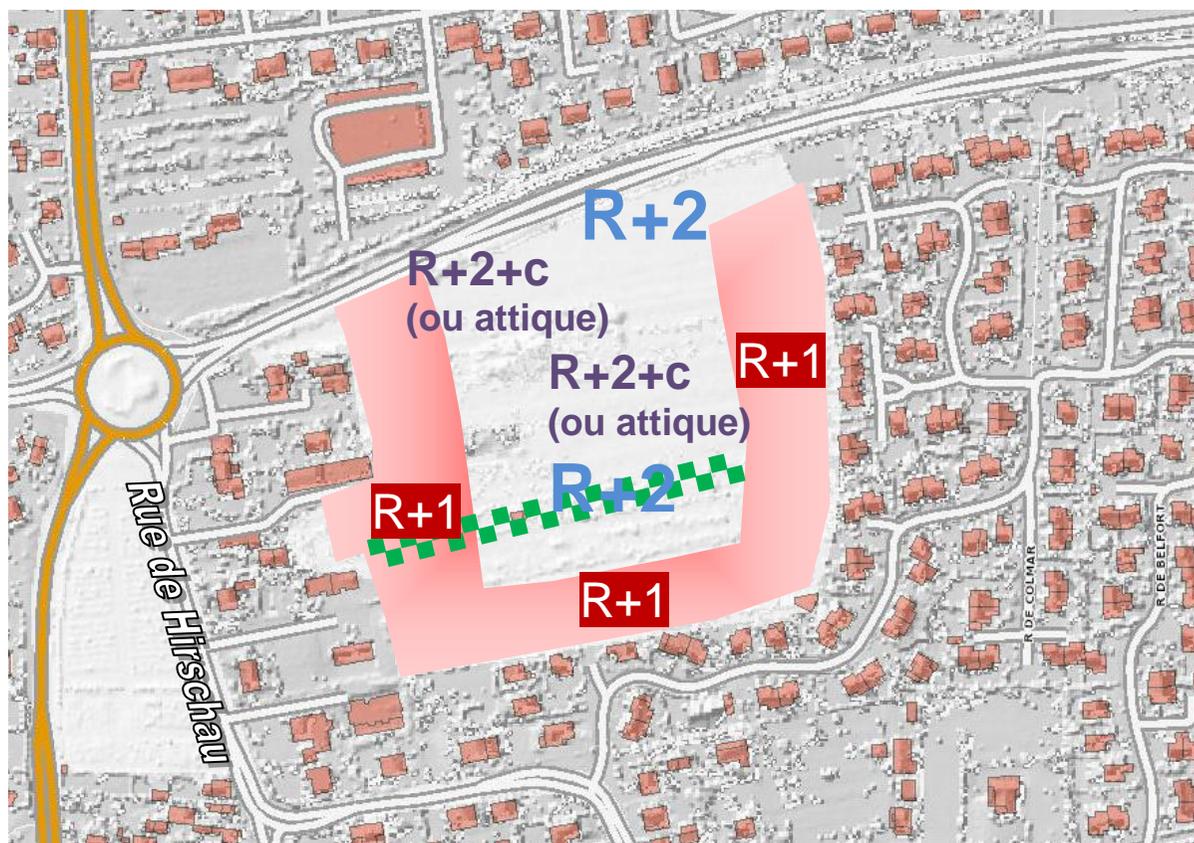
il s'agit de réaliser des constructions de faible hauteur au contact des habitations existantes (quartier du Vert Village et le long de la rue de Hirschau), d'une hauteur de deux niveaux maxi.

Des immeubles plus hauts, comportant au maximum 4 niveaux pourront être construits localement s'ils sont éloignés des autres habitations conformément au règlement.

Le dernier niveau pourra être traité en comble sous toiture ou en toiture plate de type attique à condition que ce dernier niveau soit reculé d'au moins 1m50 par rapport aux façades des niveaux inférieurs.



Trame verte



Source : infogeo68

3° La qualité environnementale et la prévention des risques

Un recul devra être respecté par rapport aux bruits de la circulation automobile sur la RD55, les marges de recul par rapport à cet axe devront être traitées en espaces verts ou circulations douces.

L'ensemble du projet devra comporter une trame verte comme figurée au plan ci-dessus et respecter la réglementation relative au risque d'inondation.

4° Les besoins en matière de stationnement

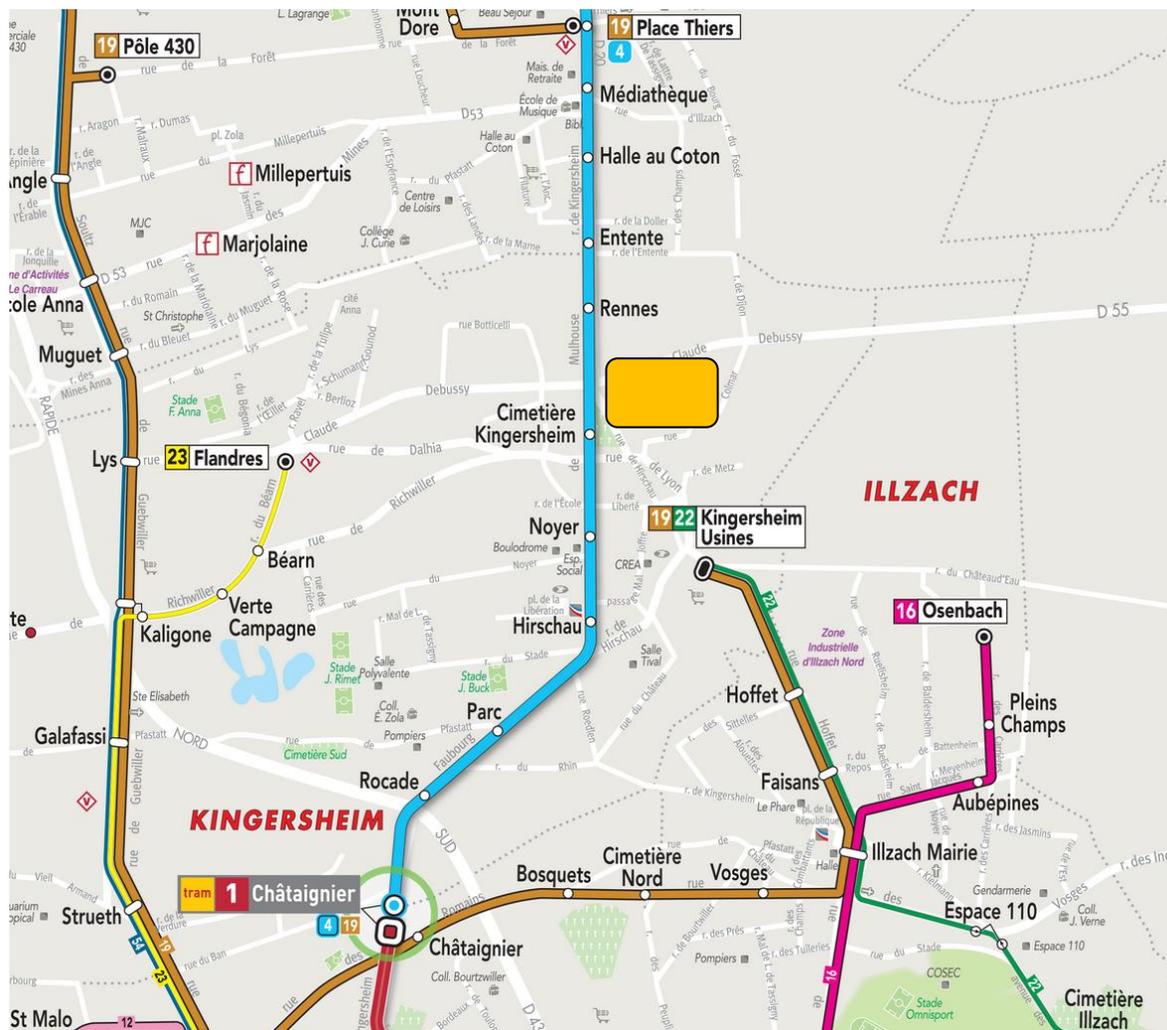
Les normes de stationnement du PLU s'appliquent. (voir règlement).

5° La desserte par les transports en commun ;

La desserte est assurée par le réseau de transports en commun des lignes Solea.

L'arrêt le plus proche du quartier est celui du cimetière avec un cadencement régulier.

Plus au Sud, le terminus « Kingersheim usines » dessert Boutzwiller et les zones commerciales (Kaligone, Pole430) par la ligne 19, et la ligne 22 permet de se diriger vers le nouveau Bassin à Mulhouse.



Source : infoge068

La ligne 4 (BHNS) à l'arrêt « Cimetière »

| Lundi à vendredi en période scolaire | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|--------------------------------------|-----|----|----|----|----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|----|----|--|--|
| 4h | 5h | 6h | 7h | 8h | 9h | 10h | 11h | 12h | 13h | 14h | 15h | 16h | 17h | 18h | 19h | 20h | 21h | 22h | 23h | 0h | 1h | | |
| 43t | 06t | 06 | 00 | 04 | 10 | 11 | 11 | 00 | 00 | 11 | 11 | 11 | 11 | 00 | 09 | 02 | 08 | 18t | 27t | | | | |
| | 23t | 22 | 10 | 14 | 25 | 26 | 25 | 11 | 11 | 23 | 23 | 23 | 23 | 12 | 28 | 20 | 43 | 53t | | | | | |
| | 40 | 38 | 20 | 26 | 41 | 41 | 36 | 24 | 23 | 35 | 35 | 35 | 35 | 26 | 46 | 35 | | | | | | | |
| | 52t | 49 | 30 | 40 | 56 | 56 | 48 | 36 | 35 | 47 | 47 | 47 | 48 | 35 | | | | | | | | | |
| | | 41 | 55 | | | | 48 | 47 | 59 | 59 | 59 | 59 | 52 | | | | | | | | | | |
| | | 48 | | | | | 59 | | | | | | | | | | | | | | | | |

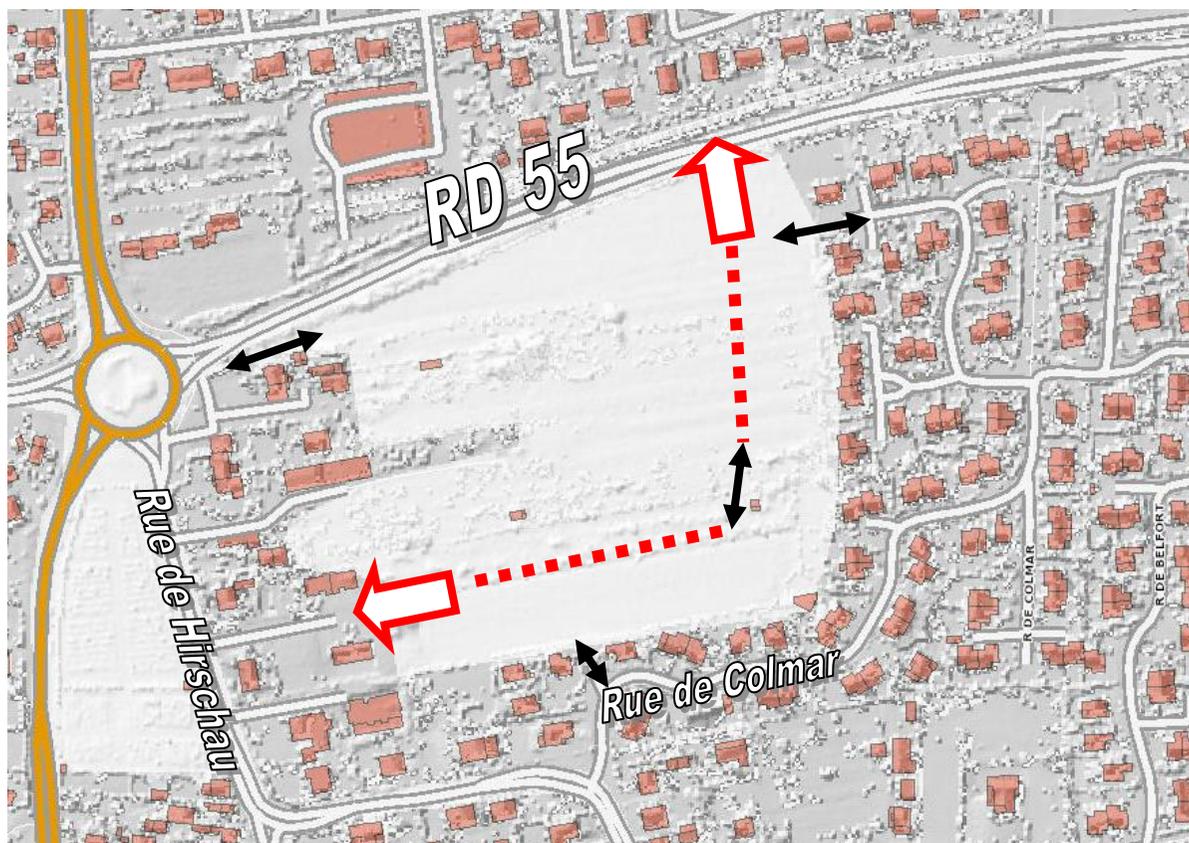
| Vacances scolaires et samedi | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|------------------------------|-----|----|----|----|----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|----|----|--|--|
| 4h | 5h | 6h | 7h | 8h | 9h | 10h | 11h | 12h | 13h | 14h | 15h | 16h | 17h | 18h | 19h | 20h | 21h | 22h | 23h | 0h | 1h | | |
| 43t | 06t | 06 | 04 | 11 | 11 | 11 | 11 | 11 | 11 | 11 | 11 | 11 | 11 | 09 | 02 | 08 | 18t | 27t | 02a | | | | |
| | 23t | 22 | 11 | 26 | 26 | 26 | 26 | 26 | 26 | 26 | 26 | 26 | 26 | 26 | 28 | 20 | 43 | 53t | | | | | |
| | 40 | 34 | 26 | 41 | 41 | 41 | 41 | 41 | 41 | 41 | 41 | 41 | 41 | 41 | 46 | 35 | | | | | | | |
| | 52t | 48 | 41 | 56 | 56 | 56 | 56 | 56 | 56 | 56 | 56 | 56 | 56 | 56 | 57 | | | | | | | | |
| | | 56 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |

| Dimanche et jours fériés | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|--------------------------|----|----|----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|----|----|--|--|--|--|
| 6h | 7h | 8h | 9h | 10h | 11h | 12h | 13h | 14h | 15h | 16h | 17h | 18h | 19h | 20h | 21h | 22h | 23h | 0h | 1h | | | | |
| | 04 | 05 | 05 | 05 | 04 | 16 | 16 | 16 | 16 | 16 | 16 | 16 | 16 | 16 | 09 | 19t | 28t | | | | | | |
| | 35 | 35 | 35 | 35 | 34 | 36 | 36 | 36 | 36 | 36 | 36 | 36 | 36 | 36 | 44 | 54t | | | | | | | |
| | | | | | 56 | 56 | 56 | 56 | 56 | 56 | 56 | 56 | 56 | 56 | | | | | | | | | |

6° La desserte des terrains par les voies et réseaux

Le site devra être à terme desservi par une voirie primaire débouchant sur la RD55, et comportant un aménagement de sécurité. En cas d'aménagement par tranches, la tranche sud sera drainée par la rue de Hirschau et la tranche Nord par la RD55.

L'accès au sud du site sur la rue de Colmar restera réservé aux piétons et cycles, de même que l'accès au quartier résidentiel du vert-village existant (à l'est).



Source : infogeo68

