



COLLECTIVITE TERRITORIALE



SAINT-LOUIS-AGGLOMERATION

Place de l'Hôtel de Ville
68300 SAINT-LOUIS
03.89.70.90.70

**PROJET D'AMENAGEMENT
ECOPARC 3i**

PORTEUR DE PROJET



BROWNFIELDS
7 rue Balzac
75008 Paris

PARTENAIRE



**BANQUE DES TERRITOIRES
CAISSE DES DEPOTS**
14 boulevard de Dresde
67080 Strasbourg

ARCHITECTE



INTENSITES
5 rue du Pont Mouja
54 000 Nancy

BUREAU D'INGENIERIE



SERUE INGENIERIE
4 rue de Vienne
67300 Strasbourg

**DECLARATION DE PROJET EMPORTANT MISE EN
COMPATIBILITE DE DEUX PLU ET DU SCOT
PIECE N°...**

Notice de mise en compatibilité – PLU HESINGUE

| INDICE | DATE | MODIFICATIONS | ETABLI | VERIFIE |
|--------|------------|-----------------------------------|--------|---------|
| A | 20/02/2025 | Première diffusion – concertation | CB | HMO |

IDENTIFIANT DU DOCUMENT

T:\2024\VR-24-034 Saint-Louis - Technoport\04 Travail\48 APA\2024-06-12-Déclaration-projet-MEC-PLU-SCOT\2024-08-01-Notice de mise en compatibilité\VR-24-034-APA-Notice de mise en compatibilité-Hésingue-IndA.docx

SOMMAIRE

| | | |
|------------|---|-----------|
| 1 - | PRISE EN COMPTE DES DOCUMENTS SUPERIEURS DANS LA HIERARCHIE DES NORMES..... | 6 |
| 2 - | DISPOSITIONS MODIFICATIVES DU PLU | 7 |
| 2.1 - | Dispositions du PLU de Hésingue opposable à mettre en compatibilité..... | 7 |
| 2.2 - | Mise en compatibilité du projet d'aménagement et de développement durables – PADD écrit | 7 |
| 2.3 - | Mise en compatibilité de l'orientation particulière d'aménagement | 7 |
| 2.4 - | Mise en compatibilité du règlement graphique et justification | 12 |
| 2.5 - | Mise en compatibilité du règlement écrit et justifications | 15 |
| 3 - | ANNEXE..... | 21 |

DOCUMENT DE TRAVAIL - PROVISOIRE

LISTE DES FIGURES

Aucune entrée de table d'illustration n'a été trouvée.

DOCUMENT DE TRAVAIL - PROVISOIRE

LISTE DES ANNEXES

Aucune entrée de table d'illustration n'a été trouvée.

DOCUMENT DE TRAVAIL - PROVISOIRE

| |
|------------------|
| GLOSSAIRE |
|------------------|

| | | |
|---------------------|-------------|---|
| INTERVENANTS | MOA | Maîtrise d'Ouvrage |
| | AMO | Assistance à Maîtrise d'Ouvrage |
| | MOE | Maîtrise d'Œuvre |
| | CTC | Contrôleur Technique de Construction |
| | CSPS | Coordinateur de Sécurité et de Protection de la Santé |
| | OPC | Ordonnancement Pilotage Coordination |

| | | |
|---------------|--------------|--|
| PHASES | APA | Assistance aux Procédures Administratives |
| | DIA | DIAGnostic |
| | PRE | Études PRÉliminaires |
| | FAISA | Études de FAIsabilité |
| | APS | Avant-Projet Sommaire |
| | APD | Avant-Projet Détaillé |
| | AVP | Avant-Projet |
| | PRO | Projet |
| | DCE | Dossier de Consultation des Entreprises |
| | AMT | Assistance à la passation des Marchés de Travaux |
| | DET | Direction de l'Exécution des contrats de Travaux |
| | EXE | Études d'EXÉcution |
| | VISA | VISA |
| | AOR | Assistance aux Opérations de Réception |

1 - PRISE EN COMPTE DES DOCUMENTS SUPERIEURS DANS LA HIERARCHIE DES NORMES

A intégrer depuis EE MEC PLU

DOCUMENT DE TRAVAIL - PROVISOIRE

2 - DISPOSITIONS MODIFICATIVES DU PLU

2.1 - Dispositions du PLU de Hésingue opposable à mettre en compatibilité

Les pièces du PLU qui sont modifiées sont :

- Projet d'aménagement et de développement durables – PADD écrit
- Règlement graphique 1/5000
- Règlement écrit
- Orientation particulières d'aménagement
- Etude d'entrée de ville

2.2 - Mise en compatibilité du projet d'aménagement et de développement durables – PADD écrit

PADD applicable :

Page 6 point 3 : « La plate-forme aéroportuaire et une grande partie des espaces environnants l'aéroport font partie du pôle économique majeur du territoire des Trois Frontières dans les orientations du schéma directeur des cantons de Sierentz et de Huningue. ».

Une des trois entités identifiées dans le PADD comme espace environnant est le Technoport. Ainsi, au sens du PADD, « l'espace du Technoport [...] est **réservé au développement d'activités économiques** ainsi qu'à **des équipements spécifiques, contribuant à améliorer les conditions de développement économique** »

L'évolution du PADD est nécessaire :

- Le projet de développement de l'EcoParc 3i, dont une partie se situe sur le territoire de la commune de Hésingue prévoit l'aménagement de plateformes destinées à accueillir des industries, le PADD nécessite d'être modifié et complété pour intégrer la vocation industrielle de cette zone.

PADD mis en compatibilité :

Page 6 point 3 : « La plate-forme aéroportuaire et une grande partie des espaces environnants l'aéroport font partie du pôle économique majeur du territoire des Trois Frontières dans les orientations du ~~schéma directeur des cantons de Sierentz et de Huningue.~~ SCOT de Saint-Louis Agglomération.

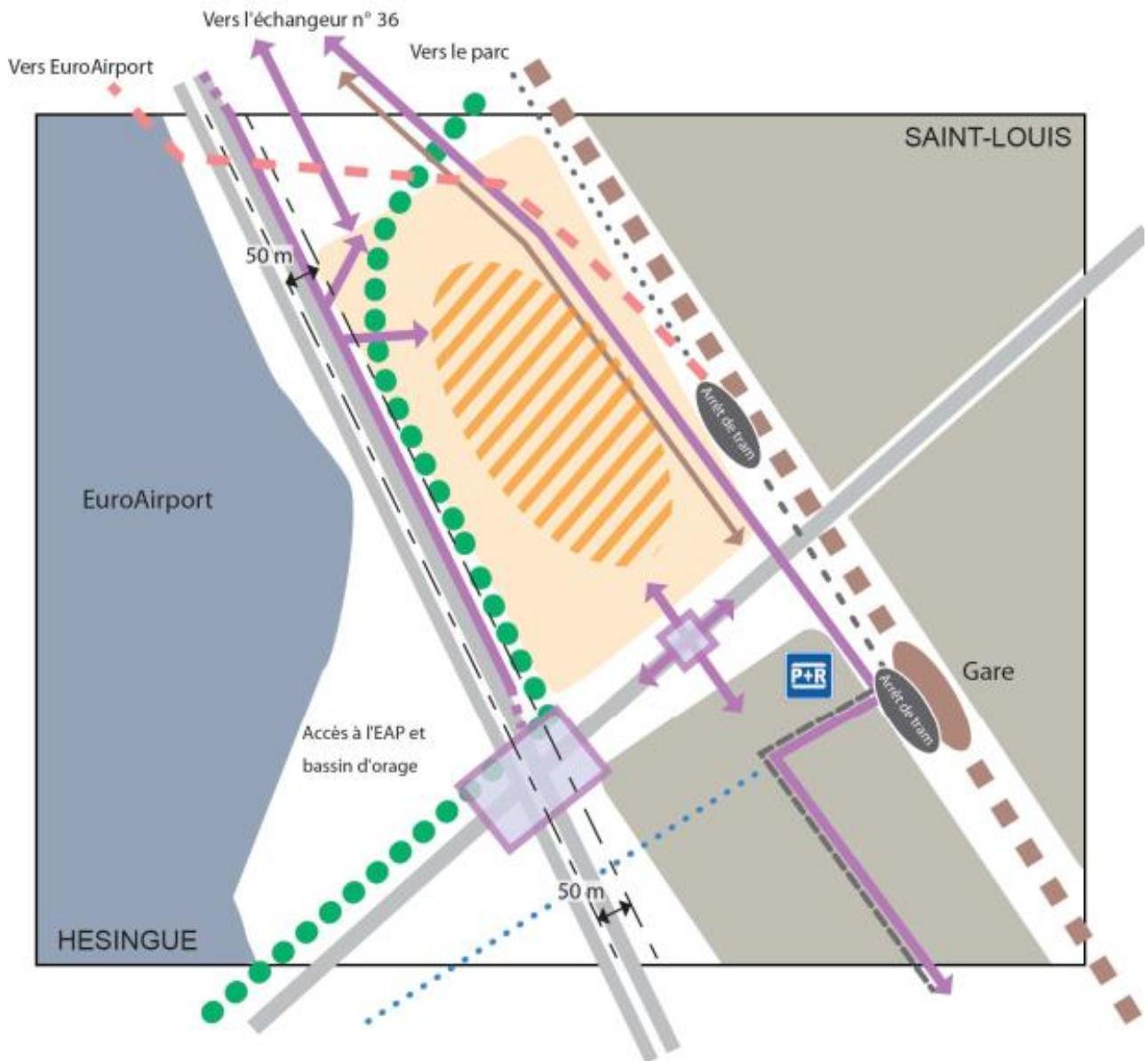
Une des trois entités identifiées dans le PADD comme espace environnant est le Technoport. Ainsi, au sens du PADD, l'espace de « l'EcoParc 3i [...] est **réservé au développement d'activités économiques et industrielles au sens large** ainsi qu'à **des équipements spécifiques, contribuant à améliorer les conditions de développement économique du territoire.**

2.3 - Mise en compatibilité de l'orientation particulière d'aménagement

Le PLU de Hésingue prévoit des orientations d'aménagement pour le secteur du projet. Ces orientations comprennent des dispositions graphiques, ainsi que des dispositions écrites reprises en légende de la cartographie.

Orientations d'aménagement du secteur du Technoport applicable :
















OPA opposable



DOCUMENT

6. Orientations d'aménagement du secteur du Technoport

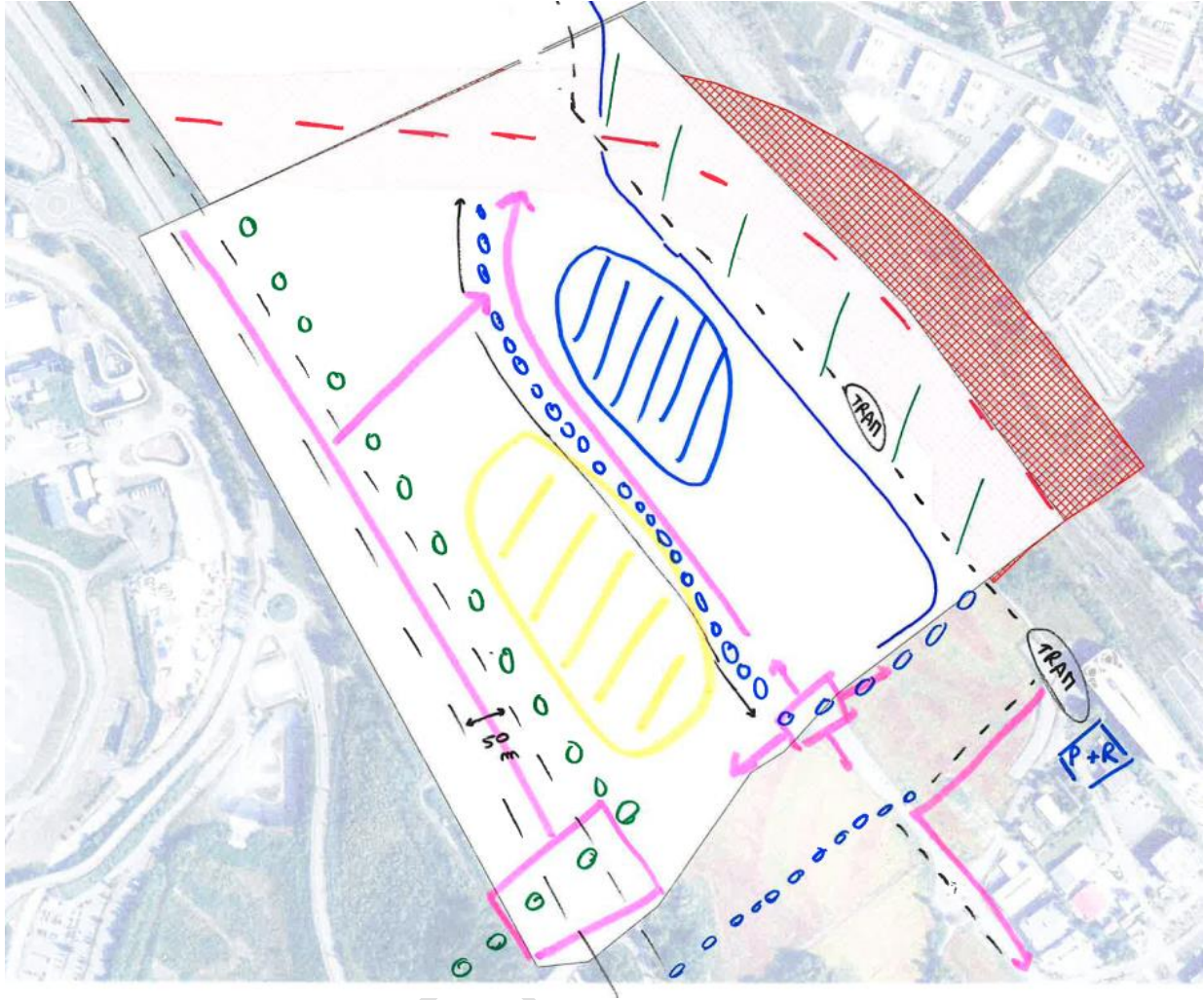
Orientations d'aménagement, reprenant les critères de l'article L111-8 du Code de l'Urbanisme

-  **Les nuisances**
Une marge de recul de 50 mètres à compter de l'axe de l'autoroute A35 devra être respectée. Dans cette bande de 50 mètres les constructions sont interdites.
Le talus existant bordant l'autoroute A35 joue le rôle d'écran acoustique et visuel. Le corridor écologique à réaliser viendra compléter ce rôle d'écran.
- La sécurité**
L'ensemble des réseaux d'eau, d'électricité et d'assainissement doit être mis en souterrain. Les réseaux doivent être conçus de manière à assurer la perméabilité avec les zones avoisinantes.
- La qualité architecturale**
Les hauteurs de construction doivent respecter les servitudes de dégagement liées à l'aéroport, ainsi que les servitudes de transmission radioélectrique.
- La qualité de l'urbanisme et des paysages**
 Créer un corridor écologique reliant le *Liesbach* au Sud, et se projetant vers le futur parc au Nord et contribuant à assurer une liaison avec la réserve naturelle de la Petite Camargue Alsacienne.
Limiter l'imperméabilisation des sols.
Privilégier les essences fruitières ou feuillues dans les aménagements paysagers et la constitution de haies.
De façon générale, les axes de desserte à réaliser sur le secteur de projet devront assurer une perméabilité avec les zones alentours, notamment au Nord à l'échelle du site du Technoport.
-  La liaison tramway à prévoir sur site doit se faire en continuité des travaux en cours.
-  Prévoir le prolongement de la ligne 3 du tramway depuis la Gare de Saint-Louis. Réaliser un arrêt de tram dans le secteur de projet.
-  Prévoir la possibilité d'extension de cette ligne de tramway vers le Nord et l'EuroAirport.
-  Tenir compte du projet de voie ferrée (emplacement réservé) visant à relier l'EuroAirport à la ligne de chemin de fer (cet ouvrage doit garantir une perméabilité au sein du site du Technoport).
-  Réaliser un accès viaire depuis l'autoroute A35 (nécessite la réalisation d'une voie latérale collectrice se connectant sur l'autoroute A35).
-  Réaliser un accès viaire depuis la rue des Ballon (Saint-Louis). Assurer la perméabilité et la continuité de cet axe vers le Nord en direction de l'échangeur autoroutier n°36. Cette voie interquartier doit intégrer des modes de déplacements doux.
-  Prévoir au Nord du secteur de projet un accès viaire venant de l'échangeur autoroutier n°36.
-  Prévoir un réaménagement de l'intersection entre la RD105 et le Boulevard de l'Europe.
-  Prévoir un réaménagement de l'échangeur entre la RD105 et l'autoroute A35.
-  Prévoir un réseau de cheminements pour les modes doux traversant le site.
-  Emplacement de principe pour l'implantation d'un pôle commercial.
-  **A titre d'information** : un parking-relais d'environ 750 places de stationnement est prévu à proximité de la Gare de Saint-Louis.
-  **A titre d'information** : une piste cyclable sera réalisée.

L'OAP existante nécessite d'être modifiée et complétée afin de la rendre cohérente avec les enjeux environnementaux mis à jour, tout en permettant un aménagement effectif de la zone pour une vocation industrielle. Les trames vertes et bleues seront conservées et retravaillées, les grands principes de l'organisation viaire seront adaptés, et les zones d'implantation des constructions seront également repensées.

DOCUMENT DE TRAVAIL - PROVISOIRE
















OPA mis en compatibilité



DOCUMENT DE

6. Orientations d'aménagement du secteur du Technoport

Orientations d'aménagement, reprenant les critères de l'article L111-8 du Code de l'Urbanisme

| | |
|---|--|
|  | <p>Les nuisances</p> <p>Une marge de recul de 50 mètres à compter de l'axe de l'autoroute A35 devra être respectée. Dans cette bande de 50 mètres les constructions sont interdites.</p> <p>Le talus existant bordant l'autoroute A35 joue le rôle d'écran acoustique et visuel. Le corridor écologique à réaliser viendra compléter ce rôle d'écran.</p> |
| | <p>La sécurité</p> <p>L'ensemble des réseaux d'eau, d'électricité et d'assainissement doit être mis en souterrain. Les réseaux doivent être conçus de manière à assurer la perméabilité avec les zones avoisinantes.</p> |
| | <p>La qualité architecturale</p> <p>Les hauteurs de construction doivent respecter les servitudes de dégagement liées à l'aéroport, ainsi que les servitudes de transmission radioélectrique.</p> |
|  | <p>La qualité de l'urbanisme et des paysages</p> <p>Créer un corridor écologique reliant le <i>Liesbach</i> au Sud, et se projetant vers le futur parc au Nord et contribuant à assurer une liaison avec la réserve naturelle de la Petite Camargue Alsacienne.</p> <p>Limiter l'imperméabilisation des sols.</p> <p>Privilégier les essences fruitières ou feuillues dans les aménagements paysagers et la constitution de haies.</p> <p>De façon générale, les axes de desserte à réaliser sur le secteur de projet devront assurer une perméabilité avec les zones alentours, notamment au Nord à l'échelle du site du Technoport.</p> |
|  | <p>La liaison tramway à prévoir sur site doit se faire en continuité des travaux en cours.</p> <p>Prévoir le prolongement de la ligne 3 du tramway depuis la Gare de Saint-Louis. Réaliser un arrêt de tram dans le secteur de projet.</p> <p>Prévoir la possibilité d'extension de cette ligne de tramway vers le Nord et l'EuroAirport.</p> |
|  | <p>Tenir compte du projet de voie ferrée (emplacement réservé) visant à relier l'EuroAirport à la ligne de chemin de fer (cet ouvrage doit garantir une perméabilité au sein du site du Technoport).</p> |
|  | <p>Réaliser un accès viaire depuis l'autoroute A35 (nécessite la réalisation d'une voie latérale collectrice se connectant sur l'autoroute A35).</p> |
|  | <p>Réaliser un accès viaire depuis la rue des Ballons (Saint-Louis). Assurer la perméabilité et la continuité de cet axe vers le Nord en direction de l'échangeur autoroutier n°36. Cette voie interquartier doit intégrer des modes de déplacements doux.</p> |
| | <p>Prévoir au Nord du secteur de projet un accès viaire venant de l'échangeur autoroutier n°36.</p> |
|  | <p>Prévoir un réaménagement de l'intersection entre la RD105 et le Boulevard de l'Europe.</p> |
|  | <p>Prévoir un réaménagement de l'échangeur entre la RD105 et l'autoroute A35.</p> |
|  | <p>Prévoir un réseau de cheminements pour les modes doux traversant le site.</p> |
|  | <p>Emplacement de principe pour l'implantation d'un pôle industriel</p> |
|  | <p>A titre d'information : un parking-relais d'environ 750 places de stationnement est prévu à proximité de la Gare de Saint-Louis.</p> |
|  | <p>Renaturation hydrologique</p> |
|  | <p>Restauration de milieux humides</p> |
|  | <p>Zone écologique contributive</p> |
|  | <p>Liaison cyclable en projet</p> |

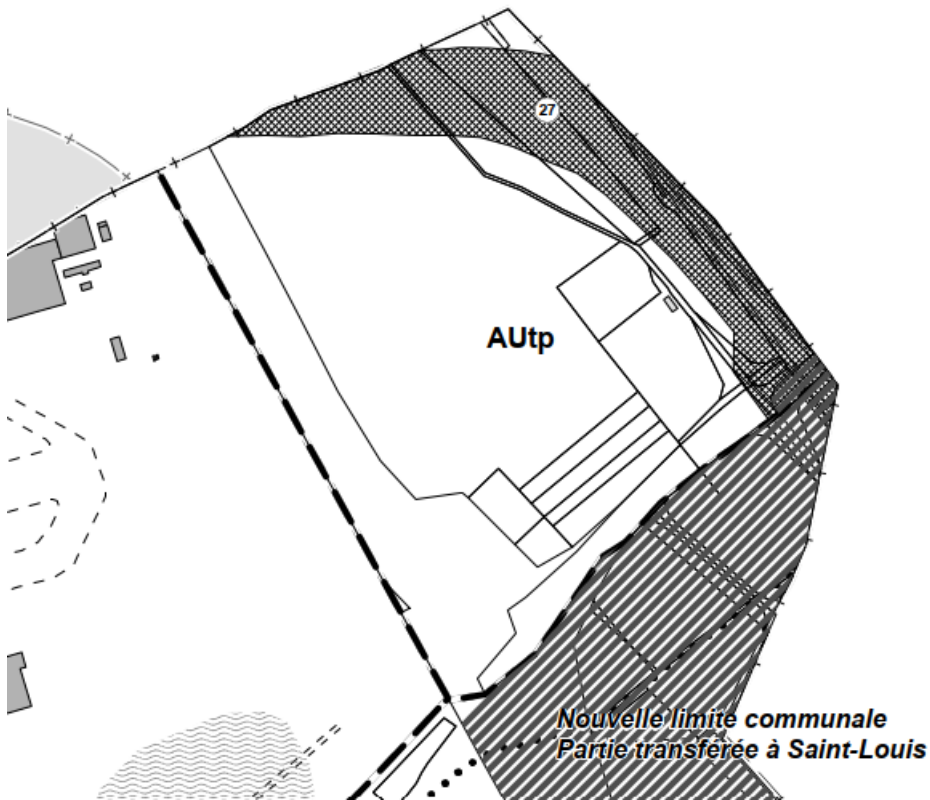
2.4 - Mise en compatibilité du règlement graphique et justification

Le règlement de zonage de la zone d'implantation du projet sur la commune de Hésingue est fléché en zone AUtp du PLU.

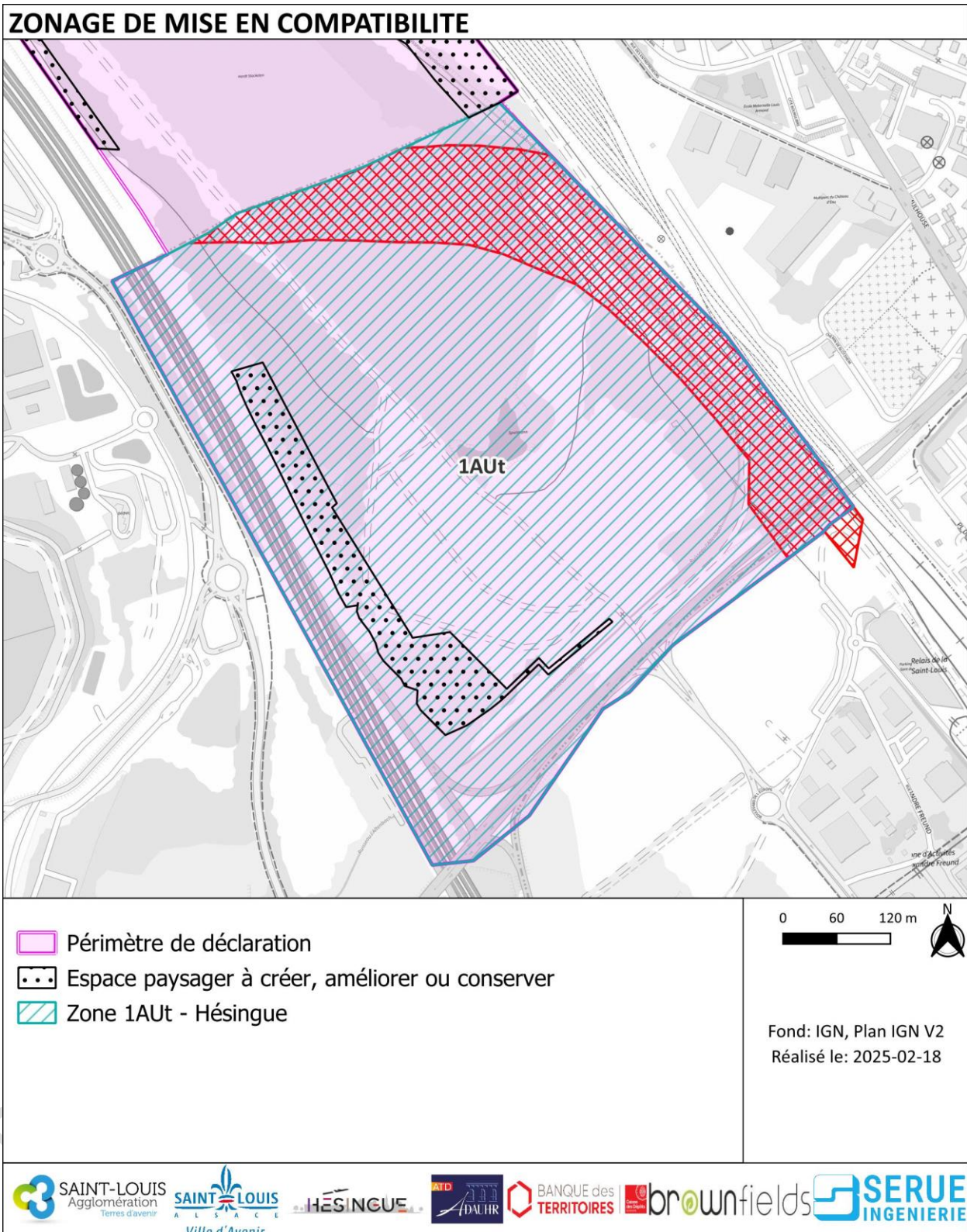
La zone AUtp est, au sens du PLU, le secteur destinée à l'aménagement du Technoport. Au sens du PLU opposable, le projet du Technoport vise, sur la commune d'Héringue, un développement commercial et artisanal. A ce titre, sont interdites « les constructions destinées à l'industrie »

Ce zonage permet l'urbanisation et la construction, mais pas celles visées par l'opération. En effet, le règlement écrit interdit les destinations des utilisations et occupations du sol à vocation industrielles dans la zone. C'est à ce titre, que l'implantation du projet d'EcoParc 3i, projet d'aménagement à caractère industriel nécessite une évolution du règlement graphique.

Règlement graphique 5000° opposable



Règlement graphique 5000e – mis en compatibilité



Justifications

La mise en compatibilité de la zone AUtp en 1AUt vise à modifier la nomenclature de la zone sans en modifier le périmètre. La création de la zone 1AUt assure une harmonisation fonctionnelle et réglementaire avec le développement global de l'EcoParc 3i sur le ban communal des deux communes (Héringue et Saint-Louis), en cohérence avec le zonage 1AUt retenu sur la commune de Saint-Louis. Cette nouvelle classification confère au secteur une identité adaptée aux besoins industriels et économiques du projet, renforçant ainsi la nouvelle vocation d'aménagement du site.

Ainsi, le périmètre de la zone 1AUt inclut :

- La trame viaire nécessaire à l'aménagement de l'EcoParc 3i et du développement futur de la zone (Accès à la RD105, possibilité de raccordement à la collectrice de l'A35)
- L'intégration de l'emplacement réservé de NLF (sans modification)
- la création d'espaces paysagers à créer, améliorer ou conserver, définis de manière à ne pas contraindre le développement futur du site, en maintenant la possibilité d'implantation d'infrastructures structurantes, notamment la liaison ferroviaire NLF et l'extension du tram 3, garantissant ainsi la flexibilité du projet face aux besoins futurs en mobilités.

2.5 - Mise en compatibilité du règlement écrit et justifications

La zone AUtp avait été définie pour une vocation qui ne correspond plus aux objectifs actuels d'aménagement du territoire.

Le passage de la zone AUtp en 1AUt assure une continuité réglementaire avec le zonage retenu à Saint-Louis, offrant ainsi une approche homogène de l'aménagement du site. Ce choix permet d'unifier les règles d'urbanisme, d'implantation et de gestion environnementale, facilitant ainsi l'exploitation et le développement du secteur.

Toutefois, bien que le règlement écrit de la zone 1AUt à Héringue soit aligné sur celui de Saint-Louis, certaines adaptations spécifiques ont été intégrées pour répondre aux contraintes locales, notamment les servitudes aéroportuaires liées à l'EuroAirport. Ces servitudes imposent des limitations particulières, notamment en matière de hauteur des constructions, de sécurité aérienne et de gestion des risques liés aux infrastructures aéroportuaires. En outre, les deux PLU étant approuvés sous deux régimes législatifs différents, certaines règles sont susceptibles d'être différentes, chacune répondant aux exigences en vigueur à la date de leur approbation respective.

Le choix de zonage s'est porté **sur la zone 1AUt**, une zone permettant l'urbanisation à moyen terme sous réserve de la réalisation d'une opération d'ensemble, conformément à l'article R151-20 du code de l'urbanisme.

Article R151-20 code de l'urbanisme¹ :

Les zones à urbaniser sont dites " zones AU ". Peuvent être classés en zone à urbaniser les secteurs destinés à être ouverts à l'urbanisation.

« Lorsque les voies ouvertes au public et les réseaux d'eau, d'électricité et, le cas échéant, d'assainissement existant à la périphérie immédiate d'une zone AU ont une capacité suffisante pour desservir les constructions à implanter dans l'ensemble de cette zone et que des orientations d'aménagement et de programmation et, le cas échéant, le règlement en ont défini les conditions d'aménagement et d'équipement, les constructions y sont autorisées soit lors de la réalisation d'une opération d'aménagement d'ensemble, soit au fur et à mesure de la réalisation des équipements internes à la zone prévus par les orientations d'aménagement et de programmation et, le cas échéant, le règlement.

Lorsque les voies ouvertes au public et les réseaux d'eau, d'électricité et, le cas échéant, d'assainissement existant à la périphérie immédiate d'une zone AU n'ont pas une capacité suffisante pour desservir les constructions à implanter dans

¹ Version en vigueur au 08/08/2024

l'ensemble de cette zone, son ouverture à l'urbanisation est subordonnée à une modification ou à une révision du plan local d'urbanisme comportant notamment les orientations d'aménagement et de programmation de la zone. »

Ce choix se révèle particulièrement pertinent pour les raisons suivantes :

- **Ouverture à l'urbanisation à vocation industrielle** : La Zone 1AUt permettra le développement d'activités industrielles dans un cadre réglementaire adapté, garantissant que l'ensemble des opérations d'aménagement respecte les orientations stratégiques définies par le PLU (Orientations du PADD, OPA)
- **Autorisation d'urbanisme via le dépôt d'un permis d'aménager** : Le projet se concrétisera par le dépôt d'un permis d'aménager. Cela assurera une cohérence dans les aménagements et facilitera la gestion des autorisations d'urbanisme, en évitant les disparités entre différentes parcelles du site de l'opération.
- **Présence des réseaux en périphérie du site** : Les réseaux nécessaires (eau, énergie, transport) sont présents ou en périphérie du site.

Un nouveau règlement spécifique sera créé pour la zone 1AUt, sous le Chapitre X – Zone 1AUt. Ce nouveau chapitre définira des conditions d'urbanisation adaptées aux besoins du projet de l'Eco Parc.

Règlement écrit opposable

Le règlement de la zone AUtp précise les occupations et utilisations du sol interdites dans la zone, ainsi :

« AUtp 1 : Occupations et utilisations du sol interdites

1.1. Les constructions destinées à l'industrie.

1.2. Les modes particuliers d'utilisation du sol suivants :

- les parcs d'attraction ;
- le stationnement de caravanes isolées ;
- les terrains de camping et de caravanage ;
- les garages collectifs de caravanes ;
- les terrains d'accueil d'habitations légères de loisirs ;
- les dépôts de ferrailles, de déchets et de vieux véhicules ;

1.3. L'ouverture et l'exploitation de carrières.

AUtp 2 : Occupations et utilisations soumises à des conditions particulières

2.1. Sont soumises à la condition particulière de la compatibilité avec les principes d'aménagement définis dans le document « Orientations particulières d'aménagement modifiées » du présent dossier de PLU modifié :

- les constructions destinées à l'hébergement hôtelier,
- les constructions destinées aux bureaux,
- les constructions destinées au commerce,
- les constructions destinées à l'artisanat,
- les constructions destinées à l'exploitation agricole ou forestière,
- et les constructions et installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif

2.2. Les constructions destinées à la fonction d'entrepôt sous la condition d'être liées à une des occupations et utilisations listées au 2.1.

2.3. Les constructions destinées à l'habitation si elles sont nécessaires à la sécurité et au Gardiennage »

Règlement écrit mis en compatibilitéRèglement écritJustificationsCHAPITRE VIII-bis – Secteur 1AUt.DISPOSITION A INTEGRER DANS LES DISPOSITIONS GENERALES :

Dans le cas d'un lotissement ou dans celui de la construction, sur un même terrain, de plusieurs bâtiments dont le terrain doit faire l'objet d'une division en propriété ou en jouissance, l'ensemble des règles édictées par le présent règlement de zone doivent être regardées en fonction des limites produites, lot par lot, par ces opérations et non au regard de l'ensemble du projet..

Article 1AUt 1 : Occupations et utilisations du sol interdites

1.1 Les constructions, installations et aménagements autres que ceux visés à l'article 1AUt 2.

1.2 L'ouverture et l'exploitation de gravières et la création d'étangs

1.3 Les constructions, installations et aménagements situés dans les zones d'éléments de paysage repérées au plan de règlement graphique (conformément à l'article L151-23 code de l'urbanisme) ; autres que ceux visés à l'article 1AUt 2.

Article 1AUt 2 : Occupations et utilisations du sol soumises à des conditions particulières

2.1 Sont soumises à la **condition particulière de la compatibilité avec les principes d'aménagement définis dans le document « Orientations particulières d'aménagement »** les constructions, installations et aménagement suivants destinées à :

- **Industrie,**
- **Artisanat,**
- **Commerce**
- **Bureaux,**
- **Constructions et installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif**

2.2. Les **entrepôts** sont autorisés **sous réserve** :

- **Soit d'être nécessaires ou liés à une activité existante dans la zone**
- **Soit d'être liés à l'implantation d'un centre de données ou d'un campus numérique**
- **soit d'être liés à de la distribution urbaine**

2.3 Les affouillements ou exhaussements du sol à condition d'être nécessaires à des **constructions ou installations présentes dans la zone.**

2.4 Les **opérations inscrites en emplacement réservé** au règlement graphique.

2.5 Les **travaux relatifs à la création, à l'entretien et à l'exploitation des voiries et réseaux divers**

2.6 Dans les **espaces paysagers à conserver ou à améliorer** : toutes les constructions, installations et aménagements **sont interdits** à l'exception des opérations visant à répondre aux objectifs suivants :

- **Création, amélioration, restauration écologique et/ou hydrologique des milieux**
- **Créations d'espaces paysagers et d'espace verts**
- **Création, entretien, exploitation de réseaux divers, et des trames de mobilités douces**

2.7 Les **logements de fonction et de gardiennage destinés au personnel dont la présence permanente sur place est indispensable**

L'interdiction de certaines activités garantit que l'EcoParc 3i conserve une vocation industrielle maîtrisée, limitant les nuisances et protégeant les fonctions écologiques de la zone.

Les OUS intègrent également des activités connexes et complémentaires, favorisant le développement du site et offrant aux utilisateurs un écosystème économique dynamique au sein du parc d'activités.

La mixité assure un équilibre entre les différentes activités, renforçant l'attractivité économique et permettant une synergie entre industries, services et infrastructures de transport.

Article 1AUt 3 : Desserte des terrains par les voies publiques ou privées et accès aux voies ouvertes au public**3.1 Desserte par les voies publiques ou privées**

Les caractéristiques des voies publiques ou privées doivent être **adaptées aux usages** qu'elles supportent et aux opérations qu'elles doivent desservir et à l'approche dans de **bonnes conditions des moyens de lutte contre l'incendie**.

3.2 Accès aux voies ouvertes au public

Pour être constructible, un terrain doit avoir **accès à une voie publique ou privée**. Un projet peut être refusé si les accès présentent un **risque pour la sécurité des usagers des voies publiques ou pour celle des personnes utilisant ces accès**. Cette sécurité doit être appréciée compte tenu, notamment de la **position des accès, de leur configuration ainsi que de la nature et de l'intensité du trafic**.

Article 1AUt 4 : Conditions de desserte des terrains par les réseaux publics d'eau, d'électricité et d'assainissement**4.1 Adduction d'eau potable :**

Le branchement sur le réseau public d'eau potable est obligatoire pour toute construction nouvelle qui requiert une alimentation en eau dans le respect des règles édictées par le service gestionnaire des réseaux.

4.2 Assainissement**4.2.1 Eaux usées :**

Le branchement sur le réseau collectif d'assainissement est obligatoire pour toute construction nouvelle dans le respect des règles édictées par le service gestionnaire des réseaux. En outre, si l'effluent est de nature à compromettre le bon fonctionnement des installations, l'évacuation des eaux résiduaires non domestiques est subordonnée à un prétraitement approprié.

4.2.2 Eaux pluviales :

Les aménagements réalisés sur un terrain ne doivent pas faire obstacle au libre écoulement des eaux pluviales. Pour toute construction nouvelle, des dispositifs de gestion des eaux pluviales à la parcelle devront être prévus par le projet. Les eaux pluviales devront être gérées prioritairement en infiltration ou rétention sur la parcelle. Aucun rejet direct n'est autorisé dans le réseau d'assainissement existant. .

4.2.3 Les aménagements devront se conformer au règlement d'assainissement en vigueur**4.3 Electricité et autres réseaux secs:**

L'ensemble des réseaux doit être réalisé en souterrain.

Article 1AUt 5 : Superficie minimale des terrains constructibles

Sans objet.

Article 1AUt 6 : Implantation par rapport aux voies et emprises publiques

6.1. Les constructions doivent être implantées à une distance au moins égale à **50 mètres par rapport à l'axe de l'autoroute A35**.

6.2. Les constructions doivent être implantées à une distance au moins égale à **35 mètres de l'axe de la RD 105**.

6.3. Les constructions doivent être implantées à une distance au moins égale à **5 mètres des voies privée ou publique**.

Article 1AUt 7 : Implantation par rapport aux limites séparatives

7.1. Les constructions devront respecter un recul d'au moins 3 mètres par rapport aux berges des cours d'eau, hors ouvrages de franchissement et d'aménagement du cours d'eau.

7.2. L'alinéa 7.1 ne s'appliquent pas aux installations, aménagements ou constructions nécessaires ou liées à la sécurité ou à l'exploitation de l'activité ferroviaire et au tramway.

7.3. Les constructions devront s'implanter à une distance **minimale de 3 mètres par rapport aux limites séparatives**

Article 1AUt 8 : Implantation par rapport aux autres constructions sur une même propriété

Une desserte optimisée garantit une connexion efficace avec le réseau routier existant et futur (tram, infrastructures ferroviaires), assurant une mobilité fluide et durable.

La règle impose une gestion des eaux pluviales priorisant l'infiltration ou la rétention à la parcelle, tout en interdisant le rejet direct dans le réseau d'assainissement. Le tout infiltration n'a pas été retenu car il est nécessaire de permettre aux industriels de disposer de bassins de rétention, notamment pour les besoins en incendie. De plus, la perméabilité du site pouvant être variable, l'infiltration totale pourrait ne pas être techniquement réalisable sur certaines parcelles.

L'implantation par rapport aux voies publiques permet d'assurer la continuité d'un front bâti en évitant les espaces techniques « libres » entre la voirie et les bâtiments.

Les reculs par rapport aux limites séparatives garantissent une séparation fonctionnelle entre les différentes parcelles, tout en s'inscrivant dans une logique de densification des constructions.

La distance entre deux bâtiments non contigus ne doit pas faire obstacle aux interventions nécessitées par la lutte contre les incendies et la protection civile

Article 1AUt 9 : Emprise au sol

L'emprise au sol des bâtiments ne peut excéder 75 %..

Article 1AUt 10 : Hauteur maximale des constructions

Sous réserve des servitudes liées à la proximité avec l'EuroAirport, les constructions devront respecter une hauteur maximale de 25 mètres.

Article 1AUt 11 : Aspect extérieur des constructions et aménagement de leurs abords

11.1. Les constructions devront présenter un aspect **compatible avec le caractère des lieux avoisinants, des sites et des paysages.**

11.2. Les matériaux ne présentant pas, par eux-mêmes, **un aspect suffisant de finition doivent être enduits ou recouverts d'un revêtement approprié.**

- Les locaux accessoires (type local poubelle, aire de présentation des ordures) ne sont pas soumis à l'obligation de l'article 11.2

11.3. Les **revêtements de façade et les teintes des ravalements extérieurs seront choisis en harmonie avec le site et les constructions avoisinantes.**

11.4 : Les revêtements des toitures devront revêtir un aspect discret, mat et non éblouissant ; à l'exception des dispositifs nécessaires à la production d'énergie renouvelable

11.4 : Les revêtements des toitures devront revêtir un aspect discret, mat et non éblouissant ; à l'exception des dispositifs nécessaires à la production d'énergie renouvelable

Article 1AUt 12 : Stationnement

12.1 Lors de toute opération de construction, il devra être réalisé en dehors des voies publiques, des **aires de stationnement correspondant aux besoins des opérations.** Les aires de stationnement pourront être mutualisées.

12.2 Les aires de stationnement véhicules légers devront **prévoir des dispositifs favorisant l'ombrage**, dans un objectif de réduction des îlots de chaleur.

12.3 Les aires de stationnement véhicules légers devront intégrer sur 50% de leur surface, des revêtements de surface, des aménagements hydrauliques ou des dispositifs végétalisés favorisant la perméabilité et l'infiltration des eaux pluviales ou leur évaporation et préservant les fonctions écologiques des sols.

Article 1AUt 13 : Obligations en matière de réalisation d'espaces libres, d'aires de jeux et de loisirs et de plantations

La **superficie des espaces plantés et /ou végétalisés doit être au moins égale à 15 % de la superficie du terrain.**

Article 1AUt 14 : Coefficient d'occupation du sol

Sans objet

La limitation de l'emprise au sol permet de préserver des espaces paysagers et techniques nécessaires à la gestion des eaux et à la réduction des îlots de chaleur, tout en optimisant l'utilisation du foncier.

La hauteur maximale prend en compte les servitudes aériennes de l'EuroAirport et favorise une bonne intégration paysagère en évitant les ruptures visuelles brutales.

L'uniformisation des matériaux et des teintes permet de garantir un niveau suffisant de qualité architecturale en maintenant une harmonie avec les aménagements urbains et paysagers aux alentours, sans contraindre outre mesure, les futurs bâtiments industriels. Une disposition particulière est insérée afin de limiter l'impact visuel des dispositifs en toiture pour éviter les gênes au transport aérien.

La conception des aires de stationnement prend en compte la réduction des îlots de chaleur et la gestion durable des eaux de ruissellement, essentielle dans un cadre urbain industriel.

3 - ANNEXE

DOCUMENT DE TRAVAIL - PROVISOIRE

DOCUMENT DE TRAVAIL - PROVISOIRE

DOCUMENT DE TRAVAIL - PROVISOIRE