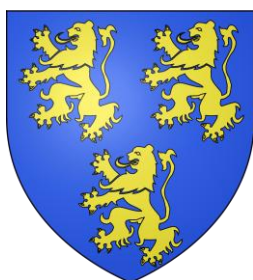


PLAN LOCAL D'URBANISME

Modification n°2

Nambsheim



2. Projet d'Aménagement et de Développement Durables

Dossier



Juillet 2026

1. Le développement économique de la zone EcoRhena autour de la Z.A.C.	3
1.1. Optimiser ses atouts.....	3
1.2. L'équilibre avec les autres activités du village	3
2. Les impacts sur les déplacements	4
2.1. L'aménagement des entrées du village	4
2.2. La sécurisation des voies internes	5
2.3. Les modes de déplacement alternatifs.....	5
3. Les impacts sur la taille du village	6
3.1. Les avantages actuels	6
3.2. Les possibilités futures	7
4. Les impacts sur les besoins des habitants	8
4.1. Le rôle de la place centrale	8
4.2. L'adaptation des équipements	8
5. Les impacts sur le cadre de vie et l'environnement	9
5.1. Les espaces naturels.....	9
5.2. Les espaces urbains et périurbains	9

La commune de Nambenheim est située en bordure du Grand Canal d'Alsace, à l'écart des grands axes de communication, mais longée par la RD52. Ses évolutions passées et futures sont liées à l'industrialisation de la bande rhénane.

L'élaboration de son P.L.U. est ainsi motivée par la nécessité de réviser le règlement de la Z.A.C. de Balgau-Nambenheim-Heiteren-Geiswasser, **actuelle zone EcoRhena**. En ce qui concerne le reste du ban communal, la volonté de la municipalité n'est pas d'imposer des règles strictes en matière de construction, mais de répondre aux besoins de la population actuelle, tout en anticipant les effets possibles de l'implantation d'entreprises dans la **zone EcoRhena Z.A.C.**, et en maîtrisant leurs impacts. Dans cette optique, la commune s'impliquera également dans des projets qui dépassent le seul bénéfice du village.

I. Le développement économique de la zone EcoRhena autour de la Z.A.C.

I.1. Optimiser ses atouts

L'installation d'entreprises dans la **zone EcoRhena Z.A.C.** présente des avantages qui ne peuvent plus être ignorés par un règlement obsolète. En effet, non seulement la taille des terrains disponibles, et rapidement mobilisables, est une caractéristique devenue rare dans le secteur, mais la possibilité de desserte fluviale et ferroviaire est un facteur primordial d'adéquation entre les activités industrielles et la protection de l'environnement. Elle permet de limiter de façon significative l'augmentation des flux routiers de transports de marchandises.

Les seules entreprises établies pour le moment dans la **zone EcoRhena Z.A.C.** sont localisées sur le territoire de Nambenheim, et bénéficient de l'importance de la superficie des terrains qu'elles ont pu mobiliser. La création du bâtiment d'activité a permis par le passé une hausse très importante du nombre d'emplois offerts dans la commune, tout en préservant son site d'implantation grâce à une insertion discrète.

I.2. L'équilibre avec les autres activités du village

La vitalité économique du village ne doit pas être uniquement liée à la **zone EcoRhena Z.A.C.** Ainsi, et en rapport aussi avec des besoins nouveaux qui pourraient émerger, la possibilité d'implantation de petites structures artisanales, commerciales ou de services, au sein du village, doit être assurée.

L'attractivité du village pour des établissements de ce type sera renforcée par le fait que la commune réservera une zone spécialement dévolue à l'accueil d'activités non nuisantes et non concurrentes de la **zone EcoRhena Z.A.C.**

Par ailleurs, il subsiste une demie-douzaine d'exploitations agricoles professionnelles à temps plein, faisant donc partie intégrante de la vie économique du village, et entretenant l'essentiel du paysage du territoire communal. Leur pérennisation, et éventuellement l'intérêt de leur reprise dans le futur, doivent être possibles. Ainsi, l'importance du capital foncier agricole sera préservé, et les sorties d'exploitations

possibles, de façon à pouvoir assurer les conditions de la rentabilité économique des exploitations.

2. Les impacts sur les déplacements

Si les possibilités de transport de marchandises permettent d'envisager des alternatives au trafic routier, l'augmentation des déplacements d'actifs, due à la croissance du nombre de personnes appelées à travailler dans la **zone EcoRhena Z.A.C.**, doit être prise en compte. Cette anticipation est d'autant plus importante que des problèmes de circulation se posent d'ores et déjà.

2.1. L'aménagement des entrées du village

- **La limitation de la vitesse à l'Est**

La rue du canal d'Alsace, entrée immédiatement contiguë à la **zone EcoRhena Z.A.C.**, et voie d'accès au village depuis la RD52, est longue et rectiligne, et l'asymétrie de son urbanisation entraîne un manque d'identification claire de l'entrée d'agglomération. Cette situation provoque des cas d'excès de vitesse, jusqu'à l'intérieur du village. L'urbanisation éventuelle du Nord de la rue pourra atténuer ces effets, ainsi que l'aménagement de l'entrée, avec des dispositifs adaptés. Les trottoirs ont par ailleurs déjà été élargis.

- **La création d'un giratoire à l'Ouest**

Des risques existent aussi à l'entrée Ouest, liés au tracé rectiligne de la RD13, à la largeur de la route, à l'absence de réels trottoirs au niveau des quartiers récents. Or, ce secteur Sud-Ouest en extension prend de plus en plus de poids, et il comprend les logements collectifs. L'accès au terrain de sports et à la salle des fêtes implique de traverser la RD13, et la circulation piétonne doit être sécurisée dans sa direction et vers le village pour ne pas cloisonner les habitants. D'autre part, l'augmentation de population et des déplacements automobiles de ce quartier doit aussi aller de pair avec une certaine fluidité des flux.

Ainsi, un carrefour giratoire est en cours d'aménagement devant la salle des fêtes, avec des terre-pleins de séparation au centre des trois voies concernées, afin de délimiter nettement les différents espaces. Cet aménagement s'accompagnera de la création de places de stationnement en bordure de la salle des fêtes, parkings conçus de façon à ne pas offrir un aspect trop minéral à l'entrée du village.

Par ailleurs, la réduction de l'asymétrie dans l'urbanisation le long de la route, par la poursuite de l'aménagement du lotissements Sud-Ouest, permettra également d'identifier plus clairement l'entrée de l'agglomération.

2.2. La sécurisation des voies internes

- **La poursuite de l'aménagement de la voirie**

Les aménagements de voirie ont été progressifs, avec le parvis de l'école sur la place de l'église, les trottoirs, ralentisseurs ou carrefours dans la rue de l'église ou la rue du Rhin, puis les opérations dans les rues latérales. Les voies de petite taille ne se prêtant pas à l'installation de trottoirs, des rigoles centrales faites de pavés de béton, puis de grès, ont été préférées. Ce programme d'aménagement se poursuivra, notamment dans la rue des Clés, voie encore large qui incite à la vitesse, et par un marquage au sol sur la RD13.

Une étude de traversée d'agglomération a d'ailleurs été réalisée récemment.

- **La redistribution de l'espace sur la place centrale**

Les services structurants, école, mairie, église, cimetière, bibliothèque et café, sont regroupés en un centre bien défini et bien identifiable sur la route principale. Cependant, la place de l'église est à dominante routière, en raison notamment de l'importance de l'espace réservé à la circulation et au stationnement par rapport à la taille de la place. Il s'agit d'un site important pour les flux routiers, car traversé par la RD13, voie transversale entre la RD468 et la RD52, mais permettant également d'accéder à une grande partie des voies secondaires du village. Il constitue de plus le lieu de destination des bus desservant des entreprises voisines, plusieurs fois par jour, ainsi que la nuit.

La restructuration spatiale de cette place n'est cependant pas aisée, car il est important de conserver le cachet et l'animation particulière que lui confère la présence du remarquable tilleul et du banc à linteaux.

La réalisation d'une signalisation au sol résorbera les problèmes de confusion qui peuvent surgir, entre espaces pour piétons et espaces pour automobiles, et réduira le risque de vitesse excessive, d'autant plus gênante que l'école se trouve sur cette place.

2.3. Les modes de déplacement alternatifs

- **La connexion au réseau de pistes cyclables**

Il est nécessaire, d'une part, d'offrir un mode de transport alternatif à la voiture pour se rendre au nouveau collège de Fessenheim, pour optimiser les effets de son implantation plus proche de la commune que celui de Volgelsheim. Or, la piste cyclable existante Balgau-Fessenheim peut contribuer à jouer ce rôle d'alternative, mais elle permet également d'accéder aux services et équipements du bourg-centre, qui complètent de façon avantageuse l'offre des communes avoisinantes, dont Namsheim. Pour les jeunes en particulier, les possibilités d'activités sportives sont particulièrement développées à Fessenheim. La commune de Namsheim s'est donc impliquée dans un projet de raccordement du village à la piste cyclable de Balgau, à partir de l'Est de la rue du Bouglon. Le tronçon de piste sur Namsheim se fera en surlargeur de la RD13, avec des aménagements de sécurité entre les deux voies, puis sur un chemin agricole. Son

passage sur la RD13 sera matérialisé et sécurisé à Namsheim, mais aussi sur la RD468 à Balgau.

Par ailleurs, pour assurer une possibilité efficace d'alternative à certains déplacements sur les RD468 ou 52, la piste de Balgau devra être prolongée à l'Ouest de Namsheim, pour relier les communes du Nord, et offrir ainsi une bande cyclable continue au chapelet de villages de la bande rhénane.

- **Le développement efficace des transports en commun**

Le réseau de transports en commun n'est plus adapté aux besoins et au profil de la population, et cet écart entre l'offre et les besoins se creusera encore davantage avec l'évolution du village.

Une inadéquation majeure à l'heure actuelle trouve sa source dans l'éloignement géographique des lycées par rapport au village, partagé d'ailleurs par l'ensemble des communes environnantes. La solution la plus efficace à ce problème serait bien sûr une réflexion sur la possibilité d'implantation d'un lycée à destination des communes de la bande rhénane, puisque leur développement commun lors des dernières décennies justifierait une adaptation des équipements. Pour l'heure, les temps de trajet des lycéens en bus sont fortement pénalisants.

Par ailleurs, la ligne mixte Balgau-Colmar ne correspond plus à un itinéraire fortement demandé par les autres catégories d'habitants, puisque la majorité des actifs empruntent déjà la bande rhénane pour leurs déplacements. La RD52 étant déjà classée route à grande circulation, la possibilité d'une réflexion sur un réseau de transports en commun sur la bande rhénane est d'autant plus d'actualité que la révision du règlement de la **zone EcoRhena Z.A.C.** doit impliquer une prise en compte des implications dans leur globalité.

3. Les impacts sur la taille du village

L'anticipation des effets de l'implantation d'entreprises dans la **zone EcoRhena Z.A.C.** inclut la possibilité d'augmentation de la taille des villages voisins, dans le cas où les actifs travaillant dans la **zone EcoRhena Z.A.C.** souhaiteraient s'y installer. Cette éventualité se greffe à la croissance démographique spontanée, distincte de celle impliquée par la **zone EcoRhena Z.A.C.**

Namsheim est par ailleurs le village le plus proche de la **zone EcoRhena Z.A.C.**

3.1. Les avantages actuels

- **La mixité de l'habitat**

Namsheim se distingue par la présence de nombreux logements collectifs par rapport à sa taille, et fait encore plus remarquable, de logements sociaux. La commune dispose donc aussi de logements de petite taille, davantage adaptés aux jeunes ou aux familles plus petites. La rotation des populations permise par ce type d'habitat procure une dynamique au village, les effectifs d'enfants et de jeunes peuvent s'en trouver renouvelés.

Les logements sociaux ont d'ailleurs permis jusqu'à présent à des jeunes originaires de la commune d'y demeurer avant de pouvoir accéder à la propriété.

Une vingtaine de logements meublés, et constamment occupés, est également présente dans le village, principalement utilisés pour l'instant pour les besoins des unités de production d'électricité de Fessenheim. La population recensée est donc sous-estimée par rapport au nombre de personnes vivant réellement dans la commune.

Le village a donc déjà intégré dans son fonctionnement des possibilités d'accueil variées.

- **L'extension du lotissement Sud-Ouest**

Un programme récent se compose de près d'une vingtaine d'habitations supplémentaires.

De plus, une seconde tranche permettra d'offrir également un nombre équivalent de nouvelles constructions.

3.2. Les possibilités futures

- **La réunification du village**

Il existe d'importantes possibilités foncières de part et d'autre de la RD13, entre les différentes poches d'urbanisation existantes.

En effet, les extensions linéaires le long des voies de communication ont entraîné des ruptures dans la continuité du bâti, et favorisé une certaine déconnexion des différents quartiers par rapport au reste du village. Le noyau urbain existant peut être étoffé, afin de créer une compacité, de réduire l'isolement des différents quartiers, et d'organiser un système de voiries économe et performant.

Ainsi, une utilisation des parcelles enclavées du secteur Sud serait avantageuse. Cela sous réserve toutefois qu'un plan d'aménagement d'ensemble permette à la fois :

- de rallier les quartiers Sud-Ouest et Sud-Est et d'offrir ainsi des cheminements plus sécurisés en parallèle à la RD13,
- d'optimiser l'existence des voies de retournement, actuellement impasses du Sud-Est,
- de tirer profit des parcelles interstitielles en bordure de la RD13, opportunité intéressante d'ouverture vers un maillage interne de la voirie au Sud.

De la même façon, les parcelles enclavées au Nord de la RD13 permettraient une croissance rationnelle, cohérente et concentrée du village.

- **Les espaces interstitiels**

De nombreuses autres parcelles libres sont ponctuellement présentes au sein du bâti, de différentes tailles, mais certaines présentant un potentiel important. D'autre part, un très grand nombre d'entre elles sont en friche, conséquence des possibilités offertes par la Politique Agricole Commune, puisque ces parcelles sont éloignées des espaces plus vastes cultivés.

Ces possibilités foncières pourront éventuellement contribuer aussi à étoffer le tissu urbain, plutôt que de le diffuser vers la périphérie et le long des routes.

- **La maîtrise de l'étalement urbain**

Le P.L.U. devra permettre ainsi de fixer des limites à l'urbanisation de façon à maîtriser l'évolution de la morphologie du village.

S'il doit gagner en cohérence et en densité, il ne doit pas tendre à une conurbation avec Balgau, de façon à conserver l'identité distincte de chaque village. En ce qui concerne sa partie Est, le voisinage immédiat de la **zone EcoRhena Z.A.C.** est un facteur de limitation de l'étalement. Les constructions au Nord et au Sud devront également se faire dans les espaces délimités par les voies urbanisées à l'heure actuelle, de façon à tirer profit du développement en étoile passé.

4. Les impacts sur les besoins des habitants

La croissance démographique doit aller de pair avec les possibilités d'intégration des habitants au sein du village.

4.1. Le rôle de la place centrale

La mairie, malgré son cachet particulier, est légèrement excentrée par rapport aux autres bâtiments de la place de l'église. Elle présente par ailleurs certains handicaps, salle du conseil, mais aussi « polyvalente », petite, accès malaisé pour les personnes âgées et les handicapés, difficulté d'installation d'un ascenseur.

Or, la commune dispose de plusieurs bâtiments disponibles sur la place de l'église, notamment celui de l'ancienne école, mais aussi celui de l'ancien dépôt des pompiers.

L'église a été rénovée en 1997, le presbytère en 2001, et la commune a maintenant engagé des réflexions sur la structuration de l'ensemble de la place, avec éventuellement une redistribution des fonctions des bâtiments. L'installation par exemple, de la mairie dans le bâtiment de l'ancienne école tirerait avantage des deux étages disponibles, permettrait d'améliorer l'offre de services, notamment pour les personnes âgées, en aménageant un ascenseur, et un accès pour les handicapés. Par ailleurs, sa localisation renforcerait la consistance et l'importance de la centralité de la place.

4.2. L'adaptation des équipements

La commune dispose d'équipements de qualité.

Les deux écoles du regroupement scolaire sont neuves, ce qui est un fait rare, et l'ouverture du nouveau collège en 2003 est venue compléter cette qualité de services.

La carence en places de stationnement devant la salle des fêtes sera résorbée lors de l'aménagement du giratoire. Un plateau sportif pourrait par ailleurs être créé à terme à l'arrière de la salle.

L'extension du cimetière sur la friche le jouxtant est déjà planifiée.

La municipalité souhaiterait par ailleurs bénéficier d'un réseau de desserte de gaz, afin que les constructions puissent être équipées en chauffage au gaz.

5. Les impacts sur le cadre de vie et l'environnement

L'industrialisation potentielle d'une partie du ban rend d'autant plus importante l'attention particulière pour les autres espaces communaux, naturels mais aussi urbains.

5.1. Les espaces naturels

• La végétation

Tous les types de boisements du territoire communal, autres qu'une faible portion se trouvant dans le périmètre de la **zone EcoRhena Z.A.C.**, seront protégés :

- une grande partie de la forêt remarquable de l'île du Rhin ;
- tous les bosquets, arbres et haies, notamment ceux issus des dispositions du second remembrement. En effet, outre les taux obligatoires, des arbres ou haies supplémentaires ont été créés par la commune, le long des voies de communication, avec à certains endroits des arbres fruitiers, et également le long du Muhlbach, avec l'implantation d'une cinquantaine d'arbres fruitiers. La bande verte séparant le village et la **zone EcoRhena Z.A.C.** sera notamment maintenue ;
- le massif forestier du Nord de la **zone EcoRhena Z.A.C.**

• L'eau

Lors de la création de la **zone EcoRhena Z.A.C.**, le cours du Muhlbach a été dévié, mais en prenant garde à conserver de légers méandres, afin que son tracé reste naturel.

Par ailleurs, des zones humides qui n'existaient pas auparavant ont été créées. Ces milieux se trouvent en bordure de la **zone EcoRhena Z.A.C.** et ne subiront pas de mutation.

De plus, la création d'une zone humide supplémentaire, de près de deux hectares, le long du Thierlachgraben, est en cours.

5.2. Les espaces urbains et périurbains

• Les constructions

Les éléments aux impacts médiocres sur le cadre de vie disparaîtront progressivement, les lignes électriques moyenne tension ont déjà été en grande partie enterrées, et il est probable que les transformateurs électriques hauts qui subsistent, et en voie de dégradation, soient dans l'avenir remplacés par des constructions plus basses et plus discrètes.

La commune pourra également, le cas échéant, s'impliquer dans une action intercommunale de réhabilitation du patrimoine, permettant d'encourager les initiatives privées de restaurations du bâti ancien.

- **Les arbres**

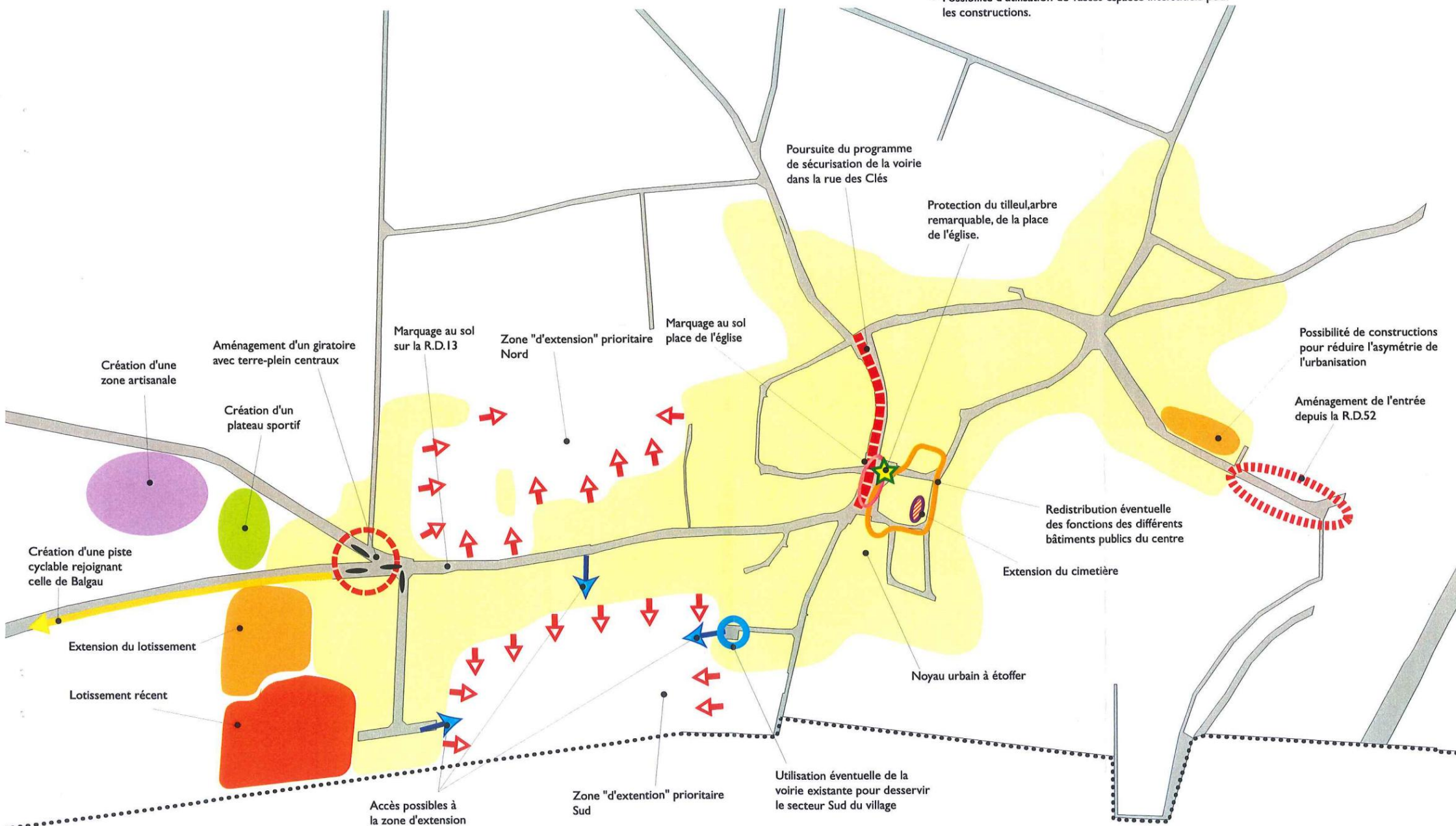
Le tilleul à petites feuilles, de la place de l'église est un élément de singularité remarquable, et de conservation des traces de l'histoire du village, puisqu'il date de plusieurs siècles. Il sera classé en tant qu'arbre à protéger.

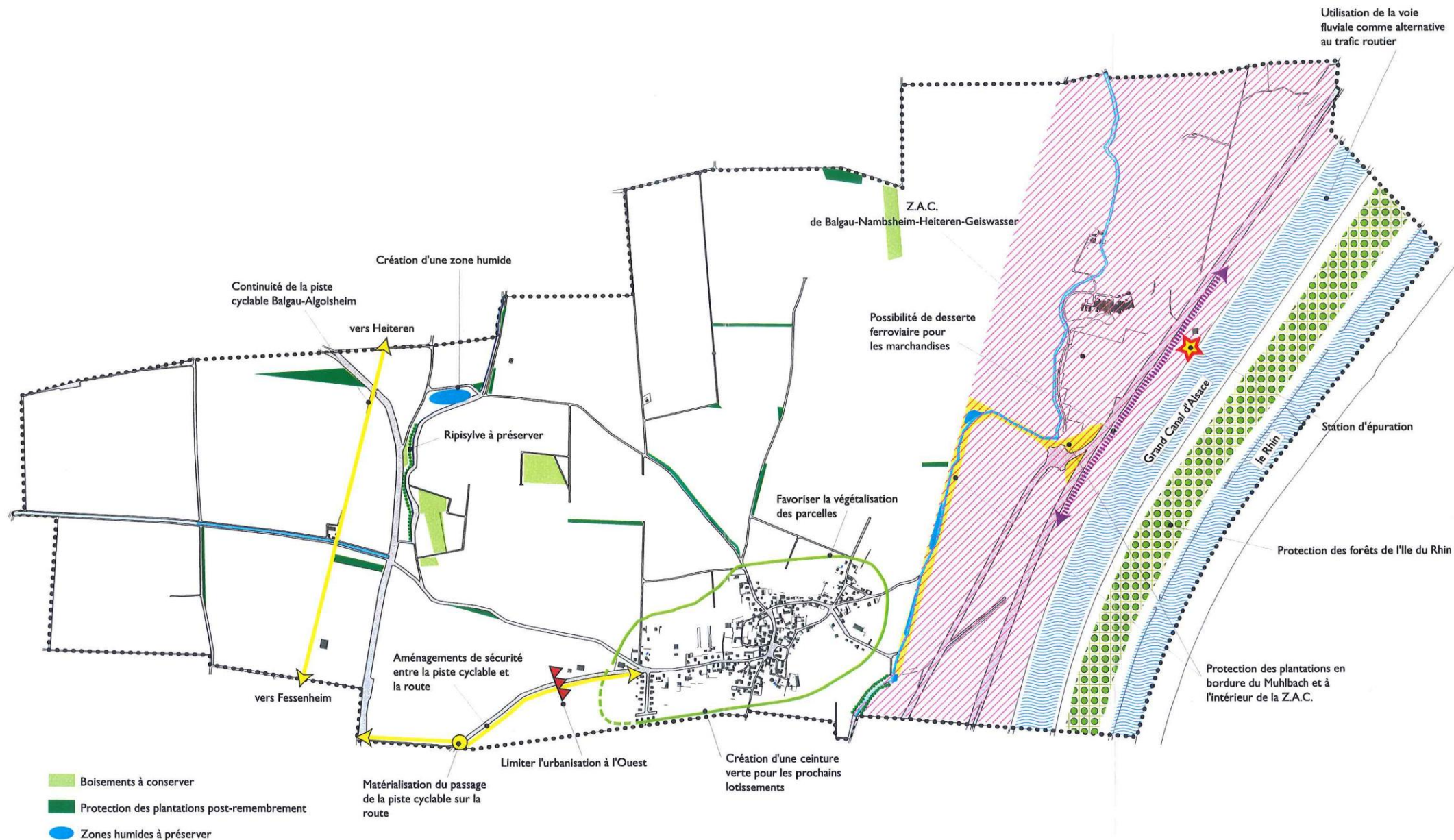
Par ailleurs, les vergers périphériques qui constituaient une ceinture verte ont disparu, il n'en reste qu'une relique au bout de la rue de Blodelsheim. Cependant, la réalisation du nouveau lotissement au Sud-Ouest s'accompagnera d'une nouvelle ceinture verte. Ces choix pourront être reconduits dans les autres futurs programmes d'extension.



Sur tout le village :

- Possibilité d'implantation de petites structures artisanales, commerciales ou de services.
- Possibilité d'utilisation de vastes espaces interstitiels pour les constructions.





- Boisements à conserver
- Protection des plantations post-remembrement
- Zones humides à préserver

Maintien de l'importance du capital foncier agricole, avec possibilité de sorties d'exploitation pour assurer leur viabilité.