

7. AUTRES ANNEXES

7.17. Étude Entrée de ville

DOSSIER APPROUVE

Vu pour être annexé à la délibération du 11/12/2025

A Haguenau

Le 11/12/2025



Le Vice-Président

Jean-Lucien NETZER



Commune de Bernolsheim

Etude d'entrée de ville

Réalisée dans le cadre du dossier de déclaration d'utilité publique (DUP) de la plate-forme départementale d'activités (PDA) de la Région de Brumath de 2008

1. CONTEXTE DE L'ETUDE D'ENTREE DE VILLE

L'étude d'entrée de ville ci-dessous a été réalisée dans le cadre du dossier de déclaration d'utilité publique (DUP) de la plate-forme départementale d'activités (PDA) de la Région de Brumath de 2008. Elle a permis l'urbanisation du site et est donc reprise in extenso dans le PLU de Bernolsheim.

Pour mémoire et afin de faciliter la compréhension de l'étude :

- Le POS de Bernolsheim est désormais caduc et a été remplacé par un PLU auquel l'étude d'entrée de ville est annexée.
- La zone INAX de la PDA et ses 2 sous-secteurs INAX1 et INAX2, apparaissant dans l'étude correspondent désormais, respectivement, aux secteurs UXa et UXc du PLU.
- L'autoroute A340 est désormais la RD1340.

2. PRISE EN COMPTE DE L'ARTICLE L.LLL.1-4.

L'article L. 111-1-4 premier alinéa dispose qu'en dehors des espaces urbanisés des communes, les constructions ou installations sont interdites :

- "dans une bande de 100 mètres de part et d'autre de l'axe des autoroutes, des routes express et des déviations d'agglomérations au sens du code de la voirie routière.
- dans une bande de 75 mètres de part et d'autre de l'axe des autres routes classées à grande circulation,
- sous réserve de quelques exceptions limitativement énumérées "

Les dispositions visées par l'article L. 111-1-4, applicables depuis le 1er janvier 1997, ont pour objectif de stopper le long des principaux axes routiers le processus de prolifération désordonnée des constructions qui s'implantent en-dehors de toutes préoccupations urbanistiques, architecturales ou paysagères, et souvent dans un seul souci de court terme. Le législateur a donc souhaité garantir la qualité de l'urbanisation à proximité de ces infrastructures, dans des secteurs qui sont très souvent soumis à des pressions foncières importantes.

La loi invite les communes qui disposent d'un document d'urbanisme à édicter aux abords des grandes infrastructures routières (autoroutes, routes express, déviations, routes classées à grande circulation), des règles d'urbanisme justifiées et motivées au regard des nuisances, de la sécurité et de la qualité architecturale, urbaine et paysagère. A défaut d'avoir mené et formalisé dans le document d'urbanisme une telle réflexion, les dispositions du premier alinéa de l'article L. 111-1-4 sont applicables de plein droit aux terrains situés en dehors des espaces urbanisés, nonobstant leur classement en zone urbaine ou en zone d'urbanisation future par le document d'urbanisme ou leur situation à l'intérieur des panneaux d'agglomération.

La commune de Bernolsheim est traversée par 3 axes entrant dans le champ d'application de l'article L111-1-4 :

- l'A4,
- l'A340,
- la RD421.

■ **La zone INAX destinée à accueillir la plate-forme départementale d'activités (PDA) de la Région de Brumath**, sur une surface totale d'environ 120 hectares, localisés sur les bords de Bernolsheim et de Mommenheim. Cette zone, située en dehors des secteurs actuellement urbanisés est traversée d'Est en Ouest par la RD 421, et délimitée dans sa partie Nord et Est par l'A4.

Afin de se soustraire aux marges inconstructibles de 75 mètres comptés depuis l'axe de la RD421 et 100 mètres depuis l'axe de l'A4, la zone INAX devra répondre aux exigences de l'article L. 111-1-4 du Code de l'Urbanisme.

La sécurité

La future zone d'activités bénéficiera d'une accessibilité sécurisée grâce à plusieurs dispositifs :

- le réaménagement du giratoire actuel en sortie d'autoroute, en une "place carrée" qui permettra d'augmenter le dimensionnement de l'ouvrage, afin notamment d'allonger le rayon de giration et pour permettre la connexion sécurisée de plusieurs nouvelles branches. Le réaménagement de ce carrefour permet par ailleurs d'augmenter la capacité de stockage des flux sortant de l'autoroute.
- l'allongement des bretelles autoroutières de l'A4 et l'A340 débouchant sur la "place d'accueil" à l'entrée de la zone. Elles permettront d'améliorer la sécurité de ces voies, aujourd'hui trop courtes, et de satisfaire notamment aux distances de décélération en sortie d'autoroute,
- l'aménagement de trois carrefours qui constitueront des ouvrages de sécurité visant à rompre les vitesses de circulation sur la RD421 et briser la linéarité de la voie (modification du profil "routier" de la départementale),
- l'aménagement à 2x1 voies de la section Ouest du projet de la PDA contribuera à dissuader les flux de transit dans Mommenheim. Cette démarche pourra être renforcée par l'implantation d'un feu tricolore en entrée de Mommenheim afin de créer un allongement dissuasif de temps de parcours sur la traversée de Mommenheim.
- la séparation des flux de transit traversant la zone des flux de desserte interne : les branches de desserte des futures parcelles se connectent sur la RD421 au niveau des carrefours giratoires prévus. Aucun accès privé ne sera possible directement sur la RD421. Cela permet de limiter les points de conflits,
- le traitement des antennes de desserte à leur extrémité de manière à permettre les retournements sans générer d'impasse,
- la réalisation d'une piste cyclable bidirectionnelle, en site propre, en parallèle à la RD421, afin d'encourager et de sécuriser les modes de déplacement doux. Cet itinéraire permettra de relier Brumath à Mommenheim (possibilité de mise en réseau avec les deux gares respectives).

Les nuisances

Les terrains concernés par ce projet de zone d'activités sont localisés dans un secteur à vocation agricole, en dehors des zones urbanisées. Ce projet générera plusieurs types de nuisances.

Nuisances sonores :

L'autoroute A4 sépare actuellement les zones urbaines de Bernolsheim et Brumath (au Nord et à l'Est) du site du projet : elle constitue donc déjà un "mur sonore" important. En ce sens, le projet n'aggraverait pas de manière significative la situation existante. À l'Ouest, une zone tampon est conservée et renforcée entre les premières habitations de Mommenheim et la limite de la zone du projet (préservation des bosquets existants, traitement paysagers des franges par des corèges végétaux etc.).

La définition d'une façade urbaine en limite de l'A4, à l'ouest de l'échangeur sur la section où l'autoroute est située en contre-haut par rapport au site, contribuera à la diminution de la propagation des nuisances sonores liées à la circulation autoroutière. Cette ligne de constructions attendue constituera notamment un écran acoustique pour les bâtiments situés en arrière de cette ligne d'implantation.

Par ailleurs, afin de limiter les pollutions sonores pouvant porter atteinte à la qualité de vie des habitants, le type d'activités autorisées dans la zone, ainsi que les occupations et utilisations du sol devront être compatibles avec le milieu environnant et les occupations et utilisations du sol autorisées. Si des activités générant des nuisances sonores vis-à-vis des zones environnantes venaient à s'implanter sur le site, ces dernières seront soumises à la législation en vigueur sur les installations classées et inscrites. Les nuisances sonores seraient limitées, conformément aux normes en vigueur. Elles seront assujetties à étude d'impact.

Pollutions atmosphériques :

L'augmentation de la circulation attendue par le développement de la future zone d'activités constitue un facteur aggravant pour la qualité de l'air.

Le choix du site d'implantation, localisé à proximité des gares de Mommenheim et de Brumath (à moins de 2 km), confère à la future zone d'activités une bonne desserte par les transports en commun. Cette situation peut participer à la diminution des déplacements pendulaires des véhicules particuliers à la faveur des transports collectifs.

D'autre part, le parti d'aménagement et la réglementation de la zone INAX favorise les modes de déplacement doux par l'aménagement d'une piste cyclable en site propre parallèlement la RD421 (de Mommenheim à Brumath) et par la mise en place de normes de stationnement pour les vélos.

Nuisances visuelles :

Les couleurs de façades vives sont interdites, ainsi que les enseignes lumineuses en partie pour limiter les nuisances visuelles susceptibles de détourner l'attention des automobilistes.

D'une manière globale, les règles architecturales et urbanistiques mises en place dans le règlement du POS visent à limiter l'impact visuel des constructions dans le grand paysage afin de limiter les nuisances visuelles depuis les zones résidentielles environnantes, et les infrastructures de communications.

La qualité paysagère, architecturale et urbanistique

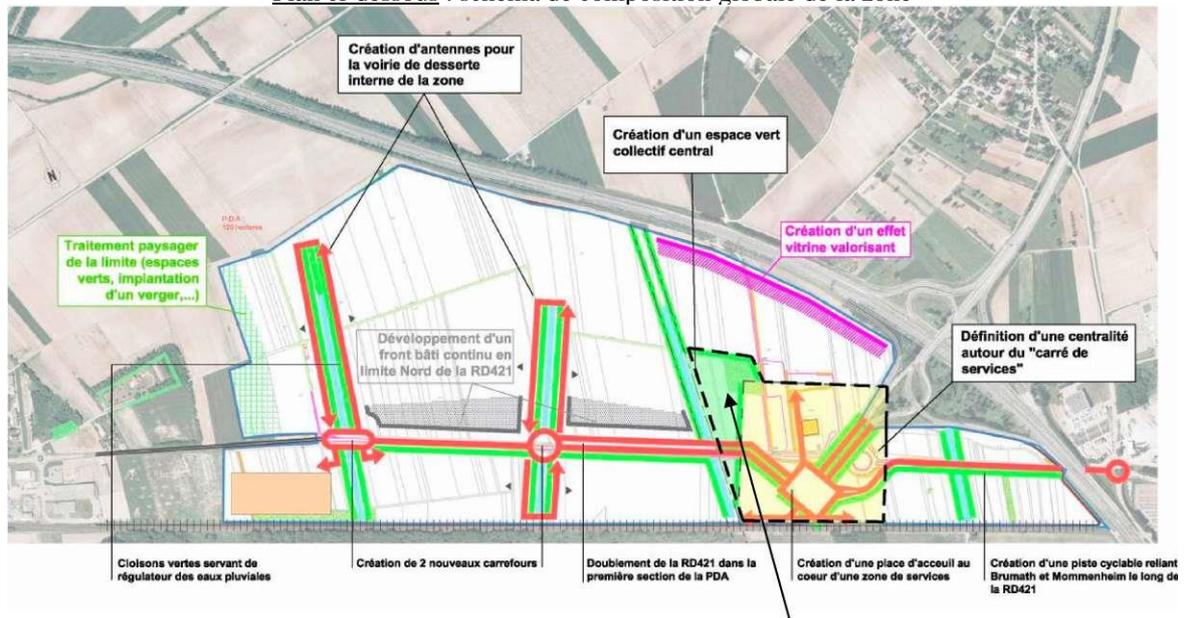
La maîtrise de la qualité urbanistique et paysagère est liée en premier lieu au développement de la zone qui devra s'effectuer dans le cadre d'une opération d'aménagement d'ensemble (procédure de ZAC), afin de favoriser une cohérence globale du projet et d'éviter une urbanisation au coup par coup.

La localisation du projet, dans un espace agricole ouvert, induit la mise en place de dispositifs permettant de réduire son impact visuel au sein du grand paysage. Le projet prévoit ainsi le traitement végétal des franges de la zone en particulier à l'ouest du site, secteur soumis aux vues les plus importantes. De plus les éléments arborés et arbustifs existants seront conservés : cela permettra d'assurer des transitions douces entre la zone du projet et les espaces agricoles ou urbanisés environnants.

D'une manière générale, la qualité urbaine et architecturale est recherchée à travers :

- un règlement d'urbanisme encadrant l'aspect des futures constructions (interdiction des teintes vives ou blanches sur de grandes surfaces par exemple), des enseignes (interdiction de dépassement de l'acrotère, interdiction des panneaux publicitaires et enseignes lumineuses etc.), des clôtures etc. A défaut de pouvoir imposer certains types de matériaux, le règlement d'urbanisme ne contraint pas, et n'empêche pas le recours à des techniques de constructions innovantes et bénéfiques d'un point de vue paysager et environnemental (toitures végétalisées ou panneaux solaires par exemple).
- la réalisation d'aménagements paysagers à l'intérieur de la zone, ainsi que la conservation de certains éléments végétaux existants. Ces espaces verts prendront une place importante dans la composition du projet. Ils permettront de créer des séquences visuelles et compenser la forte minéralité engendrée par une zone urbaine aussi vaste. Les ouvrages de stockage des eaux pluviales (fossé et noue) participeront également à la qualité paysagère de la zone et à qualité de l'espace public,
- La qualité urbaine des limites de la zone qui passe par la définition d'une façade urbaine valorisante (effet vitrine) au contact de l'autoroute A31 et de la "place carré" en entrée de zone,
- La limitation des distances de recul des constructions autorisées par rapport à la RD421 sur son côté Nord, afin de favoriser la création d'un front bâti continu, structurant et encadrant l'espace public, et d'éviter les décrochements trop importants de bâtiments. Cette mesure vise également à renforcer le profil "urbain" recherché dans le traitement de l'espace public de la RD421,
- La limitation de l'impact visuel des aires de stationnement et de stockage grâce à un traitement paysager adapté : plantations d'arbres pour les parkings, haies végétales ou palissades pour les dépôts, interdiction d'implanter des aires de stockage en façade Nord de la RD421, limitation des reculs de construction autorisés par rapport à la RD421 (entre 10 et 20 mètres), afin d'éviter la réalisation de grandes aires de parkings entre la RD421 et les bâtiments,
- L'élaboration d'un parti d'aménagement structuré autour d'une organisation viaire qui vise à la modularité du parcellaire afin de l'adapter aux demandes d'implantation futures : cela facilitera le contrôle de l'urbanisation de manière continue, cohérente et limitera les risques d'aboutir à une zone d'activités déstructurée (création de délaissés, manque d'optimisation du foncier, discontinuité urbaine etc.).
- Par ailleurs, la qualité urbaine du projet est aussi assurée à travers la définition d'un secteur dédié aux activités de services («carré de service »), qui confère au projet de PDA une centralité affirmée et de vitrine valorisant l'entrée de la zone d'activités.

Plan ci-dessous : schéma de composition globale de la zone



Principes d'espaces verts projetés au sein de la zone (Source : Atelier A. Peter)

■ **Les dispositions de cet article concernent la zone INA2a** immédiatement urbanisable située au droit de l'A4.

Les prescriptions de l'article L.111.1-4 sont prises en compte dans le P.O.S. dans la mesure où :

En ce qui concerne les nuisances : les hauteurs des constructions, et l'emprise au sol sont limitées de manière à éviter une sur-densification de cette zone. L'impact des constructions est réduit par la réalisation d'espaces vers notamment le long de l'autoroute. De même, les enseignes publicitaires sont limitées.

Les nuisances liées à la circulation engendrées par la création de la zone sont réduites pour le village car la zone en est éloignée et les flux se font plus en direction des autoroutes. La situation isolée de la zone, la nature de l'activité commerciale envisagée et les obligations fixées en matière d'assainissement des eaux usées garantissent une absence de nuisances pour les zones d'habitat du village aussi bien en matière de bruit que de pollutions atmosphériques et de pollutions des eaux).

En ce qui concerne la sécurité : elle est garantie d'une part, par l'interdiction de réaliser des accès sur l'autoroute ou sur la voie expresse, mais aussi par le fait que les accès sur la route départementale doivent être dimensionnés et positionnés de façon à en limiter les risques pour les usagers.

La sécurité routière des usagers de la zone et du CD 177 est garantie par l'aménagement d'un unique carrefour d'accès et par les reculs imposés aux constructions. Les constructions édifiées seront soumises à des mesures d'isolation acoustique liées à la loi sur le bruit.

La réglementation sur les enseignes publicitaires permet de limiter les points d'appel depuis l'autoroute, garantissant ainsi une plus grande sécurité.

La sécurité à l'échelle de la zone est issue des schémas d'aménagement.

En ce qui concerne la qualité de l'architecture, de l'urbanisme et des paysages :

Elle sera assurée par le traitement unitaire des aménagements et l'obligation d'un aménagement d'un seul tenant ainsi que par des dispositions particulières du règlement