

MÉMOIRE D'OBSERVATIONS

Enquête publique relative au projet de PLUi-H de la Communauté de Communes du Pays de Sainte-Odile (21 septembre – 30 octobre 2026)

Auteur : Joël HUMBERT — 35 rue de la Montagne — 67210 OBERNAI

jhumbert3@wanadoo.fr

Qualité : riverain du secteur de La Haul et membre de l'Association des Quartiers de la Loi, Obernai

Date de dépôt : 19 octobre 2026

Objet : Observations et demande de retrait de l'OAP sectorielle « La Haul » (O_OAP_10, zone 1AUB) — commune d'Obernai

Synthèse (à lire en premier)

La demande. Il est demandé que l'OAP « La Haul » (O_OAP_10) soit retirée du projet de PLUi-H et que le secteur demeure en zone non constructible (chapitre 14). Le besoin, le choix du site et les incidences n'ont pas été démontrés.

Pourquoi. Le dossier justifie ce secteur et sa densité par des affirmations que ses propres pièces contredisent ou ne démontrent pas.

- **Un besoin et un choix de site non démontrés.** La Mission régionale d'autorité environnementale (MRAe) juge que le projet « surestime largement les surfaces à urbaniser » et recommande de reprendre le dossier avant toute enquête publique ; le PLUi-H recense lui-même 658 logements mobilisables en densification à Obernai (19,6 ha) ; aucune étude de sites alternatifs n'a été menée (chapitres 1 et 2).
- **Une densité trois fois supérieure à la cible que le PLUi-H s'assigne.** 95 logements/hectare nets, contre environ 30 pour les secteurs de gare (DOO du SCoT, p. 15) ; le chiffre est impossible à vérifier (58, 75 ou 95 selon les pièces) et il est justifié par une gare « à moins de 500 mètres » alors que cette distance n'est atteinte, à vol d'oiseau, que pour la frange la plus proche du secteur (457 m et jusqu'à 745 m pour le reste) et que l'itinéraire piéton mesure 627 à 1 019 m (chapitres 3 et 4).
- **Une mixité sociale déséquilibrée.** 75 % de logements aidés minimum en phase A (de l'ordre de 57 à 60 % sur l'ensemble du secteur), pour un objectif d'environ 25 %, alors que le diagnostic du PLUi-H constate lui-même que l'offre sociale est déjà concentrée sur Obernai (chapitre 5).
- **Un coteau viticole et paysager fragilisé.** La Chambre d'agriculture, la CDPENAF, l'INAO et l'ARS signalent que l'exploitation des vignes résiduelles sera compromise ; la charte paysagère d'Obernai reconnaît la valeur de ce coteau, qui relève au moins en partie du futur périmètre délimité des abords (chapitres 6 et 7).
- **Des risques insuffisamment étudiés.** Commune ayant fait l'objet de six arrêtés de catastrophe naturelle pour inondations ou coulées de boue depuis 1983 (dont celui de juin

1996, marqué par un ruissellement chargé de sédiments descendu du vignoble et par des inondations, notamment dans le quartier Leclerc), classée à risque de ruissellement par le DDRM et pourtant sans étude hydraulique spécifique pour La Haul ; assainissement et eaux pluviales non démontrés ; circulation non évaluée, alors que le carrefour voisin écoule déjà environ 1 500 véhicules par heure (constat de commissaire de justice du 6 octobre 2026) et sécurité des trajets vers la gare non évaluée ; effets cumulés avec les secteurs voisins omis (chapitres 8 à 10).

- **Une incidence environnementale non évaluée.** La fiche d'incidences du dossier (rapport de justifications, p. 167) reconnaît la consommation de vignes, de vergers identifiés pour la trame verte et bleue et de bois, mais sans surface ni mesure d'évitement. Aucun inventaire naturaliste n'a été mené, alors que le secteur jouxte une ZNIEFF, se situe à proximité de la réserve naturelle régionale du Bischenberg et que la MRAe recommande de l'inventorier (chapitre 10).
- **Des alertes officielles non levées et une concertation défailante,** y compris de l'aveu de l'équipe aujourd'hui en place (chapitres 11 et 12).

Conclusion. Chacun de ces écarts pourrait être discuté isolément. Mais leur accumulation ne s'explique ni par le besoin, ni par les règles que le plan s'impose, ni par les caractéristiques du site (un coteau viticole au contact d'espaces naturels protégés). Nous y voyons une **erreur manifeste d'appréciation** (chapitre 13), qui fonde les demandes du chapitre 14.

27 questions à la collectivité. Ce mémoire pose vingt-sept questions précises, restées sans réponse dans le dossier. Elles sont signalées dans le texte par la mention « Question n° X » et reprises sous le même numéro au chapitre 14, où elles peuvent recevoir une réponse d'un seul tenant. Les annexes A à D sont des pièces de preuve (calculs, cartes, pièces) : elles ne doivent pas être nécessairement lues pour suivre l'argumentation.

Pétition. L'Association des Quartiers de la Loi a publié une pétition relative à La Haul, qui a recueilli plus de 500 signatures. Celles-ci sont consignées dans le mémoire de l'association, déposé dans le cadre de la présente enquête, auquel nous renvoyons (point 12.6).

Sommaire

0. Objet et présentation des observations (ci-dessous)

Partie I — Un besoin et un choix de site qui ne sont pas démontrés

1. Un besoin en logements surestimé, relevé par l'autorité environnementale elle-même
2. L'absence d'étude de sites alternatifs pour La Haul, alors que la séquence Eviter-Réduire-Compenser l'exige et que la MRAe le relève expressément

Partie II — Un projet qui contredit les objectifs et les règles que le PLUi-H s'assigne à lui-même

3. Une densité et un rythme d'urbanisation hors normes, y compris au regard des propres objectifs du PLUi-H
4. Une localisation qui ne remplit pas, selon les critères des documents eux-mêmes, la condition de proximité de la gare invoquée pour justifier cette densité
5. Une concentration de 75 % de logements aidés qui contredit les objectifs de mixité sociale affichés par le PLUi-H lui-même
6. Des principes de qualité affichés ou appliqués ailleurs, mais écartés à La Haul

Partie III — Un site sensible, dont les incidences sont sous-évaluées

7. Une pression injustifiée sur l'espace agricole et viticole
8. Des risques naturels insuffisamment étudiés pour un secteur pourtant identifié comme sensible
9. Le chemin de Bischoffsheim, les secteurs voisins (Gesetz, ZA du Thal) et leurs effets cumulés : des incohérences révélées par le contexte immédiat
10. Un site proche d'un ensemble naturel protégé, sans inventaire ni analyse de cohérence avec les objectifs du SCoT et du SRADDET

Partie IV — Des alertes officielles non levées et une concertation défailante

11. Des réserves ou avis défavorables des personnes publiques associées non levés
12. Une concertation jugée insuffisante, y compris par l'équipe aujourd'hui en place

Partie V — Une erreur manifeste d'appréciation et les demandes qui en découlent

13. Une erreur manifeste d'appréciation dans le choix retenu pour La Haul
14. Conclusion et demandes

Annexes A à D — densités (A) ; orage de 1996 et risque de ruissellement (B) ; tract de l'équipe de Robin Clauss (C) ; pièces citées (D)

0. Objet et présentation des observations

Nous contestons le projet d'Orientation d'Aménagement et de Programmation (OAP) sectorielle « La Haul » (référéncée O_OAP_10 dans le rapport de justifications), qui porte sur un coteau viticole de 5,5 ha (dont 4,2 ha classés en zone 1AUb) au nord d'Obernai, entre la rue de la Montagne et la rue de la Colline. Ce projet prévoit l'urbanisation d'environ 320 logements collectifs avec une densité nette de 95 logements/hectare, ouverte à l'urbanisation dès l'approbation du PLUi-H, en deux phases (phase A : 2,3 ha ; phase B : 3,2 ha).

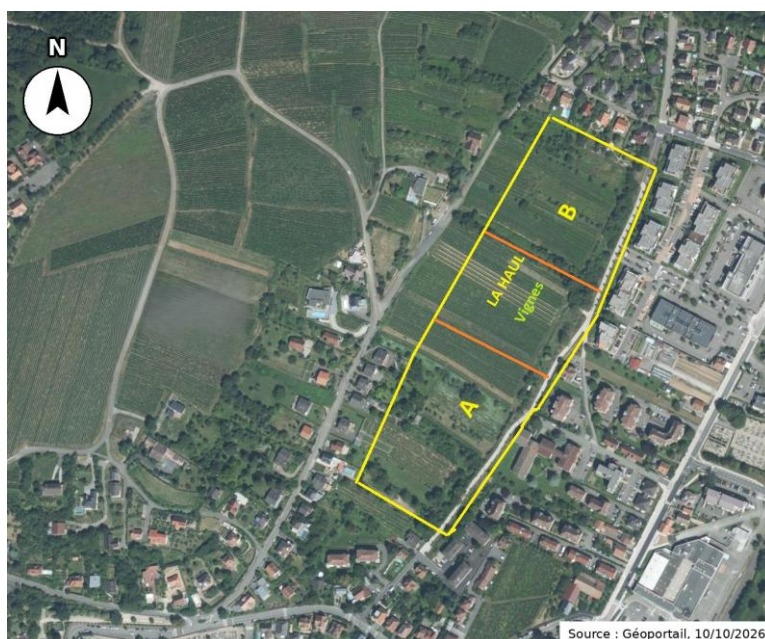


Figure 1 — Le secteur de La Haul et les phases A et B de l'OAP (vue aérienne, Géoportail, 10 octobre 2026 ; nord en haut). La gare se situe hors du périmètre, vers le sud-est.



Figure 2 — Le coteau viticole de La Haul (partie centrale) vu du pied du secteur, depuis la Voie Verte, en regardant vers l'ouest (photographie du 19 septembre 2026).

Un ensemble plus vaste que le périmètre de l'OAP. Les 5,5 ha de l'OAP sont la superficie officielle du dossier, sur laquelle reposent tous les calculs du présent mémoire. Le secteur s'inscrit toutefois dans un ensemble paysager et agricole plus large : au sud, des jardins privés sont en liaison directe avec le vignoble, de sorte que, selon notre estimation, l'entité formée par le coteau et ces jardins représente un peu plus de 7 ha (mesure faite par nos soins sur cartes.gouv.fr ; le rapport de présentation du PLU de 2007 évoquait déjà, pour ce secteur, « 7 hectares de vignoble » prélevés, p. 219). Cette entité, à la charnière entre la ville et le vignoble, ne se réduit donc pas au périmètre dessiné par l'OAP ; ses fonctions paysagères, agricoles et, potentiellement, écologiques — dont l'évaluation n'a jamais été faite faute d'inventaire (chapitre 10) — doivent être appréciées dans leur ensemble.

Les observations qui suivent s'organisent en cinq parties (voir le sommaire ci-dessus). Chacune s'appuie sur les pièces officielles du dossier ou sur les avis des personnes publiques associées (PPA). L'ensemble se conclut par la demande de retrait de l'OAP, adressée à la commission d'enquête.

Renvois aux pièces. Chaque numéro de page est accompagné du nom de la pièce à laquelle il renvoie (rapport de justifications, règlement écrit, OAP, DOO du SCOT, avis de la MRAe, etc.). Le tableau « Pièces citées » (Annexe D) récapitule ces pièces et les pages utilisées. Les annexes A à D, en fin de mémoire, développent certains points (calculs, cartes, pièces) sans y ajouter d'argument.

Lien avec le mémoire du Collectif des résidents du secteur nord-est d'Obernai. Un mémoire déposé séparément par ce collectif, en action commune avec l'Association des Quartiers de la Loi, traite aussi les OAP du Gesetz (OAP 5) et de la ZA du Thal (OAP 11), ainsi que l'antériorité d'Obernai en matière de logement social et d'activités économiques. Le présent mémoire, centré sur La Haul, s'appuie sur les avis officiels et les pièces du dossier ; les deux documents se complètent et doivent -de préférence- être lus ensemble.

Partie I — Un besoin et un choix de site qui ne sont pas démontrés

Avant d'examiner le projet lui-même, il convient de relever que le dossier n'établit ni que l'ouverture de La Haul répond à un besoin démontré, ni que le site a été comparé à d'autres implantations possibles.

1. Un besoin en logements surestimé, relevé par l'autorité environnementale elle-même

1.1 — Une critique convergente de l'Autorité environnementale. La Mission Régionale d'Autorité environnementale (MRAe), dans son avis de janvier 2026, relève que « **le projet surestime largement les surfaces à urbaniser** » et conclut en recommandant à la Communauté de communes « **de ne pas soumettre son dossier à enquête publique et de le reprendre** ». La CCPSO répond « favorable en

partie » en proposant de simples tableaux récapitulatifs de surfaces et d'emplacements réservés, qu'elle juge elle-même sans « informations réelles sur le projet » et précise que les réponses définitives ne seront disponibles qu'après l'enquête publique et l'approbation du document (mémoire en réponse, p. 152) : le public est donc invité à s'exprimer sur un dossier dont la collectivité annonce elle-même qu'il sera modifié.

1.2 — Une hypothèse démographique près de trois fois supérieure à celle du SCoT, que la MRAe juge surestimée. Le SCoT du Piémont des Vosges et les projections de l'INSEE (modèle OMPHALE) retiennent une croissance d'environ 0,3 à 0,4 %/an à l'horizon 2040 (rapport de justifications, p. 87 ; scénario central de 65 196 habitants en 2040 pour tout le Piémont des Vosges, rapport de présentation du SCoT, 2022). Le PLUi-H retient +0,9 %/an jusqu'en 2035, puis +0,7 %/an (rapport de justifications, p. 85) et en déduit 1 410 logements pour l'accueil de population nouvelle, sur 2 110 logements à produire (p. 88). La MRAe juge cette croissance « quasiment 3 fois » plus élevée que celle du SCoT et les 1 410 logements « quasiment 3 fois trop élevés » ; elle recommande de la réduire fortement (avis, p. 11 et 14/41). La CCPSO répond « défavorable » (mémoire en réponse aux avis, p. 153). L'avis de l'État du 19 janvier 2026 (annexe, p. 3-4) juge pour sa part ces hypothèses « cohérentes et réalistes » et le besoin de 2 110 logements de même nature, sans les confronter aux projections du SCoT et de l'INSEE ni à l'avis de la MRAe sur ce point. Dans sa réponse à la MRAe, la CCPSO se dit « étonnée » de la demande de réduire la croissance, invoque des « choix politiques » et l'accord des personnes publiques associées et ajoute qu'une croissance plus faible aurait des incidences sociales sur l'immobilier (mémoire en réponse, p. 153) : elle présente ainsi la croissance retenue comme un choix, non comme un besoin mesuré. Or, pour La Haul, plusieurs de ces personnes publiques associées (Chambre d'Agriculture, CDPENAF, INAO, ARS) ont formulé des réserves (chapitre 7).

Pour justifier sa croissance démographique, le dossier invoque une accélération récente de la croissance de la population (+1,5 %/an de 2015 à 2021 sur le territoire, rapport de justifications, p. 87). Les données de l'INSEE la confirment pour Obernai, après une quasi-stagnation de 1999 à 2012 (10 471 puis 10 822 habitants) : 11 279 habitants en 2017, 12 587 en 2023, soit +1,8 %/an contre +0,8 %/an de 2012 à 2017. Mais cette hausse est presque entièrement migratoire (solde naturel : +0,1 %/an) : les nouveaux habitants sont venus parce que des logements ont été construits. **La croissance passée mesure donc l'offre déjà produite ; invoquée pour justifier de nouvelles constructions, elle relève d'un raisonnement circulaire (on construit parce que la population a augmenté, alors qu'elle a augmenté parce qu'on a construit) et ne prouve pas un besoin indépendant de l'offre.** Elle ne justifie donc pas, à elle seule, d'ouvrir 4,2 ha de coteau viticole, alors que 658 logements restent mobilisables en densification interne (point 2.4). L'avis de l'État, qui valide la cohérence des hypothèses du dossier, n'examine pas cette articulation entre croissance passée et offre produite.

Question n° 1 : *sur quelle base la CCPSO retient-elle une croissance de +0,9 %/an puis +0,7 %/an, soit près de trois fois celle du SCoT et de l'INSEE, comment répond-elle à la recommandation de la MRAe de la réduire fortement et en quoi la croissance observée à Obernai, essentiellement migratoire, traduit-elle un besoin indépendant de l'offre de logements déjà produite ?*

1.3 — Le cas des logements vacants (LOVAC), une piste de sobriété foncière non chiffrée. L'avis MRAe (p. 15/41) relève que le dossier cite successivement 7,3 % de logements vacants en 2018 (dont 275 vacants depuis plus de deux ans), puis 6,6 % en 2022, puis 363 logements vacants de longue durée selon les fichiers LOVAC 2025 — une multiplication de références que la MRAe juge elle-même complexifiante. Sur ces bases, elle calcule qu'environ 129 logements vacants pourraient théoriquement être remis sur le marché et regrette que l'action dédiée à la lutte contre la vacance

ne fixe aucun objectif chiffré. Ce levier de sobriété foncière, documenté par l'autorité environnementale elle-même, n'est pas quantifié avant l'ouverture de La Haul à l'urbanisation.

1.4 — Un poids disproportionné dans la programmation intercommunale. Avec environ 320 logements sur les 1 198 logements programmés en extension à l'échelle de la CCPSO (avis de la MRAe, p. 8 et 16/41 ; rapport de justifications, p. 63), La Haul concentre à elle seule près de **27 %** de la totalité des logements neufs prévus en extension sur les six communes de l'intercommunalité. À l'échelle d'Obernai, La Haul représente 39 % de la surface (4 ha sur 10,2 ha), 56 % des logements (320 sur 572) et 60 % des logements aidés (156 sur 262) programmés en extension (rapport de justifications, p. 60 et 70).

Rapporté à la population, l'ordre de grandeur est tout aussi frappant. Le dossier indique que la ville d'Obernai concentre près de 62 % des 19 552 habitants de l'intercommunalité (donnée 2022, relevée dans l'avis de la MRAe), soit environ 12 100 habitants (12 587 au recensement INSEE de 2023). Avec environ 2 personnes par ménage à Obernai (12 587 habitants pour 6 296 ménages, recensement INSEE de 2023), **les quelque 320 logements de La Haul accueilleraient environ 640 habitants, soit environ 5 % de la population actuelle de la commune, sur un seul coteau de 5,5 ha.** À +0,3 à +0,4 %/an (hypothèse du SCoT, point 1.2), la population d'Obernai augmenterait de 40 à 50 habitants par an : ce seul site représenterait l'équivalent de treize à seize ans de cette croissance (640 habitants ÷ 50 habitants gagnés par an ≈ 13 ans ; 640 ÷ 40 = 16 ans).

1.5 — Une consommation foncière que l'autorité environnementale juge hors trajectoire. La loi Climat et Résilience impose de réduire de moitié la consommation d'espaces naturels, agricoles et forestiers (ENAF) : 50,8 ha ayant été consommés sur 2011-2020 et 8,1 ha sur 2021-2023, il resterait environ 17,3 ha à consommer d'ici 2031 (MRAe, p. 12/41). Or le dossier estime la consommation du PLUi-H à 117,3 ha (69,1 ha en extension, 48,2 ha en densification), alors que les surfaces affichées pour l'habitat, l'économie et les équipements (37,9 + 38 + 7,7 ha) ne totalisent que 84 ha environ, et que les emprises des STECAL, non chiffrées, et les emplacements réservés (29 ha environ) ne sont pas comptabilisés (MRAe, p. 9/41 et 12/41). Pourtant, lors de la réunion publique du 14 avril 2025, les capacités foncières à l'horizon 2040 ont été présentées comme étant de 137,9 ha mobilisables, dont 48,2 ha en densification et 89,7 ha en extension de l'enveloppe urbaine définie par le SCoT (bilan de la concertation, p. 12) : soit 20,6 ha d'extension de plus que les 69,1 ha ci-dessus, écart que nous n'avons pas trouvé expliqué dans les pièces consultées. La MRAe en conclut que le projet « dépasse très largement la trajectoire foncière fixée par la loi Climat et Résilience » et recommande de réduire fortement la consommation projetée (p. 12-13/41). Le PLUi-H respecte certes l'enveloppe fixée par le SCoT pour les extensions résidentielles (80 ha, dont 40 ha pour les pôles ; 37,9 ha programmés par le PLUi-H). Mais ce respect ne prouve pas celui de la trajectoire de la loi : le SCoT date de 2022, et la MRAe rappelle qu'il devra être rendu compatible avec le SRADDET modifié (adopté en décembre 2025), puis le PLUi-H avec le SCoT (MRAe, p. 12/41). À titre de simple rapprochement de notre part, les 4,2 ha de zone à urbaniser de La Haul, en grande partie viticoles, représenteraient près du quart (24 %) des 17,3 ha restants pour l'ensemble de l'intercommunalité. Les seules extensions (69,1 à 89,7 ha selon les pièces du dossier) représentent déjà plus de quatre fois ces 17,3 ha, et la baisse de 35 % que revendique la CCPSO (rapport de justifications, p. 63) reste inférieure à la réduction de moitié fixée par la loi. Cet objectif demeure la loi en vigueur : la proposition de loi dite « TRACE », qui le reporterait à 2034, adoptée par le Sénat en mars 2025, n'a pas été adoptée définitivement à notre connaissance.

Question n° 2 : comment la CCPSO concilie-t-elle l'ouverture de La Haul (4,2 ha de coteau en grande partie viticole, près du quart des 17,3 ha de consommation d'espaces admissibles d'ici 2031 pour toute l'intercommunalité) avec la loi Climat et Résilience, dont le projet « dépasse très largement la

trajectoire foncière » selon la MRAe, le dossier chiffrant la consommation tantôt à 117,3 ha, tantôt à environ 84 ha (point 1.5) ?

2. L'absence d'étude de sites alternatifs pour La Haul, alors que la séquence Eviter-Réduire-Compenser l'exige et que la MRAe le relève expressément

2.1 — Une obligation légale rappelée par le rapport de justifications lui-même. Le rapport de présentation doit exposer « les raisons qui justifient le choix opéré au regard des **solutions de substitution raisonnables** » (article R.151-3 du Code de l'urbanisme, cité en introduction du rapport de justifications).

2.2 — Un grief central et répété de la MRAe, applicable aux zones d'extension dont La Haul. L'avis de la MRAe (janvier 2026) relève à plusieurs reprises — comme l'un de ses griefs principaux, justifiant sa recommandation de non-soumission à enquête publique — : « **l'absence d'étude de sites alternatifs au titre des solutions de substitution raisonnable permettant de justifier du choix du moindre impact environnemental pour les zones d'extension délimitées au PLUi-H** ». Elle recommande expressément de « présenter les alternatives de localisation possibles aux zones d'urbanisation » et, pour les secteurs affectant la Trame Verte et Bleue, elle « déplore une nouvelle fois l'absence de la déclinaison de la séquence Eviter, Réduire, Compenser et l'étude de solutions de localisation alternatives », recommandant de « retirer les projets d'ouverture à l'urbanisation qui ont un impact sur la Trame Verte et Bleue ». La Haul, secteur d'extension situé à environ 880 m de la réserve naturelle régionale du Bischenberg et de l'Immerschenberg, elle-même réservoir de biodiversité du schéma régional de cohérence écologique (cf. point 10.1), et dont la partie nord est quasiment en contact, vers l'ouest, avec une ZNIEFF (point 10.5, figure 8), relève de ce grief général. Le dossier ne montre pas que ce secteur a été comparé à d'autres implantations.

2.3 — Un contraste révélateur avec d'autres secteurs du même dossier. Le rapport de justifications applique pourtant explicitement une démarche de solutions alternatives étudiées pour d'autres OAP (par exemple l'OAP « Kuttergaessel », au sujet d'une zone humide : « argumentaire fondé sur les solutions alternatives étudiées et le choix de la solution la moins impactante »). **Aucun passage équivalent n'apparaît dans les pages consacrées à La Haul** (p. 167 et p. 308-309 du rapport de justifications), qui ne contiennent que des justifications de forme urbaine (densité, continuité avec le bâti existant, gabarit) et aucune comparaison avec d'autres implantations possibles pour les 320 logements envisagés. Cette absence s'explique peut-être par l'ancienneté du choix : dès le PLU de 2007, le secteur était ouvert à l'urbanisation (zone 1AUa) pour « combler un vide urbain et relier le quartier de la Loi au centre ville » (rapport de présentation, p. 218 ; point 7.7), et ce parti semble avoir été reconduit plutôt que réévalué.

2.4 — Des capacités de densification interne, quantifiées par le PLUi-H lui-même, qui n'ont pas été mises en balance avec le choix de La Haul. Le tableau de synthèse des capacités foncières du rapport de justifications (p. 62) identifie, pour la seule commune d'Obernai, un potentiel de **densification interne de 19,6 ha (dents creuses : 6,9 ha ; divisions parcellaires/mutation : 5,2 ha ; OAP de densification : 7,5 ha), soit environ 658 logements potentiels** — un potentiel distinct de, et supplémentaire à, l'extension. Le PLUi-H valorise d'ailleurs déjà une partie de ce gisement à Obernai même, avec l'OAP « Les Remparts » (O_OAP_9), expressément présentée comme un renouvellement urbain valorisant des dents creuses en centre-ville. Interrogée par la MRAe sur les raisons pour lesquelles certaines dents creuses ne seraient pas mobilisables (remarque n° 11), la CCPSO renvoie aux « pages 62 et suivantes » du rapport et s'engage, « si la raison n'est pas explicitement détaillée », à en dresser la liste (mémoire en réponse, p. 163). À notre lecture, ces pages donnent la méthode générale (p. 58 : coefficient de dureté foncière de 50 % pour les divisions parcellaires, rétention foncière d'environ 51 %), les totaux par commune (p. 62-63) et des cartes par commune (p. 64-69,

Obernai p. 69), sur lesquelles les dents creuses sont classées par couleur (mobilisables à court ou moyen-long terme, non mobilisables) ; nous n'y avons pas trouvé, pour Obernai, d'explication parcelle par parcelle, ni de comparaison de ce gisement avec le choix de La Haul.

2.5 — Une analyse des alternatives promise après l'enquête. Interrogée sur ce point, la CCPSO répond que le projet a été conçu de façon itérative selon la méthode « éviter, réduire, compenser », lors de nombreux ateliers avec les personnes publiques associées ; elle admet toutefois que cette démarche « n'est pas aussi détaillée que le travail réellement fourni » et annonce qu'elle sera étoffée (mémoire en réponse, p. 169), les réponses définitives n'intervenant qu'après l'enquête publique et l'approbation (p. 152). Les alternatives ne sont donc pas documentées dans le dossier soumis à l'enquête, et nous n'en avons trouvé aucune pour La Haul. Or c'est pendant l'enquête que le public doit pouvoir discuter la justification du choix de La Haul au regard des solutions de substitution raisonnables (point 2.1). Une analyse produite après l'enquête ne pourrait pas être commentée par les habitants ; nous demandons donc que, si elle est produite, elle soit soumise au public par une enquête complémentaire avant toute approbation.

Question n° 3 : *l'analyse des solutions de substitution raisonnables, que la CCPSO annonce pour après l'enquête, sera-t-elle soumise au public, par une enquête complémentaire, avant toute approbation de l'OAP « La Haul » ?*

Question n° 4 : *pourquoi ce gisement de densification interne, identifié et chiffré par le PLUi-H lui-même (19,6 ha, environ 658 logements), ne pourrait-il pas absorber une part significative des logements programmés à La Haul, en lieu et place d'une extension sur un coteau viticole ?* Le dossier n'apporte aucune réponse.

2.6 — Le Plan Nature en Ville (2024-2030) : une obligation légale déjà en vigueur, formellement respectée mais vidée de sa substance qualitative. Le Plan Nature en Ville du Ministère de la Transition écologique rappelle que l'article 201 de la loi Climat et Résilience impose déjà aux communes denses de définir une part minimale de surfaces favorables à la biodiversité dans leurs documents d'urbanisme. Le règlement du PLUi-H y satisfait formellement pour la zone 1AUb de La Haul (article 13 : 35 % d'espaces verts minimum). Mais ce seuil générique, dépourvu de tout critère de qualité écologique ou de connectivité avec les corridors existants, ne répond pas à l'esprit de ce plan : il ne garantit en rien la préservation des caractéristiques propres au coteau viticole de La Haul, documentées par la charte paysagère de 2001 (point 7.6) et par sa proximité du réservoir de biodiversité du Bischenberg.

Question n° 5 : *quel besoin en logements, démontré et chiffré, justifie l'ouverture à l'urbanisation de 4,2 ha de zone 1AUb à La Haul, alors que l'autorité environnementale juge ce besoin largement surestimé et quels autres sites ont été comparés avant de retenir celui-ci ?*

Question n° 6 : *des sites industriels en mutation ou susceptibles de l'être, comme celui de l'entreprise Supra, rue du Général Leclerc à Obernai (que le rapport de présentation du SCoT recense parmi les établissements industriels du territoire), ont-ils été examinés comme alternative à l'ouverture de La Haul et pour quelles raisons ont-ils été écartés ?*

Partie II — Un projet qui contredit les objectifs et les règles que le PLUi-H s'assigne à lui-même

Même si l'ouverture du secteur était admise, le projet tel qu'il est dessiné s'écarte des objectifs et des règles que le PLUi-H et le SCoT fixent eux-mêmes — densité, proximité de la gare, mixité sociale, standards de qualité — sans que ces écarts soient justifiés.

3. Une densité et un rythme d'urbanisation hors normes, y compris au regard des propres objectifs du PLUi-H

3.1 — Une densité trois fois supérieure à l'objectif que le PLUi-H s'assigne pour ce type de secteur.

Le SCoT du Piémont des Vosges fixe, pour les « pôles » de l'armature urbaine dont fait partie Obernai, une densité nette de référence de **30 logements/hectare** (DOO, p. 15). Le PLUi-H reprend lui-même ce chiffre dans son tableau de compatibilité avec le SCoT : « les OAP, notamment sur **les secteurs de gare** ou les entrées de ville, traduisent cette ambition par une densité nette moyenne visée de **30 logements/ha à Obernai** » (rapport de justifications, tableau SCoT/PLUi-H, objectif 1.2). Or La Haul – secteur que le même rapport qualifie de secteur de gare (p. 308) – est programmée à **95 logements/hectare net, soit environ 3,2 fois** cet objectif que le PLUi-H se fixe à lui-même pour cette catégorie de secteur. Le PLU de 2007 retenait déjà pour La Haul, tout aussi proche de la gare, une densité moyenne de 30 logements/ha, avec au moins 20 % de logements sociaux (rapport de présentation du PLU de 2007, p. 218-219).

3.2 — Une densité très supérieure à la moyenne des extensions du territoire. Sur l'ensemble des secteurs d'extension du PLUi-H de la CCPSO, la densité moyenne se situe autour de 39 logements/hectare. La Haul, à 95 log/ha, représente à elle seule un écart majeur avec les autres opérations du même document.

3.3 — Une densité de niveau « enveloppe urbaine » imposée à un secteur que le dossier qualifie lui-même d'extension. Le DOO du SCoT prescrit que les extensions se fassent « en continuité de l'enveloppe urbaine existante » (carte n°26, p. 90), et le rapport de justifications qualifie lui-même La Haul de « secteur de frange entre l'enveloppe construite et des terrains non urbanisés » (p. 167) : c'est une extension, non une densification interne. Or ce rapport (p. 44) observe pour Obernai **95 log/ha en enveloppe urbaine, contre 74 log/ha hors enveloppe**. L'écart tient vraisemblablement à des terrains déjà desservis, alors qu'une extension doit créer voirie, espaces verts et ouvrages d'eaux pluviales ; les 74 log/ha reposent d'ailleurs sur peu d'opérations (moins de 5 % des logements produits depuis 2010, p. 45). Le dossier retient pourtant 95 log/ha pour La Haul, sans justifier ce choix pour une extension sur un coteau viticole.

La fiche de La Haul affirme que l'opération « se réalise dans la continuité immédiate du tissu existant » (p. 167). Cette référence est partielle : le secteur est aussi limitrophe de pavillons au nord (quartier de la Loi) et de villas à l'ouest (rue de la Montagne), au gabarit très différent des immeubles de la rue de Pully ; elle se concilie mal avec la qualification de « secteur de frange ». L'avis de l'État (annexe, p. 11), qui juge l'objectif de 70 log/ha non excessif au regard des 74 log/ha observés en extension, compare des densités brutes et ne dit rien de l'adaptation à un coteau en pente (chapitres 6 et 7). Enfin, la limitation de la consommation foncière invoquée par le dossier (p. 167) se heurte à l'avis de la MRAe, selon lequel le projet « dépasse très largement la trajectoire foncière » (point 1.5), et la densité affichée ne se vérifie pas (point 3.4).

3.4 — Le chiffre de 95 log/ha lui-même ne se vérifie pas à partir des pièces du dossier. Selon la surface retenue, la densité de La Haul est de 58 log/ha (320 logements sur les 5,5 ha de l'OAP), de 76 log/ha (320 logements sur les 4,2 ha à urbaniser, proche des « 75 logements par hectare » de l'OAP)

ou de 64 log/ha avec le seul programme minimal de 270 logements. Le chiffre de 95 log/ha, utilisé partout ailleurs, provient d'un autre tableau (rapport de justifications, p. 60) qui indique pour La Haul 4 ha, 95 log/ha et 320 logements, trois valeurs incompatibles entre elles ($320 \div 95 = 3,37$ ha et non 4 ha), sans que la méthode de calcul de la « densité nette » soit explicitée. Le même écart se retrouve pour Obernai et pour l'ensemble de la CCPSO. Le dossier donne ainsi deux densités différentes pour le même secteur sans le signaler, la seconde, invérifiable, servant de pivot aux comparaisons du présent mémoire. Enfin, l'OAP ne garantit pas son « minimum » : les 320 logements supposent que les 50 logements « complémentaires » de la phase A soient tous réalisés ($150 + 50 + 120$), le programme minimal étant de 270 ; la part de logements aidés (156 selon le rapport de justifications) est de l'ordre de 57 à 58 % du programme minimal de 270 logements, et de 60 % (192 sur 320) du programme maximal, aux taux de 75 % en phase A et de 35 % en phase B prévus par l'OAP. Les évaluations d'incidences devraient reposer sur le scénario maximal. Ces calculs sont les nôtres (Annexe A).

Logements ou hébergements : une unité de compte non définie. L'OAP chiffre son programme en « logements » (p. 3) mais parle, pour la phase A, de « logements/hébergements spécialisés (senior, jeunes travailleurs, etc.) » (p. 4). Or le règlement écrit distingue le « logement » de l'« hébergement » (résidences et foyers avec service : maisons de retraite, foyers de travailleurs ; règlement écrit, p. 28), et certaines règles ne visent que le logement, par exemple l'espace extérieur privé d'au moins 5 m² par logement. L'OAP ne dit pas combien des 150 à 200 unités de la phase A seraient des hébergements, ni comment ils entrent dans le décompte des 320 logements et dans la densité. Selon la réponse, les chiffres de densité, de logements aidés et de stationnement analysés dans ce mémoire ne recouvrent pas la même réalité (notre observation).

Question n° 7 : *quelle est la densité réelle du projet, 58, 75 ou 95 logements à l'hectare, sur quelle surface (brute, 1AUb ou nette constructible) chacun de ces chiffres est-il calculé et selon quelle méthode la « densité nette » de 95 log/ha a-t-elle été obtenue ? Le programme visé est-il de 270 logements (minimum de l'OAP) ou de 320 (maximum), sachant que le minimum annoncé de 75 log/ha n'est atteint que dans le second cas ?* Tant que cette méthode n'est pas explicitée, la fiabilité méthodologique du dossier est mise en cause.

3.5 — Une densité nette de 95 log/ha dont la compatibilité avec le minimum réglementaire d'espaces verts n'est pas démontrée. L'article 13 du règlement écrit (zone 1AUb, §13.1, p. 120) impose des espaces verts de pleine terre sur au moins 35 % de l'opération d'aménagement, soit 14 700 m² (1,47 ha) sur 4,2 ha ; le lexique du règlement (p. 17) en exclut les surfaces de circulation et de stationnement, même perméables et les surfaces minérales. Il reste donc environ 2,73 ha pour l'ensemble des bâtiments, de la voirie, du stationnement et des chemins de 320 logements, soit environ 85 m² par logement (Annexe A, tableau A.4). Cette arithmétique n'est pas impossible en soi, mais elle est très tendue et les pièces publiées ne comportent aucun plan de composition permettant de vérifier qu'elle est tenable. Calcul de notre part, ordre de grandeur.

Question n° 8 : *comment 320 logements collectifs, leur voirie et leur stationnement s'inscrivent-ils dans les 2,73 ha laissés libres une fois réservés les 35 % d'espaces verts de pleine terre exigés par le règlement et un plan de composition le démontrant sera-t-il produit avant l'approbation ?*

3.6 — Une ouverture immédiate, sans les phasages appliqués à des opérations comparables. L'échéancier d'ouverture à l'urbanisation (rapport de justifications, p. 346-347) place La Haul en ouverture immédiate dès l'approbation du PLUi-H, alors que des OAP de nature comparable (O_OAP_2 « Munsterling », O_OAP_3 « Hauts Pâturages ») sont différées jusqu'en 2033, ou conditionnées à l'achèvement d'au moins 75 % des constructions d'une zone contiguë déjà ouverte (règle appliquée par exemple à Innenheim, Krautergersheim, Meistratzheim, Niedernai). Aucune

justification spécifique de ce traitement différencié n'est apportée pour La Haul dans le dossier. Le rapport présente lui-même le phasage comme un moyen d'étaler la consommation foncière : il chiffre l'ouverture différée à environ 21,5 ha entre 2030 et 2040, soit un rythme d'environ 2 ha par an (rapport de justifications, p. 348). Les 4,2 ha de zone 1AUb de La Haul, ouverts d'un seul tenant dès l'approbation, représentent à eux seuls l'équivalent de plus de deux années de ce rythme (ordre de grandeur que nous avons calculé).

3.7 — Un phasage interne totalement libre, sans aucun encadrement des nuisances de chantier.

L'OAP (p. 4) prévoit que les deux phases « ne sont pas conditionnées entre elles, l'aménagement de l'une pouvant intervenir avant ou après l'autre, ou concomitamment », sans aucune durée minimale, maximale ou totale fixée et sans aucune disposition sur la gestion des nuisances de chantier (les termes « chantier » et « nuisance » n'apparaissent dans aucune des 6 pages de l'OAP, alors que le même texte est très précis sur d'autres aspects : gabarits, retraits, toitures, stationnement, déchets). Ce point complète le constat du point 3.6 (absence de phasage temporel par rapport à d'autres secteurs) : il porte non sur la date d'ouverture, mais sur l'absence de toute garantie quant à la façon dont les deux tranches, une fois ouvertes, peuvent s'étaler, se chevaucher ou se succéder, pour les riverains exposés au chantier.

***Question n° 9 :** l'OAP « La Haul » comportera-t-elle, avant l'approbation, des prescriptions sur la durée prévisionnelle et l'enchaînement des deux tranches ainsi que sur la limitation des nuisances de chantier (horaires, circulation des engins, durée maximale) et, à défaut, pourquoi en est-elle dépourvue alors qu'elle est précise sur les gabarits, les retraits, les toitures, le stationnement et les déchets ?*

4. Une localisation qui ne remplit pas, selon les critères des documents eux-mêmes, la condition de proximité de la gare invoquée pour justifier cette densité

4.1 — L'affirmation du dossier. Le rapport de justifications indique explicitement que La Haul, classée en 1AUb, « est justifiée par la proximité immédiate de la gare, **située à moins de 500 mètres** » (rapport de justifications du PLUi-H, pièce 2, p. 308). C'est le premier des critères avancés pour justifier ici une zone dense à dominante collective ; les autres (continuité avec la zone UBa voisine, diversification de l'offre résidentielle) restent généraux.

4.2 — Une distance qui n'est inférieure à 500 m que pour la frange la plus proche du secteur. Un calcul d'itinéraire piéton effectué sur cartes.gouv.fr (Géoportail/IGN) donne, entre la gare d'Obernai et le point du secteur le plus proche (5 rue du Foyer, phase A), une distance de 627 m (9 minutes de marche) ; entre la gare et le point le plus éloigné (à hauteur du n° 7 rue des Églantines, phase B), une distance de 1 019 m (15 minutes de marche). Soit un dépassement de 127 à 519 mètres par rapport au chiffre avancé par le dossier (« moins de 500 m »). À vol d'oiseau, la distance est de 457 m jusqu'au point le plus proche des constructions prévues (haut de la rue du Foyer) et de 745 m jusqu'au point le plus éloigné (à hauteur de la rue des Églantines, dans la partie haute de la pente) (mesures Google Maps). L'affirmation « moins de 500 m » n'est donc exacte, même à vol d'oiseau, que pour la frange la plus proche de la gare ; elle ne l'est ni pour le reste du secteur, ni selon l'itinéraire piéton réel.

4.3 — Un seuil de 500 m qui est aussi celui utilisé par le SCoT dans son rapport de présentation. Le rapport de présentation du SCoT du Piémont des Vosges (diagnostic territorial) définit précisément ce qu'est la « proximité » d'une gare : « il est considéré qu'un logement est proche d'un moyen de transport lorsqu'il se situe dans un rayon de **500 m autour d'une gare (environ 6-7 minutes à pied)** » (p. 61) et utilise ce même seuil pour cartographier le « potentiel de développement à 500 m (8 min à pied) autour des gares du Piémont » (p. 264). **Sur ce seuil, identique à celui avancé par le PLUi-H et**

donc doublement mobilisé dans le dossier, La Haul ne relève du périmètre de proximité-gare que par sa frange la plus proche (457 m à vol d'oiseau), le reste du secteur s'en trouvant au-delà (point 13.3).

4.4 — Le Document d'Orientation et d'Objectifs (DOO) du SCoT, document opposable en compatibilité, ne fixe quant à lui aucun seuil chiffré (seulement une orientation qualitative d'« intensification urbaine à proximité des gares », DOO du SCoT, p. 9). Le seuil de 500 m ne provient donc pas d'une prescription contraignante du SCoT, mais d'une part de l'affirmation propre du PLUi-H, d'autre part du rapport de présentation du SCoT, qui retient ce même rayon de 500 m pour mesurer la proximité des gares (point 4.3) — deux sources qui convergent numériquement mais dont La Haul ne remplit pas le critère sur l'ensemble de son périmètre (points 4.1 et 4.2).

4.5 — Le seuil de 800 m invoqué par la direction départementale des territoires (DDT) est un seuil distinct, sans lien avec la densification. La DDT rappelle qu'à moins de 800 m d'une gare la loi plafonne le stationnement exigible à une place par logement, alors que le règlement du PLUi-H en exige deux, et que « tel est le cas des secteurs à urbaniser de la Haul et des Remparts à Obernai » ; ces règles ne trouveraient donc pas à s'appliquer sur une grande partie d'Obernai. La CCPSO répond « défavorable » : elle ne souhaite pas modifier son règlement, ce qui n'est pas, dit-elle, un enjeu identifié (mémoire en réponse, fiche DDT_9, p. 20). Ce seuil ne concerne que le stationnement et n'a aucun lien avec un critère de densification. L'avis de l'État du 19 janvier 2026 (annexe, p. 6) confirme ce plafond d'une place par logement (loi du 26 novembre 2025), là où le PLUi-H en exige deux à partir du T2, plus une place visiteur par tranche de 3 logements. Or la méthode de mesure change le résultat (point 4.2) : à vol d'oiseau, l'ensemble du secteur est à moins de 800 m de la gare (457 à 745 m) ; à pied, il ne l'est que pour partie (627 m pour le point le plus proche, 1 019 m pour le plus éloigné, en phase B). Ni le dossier ni l'avis ne précisent la méthode retenue. Là où le plafond s'appliquerait, aucune règle locale ne limite le report du stationnement sur les rues voisines et le dossier n'en étudie pas l'ampleur (voir aussi points 3.5, 4.7 et 9.4). À notre avis, ce report est à craindre dans deux situations distinctes : d'une part, à l'ouest, sur la rue de la Montagne/Chemin de Bischoffsheim ("chemin partagé" entre tracteurs, cyclistes et piétons, limité à 30 km/h), car l'OAP prévoit des sentiers piétons vers les immeubles (p. 6) ; d'autre part, et surtout, à l'est, dans les petites rues adjacentes (rues du Foyer, de Pully et du Génie), déjà bordées d'immeubles collectifs et peu dimensionnées pour des véhicules supplémentaires (photographie de la rue du Foyer, figure 3).



Figure 3 — Rue du Foyer, vue vers l'ouest (notre photographie du 12/10/2026) : une chaussée étroite entre les immeubles collectifs, appelée à recevoir une partie du trafic descendant de La Haul.

Question n° 10 : quelle règle de stationnement s'appliquera à chacune des deux phases de La Haul, selon quelle méthode de mesure de la distance à la gare et quelle analyse du report de stationnement sur la rue de la Montagne et sur les petites rues situées entre La Haul et la rue du Général Leclerc (notamment rues du Foyer, de Pully et du Génie) a-t-elle été conduite (point 4.5) ?

4.6 — Une accessibilité piétonne non démontrée. Le dossier ne présente aucune étude de mobilité ni aucun aménagement garantissant une liaison douce continue et sécurisée jusqu'à la gare, alors que la topographie du site (pente marquée) constitue une contrainte reconnue par l'OAP elle-même.

4.7 — Une justification par les « mobilités douces » sans aucune étude cyclable, alors que l'itinéraire vers la gare est peu sécurisé. Le rapport de justifications (p. 308) justifie l'implantation de la zone 1AUb uniquement par la proximité de la gare, « levier structurant en matière d'accessibilité et de développement des mobilités douces ». Aucune occurrence de « cyclable » ou « vélo » n'apparaît dans les pages consacrées à La Haul et la sécurité des itinéraires piétons et cyclables reliant le secteur à la gare n'est documentée nulle part dans le dossier. Or, selon nos constats, cet itinéraire présente deux points faibles : (a) les pistes cyclables de la rue du Général Leclerc, situées en bordure de la chaussée, ne sont pas sécurisées ou elle sont absentes (dans la partie sud) ; (b) l'autre solution pour atteindre la gare implique de traverser le carrefour très fréquenté de la rue de la Victoire, que l'itinéraire La Haul/gare par la rue du Coteau doit précisément franchir.

Un accident récent illustre ce risque : le 3 juillet 2025, un cycliste de 13 ans a été grièvement blessé rue du Général Leclerc (hauteur Auchan) par un véhicule monté sur la piste cyclable non séparée (DNA, 3 juillet 2025). Si la cause immédiate relève d'un malaise du conducteur, il montre la vulnérabilité de cet axe, invoqué sans étude pour justifier la densité de La Haul par la proximité de la gare.

Question n° 11 : *quelle étude a permis de s'assurer que les déplacements à pied et à vélo entre La Haul et la gare, rue du Général Leclerc et carrefour de la rue de la Victoire compris, sont sûrs pour plusieurs centaines de nouveaux habitants et quels aménagements sont prévus ?*

4.8 — Une justification du programme par des formules générales, sans besoin documenté. La rubrique « Programmation » de l'OAP (p. 4) indique que la zone est destinée à accueillir du logement et des hébergements spécialisés sous forme collective « en écho aux formes collectives denses présentes sur la zone adjacente rues du Foyer, de Pully et de Gengenbach et en réponse à plusieurs enjeux et contraintes (proximité de la gare à moins de 500 mètres, topographie marquée nécessitant une approche d'ensemble, ...) ». Le rapport de justifications (p. 308) n'ajoute que la continuité « en écho aux formes bâties existantes sur la zone UBa adjacente » et une « nécessité de diversification de l'offre résidentielle » par un habitat collectif adapté aux « populations en recherche de logements bien situés ». Cette motivation appelle trois remarques. (a) L'un des deux « enjeux » précisément cités, la gare à moins de 500 m, n'est exact que pour la frange la plus proche du secteur (points 4.1 et 4.2). (b) Une topographie marquée, que l'OAP traite elle-même comme une contrainte (insertion dans la pente, limitation des déblais et remblais), ne justifie pas par elle-même une forme collective dense : elle impose une approche d'ensemble, non un programme. (c) Aucune pièce consultée n'établit de besoin quantifié en hébergements pour seniors ou jeunes travailleurs sur ce site : le rapport évoque seulement, de manière générale, des « logements adaptés dans les centralités » (rapport de justifications, p. 464), alors qu'il qualifie La Haul de « secteur de frange » (rapport de justifications, p. 167). Les points de suspension de l'OAP laissent en outre entendre que la liste des enjeux n'est pas close. Il ne s'agit pas de demander une motivation plus longue, mais de relever que la motivation avancée repose sur un enjeu inexact (a), un enjeu sans lien avec le programme retenu (b) et un besoin non documenté (c).

5. Une concentration de 75 % de logements aidés qui contredit les objectifs de mixité sociale affichés par le PLUi-H lui-même

5.1 — Le taux imposé. L'OAP La Haul fixe une part de logements aidés de **75 % minimum sur la phase A** (destinée à des « logements/hébergements spécialisés : senior, jeunes travailleurs, etc. ») et de **35 % sur la phase B**.

5.2 — Un écart de facteur 3 avec l'objectif général du PLUi-H. Le PLUi-H fixe, pour les opérations d'aménagement, un objectif général d'environ **25 %** de logements aidés (rapport de justifications, p. 417, reprenant l'objectif n°1 du DOO du SCoT).

5.3 — Une contradiction avec le principe anti-concentration que le PLUi-H énonce lui-même. Le dispositif des « secteurs de mixité sociale » du PLUi-H (art. L.151-15 du Code de l'urbanisme) est justifié par la nécessité de « contribuer à l'équilibre social des territoires et **éviter les phénomènes de ségrégation spatiale** » (rapport de justifications, p. 417-418). Or le diagnostic du même PLUi-H constate que l'offre locative sociale du territoire est déjà « **tendue, concentrée sur la ville d'Obernai** » (rapport de justifications, p. 24). En imposant 75 % de logements aidés en phase A d'une seule opération à Obernai (de l'ordre de 57 à 60 % sur l'ensemble du secteur, point 3.4), La Haul accentue, selon nous, la concentration que le PLUi-H dit vouloir corriger. Lors des réunions publiques communales de janvier-février 2025, l'équipe projet a précisé que l'objectif de 25 % de logements aidés se traduit par la création de 305 logements aidés à Obernai et de 205 dans les cinq autres communes, soit 510 au total pour environ 2 100 logements à produire à l'horizon 2040 (bilan de la concertation, p. 14). Ces 305 logements correspondent donc à l'objectif de toute la commune d'Obernai, toutes opérations confondues. *Or les 156 logements aidés programmés à La Haul (point 1.4) en représenteraient à eux seuls environ la moitié (51 %).*

5.4 — Une absence de justification spécifique. Le texte consacré à l'OAP La Haul (p. 167 et p. 308-309 du rapport de justifications) ne comporte aucune justification particulière du choix de ce taux de 75 %, à la différence d'autres secteurs du dossier.

Question n° 12 : *sur quels besoins précis et sur quel fondement le taux minimal de 75 % de logements aidés a-t-il été fixé pour la phase A de La Haul, alors que le SCoT retient environ un quart pour les opérations d'aménagement, et comment ce taux, imposé à une seule opération à Obernai, est-il compatible avec l'objectif du PLUi-H d'éviter la concentration de l'offre sociale (point 5.3) ?*

(Précision méthodologique : ce taux de 75 % n'est pas propre à La Haul – l'OAP « Rue de la Caverne » à Bernardswiller prévoit également 30 % puis 100 % de logements aidés par phase. L'argument porté ici n'est donc pas celui d'une anomalie unique, mais celui d'un écart chiffré au regard des objectifs que le PLUi-H s'assigne, combiné à un problème d'accessibilité propre à ce secteur.)

5.5 — Une proximité immédiate avec le Foyer Hohenbourg qui interroge la nature réelle de ce taux. Le Foyer Hohenbourg (résidence senior, 69 logements) borde l'accès même de la Phase A. Une acquisition foncière récente de la Ville (DNA, 24/12/2025) vise à reloger ses résidents pendant sa rénovation, sans que le site définitif de reconstruction soit précisé. L'OAP Gesetz voisine affiche, pour une catégorie identique (« senior, jeunes travailleurs, etc. »), un taux de 100 % de logements aidés.

Question n° 13 : *quelle part des 75 % de logements aidés de la phase A correspond à une offre nouvelle de logement social généraliste et quelle part correspond au relogement d'un équipement institutionnel existant, le Foyer Hohenbourg ?* Les pièces consultées ne l'indiquent pas.

6. Des principes de qualité affichés ou appliqués ailleurs, mais écartés à La Haul

6.1 — Un principe de dégressivité des hauteurs et de la densité d'Est en Ouest, prévu par le PLU communal pour ce même secteur, abandonné sans justification par l'OAP actuelle. Le PLU d'Obernai (Modifications n°3 de 2014 et n°4 de 2017, pièce « Orientations d'aménagement », p. 24-29) prévoyait pour le secteur 1AUa — prédécesseur du secteur 1AUb actuel — une dégressivité des hauteurs et de la densité d'Est en Ouest, avec un habitat de plus faible densité (R+1 + combles maximum) en frange haute, côté pente la plus élevée. L'OAP « La Haul » actuelle ne reprend aucune de ces composantes : hauteur (14 m) et emprise au sol (50 %) sont uniformes sur toute la zone, pour une densité nette visée uniforme de 95 log/ha — y compris dans la frange haute, qui jouxte pourtant le chemin de Bischoffsheim, le vignoble AOC et la ZNIEFF. Le même document prévoyait la plus grande densité à l'Est de la rue de la Colline, sur la friche Zaegel-Held, un habitat de moyenne densité le long de cette rue et, en haut de pente, un habitat de plus faible densité (R+1 avec combles ou attique au maximum), ainsi qu'un espace vert d'au moins 70 ares aux abords de la rue de la Colline (p. 27-28 et schéma p. 29). Il subordonnait en outre l'aménagement du secteur 1AUa à la réalisation préalable de la voirie et des réseaux (eau, assainissement) de la friche voisine, dimensionnés pour couvrir aussi ce secteur (p. 26-27) ; l'OAP actuelle ouvre au contraire La Haul à l'urbanisation dès l'approbation du PLUi-H.

6.2 — Une incohérence interne majeure : une doctrine de « zone tampon » que le PLUi-H applique ailleurs, mais pas côté vignoble à La Haul. Le règlement du PLUi-H institue, à plusieurs reprises, des zones tampons végétalisées pour prévenir la fragmentation écologique : 15 m de bande inconstructible autour des cours d'eau (« éviter la fragmentation écologique [...] en maintenant des zones tampons végétalisées »), 10 m de recul renforcé en limite agricole/STECAL (« établir une zone tampon protectrice et éviter les effets de mitage [...] entre milieux urbains et agricoles ») et une « zone tampon végétale » imposée à d'autres OAP sensibles (Krautergersheim). Le PLUi-H reconnaît donc lui-même que supprimer un espace de transition entre urbanisation et milieu naturel/agricole crée une fragmentation écologique. Pour La Haul, l'OAP prévoit certes une « zone tampon végétalisée » le long de la voie verte, à l'est (phase A) et de la rue de la Colline (phase B), avec un retrait d'au moins 15 m (OAP, p. 5). Le schéma de l'OAP (p. 3) figure en outre des franges végétalisées aux extrémités nord et sud du périmètre et de part et d'autre de l'espace de vignes central. Côté vignoble, en haut de pente, l'OAP ne prévoit qu'un retrait d'au moins 15 m par rapport au chemin de Bischoffsheim et un front bâti discontinu avec des fenêtres paysagères (OAP, p. 5), sans bande végétale qualifiée de zone tampon ni ceinture de vergers (l'INAO le relève également : point 7.5). La bande de 40 m relevée par la Chambre d'Agriculture au nord du secteur est quant à elle une bande agricole résiduelle aux difficultés d'exploitation, non une zone tampon écologique. La Chambre d'Agriculture relève d'ailleurs que des aménagements paysagers ne sont prévus qu'au sud, en lisière de la zone urbaine, et rien au nord en lisière des vignes (point 7.2). La Haul touche pourtant au coteau protégé par la charte paysagère (point 7.6) et à la continuité vers le Bischenberg (point 10.1) — exactement le type d'enjeu que le PLUi-H traite, ailleurs dans son propre règlement, par une zone tampon. Le retrait de 15 m prévu côté vignoble, mesuré depuis le chemin de Bischoffsheim, ne constitue pas une zone tampon : il ne garantit aucune bande végétale ni inconstructible entre les constructions et la ZNIEFF, qui recouvre ce chemin et jouxte la partie nord du secteur (point 10.5, figure 8). Au sens que le PLUi-H donne lui-même à cette notion (largeur définie, bande inconstructible, fonction écologique), ni ce retrait ni les franges végétalisées figurées sur le schéma ne tiennent lieu de zone tampon : une frange végétalisée est un traitement paysager de lisière, qui ne fixe ni largeur minimale ni inconstructibilité.

6.3 — Même incohérence : un « poumon vert » imposé ailleurs, absent de La Haul. Le PLUi-H impose le maintien ou la création d'un « poumon vert » structurant à plusieurs autres OAP nouvelles

(Im Gaensbuehl, Rue de Sélestat, Rue de la Première DFL, Choucrouteries à Krautergersheim) et qualifie même le parc du château du Landsberg à Niedernai de « véritable poumon vert ». Ce terme n'apparaît nulle part dans l'OAP La Haul, alors que ce secteur présente les enjeux paysagers et écologiques les mieux documentés du dossier. Même logique qu'au point 6.2 : un standard que la collectivité sait imposer ailleurs, mais pas ici.

6.4 — Un revirement non expliqué : la Ville affichait vouloir « se protéger contre la densification » moins de deux ans avant le PLUi-H. Le 06/12/2023, la Ville d'Obernai a modifié son PLU communal pour « mieux se protéger contre la densification de la ville » (DNA, éd. Molsheim-Obernai) : emprise au sol abaissée de 50 % à 40 % et espaces verts minimum relevés de 30 % à 35 % en zone UC, recul imposé route de Boersch pour éviter une densification « par l'avant ». Moins de deux ans plus tard, elle porte pour La Haul une densité nette d'environ 95 log/ha — largement supérieure à celle qu'elle venait de juger excessive dans ses zones résidentielles ordinaires — sans qu'aucune explication ne soit donnée sur la conciliation de ces deux orientations. Ce rapprochement ne constitue pas une illégalité (les zones concernées, UB/UC existantes contre 1AUB nouvelle, ne sont pas de même nature), mais une incohérence politique non résolue, qui s'ajoute à celles déjà identifiées (points 6.2, 9.2).

Partie III — Un site sensible, dont les incidences sont sous-évaluées

Le secteur est un coteau viticole en pente, exposé à des risques naturels et situé au contact d'autres opérations d'aménagement. Le dossier en sous-évalue les incidences, prises isolément ou de façon cumulée.

7. Une pression injustifiée sur l'espace agricole et viticole

7.1 — Une admission du caractère stratégique et dense du projet par le dossier lui-même. Le rapport de justifications qualifie La Haul de secteur de « densification forte et compacte [...] projet stratégique pour la production de logements à Obernai » (rapport de justifications, p. 167), en zone actuellement viticole. Cette qualification est difficilement conciliable avec le reste du dossier : l'OAP elle-même indique « Type de potentiel foncier : Extension » et le rapport, lorsqu'il classe les OAP selon leur mode de production de logements (p. 176), ne range La Haul ni parmi les neuf secteurs en densification pure, ni parmi les trois secteurs en densification et en extension. La Haul est donc, de façon assumée par le dossier, une extension sur des vignes et non une densification de l'enveloppe urbaine.

7.2 — Les réserves de la Chambre d'Agriculture. La Chambre d'Agriculture formule trois remarques sur La Haul. D'une part, le découpage parcellaire crée, dans la partie nord, une bande de vignes délaissée d'environ 40 m entre le chemin de Bischoffsheim et la future zone aménagée, dont l'exploitation dans des conditions satisfaisantes est peu probable (implantation, zones de non-traitement, tournières à recréer). D'autre part, le maintien en zone Aa d'environ 1,5 ha au milieu du secteur, quasiment encerclé entre les zones urbaines existantes et futures, fait craindre son abandon (traitements, fréquentation par les riverains, incivilités). Enfin, elle s'interroge sur des aménagements paysagers prévus seulement au sud, en lisière de la zone urbaine, alors que rien n'est prévu au nord en lisière des vignes. Au total, près de 2 ha supplémentaires pourraient être impactés.

7.3 — Une réponse de la CCPSO qui refuse de rouvrir la partie sud, mais n'exclut pas de revoir la partie nord. Dans son mémoire en réponse aux avis des personnes publiques associées (fiche CA_2), la CCPSO répond « défavorablement » à la réserve de la Chambre d'Agriculture sur La Haul : elle affirme que la séquence éviter-réduire-compenser a été réalisée au regard de l'activité agricole et ne

souhaite pas rouvrir la réflexion sur la partie sud en pente forte, où elle estime qu'aucune alternative ne peut être moins impactante. Elle n'exclut pas en revanche de revoir la partie nord du projet selon les conclusions de l'enquête publique. Cette réponse appelle deux remarques : l'analyse d'alternatives qu'elle invoque n'apparaît pas dans les pièces consultées (chapitre 2) ; et la collectivité reconnaît elle-même que le projet peut être révisé à l'issue de l'enquête, ce qui fonde la présente demande. La CCPSO affirme en outre que « l'incidence paysagère a joué un rôle prépondérant » dans l'analyse des alternatives et qu'« une visite de terrain finira de convaincre » (mémoire en réponse, p. 52 et 69), sans produire cette analyse. Elle se contredit enfin : à la même Chambre d'Agriculture, qui lui demandait d'évaluer, site par site, l'impact direct et indirect des secteurs d'OAP sur l'activité agricole, elle répond « favorable » (p. 70), alors que, pour La Haul, elle rejette une réserve fondée précisément sur l'impact indirect (environ 2 ha supplémentaires, p. 69).

7.4 — Une précision nécessaire sur le statut AOC et un avis de la CDPENAF resté sans réponse chiffrée sur La Haul elle-même. Le vignoble de La Haul n'est aujourd'hui plus classé en AOC (la commune exerce sur ce secteur son droit de préemption urbain). Le mécanisme du SCoT explique cette situation : environ 277 ha puis 85 ha de l'enveloppe AOC du Piémont ont été exclus de la protection AOC du SCoT dès 2007 au motif qu'ils étaient déjà considérés comme urbanisables — ce qui inclut vraisemblablement La Haul. Le grief de la CDPENAF sur une « atteinte substantielle » à l'enveloppe AOC (17,6 ha sur 604,35 ha, soit 2,9 % contre un seuil légal de 2 %, art. D.112-1-24 du Code rural ; mémoire en réponse CCPSO, p. 145-146) porte sur l'enveloppe globale de la CCPSO et non spécifiquement sur La Haul. Le même avis CDPENAF vise toutefois nommément La Haul sur un point distinct : les parcelles viticoles résiduelles, par leur taille et leur configuration, ne permettraient pas le maintien d'une exploitation viticole viable (engins agricoles, zones de non-traitement). La CCPSO répond « favorable en partie » : elle ne donne pas suite à la demande sur La Haul et conteste le chiffrage de 2,9 % par une simple affirmation, sans produire de contre-chiffrage.

7.5 — Une convergence de quatre avis officiels sur la même difficulté, restée sans réponse circonstanciée. L'ARS demande elle aussi, pour La Haul (O_OAP_10), de réduire l'exposition des futurs habitants aux épandages phytosanitaires et de rappeler les règles de zone de non-traitement (mémoire en réponse CCPSO, p. 117-118) ; la réponse de la CCPSO ne traite explicitement que du point voisin concernant l'OAP Gesetz, laissant sans réponse celui qui concerne La Haul. L'INAO, autorité de référence en matière d'AOC, abonde dans le même sens (avis du 19 janvier 2026, reçu par la CCPSO le 4 février 2026, p. 2) : l'OAP « n°10 - La Haul » ne prévoit pas de frange végétalisée sur son flanc ouest, entre la zone 1AUb et la zone agricole Ai « pourtant plantée en vignes » ; la zone à urbaniser « morcelle les parcelles de vignes » et crée une enclave viticole entre deux zones construites, dont l'une accueille des personnes vulnérables en maison de retraite, de sorte que l'exploitation viticole sera « fortement contrainte ». L'INAO recommande que le projet soit revu afin d'avoir un impact moins important sur l'espace viticole et qu'une ceinture végétalisée soit prévue entre espaces urbain et viticole ; son avis favorable est expressément conditionné à la prise en compte de ses remarques. Quatre autorités distinctes — la Chambre d'Agriculture (point 7.2), l'ARS, la CDPENAF et l'INAO — relèvent donc, indépendamment les unes des autres, la même fragilité opérationnelle des parcelles viticoles résiduelles de La Haul, **sans qu'aucune n'obtienne de réponse circonstanciée ou chiffrée** (la réponse de la CCPSO à l'avis de l'INAO ne figure pas dans le mémoire en réponse produit au dossier). L'avis de l'État du 19 janvier 2026 (annexe, p. 14) formule lui aussi, pour l'OAP La Haul, la remarque sur l'exposition aux produits phytosanitaires, en demandant que l'enjeu soit mentionné et que les règles de zone de non-traitement soient rappelées, *ce que l'OAP ne fait pas*.

7.6 — Une incohérence avec la charte architecturale et paysagère d'Obernai (2001). La charte architecturale et paysagère d'Obernai, établie par l'association Art et Patrimoine d'Obernai, dont le

maire est membre de droit, dans sa fiche consacrée au secteur « rue du Général Leclerc » (figure 4), identifie expressément la zone viticole située entre la rue de la Colline et la rue de la Montagne — c'est-à-dire le coteau aujourd'hui classé en zone 1AUb/1AU au titre de l'OAP La Haul — comme « **le patrimoine paysager principal du secteur Leclerc** » et prescrit que « **l'urbanisation devra préserver la vue sur la plaine depuis le coteau et tenir compte du caractère paysager particulièrement exceptionnel de ce site** ». Cette référence locale, émanant d'une association dont le maire est membre de droit, n'est discutée ni citée nulle part dans le rapport de justification du PLUi-H, qui n'explique pas le revirement qu'il opère sur ce site précis.



Figure 4 — Charte architecturale et paysagère d'Obernai (2001), fiche « rue du Général Leclerc », page 2 (« Réaliser une armature végétale à partir des qualités paysagères existantes ») : schéma du secteur, panorama n° 5 et commentaire, regroupés.

7.7 — Un standard paysager que le PLUi-H invoque lui-même, sans démontrer qu'il est respecté à La Haul. Le règlement écrit reproduit l'article R.111-27 du Code de l'urbanisme (atteinte au caractère des lieux avoisinants, aux sites et aux paysages) et le déclare applicable « nonobstant les dispositions du PLUi » (règlement écrit, p. 25) ; son article 9 IAU classe la zone 1AUb en « niveau d'enjeu Fort » et exige des constructions « en concordance avec le paysage environnant » et la « conservation des perspectives paysagères » (règlement écrit, p. 112). Le rapport de justifications relève pour La Haul un « paysage à préserver (maintien de cônes de vue existants) » (p. 167) et l'OAP prévoit de maintenir un espace central en vignes « pour préserver un cône de vue principal » (OAP, p. 4) et de placer les constructions les plus hautes en partie basse du secteur (OAP, p. 4) ; mais les gabarits admis atteignent « rez-de-chaussée + 3 niveaux » (R+2 seulement en limite nord de la phase B, OAP, p. 5) et 14 mètres hors tout (règlement écrit, art. 8 IAU, p. 111). Or aucune coupe, aucun photomontage ni aucune simulation, dans les pièces consultées, ne démontre que ce gabarit, à 95 logements/ha sur une pente, préserve ces cônes de vue. Ce standard s'appliquera certes au stade des permis ; mais lorsque l'OAP fixe elle-même gabarit et densité, un permis conforme sera difficile à refuser : **la protection du paysage doit donc être assurée dès l'OAP**. Le mémoire en réponse montre que ce critère est appliqué ailleurs : pour l'OAP rue de la Caverne à Bernardswiller (110 logements), l'unité départementale de l'architecture et du patrimoine relevait que des collectifs altéraient « les perspectives sur le village historique » et masquaient « les cônes de vue paysagers et patrimoniaux »

et demandait de diminuer le nombre de logements, de déplacer les collectifs et de prévoir des espaces paysagers plus généreux ; la CCPSO a répondu « défavorable », en jugeant ces espaces « de qualité » (mémoire en réponse, fiche UDAP_1, p. 135). Aucune remarque comparable ne figure, à notre lecture, pour La Haul (320 logements, jusqu'à R+3), secteur dont le rapport de justifications reconnaît pourtant les cônes de vue. Cette exigence n'est pas nouvelle : le PADD du PLU de 2007 faisait de la qualité paysagère « la base du développement urbain » et rangeait expressément « les coteaux » parmi les « sites urbains patrimoniaux et viticoles emblématiques à préserver », avec des « limites claires à l'urbanisation » (PADD 2007, orientation n° 6, pages 22-23 du fichier PDF). Le même PLU de 2007 assignait pourtant à La Haul (zone 1AUa) l'objectif de « combler un vide urbain et de relier le quartier de la Loi au centre ville », avec 30 logements/ha (rapport de présentation, p. 218) : **cet objectif a été fixé il y a près de vingt ans, sur des bases qui ne sont plus celles d'aujourd'hui**, et l'OAP actuelle, à notre lecture, le poursuit sans le réexaminer à la lumière des enjeux désormais documentés (ruissellement, chaleur, biodiversité, consommation d'espaces).

7.8 — Une partie de La Haul relève du futur périmètre délimité des abords (PDA), l'autre en est exclue. D'après la carte de la DRAC (note justificative sur le PDA, septembre 2024, p. 27 ; figure 5), la phase A est à l'intérieur du PDA proposé, la phase B au-delà, dans le site inscrit du Massif des Vosges, où l'architecte des Bâtiments de France (ABF) n'émet qu'un avis simple (note, p. 25). Or le PDA remplacera les périmètres de 500 mètres : à l'intérieur, avis conforme de l'ABF ; à l'extérieur, « la consultation de l'ABF n'est plus nécessaire » (délibération du 24 septembre 2025, n° 2025/06/35, p. 2 à 4). La phase B perdrait donc l'avis conforme, sans que l'OAP, qui ne mentionne pas le site inscrit, prévoie de prescriptions patrimoniales compensatoires (voir aussi le point 7.7). Ce constat appuie la demande d'inclusion de l'intégralité du coteau dans le PDA (chapitre 14).

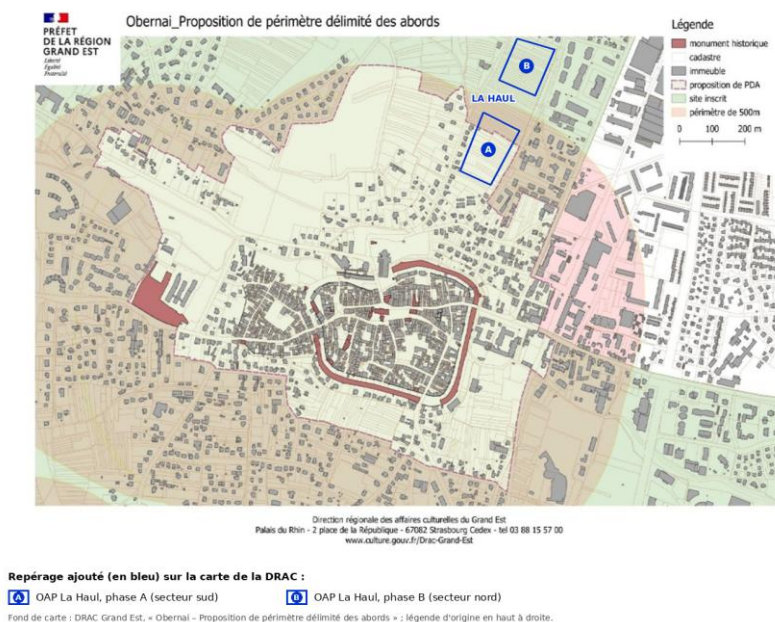


Figure 5 — Périmètre délimité des abords (PDA) proposé : carte de la DRAC « Proposition de périmètre délimité des abords » (note, p. 27), sur laquelle nous avons repéré le secteur de La Haul (phases A et B). La partie sud du secteur se trouve à l'intérieur du tracé ; la partie nord longe ce tracé, au contact des anciens abords de 500 mètres et du site inscrit du Massif des Vosges (arrêté du 31 août 1971).

Question n° 14 : la CCPSO a-t-elle analysé l'insertion paysagère de La Haul au regard du futur PDA ? Pour la partie de La Haul que le PDA proposé laisse en dehors de son tracé, quelles prescriptions

patrimoniales l'OAP ou le règlement prévoient-ils en remplacement de l'avis conforme exigé aujourd'hui dans les abords de 500 mètres ?

8. Des risques naturels insuffisamment étudiés pour un secteur pourtant identifié comme sensible

8.1 — Un tableau des risques de l'OAP qui ne retient pas les coulées d'eaux boueuses. Le tableau des risques et nuisances de l'OAP (OAP, p. 1) ne retient pour La Haul que deux risques, cochés d'un ✓ : le retrait-gonflement des argiles (aléa moyen) et le radon. L'OAP ne signale donc aucun risque de coulée de boue, alors qu'un précédent est documenté sur ce coteau et ses abords (point 8.2).

Question n° 15 : *pourquoi le tableau des risques de l'OAP ne retient-il pas ce risque, et quelle étude hydraulique (ruissellement, coulées de boue) a été réalisée sur le coteau avant d'y ouvrir l'urbanisation ?*

8.2 — Un risque de coulées de boue et de ruissellement documenté par un précédent historique. Le phénomène n'a rien d'exceptionnel à Obernai : la commune a connu six arrêtés de catastrophe naturelle pour inondations ou coulées de boue depuis 1983 (fiche Géorisques de la commune), dont ceux de 1996 et de 2003, et des orages violents et intenses s'y reproduisent régulièrement, comme ceux des 29 et 30 mai 2008 (Annexe B). D'après la carte géologique du BRGM, les terrains du versant Est du Mont National sont composés de conglomérats et de marnes peu perméables, surmontés dans le secteur de La Haul par des dépôts loessiques. Cet ensemble constitue un substrat sensible aux averses violentes, susceptible de générer un fort ruissellement chargé de sédiments et des coulées boueuses. Le secteur est situé en bas de versant viticole ; ***l'épisode le mieux documenté est celui du 9 juin 1996***, qui a donné lieu à un ***arrêté de catastrophe naturelle*** pour inondations et coulées de boue (arrêté du 1er octobre 1996, NOR INTE9600421A, Journal officiel du 17 octobre 1996, p. 15205). L'arrêté vise la commune et ne localise pas les dommages. Mais les pièces communales que nous avons consultées en précisent l'ampleur : plus de 7 millions de francs de préjudice déclarés par le maire le 17 juin 1996, 44 interventions des sapeurs-pompiers, des « rues souillées par les boues descendues des vignobles » et le « ravinement et affaissement du chemin de la Kilb », immédiatement au nord de La Haul (DNA du 11 juin 1996), plus de 110 demandes d'indemnisation, notamment dans le quartier Leclerc, au lycée agricole et rue de la Montagne ; une carte IGN de l'époque sur laquelle une « zone sinistrée » tracée au feutre jaune englobe le secteur de La Haul. Le DDRM du Bas-Rhin classe d'ailleurs la commune à risque d'inondation « par ruissellement et coulée de boue ». Les orages des 29 et 30 mai 2008 sont cités parmi les « événements marquants » par la note de présentation de la modification n° 4 du PLU (ADAUHR, 2017, p. 10). La même page recense l'épisode du 9 juin 1996 : « mouvements de terrain de forte importance suite à une surcharge de la nappe due à de fortes pluies », avec « des inondations de caves, rue de la Montagne et Boulevard d'Europe ». L'événement est donc reconnu par un document d'urbanisme communal lui-même, mais classé sous la rubrique « mouvement de terrain », alors qu'il s'agit d'un orage violent ayant provoqué ruissellement, boues descendues des vignobles, remontée de nappe et érosion des sols (ravinement du chemin de la Kilb). Le DOO du SCoT prescrit que les documents locaux d'urbanisme prennent en compte le risque de coulées de boue en localisant les projets en dehors des secteurs soumis à des risques potentiels modérés ou élevés, ou susceptibles d'en aggraver les conséquences pour les parties urbanisées elles-mêmes exposées (§ 3.4.2, p. 36). Le détail des pièces figure à l'Annexe B.

Précision : la carte officielle « Coulées d'eaux boueuses » de la CCPSO (DDT 67, 2022) classe aujourd'hui le bassin versant concerné en risque « Faible ». Ce classement tient peut-être, à notre sens, à l'enherbement de plusieurs parcelles viticoles du versant, qui limite le ruissellement ; mais l'enherbement ne supprime pas le risque lorsque les précipitations dépassent la capacité d'infiltration

du sol. Il ne contredit pas l'épisode réellement survenu en 1996 ; il rend d'autant plus nécessaire l'étude hydraulique spécifique que le dossier ne fournit pas (voir le point suivant).

Une donnée que la collectivité juge elle-même insuffisante. La MRAe recommande de décliner la séquence « éviter, réduire, compenser » en privilégiant l'évitement pour les zones à urbaniser exposées aux coulées d'eaux boueuses et de localiser sur un plan les points d'entrée, les chemins de ruissellement et les points stratégiques en pente (avis, remarque n° 29). La CCPSO répond « favorable / en attente » ; elle admet que « la précision de l'étude ne permet pas une information de qualité » et qu'elle « hésite encore » à intégrer des éléments « datant de 2009 » (mémoire en réponse, p. 182-183). Le dossier soumis à l'enquête ne localise donc pas les chemins de ruissellement et ne dit pas si le classement « Faible » relevé ci-dessus repose sur cette donnée ancienne et imprécise. Ouvrir 4,2 ha à l'urbanisation sur un coteau au passé sensible aux coulées de boue, avant que cette information soit complétée, méconnaît la recommandation de la MRAe.

Un risque actuel et non un souvenir. L'ancienneté des pièces de 1996 n'en réduit pas la portée : un événement survenu est un précédent, qui démontre que le phénomène est possible sur le site et ses abords et qu'il peut se reproduire. Six arrêtés ont été pris depuis 1983 et les précipitations extrêmes s'intensifient (Annexe B.3), alors que le dossier n'en tire aucune réévaluation ; or la prévention des risques naturels prévisibles fait partie des objectifs que le Code de l'urbanisme assigne aux documents d'urbanisme. Ce risque connu et prévisible, jamais évalué par une étude hydraulique spécifique, conforte la demande de retrait de l'OAP (chapitre 14).

8.3 — Une gestion des eaux pluviales non spécifiquement étudiée. Le zonage d'assainissement ne fournit qu'une doctrine générique de gestion à la parcelle, sans étude hydraulique spécifique à La Haul démontrant la capacité du secteur à absorber les eaux de ruissellement du coteau et à garantir un débit de fuite compatible avec les zones habitées situées en aval, dans un secteur au passé avéré de coulées de boue.

8.4 — Le réseau d'assainissement des eaux usées est dimensionné (DN400/DN800) mais sans calcul de capacité démontré rapporté aux quelque 320 logements supplémentaires prévus.

8.5 — Pas d'exutoire pluvial à proximité et une dérogation de rejet (5 L/s/ha) vers un réseau déjà saturé. L'annexe sanitaire du zonage d'assainissement (CCPSO, pièce n°1, §5.8.6) précise qu'en cas de pluie exceptionnelle, le surplus d'eaux pluviales de La Haul serait dirigé vers le réseau unitaire existant, « étant donné l'absence d'exutoire naturel et de réseaux d'eaux pluviales à proximité ». Le règlement écrit (p. 131) autorise en ce sens, par dérogation, le rejet de l'excédent vers ce réseau dans la limite de 5 L/s/ha, soit 21 L/s pour l'ensemble des 4,2 ha de la zone. Or la notice technique de zonage d'assainissement reconnaît elle-même qu'Obernai est « bien plus concernée » par les dysfonctionnements du réseau, « parfois dès la pluie de retour 2 ans » (notice de zonage d'assainissement, p. 37-38), avec des points noirs identifiés ailleurs dans la commune (rue de la Paix/rue de la Moyenne Corniche, rue Poincaré), hors du secteur de La Haul. Le dossier ne démontre pas que le réseau unitaire appelé à recevoir le surplus de La Haul, qui fait partie d'un réseau communal reconnu défaillant pour des pluies bien plus courantes, puisse absorber ces apports supplémentaires.

8.6 — Une capacité d'épuration domestique résiduelle bien plus faible qu'il n'y paraît. Sur les 204 550 EH de capacité nominale affichée pour la station de Meistratzheim, 150 000 EH sont réservés aux seuls effluents agro-alimentaires (jus de choucroute) ; la marge réellement disponible pour les eaux usées domestiques des 5 communes raccordées avoisine donc 54 550 EH — chiffre qu'aucune pièce du dossier ne rapproche de la charge domestique actuelle ou projetée.

8.7 — Référence réglementaire précise : le règlement écrit impose des revêtements perméables pour le stationnement, sauf impossibilité technique démontrée. Le règlement écrit du PLUi-H (pièce 4, arrêté le 24 septembre 2025) dispose, à l'**Article 13 IAU, §13.2, point 3 (p. 120)** et à l'**Article 15 IAU, §15.1, point 7 (p. 122)**, que les stationnements et leurs dessertes « devront être réalisés en revêtements perméables », sauf impossibilité technique démontrée — règle générale applicable à la zone 1AUb (La Haul), opposable en conformité stricte (art. L.152-1 du Code de l'urbanisme), bien plus contraignante que la simple exigence de principe, posée par l'OAP elle-même (p. 6), de « privilégier » les revêtements perméables. Aucune pièce du dossier ne démontre la compatibilité, ni l'éventuelle impossibilité technique, de cette obligation avec la forte pente du site.

8.8 — Aucun dimensionnement vérifiable pour les pluies exceptionnelles (durées de retour 50 ans, 100 ans), sans prise en compte du changement climatique. Le règlement écrit reconnaît lui-même que les dispositifs de gestion des eaux pluviales déborderont au-delà de la pluie de retour 20 ans (règlement écrit, p. 130) et ne rend un volume de stockage obligatoire pour une pluie centennale qu'en cas de risque d'inondation avéré — non chiffré, jamais appliqué explicitement à La Haul. Comme exposé au point 8.5, le débit de secours disponible (5 L/s/ha) reste dérisoire face à un orage convectif sur un coteau en forte pente, comme celui du 9 juin 1996. Aucune donnée pluviométrique locale chiffrée n'est fournie dans le dossier et aucune réévaluation au regard du changement climatique n'est mentionnée (voir « Un risque actuel et non un souvenir », au point 8.2).

8.9 — Un site pollué ou potentiellement pollué signalé à l'est du secteur, sans traduction dans l'OAP. La fiche d'incidences de La Haul indique que le site est adjacent, à l'est, à un site pollué ou potentiellement pollué lié à une activité industrielle (pollution limitée des eaux souterraines ; base BASIAS et secteur d'information sur les sols), avec des zones de restriction d'usage (RU2a et RU2b) (rapport de justifications, p. 167). Le rapport mentionne par ailleurs un emplacement réservé « RU2 » rue de Pully, pour lequel il prévoit d'éloigner les canalisations d'eau potable des zones de pollution résiduelle (p. 442) et rappelle que les restrictions d'usage sur les sites BASIAS visent notamment la végétation, les destinations des bâtiments et la qualité de l'eau (p. 414). Or l'OAP La Haul, dont la phase B s'ouvre notamment sur la rue de Pully, ne contient, d'après les pièces que nous avons consultées, ni diagnostic de sols, ni prescription particulière liée à ce voisinage pour des logements collectifs. Nous ignorons si la pollution touche le périmètre même de l'OAP : c'est précisément ce que le dossier devrait préciser (notre observation).

***Question n° 16 :** le site pollué voisin de La Haul (BASIAS, secteur d'information sur les sols, restrictions d'usage RU2a et RU2b) est-il situé en tout ou partie dans le périmètre de l'OAP ou à son contact ? Quels diagnostics de sols ont été réalisés et quelles prescriptions l'OAP prévoit-elle pour l'implantation de logements ?*

***Question n° 17 :** quelles études d'assainissement et d'eaux pluviales ont été réalisées pour mesurer les incidences d'un tel programme sur un coteau viticole sensible, proche d'un ensemble naturel protégé (points 8.5 à 8.8) ?*

9. Le chemin de Bischoffsheim, les secteurs voisins (Gesetz, ZA du Thal) et leurs effets cumulés : des incohérences révélées par le contexte immédiat

9.1 — Le chemin de Bischoffsheim (rue de la Montagne) : un itinéraire cyclable, touristique et de promenade, ouvert sur le paysage et sur la plaine, dont la cohabitation des usages n'est pas étudiée. L'OAP (p. 5) impose un retrait de 15 m et un front discontinu « par rapport au chemin de Bischoffsheim », aujourd'hui le tronçon de la rue de la Montagne qui longe La Haul avant sa division (au n° 32) vers le Mont National (voie principale) et vers Bischoffsheim (ancien chemin proprement dit). Nos constats sur place font apparaître sur ce chemin un panneau officiel « Itinéraire cyclable —

Chemin partagé » (pictogrammes vélo/tracteur ; figure 6), ainsi qu'une limitation à 30 km/h avec interdiction aux véhicules à moteur sauf riverains. Ce chemin est aussi un lieu de promenade et un point de vue. Aucune étude de cohabitation entre ces usages existants et les nouveaux flux piétons de 320 logements au maximum, que l'OAP prévoit pourtant d'y raccorder, n'est produite dans le dossier. À notre avis, l'un des risques est le suivant. Le chemin de Bischoffsheim commence à la bifurcation vers le Mont National, juste en amont du point de vue de la figure 6 ; au-delà, les véhicules à moteur sont interdits, sauf riverains, mais aucune barrière n'en empêche l'accès. L'OAP prévoit des sentiers piétons reliant les immeubles de La Haul à la rue de la Montagne et au chemin (vol 6.1 - OAP, rubrique « Cheminement doux », p. 191). Si le stationnement prévu en bas du secteur est insuffisant (point 4.5), une partie des habitants et des visiteurs sera tentée de se garer rue de la Montagne, voie très étroite, et de rejoindre les logements à pied. En reprenant leur véhicule, certains seraient tentés d'emprunter le chemin, malgré l'interdiction, pour gagner la sortie nord (Bischoffsheim, Rosheim, accès à l'autoroute), au milieu des tracteurs, cyclistes, joggeurs et promeneurs. Ni l'OAP ni le rapport de justifications n'évaluent ce risque d'accidents et de conflits d'usage, (sur le risque d'accidents routiers, voir l'avis de la MRAe cité au point 9.4). Le statut de « riverain » des futurs habitants dont les immeubles borderaient le chemin (retrait de 15 m, OAP p. 5) n'est pas non plus précisé.



Figure 6 — Chemin de Bischoffsheim, vue vers le nord-est (notre photographie du 02/10/2026) : panneau « Itinéraire cyclable — Chemin partagé » (pictogrammes vélo et tracteur) ; vignes de La Haul à droite, vergers et plaine d'Alsace en arrière-plan.

Question n° 18 : quelle analyse du report de stationnement sur la rue de la Montagne, du risque de transit de véhicules sur le chemin de Bischoffsheim (interdit sauf riverains, mais sans barrière), de sa cohabitation avec les cyclistes, promeneurs et piétons, et du statut de « riverain » des futurs habitants a été conduite et quelles mesures sont prévues pour éviter les conflits d'usage (point 9.1) ?

Confirmation par les réseaux officiels. Ce même chemin est emprunté par l'itinéraire cyclable européen EuroVelo 5 (Via Romea — Véloroute du Vignoble d'Alsace, point d'étape signalé à Obernai) et figure dans le réseau des 33 circuits pédestres documentés du Club Vosgien d'Obernai, qui dessert notamment le secteur du Mont National. Il s'agit donc, non pas d'une simple desserte agricole locale, **mais d'un maillon de deux réseaux cyclables et pédestres structurants, à vocation touristique et de loisirs.**

9.2 — Le secteur voisin Gesetz (O_OAP_5) : une pièce du dossier qui corrobore ces griefs. L'OAP du secteur Gesetz (O_OAP_5, rue du Thal), à environ 100 m au nord de La Haul, du même côté du chemin de Bischoffsheim qui le dessert, reprend mot pour mot le paragraphe paysager (retrait 15 m, front discontinu, fenêtres paysagères) de l'OAP La Haul, pour un programme pourtant radicalement différent (120 log/ha brute, 100 % logements aidés, hébergements spécialisés pour personnes âgées et jeunes travailleurs) — preuve d'une motivation stéréotypée et non individualisée. Son échéancier

est identique à celui de la phase A de La Haul et sa propre « voie verte » doit rejoindre le chemin de Bischoffsheim : les deux opérations cumuleront donc leurs flux sur ce chemin partagé, sans étude de capacité. Gesetz, dont la densité (120 log/ha en brut) dépasse celle de La Haul, se situe du même côté du chemin : deux programmes très denses se succèdent ainsi le long de cette frange viticole sensible, sans que le dossier en analyse l'effet cumulé. Le rapprochement de ces deux OAP ici ne fait que constituer une pièce corroborant les griefs ci-dessus. La fiche de justification de Gesetz (rapport de justifications, p. 161) fournit d'ailleurs un argument direct : le rapport y explique que l'ouverture de ce secteur permet de « soulager d'autres secteurs plus contraints (vignobles, forêts) ». Le dossier reconnaît ainsi lui-même que les vignobles sont des secteurs contraints, qu'il convient d'éviter, alors que La Haul est un coteau viticole dont le rapport admet la consommation de vignes (p. 167 et 176). La même fiche présente Gesetz comme situé « dans l'épaisseur du centre-bourg » et sans « milieux naturels à forts enjeux », tout en indiquant que le site est adjacent à une ZNIEFF de type I et à une ZNIEFF de type II : elle se contredit. Elle décrit par ailleurs la vocation de Gesetz comme un « logement intermédiaire et/ou collectif » (p. 161), alors que le rapport le présente ailleurs comme un secteur d'EHPAD ou d'hébergements spécialisés (p. 464) : le dossier ne dit pas clairement ce que sera ce secteur.

9.3 — Un effet cumulé La Haul/Gesetz/ZA du Thal non exposé, en dépit d'une obligation légale précise — et un risque industriel omis du diagnostic.

La réglementation de l'évaluation environnementale prévoit deux niveaux d'analyse des effets cumulés : le rapport environnemental d'un plan, ici le PLUi-H, doit exposer ses incidences cumulées avec celles d'autres plans et programmes connus ; plus tard, l'étude d'impact de chaque projet doit traiter le cumul de ses incidences avec celles d'autres projets existants ou approuvés. La Haul, Gesetz et l'extension de la zone d'activités du Thal (**O_OAP_11, 2,5 ha**), trois opérations rapprochées ouvertes selon le même échéancier immédiat, ne semblent faire l'objet d'aucune analyse cumulée — ni sur le plan hydraulique (même secteur déjà marqué par la coulée de boue de 1996), ni sur la circulation du chemin partagé (point 9.1), ni sur la répartition territoriale des logements aidés (75 % et 100 % aidés à 500 m l'un de l'autre). Plus grave : la MRAe (avis du 21 janvier 2026, p. 36/41) relève que le dossier comprend une annexe reconnaissant que l'installation **Transports JUNG**, proche de la ZA du Thal, génère des zones d'effets graves (effets létaux) et significatifs (irréversibles) — mais que « ces éléments ne figurent ni dans le diagnostic ni dans le rapport de justifications », ce qui explique que le tableau de risques propre à l'OAP du Thal ne mentionne aucun risque technologique.

Question n° 19 : *quelle analyse des incidences cumulées de La Haul, de Gesetz et de l'extension de la zone d'activités du Thal (eaux pluviales, circulation, répartition des logements aidés, risque technologique lié à l'installation Transports JUNG) a été réalisée et pourquoi ce risque ne figure-t-il ni dans le diagnostic ni dans le rapport de justifications ?*

9.4 — Une augmentation de la circulation automobile non évaluée. L'autorité environnementale regrette que le rapport de justifications « n'ait pas évalué l'impact (trafic, nuisances) sur les mobilités » généré par l'ouverture des nouveaux secteurs, observe que « le trafic routier supplémentaire augmentera aussi les risques d'accidents routiers » et recommande d'« estimer l'augmentation du trafic routier » (avis de la MRAe, p. 37-38/41). Pour La Haul, aucune estimation n'est présentée.

Les normes de stationnement du règlement écrit (art. 15 IAU, p. 123) donnent un ordre de grandeur : de l'ordre de 750 places pour 320 logements. Ce chiffre est réduit par le plafond légal d'une place par logement locatif aidé (plus de la moitié du programme, point 3.4), mais il préfigure encore plusieurs centaines de véhicules supplémentaires dans un quartier déjà dense, cumulés avec ceux des opérations voisines (point 9.3).

L'OAP impose une desserte automobile autonome de chaque phase, par un accès au droit de la rue du Foyer (phase A) et par deux accès, rues de Pully et de la Colline (phase B), tous situés au pied du secteur, le long de la Voie verte de la Colline (OAP, p. 5 ; schéma, p. 3). Tous les véhicules déboucheront donc sur ces rues, puis se répartiront sur les rues de Pully et du Génie : l'OAP n'offre aucune autre issue. Le plan communal antérieur (modification n° 4 de 2017) prévoyait au contraire de désenclaver le secteur par une voie structurante et de délester ces rues ; l'OAP abandonne ce schéma sans proposer d'alternative capable d'absorber ces nouveaux flux en toute sécurité.

Enfin, la Voie verte, aménagée en 2023 par la Ville d'Obernai et la CCPSO dans le cadre du Plan Vélo pour 552 963 € HT (panneau d'information installé sur place, Figure 7), devrait être franchie par l'accès de la phase A et longue par la desserte sur toute la longueur du secteur : elle cesserait d'être un cheminement réservé aux piétons et aux cyclistes. L'OAP ne le dit pas, et le dossier n'évalue ni cette transformation, ni son coût, ni l'effet sur la sécurité des usagers qui l'empruntent vers la gare.

Un état initial mesuré. Le dossier ne contient aucun état initial du trafic. Un procès-verbal de constat de commissaire de justice (6 octobre 2026, réf. A26542), produit dans le mémoire de l'Association des Quartiers de la Loi dont nous sommes membres, en fournit un : 1 701 véhicules comptés entre 16 h 52 et 18 h 00 au carrefour de la rue du Général Leclerc et de la rue des Bonnes-Gens, soit environ 1 500 par heure (PV, p. 3-5). Ces relevés, limités à une soirée de pointe, ne mesurent pas le trafic que générerait La Haul. Ces axes sont déjà fragiles (point 4.7) : toute augmentation du trafic accroîtrait le risque d'accident pour les piétons et les cyclistes.

Question n° 20 : *quelle estimation du trafic généré par La Haul, aux heures de pointe, a été réalisée sur la rue du Foyer, la rue de Pully, la rue de la Colline et les carrefours jusqu'à la gare (dont celui des rues du Général Leclerc et des Bonnes-Gens, où un constat de commissaire de justice relève déjà environ 1 500 véhicules par heure) et quelles mesures sont prévues pour en limiter les nuisances et les risques pour les piétons et les cyclistes ? Que deviendra la Voie verte de la Colline que ces accès doivent franchir, à quel coût et à la charge de qui ?*



Figure 7 — Panneau d'information installé sur la Voie verte de la Colline, au pied du secteur de La Haul (photographie du 12 octobre 2026) : réalisation par la Ville d'Obernai et la CCPSO dans le cadre du Plan Vélo, pour un montant de 552 963 € HT.

9.5 — Une vulnérabilité à la chaleur reconnue par le dossier, mais aucune analyse de l'effet d'îlot de chaleur pour La Haul. Le diagnostic reconnaît que le territoire doit s'attendre à des épisodes de forte chaleur plus fréquents et plus intenses et que « les milieux urbains sont particulièrement vulnérables à l'effet d'îlot de chaleur urbain » (diagnostic, p. 26). Le rapport de justifications affirme de son côté que la présence de la nature en ville permet de diminuer cet effet (p. 470). Le Plan Climat du PETR du Piémont des Vosges, porteur du SCoT (avril 2024), qualifie de « nécessaire » l'adaptation à l'îlot de chaleur et aux canicules (végétalisation, climatisation passive, architecture bioclimatique). La chaleur est ainsi un enjeu reconnu et documenté à Obernai. Or l'OAP La Haul remplace un coteau de vignes par environ 320 logements collectifs, avec leur voirie et leur stationnement, et, d'après une recherche des termes dans ses pages, ne contient aucune disposition relative à la chaleur, à l'ombrage ou à l'adaptation au changement climatique. Le règlement écrit se borne, pour les toitures, à privilégier un albédo élevé, recommandé pour les seuls toits plats. La MRAe regrette l'absence de diagnostic climatique à l'échelle du territoire et d'OAP thématique d'adaptation et recommande de réaliser une analyse de vulnérabilité et d'en tenir compte pour justifier la localisation des secteurs ouverts à l'urbanisation (avis, p. 39-40/41). La CCPSO répond « favorable en partie » : le diagnostic sera complété ultérieurement (mémoire en réponse, remarque n° 44, p. 196). L'effet d'une telle opération sur les températures locales n'est donc pas évalué, alors même que le dossier en reconnaît le risque.

Question n° 21 : *quelle analyse de l'effet d'îlot de chaleur a été conduite pour La Haul, au regard de la vulnérabilité reconnue par le diagnostic et quelles dispositions de l'OAP (ombrage, surfaces perméables, matériaux, trame arborée) y répondent ?*

10. Un site proche d'un ensemble naturel protégé, sans inventaire ni analyse de cohérence avec les objectifs du SCoT et du SRADDET

10.1 — Un ensemble naturel protégé, à environ 880 m au nord de La Haul. La réserve naturelle régionale (RNR) des « collines sèches du Bischenberg, de l'Immerschenberg et du Holiesel » a été classée par délibération du Conseil régional Grand Est du 21 juin 2024 (n° 24CP-1166). Elle protège, sur 97,2 ha répartis entre Bischoffsheim, Obernai et Rosenwiller, des pelouses sèches, des fruticées et des boisements thermophiles. Elle figure parmi les servitudes d'utilité publique annexées au PLUi-H (servitude AC3, Obernai). Sa part obernaïenne est une parcelle de 6,48 ha, au lieu-dit Immerschenberg, situé à environ 880 m à vol d'oiseau au nord de La Haul (Google Maps). Le site est aussi classé en ZNIEFF de type 1 et constitue un réservoir de biodiversité (RB36 et RB40) du schéma régional de cohérence écologique ; une zone de préemption « espace naturel sensible » de 241 ha en ceinture l'ensemble sur les collines du Bischenberg et de l'Immerschenberg, instaurée à la demande des maires (avis du CSRPN n° 2023-142 du 25/07/2023, p. 2 et 4). Les chiffres de superficie et la délibération figurent dans le dossier de classement annexé au PLUi-H (pièce 8.1 : délibération p. 48 ; 97,196 ha p. 51 ; parcelle de 6,48 ha p. 76 et 79 ; ENS p. 89).

10.2 — Une richesse faunistique documentée pour la réserve, non recherchée à La Haul. Le CSRPN cite, pour la réserve, notamment le torcol fourmilier, l'alouette lulu, le bruant zizi et le rouge-queue à front blanc, ainsi que le milan royal, qui fait l'objet d'un plan régional d'action (avis, p. 3). Le dossier de classement (pièce 8.1, p. 114 et 117) signale en outre la huppe fasciée, observée de plus en plus régulièrement sur les pelouses de l'Immerschenberg et dont la reproduction y est « suspectée », ainsi que la pie-grièche écorcheur (p. 114). Le tableau des espèces patrimoniales d'oiseaux de ce dossier (tableau 8, p. 114 à 116 du PDF) en précise les statuts de menace, selon la liste rouge alsacienne (LRA) et la liste rouge nationale (LRN), toutes ces espèces y figurant comme protégées : la huppe fasciée est classée « en danger » (EN) en Alsace (LRN : préoccupation mineure) ; la pie-grièche écorcheur, l'alouette lulu et le bruant zizi sont « vulnérables » (VU) en Alsace (LRN : quasi menacée

pour la première, préoccupation mineure pour les deux autres), les deux premières étant en outre inscrites à l'annexe I de la directive Oiseaux ; le torcol fourmilier est « quasi menacé » (NT) en Alsace. Ces statuts concernent les espèces observées dans la réserve et n'ont de portée, pour La Haul, que celle d'un enjeu à vérifier. Aucune pièce du dossier n'établit ni n'exclut leur présence, ou l'usage qu'elles feraient du coteau de La Haul, puisqu'aucun inventaire n'y a été réalisé (point 10.4).

10.3 — Des enjeux que le dossier reconnaît lui-même. Le rapport de justifications relève des « milieux ouverts secs » à fort potentiel paysager et environnemental autour du Bischenberg à Obernai (p. 20, constat C35). Il rappelle que le PADD vise à préserver le réservoir de biodiversité du Bischenberg et le corridor du piémont viticole entre Rosheim et Barr, par le maintien de ses éléments structurants (vignes, vergers, prairies, murets) (p. 440). Pour La Haul, sa fiche (p. 167) cite des vignes déclarées au registre parcellaire graphique, des « vergers et pré-vergers identifiés pour la TVB » et des bois, et indique que le projet maintient « certaines vignes existantes, mais pas toutes ». La Haul est le seul projet à prévoir un maintien, même partiel, des vignes parmi les secteurs qui en consomment (p. 176). La fiche ne précise ni la surface des vergers et bois consommés, ni les mesures d'évitement, de réduction ou de compensation, alors que la MRAe recommande de retirer les ouvertures à l'urbanisation qui ont un impact sur la trame verte et bleue (points 2.2 et 10.4).

Le diagnostic du PLUi-H (p. 150) présente lui-même les vergers et pré-vergers du piémont comme un tampon entre les villages et les espaces agricoles, parmi les écosystèmes agricoles les plus riches sur le plan biologique, « souvent touchés en premier » par les extensions de villages. La trame verte et bleue du SCoT qu'il reprend (p. 127-128) retient le milieu thermophile et les vergers du Bischenberg comme réservoir de biodiversité, et un corridor national thermophile (CN4) suivant le piémont vosgien. Le DOO précise que la préservation de la zone AOC inconstructible et des fronts boisés garantit ce corridor (points 3.1.2, 3.1.5 et 3.2.2). La Haul, entre la ZNIEFF voisine et le Bischenberg (figure 8), ne figure ni dans cette zone (DOO, annexe 2, carte n° 18) ni dans ce réservoir (annexe 3, carte n° 21), mais le DOO demande aussi de préserver au maximum de l'urbanisation le paysage viticole et ses éléments structurants, vignes et vergers compris (point 3.1.2). À notre lecture, le dossier n'analyse pas l'effet de l'urbanisation du secteur sur cette continuité.

10.4 — Aucun inventaire naturaliste et une charge renvoyée au futur porteur de projet. La MRAe (avis de janvier 2026, p. 25-26/41) relève que les éléments d'études environnementales du PLUi-H ne comprennent pas d'inventaires spécifiques, que des zones comprenant des vergers sont ouvertes à l'urbanisation « comme à Obernai » et appellent une attention particulière au regard des espèces protégées et qu'en cas de forts enjeux ces zones ne devraient pas être ouvertes. Elle rappelle qu'il appartient à l'intercommunalité de s'en assurer dès la planification, **alors que le dossier renvoie cette charge au futur porteur de projet.** Or l'évaluation environnementale d'un PLUi-H doit analyser, dès l'élaboration du document d'urbanisme, les incidences des orientations retenues et les solutions de substitution raisonnables (article R.151-3 du Code de l'urbanisme) : **elle ne saurait être reportée à l'étude d'impact** ou à l'examen au cas par cas de la future opération, qui n'interviendra qu'au stade du permis. Pour La Haul, cette analyse des incidences et des alternatives, exigée au stade du PLUi-H, n'est pas conduite au niveau requis : ni inventaire naturaliste, ni comparaison de sites, ni analyse des incidences propres au secteur (chapitre 2, puis points 8.1 et 9.3). La MRAe recommande de réaliser des inventaires spécifiques sur les secteurs susceptibles d'abriter des espèces protégées, d'en identifier les incidences et de mettre en œuvre la séquence « éviter, réduire, compenser », en privilégiant l'évitement (p. 27/41). Le texte de l'OAP La Haul ne contient aucune disposition sur la faune, l'éclairage nocturne ou la trame noire, sous réserve des dispositions générales de l'OAP thématique « Trame verte et bleue ». À titre d'indice, le rapport de présentation du PLU de 2007 décrivait déjà à La Haul des haies, des talus et des vergers entre les rangées de vignes, fréquentés notamment par le lièvre, le hérisson, le bruant jaune et la fauvette (p. 218) : ce n'est pas un

inventaire, mais cette description n'a pas été actualisée dans le dossier actuel. Les riverains signalent en outre -et entre autres-, sur ce coteau et ses abords, la présence régulière de chevreuils, renards, écureuils, divers rongeurs... faucons crécerelle, buses variables, bruants, etc... ainsi que celle de la mante religieuse (observations des habitants, qui ne remplacent pas un relevé naturaliste).

10.5 — Une continuité du piémont viticole fragilisée par la succession des ouvertures. Le CSRPN relève que le principal handicap de la réserve est sa division en deux entités séparées et qu'il faudra impliquer rapidement la profession viticole et mettre en œuvre une stratégie de réseau « trame verte et bleue » pour viser, à long terme, une continuité écologique entre elles ; il souligne aussi que la ceinture d'espaces naturels sensibles (ENS) de 241 ha, évoquée au point 10.1, vise un espace de préservation « encore plus vaste et plus interconnecté » (avis, p. 3-4). Au nord de La Haul, le secteur voisin Gesetz est indiqué par le rapport de justifications comme adjacent à la ZNIEFF de type 1 des collines calcaires du Bischenberg (p. 161). La carte des ZNIEFF de type 2 du Muséum national d'histoire naturelle (cartes.gouv.fr, couche Patrinat_ZNIEFF2) montre en outre que cette zone borde La Haul à l'ouest et recouvre le chemin de Bischoffsheim, au contact immédiat du secteur (figure 8) ; dans ce secteur, les ZNIEFF de types 1 et 2 se confondent. Or, la fiche de justification de La Haul (p. 167) ne mentionne pas cette proximité, alors que celle de Gesetz la relève (p. 161) : le dossier signale la ZNIEFF pour l'un des deux secteurs voisins, mais pas pour l'autre. Les deux opérations se succèdent ainsi, en direction de ce secteur naturel, sur le même chemin de Bischoffsheim (points 9.1 et 9.2) et leurs effets cumulés ne sont pas évalués (point 9.3).

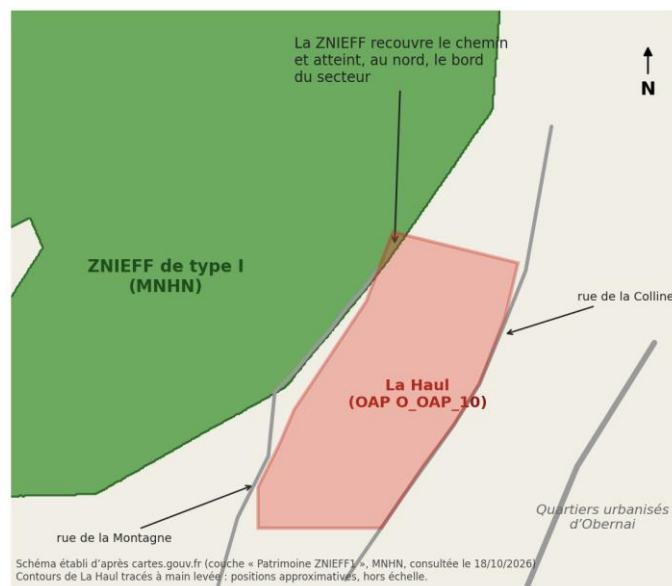


Figure 8 — La Haul et la ZNIEFF (types I et II confondus dans ce secteur). La limite de la ZNIEFF recouvre le chemin de Bischoffsheim / rue de la Montagne dans sa partie centrale et atteint, à la pointe nord, le bord du secteur. Schéma établi d'après cartes.gouv.fr (couches Patrinat_ZNIEFF1 et 2, MNHN, consultées les 12 et 18 octobre 2026) ; contours de La Haul approximatifs, hors échelle.

Question n° 22 : le retrait de 15 m prévu côté vignoble est mesuré depuis le chemin de Bischoffsheim, alors que la ZNIEFF recouvre ce chemin et jouxte la partie nord du secteur. La CCPSO prévoit-elle une bande tampon dont la largeur, la végétation et le caractère inconstructible soient définis, et mesurée depuis la limite de la ZNIEFF ? Quels inventaires faune-flore ont été réalisés sur cette frange (points 6.2 et 10.5, figure 8) ? Quelles surfaces de vergers et de bois, que la fiche de La Haul identifie au titre de la trame verte et bleue, sont consommées, et quelles mesures d'évitement, de réduction ou de compensation sont prévues (point 10.3) ?

10.6 — Compatibilité avec le DOO du SCoT. Confrontée aux orientations du DOO, l'OAP est contraire à la cible de densité (objectif 1.5.1, environ 30 logements/ha dans les pôles), compromet les objectifs de mixité sociale (1.6), de préservation du paysage viticole (3.1.2) et de traitement des lisières côté vignoble (3.1.4) et ne démontre ni la protection du réservoir de biodiversité du Bischenberg (3.2.1) ni l'évaluation préalable du potentiel de densification (1.2 et 1.3). Le dossier se borne à prévoir un retrait de 15 m et un front bâti discontinu côté vignoble, sans ceinture de vergers (OAP, p. 5). Le tableau ci-dessous reprend ces orientations, avec trois niveaux d'appréciation : « contraire » (écart direct avec un chiffre ou une règle), « compromet l'objectif » et « non démontré » (démonstration non fournie par le dossier).

Orientation du DOO	Ce que fait le dossier	Appréciation
1.5.1 — Densité nette de l'ordre de 30 logements/ha dans les pôles (p. 15)	95 logements/ha nets, soit environ trois fois la cible (chapitre 3)	Contraire , sous réserve du terme « globalement » que la CCPSO ne manquera pas d'invoquer
1.6 — Environ 1/4 de logements aidés dans les opérations (p. 16)	75 % minimum en phase A et 35 % en phase B (OAP, p. 3), soit environ 57 % à 60 % des logements	Compromet l'objectif : écart d'un facteur 2 à 3 (le DOO ne fixe toutefois pas de plafond)
3.1.2 — Préserver « au maximum » le paysage viticole (p. 23)	Consommation de vignes (rapport de justifications, p. 176), avec un seul maintien partiel	Compromet l'objectif
3.1.4 — Conserver ou recréer des lisières, avec ceinture de vergers (p. 25)	Côté vignoble, retrait de 15 m et front bâti discontinu, sans ceinture de vergers (OAP, p. 4-5) ; l'INAO relève l'absence de frange végétalisée sur le flanc ouest (avis du 19/01/2026, p. 2)	Compromet l'objectif côté vignoble
3.2.1 — Protéger les réservoirs de biodiversité, dont le Bischenberg (p. 28)	Aucun inventaire ni analyse d'incidences sur les abords de la réserve (points 10.1 à 10.4)	Non démontré
1.2 et 1.3 — Évaluer le potentiel de densification avant d'étendre (p. 12)	Aucune évaluation présentée à l'appui de l'extension (chapitre 2)	Non démontré

10.7 — L'avis du PETR ne couvre pas La Haul. Le PETR du Piémont des Vosges, porteur du SCoT, a rendu un avis favorable, que la CCPSO invoque dans son mémoire en réponse (« démonstration en tous points de la compatibilité »). Cet avis porte sur l'ensemble du PLUi-H, orientation par orientation et ne mentionne pas l'OAP de La Haul. Sur la densité, il rappelle la cible d'environ 30 logements/ha pour Obernai, relève lui-même une densité nette de 70 logements/ha pour les extensions d'Obernai, puis conclut que la compatibilité est « globalement établie » en s'appuyant sur la moyenne intercommunale de 43 logements/ha (avis du PETR, p. 12-13). Une moyenne ne répond pas à la question posée ici, celle d'un secteur à 95 logements/ha. Sur les lisières, l'avis se borne à relever que les OAP prévoient des franges végétalisées (p. 25), **sans examiner celle de La Haul**. Cet avis est

consultatif : il ne dispense ni la collectivité de justifier le cas particulier de La Haul, ni le commissaire enquêteur de l'apprécier.

10.8 — Compatibilité avec le SRADDET. Le dossier note lui-même « partiellement cohérentes » les règles 7 (déclinaison locale de la trame verte et bleue) et 25 (limitation de l'imperméabilisation) et déclare cohérente la règle 8 (trame verte et bleue) sans mesure propre à La Haul ; pour la règle 17 (optimiser le potentiel foncier), aucune évaluation du potentiel de densification, ni d'étude de sites alternatifs ne sont présentées pour ce secteur (chapitre 2). La MRAe relève de son côté que la disparition d'une partie de la trame verte locale irait à l'encontre du SCoT et du SRADDET (avis, p. 25/41). Le tableau ci-dessous reprend les règles du fascicule de décembre 2025, que le site du SRADDET indique comme étant en vigueur, avec la notation en couleurs que le dossier applique lui-même à chacune (rapport de justifications, p. 455 à 459).

Règle du SRADDET (fascicule, décembre 2025)	Ce que déclare le dossier et ce que montre La Haul	Appréciation
7 — Décliner localement la trame verte et bleue (p. 39)	Notée par le dossier lui-même « partiellement cohérente » (code orange, p. 455) : la trame noire n'est pas déclinée à l'échelle parcellaire ; l'OAP ne dit rien de l'éclairage (point 10.4)	Cohérence partielle reconnue par le dossier
8 — Préserver et restaurer la trame verte et bleue (p. 44)	Notée « cohérente » (p. 455), mais la phrase qui devrait préciser les mesures s'interrompt en bas de page ; aucun inventaire ni mesure d'évitement propre à La Haul (point 10.4)	Non démontré
16 — Atteindre le zéro artificialisation nette en 2050 (p. 93 à 106)	Le dossier affirme la maîtrise de la consommation foncière (p. 456, règle intitulée « Sobriété foncière ») ; la MRAe, qui cite cette règle sous l'intitulé « Réduire la consommation foncière », juge que la compatibilité du PLUi-H avec elle « n'est pas concluante » et estime que le projet « dépasse très largement la trajectoire foncière » (avis, p. 12/41 ; point 1.5)	Contestée par la MRAe
17 — Optimiser le potentiel foncier mobilisable (p. 107)	Extension en « secteur de frange » hors de l'enveloppe urbaine (p. 167) ; ni évaluation du potentiel de densification ni étude de sites alternatifs pour ce secteur (chapitre 2)	Non démontré
19 — Préserver les zones d'expansion des crues (p. 122), dont la mesure d'accompagnement 19.2 « Identifier et qualifier la vulnérabilité aux risques naturels et technologiques » (p. 127)	Le dossier ne traite que les zones d'expansion des crues du cours d'eau (OAP Trame verte et bleue, p. 456) ; rien sur le ruissellement du coteau, alors que la mesure vise en particulier les territoires ayant connu des aléas historiques (précédent de juin 1996, chapitre 8). La MRAe cite la mesure 19.2 parmi les règles dont la compatibilité « n'est pas concluante »	Non démontré
25 — Limiter l'imperméabilisation des sols	Notée « partiellement cohérente » (code orange, p. 459) ; 4,2 ha de zone à urbaniser à 95 logements/ha, sur un site exposé aux coulées d'eaux boueuses,	Cohérence partielle reconnue par

Règle du SRADDET (fascicule, décembre 2025)	Ce que déclare le dossier et ce que montre La Haul	Appréciation
(p. 150-151)	sans désimperméabilisation compensatoire dans l'OAP	le dossier

Question n° 23 : comment un programme à 95 logements/ha nets, soit environ trois fois la cible de 30 logements/ha du DOO (p. 15), peut-il être compatible avec cet objectif, alors que l'avis du PETR ne conclut à une compatibilité « globalement établie » qu'en s'appuyant sur la moyenne intercommunale de 43 logements/ha (point 10.7) ? Sur quelle base cette moyenne peut-elle valoir pour un secteur pris isolément ? Comment l'OAP respecte-t-elle par ailleurs les orientations du DOO sur le paysage viticole et les lisières, alors que le secteur de 4,2 ha ne maintient qu'une partie de ses vignes et ne prévoit côté vignoble qu'un retrait de 15 m et un front bâti discontinu, sans ceinture de vergers ? Quelle justification la CCPSO apporte-t-elle enfin aux points restés sans démonstration dans les deux tableaux ci-dessus : le potentiel de densification et les sites alternatifs (point 2.4), les réservoirs de biodiversité et la trame verte et bleue (point 10.4) et l'imperméabilisation des sols ? (Sur la mixité, voir le point 5.4.)

Question n° 24 : le PETR a-t-il été saisi spécifiquement de l'OAP de La Haul, dont son avis ne fait pas mention, ou seulement de la compatibilité générale du PLUi-H ?

Partie IV — Des alertes officielles non levées et une concertation défailante

Plusieurs des insuffisances relevées dans les parties précédentes l'ont aussi été par des personnes publiques associées, dont les réserves n'ont pas été levées avant l'enquête. Quant à la concertation, la liste conduite par l'actuel maire lors de la campagne de mars 2026 l'avait elle-même dénoncée (points 12.1 à 12.4).

11. Des réserves ou avis défavorables des personnes publiques associées non levés

Personne publique associée	Nature de l'avis	Réponse de la CCPSO
MRAe (Autorité environnementale)	Recommande de ne pas soumettre le dossier à enquête publique et de le reprendre ; relève une surestimation des surfaces à urbaniser et une insuffisance de l'analyse des risques	—
Chambre d'Agriculture	Relève une bande de vignes délaissée d'environ 40 m au nord, l'enclavement d'environ 1,5 ha de parcelles Aa au centre, l'absence d'aménagement paysager en lisière nord ; près de 2 ha supplémentaires impactés	Réponse défavorable sur la partie sud (refus de rouvrir la réflexion) ; révision de la partie nord non exclue selon les conclusions de l'enquête
CDPENAF	Relève une atteinte substantielle à l'enveloppe AOC intercommunale (2,9 % contre seuil de 2 %)	Favorable en partie : refus de modifier La Haul, chiffrage de 2,9 % contesté sans contre-chiffrage
DDT	Relève que La Haul et le secteur des Remparts	Défavorable à l'adaptation

Personne publique associée	Nature de l'avis	Réponse de la CCPSO
	se situent dans le rayon des 800 m justifiant un régime allégé de stationnement	du règlement
ARS	Observations sur la proximité de zones traitées	Répond uniquement sur l'OAP voisine Gesetz ; aucune réponse explicite au point concernant La Haul
PETR	Observations générales sur la cohérence SCoT	—

12. Une concertation jugée insuffisante, y compris par l'équipe aujourd'hui en place

Un document de communication politique — imprimé de campagne de l'équipe de Robin Clauss, distribué dans les boîtes aux lettres d'Obernai autour du 11-12 mars 2026, avant son élection comme maire — corrobore directement les observations qui précèdent sur l'insuffisance d'information des riverains. Ce document, à traiter comme ce qu'il est (une prise de position politique dont certains éléments factuels sont néanmoins vérifiables et cités ici pour cette seule valeur), permet d'établir plusieurs points :

- **12.1 — Le constat d'un « débat confisqué »**, formulé, lors de la campagne de mars 2026, par la liste conduite par l'actuel maire : « on nous explique qu'il ne faudrait pas faire de l'urbanisme un sujet d'élection... alors que le PLUi c'est LE projet qui engage Obernai pour longtemps. » Le témoignage direct des riverains confirme n'avoir reçu, en 2 à 3 ans, aucun document sur l'urbanisme à Obernai dans leur boîte aux lettres, hormis le tract de campagne distribué vers le 11 ou 12 mars 2026 (point 12.3 ; Annexe C).
- **12.2 — Le maire actuellement en fonction s'est retiré du vote** : « Robin CLAUSS a été déporté sur ce vote : par règle de probité, il s'est retiré et n'a pas pris part à la décision. Concrètement il n'a ni pu émettre de remarques sur le projet ni voté ce PLUi. »
- **12.3 — Un engagement de campagne, non tenu à ce jour à notre connaissance, portant expressément sur La Haul**. Le document qualifie les densités du PLUi-H de « trop fortes sur certains secteurs, sans accord des riverains » et prend l'engagement de « suspendre toute décision tant que les densités ne sont pas consenties et équilibrées », en citant nommément La Haul parmi les quatre secteurs concernés (avec Hauts Pâturages, 1ère DFL et Les Remparts). Il s'engage aussi à « reprendre la concertation quartier par quartier, avec des réunions dédiées aux secteurs concernés », ce qui revient à admettre que celle qui a eu lieu n'a pas suffi pour ces secteurs (voir aussi le point 12.4).

Question formellement posée dans le cadre de la présente enquête publique : le maire d'Obernai s'étant engagé publiquement, avant son élection, à suspendre les arbitrages sur les densités non consenties et à reprendre la concertation quartier par quartier, il est demandé que soit précisé, avant la clôture de l'enquête (21 septembre – 30 octobre 2026), si cet engagement a été tenu depuis son entrée en fonction et si la position de la commune sur la densité de La Haul a évolué en conséquence.

12.4 — Le bilan de la concertation du PLUi-H : une information abondante, mais une concertation que le bilan qualifie lui-même de limitée. Le bilan de la concertation (pièce 0 du PLUi-H, arrêté le 24 septembre 2025) décrit un dispositif d'information étendu : dix réunions publiques, une exposition itinérante, une carte participative, des registres, la presse et les réseaux sociaux (p. 8 à 19). Nous ne

contestons pas que ces moyens aient été mis en œuvre. Mais, à propos des réunions publiques, le bilan écrit lui-même qu'il s'agit « davantage d'un outil de communication que de véritable concertation » et que leur tenue « n'a pas fait évoluer le projet en tant que tel » (p. 16). Par ailleurs, d'après notre lecture, ni les comptes rendus de ces réunions ni l'analyse des 49 observations recueillies (dont 40 portent sur des changements de zonage, p. 19) ne mentionnent La Haul. Le bilan enregistre bien, pour les réunions communales de janvier-février 2025, des interrogations de participants sur la soutenabilité des objectifs de logements (capacité d'accueil, équipements, réseaux, cadre de vie) et des inquiétudes sur la densification (p. 14), mais en termes généraux : La Haul n'y apparaît pas.

Ces constats ne suffisent pas, à eux seuls, à établir un manquement aux obligations de concertation. Ils montrent toutefois que, d'après les pièces consultées, le secteur dont la densité et le programme sont ici contestés n'a fait l'objet d'aucun échange public identifiable avant l'arrêt : la présente enquête est, en pratique, la première occasion offerte aux habitants de s'exprimer sur La Haul (notre observation).

12.5 — Un vœu du conseil municipal d'Obernai, adopté le 13 octobre 2026, qui exprime son désaccord avec les niveaux de densité. Lors de sa séance du 13 octobre 2026, le conseil municipal d'Obernai a approuvé un « vœu relatif au projet de PLUi-H de la Communauté de Communes du Pays de Sainte-Odile » (rapport n° 135/08/2026, liste des résultats des votes de la séance). Le texte du vœu n'étant pas encore publié, nous nous référons à la presse locale : selon les DNA du 15 octobre 2026, il exprime le « désaccord » du conseil avec les niveaux de densité prévus dans plusieurs OAP et le souhait que les demandes de la Ville puissent être examinées avant l'approbation définitive du plan. Le même article indique que la première adjointe a rappelé les critiques de l'État et de la MRAe, en précisant que cette dernière a demandé de ne pas soumettre le PLUi à enquête publique (point 1.1), et que le maire a invité les habitants à s'exprimer auprès du commissaire enquêteur. Les extraits que nous avons consultés ne permettent pas de dire si La Haul est citée nommément dans le vœu ; nous en joindrons le texte dès sa publication. Un vœu n'a pas de portée juridique propre et nous ne prenons pas parti dans les débats politiques qui ont entouré ce vote ; mais il montre que la commune sur le territoire de laquelle se situe La Haul conteste elle-même les densités du projet, ce qui rejoint les observations des chapitres 3 et 5.

Question n° 25 : *le vœu adopté par le conseil municipal le 13 octobre 2026 vise-t-il le secteur de La Haul, et la commune demande-t-elle formellement, conformément à l'engagement de campagne du maire (point 12.3), la suspension des arbitrages sur les densités non consenties et la reprise de la concertation quartier par quartier ?*

12.6 — Une pétition de l'Association des Quartiers de la Loi, forte de plus de 500 signatures.

L'Association des Quartiers de la Loi a publié une pétition relative à La Haul, qui a recueilli à ce jour plus de 500 signatures. Celles-ci sont consignées dans le mémoire de l'association déjà déposé dans le cadre de la présente enquête, auquel nous renvoyons. Cette mobilisation, qui s'ajoute à la carence d'échange public identifiée avant l'arrêt (point 12.4), témoigne de l'attention portée au projet par les habitants.

Question n° 26 : *à quelle date et dans quel cadre le projet d'OAP « La Haul » (densité, phasage, 75 % de logements aidés en phase A) a-t-il été présenté au public avant l'arrêt du 24 septembre 2025, quelles observations a-t-il suscitées et comment le bilan de la concertation en a-t-il tenu compte ?*

Question n° 27 : *comment les réserves et avis défavorables des personnes publiques associées ont-ils été levés et comment la carence de concertation, que la liste conduite par l'actuel maire dénonçait*

elle-même lors de la campagne de mars 2026 (points 12.1 à 12.4), a-t-elle été corrigée avant l'enquête ?

Partie V — Une erreur manifeste d'appréciation et les demandes qui en découlent

Pris ensemble, ces écarts ne relèvent plus d'une simple divergence d'appréciation : ils caractérisent une erreur manifeste d'appréciation, qui fonde les demandes formulées en conclusion.

13. Une erreur manifeste d'appréciation dans le choix retenu pour La Haul

13.1 — Un contrôle restreint, mais pas nul. Sur les choix d'aménagement d'une OAP (densité, périmètre), le juge administratif n'exerce qu'un contrôle restreint : il n'annule que si le choix retenu est **manifestement inadapté au regard des éléments dont la collectivité disposait elle-même et des objectifs qu'elle s'est fixés**. C'est précisément ce que les points qui précèdent, pris ensemble, mettent en évidence pour La Haul.

13.2 — Une accumulation d'écarts entre le choix retenu pour ce seul secteur, les objectifs que la collectivité se fixe à elle-même et l'état connu du site :

a) Des contradictions avec les objectifs que le PLUi-H s'assigne à lui-même :

- Un objectif de 30 logements/ha pour les « secteurs de gare » (catégorie dans laquelle le PLUi-H range lui-même La Haul, rapport de justifications, p. 308), contredit par une densité de 95 log/ha — 3,2 fois cet objectif — sans justification de l'écart (chapitre 3) ;
- Un objectif affiché de lutte contre la « ségrégation spatiale », contredit par 75 % de logements aidés en phase A d'une seule opération, à Obernai, où l'offre sociale est déjà concentrée (chapitre 5) ;
- Une doctrine de « zone tampon » anti-fragmentation que la collectivité n'applique pas côté vignoble à La Haul, pourtant au contact du coteau protégé par la charte paysagère et de la ZNIEFF qui jouxte le secteur (types I et II confondus, points 6.2 et 10.5) ;
- Le maintien d'un « poumon vert » structurant imposé dans plusieurs autres OAP nouvelles, mais jamais retenu pour La Haul, dont les enjeux sont pourtant les mieux documentés du dossier (point 6.3) ;
- Un potentiel de densification interne à Obernai chiffré par le PLUi-H lui-même à 19,6 ha (658 logements), jamais mis en balance avec le choix d'ouvrir 4,2 ha de vignoble à l'urbanisation (chapitre 2).

b) Un choix inadapté à l'état connu du site :

- Un coteau exposé au ruissellement, ouvert à l'urbanisation sans étude hydraulique spécifique, alors que l'orage de 1996 est un précédent documenté et que le tableau des risques de l'OAP ne retient pas les coulées d'eaux boueuses (points 8.1 et 8.2, Annexe B) ;
- Une densité justifiée par la proximité de la gare et les mobilités douces, alors que l'itinéraire n'a fait l'objet d'aucune étude, que les pistes cyclables de la rue du Général Leclerc ne sont pas séparées de la chaussée et que le carrefour voisin écoule déjà environ 1 500 véhicules/heure à l'heure de pointe (points 4.7 et 9.4) ;
- Un secteur qui relève au moins en partie du futur périmètre délimité des abords (l'autre partie en étant exclue), sans prescription patrimoniale dans l'OAP (point 7.8).

c) Des insuffisances de justification, qui confortent les points précédents :

- Un avis de la MRAe recommandant expressément de ne pas soumettre le dossier à enquête publique et de le reprendre, finalement maintenu en l'état pour l'enquête (point 1.1) ;

- Des réserves chiffrées de la Chambre d'Agriculture (bande de vignes délaissée de 40 m au nord, enclavement de 1,5 ha au centre), auxquelles il est répondu défavorablement sans étude comparative — convergentes avec celles de l'ARS (restée sans réponse sur La Haul) et de la CDPENAF (contestée sans contre-chiffage) sur la même fragilité opérationnelle des parcelles résiduelles (chapitre 7, point 7.5) ;
- Un même paragraphe de justification paysagère repris dans l'OAP du secteur voisin Gesetz (O_OAP_5), au programme pourtant radicalement différent (120 log/ha, 100 % aidés, hébergements spécialisés), ce qui révèle son caractère stéréotypé (point 9.2).

13.3 — Une justification par la proximité de la gare qui ne vaut que pour une frange du secteur.

L'affirmation « moins de 500 mètres » de la gare (rapport de justifications, p. 308), invoquée en premier pour justifier l'implantation de cette zone dense, n'est exacte, à vol d'oiseau, que pour le point le plus proche du secteur (457 m) ; elle ne l'est plus pour le reste du secteur (jusqu'à 745 m à vol d'oiseau), ni selon l'itinéraire piéton (cartes.gouv.fr, Géoportail/IGN) : 627 m depuis le point le plus proche, 1 019 m depuis le point le plus éloigné. Le critère de proximité, présenté comme acquis pour tout le secteur, est donc surestimé pour l'essentiel de celui-ci, sans que le dossier précise la méthode de mesure. Cette approximation ne constitue pas, à elle seule, une erreur de fait ; mais elle affaiblit le premier des critères que le dossier avance pour justifier une zone dense à dominante collective à cet endroit, les autres (continuité avec la zone UBa voisine, diversification de l'offre résidentielle) restant généraux.

13.4 — Conclusion du point. Chacun de ces écarts, pris isolément, pourrait relever du pouvoir discrétionnaire de la collectivité. C'est leur **accumulation sur un seul et même secteur**, combinée à une justification de la densité par la proximité de la gare qui ne vaut que pour une frange du secteur, qui caractérise un choix manifestement inadapté au regard des éléments du dossier, de l'état connu du site et des objectifs que la collectivité s'est elle-même fixés.

14. Conclusion et demandes

Il est rappelé que la Mission Régionale d'Autorité environnementale (MRAe), dans son avis de janvier 2026, a recommandé à la Communauté de communes du Pays de Sainte-Odile, en des termes explicites, « **de ne pas soumettre son dossier à enquête publique et de le reprendre** », en précisant qu'elle souhaitait que le dossier repris lui soit à nouveau transmis pour avis **avant** toute mise à l'enquête publique. **Cette recommandation n'a pas été suivie** : le dossier a été arrêté en l'état (délibération n°2025/06/36 du 24 septembre 2025) et soumis à la présente enquête publique (21 septembre – 30 octobre 2026) sans nouvelle saisine de la MRAe ni reprise du dossier. Les observations qui suivent doivent être lues à la lumière de ce constat : l'autorité environnementale elle-même a jugé le dossier insuffisant pour être présenté au public en l'état.

Les questions posées dans le présent mémoire sont regroupées ci-après. Elles sont présentées par partie, avec le renvoi au point où chacune est développée. Nous demandons à la CCPSO et à la commission d'enquête d'y répondre expressément.

Partie I — Un besoin et un choix de site non démontrés

1. *Sur quelle base la croissance de +0,9 %/an puis +0,7 %/an, près de trois fois celle du SCoT et de l'INSEE, est-elle retenue malgré la recommandation de la MRAe et traduit-elle un besoin réel ou l'offre de logements déjà produite (point 1.2) ?*
2. *Comment la CCPSO concilie-t-elle l'ouverture à l'urbanisation de La Haul (4,2 ha, soit près du quart des 17,3 ha de consommation d'espaces admissibles d'ici 2031 pour toute l'intercommunalité) avec la trajectoire de la loi Climat et Résilience, alors que le dossier donne deux totaux de consommation différents (117,3 ha et 84 ha environ) (point 1.5) ?*

3. *L'analyse des solutions de substitution raisonnables que la CCPSO annonce pour après l'enquête sera-t-elle soumise au public, par une enquête complémentaire, avant toute approbation de l'OAP « La Haul » (point 2.5) ?*
4. *Pourquoi les 19,6 ha de densification interne identifiés par le PLUi-H lui-même (environ 658 logements) ne pourraient-ils pas absorber une part significative des logements prévus à La Haul (point 2.4) ?*
5. *Quel besoin en logements, démontré et chiffré, justifie l'ouverture de 4,2 ha de zone 1AUb à La Haul et quels autres sites ont été comparés (chapitres 1 et 2) ?*
6. *Des sites industriels en mutation, comme celui de l'entreprise Supra (rue du Général Leclerc), ont-ils été examinés comme alternatives à La Haul et pourquoi ont-ils été écartés (point 2.4) ?*

Partie II — Densité, localisation et mixité

7. *Quelle est la densité réelle du projet (58, 75 ou 95 logements/ha), calculée sur quelle surface et par quelle méthode ; le programme est-il de 270 ou de 320 logements et comment sont décomptés les hébergements spécialisés (point 3.4) ?*
8. *Comment 320 logements, leur voirie et leur stationnement tiennent-ils dans les 2,73 ha laissés libres par les 35 % d'espaces verts de pleine terre exigés et un plan de composition le démontrant sera-t-il produit avant l'approbation (point 3.5) ?*
9. *Quelles prescriptions encadreront, avant l'approbation, la durée et l'enchaînement des deux phases ainsi que les nuisances de chantier (horaires, circulation des engins, durée maximale), alors que l'OAP n'en prévoit aucune (point 3.7) ?*
10. *Quelle règle de stationnement s'appliquera à chaque phase, selon quelle méthode de mesure de la distance à la gare et quel report de stationnement est attendu rue de la Montagne et rues du Foyer, de Pully et du Génie (point 4.5) ?*
11. *Quelle étude garantit des déplacements à pied et à vélo sûrs entre La Haul et la gare (rue du Général Leclerc, carrefour de la rue de la Victoire) et quels aménagements sont prévus (point 4.7) ?*
12. *Sur quels besoins précis et sur quel fondement le taux minimal de 75 % de logements aidés a-t-il été fixé pour la phase A, alors que le SCoT retient environ un quart, et comment ce taux, imposé à une seule opération à Obernai, est-il compatible avec l'objectif du PLUi-H d'éviter la concentration de l'offre sociale (points 5.3 et 5.4) ?*
13. *Quelle part de ces 75 % correspond à une offre nouvelle de logement social et quelle part au relogement du Foyer Hohenbourg (point 5.5) ?*

Partie III — Risques, effets cumulés et milieux naturels

14. *Quelle analyse de l'insertion du projet au regard du futur PDA a été conduite, et quelles prescriptions patrimoniales l'OAP ou le règlement prévoient-ils pour la partie de La Haul laissée hors du PDA, en remplacement de l'avis conforme exigé aujourd'hui dans les abords de 500 mètres (point 7.8) ?*
15. *Pourquoi le tableau des risques de l'OAP ne retient-il pas le risque de coulées d'eaux boueuses, incluant le ruissellement, et quelle étude hydraulique a été réalisée sur le coteau avant d'y ouvrir l'urbanisation (point 8.1) ?*
16. *Le site pollué voisin de La Haul (BASIAS, secteur d'information sur les sols, restrictions d'usage RU2a et RU2b) est-il situé en tout ou partie dans le périmètre de l'OAP ou à son contact, quels diagnostics de sols ont été réalisés et quelles prescriptions l'OAP prévoit-elle pour l'implantation de logements (point 8.9) ?*

17. *Quelles études d'assainissement et d'eaux pluviales ont été réalisées pour mesurer les incidences du programme sur ce coteau viticole sensible, proche d'un ensemble naturel protégé (points 8.5 à 8.8) ?*
18. *Quelle analyse des flux de véhicules, du statut de « riverain » des futurs habitants et de la sécurité des cyclistes et piétons a été conduite rue de la Montagne et sur le chemin de Bischoffsheim et quelles mesures évitent les conflits d'usage (point 9.1) ?*
19. *Où figure l'analyse des incidences cumulées de La Haul, de Gesetz et de la zone d'activités du Thal, trois secteurs ouverts selon le même échancier ? Et pourquoi le risque technologique de l'installation Transports JUNG ne figure-t-il ni dans le diagnostic, ni dans le rapport de justifications (point 9.3) ?*
20. *Quelle estimation du trafic généré aux heures de pointe a été faite sur les rues desservies et les carrefours jusqu'à la gare et quelles mesures protègent les riverains, les piétons et les cyclistes (point 9.4) ?*
21. *Quelle analyse de l'effet d'îlot de chaleur a été conduite et quelles dispositions de l'OAP (ombrage, surfaces perméables, matériaux, arbres) y répondent (point 9.5) ?*
22. *Le retrait de 15 m prévu côté vignoble ne séparant pas les constructions de la ZNIEFF,*
23. *prévoit-elle une bande tampon qualifiée (largeur, végétation, inconstructibilité), mesurée depuis la limite de la ZNIEFF, et quels inventaires faune-flore ont été réalisés sur cette frange (points 6.2 et 10.5, figure 8) ? Quelles surfaces de vergers et de bois, identifiés au titre de la trame verte et bleue, sont consommées, et avec quelles mesures d'évitement, de réduction ou de compensation (point 10.3) ?*
24. *Comment un secteur qui ne conserve qu'une partie de ses vignes, avec un retrait de 15 m en lisière et sans ceinture de vergers, respecte-t-il les orientations du DOO sur le paysage viticole, les lisières et la biodiversité, et en quoi des densités allant jusqu'à 95 logements par hectare nets, soit environ trois fois la cible du DOO, sont-elles compatibles avec le SCoT et le SRADDET (points 10.6 et 10.8) ?*
25. *Le PETR a-t-il été saisi spécifiquement de l'OAP de La Haul, dont son avis ne fait pas mention, ou seulement de la compatibilité générale du PLUi-H ?*

Partie IV — Alertes officielles et concertation

26. *Le conseil municipal ayant approuvé le 13 octobre 2026 un vœu relatif au projet de PLUi-H (point 12.5), ce vœu vise-t-il le secteur de La Haul, et la commune demande-t-elle formellement, conformément à l'engagement de campagne du maire (point 12.3), la suspension des arbitrages sur les densités non consenties et la reprise de la concertation quartier par quartier ?*
27. *À quelle date et dans quel cadre le projet d'OAP « La Haul » (densité, phasage, 75 % de logements aidés en phase A) a-t-il été présenté au public avant l'arrêt du 24 septembre 2025, quelles observations a-t-il suscitées et comment le bilan de la concertation en a-t-il tenu compte (point 12.4) ?*
28. *Comment les réserves et avis défavorables des personnes publiques associées ont-ils été levés et comment la carence de concertation a-t-elle été corrigée avant l'enquête (points 12.1 à 12.4) ?*

À titre principal, au vu de l'accumulation des incohérences démontrées dans le présent mémoire, qui s'apparente à une erreur manifeste d'appréciation dans le choix retenu pour ce secteur (chapitre 13), il est demandé à la commission d'enquête de recommander le retrait pur et simple de l'OAP « La Haul » du projet de PLUi-H et le déclassement du secteur de la zone 1AUB vers une zone non constructible, agricole ou viticole.

En outre, dans le même sens, il est demandé :

- De prendre acte que la MRAe a elle-même recommandé de ne pas soumettre ce dossier à enquête publique et de le reprendre, et, en conséquence, de recommander la suspension de la présente enquête et la reprise du dossier, avec nouvelle saisine de la MRAe avant toute remise à l'enquête publique ;
- La production d'une étude comparant La Haul à d'autres implantations possibles, y compris la remise sur le marché des logements vacants (point 1.3), les friches et dents creuses déjà urbanisées et les sites industriels en mutation (dont celui de l'entreprise Supra, rue du Général Leclerc), avant toute approbation de l'OAP, et, si elle n'est produite qu'après la clôture de l'enquête, sa soumission au public par une enquête complémentaire (point 2.5) ; L'inclusion de l'intégralité du coteau de La Haul dans le périmètre délimité des abords (PDA), au titre de la rubrique de l'enquête consacrée au PDA, pour qu'aucune partie du secteur ne soit soustraite à l'avis conforme de l'architecte des Bâtiments de France (point 7.8).

Les observations qui précèdent ont pour seul objet de démontrer l'insuffisance du dossier et le bien-fondé de la demande de retrait. Elles ne constituent ni la proposition d'un projet alternatif ni l'acceptation, même sous condition, d'une urbanisation du secteur. Nous restons toutefois disponibles pour tout échange ou concertation utile avec la CCPSO, la commune d'Obernai et la commission d'enquête sur l'avenir de ce coteau, sans préjudice de la présente demande.

Ce mémoire s'appuie sur des éléments sourcés dans les pièces officielles du dossier d'enquête publique et les avis des personnes publiques associées, avec renvoi aux pages concernées. Nos constats et estimations personnels (mesures de distance, observations sur les rues voisines, estimations de surface...) sont signalés comme tels dans le texte. Les points non vérifiables, spéculatifs ou dont l'exactitude n'a pu être confirmée ont été volontairement écartés de ce document.

Fait à Obernai, le 19/10/2027

Joël HUMBERT

Annexes

Les annexes qui suivent développent, pièces à l'appui, certains points du mémoire. Elles ne contiennent aucun argument nouveau : le mémoire se suffit à lui-même et chaque annexe est appelée au point qu'elle illustre. Les pièces à joindre au dossier sont listées à l'Annexe D.

Annexe A — Les densités de La Haul : nos calculs (points 3.4 et 3.5)

Ce qu'il faut y voir : le chiffre de 95 logements/ha, que le dossier utilise comme pivot, n'est reproductible à partir d'aucune surface publiée ; selon la surface retenue, la densité va de 58 à 95 logements/ha.

A.1 — Densité selon la surface retenue

Ce qui est calculé	Résultat	Source
La Haul, programme maximal (320 logements) sur le périmètre de l'OAP (5,5 ha) : $320 \div 5,5$	58 log/ha	OAP ; rapport de justifications, p. 167
La Haul, programme maximal sur la zone à urbaniser (4,2 ha) : $320 \div 4,2$	76 log/ha (le texte de l'OAP annonce « 75 »)	idem
La Haul, programme minimal (270 logements) sur la zone à urbaniser (4,2 ha) : $270 \div 4,2$	64 log/ha	OAP, p. 3-4
Tableau des capacités foncières en extension — La Haul : 4 ha, « 95 log/ha », 320 logements	$320 \div 4 = 80 \text{ log/ha}$, ou $320 \div 95 = 3,37 \text{ ha}$: les trois valeurs sont incompatibles	rapport de justifications, p. 60
Même tableau — total Obernai : 10,2 ha, « 70 log/ha », 572 logements	$572 \div 10,2 = 56 \text{ log/ha}$, ou $572 \div 70 = 8,2 \text{ ha}$	idem
Même tableau — ensemble de la CCPSO : 37,9 ha, « 39 log/ha », 1 198 logements	$1\,198 \div 37,9 = 31,6 \text{ log/ha}$, ou $1\,198 \div 39 = 30,7 \text{ ha}$	idem

La « densité nette » du dossier est systématiquement calculée sur une surface nette constructible qui n'est pas communiquée et dont la méthode n'est pas explicitée.

A.2 — Repères de densité cités dans le mémoire

Repère	Valeur	Source
Cible du SCoT pour les pôles et secteurs de gare	environ 30 log/ha nets	DOO, p. 15 ; rapport de justifications, objectif 1.2
Moyenne des extensions de la CCPSO	environ 39 log/ha	rapport de justifications, p. 60
Densité brute observée à Obernai, 2011-2021	95 log/ha en enveloppe urbaine ; 74 log/ha hors enveloppe	rapport de justifications, p. 44
Densité nette des extensions d'Obernai, selon le PETR	70 log/ha (43 log/ha en moyenne intercommunale)	avis du PETR, p. 12-13
Densité réelle d'Obernai, selon un conseiller communautaire	environ 90 log/ha	PADD, délibération n° 2025/02/31 du 5 mars 2025
La Haul, selon le dossier	95 log/ha nets (75 log/ha bruts)	OAP, p. 3

A.3 — Le programme : 270 ou 320 logements

L'OAP prévoit pour la phase A « 150 logements/hébergements minimum » et, « en complément », « maximum 50 logements complémentaires », puis pour la phase B « environ 120 logements » (OAP, p. 3-4). Le total de 320 n'est atteint que si les 50 logements complémentaires sont tous réalisés (150 + 50 + 120) ; le programme minimal est de 270 logements. La part de logements aidés (156 logements selon le rapport de justifications) est de 58 % du programme minimal (156 sur 270) ; aux taux de l'OAP, elle est de 57 % sur ce même programme (75 % de 150 = 112,5, plus 35 % de 120 = 42, soit 154,5 sur 270) et de 60 % sur le programme maximal (75 % de 200 = 150, plus 35 % de 120 = 42, soit 192 sur 320).

A.4 — L'arithmétique des espaces verts

Étape	Calcul	Résultat
Espaces verts de pleine terre exigés (35 % de l'opération, règlement écrit, art. 13, p. 120)	4,2 ha × 35 %	1,47 ha (14 700 m ²)
Surface restante pour bâtiments, voirie, stationnement et cheminements	4,2 – 1,47	2,73 ha (27 300 m ²)
Surface restante par logement	27 300 ÷ 320	environ 85 m ²
Surface « nette » correspondant à 95 log/ha	320 ÷ 95	3,37 ha, soit 0,83 ha (20 %) de voirie et d'espaces publics

Le lexique du règlement (p. 17) précise que ces espaces verts ne comprennent ni les surfaces de circulation et de stationnement, même perméables, ni les surfaces minérales. Cette arithmétique n'est pas impossible en soi, mais elle est très tendue et les pièces publiées ne comportent aucun plan de composition permettant de vérifier qu'elle est tenable. Ces calculs sont les nôtres : ils donnent un ordre de grandeur, non un résultat exact.

Annexe B — L'orage du 9 juin 1996 et le risque actuel de ruissellement (points 8.1 à 8.3)

Ce qu'il faut y voir : un précédent documenté de coulées de boue et de ruissellement à Obernai, des épisodes répétés et une tendance climatique qui rend le risque prévisible. Aucune étude hydraulique spécifique n'a été produite pour La Haul.

B.1 — Les pièces de 1996

Pièce	Ce qu'elle établit	Limite
Arrêté du 1er octobre 1996 (NOR INTE9600421A), JORF du 17 octobre 1996, p. 15205	état de catastrophe naturelle pour les « inondations et coulées de boue du 9 juin 1996 » dans plusieurs communes du Bas-Rhin, dont Obernai	visé la commune et ne localise pas les dommages
Déclaration du maire à la préfecture, 17 juin 1996	orage dans la nuit du 8 au 9 juin ; crue de l'Ehn, eaux de ruissellement, coulées de boue ; 69 particuliers (environ 1,34 million de francs), 34 artisans, commerçants ou industriels (environ 5,27 millions), 5 bâtiments publics (environ 0,63 million), soit plus	document communal ; ne localise pas les dommages rue par rue

Pièce	Ce qu'elle établit	Limite
	de 7 millions de francs	
Extrait de presse (DNA, 11 juin 1996)	Obernai parmi les trois communes les plus touchées ; 44 interventions des sapeurs-pompiers ; caves inondées ; rues souillées par des boues descendues du vignoble ; ravinement et affaissement du chemin de la Kilb, au nord de La Haul ; demande de déclaration de zone sinistrée	article de presse
Courrier du lycée agricole, 21 juin 1996	dommages évalués à environ 600 000 francs	document d'un établissement
Carte IGN de 1996, annexée à un rapport de situation du jour du sinistre (sapeurs-pompiers)	contour tracé au feutre jaune, légende « zone sinistrée », englobant le centre d'Obernai et les pentes situées au nord	La Haul se situe à l'intérieur du contour (figure B ci-dessous, secteur repéré)
Note de présentation de la modification n° 4 du PLU (ADAUHR, 27 septembre 2017), p. 10	« mouvements de terrain de forte importance suite à une surcharge de la nappe due à de fortes pluies le 09/06/1996 » ; « inondations de caves, rue de la Montagne et Boulevard d'Europe »	reconnaissance de l'épisode par un document d'urbanisme communal, mais classé en « mouvement de terrain » : ne mentionne ni l'orage, ni le ruissellement, ni le chemin de la Kilb

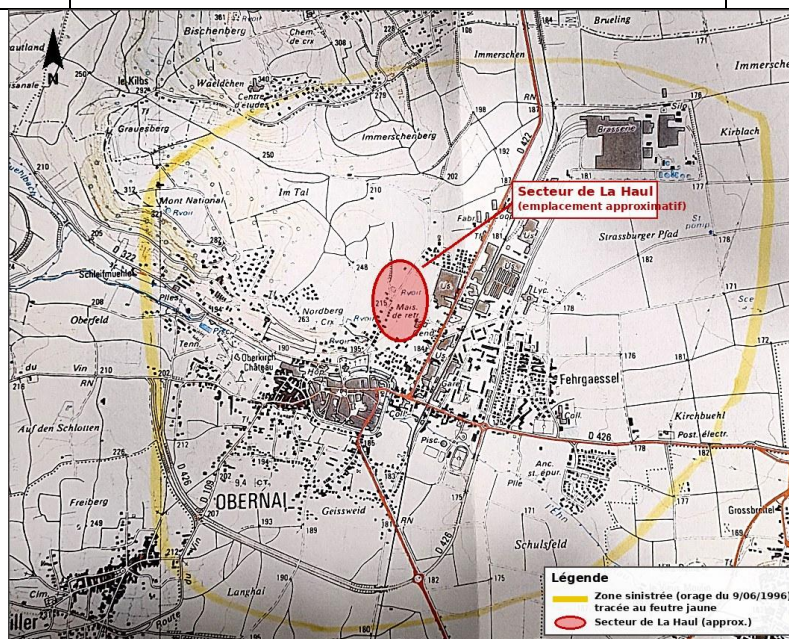


Figure B — Zone sinistrée lors de l'orage du 9 juin 1996, contour tracé au feutre jaune par les sapeurs-pompiers sur une carte IGN. Source : document de la Mairie d'Obernai

B.2 — Un risque reconnu officiellement. Le DDRM du Bas-Rhin classe la commune d'Obernai à risque d'inondation « par ruissellement et coulée de boue ». Six arrêtés de catastrophe naturelle pour

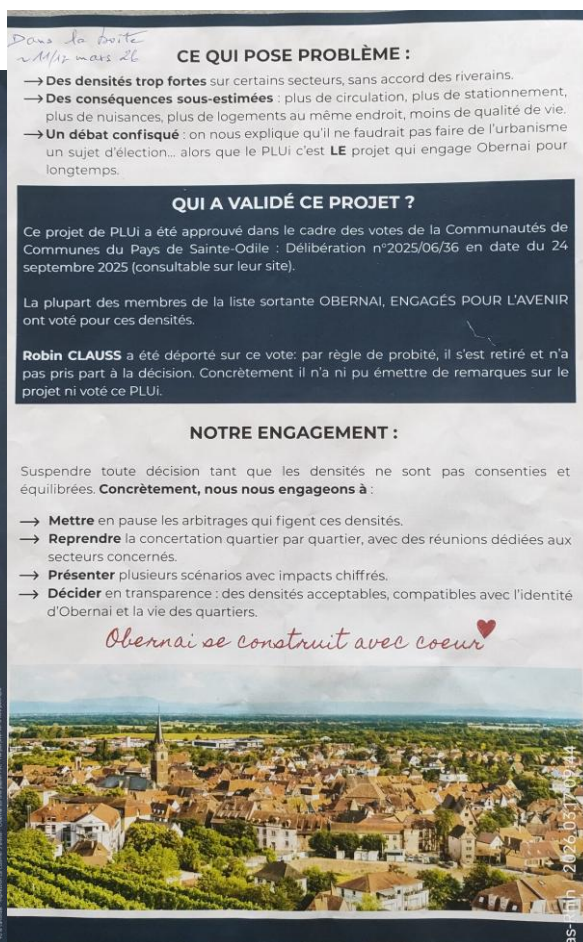
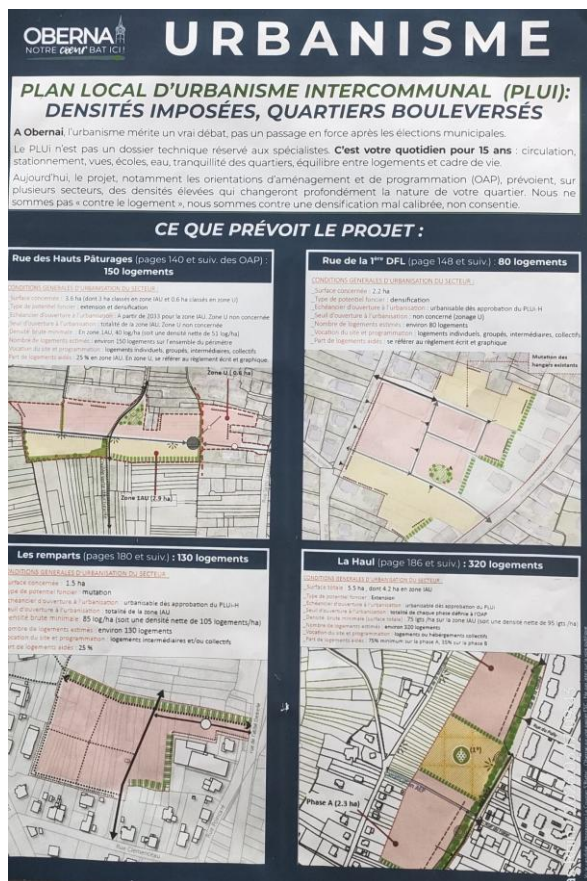
inondations ou coulées de boue ont été pris pour Obernai depuis 1983 (fiche Géorisques de la commune, débuts d'épisode : 1er avril et 22 mai 1983, 14 février 1990, 9 juin 1996, 25 décembre 1999, 2 juin 2003 ; aucun arrêté après 2003). Deux d'entre eux sont retenus ici : celui du 9 juin 1996 (reconnu le 1er octobre 1996) et celui du 2 juin 2003 (reconnu le 3 décembre 2003). Les autres (1983, 1990, 1999) ne sont pas invoqués, rien n'établissant qu'ils aient concerné les coteaux. Cette liste est établie à l'échelle de la commune et ne localise pas les dommages.

B.3 — Un risque actuel et non un souvenir. En climatologie, un événement survenu est un précédent : il démontre que le phénomène est possible sur le site et ses abords et qu'il peut se reproduire, plus ou moins tôt. Nous le fondons sur trois constats. Premièrement, l'épisode de 1996 n'est pas isolé : six arrêts de catastrophe naturelle ont été pris pour Obernai depuis 1983. Deuxièmement, un orage est un phénomène localisé qui se déplace : en 1996 il s'est concentré sur la ville et ses abords ; d'autres épisodes ont touché d'autres secteurs d'Obernai et des environs, jusqu'à une date récente (les DNA du 31 mai 2025 titrent « Des trombes d'eau sur Valff et sur plusieurs communes du secteur d'Obernai » ; voir aussi les orages de mai 2008, point 8.2). Ce qui a frappé un secteur peut donc frapper celui-ci, ou un autre, dans les mêmes conditions de pente et de sols. L'absence d'épisode grave sur La Haul depuis 1996 ne prouve pas l'absence de risque ; et l'urbanisation, qui imperméabilise un coteau aujourd'hui viticole, modifie les conditions d'écoulement en aval. Troisièmement, le contexte climatique évolue : le GIEC (sixième rapport d'évaluation, groupe de travail I, 2021) constate que la fréquence et l'intensité des précipitations extrêmes ont augmenté depuis les années 1950 sur la plupart des terres dotées de données suffisantes, notamment en Europe, que le changement climatique d'origine humaine en est probablement le principal facteur et que ces précipitations devraient continuer à s'intensifier avec le réchauffement. Le dossier n'en tire aucune réévaluation du risque de ruissellement (point 8.8) ; il reconnaît par ailleurs, pour la chaleur, des épisodes plus fréquents et plus intenses (point 9.5).

B.4 — Conséquence. Un précédent documenté, des épisodes répétés et une tendance climatique défavorable rendent le risque prévisible. Ce risque conforte la demande de retrait de l'OAP (chapitre 14) ; il n'a fait l'objet d'aucune étude hydraulique portant sur l'ensemble de la colline (Schenkenberg) qui surplombe La Haul et la rue de la Montagne.

Annexe C — Le tract de l'équipe de Robin Clauss (points 12.1 et 12.3)

Tract de campagne « Urbanisme — PLUi : densités imposées, quartiers bouleversés » (« Obernai, notre cœur bat ici »), distribué dans les boîtes aux lettres d'Obernai vers le 11 ou 12 mars 2026. Reproduction recto-verso ci-dessous (le verso porte la mention manuscrite « Dans la boîte ~11/12 mars 26 »).



Annexe D — Pièces citées et pièces à joindre

Ce qu'il faut y voir : la liste des pièces du dossier et des documents extérieurs sur lesquels s'appuie le mémoire, avec les pages utilisées.

Désignation	Pièce	Référence
Rapport de justifications	Dossier de PLUI-H, pièce 2	RJ, p. 20, 24, 32, 44, 58, 60, 62-63, 69-70, 85-88, 161, 167, 176, 308-309, 346-347, 417-418, 440, 455, 457, 459
OAP « La Haul » (O_OAP_10)	Dossier de PLUI-H, pièce 6.1 (OAP)	OAP, p. 3 (conditions d'urbanisation, logements aidés), p. 4-5 (programmation, lisières)
Document d'orientation et d'objectifs du SCoT	SCoT approuvé le 17/02/2022	DOO : 1.2 et 1.3 p. 12 ; 1.4.2 (extensions résidentielles) ; 1.5.1 p. 15 ; 1.6 p. 16 ; 3.1.2 p. 23 ; 3.1.4 p. 25 ; 3.2.1 p. 28
Fascicule des règles du SRADDET Grand Est, décembre 2025	Document en vigueur selon le site du SRADDET	Fascicule : règle 7 p. 39 ; règle 8 p. 44 ; règle 16 p. 93 à 106 ; règle 17 p. 107 ; règle 19 p. 122 et mesure 19.2 p. 127 ; règle 25 p. 150-151
Avis du PETR du Piémont	Dossier d'enquête (avis des	PETR, p. 12-13 (densité), p. 25

Désignation	Pièce	Référence
des Vosges	personnes publiques associées)	(lisières)
Mémoire en réponse aux avis des PPA	Dossier d'enquête, pièce 10	Section PETR (synthèse : « favorable ») ; p. 153 (réponse à la remarque n° 2 de la MRAe, démographie) ; p. 163 (remarque n° 11, potentiel de densification)
Avis de la MRAe, janvier 2026	Dossier d'enquête	MRAe, p. 8, 11, 12-13, 14, 15, 16, 25-27, 36 à 38 et 41
Avis du CSRPN n° 2023-142	Classement de la réserve naturelle régionale	CSRPN, p. 2 à 4
Délibération 24CP-1166 du 21/06/2024	Classement de la RNR (97,2 ha), servitude AC3	Dossier de classement (annexé au PLUi-H, pièce 8.1 (servitudes), p. 48, 51, 76-79, 89, 114-117)
Avis de l'INAO du 19/01/2026	Observations sur l'OAP La Haul (flanc ouest, enclave viticole, ceinture végétalisée)	INAO, p. 2 (reçu par la CCPSO le 04/02/2026)
Recensement INSEE 2023, commune d'Obernai (dossier complet)	insee.fr/fr/statistiques/2011101?geo=COM-67348	Population 1999-2023 (12 587 hab. en 2023), ménages (6 296), logements vacants
SCoT de la Montagne-Vignoble-Ried, rapport de présentation	SCoT approuvé le 17/02/2022	Scénario démographique central : 65 196 habitants en 2040 pour le Piémont des Vosges
Diagnostic et état initial de l'environnement	Dossier de PLUi-H, pièce 1	Diagnostic, p. 26 (chaleur et îlot de chaleur urbain)
Note justificative de la DRAC sur le périmètre délimité des abords d'Obernai, septembre 2024	Délibération de la CCPSO du 24/09/2025 (acte n° 20250635)	Note, p. 25 (site inscrit), p. 27 (carte « Proposition de périmètre délimité des abords »)
Avis de l'État sur le PLUi-H arrêté, 19 janvier 2026	Sous-préfet de Sélestat-Erstein (reçu par la CCPSO le 19 janvier 2026), avec annexe de 18 pages	Annexe, p. 3-4 (hypothèses de production, répartition Obernai/villages), p. 5-6 (stationnement), p. 9-11 (PADD, ENAF, densités), p. 14 (phytosanitaires, OAP La Haul), p. 16-17 (PDA)
Délibération de la CCPSO n° 2025/06/35 du 24 septembre 2025 (avis sur les PDA proposés par	CCPSO (conseil communautaire)	P. 2 (effets du PDA, avis conforme de l'ABF, pas de consultation hors PDA), p. 3 (règlement du PLUi-H hors PDA), p. 4 (enquête conjointe PLUi-H / PDA)

Désignation	Pièce	Référence
l'ABF) et sommaire du dossier d'enquête publique du PDA		
Arrêté du 1er octobre 1996 portant constatation de l'état de catastrophe naturelle (NOR INTE9600421A), JORF du 17 octobre 1996	Ministre de l'intérieur (Journal officiel)	P. 15205 (Bas-Rhin, arrondissement de Sélestat-Erstein, canton d'Obernai : Goxwiller, Obernai)
Liste des arrêtés de catastrophe naturelle de la commune d'Obernai (fiche Géorisques)	Géorisques (base nationale des risques)	Six arrêtés pour inondations et/ou coulées de boue, 1983 à 2003 (points 8.2 et B.2)
Carte IGN de 1996 portant le contour de la zone sinistrée (orage du 9 juin 1996)	Document de la Mairie d'Obernai	Reproduite en figure B (Annexe B) ; les autres pièces communales de 1996 citées au point 8.2 ne sont pas jointes
Procès-verbal de constat, SELARL Saas-Muslin, commissaires de justice (Barr), réf. A26542, 6 octobre 2026	Établi à la requête de l'Association des Quartiers de la Loi	P. 4-5 (comptages et constatations), p. 6-29 (photographies), p. 30 (signatures) ; PV non joint au dossier, à la disposition de la commission d'enquête
Tract « Urbanisme — PLUi : densités imposées, quartiers bouleversés », équipe de Robin Clauss (« Obernai, notre cœur bat ici »), campagne des élections municipales de mars 2026	Trouvé dans les boîtes aux lettres des riverains vers le 11 ou 12 mars 2026	Rubriques « Ce qui pose problème », « Qui a validé ce projet ? » et « Notre engagement » (points 12.1 à 12.3) ; copie recto et verso à joindre
Liste des résultats des votes du conseil municipal d'Obernai du 13 octobre 2026 (vœu relatif au projet de PLUi-H, rapport n° 135/08/2026)	Ville d'Obernai (document communiqué après la séance ; procès-verbal complet non encore publié)	Point 8 de l'ordre du jour : vœu approuvé (point 12.5) ; texte du vœu à joindre dès sa publication
Article des DNA du 15 octobre 2026, « Le débat sur l'urbanisation anime le conseil municipal » (Guillaume Muller)	Presse locale (Obernai, Barr et Rosheim)	Compte rendu du conseil municipal du 13 octobre 2026 (point 12.5) non encore disponible...
Note de présentation de	Commune d'Obernai (document	P. 10 (« coulées de boue » : orages

Désignation	Pièce	Référence
la modification n° 4 du PLU d'Obernai (ADAUHR, 27 septembre 2017)	d'urbanisme antérieur)	des 29-30 mai 2008, cinq arrêtés de catastrophe naturelle ; « mouvement de terrain » : épisode du 09/06/1996, rue de la Montagne et boulevard d'Europe)
PLU d'Obernai, modification n° 4 (2017), pièce « Orientations d'aménagement modifiées » (ADAUHR)	Commune d'Obernai (document d'urbanisme antérieur)	P. 8-9 (interfaces avec l'espace agricole, desserte des extensions) ; p. 25-29 (secteur Zaegel-Held et abords, lieu-dit « Haul » : desserte, phasage, dégressivité des densités)
PLU d'Obernai de 2007, rapport de présentation	Commune d'Obernai (document d'urbanisme antérieur)	P. 218-219 (secteur de La Haul : faune, programme de 30 logements/ha, 7 hectares de vignoble, desserte)
PLU d'Obernai de 2007, projet d'aménagement et de développement durables (PADD)	Commune d'Obernai (document d'urbanisme antérieur)	Orientation n° 6 (qualité paysagère, « coteaux : site urbain patrimonial et viticole emblématique à préserver »), pages 22-23 du fichier PDF