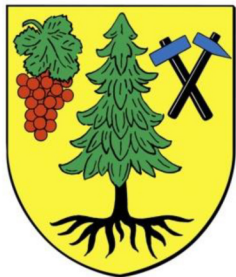


# PLAN LOCAL d'URBANISME

*Approuvé*

## Commune de Steinbach



### 4. Orientations d'Aménagement et de Programmation *OAP multisites et OAP mobilités douces*

ÉLABORATION

Approuvée par délibération du Conseil Municipal du  
20 avril 2021



Le Maire



Avril 2021



## SOMMAIRE

<b>AVANT-PROPOS .....</b>	<b>4</b>
<b>LES OAP MULTISITES .....</b>	<b>5</b>
<b>1 . CONTEXTE GENERAL.....</b>	<b>5</b>
<b>2. PARTIE « USINE » (1,8 ha) : LES PRINCIPES D'AMENAGEMENT.....</b>	<b>7</b>
<b>3. PARTIE « PARKING » (0,78 ha) : LES PRINCIPES D'AMENAGEMENT .....</b>	<b>11</b>
<b>L'OAP MOBILITES DOUCES.....</b>	<b>15</b>
<b>1. PRESENTATION GENERALE.....</b>	<b>15</b>
<b>2. ORIENTATIONS D'AMENAGEMENT ET DE PROGRAMMATION .....</b>	<b>19</b>

### **Article L151-6 du Code de l'Urbanisme**

Créé par ORDONNANCE n°2015-1174 du 23 septembre 2015 - art.

*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**

Créé par ORDONNANCE n°2015-1174 du 23 septembre 2015 - art.

*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.*

# LES OAP MULTISITES

## 1 . CONTEXTE GENERAL

Il s'agit du site de la friche industrielle Trelleborg localisé à l'intérieur du tissu bâti, le long de la rue de Cernay. Le site concerné présente deux parties historiquement liées, situées de part et d'autre de la rue principale :

- une partie dite « Usine » d'une surface de 1,8 ha, qui est aujourd'hui une friche industrielle vide composée de plusieurs bâtiments d'âges différents dont certains en très mauvais état et très difficilement reconvertibles ;
- une partie dite « Parking » d'une surface de 0,78 ha, vide de toute construction qui faisait office d'aire de stationnement à l'usage des employés.

Cette OAP s'inscrit dans un contexte de développement durable compte tenu de la reconversion envisagée de la friche industrielle Trelleborg. Il s'agit d'un enjeu fort pour la ville de Steinbach appréhendé comme un projet unique et cohérent.

Sa situation à l'interface entre le cœur du village au nord et les quartiers résidentiels au sud (rue de Cernay) représente un espace stratégique dont la valorisation renforcera la cohérence entre les deux parties urbaines.

La superficie mobilisable permet d'envisager la création, de façon coordonnée et planifiée, d'un véritable site urbain intégrant notamment une diversité dans les types d'habitat, et mettant en avant un périmètre environnemental et paysager, à proximité de l'Erzenbach.

Compte tenu de la volonté communale de favoriser un développement endogène de l'urbanisation, l'aménagement de ce site constitue un enjeu fort au niveau local.

Même si la réalisation de l'urbanisation de ce site s'étale sur un certain temps, l'opération sera considérée comme un ensemble, notamment du point de vue du respect des obligations liées au SCOT.

Surface : 1,8 ha  
-----  
Entre 48 et 52 logements



## 2. PARTIE « USINE » (1,8 ha) : LES PRINCIPES D'AMENAGEMENT

### Cadre général :

Le projet se base sur la démolition des constructions et installations existantes et une dépollution du site avant tout projet d'urbanisation du périmètre concerné. La préservation d'éléments architecturaux de nature à mettre en valeur l'ancienne vocation industrielle et patrimoniale des lieux est souhaitée. Dans tous le cas, le projet devra garantir le rappel du passé industriel du site.

### Organisation d'un espace global ouvert vers l'extérieur :

- Le quartier devra être connecté de façon optimale à la rue de Cernay qui est la principale voie de liaison irriguant les différents quartiers de Steinbach.  
La rue de la Rivière sera conservée en l'état. Compte tenu de la configuration locale, il convient de désenclaver cette rue et de prévoir une liaison avec la rue de Cernay.  
De façon générale, les opérations menées sur le site devront justifier de la création d'un quartier traversant, fluide et ouvert sur les secteurs périphériques. Les opérations fermées sur elles-mêmes et totalement déconnectées du village ne sont pas autorisées.
- L'aménagement d'un ou plusieurs espaces fédérateurs (jardin, place,...) permettra notamment de favoriser le lien social et la convivialité dans le secteur.
- Les constructions devront être implantées en retrait par rapport à la rue de Cernay, ce qui favorisera une amélioration à la fois des conditions de circulation le long de cette voie, et de la perception visuelle depuis cette rue.
- Les abords de la place des Diables Rouges devront être intégrés dans la réflexion sur l'aménagement du site afin de définir une interface de qualité entre le centre ancien et le nouveau quartier. Cette réflexion devra notamment porter sur les nouvelles constructions prévues en front de place (ex : toits plats non souhaités) et sur la nécessité de prévoir un recul suffisant entre l'espace public et les nouveaux bâtiments.  
Prévoir la réouverture piétonne de l'axe Grand'rue (ouverture de la rue derrière la place).

### Desserte et parking :

- Fixer plusieurs voies d'accès au site à partir de la rue de Cernay de façon à organiser au mieux la desserte du secteur. Les voies en impasse ne sont pas souhaitées.
- Obligation d'intégrer localement les modes de déplacement doux et les accès correspondants de nature à favoriser une circulation adaptée à l'échelle du quartier et une bonne insertion au site.





- Prévoir des places de stationnement adaptées aux besoins du site (véhicules à moteur, vélos...).
- Elargir les trottoirs au niveau de la Grand'rue conformément à la Loi d'accessibilité.
- Prévoir un aménagement de la rue de Cernay au droit des deux sites d'aménagement, de part et d'autre de cette voie, destiné à desservir l'ensemble des nouvelles constructions, le débouché de la rue de la rivière et le secteur ouvert pouvant accueillir plusieurs usages. Cet aménagement de l'espace public devra notamment répondre à des objectifs de rationalisation et de sécurisation des accès vers les nouveaux sites d'urbanisation, tout en traitant également la maîtrise de la vitesse automobile dans cette partie de la rue de Cernay. De plus, compte tenu de la localisation du site, il sera également important de mettre en avant la valorisation paysagère de ce point de passage entre les quartiers périphériques et le centre village. Cet aménagement devra être prévu lors de la première phase d'aménagement du périmètre concerné.
- Comme l'espace vert fédérateur prévu entre le bâtiment de la cave Cattin et les nouvelles constructions, un espace ouvert multi usages est à prévoir au bord de la Rue de Cernay qui pourra servir de parking (visiteurs, voisinage) afin d'éviter au maximum tout stationnement sur la rue de Cernay.

#### **Production de logements :**

- Objectif de production : entre 48 et 52 logements sur le site en compatibilité avec les dispositions du Schéma de Cohérence Territoriale (SCOT) Thur Doller.
- Intégrer la nécessité de mixer les différentes formes d'habitat : individuel, intermédiaire et/ou collectif, de façon à pouvoir au minimum justifier d'une densité sur site équivalente à 25 log/ha. Le schéma d'organisation ci-contre présente, à titre indicatif, une des options envisageables concernant l'organisation spatiale des différentes formes d'habitat.
- Prévoir la possibilité de diversité des fonctions : habitat, petits commerces en rdc, bureaux, artisanat..., à condition qu'il n'y ait pas création de nuisances pour le voisinage.
- Une opération de logements « seniors » est fortement souhaitée.

#### **Insertion environnementale, architecturale et paysagère :**

- Obligation de présenter un projet intégrant des éléments permettant de garder la mémoire de l'ancienne vocation industrielle du site.
- Les voies créées ou aménagées seront accompagnées de plantations.
- Privilégier les essences locales dans les aménagements paysagers.

- Dans le cadre de l'aménagement des espaces extérieurs du site, découvrir et renaturer les abords du cours d'eau irriguant le secteur par une mise en valeur paysagère. Cette renaturation sera réalisée avec des essences locales adaptées aux bordures du cours d'eau. Ces actions seront menées dans le respect du fonctionnement hydraulique et écologique local.
- Assurer le maintien du champ de vision existant depuis la rue de Cernay, vers le coteau au nord.

#### **Prise en compte de la problématique de la pollution et des nuisances potentielles :**

- Compte tenu des pollutions constatées sur le site, directement liées aux activités industrielles développées sur place par le passé, l'aménagement de ce secteur ne pourra être effectif qu'après une dépollution du site et la définition des mesures permettant d'accueillir en toute sécurité les nouvelles fonctions (habitat, activités,...), conformément à la réglementation en vigueur.
- Compte tenu des activités développées par la structure viticole située en contiguïté du site Trelleborg, il est nécessaire pour le projet de prendre en compte les nuisances sonores pouvant déranger le voisinage notamment à l'époque des vendanges (trafic accru, machines sollicitées...). Ainsi, de façon à éviter la réalisation de constructions trop proches de la cave viticole, les parties du site les plus proches de la cave, ne sont pas destinées à être urbanisées. Par contre, la réalisation d'un espace vert fédérateur et d'un secteur ouvert pouvant intégrer plusieurs usages (lieu public, espace paysager, stationnement...) est envisagée dans ce secteur. L'option précédente contribuera également à la préservation de la vue sur le coteau depuis la route de Cernay.

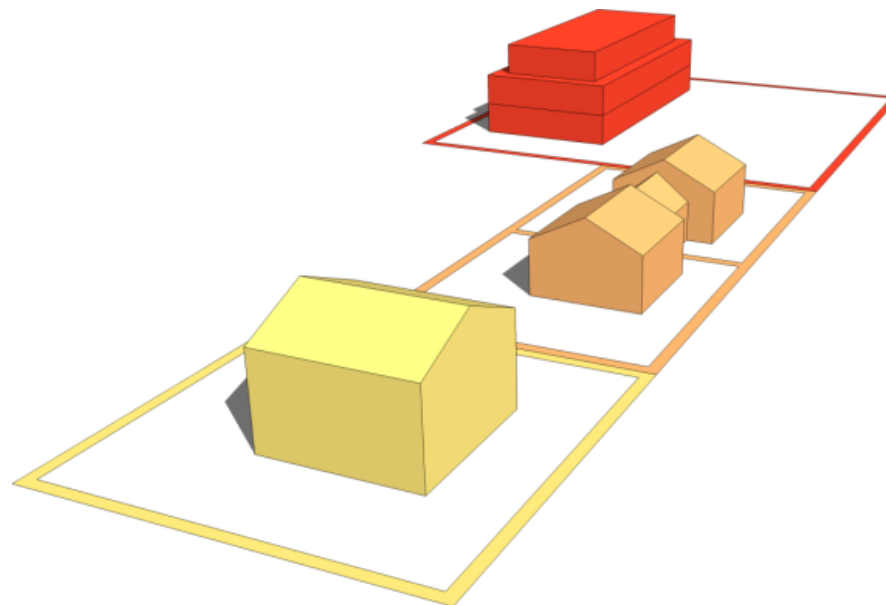
### 3. PARTIE « PARKING » (0,78 ha) : LES PRINCIPES D'AMENAGEMENT

#### Organisation d'un espace global ouvert vers l'extérieur :

- Le quartier s'articule autour d'une trame viaire interne cohérente et adaptée au site. Une connexion maximale vers les secteurs périphériques sera recherchée. Ainsi, les opérations fermées sur elles-mêmes et totalement déconnectées du village ne sont pas autorisées. Les modes de déplacements doux seront intégrés au quartier.
- La nécessité d'implanter les constructions en retrait par rapport à la rue de Cernay favorisera une bonne perception visuelle le long de cette rue.

#### Desserte et parking :

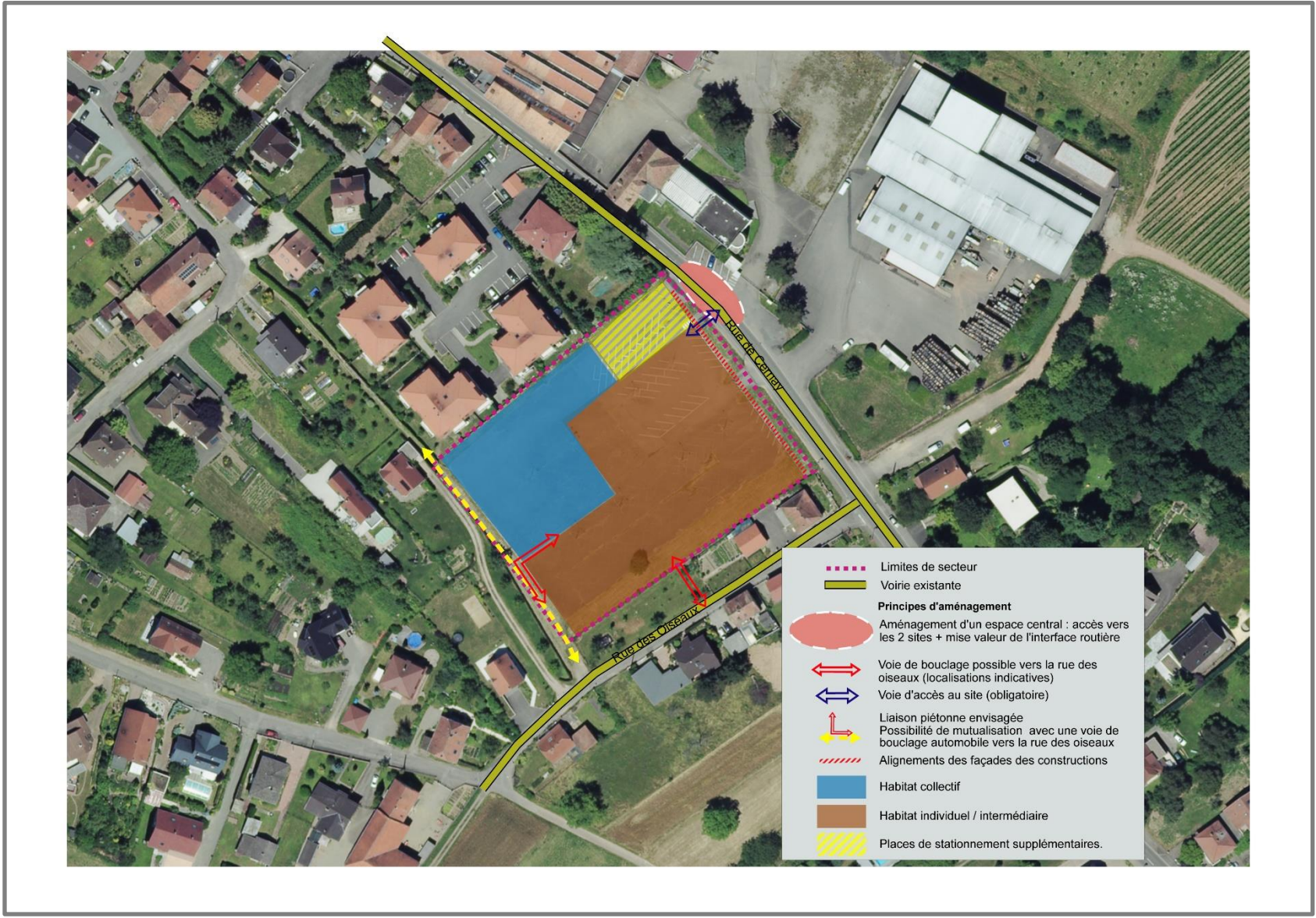
- Fixer une voie principale d'accès au site à partir de la rue de Cernay de façon à organiser au mieux la desserte du secteur.
- Les accès directs aux parcelles depuis la rue de Cernay sont interdits.
- Assurer une desserte cohérente du site. Prévoir éventuellement un bouclage par la rue des Oiseaux (soit directement depuis le secteur, soit via le chemin existant à l'Ouest).
- Obligation d'intégrer localement les modes de déplacement doux (Nord/Sud et Ouest/Est) et les accès correspondants de nature à favoriser une circulation adaptée à l'échelle du quartier et une bonne insertion du site.



# OAP - Steinbach

Surface : 0,78 ha  
-----  
Entre 19 et 24 logements





- Prévoir des places de stationnement mutualisées supplémentaires, venant en complément des obligations de stationnement fixées par le règlement du PLU.

#### **Production de logements :**

- Objectif de production : entre 19 et 24 logements sur le site.
- Intégrer la nécessité de mixer les différentes formes d'habitat : individuel, intermédiaire, collectif de façon à pouvoir au minimum justifier d'une densité sur site équivalente à 25 log/ha. Le schéma d'organisation en page précédente, présente, à titre indicatif, une des options envisageables concernant l'organisation spatiale des différentes formes d'habitat.

#### **Insertion environnementale et paysagère :**

- Privilégier les essences locales fruitières ou feuillues dans les aménagements paysagers.

# L'OAP MOBILITES DOUCES

## 1. PRESENTATION GENERALE

### Définition et enjeux des mobilités douces

Les mobilités douces désignent l'ensemble des déplacements non motorisés, à savoir la marche à pied, le vélo et tous les dérivés (rollers, trottinettes, etc.).

De façon générale, ces modes de déplacement tendent à retrouver une place centrale pour effectuer des trajets de courtes distances dans des territoires urbains ou péri-urbains ou dans le cadre d'une mobilité intermodale. Ils s'articulent avec une offre de transports collectifs élargie (car, bus, tramway, train) et s'intègrent dans de nouvelles pratiques de mobilité (covoiturage, autopartage, vélo en libre-service, etc.).

Pour un territoire, les enjeux sont multiples :

- redonner une véritable place aux modes actifs dans l'espace public, grâce à des aménagements cyclables et des cheminements piétons de qualité dans un environnement apaisé ;
- proposer des alternatives au tout-voiture pour anticiper les évolutions des modes de déplacement ;
- répondre aux engagements pris en matière de développement durable et d'économie d'énergie.

Au-delà de ces enjeux, les mobilités douces ont un impact positif sur l'amélioration du cadre de vie (nuisances sonores) et en matière de santé publique (pratique régulière d'une activité physique).

Pour être performante, la mobilité douce doit bénéficier de réseaux attrayants, sûrs et bien reliés entre eux. Les objectifs et besoins des mobilités actives doivent être pris en compte lors de l'aménagement des réseaux :

- **Les réseaux du quotidien** ont pour caractéristiques des itinéraires courts, directs et sécurisés qui relient le lieu d'habitation, le lieu de travail, les commerces, services publics et équipements.

Les déplacements quotidiens des piétons sont en général inférieurs à un kilomètre ou à 15 minutes de marche. Un réseau piéton attrayant se caractérise par une bonne signalisation et par des itinéraires sans lacunes, ni détours ou obstacles. Par ailleurs, il tient compte des besoins de tous les usagers, avec une attention particulière pour les personnes à mobilité réduite, les enfants, les personnes âgées, les personnes se déplaçant avec une poussette, etc.

Les déplacements quotidiens des cyclistes sont généralement inférieurs à une distance de 5 kilomètres ou un temps de trajet jusqu'à 20 minutes. Un réseau cyclable performant se caractérise par sa lisibilité et sa facilité d'utilisation, il offre des itinéraires directs, continus, rapides et sûrs. Par ailleurs, les destinations principales doivent proposer un nombre de places de stationnement suffisant et des équipements sécurisés.

- **Les réseaux pour les loisirs** répondent aux besoins de la population en matière de loisirs et de détente de proximité : itinéraires peu fréquentés, sûrs et attrayants.

Les deux types de réseaux peuvent se superposer partiellement.

## Réaliser un réseau cohérent de mobilités douces à Steinbach

### Les orientations supra-communales en matière de mobilités douces

Le Schéma de Cohérence Territoriale (SCoT) du pays Thur Doller affiche la volonté de développer le réseau de circulations douces (piétonnes et cyclistes) entre les communes du territoire mais également au sein même des communes pour réduire le recours systématique à la voiture individuelle.

Le SCoT demande ainsi aux documents d'urbanisme de traduire à l'échelon communal l'objectif précédent.

A noter que, de façon à anticiper les besoins et répondre à une demande grandissante des utilisateurs du vélo afin de rouler en toute sécurité, le Pays Thur Doller est en cours de validation d'un schéma vélo.

Ce document présente plusieurs objectifs :

- permettre de construire le futur réseau cyclable,
- étoffer le réseau cyclable existant avec de nouveaux itinéraires,
- être en interaction avec les infrastructures présentes et futures des territoires limitrophes, et avec les autres schémas territoriaux,
- faire émerger de nouveaux services.



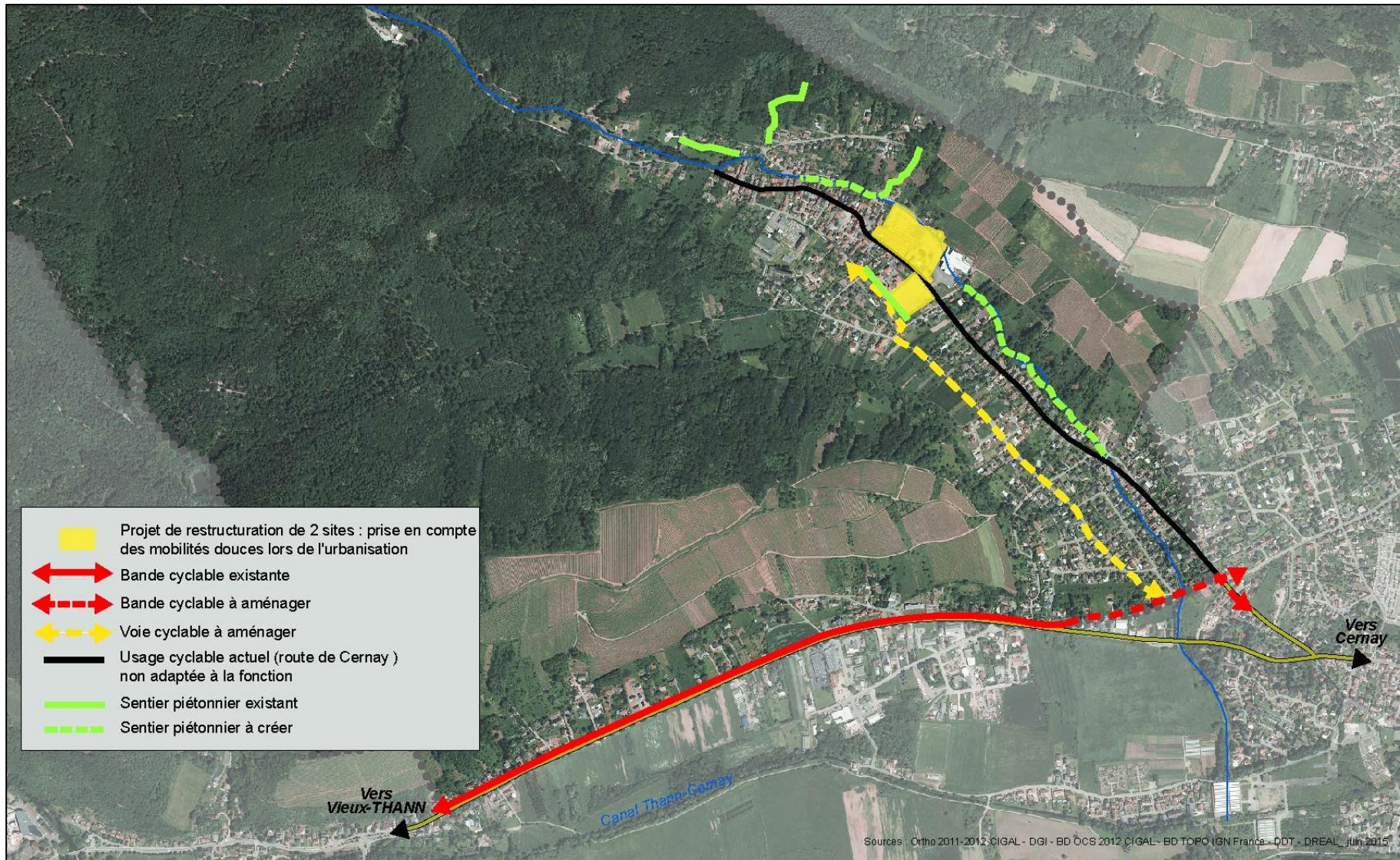
## **L'OAP mobilités douces est élaborée dans le respect des orientations du PADD du PLU**

Concernant les déplacements doux, le PADD de Steinbach affiche une volonté de diversifier les possibilités de déplacement existantes tout en apportant une réponse locale à la problématique du tout-automobile. A ce titre, les deux orientations suivantes sont présentées :

- ✚ Permettre le développement des initiatives visant à proposer des solutions alternatives concernant les formes de déplacement.
- ✚ Prévoir, dans le cadre de l'urbanisation future des sites, la réalisation des connexions cohérentes avec le réseau viaire existant afin de faciliter l'intégration urbaine de cette nouvelle zone en permettant des liaisons efficaces avec les zones contiguës. Les liaisons douces, notamment, seront prises en compte dans les nouveaux projets.

Dans le respect des orientations du PADD, l'OAP mobilités douces de Steinbach consiste à :

- Renforcer et organiser les capacités locales de déplacements doux à l'intérieur ou à proximité immédiate du village.
- Inscrire le réseau local dans une logique de maillage intercommunal.
- Intégrer l'obligation pour les nouvelles opérations d'aménagement d'ensemble de prévoir des itinéraires doux en cohérence avec le maillage existant ou projeté sur le village.



## 2. ORIENTATIONS D'AMENAGEMENT ET DE PROGRAMMATION

### **Renforcer et organiser les capacités locales de déplacements doux à l'intérieur ou à proximité immédiate du village.**

Dans l'enveloppe urbaine, les actions visant à renforcer les réseaux existants devront favoriser :

- la mise en avant des relations inter-quartiers, avec possibilité de se déplacer en évitant le recours à l'automobile. Cette démarche doit principalement être appréhendée sur des circuits Nord/Sud mais également Est/ouest.
- la connexion avec les axes de déplacements doux intercommunaux, existants ou à développer ;
- un accès aisé vers les espaces naturels ou agricoles périphériques et un cheminement le long de l'Erzenbach ;

### **Inscrire le réseau local dans une logique de maillage intercommunal.**

De façon à s'inscrire dans le cadre d'un maillage de déplacements doux à l'échelle des communes limitrophes à Steinbach, il sera important de mettre en avant les besoins suivants :

- au Sud/Est, permettre un accès aisé vers l'agglomération de Cernay et la commune voisine d'Uffholtz ;
- au Sud/Ouest, raccorder le réseau local, à la bande cyclable existante qui relie Steinbach à l'agglomération de Thann/Vieux-Thann ;
- de façon plus, globale, il s'agira également de favoriser des déplacements doux à vocation de tourisme et loisirs permettant d'accéder aux circuits de découverte sur les sentiers des versants montagneux.

### **Intégrer l'obligation pour les nouvelles opérations d'aménagement d'ensemble de prévoir des itinéraires internes doux en cohérence avec le maillage existant ou projeté sur le village.**

Le présent chapitre met en évidence l'intérêt local de prévoir la réalisation de liaisons douces dans le cadre du réaménagement des secteurs de l'ancienne usine Trelleborg et de l'ancien parking.

Le maillage envisagé favorisera ainsi l'intégration des futurs quartiers par la possibilité qui sera effective de se déplacer de façon simple et pratique d'un secteur à un autre.

A l'intérieur des secteurs d'extension, des modes de déplacement doux seront prévus de façon à renforcer le maillage existant. Le réseau de voirie pourra être conçu comme un espace partagé entre les différents usagers.

