

**PLAN LOCAL  
D'URBANISME  
DE MULHOUSE**

---

# MODIFICATION SIMPLIFIÉE n°2

## 1. NOTICE DE PRESENTATION

valant rapport de présentation complémentaire

Vu pour être annexé à la délibération  
Du Conseil d'Agglomération du 13 décembre 2021

Le Vice-Président



A blue ink signature is written over a circular official stamp of the Mulhouse Alsace Agglomération. The stamp features a central emblem and the text 'Mulhouse Alsace Agglomération' and '536'.

Rémy NEUMANN

# SOMMAIRE

---

<b>I-</b>	<b>HISTORIQUE DU P.L.U.....</b>	<b>3</b>
<b>II-</b>	<b>LA PROCEDURE DE MODIFICATION SIMPLIFIEE .....</b>	<b>4</b>
	2.1 Choix de le procédure.....	4
	2.2 Engagement de la procédure .....	4
	2.3 Mise à disposition du public.....	4
	2.4 Approbation du projet de modification simplifiée.....	5
<b>III-</b>	<b>CONTEXTE DE LA MODIFICATION .....</b>	<b>6</b>
	3.1 Poursuivre le développement de la zone d'aménagement concerté (ZAC) du quartier d'affaires du site de la gare TGV.....	6
<b>IV-</b>	<b>EXPOSE DES MOTIFS .....</b>	<b>7</b>
	4.1 Modifier les orientations d'aménagement et de programmation (OAP) à l'ouest du pont d'Altkirch pour offrir un cadre de travail et de vie agréable .....	8
	4.2 Modifier la règle générale de hauteur autorisée sur le quartier d'affaires du site de la gare TGV (ZONE UX5).....	10
	4.3 Ajuster le périmètre du secteur UX5a susceptible d'accueillir du logement et la règle afférente relative à l'occupation du sol .....	10
	4.4 Permettre le développement en zone UX5a d'un immeuble de hauteur pour créer une émergence dans le paysage urbain .....	11
	4.5 Préciser les dispositions en vigueur en matière de stationnement vélo .....	13
	4.6 Rectifier une erreur matérielle.....	14
<b>V-</b>	<b>LA MODIFICATION SIMPLIFIEE DU P.L.U.....</b>	<b>15</b>
	5.1 Les orientations d'aménagement et de programmation (OAP).....	15
	5.2 Le règlement (pièces écrites).....	17
	5.3 Le règlement (documents graphiques).....	18

## I- HISTORIQUE DU P.L.U.

---

Le Plan Local d'Urbanisme de la Ville de Mulhouse a été approuvé par délibération de son Conseil Municipal en date du 21 janvier 2008 et révisé le 25 septembre 2019.

Par arrêté du 19 décembre 2019, la Ville de Mulhouse a procédé à une première mise à jour du document d'urbanisme.

Le 20 mai 2019, le Conseil d'Agglomération de Mulhouse Alsace Agglomération (m2A) a approuvé le transfert volontaire de la compétence « PLU, document d'urbanisme en tenant lieu et carte communale » à M2A, ceci au 1<sup>er</sup> janvier 2020. Ainsi, depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2020, m2A conduit les procédures d'évolution des PLU communaux en vigueur.

Par délibération en date du 31 mai 2021, le Conseil d'agglomération a approuvé la première modification simplifiée du PLU de Mulhouse.

Afin de poursuivre le développement du secteur de la ZAC du quartier d'affaires du site de la gare TGV, il est apparu nécessaire de procéder à des modifications des pièces du PLU de Mulhouse afin qu'ils intègrent les conclusions des études urbaines menées depuis 2019 sur ce secteur, prennent en compte les projets actuels et le niveau d'ambition environnemental souhaité par la Ville de Mulhouse.

C'est pourquoi, par arrêté en date du 28 juin 2021, Mulhouse Alsace Agglomération a décidé d'engager une seconde modification simplifiée du PLU de Mulhouse.

Le cadre juridique, les objectifs de cette modification et l'exposé des motifs sont précisés ci-après.

## II- LA PROCEDURE DE MODIFICATION SIMPLIFIEE

### 2.1 CHOIX DE LA PROCEDURE

Les évolutions projetées du plan local d'urbanisme de Mulhouse n'ont pas pour effet :

- de changer les orientations définies par le projet d'aménagement et de développement durables,
- de réduire un espace boisé classé, une zone naturelle et forestière,
- de réduire une protection édictée en raison des risques de nuisance, de la qualité des sites, des paysages ou des milieux naturels ou d'induire de graves risques de nuisance,
- d'ouvrir à l'urbanisation une zone à urbaniser,
- de créer des orientations d'aménagement et de programmation de secteur d'aménagement valant création d'une zone d'aménagement concerté.

Elles n'entrent donc pas dans le champ d'application de la procédure de révision défini à l'article L 153-31 du code de l'urbanisme, et relèvent de la procédure de modification, qui, conformément à l'article L. 153-36 du code de l'urbanisme, s'applique lorsque l'établissement public de coopération intercommunale décide de modifier le règlement ou les orientations d'aménagement et de programmation.

Les modifications projetées n'ont, par ailleurs, pas pour effet :

- de majorer de plus de 20 % les possibilités de construction résultant, dans une zone, de l'application de l'ensemble des règles du plan,
- de diminuer ces possibilités de construire,
- de réduire la surface d'une zone urbaine ou à urbaniser.

Par conséquent, la procédure de modification du plan local d'urbanisme de Mulhouse peut être effectuée selon la procédure simplifiée prévue aux articles L.153-45 à 153-49 du code de l'urbanisme.

### 2.2 ENGAGEMENT DE LA PROCEDURE

La procédure de modification simplifiée n°2 du plan local d'urbanisme a été engagée, par arrêté en date du 28 juin 2021, à l'initiative du président de m2A qui établit le projet de modification,

Ce dernier est notifié aux personnes publiques associée (PPA) mentionnées aux articles L. 132-7 et L. 132-9 du code de l'urbanisme, à Madame le Maire de la Ville de Mulhouse avant la mise à disposition du public conformément aux dispositions de l'article L153-40 du Code de l'urbanisme et à la Mission régionale d'autorité environnementale (MRAe) afin qu'elle se prononce sur la nécessité ou non d'une évaluation environnementale du projet de modification simplifiée)

### 2.3 MISE A DISPOSITION DU PUBLIC

Le projet de modification, l'exposé de ses motifs et le cas échéant l'avis des personnes publiques associées mentionnées aux articles L. 132-7 et L. 132-9 sont **mis à disposition du public pendant un mois**, dans les conditions lui permettant de formuler des observations.

Les modalités de mise à disposition du public du projet de modification simplifiée n° 2 du PLU seront définies par délibération du Bureau.

## **2.4 APPROBATION DU PROJET DE MODIFICATION SIMPLIFIEE**

A l'issue de cette mise à disposition, le Président présente le bilan des observations devant le Conseil d'Agglomération qui en délibère et approuve par délibération motivée le projet, éventuellement modifié pour tenir compte des avis émis et des observations formulées (article 153-47 du code de l'urbanisme).

La délibération approuvant la modification est ensuite transmise au Préfet et fait l'objet des mesures de publicité et d'information prévues à l'article R.153-21 du code de l'urbanisme.

#### 3.1 POURSUIVRE LE DEVELOPPEMENT DE LA ZONE D'AMENAGEMENT CONCERTÉ (ZAC) DU QUARTIER D'AFFAIRES DU SITE DE LA GARE TGV

Le site de la gare TGV de Mulhouse fait l'objet d'une opération d'urbanisme d'envergure conduite sous forme de zone d'aménagement concertée (ZAC) depuis 2008. Cette opération correspond à la zone UX5 du PLU et vise à développer une offre foncière de qualité représentant 57 000 m<sup>2</sup> de surface de plancher et 2500 emplois, à destination principalement d'entreprises tertiaires et de services, et par extension, à affirmer le quartier gare comme un quartier d'affaires.

Quatre objectifs principaux guident son développement :

- créer une offre pour l'accueil d'activités tertiaires, dans un contexte d'accessibilité profondément transformé par l'arrivée du TGV (TGV Est en 2007 et Rhin Rhône en 2011) et par la réorganisation des transports urbains (tramway, tram train, voie sud) ;
- constituer un levier pour l'affirmation d'un véritable quartier d'affaires autour de la gare, s'inscrivant dans la politique d'extension et de renforcement du centre-ville de Mulhouse ;
- réaliser un espace vitrine de Mulhouse et de son agglomération, caractérisé par une exigence de qualité urbaine, architecturale, paysagère et environnementale, dans le respect des principes du développement durable ;
- mettre en œuvre un programme de qualité par la réalisation d'espaces publics attractifs et sécurisants permettant de s'articuler au quartier environnant et de composer un nouveau tissu urbain aux caractéristiques de centre-ville.

Les lignes directrices du parti d'aménagement sont assez simples et consistent principalement à étendre le parvis de part et d'autre de la gare tout en s'appuyant sur le canal qui constitue un élément structurant de l'espace et à favoriser un développement progressif d'est en ouest.

Aujourd'hui, l'aménagement des secteurs nord-est de la gare est réalisé pour une large part et la totalité des lots proposés sont réalisés ou réservés représentant ainsi 34 000 m<sup>2</sup> de bureaux et d'hébergement hôtelier soit près de 60% de la surface totale des droits à construire de l'opération,



ainsi qu'un parking de 430 places.

Avec la livraison prochaine d'un immeuble de 6000 m<sup>2</sup>, le taux de réalisation sur la ZAC s'élèvera à plus de 42%, soit près de 25 000 m<sup>2</sup> de surface de plancher.

Aussi, le développement du secteur sud-ouest de la gare devient maintenant une

réalité tangible et ouvre de nouvelles perspectives avec :

- une volonté de proposer une ambiance différente, plus paysagère, moins minérale qu'à l'est, pour profiter pleinement de la connexion directe au canal, en réservant la quasi-totalité de l'îlot à l'ouest du giratoire aux modes actifs et en laissant les voitures aux franges avec notamment une offre de stationnement en ouvrage à proximité, au niveau du pont d'Altkirch ;
- une ambition environnementale poussée à l'excellence en cherchant à favoriser le développement de bâtiments présentant un bilan énergétique positif allant jusqu'à la certification BEPOS (Bâtiment à Energie POSitive) ;
- une ouverture de la programmation vers une offre de logements orientée vers le canal en limite ouest de l'opération, pour bénéficier d'un cadre de vie attractif et faire le lien avec le tissu existant tout en étant un bâtiment signal.

## IV- EXPOSE DES MOTIFS

---

Si la révision globale du document d'urbanisme en 2019 avait déjà introduit certaines inflexions du parti d'aménagement initial avec une composition urbaine adossée directement au canal, un confortement du patrimoine végétal actuel et une ouverture aux logements, il est aujourd'hui nécessaire de faire évoluer le PLU pour prendre en compte les conclusions des réflexions urbaines qui ont été conduites depuis, les projets actuels et pour répondre au double objectif de la Ville de Mulhouse d'aller vers une ville plus nature, plus apaisée et durable, de développer un bâtiment signal pour marquer l'entrée ouest du site, créer une nouvelle émergence dans le paysage urbain et proposer une offre locative de qualité.

Aujourd'hui, deux projets de construction sont à l'étude sur les plots situés à l'extrémité ouest de la ZAC (secteur 4 – secteur situé entre le pont d'Altkirch et le tissu bâti existant entre voie ferrée et canal).

L'un pour la construction d'un immeuble de bureaux R+4/R+7 de près de 2900 m<sup>2</sup> de surface de plancher (SP). Le projet se focalise sur des objectifs environnementaux d'usage qui se traduisent par la présence d'une terrasse accessible aux usagers agrémentée d'un mur végétal, par l'importance des surfaces vitrées et une profondeur de plateaux réduite permettant de limiter le recours à l'éclairage artificiel, ou encore par l'utilisation de matériaux biosourcés pour les isolants et le second œuvre.

Le second pour la construction d'un immeuble de hauteur (R+17) pour développer environ 4000 m<sup>2</sup> de SP en location correspondant à environ 60 logements et à titre accessoire d'espaces d'activités réversibles, avec comme pour l'autre projet, un espace commun de convivialité dit « cœur social » à son sommet ou presque. Cet immeuble constituerait un bâtiment signal en entrée ouest de l'opération, nouveau marqueur dans le paysage urbain et porteur d'une réelle exemplarité environnementale avec un bilan énergétique positif et une limitation de l'empreinte carbone (objectif niveau carbone 1).

**Aussi, pour poursuivre le développement de la ZAC Gare sur ce secteur et répondre au niveau d'ambition souhaité, les orientations d'aménagement et de programmation (OAP), les règlements écrits et graphiques sont à modifier comme développé ci-après.**

## 4.1 MODIFIER LES ORIENTATIONS D'AMENAGEMENT ET DE PROGRAMMATION (OAP) A L'OUEST DU PONT D'ALTKIRCH POUR OFFRIR UN CADRE DE TRAVAIL ET DE VIE AGREABLE

Les principes directeurs des OAP existantes sur ce secteur de la ZAC visent à :

- préserver les aménagements paysagers existants le long du canal mais aussi à repositionner la voie routière principale au plus près des voies ferrées pour favoriser un urbanisme en lien direct avec le canal,
- indiquer une ligne d'implantation des bâtiments en continuité de celle des bâtiments existants sur les secteurs limitrophes,
- prévoir une voie de desserte interne à sens unique en sus de la voie principale du secteur,
- définir un secteur pouvant recevoir des logements tout en encadrant cette possibilité.

Ces grands principes tendaient à développer un urbanisme classique de rue, avec un îlot traversé par les véhicules et des façades principales plutôt vouées à être tournées sur cette voie de desserte interne.

Aujourd'hui, m2A et la Ville ont une volonté de développer un plan guide plus ambitieux et innovant, en phase avec les enjeux du XXI<sup>ème</sup> siècle, une composition tournée vers le canal d'une part et vers la voirie principale (dite voie sud) et le domaine ferroviaire d'autre part, le train constituant aussi une entrée de ville. Ce plan guide tend à développer un « îlot travaillé / habité et récréatif » largement réservé aux modes de déplacement actifs pour trouver un juste équilibre entre la proximité de la gare, la visibilité depuis le train et les axes principaux, et un cadre de travail et de vie agréable. Il est aussi souhaité d'une part développer une silhouette d'ensemble plus découpée, en faisant varier les hauteurs et en constituant une émergence principale en entrée d'opération, avec des formes diverses, et d'autre part, permettre plus de souplesse dans l'implantation des bâtiments tout en maintenant des porosités visuelles entre le canal et la colline du Rebberg.



Ces nouveaux principes de composition offrent :

- des vues et des porosités sur la ville comme sur le canal et la colline du Rebberg
- un petit quartier quasiment sans voiture et très paysager
- une accessibilité aisée depuis la gare, la voie sud et la véloroute / piste cyclable
- une adresse remarquable et visible.

Cela se traduit par le plan guide suivant pour le secteur 4 de la ZAC, un plan guide défini par l'Atelier RUEELLE, nouvel urbaniste-conseil de la ZAC mais aussi du centre-élargi de la Ville de Mulhouse.



Il en ressort les évolutions suivantes au niveau des OAP :

- la ligne d'implantation obligatoire est supprimée et est remplacée par une ligne d'implantation possible des bâtiments pour permettre plus de souplesse. Ainsi, les bâtiments peuvent venir jusqu'en limite mais ne peuvent pas aller au-delà. Cette ligne est aussi positionnée de manière à ouvrir les vues sur le canal au nord-ouest et la colline du Rebberg au sud-est ;
- la création de cônes de vue pour mettre en scène la colline du Rebberg, l'eau et le canal et maintenir des échappées visuelles, des espaces d'une largeur moyenne de 17 m, très paysagés dans la prolongation du « jardin » côté canal qui se développe sur une largeur moyenne de 20 m et une longueur de près de 200 m ;
- une réservation de la quasi-totalité de l'îlot aux modes de déplacements actifs (piétons, cyclistes) avec la constitution d'espaces de déambulation spécifiques directement connectés sur l'espace paysager du canal et sa voie verte ;
- une très forte limitation de l'espace de circulation des véhicules à l'intérieur de l'îlot au niveau du secteur sud-ouest et donc la suppression de la voie de desserte interne ;
- un ajustement du positionnement du giratoire et pour partie de la voirie principale (dite « voie sud ») afin de permettre la réalisation d'un aménagement paysager continu le long du domaine ferroviaire mais aussi d'allonger l'îlot parking en ouvrage pour permettre des cheminements plus confortables et pour développer des aménagements paysagers sur son pourtour sud-est / sud-ouest ;
- une redéfinition du secteur où la construction de logements est possible, en le concentrant en entrée nord-ouest d'opération et en permettant un développement sur l'ensemble du plot à l'exception du rez-de-chaussée destiné à recevoir des activités, pour rester sur le même niveau d'offre au global ;

- la création dans ce secteur d'une nouvelle émergence (bâtiment) dans le paysage urbain pour marquer l'entrée de l'opération et devenir le symbole de l'exemplarité énergétique et de la reconstruction de la ville sur elle-même sans artificialisation supplémentaire ;
- un ajustement de la distance minimale entre les bâtiments qui passent à 6 m au lieu de 7 m, pour permettre dans le secteur central la construction d'un ensemble immobilier complexe avec des constructions de dimension variée.

**Certains principes directeurs sont à modifier ou supprimer. Il convient donc de modifier le plan relatif aux OAP du secteur de la gare de Mulhouse pour traduire le nouveau parti d'aménagement.**

## **4.2 MODIFIER LA REGLE GENERALE DE HAUTEUR AUTORISEE SUR LE QUARTIER D'AFFAIRES DU SITE DE LA GARE TGV (ZONE UX5)**

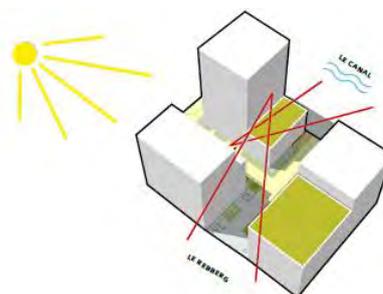
La hauteur maximale autorisée en zone UX5, sauf disposition graphique, s'élève à la cote NGF 267,50 qui correspond peu ou prou à la hauteur du hall principal du bâtiment gare.

Sur les secteurs au nord-est de la gare où tous les bâtiments sont réalisés, en cours ou projetés, la silhouette est globalement homogène par secteur :

- au nord-est du pont de Riedisheim (Wärtsilä / Andrinople), une hauteur R+6 (environ 24 m) pour 4 des 5 plots existants ou à venir,
- au nord-ouest du même pont, une hauteur R+4 (environ 20 m) comptée à partir du parvis à l'exception de l'hôtel IBIS culminant pour partie à 31 m côté parvis Adrien Zeller.

Sur le secteur sud-ouest de la gare, la même homogénéité était prévue, avec un gabarit de référence arrêté R+6.

Le plan guide vise aujourd'hui à développer une silhouette d'ensemble plus découpée afin de donner du rythme et diversifier les plans de vues.



Afin de conserver globalement côté sud-ouest du bâtiment de la gare le même niveau de surface de plancher, tout en laissant une large place au végétal et aux modes actifs, la hauteur maximale autorisée doit être augmentée à la cote NGF de 271 pour permettre de développer un niveau supplémentaire, soit un gabarit R+7. Le niveau moyen du sol est situé actuellement à la cote NGF moyenne approchant 241 m. La cote NGF de l'hôtel IBIS, actuel point haut du quartier d'affaires, s'élève à la cote NGF avoisinant 274 m.

**Aussi, il convient de modifier le règlement écrit de la zone UX5 en portant la hauteur maximale autorisée à la cote NGF de 271.**

## **4.3 AJUSTER LE PERIMETRE DU SECTEUR UX5a SUSCEPTIBLE D'ACCUEILLIR DU LOGEMENT ET LA REGLE AFFERENTE RELATIVE A L'OCCUPATION DU SOL**

Le secteur susceptible d'accueillir du logement pour favoriser la mixité des fonctions et défini au PLU en vigueur, est localisé sur une bande côté canal qui devait accueillir 3 bâtiments. Toutefois, cette possibilité d'implantation est sous réserve que chaque construction accueille sur a minima 2/3 de la

surface de plancher des activités. Cette répartition rend le montage des opérations plus complexes, et ce d'autant plus si les locaux d'activités sont susceptibles d'accueillir du public.

Aussi, mais également pour être en cohérence avec le plan de composition qui prévoit en partie à cet endroit un large espace libre pour assurer des échappées visuelles sur le canal et la colline du Rebbert, le périmètre évolue et est maintenant concentré en extrémité nord-ouest de la ZAC, toujours côté canal, pour faire le lien avec le secteur contigu mais aussi pour marquer la porte d'entrée de la ZAC.

La règle des 2/3 d'activités est supprimée et ce secteur pourra être entièrement dédié au logement à l'exception du RDC qui devra rester actif en accueillant des activités.

Ainsi, la possibilité de développer du logement sur le quartier d'affaires pourra présenter au global une surface équivalente à celle aujourd'hui prévue.

**Aussi, il convient de réduire le périmètre UX5a et de modifier la règle relative aux occupations soumises à conditions particulières pour ce même secteur.**

#### **4.4 PERMETTRE LE DEVELOPPEMENT EN ZONE UX5a D'UN IMMEUBLE DE HAUTEUR POUR CREER UNE EMERGENCE DANS LE PAYSAGE URBAIN**

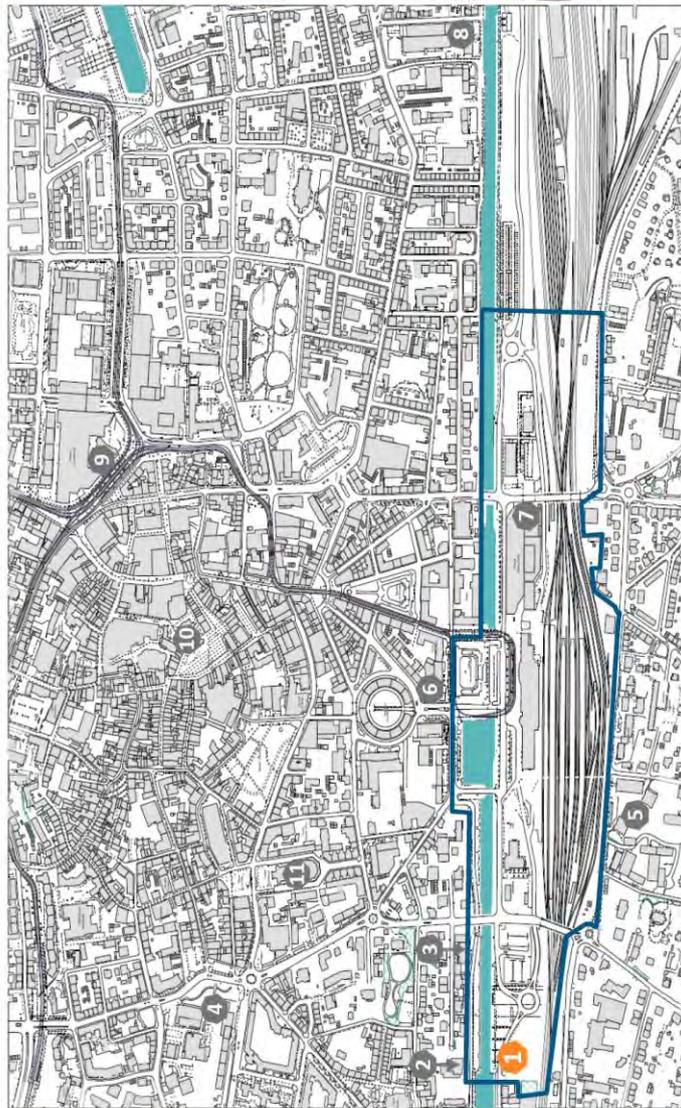
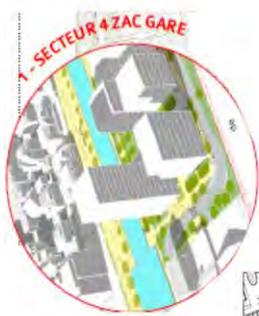
Le PLU actuel ne prévoit sur ce secteur aucune émergence a contrario du secteur nord-est de la gare qui présente sur un périmètre donné une hauteur possible de 31m à compter du parvis, dont la cote NGF moyenne à cet endroit s'élève à 244,50. L'hôtel IBIS qui a été réalisé, culmine à la cote de près de 274.

A contrario, le PLU actuel ne prévoit aucune émergence singulière côté sud-ouest. Avec l'approfondissement des études et la volonté de développer un urbanisme différent des autres secteurs, plus paysagé et soutenable, l'intérêt de développer un immeuble de logements locatifs de qualité de hauteur en entrée d'opération a été mis en évidence pour que ce bâtiment soit un nouveau repère dans la Ville et un symbole en matière d'exemplarité énergétique et environnementale.

D'un point de vue écologique, l'intérêt principal est la réduction de l'emprise au sol des constructions et donc de l'imperméabilisation des sols au profit d'espaces paysagers et arborés et de sols plus généreux tout en maintenant la possibilité de réaliser des programmes ambitieux et diversifiés propres à consolider la centralité urbaine de Mulhouse et son rayonnement. Cela s'inscrit également dans une logique de moindre étalement urbain et de valorisation des sites longeant le large faisceau ferroviaire et le canal.

D'un point de vue urbain, l'intérêt consiste à offrir une plus grande diversité d'architecture avec de nouveaux éléments « repères » habitant le ciel de Mulhouse, dans le dialogue avec des bâtiments déjà existants.

Un projet dans un site intégrant déjà des émergences



D'un point de la qualité des logements, l'intérêt d'un tel immeuble est qu'il permet d'offrir aux futurs occupants des vues dégagées sur le grand paysage et de mettre en valeur la géographie singulière des rives du canal et des sites proches des emprises ferrées donnant aussi sur les collines du Rebberg.

Cette nouvelle construction doit aussi témoigner d'une réelle ambition architecturale et environnementale ainsi que des coûts de gestion maîtrisés. La hauteur maximale est fixée à 60m au faîtage. Cela représente un immeuble R+17 hors coiffe ou autre élément architectural, ce qui reste donc en-deçà de la tour Wilson à proximité qui présente un gabarit R+21.

**Aussi, il convient de créer un périmètre spécifique et limité au secteur UX5a permettant une hauteur maximale au faîtage de 60m.**

#### **4.5 PRECISER LES DISPOSITIONS EN VIGUEUR EN MATIERE DE STATIONNEMENT VELO**

La nature et l'offre de stationnement vélo sont régies par les dispositions communes applicables à toutes les zones situées sur le ban communal de Mulhouse. Les grands principes sont les suivants :

- pour les modalités qualitatives, le développement d'une offre sur l'unité foncière de l'opération, sécurisée et facilement accessible depuis le domaine public,
- pour les modalités de calcul des places de stationnement, l'application générale d'un pourcentage de surface de plancher selon les destinations des bâtiments : 2% pour les bureaux et 3% pour les habitations.

Ces dispositions méritent d'être complétées pour prendre en compte les spécificités propres à cette opération, en l'espèce :

- une densité assez forte avec des bâtiments en moyenne de plus 3000 m<sup>2</sup> et de gabarit R+6 / R+7
- des unités foncières limitées en général au tour d'échelle des bâtiments ou aux seuls abords immédiats pour laisser une large place aux espaces publics et privilégier un urbanisme à l'échelle de l'îlot sans barrières physiques, avec une certaine unicité dans les matérialités des revêtement de sols.

Ce faisant, les possibilités d'implantation des stationnements vélos sont limitées et peuvent conduire à une dégradation de l'offre vélo avec un positionnement en sous-sol ce qui est dans la mesure du possible à éviter car il est constaté dans ce cas un taux d'usage beaucoup plus faible, plus particulièrement lorsqu'il s'agit d'immeuble de bureaux, ce qui est l'activité dominante sur le secteur de la ZAC Gare.

Par ailleurs, les modalités qualitatives de l'offre sont précisées selon la destination des constructions.

Aussi et tout en conservant le même niveau d'offre, des dispositions spécifiques à la zone UX5 et venant en complément des dispositions communes, sont introduites :

- les locaux disposant d'une hauteur sous plafond d'au moins 2m80 peuvent être équipés d'un double rack (développé sur 2 niveaux). Dans ce cas, la surface de plancher nécessaire pourra être réduite d'un tiers ;
- les surfaces dédiées aux vélos doivent être réalisées au moins pour moitié dans des locaux clos et couverts à l'exception des locaux à destination d'habitation où le taux est porté à 100%.

**Aussi, l'article 2.4.2. « Stationnement des vélos » est complété.**

#### 4.6 RECTIFIER UNE ERREUR MATERIELLE

L'intitulé de l'article 1.2.1 du règlement de la zone UX5 du PLU en vigueur, en l'occurrence « *occupations et utilisations du sol soumises à conditions particulières* », est erroné dans la mesure où cet article concerne les occupations et utilisations du sol interdites et non celles soumises à conditions particulières.

☛ **Aussi, l'intitulé de l'article 1.2.1 est modifié pour lever toute ambiguïté et mettre en cohérence le titre de l'article concerné avec son contenu.**

### 5.1 LES ORIENTATIONS D'AMENAGEMENT ET DE PROGRAMMATION (OAP)

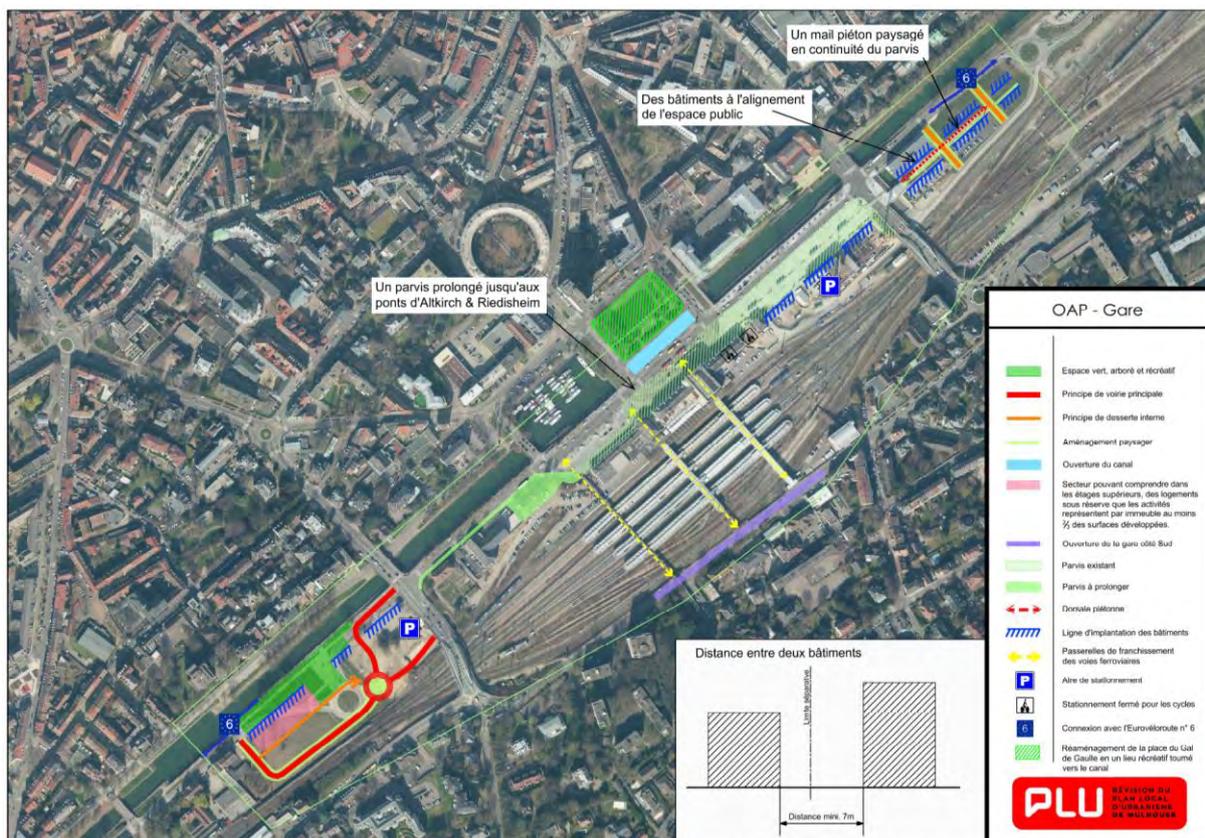
#### 1/ MODIFIER LES OAP PORTANT SUR LE SECTEUR GARE

Les OAP sont modifiées pour permettre le développement du nouveau plan de composition défini par l'Atelier RUELLE, une composition plus paysagère, laissant une large place aux modes actifs et qui offre comme indiqué précédemment :

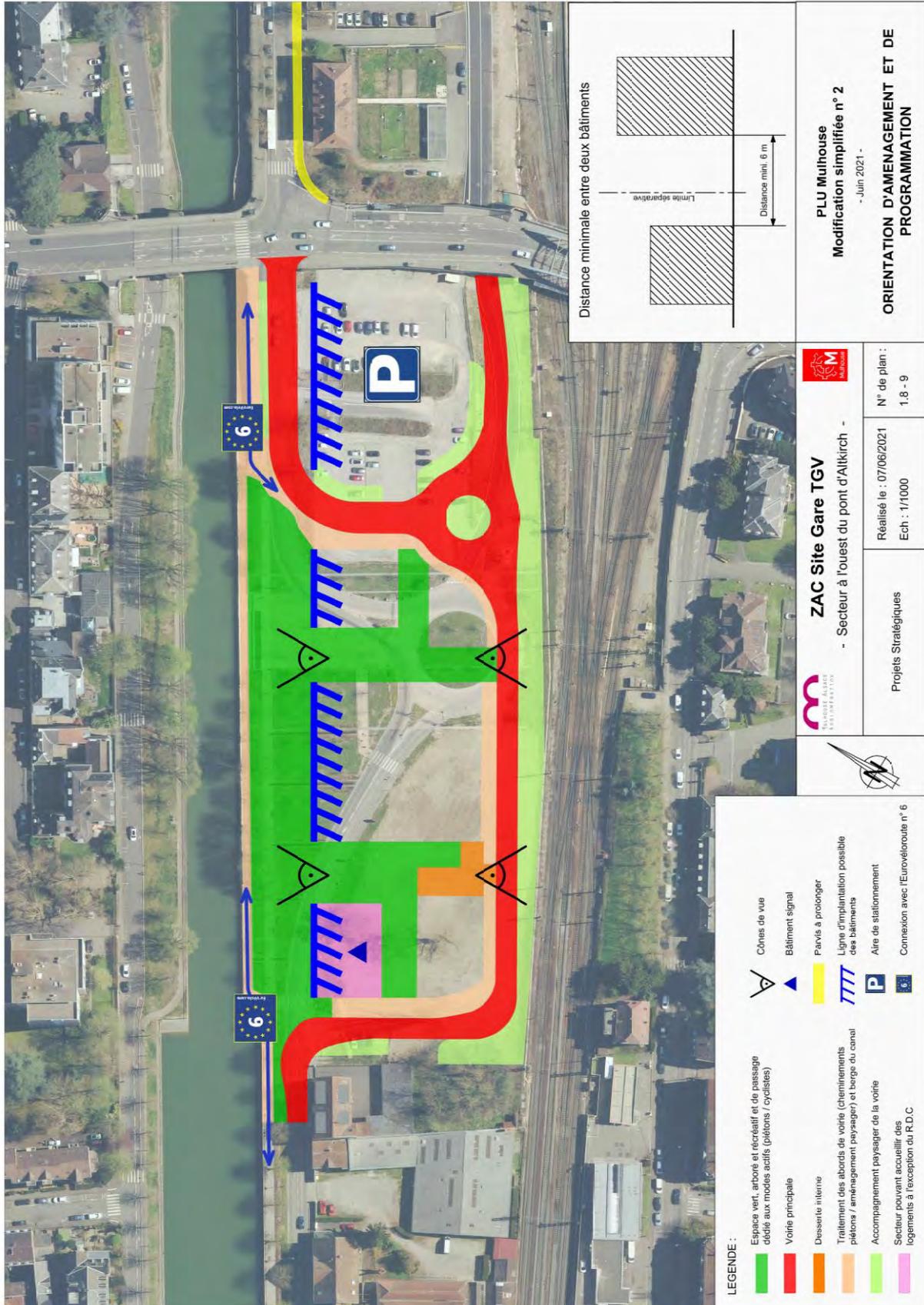
- des vues et des porosités sur la ville comme sur le canal et la colline du Rebberg
- un petit quartier quasiment sans voiture et très paysager
- une accessibilité aisée depuis la gare, la voie sud et la véloroute / piste cyclable
- une adresse remarquable et visible.

☛ Les OAP Gare sont à modifier.

#### Extrait du PLU en vigueur



Extrait du PLU modifié



## 5.2 LE REGLEMENT (PIECES ECRITES)

### 1/ ADAPTER LA REGLE DE HAUTEUR GENERALE EN ZONE UX5 ET PRECISER LA HAUTEUR MAXIMALE DU PLANCHER DU DERNIER NIVEAU EN ZONE UX5A

L'article « **2.1.3 - Hauteurs** » de la zone UX5 est adapté pour permettre de développer un niveau supplémentaire. La cote NGF est portée à 271. Par ailleurs, la hauteur du plancher du dernier niveau en zone UX5a est précisé pour rester en-dessous de la réglementation IGH en cas d'immeuble de logement. Cet article est modifié comme suit :

« *En zone UX5, sauf dispositions mentionnées sur les documents graphiques, la hauteur maximale des constructions ne devra pas dépasser la cote NGF ~~267,50~~ 271.*

*Secteurs concernés par une règle de hauteur graphique : pour les bâtiments dont les façades sont implantées à l'alignement de la voie SNCF, la différence d'altitude entre l'avenue du Général Leclerc et le niveau des quais SNCF s'ajoute à la hauteur plafond autorisée. »*

### 2/ CORRIGER LA REGLE RELATIVE AUX OCCUPATIONS ET UTILISATIONS DU SOL SOUMISES A CONDITIONS PARTICULIERES

L'article « **1.2.2 Occupations et utilisations du sol soumises à conditions particulières** » de la zone UX5a est modifié pour permettre le développement d'un immeuble de logement sur la totalité du secteur à l'exception du rez-de-chaussée. Cet article est modifié comme suit :

- « *Les constructions destinées au commerce sont autorisées, dans la limite de 1000 m<sup>2</sup> de surface de plancher*
- *Constructions destinées à l'habitation,*

*A l'exception du secteur UX5a*

- *dès lors qu'elles sont liées et nécessaires aux activités présentes sur la zone (direction, surveillance, gardiennage) ;*
- *Qu'elles soient intégrées au bâtiment d'activité, sauf raison de sécurité ;*
- *Qu'elles soient limitées à 100 m<sup>2</sup> de surface de plancher par bâtiment.*

*En secteur UX5a :*

- ~~*Sous réserve que la surface affectée au logement soit limitée à un tiers maximum de la surface de plancher de la construction ;*~~
- *Que les logements soient localisés dans les étages supérieurs.*

### 3/ COMPLETER EN ZONE UX5 LES DISPOSITIONS RELATIVES AU STATIONNEMENT DES VELOS

L'article « **2.4.2 – Stationnement des vélos** » de la zone UX5 est complété comme suit pour préciser les dispositions communes et tenir compte des spécificités de l'opération :

« *Pour ce chapitre, se rapporter aux « dispositions communes à toutes les zones » et aux compléments ci-dessous.*

#### *2.4.2.1 Modalités qualitatives de réalisation des places de stationnement*

*Les locaux disposant d'une hauteur sous plafond d'au moins 2m80 peuvent être équipés d'un double rack (développé sur 2 niveaux).*

*Les surfaces dédiées aux vélos doivent être réalisées au moins pour moitié dans des locaux clos et couverts à l'exception des locaux à destination d'habitation où le taux est porté à 100%.*

#### *2.4.2.2 Modalités de calcul des places de stationnement*

*Pour les parties équipées d'un double rack, la surface de plancher minimale requise telle que définie dans les dispositions générales, sera réduite d'un tiers. »*

#### **4/ RECTIFIER L'ERREUR MATERIELLE**

L'intitulé de l'article « **1.2.1** » de la zone UX5 est modifié comme suit :

##### *1.1.1 Occupations et utilisations du sol ~~soumises à conditions particulières interdites~~*

*Les occupations et utilisations du sol suivantes sont interdites :*

- *Les constructions à destination d'exploitation agricole et forestière.*
- *Les constructions destinées à l'habitation, ou le changement de destination vers cette destination, à l'exception de celles prévues au § "1.2.2 Occupations et utilisations du sol soumises à conditions particulières".*
- *Les constructions destinées à l'artisanat et commerce de détail, ou le changement de destination vers cette sous-destination, à l'exception de celles prévues au § "1.2.2 Occupations et utilisations du sol soumises à conditions particulières".*
- *Les commerces de gros.*
- *Les entrepôts.*
- *Les activités industrielles.*
- *Les cinémas.*
- *Les centres de congrès et d'exposition.*
- *Les équipements sportifs.*
- *Les salles d'art et de spectacles.*
- *Les affouillements et exhaussements à l'exception de ceux prévues au § « 1.2.3 - Conditions particulières relatives à la salubrité, à la prévention des risques et à la protection contre les nuisances ».*
- *L'aménagement de terrains de camping / caravaning ainsi que les parcs résidentiels de loisirs.*
- *Le stationnement isolé des caravanes, de résidences mobiles de loisirs ou d'habitations légères de loisirs isolées.*
- *Les terrains familiaux aménagés pour les gens du voyage ou l'installation de résidences mobiles constituant leur habitat permanent.*
- *Les résidences démontables constituant l'habitat permanent de leurs utilisateurs.*
- *Les dépôts de ferrailles, de matériaux de démolition, de déchets, d'anciens véhicules désaffectés sauf s'ils sont directement liés et nécessaires à une destination autorisée dans la zone.*

### **5.3 LE REGLEMENT (DOCUMENTS GRAPHIQUES)**

#### **1/ AJUSTER LE PERIMETRE DU SECTEUR UX5a**

Le périmètre du secteur UX5a susceptible d'accueillir du logement est réduit et concentré en entrée d'opération. A contrario, ce secteur pourra être dédié en totalité à du logement à l'exception du rez-de-chaussée.

#### **2/ CREER UN PERIMETRE SUR CE MEME SECTEUR POUR PERMETTRE DE DEVELOPPEMENT D'UN IMMEUBLE DE HAUTEUR EN ENTREE D'OPERATION**

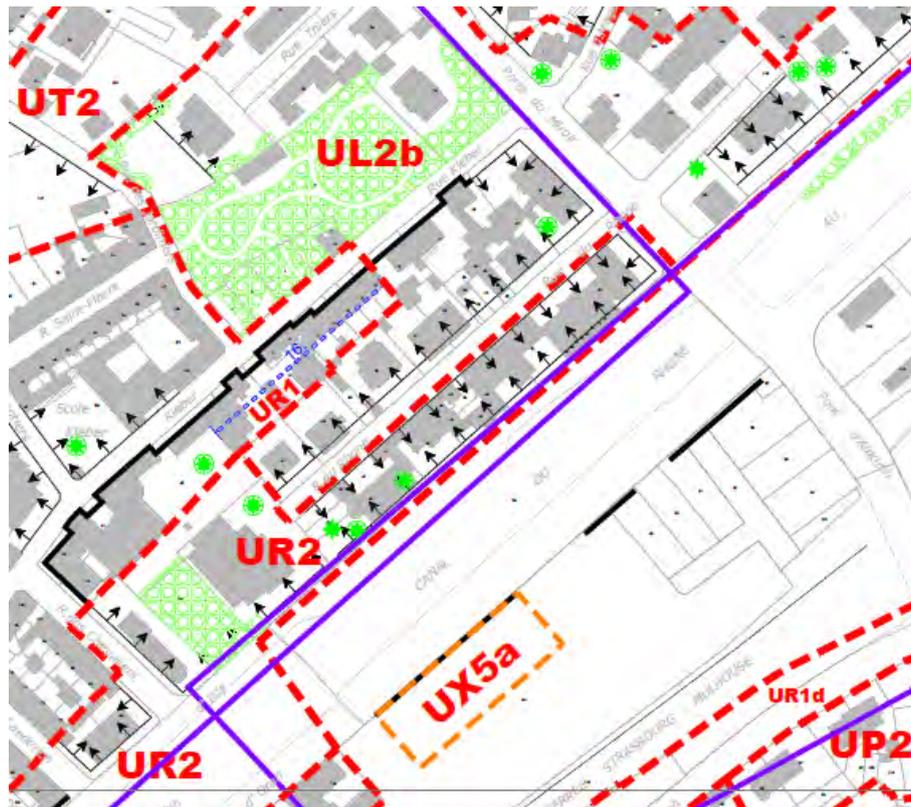
Une règle graphique de hauteur est introduite sur un périmètre déterminé (zone UX5a) pour pouvoir accueillir un immeuble de hauteur en entrée d'opération. La hauteur maximale au faîtage est arrêtée à 60 m.

### 3/ SUPPRIMER LA REGLE D'IMPLANTATION OBLIGATOIRE AU PROFIT D'UNE LIGNE D'IMPLANTATION POSSIBLE DES BATIMENTS POUR INTRODUIRE PLUS DE SOUPLESSE

La ligne d'implantation obligatoire des constructions est supprimée. Une ligne d'implantation possible des bâtiments est créée pour laisser plus de souplesse et le cas échéant multiplier les plans de vue.

☛ La planche 8 est modifiée.

Extrait du PLU en vigueur



Extrait du PLU modifié

