

Département de la Moselle

Commune de Macheren

**Etude d'entrée de ville
suivant
l'amendement Dupont**

Analyse de l'état initial
Propositions d'aménagement

S. Préfecture FORBACH
15 MAI 2008
COUPLAGE POSITIF

RD656 – Lenzviller

Annexé à la DCM de Macheren en date du **5 MAI 2008**

Le Maire,



B. TRINKWELL

SARL AUDE 57 au capital de 8 000 €
Siège social : 56, Boulevard de Lorraine - 57500 SAINT-AVOLD
Tél: 03 87 94 60 93 - Fax: 03 87 90 81 47 - E-mail : aude57@wanadoo.fr
N° SIRET : 441 399 706 00015 - Code APE : 742 C - N° TV Intracommunautaire : FR 41441399706
RCS : Sarreguemines TI 441399706 n°gestion 2002 B97 - Banque : Crédit Mutuel Saint Avold

SOMMAIRE

I. ANALYSE DE L'ETAT INITIAL DU SITE

Situation	p.2
Projet de la commune	p.2
A. Analyse paysagère et analyse des perceptions	p.2
1. La géologie et le relief	p.2
2. Le paysage naturel	p.3
3. Le paysage urbain	p.4
4. Les perceptions	p.5
B. Les nuisances et l'insécurité	p.6
1. Les nuisances	p.6
2. La sécurité routière	p.7
C. Servitudes et contraintes d'aménagement	p.7
1. Servitudes d'utilité publique	p.7
2. Canalisations de transport de produits chimiques	p.8
3. Autres points	p.8
4. Prescriptions de recul et d'accès par rapport à la RD656	p.8
Conclusion de l'état initial	p.9

II. LES PROPOSITIONS D'AMENAGEMENT

A. Lutte contre l'insécurité	
1. L'accès viaire au secteur	p.10
2. La desserte interne du secteur	p.10
3. L'accès piéton au secteur	p.11
B. Qualité Architecturale et urbanistique	
1. Implantation des bâtiments	p.11
2. Volumétrie et hauteur des bâtiments	p.11
3. Habillage des façades	p.12
4. Toits	p.12
5. Aires de stationnement	p.12
6. Eclairage	p.12
C. Qualité paysagère	p.13
D. Lutte contre les nuisances	
1. Les nuisances phoniques	p.14
2. Les nuisances par rapport à l'environnement	p.15
Conclusion	p.15

Contexte de l'étude

La commune de Macheren se situe dans le Nord Est Mosellan, partagée entre la cuvette du Warndt et le plateau lorrain.

La commune est composée de trois entités, séparées par plusieurs centaines de mètres. Elle est traversée par plusieurs axes qualifiés « à grande circulation » :

- la RD 603, dans la cuvette du Warndt, à Moulin Neuf
- la RD 656, qui bifurque de la RD 603 pour se diriger vers Puttelange aux Lacs notamment, et traverse l'entité de Trois Maisons
- la RD 910, qui bifurque de la RD 656 au niveau du lieu dit Lenzviller, pour rejoindre Sarreguemines

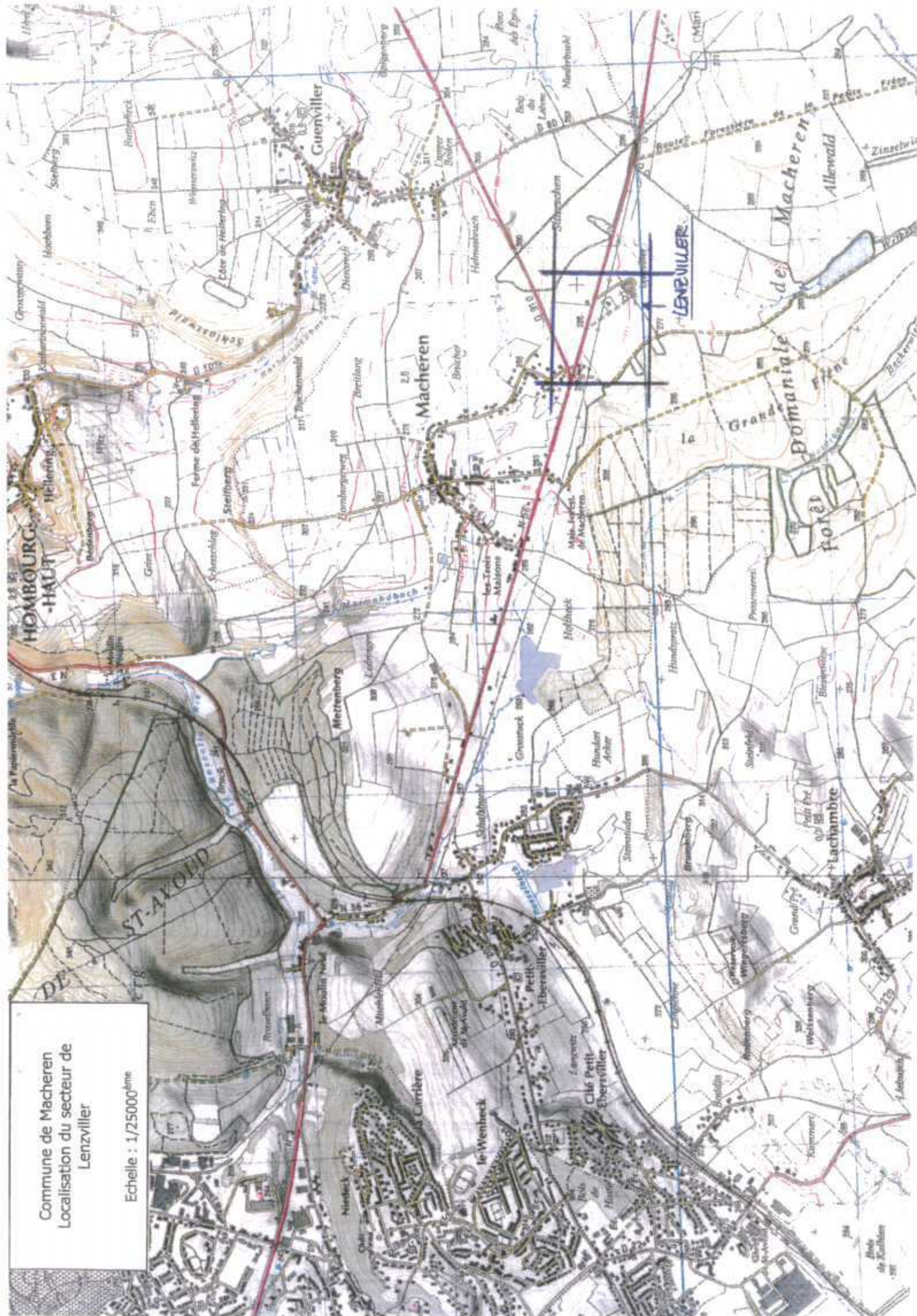
Cette étude d'entrée de ville a pour but de proposer des orientations d'aménagement pour un secteur situé en bordure de la RD 656, au Sud Est de Macheren village, au droit du lieu dit « Lenzviller ».

En l'absence d'étude d'entrée de ville retranscrite dans le règlement du P.L.U. en cours d'élaboration, une marge non aedificandi de 75 mètres de large, à compter de part et d'autre de l'axe de la RD 656, est à observer, conformément aux dispositions de l'article L. 111-1-4 du Code de l'urbanisme (« Amendement Dupont », art. 52 de la loi Barnier du 2 février 1995, relative au renforcement de la protection de l'environnement).

L'objectif de cette étude est d'engager une réflexion préalable au projet d'urbanisation, de façon à aboutir à un projet urbain de qualité, dont la traduction sera retranscrite dans le P.L.U. de Macheren.

Ainsi, trois étapes seront nécessaires à cette étude :

- description et analyse de l'état initial du site: structures urbaine et paysagère, vues et perceptions, éléments de qualité, atouts, problèmes et enjeux
- propositions d'aménagement et définition de principes répondant aux critères de l'amendement Dupont (lutte contre l'insécurité, contre les nuisances, qualité architecturale, qualité urbanistique, qualité paysagère)
- traduction des propositions dans le règlement du P.L.U.



Commune de Macheren
Localisation du secteur de
Lenzviller

Echelle : 1/25000^{ème}

SECT



925.250

925.000

925.000

924.760

Le secteur de Lenzviller

Echelle : 1/25,000^{ème}

75m
non

75m
aedificandi

RELLTRISCH

RD656

RD650

RD656

L'Europe

RD 640

RELLTRISCH

RELLTRISCH

RD 650

RD 650

RD 650

RD 650

RD 650

RD 650

RD 650

RD 650

RD 650

RD 650

RD 650

RD 650

RD 650

RD 650

RD 650

RD 650

RD 650

RD 650

RD 650

RD 650

RD 650

RD 650

RD 650

RD 650

RD 650

RD 650

Première partie : analyse de l'état initial du site

Situation

Le secteur de Lenzviller est localisé au Sud Est de l'entité de Macheren village, le long de la RD 656. Actuellement, le secteur est desservi par deux voiries et occupé par quelques habitations, un hangar, un commerce, une exploitation agricole et une chapelle.

Le projet

Cette étude a été mise en place pour répondre à la requête du propriétaire des terrains situés de part et d'autre de la rue de la chapelle. Celui ci désirerait pouvoir urbaniser le secteur, par la mise en place d'un lotissement de 9 pavillons, le long de la rue de la chapelle. La commune tient à ce que ce projet respecte le cadre de vie naturel alentour, en proposant des parcelles de taille importante.

A. Analyse paysagère et analyse des perceptions

1. La géologie et le relief

• La géologie

Le secteur étudié fait partie du plateau lorrain calcaire. Plusieurs roches sont présentes :

- les marnes irisées du Keuper inférieur, recouvertes en partie de limons (chemin d'accès à l'exploitation agricole)
- les alluvions anciennes de l'affluent de la Nied Allemande

Aucune source ni faille ne sont cartographiées sur ce secteur.

La géologie n'est pas un élément naturel contraignant sur le secteur.

• Le relief et les perceptions

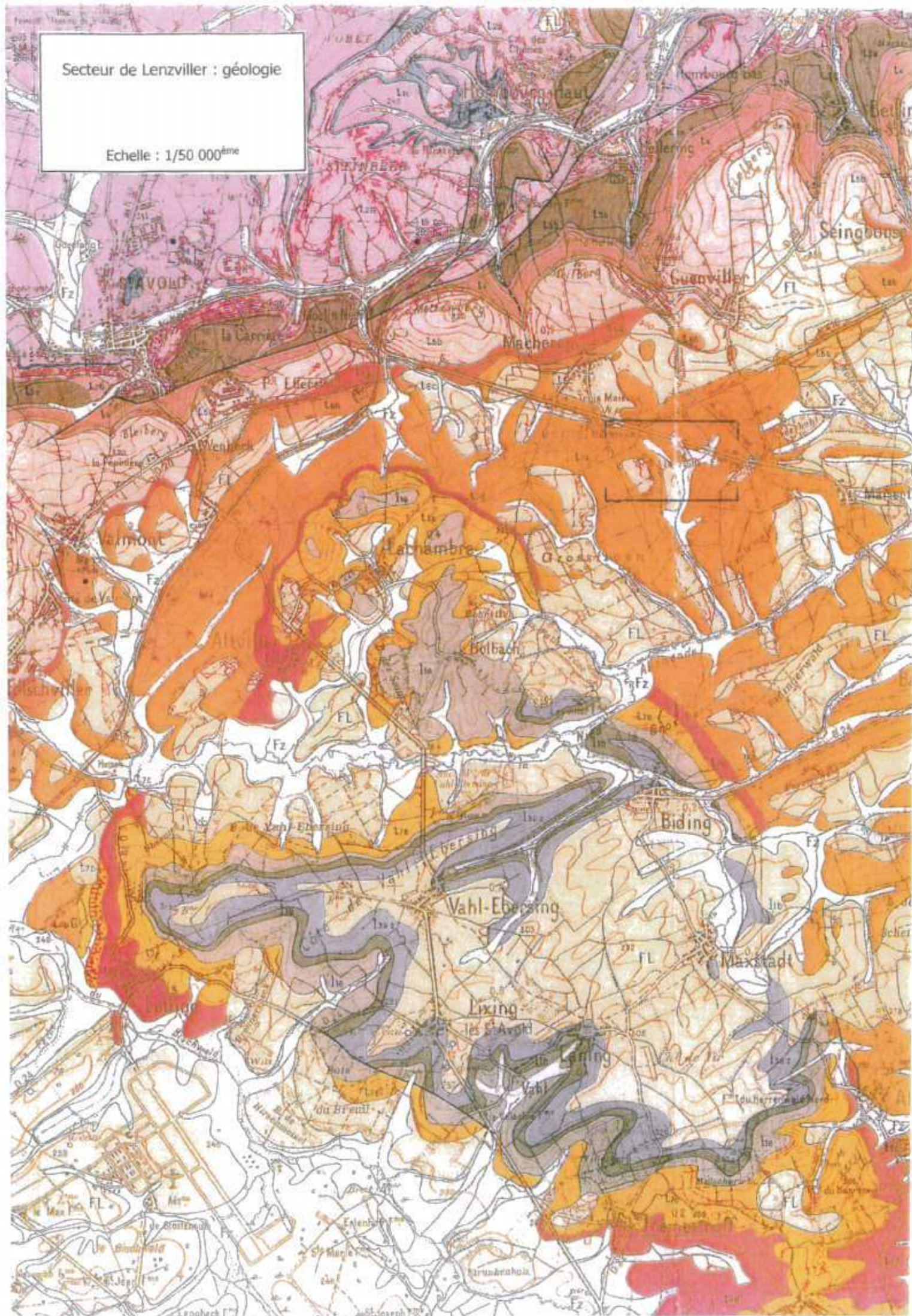
Le relief au droit de ce secteur varie entre 277 m et 288 m, et décrit un paysage de buttes, de replats et de pentes douces.

Après la butte formée par l'intersection entre la RN56 et la RD910, le relief rend compte de l'appartenance du secteur à un autre bassin versant, le tissu urbain aggloméré n'étant plus visible dans ce secteur.

Au droit du secteur de Lenzviller, le relief est très doux, la pente étant descendante du Nord Ouest au Sud Est.

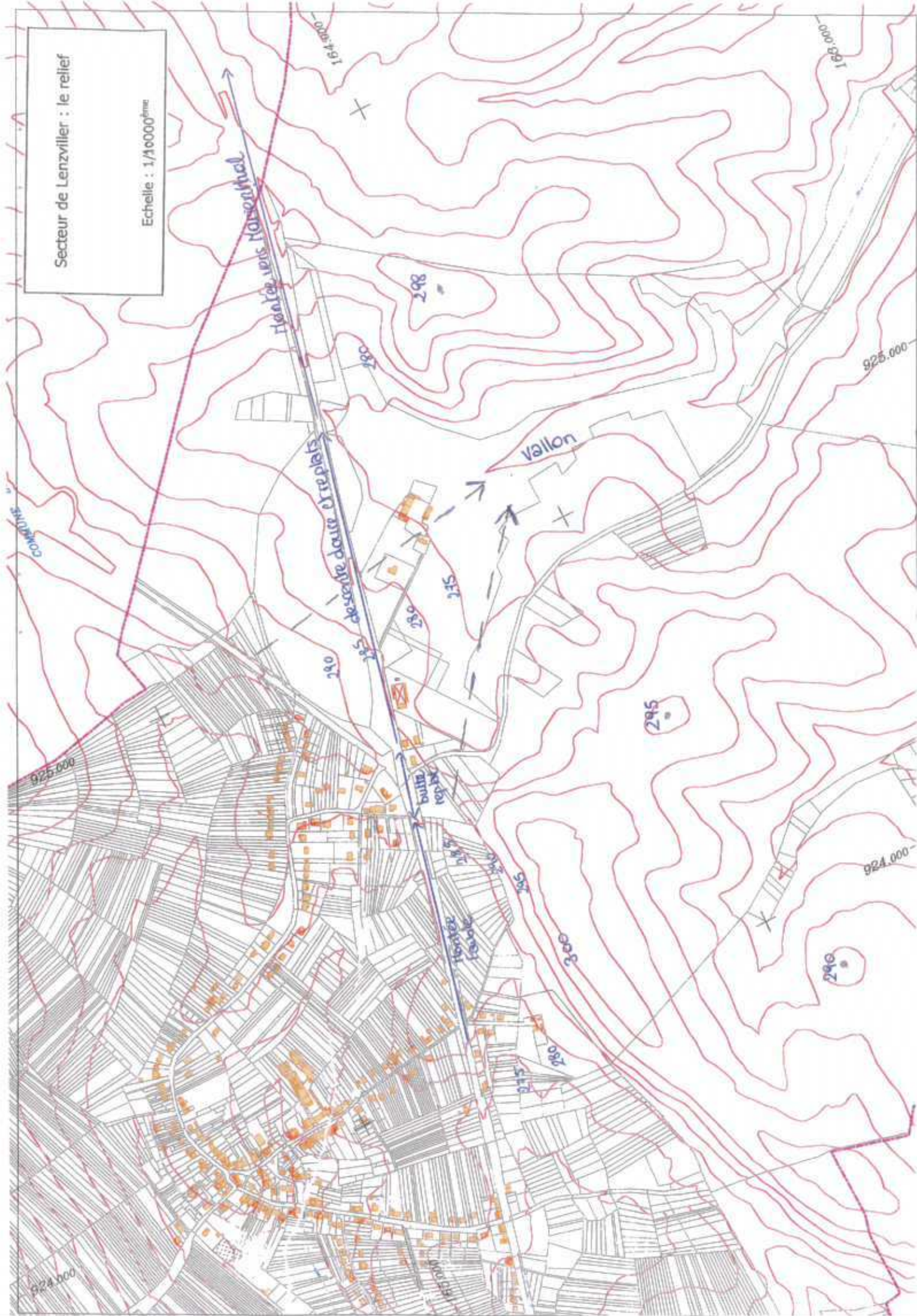
Secteur de Lenzviller : géologie

Echelle : 1/50 000^{ème}



Secteur de Lenzviller : le relief

Echelle : 1/40000^{ème}



2. Le paysage naturel

Ce secteur est situé en dehors de l'agglomération de Macheren. Les quelques constructions sont entourées d'un paysage agricole et forestier, structuré par des prairies de pâture clôturées et par la forêt domaniale de Macheren.

- **le réseau végétal**

L'occupation naturelle des sols est principalement celle de prairies de pâture occupées par des bovins et des équins. Ces prairies ne présentent aucun intérêt floristique particulier. L'exploitation agricole de Lenzviller exploite ces terrains.

Le paysage au droit de ce secteur est donc majoritairement ouvert. Les quelques éléments arborés situés dans le secteur sont localisés :

- en clôture autour de l'habitation existante rue de la chapelle et sur le terrain de l'habitation située plus à l'ouest en bordure de la RD 656 (conifères majoritairement)
- le long de la RD 656, avec des haies arbustives basses (épineux), disséminées de façon discontinue le long de cette voie
- au droit de la rue de la chapelle et du chemin d'accès à l'exploitation agricole (plantations linéaires de vergers composés de quetschiers, mirabelliers...)
- autour de la chapelle (arbres de diverses essences)

- **Le réseau hydrographique superficiel**

Par rapport au reste du ban communal, ce secteur se situe au sud de la ligne de partage des eaux, les eaux superficielles réceptionnées au droit du secteur de Lenzviller s'écoulant vers la Nied Allemande.

Le reste du ban communal appartient au bassin versant de la Rosselle.

Le secteur de Lenzviller est concerné par un ruisseau affluent de la Nied Allemande, qui prend naissance à l'Est de l'exploitation agricole de Lenzviller. Il s'écoule ensuite au Sud Est de cette exploitation, avant de se diriger vers le Sud dans la forêt de Macheren et dans un étang. Le secteur ne présente pas de trace d'humidité importante, les zones humides étant localisées plus au Sud à proximité de la forêt.

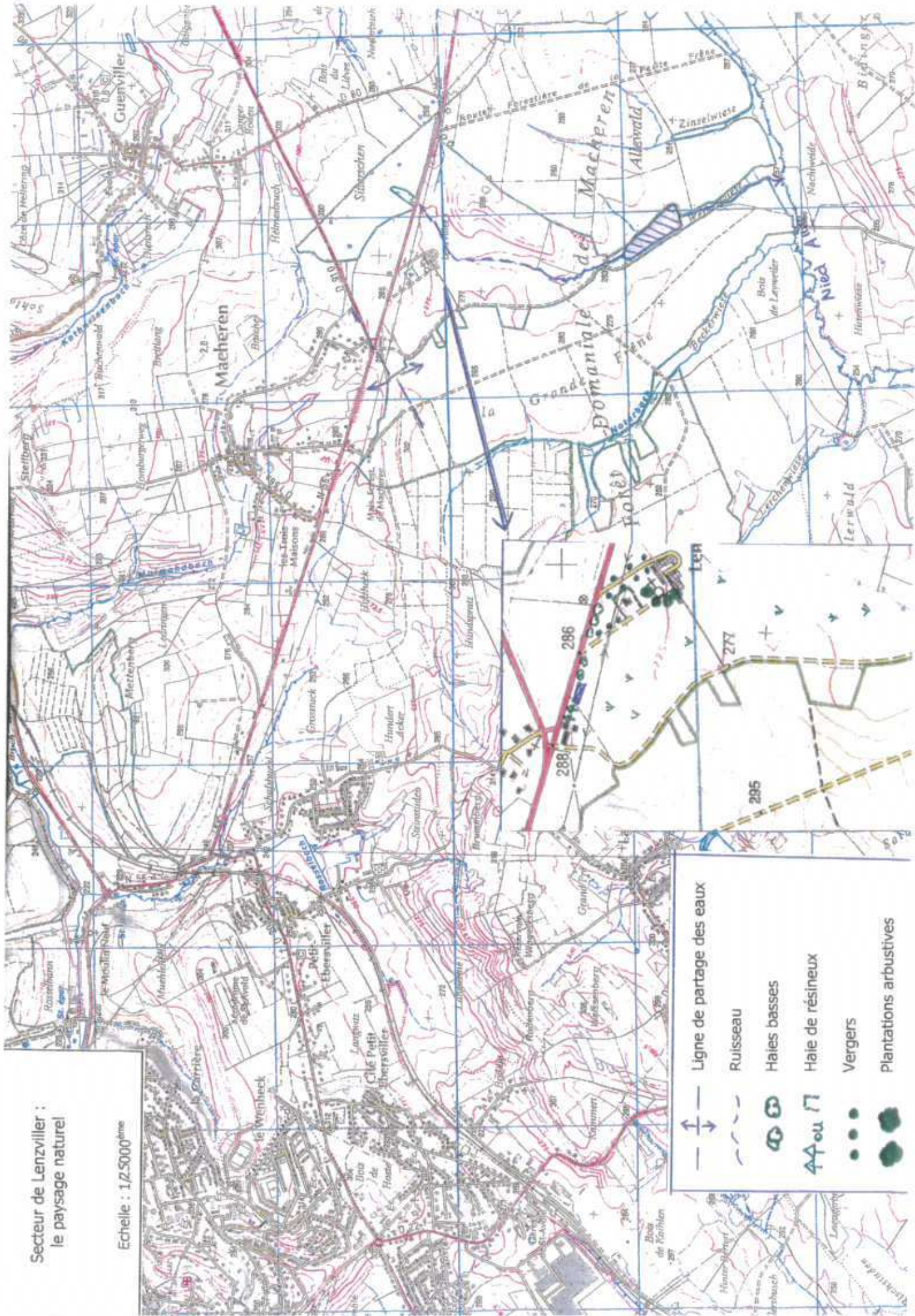
- **Le réseau hydrographique souterrain**

Le point de mesure piézométrique le plus proche se trouve à Saint Avold, dans le grès vosgien, avec un toit de nappe à 230m maximum. Le site n'est à priori¹ pas concerné par un toit de nappe proche de la surface.

¹ aucune donnée contradictoire n'est disponible

Secteur de Lenzviller :
le paysage naturel

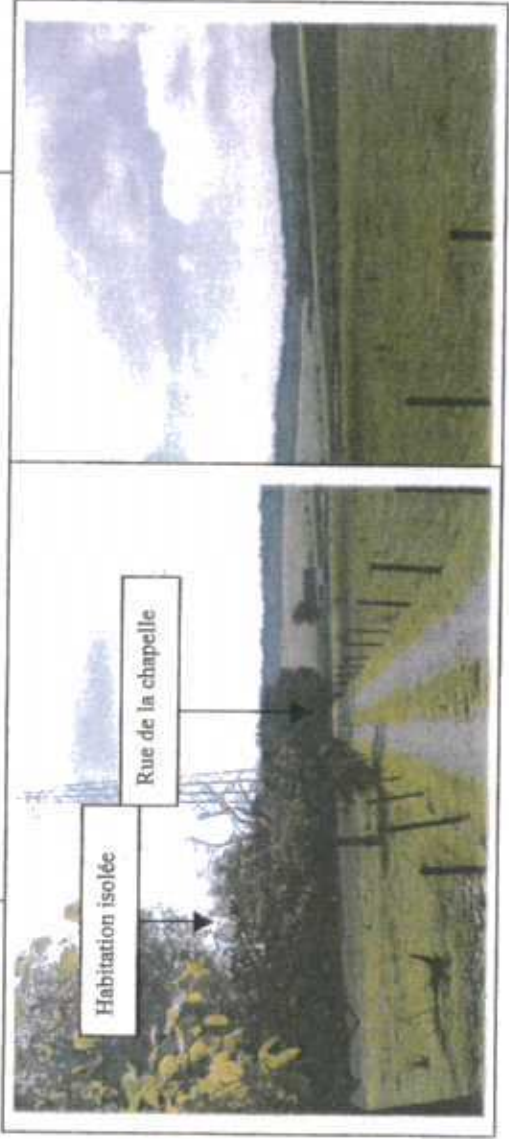
Echelle : 1/25000^{ème}



- Ligne de partage des eaux
- Ruisseau
- Haies basses
- Haie de résineux
- Vergers
- Plantations arbustives



Occupation du sol actuelle du lieu dit Lenzviller



3. Le paysage urbain

• Le réseau de voiries et de chemins

La RD 656 traverse ce secteur en ligne droite. Plusieurs voies annexes sont situées au sud de la RD 656 :

- au droit de la bifurcation avec la RD 910, un chemin rural rejoint la forêt domaniale de Macheren, et passe à côté du commerce présent. Ce chemin est empierré sur une certaine portion, large d'environ 2.5m. Il dessert indirectement plusieurs constructions bâties en deuxième ligne ou éloignées de l'accès existant sur la RD 656.
- la rue de la chapelle, voie privée, qui s'apparente à un chemin empierré d'environ 3 m de large, avec bande centrale enherbée. L'emprise de cette voie est de 6m. Elle dessert la construction d'habitation présente et la chapelle de Lenzviller.
- la voie privée d'accès à l'exploitation agricole, large d'environ 3.5 m et imperméabilisée.

L'emprise et l'aménagement de ces voies, rendent compte de leur utilisation limitée aux occupations du sols actuelles.

• Le bâti

Après le panneau d'agglomération de Macheren village, plus aucune habitation n'est construite en bordure de la RD 656 sur environ 350m.

Les dernières habitations de Macheren village sont perceptibles à l'Ouest de la bifurcation de la RD 910 et de la RD 656 (rues de la source et du chêne). Après la bifurcation RD910-RD 656, d'autres constructions sont bâties :

- Un commerce (vente de pommes de terre) et une habitation, de type RDC+1 étage et toit à deux pans
- une construction d'habitation, d'architecture typique des années 1960 (RDC surélevé et toit à quatre pans).
- une autre construction d'habitation à l'arrière, de type RDC et un étage, avec toit à deux pans
- quelques mètres plus loin, une autre construction a été édifiée il y a quelques années, jamais achevée ; il s'agit d'une habitation et d'un hangar attenant, à structures métalliques. Ces constructions font aujourd'hui l'objet d'un nouveau projet, avec construction d'habitation et développement d'une exploitation agricole équine (manège, boxes...) au droit et à l'arrière du hangar existant (permis de construire accordé en 2004).

Les accès de ces constructions à la RD 656 se font soit par l'accès existant au droit du commerce et de l'habitation des années 1960, soit par le chemin rural ressortant au niveau de la bifurcation RD 656-RD910.

Environ 100m plus à l'Est, on aperçoit la rue de la chapelle et l'unique habitation² de ce secteur, entourée de haies.

A 150m de la rue de la chapelle, plus à l'Est encore, on remarque la voie d'accès à l'exploitation agricole, dont les bâtiments sont perceptibles tout au bout de cette voie.

Le tissu bâti est ainsi peu présent depuis les panneaux d'agglomération de Macheren village, surtout après la bifurcation RD 910-RD 656.

² construction des années 1960, de type RDC surélevé et toit à quatre pans.

Secteur de Lenzviller :
le paysage urbain

Echelle : 1/2500^{ème}



- **Les réseaux de canalisations**

- L'eau potable

Un réseau d'eau potable dessert l'habitation isolée de la rue de la chapelle.

- L'assainissement

Ce secteur étant situé sur un autre bassin versant, les eaux usées ne pourront être raccordées au réseau communal. Le traitement des eaux usées se fait actuellement par voie autonome individuelle. L'assainissement autonome continuera à s'appliquer dans ce secteur, comme le précise le zonage d'assainissement collectif et non collectif.

- L'électricité

Le réseau électrique 20 KV est présent rue de la chapelle.

4. Les perceptions

- **Les perceptions depuis la RD 656**

En suivant la RD 656 de Macheren à Marienthal, les perceptions sont les suivantes :

- de la sortie d'agglomération jusqu'à la bifurcation de la RD 656 avec la RD 910, on perçoit une pente montante et douce : les perceptions visuelles sont stoppées au droit de cette bifurcation qui forme une butte, sur laquelle sont installées les quelques habitations en bordure de RD 656. Ainsi, le secteur de Lenzviller, situé en contrebas, n'est pas visible.
- puis, jusqu'à la rue de la chapelle, la pente s'apparente à un replat; l'intersection de la rue de la chapelle avec la RD 656 marque la rupture de pente. Les haies plantées au droit des constructions et du hangar cachent plus ou moins le secteur de Lenzviller, qui devient ensuite totalement visible, au niveau de la rue de la chapelle.
- puis, jusqu'à la forêt du Sitterschen, la pente est descendante. C'est dans cette pente que se trouve également l'accès au corps de ferme.

Aujourd'hui, ce secteur en sortie d'agglomération n'est pas remarquable dans le paysage, d'une part en raison de l'accélération de la circulation à cet endroit, et d'autre part en raison du paysage agricole majoritaire, où seules quelques constructions émergent.

Depuis Marienthal, une vue d'ensemble sur le secteur et sur la RD 656 est possible, en raison du relief suivi par la RD 656. Toutefois, lorsque l'on arrive au niveau du chemin d'accès au corps de ferme, l'intersection entre la RD56 et la rue de la chapelle n'est plus directement visible, de par sa situation en sommet de butte. De même, dans le sens Macheren – Marienthal, la rue de la chapelle est visible très tard, marquant le sommet de butte.

- **Les perceptions depuis le secteur de Lenzviller**

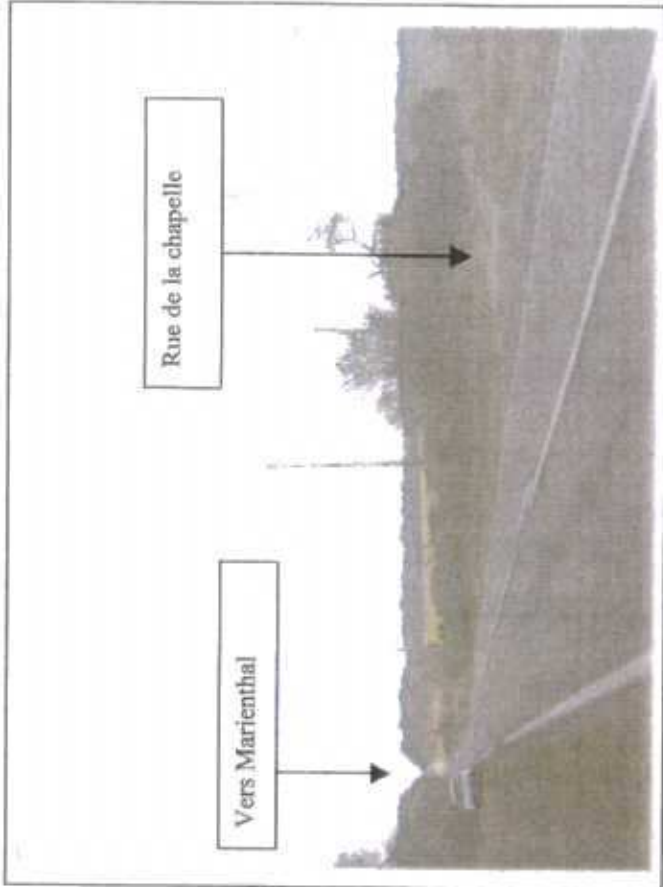
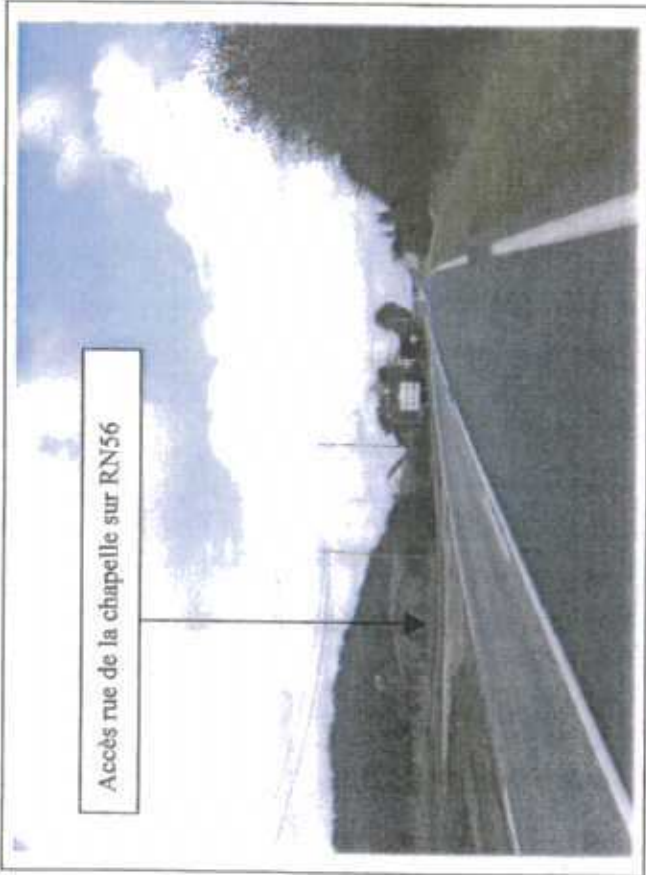
Les perceptions au droit de ce secteur rendent compte de la coupure franche avec le tissu urbain, le paysage clairement agricole renforçant cette perception.

Les habitations de Macheren village ne sont actuellement pas visibles depuis le secteur de Lenzviller, les seules constructions perceptibles vers l'Ouest étant les constructions existantes en bordure de RD 656.

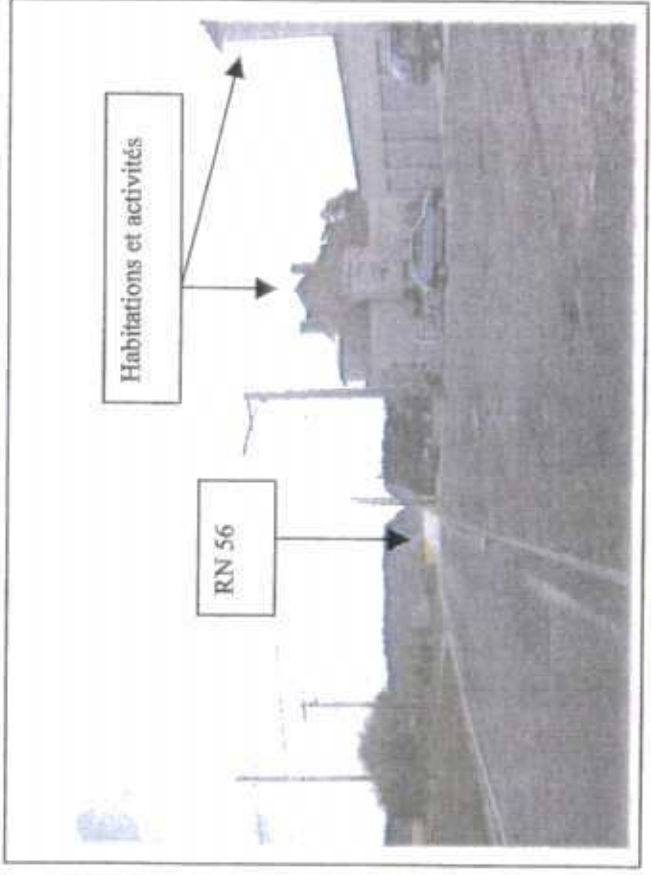




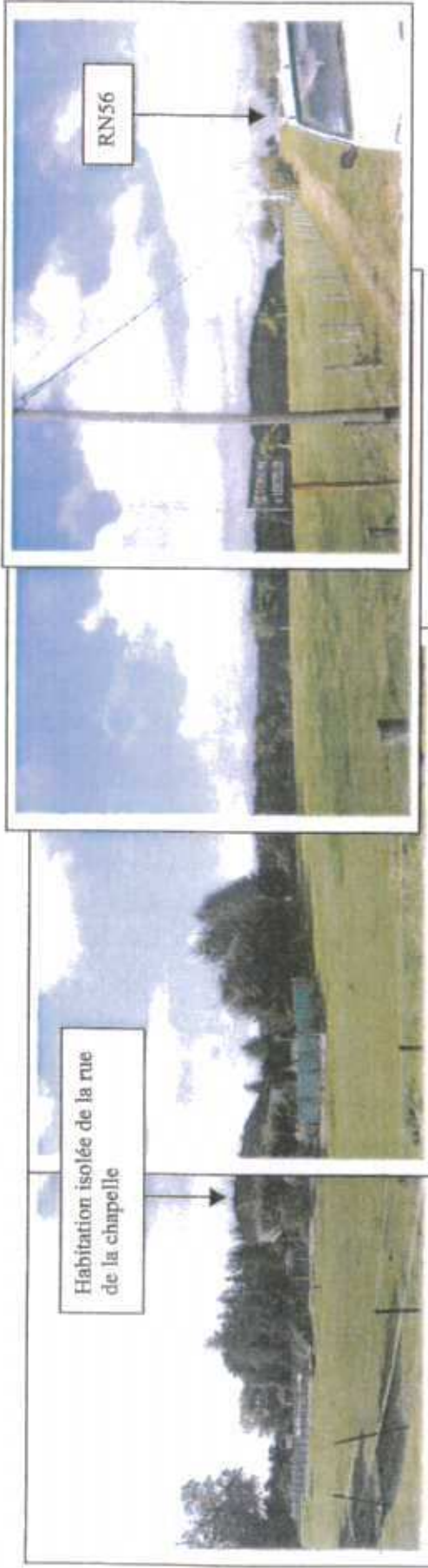
Vue sur le secteur de Lenzviller depuis la fin
d'agglomération de Macheren :
le lieudit de Lenzviller est situé derrière la butte



Vue sur la RN 56 de part et d'autre de la rue de la chapelle



Vue depuis la bifurcation de la RN 56 et de la RD 910

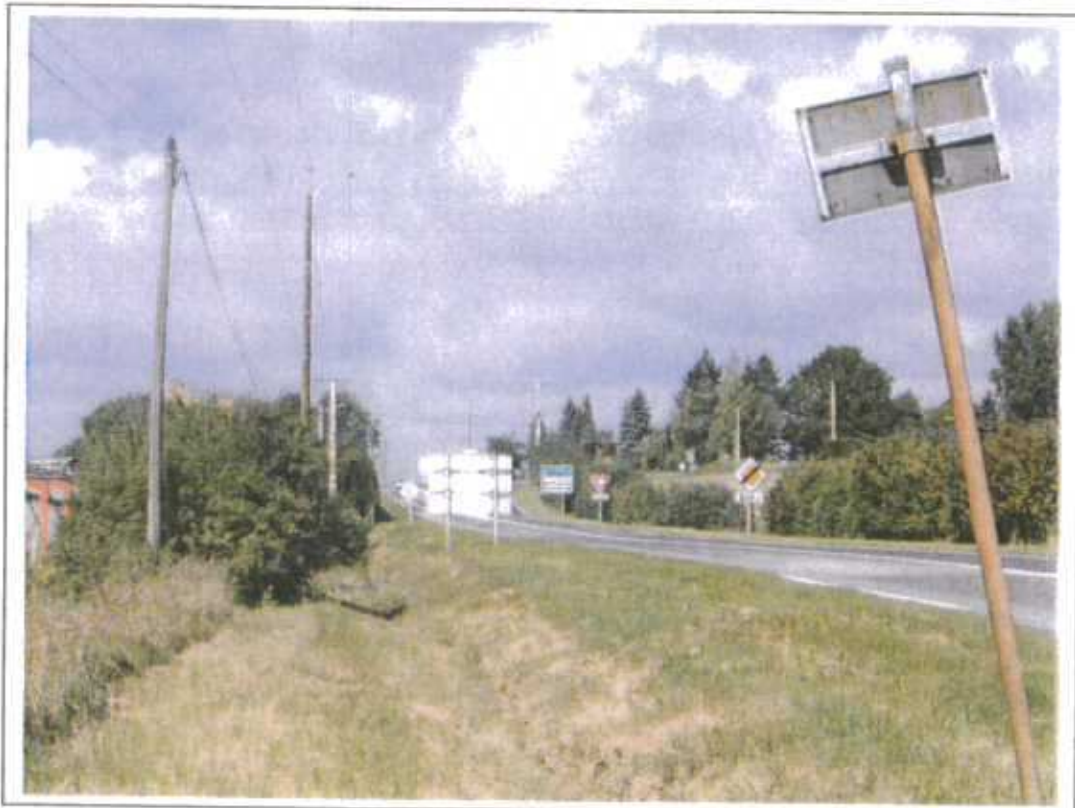


Perception du secteur de Lenzviller depuis le chemin d'accès à l'exploitation agricole



Vue sur la butte de la rue de la chapelle depuis le chemin d'accès de l'exploitation agricole

Temps de réaction en sortie de la rue de la chapelle, vers Macheren





Les abords de la RN 56



Depuis le secteur, la RD 656 est plus ou moins visible, en fonction des plantations faites en bordure du domaine public. Les haies basses laissent entrevoir de façon plus ou moins importante le trafic de cette voie, mais également celui de la RD 910, située plus en hauteur.

A l'intersection entre la RD 656 et la rue de la chapelle, la vue est dégagée : le trafic arrivant des deux côtés est perceptible longtemps à l'avance.

B. Les nuisances et l'insécurité

1. Les nuisances

Ces nuisances sont sonores, engendrées par le flux routier de la RD 656, classée voie bruyante. Un couloir de bruit de 100 mètres de part et d'autre de la chaussée de la voie est à considérer³.

Ce couloir de bruit impose des prescriptions d'isolation phonique en matière d'occupation et d'utilisation du sol. Ainsi, les constructions suivantes sont visées par ces prescriptions :

- les logements dans les bâtiments d'habitation (pièces principales et cuisines)
- les locaux d'enseignement, locaux d'activités pratiques, bibliothèques, CDI, salles de musique, ateliers calmes, salles de repos, locaux administratifs, salles à manger et salles polyvalentes des établissements d'enseignement
- les bâtiments de santé, de soins et d'action sociale
- les bâtiments d'hébergement à caractère touristique

Le classement de la RD 656 en catégorie 3 signifie que les niveaux de bruit suivants sont considérés :

- niveau sonore au point de référence en période diurne : 73 dB(A)
- niveau sonore au point de référence en période nocturne : 68 dB(A)⁴

Les critères d'ambiance sonore modérée sont de moins de 65 dB(A) pour la période diurne et de moins de 60 dB(A) pour la période nocturne. L'ambiance sonore de ce secteur n'est donc pas modérée.

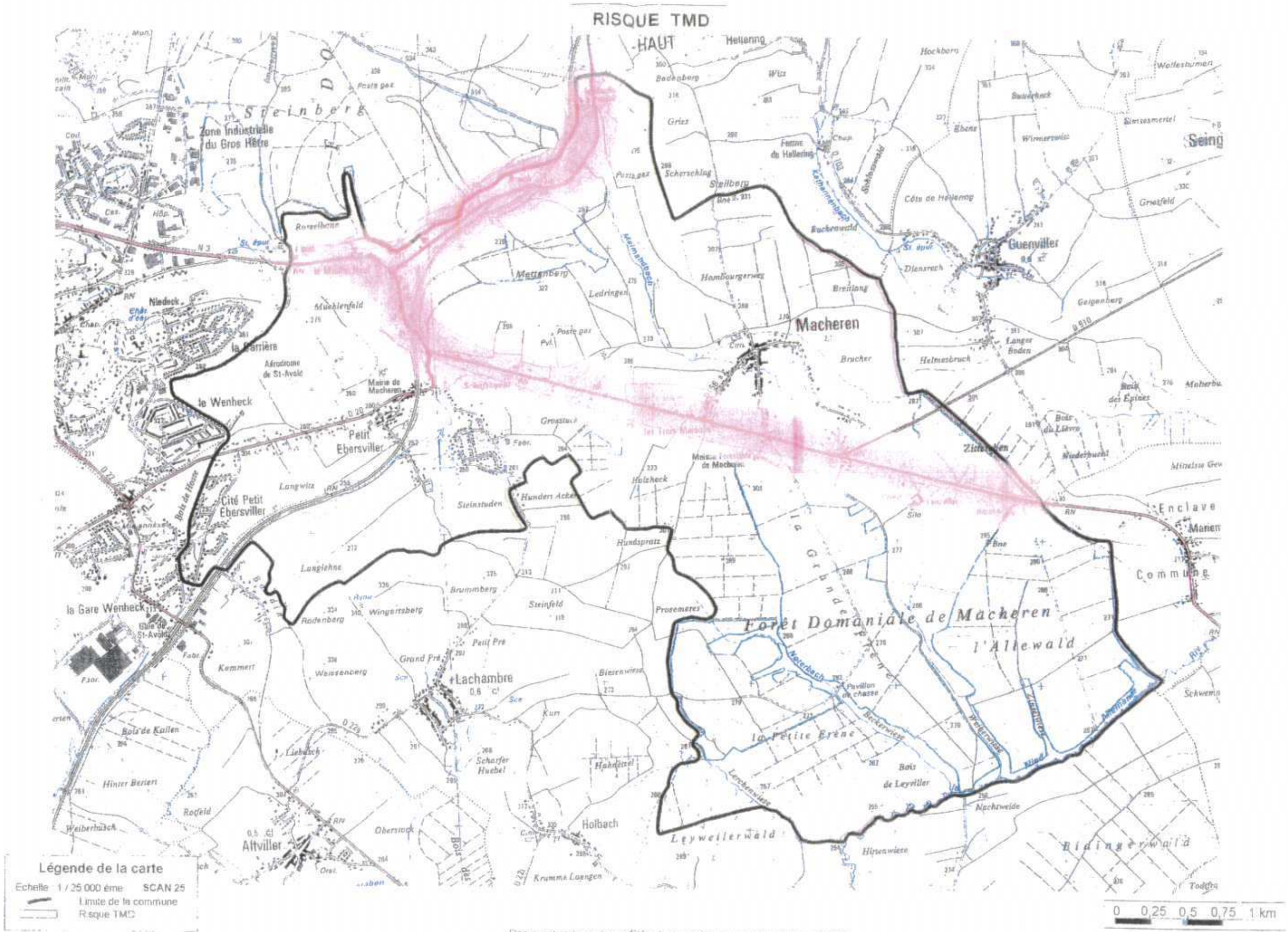
Ainsi, la valeur de l'isolement acoustique minimal contre les bruits extérieurs pour les habitations futures dépend de la distance de celles ci par rapport à la RN 56 :

- entre 0 et 15 m : 38 dB(A)
- entre 15 et 20 m : 37 dB(A)
- entre 20 et 25 m : 36 dB(A)
- entre 25 et 30 m : 35 dB(A)
- entre 30 et 40m : 34 dB(A)
- entre 40 et 50m : 33 dB(A)

Cette méthode est la méthode forfaitaire, qui ne distingue par les topographies particulières. En effet, lorsqu'une voie est située au même niveau ou au dessus des terrains, les nuisances phoniques sont plus importantes que dans le cas d'une voie en contrebas des terrains à urbaniser. Ainsi, pour mesurer les nuisances sonores réelles, seule une étude acoustique permettra d'affiner les valeurs d'isolement acoustique

³ Classement en catégorie 3 jusqu'au droit de la bifurcation avec la RD910 ; classement absent ensuite

⁴ Ces valeurs sont évaluées à une hauteur de 5 mètres au dessus du plan de roulement et à une distance de 10 mètres de l'infrastructure, augmentés de 3 dB(A) par rapport à la valeur en champ libre pour les tissus ouverts (AP n°99/2 DDE SR du 29 juillet 1999).



Document cartographique élaboré par les services de l'Etat le 31 Août 1999
 en fonction des connaissances scientifiques et des documents juridiques de référence (POS, PSS, PIG en cours)

à prendre en compte. Elle est basée sur les mesures de nuisances à l'intérieur des bâtiments, et peut donc permettre de diminuer les valeurs d'isolement à prendre en compte.

2. La sécurité routière

- Le trafic et la vitesse

En 2002, de Moulin Neuf à la RD 910, 15 112 véhicules par jour, dont 5.4% de poids lourds (PL) ont été enregistrés. Ce chiffre est en augmentation depuis 1997. Sur la RD 910, 5000 véhicules par jour sont enregistrés. Le passage au droit du secteur pourrait être de l'ordre de 10 000 véhicules par jour. Plus loin sur la RD 656 (après Cappel), en 2003, 4 600 véhicules par jour sont enregistrés⁵.

Si la RD 656 s'apparente souvent sur le ban communal à une voie de liaison entre entités urbaines, elle apparaît dans ce secteur comme une voie extra urbaine.

Son tracé rectiligne encourage l'accélération entre le croisement avec la RD 910 et le village de Marienthal. Les vitesses dépassent les 90 Km/H. En cas d'urbanisation du secteur de Lenzviller, seul un accès collectif unique permettra un aménagement en toute sécurité.

Dans le sens Marienthal – Macheren, la décélération ne se fait qu'à proximité de la bifurcation entre la RD 910 et la RD 656, au niveau du hangar et des constructions en bordure de RD 656.

Aussi, à défaut de réaménagement de la sortie de la rue de la chapelle sur la RD 656, il est important de faire baisser la vitesse pour sensibiliser les conducteurs sur la présence éventuelle de véhicules liés à ce secteur.

- Le statut de la RD 656

Cette route départementale est une voie concernée par le risque de transport de matières dangereuses (TMD), avec une zone d'aléa de 250m de part et d'autre de la voie⁶. Des mesures de sécurité en cas d'explosion doivent être déclenchées (mise à l'abri, s'éloigner des portes et fenêtres...). Le cas échéant, ces mesures de sécurité devront être mises à disposition des futurs habitants de ce quartier.

La RD 656 est également une voie dimensionnée pour le passage des convois exceptionnels.

C. Servitudes et Contraintes d'aménagement

1. Servitudes d'Utilité Publiques (SUP)

Une servitude d'utilité publique concerne directement l'entrée de ville de Lenzviller:

- La ligne électrique 63 KV Puttelage – Saint Avoird (RTE) : un couloir de 35m non sylvandi, axé sur la ligne, est à considérer⁷. En terme de constructions, une distance de 5 mètres doit être respectée entre les conducteurs et les parties les plus saillantes des bâtiments. En cas de création de voies ouvertes à la circulation publique, il est nécessaire de ménager une hauteur disponible entre la chaussée et le conducteur le plus bas au moins égale à 8 mètres pour ce genre d'ouvrages⁸.

⁵ Renseignements DDE St Avoird

⁶ « Dossier communal synthétique de Macheren », Préfecture de Moselle, 2001, 19p.

⁷ pas d'espace boisé classé à conserver

⁸ « Informations pour la construction et les travaux au voisinage de lignes électriques de tension supérieure à 50000 V », RTE

Secteur de Lenzviller :
Les servitudes d'utilité publique

Echelle : 1/2.500^{ème}

Périmètre agricole

ligne EDF 20kV⁰⁰

ligne RTE 63kV

Périmètre agricole

Saint-Avoid - Sarralbe Hydrogène DN 50 AIR LIQUIDE
Saint-Avoid - Sarralbe Azote DN 100 AIR LIQUIDE

Ethylène DN 150 SOLVAY
Propylène DN-90 SOLVAY

SECTION 12

LENZWEILER-HOF

HINDERTZEL

925.000

925.260

L'Europe

164.250

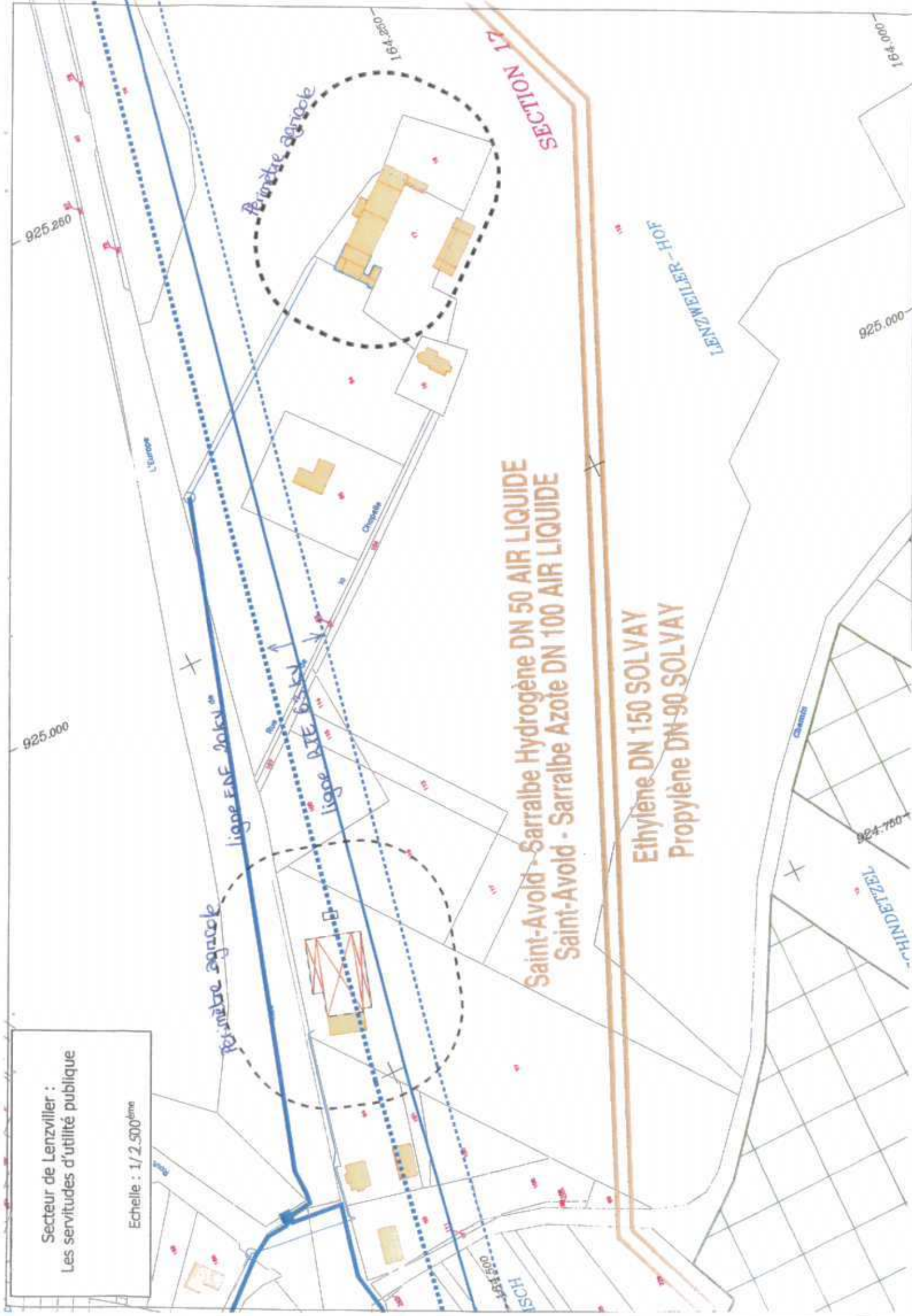
925.000

164.000

924.780

HOFST

Chemise



Le réseau MT 20 KV est également présent.

INEOS communique en 2007 la valeur de la zone de dangers très graves, de l'ordre de 450m de part et d'autre de la canalisation. Solvay signalait en 2005 que l'environnement de ces canalisations devra être maintenu en espaces verts. En 2007, INEOS n'oppose pas d'avis défavorable à la mise en place d'un système d'assainissement autonome groupé dans la marge de recul par rapport à la canalisation d'éthylène. Après enquête publique en 2007, le secteur d'urbanisation future de Lenzviller respecte une distance de 50 mètres par rapport aux canalisations d'INEOS et d'Air Liquide.

La DRIRE a été consultée pour avis à ce sujet : par lettre réponse du 14 février 2008, la DRIRE rappelle que « si une urbanisation est menée au sein des zones de dangers identifiées par la circulaire du 04 août 2006, celle-ci se fait sous la responsabilité du maire de la commune ».

2. Canalisations de transport de produits chimiques

Par rapport aux canalisations d'Air Liquide, l'exploitant indique une distance de 50m à prendre en compte de part et d'autre de la canalisation d'hydrogénoduc⁹.

La circulaire interministérielle du 04 août 2006, apporte des informations en matière d'urbanisation à proximité de canalisations de transports de produits dangereux et de zones de danger. Ce projet urbain devra être porté à information des transporteurs le plus en amont possible.

3. Autres points

- Concernant le périmètre de réciprocité à prendre en compte par rapport au bâtiment agricole, le secteur est situé hors de ce périmètre.
- La commune pourrait être concernée par le projet de mise en place de la RD 910a, voie de liaison entre la RD 22 et la RD 910. Les études ne sont pas encore assez avancées pour définir un tracé sur le ban communal, mais une des possibilités aurait été celle d'un greffage d'une voie à créer au niveau de la bifurcation avec la RD 656. Si la RD 910a est mise en place, elle renforcera d'autant plus la coupure de ce quartier par rapport au reste du tissu urbain.

4. Prescriptions de recul et d'accès par rapport à la RD 656

En matière d'accès, le porter à connaissance du P.L.U. mentionne qu'il conviendra d'éviter l'extension de l'urbanisation et la création de nouveaux accès le long des voies à grande circulation.

La DDE signalait en 2004 que les recommandations du guide de « l'aménagement des carrefours interurbains¹⁰ » et la topographie des lieux, n'autorisent pas la création d'un accès spécifique pour Lenzviller très proche d'un carrefour important ; en effet, l'ouvrage conseille une distance de 600¹¹ à 900¹² mètres entre deux carrefours successifs, selon les vitesses enregistrées. La distance conseillée de 900m entre deux carrefours successifs indiquée par le guide de « l'aménagement des carrefours interurbains », qui permet une possibilité de dépassement résiduelle, ne peut être respectée.

⁹ La zone des effets irréversibles correspondant à la zone des dangers significatifs pour la vie humaine se situe à 41m de la conduite en retenant des conditions majorantes.

¹⁰ « Aménagement des carrefours interurbains sur les routes principales, carrefours plans », SETRA, Décembre 1998, 131 pages

¹¹ V85 = 60-70 Km/H

¹² V85 = 80-90 Km/H

Aussi, l'aménagement d'un rond point au droit de la bifurcation entre la RD910 et la RD 656 aurait seul répondu au guide d'aménagement des carrefours interurbains¹³.

Toutefois, avec le passage de la RN 56 en RD 656 (gestion par le Conseil Général) au 1^{er} janvier 2006, le Conseil Général de Moselle émet les remarques suivantes¹⁴ : « l'accès projeté à la RD 656, qui emprunte une rue existante et présente une bonne visibilité au débouché sur la route départementale, serait satisfaisant ». L'excellente visibilité au débouché de la rue de la chapelle sur la RD 656 est soulignée par le Conseil Général, qui prescrit une amélioration de ce débouché (à rendre plus perpendiculaire par rapport à la RD 656).

En terme de recul, la DDE prescrivait un recul minimal de 10 mètres à compter de l'emprise publique de la RD 656 (situation avant 2006). Le Conseil Général valide la proposition de l'étude d'entrée de ville, avec 15 mètres par rapport à l'emprise de la RD 656 (même principe que pour le secteur de la rue des Mimosas).

*

*

*

*

Conclusions de l'état initial du site

La commune de Macheren est aujourd'hui constituée de trois entités urbaines, séparées de plusieurs centaines de mètres.

Le secteur de Lenzviller est un secteur caractérisé par sa coupure franche avec le tissu urbain de Macheren village, situé sur un autre bassin versant et occupé par l'agriculture. Le projet de développement d'activités équestres à cet endroit confirmerait la vocation agricole et de loisirs du secteur.

Le développement de l'urbanisation au droit du secteur de Lenzviller encourage le mitage urbain : ce secteur, même urbanisé, ne fera jamais partie du tissu urbain de Macheren, d'où un manque de cohésion urbaine et sociale qui en découlera. De plus, le site appartient à un autre bassin versant et est situé en bordure d'une section de la RD 656 où la vitesse est élevée.

Ainsi, l'aménagement de ce secteur appelle une réflexion qui doit se faire dans le sens d'une sécurité maximale pour les habitants futurs de ce secteur.

Le parti d'aménagement choisi est celui d'une urbanisation aérée, avec de grands lots. Aussi, les prescriptions suivantes poursuivront cet objectif d'aération, qui permettra le maintien important des éléments végétaux.

¹³ En terme de participation financière des services publics pour la mise en place d'un rond point au droit de la bifurcation RD 656- RD910, le Conseil Général de Moselle et la DDE indiquent en 2005, qu'étant donné l'absence de tout projet au niveau du Conseil Général ou de l'Etat, qu'étant donné que le projet est porté par la commune, aucune intervention financière n'est prévue actuellement de leur part

¹⁴ lettre de M. LEROY, sénateur de Moselle à M. WOJCIECHOWSKI, conseiller général, datée du 24 juillet 2006.

Deuxième partie : les propositions d'aménagement

Les propositions d'aménagement doivent assurer la prise en compte de quatre points :

- la qualité architecturale et urbanistique
- la qualité paysagère
- les nuisances
- la sécurité

A. LUTTE CONTRE L'INSECURITE

1. L'accès viaire au secteur

Le problème principal au droit de ce secteur est la recherche d'un accès sécurisé à la RD 656.

Le Conseil Général de Moselle indique la possibilité de réutiliser l'accès de la rue de la chapelle, à condition de le réaménager en le rendant plus perpendiculaire à la RD 656.

Il serait peut être également judicieux de signaler ce carrefour en amont et en aval en plus d'une réduction de vitesse, afin de sensibiliser les conducteurs (éviter les accélérations).

2. La desserte interne du secteur

L'emprise actuelle de la rue de la chapelle (6 mètres) devra être revue à 8 mètres au minimum, avec les caractéristiques suivantes :

- une chaussée de 5 mètres de large,
- un trottoir d'au moins 1.40 mètres de large d'un côté, afin d'assurer le passage des personnes à mobilité réduite
- de l'autre côté, une zone de plantations d'au moins 1.60 mètres de large (haies basses et taillées, arbres fruitiers...), de façon à rappeler la place importante du végétal dans ce secteur. Toutefois, avec le passage de la ligne électrique haute tension, les conditions énumérées dans l'arrêté interministériel du 17 mai 2001 par rapport aux plantations autorisées, devront être respectées.

Une place de retournement de 14 mètres de côté ou plus devra être créée en fin de voirie, permettant aux véhicules de faire demi tour (notamment aux bus de ramassage scolaire). L'accès à la chapelle sera préservé en accès piéton, non imperméabilisé.

Une liaison viaire avec le tissu urbain de la rue de la grande frêne pourrait être imaginée à plus long terme, afin de rattacher ce secteur au tissu urbain ; toutefois, celle-ci n'est pas judicieuse en l'état, en raison :

- de la nature humide des terrains du secteur intermédiaire, qui destine ces terrains à la vocation naturelle
- du dimensionnement de la rue de la grande frêne, qui ne permet pas d'accueillir un surplus de circulation.

3. L'accès piéton au secteur

Ce nouveau quartier étant excentré du tissu urbain de Macheren village, le seul accès piéton possible devra se faire à l'écart de la circulation de la RD 656, via un sentier à créer de la rue de la chapelle au chemin rural débouchant à la patte d'oie RD 910- RD 656. Un sentier sécurisé pourra ensuite être aménagé pour accéder vers Macheren village, la traversée de la RD 656 au niveau de la patte d'oie étant trop dangereuse.

B. QUALITE ARCHITECTURALE ET URBANISTIQUE

1. Implantation des bâtiments

- Par rapport à la RD 656

Une marge de recul de 15 mètres pour toutes constructions est proposée par rapport à l'emprise de la RD 656 pour le secteur de la rue de la chapelle.

La plupart des constructions existantes en bordure de RD 656 observent aujourd'hui un recul minimal de 10 mètres. A l'instar du secteur U à Trois maisons, ce recul minimal de 10 mètres pourra également être adopté pour le secteur déjà bâti.

- Par rapport à la rue de la chapelle

Pour le secteur à urbaniser, par rapport à l'emprise de la rue de la chapelle, les bâtiments pourront être implantés de manière à observer un recul minimal de 10 mètres. Ce recul permet d'aérer la structure urbaine au droit de ce secteur, et de prévoir des places de stationnement à l'avant, libérant ainsi l'emprise publique.

2. Volumétrie et hauteur des bâtiments

Les volumes à développer devront être simples, afin d'éviter toute architecture ne s'intégrant pas au paysage naturel et ne cadrant pas avec le reste des constructions ou avec la chapelle.

Des hauteurs faibles permettent une bonne intégration paysagère des constructions. C'est pourquoi, il est proposé de limiter la hauteur des constructions principales futures à un rez de chaussée¹⁵, avec un niveau sous combles. Il aurait également été intéressant de n'autoriser que les habitations de type RDC et toit plat, pour intégrer au maximum les constructions au paysage : celles-ci auraient été peu visibles une fois les haies plantées. Toutefois, l'environnement urbain est constitué de constructions avec toits, ces types de toitures posant également moins de problèmes techniques que les toits plats.

Le relief naturel devra être conservé autant que faire se peut, les exhaussements des sols de plus de 1 m par rapport au sol naturel étant interdits : cette prescription vise à éviter les buttes autour des constructions.

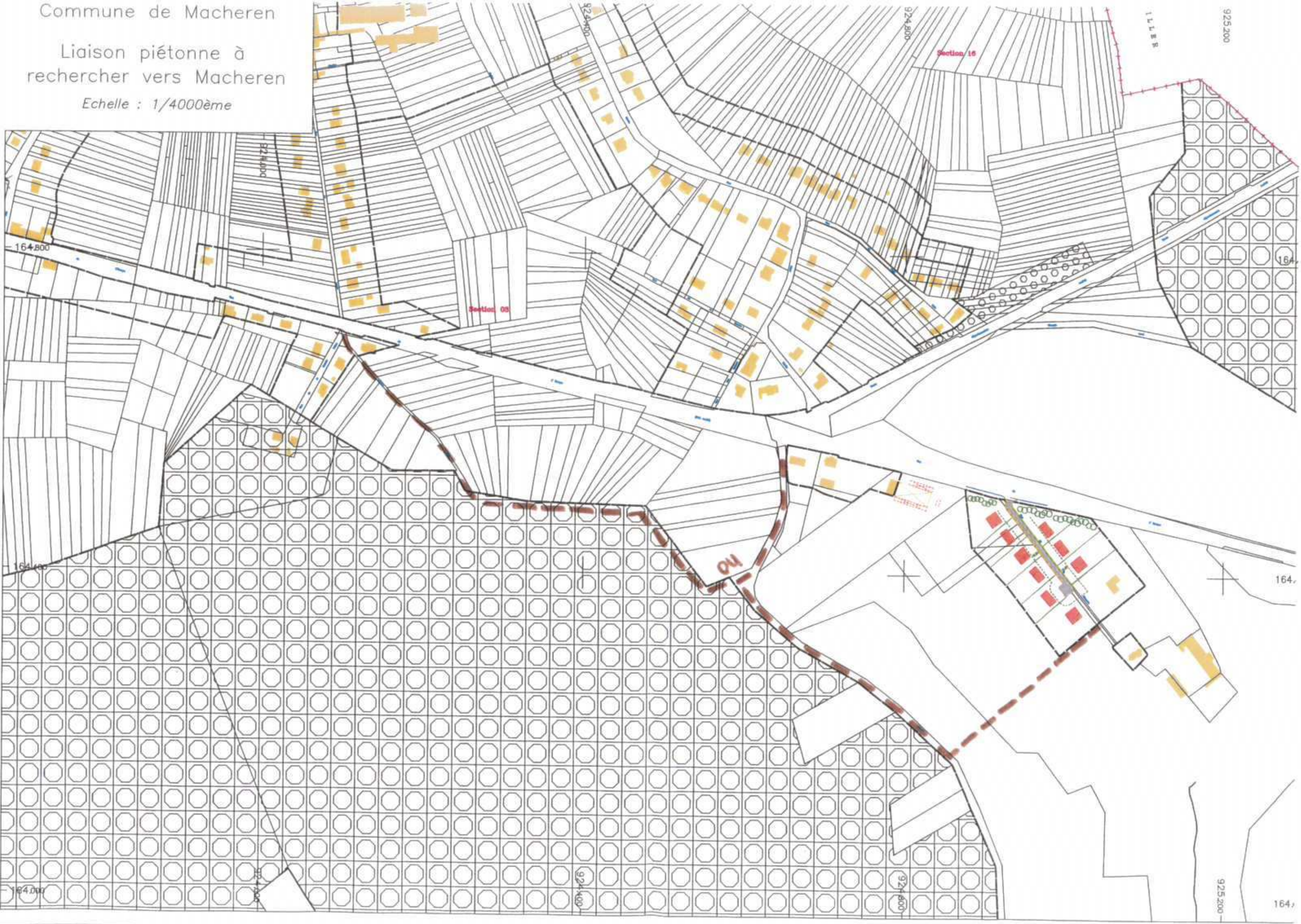
L'emprise au sol totale maximale pourrait être revue à 25% de la surface du terrain pour le secteur de la rue de la chapelle, cette valeur restant de 40% au droit du secteur déjà bâti en bordure de RD 656.

¹⁵ en plus d'un éventuel sous sol sorti de 0,5m

Commune de Macheren

Liaison piétonne à
rechercher vers Macheren

Echelle : 1/4000ème



3. Habillage des façades

Pour les constructions principales, celles ci seront obligatoirement crépies, de façon à éviter tout autre matériel de recouvrement, et de façon à préserver une harmonie urbaine et paysagère avec le tissu urbain environnant.

En matière de couleur, elles seront choisies dans des tons pastels, les couleurs brillantes et trop vives étant contraires à une bonne insertion environnementale. Le blanc sera interdit pour les façades et murs, cette couleur se détachant immédiatement dans un paysage vert.

Les annexes seront réalisées soit en bois, soit en dur afin de s'apparenter à la construction principale.

4. Toits

Les architectures de toits généralement retrouvées dans ce secteur de la Moselle seront favorisées. Les toits plats, toits architecturaux particuliers (inversés à chenal central, monopans), et les toits de type chalets (en tant que forme architecturale principale) seront interdits pour les constructions principales. Les toits terrasses pourront être admis, s'ils constituent un élément partiel de la construction (ex : garage avec terrasse au dessus).

Les toits des constructions principales seront couverts de tuiles ou imitations tuiles, de type habituellement rencontré dans le secteur¹⁶, de couleurs naturelles (rouge terre cuite ou noire) et d'aspect mat.

Les toits des annexes seront couverts de tuiles, imitations tuiles (de même type, couleur et aspect que la construction principale), bois ou shingle. Les toits plats, monopans, à pans inversés avec chéneau central sont interdits.

5. Aires de stationnement

Il serait bon de prévoir deux emplacements de stationnement non clos par lot, qui serviront au stationnement pendant la journée et permettront ainsi de ne pas encombrer la voie publique. Ces emplacements pourront être regroupés par deux sur chaque lot et entre deux lots également autant que faire se peut, pour un traitement harmonieux sur le secteur de la rue de la chapelle. Ces emplacements devront être libres de toute clôture pour rester efficaces.

Pour le secteur déjà bâti, les règles du PLU sont à respecter ; en cas de mise en place de nouvelles aires de stationnement, celles ci devront être compatibles avec la sécurité routière.

6. Eclairage

L'éclairage du secteur sera sobre, réalisé à partir de lampadaires bas.

En cas d'installation de commerces et services, toutes les prescriptions ci-dessus seront à considérer, les façades devant obligatoirement être crépies, afin d'éviter tout bardage. De plus, les enseignes seront considérées comme éléments intégrés aux façades, ne dépassant pas le faîtage ou l'acrotère. Celles ci pourront être éclairées. Les phares allogènes sont interdits, sauf pour des raisons de sécurité (détecteur de présence).

¹⁶ les tuiles traditionnellement installées dans des régions à climat différent (ex : tuiles canal, tuiles flammées...) sont interdites.

C. QUALITE PAYSAGERE

Le secteur de Lenzviller est un secteur naturel et agricole, dans lequel les éléments boisés, notamment les arbres fruitiers apportent un certain charme au paysage.

Dans le secteur de la rue de la chapelle, les vergers présents en bordure de ladite rue pourront être préservés s'ils sont en état sanitaire satisfaisant. En cas d'arrachage pour les besoins de construction, il pourra être exigé qu'au moins le même nombre d'arbres fruitiers soit planté. Il est important de garder les éléments boisés dans ce paysage naturel. Toutefois, avec le passage de la ligne électrique haute tension, et le couloir de 35m non sylvandi axé sur la ligne, les conditions énumérées dans l'arrêté interministériel du 17 mai 2001 par rapport aux plantations autorisées, devront être respectées.

- Les plantations en bordure de RD 656

Le trafic de la RD 656 étant particulièrement visible en l'absence de plantations, il est recommandé de mettre en place un rideau vert efficace qui amoindrit les perceptions visuelles de la rue de la chapelle sur la RD 656 et vice versa.

Depuis la RD 656, la mise en place d'un rideau vert permettra également de ne pas distraire les automobilistes en situation de conduite.

Des haies basses composées d'épineux sont présentes actuellement, mais ne constitueront pas de bons écrans verts.

Une haie mixte au développement libre¹⁷, avec ou sans association ponctuelle d'arbustes est préconisée, de façon à favoriser une impression de haie naturellement développée, sans conduire à la mise en place d'un mur vert impénétrable.

Ce type de haie demande une emprise de 5m minimum, avec :

- un couloir de plantations de 2m, pour des plantations en quinconce,
- et des espaces latéraux résiduels pour permettre l'épaississement de la haie.

Une hauteur minimale de 2m est préconisée, une hauteur maximale de l'ordre de 8 à 10m étant suffisante pour les arbustes (sous réserve des conditions énumérées dans l'arrêté interministériel du 17 mai 2001 au droit de la marge de 35m axée sur la ligne électrique 63KV).

Les essences choisies seront celles rencontrées dans ce secteur de la Moselle¹⁸. On préférera les essences à croissance rapide (au moins pour les arbustes). Cette haie devra également être efficace en hiver : il conviendra de choisir certaines essences à feuilles persistantes ou semi persistantes.

Cette haie sera plantée en considérant un recul de 5m par rapport au STOP ou CLP de la rue de la chapelle, de façon à ne pas constituer d'obstacles visuels à la bonne visibilité du trafic de la RD 656. Ce recul de 5m sera exempt de nouvelles plantations, la haie bordant la RD 656 n'étant pas concernée.

- Les vergers

Afin de rappeler les vergers initialement présents, des alignements de fruitiers pourront également être mis en place en bordure de la rue de la chapelle, sur l'espace de plantation prévu, sous réserve du respect de l'arrêté interministériel du 17 mai 2001.

¹⁷ avec taille d'entretien uniquement

¹⁸ exemple d'arbustes : cornouiller, noisetier, fusain d'Europe, sureau, troène, arbre à papillon, marronnier arbustif, viorne ;

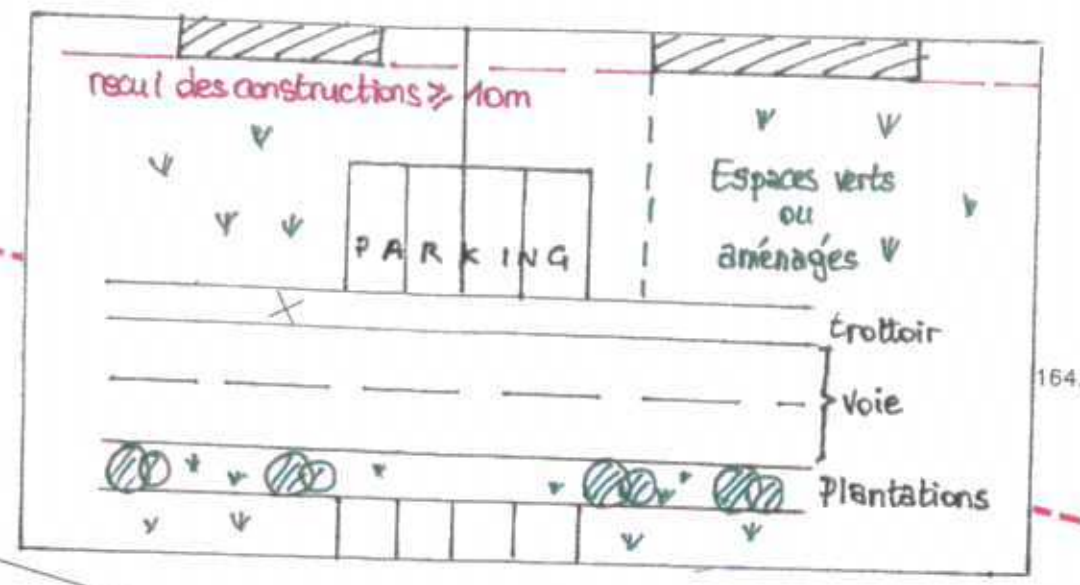
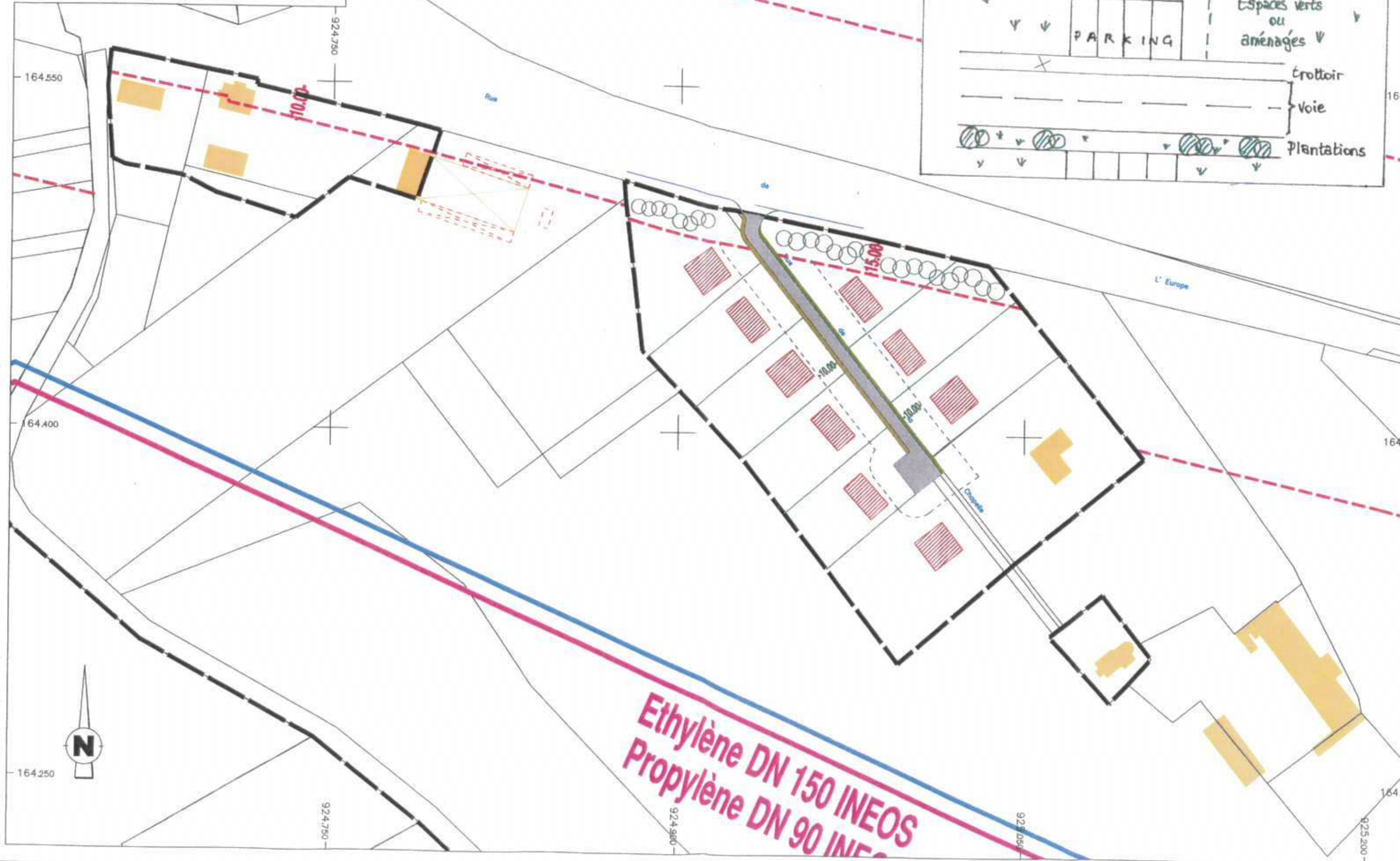
exemple d'arbres : érable champêtre, poirier à fleurs, sorbier des oiseleurs, orme résistant.



INTEGRATION PAYSAGERE PROPOSEE
 DU SECTEUR DE LENZVILLER

Commune de Macheren
Esquisse d'aménagement
proposée
du secteur de Lenzviller

Echelle : 1/1500ème



- Les clôtures

Afin de ne pas induire d'effet « bunker », il est préférable de ne pas autoriser de clôtures murées, comme c'est le cas actuellement pour la construction existante (en façade sur rue). On préférera des murs bahuts de hauteur limitée ou des éléments à claire voie ou des haies végétales. La hauteur des clôtures sur rue pourra être limitée à 1.50 mètres.

Du côté du végétal, l'emploi unique de conifères pour cette affectation est à éviter, leur impact paysager n'étant pas des meilleurs. De plus, il ne s'agit pas d'espèces naturelles locales. Les seuls conifères qui pourront être plantés en clôtures seront des thuyas, de hauteur limitée, à condition de ne pas constituer la seule espèce utilisée pour tout l'espace clôturé¹⁹. Il serait intéressant que le lotisseur propose des essences permises pour les haies, afin d'obtenir un résultat harmonieux, le plus important étant d'éviter les haies monospécifiques de résineux ou de lauriers. La seule haie monospécifique garantissant un résultat naturel est la charmille.

Les clôtures en limites parcellaires pourront observer une hauteur maximale de 1,80 mètres, sans s'apparenter toutefois à un mur plein ; les mêmes prescriptions que pour les clôtures sur rue pourront être poursuivies.

Autres règles

Afin de garantir le maintien important des éléments naturels (pelouses, plantations ...), il serait bon d'imposer un certain pourcentage d'espaces verts (30 à 40%) sur chaque lot du secteur de la rue de la chapelle.

D. LUTTE CONTRE LES NUISANCES

1. Les nuisances phoniques

La RD 656 est une voie classée « voie bruyante », de catégorie 3, avec un couloir de bruit de 100 mètres de part et d'autre de la chaussée à considérer.

Dans ce couloir de bruit, les habitations ainsi que les locaux calmes... (cf. plus haut) devront prévoir des mesures d'isolation acoustique (isolation des façades et des ouvertures).

Selon la distance par rapport à la chaussée et à la position topographique de la RD 656 par rapport au secteur, l'isolation acoustique n'est pas la même. Une étude plus fine permet de renseigner sur les valeurs exactes à prendre en compte.

Un couloir de 15 mètres, inconstructible a été proposé par rapport à l'emprise de la RD 656. Ainsi, la valeur d'isolation acoustique maximale à prendre en compte pour les habitations est de 37 dB(A), cette valeur diminuant avec l'éloignement des constructions concernées.

Si le projet de RD 910a voit le jour, des nuisances phoniques supplémentaires seront enregistrées au droit du secteur.

¹⁹ Le contre exemple existe actuellement, avec la haie de résineux autour de la construction de la rue de la chapelle

2. Les nuisances par rapport à l'environnement

Ce secteur étant situé sur le bassin versant de la Nied, un système d'assainissement autonome devra être mis en place.

Chaque construction pourra être munie d'un système individuel, étant donné la taille importante souhaitée des parcelles. Un système d'assainissement autonome groupé pour l'ensemble du lotissement pourra également être mis en place.

D'autres aménagements sont susceptibles d'être demandés (ex : bassin de rétention des eaux pluviales), afin de réduire l'impact de cette urbanisation sur le débit du cours d'eau présent plus en aval.

Des systèmes de rétention des eaux pluviales à la parcelle (cuves enterrées) pourront également être mis en place.

Conclusion

Le secteur de Lenzviller est un secteur dédié majoritairement à l'agriculture. Sa situation en dehors du tissu urbain ainsi que le passage de la RD 656 ne sont pas des éléments qui encouragent l'urbanisation de ce secteur, très excentré.

Ainsi, l'urbanisation du lieudit « Lenzviller » entraîne des aménagements plus importants qu'ailleurs, afin d'assurer une urbanisation en toute sécurité.

Les principes d'aménagement proposés sont les suivants :

- sécuriser la RD 656 en amont et en aval de la rue de la chapelle, pour faire ralentir la circulation,
- assurer une bonne insertion paysagère des futures constructions,
- rappeler l'importance du végétal dans l'aménagement de ce secteur, pour ne pas encourager une imperméabilisation importante,
- raccorder le secteur à urbaniser vers le tissu urbain de Macheren village pour une circulation douce (piétons, cyclistes...).