

Document soumis à la délibération  
du 8 mai 2002

Commune de Lachambre

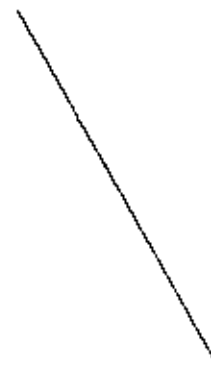
*Duhamel*

Annexé au rapport de présentation



Etude d'entrée de ville  
suivant  
l'amendement Dupont

Analyse de l'état initial  
Propositions d'aménagement



**RD 22**



**AUDE 57**

Conseil en Aménagement,  
Urbanisme,  
Développement et  
Environnement

Mai 2002

## Contexte de l'étude

Le ban communal de Lachambre est traversé en partie par la RD 22. Cette voirie relie St Avold à Dieuze et passe à Lachambre gare.

Les dispositions de l'article L. 111-1-4 du Code de l'urbanisme (art. 52 de la loi Barnier du 2 février 1995, relative au renforcement de la protection de l'environnement), dit « Amendement Dupont », sont applicables à cette zone. De par son classement en route à grande circulation, la RD 22 impose une marge de recul de 75m de part et d'autre de son axe. Cette marge de recul est inconstructible, même pour les installations et travaux divers, soumis ou non à autorisation.

Seule une étude d'entrée de ville permet de lever cette clause « non aedificandi ».

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 PLU de Lachambre, en cours de révision.

Ainsi, trois étapes seront nécessaires à cette étude :

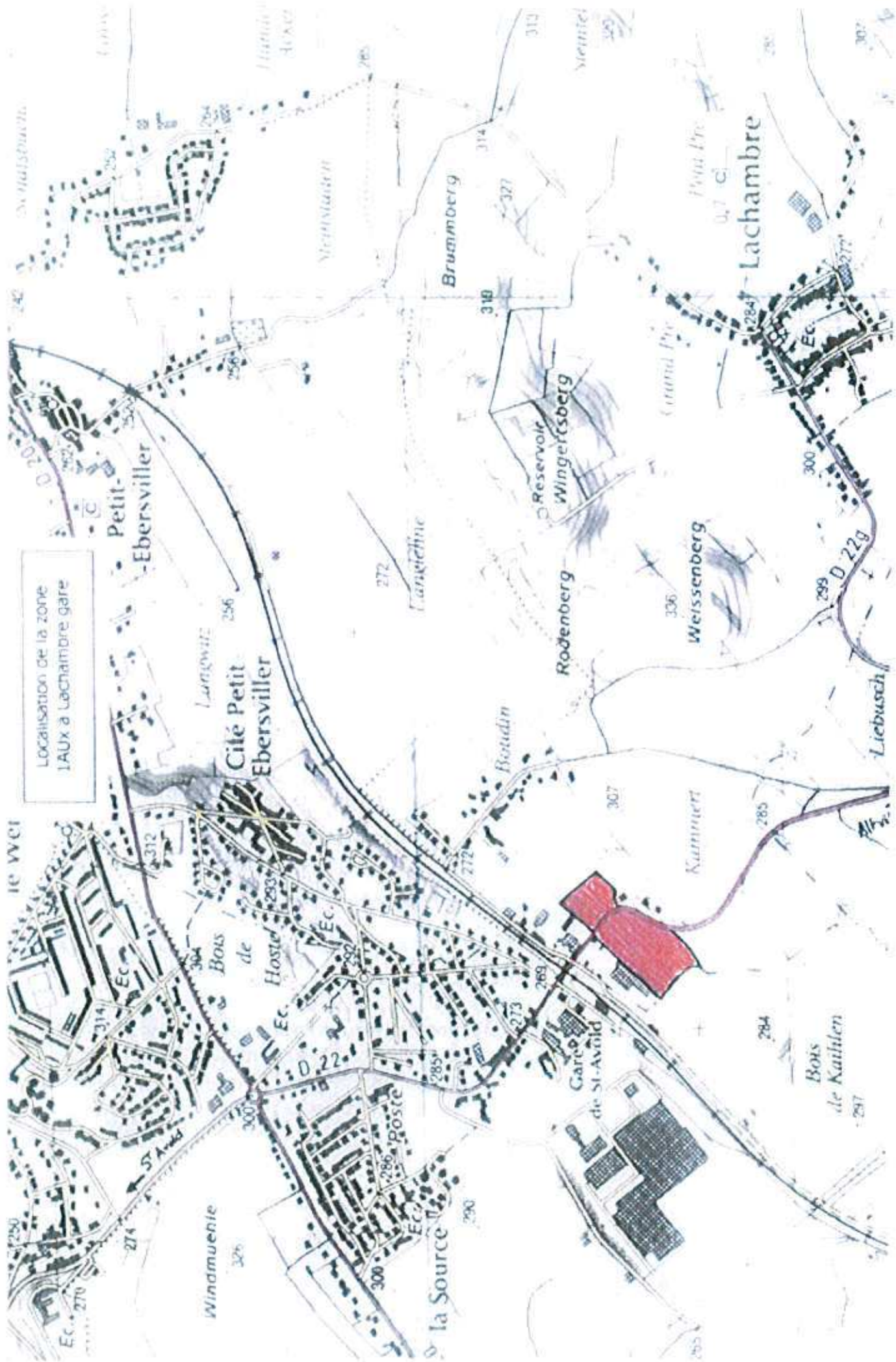
- description et analyse de l'état initial des sites concernés : structures urbaine et paysagère, vues et perceptions, éléments de qualité, atouts, problèmes et enjeux
- propositions d'aménagement et définition de principes répondant aux quatre critères de l'amendement Dupont :
  - sécurité,
  - lutte contre les nuisances,
  - qualité architecturale et urbanistique,
  - qualité paysagère
- Enfin, ces propositions seront traduites dans le règlement du PLU en cours de révision



---

## 1<sup>ère</sup> Partie – Analyse de l'état initial





Localisation de la zone  
IAUX à Lachambre gare

## Situation

Le site concerné par la marge de recul de 75 m est destiné aux activités économiques, classé en zone 1AUx dans le PLU de Lachambre. Il s'étend sur 4,7 Ha.

Cette zone a été mise en place dans l'objectif d'agrandir la zone Ux déjà existante, de façon à offrir la possibilité d'extension des entreprises présentes, mais également l'accueil de nouvelles sociétés.

Elle est située en section 6, au lieu dit « Steffens Wiese ».

La zone 1AUx s'organise de part et d'autre de la RD 22, à l'instar de la zone Ux.

## Analyse paysagère et analyse des perceptions

### Occupation du sol

Ce site est juxtaposé à l'agglomération de Valmont, mais s'ouvre sur un environnement naturel. Ainsi l'actuelle zone d'activités (Ux) s'inscrit en continuité du tissu urbain de la commune de Valmont. On change de commune après le pont SNCF, mais toutes les constructions visibles semblent appartenir à Valmont.

Quatre types d'éléments structurent le paysage environnant du site :

1. deux types de tissus urbains :

- le tissu dense et continu de Valmont, avec des habitations mitoyennes ou non, alignées le long de la RD 22
- le tissu urbain de Lachambre gare, composé de six habitations éparses, disposées le long de la RD 22 ou en front de coteau. Plusieurs types de maisons sont successivement visibles : habitation de type HBL faisant face à une habitation imposante, à moins de 5m de l'alignement de la voie (ancien café), puis série de trois pavillons, plus ou moins proches de la voirie.

2. Un tissu industriel et de services, composé de :

- la gare de St Avoild (sur le ban de Valmont) et son réseau de chemin de fer, en contrebas de la RD 22



- les entreprises déjà présentes (entreprise de Bus et entreprise de fabrication de tuyaux plastique (Rehau)) : si l'entreprise de bus jouxte directement la RD 22, avec un recul des bâtiments de moins de 50m par rapport à la RD 22, l'entreprise Rehau en est distante de 100m. Toutefois, elles possèdent toutes deux un accès direct sur la RD 22.
3. Des réseaux de communication qui s'entrecroisent :
- la voie de chemin de fer Paris- Strasbourg, qui longe l'agglomération de Valmont du SO au NE. Elle dessert la gare de St Avold, située en contrebas du pont SCNF.
  - La RD 22, qui après une longue ligne droite de 560m du point haut de Valmont à la zone d'activité existante, se courbe au droit des trois pavillons en front de coteau, pour rejoindre plus haut la RD 910a.
  - Des voies de communication secondaires, qui viennent se greffer sur la RD 22 en limite d'agglomération de Valmont.
4. Un paysage de qualité, composé de prairies actuellement pâturées, entourées d'espaces boisés :
- Bois de Kaihlen sur le ban de Valmont à l'est du site, composé de feuillus tels que hêtres et chênes
  - Espace boisé éparse, composé:
    - de feuillus divers, en alignement le long de la RD 22 ou à l'arrière des habitations,
    - de conifères, en front de coteau ,
    - de buissons, utilisés comme éléments de coupure entre la RD 22 et l'entreprise de bus ou les habitations en front de coteau.

Le paysage semble désordonné, avec des éléments qui se juxtaposent les uns aux autres sans lien particulier : zone urbaine dense, puis carrefour de communication adjoint d'une petite zone d'activités plus ou moins perceptible, avec un passage au milieu naturel qui n'est pas clair, du fait de l'implantation des trois habitations en front de coteau, constituant une barre visuelle.

### Analyse des perceptions

Le paysage décrit ci-dessus est profondément lié au relief du site, ces deux éléments agissant sur les perceptions.

Ainsi, le relief est composé d'une succession de cuvettes et de collines : depuis St Avold, dans la cuvette du Warndt, on observe la montée de la Carrière, pour arriver sur la colline où Valmont s'est érigé, avant de descendre vers la voie SNCF (point bas alluvionnaire), et d'entamer à nouveau une montée vers le rond point de la RD 910a.

Le secteur est localisé après le point bas, aux pieds de la montée vers la RD 910a.

**NB** : la zone 1AUx sera séparée en 2 secteurs : secteur 1 (côté Rehau) et secteur 2 (côté entreprise de bus)

1. Dans le sens Valmont – Lachambre (sens où les perceptions sont les plus importantes), les perceptions sont les suivantes :









4

Vues de la RD 22 et de la zone 1Aux depuis l'agglomération de Valmont







1'

Vue sur la zone 1AUX à partir de l'entreprise de bus

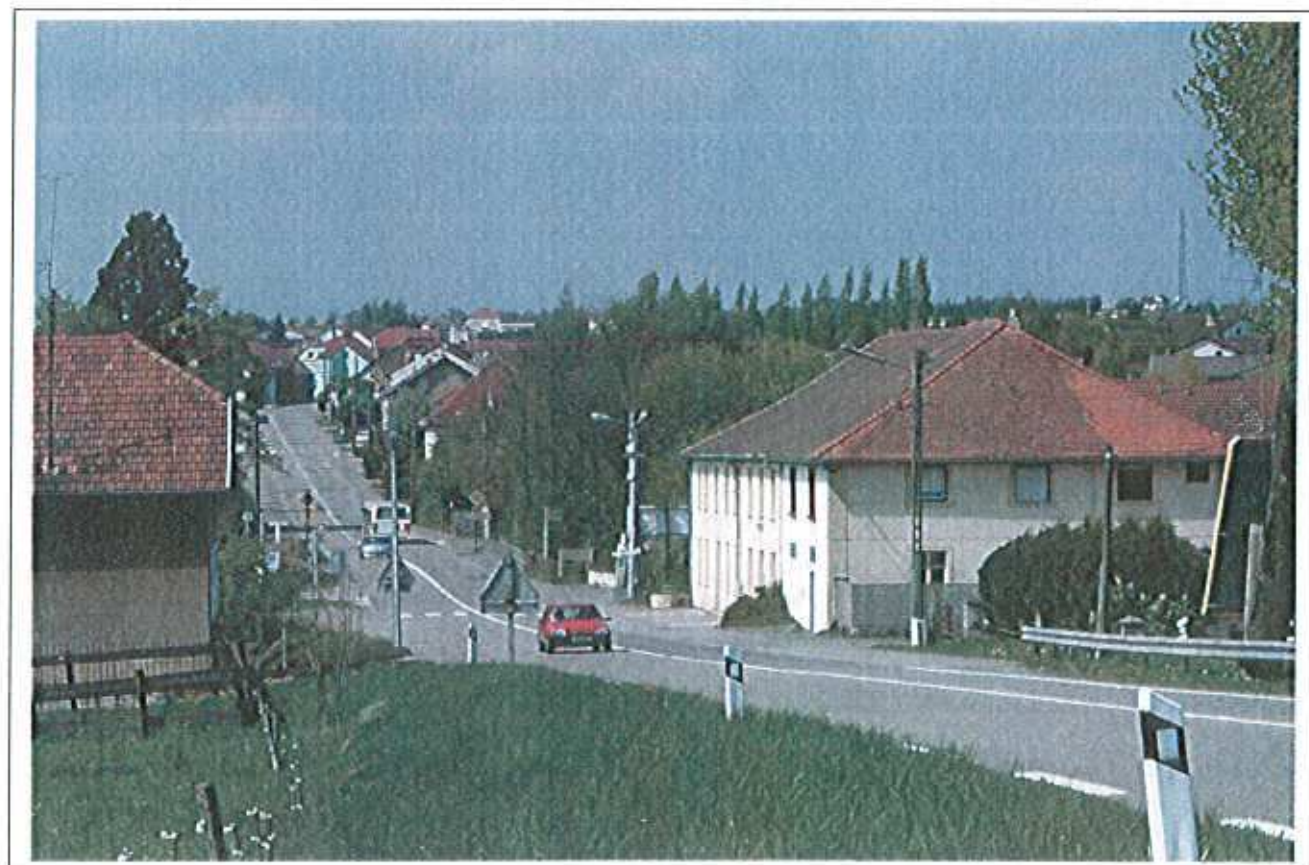






2

Accès actuels sur la RD 22







3

Vue sur la zone 2AU / Limite visuelle en descente





4

Vues sur la zone 1Aux à proximité du rond-point de la RD 910a





- sur les 500 derniers mètres de l'agglomération de Valmont et jusqu'à la zone Ux de Lachambre, la RD 22 suit un tracé rectiligne, de direction NO-SE. Ce caractère rectiligne a d'ailleurs un impact direct sur les vitesses observées.

Du point de vue topographique, la RD 22 suit une pente de 3 à 4% en sortie d'agglomération, pour passer au dessus des voies de chemin de fer. La zone de la gare, en cuvette, constitue le point bas du secteur (environ 260m), avant de remonter vers la première courbe.

En sortie d'agglomération de Valmont, au fur et à mesure que l'on se rapproche de la gare, la perception sur le secteur 1 est de plus en plus grande : il est presque totalement visible à partir de ce point bas, les seuls éléments d'écrans étant constitués par quelques haies et deux habitations. Cette perception est parasitée par les habitations présentes, soit en bordure de voirie (impression de resserrement), soit en front de coteau (limite visuelle). Les entreprises présentes sont également visibles, notamment de par leur couleur blanche qui se détache dans le paysage.

Le secteur 2 n'est pas visible à cet endroit (buissons de l'entreprise de bus, alignement d'arbres le long de la RD 22).

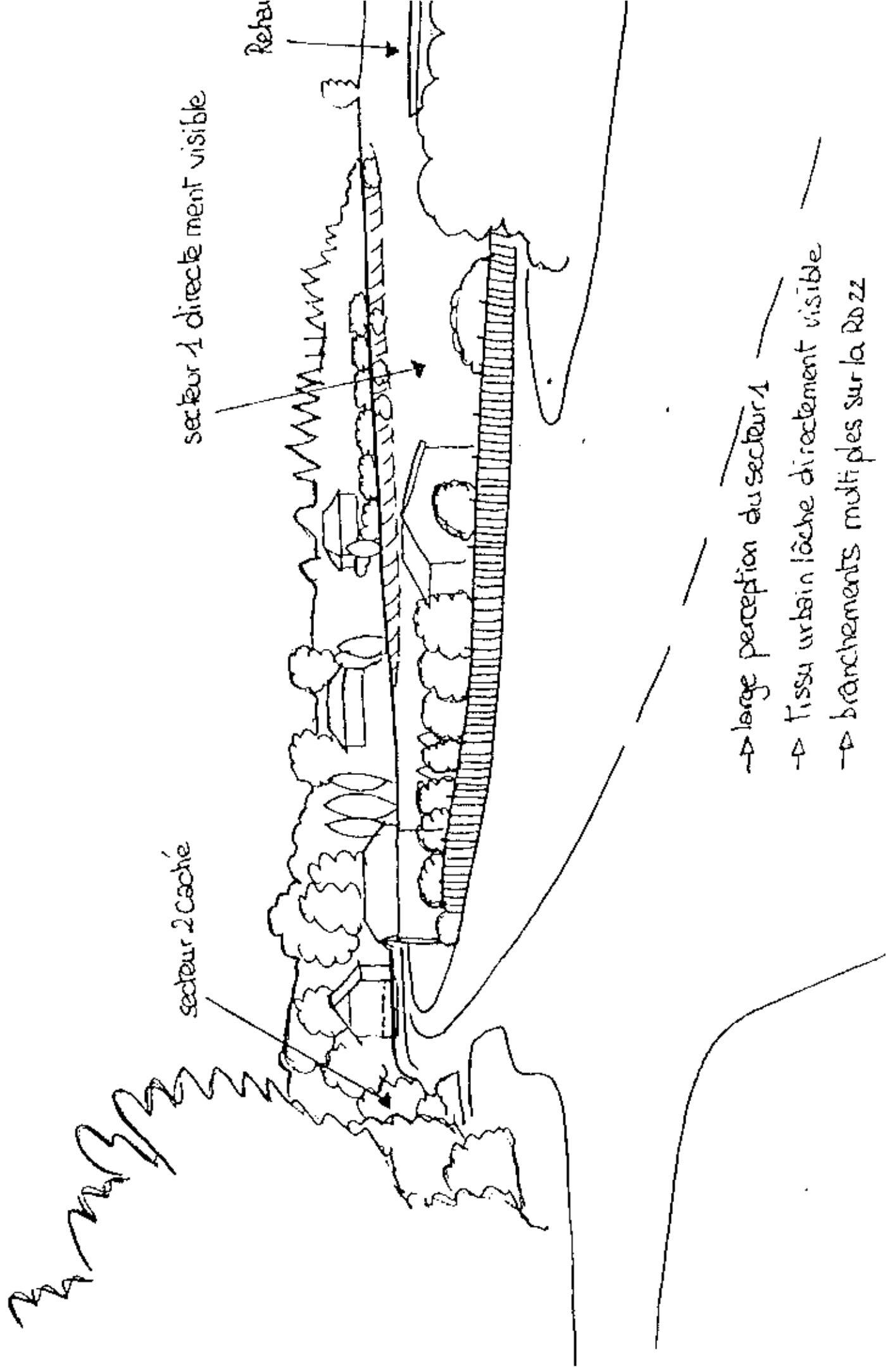
- Après avoir traversé l'actuelle zone Ux, la RD 22 adopte une première courbure d'environ 45°, en modifiant sa direction vers le SO, au droit des trois habitations. Cette modification de tracé est complétée par une pente plus forte, qui passe à 5-6%. Il faut noter la présence de remblais de part et d'autre de la RD 22, sur quelques dizaines de mètres. On observe des fossés de chaque côté de la voie, devenant de plus en plus importants (notamment pour le secteur 1) à mesure de la montée vers le rond point de la déviation de St Avold (RD 22- RD 910a), ces fossés allant jusqu'à 4m de hauteur.

- Puis la RD 22 adopte une seconde courbure beaucoup plus douce, adjointe d'une pente d'environ 2% jusqu'au rond point de la déviation de St Avold. Le secteur 1 de la zone 1AUx s'inscrit en contrebas de la voirie, avec une altitude variant de 280m (aux abords de la RD 22) à 267m (à proximité de Rehau), et une pente en direction de la commune de Valmont.

2. Dans le sens Lachambre - Valmont, le secteur 1 est moins visible, la limite visuelle étant constituée par la rambarde serpentant la RD 22, adjoint au différentiel d'altitude imposé par les fossés. Le secteur ne se dévoile que dans la descente vers la gare.

Le secteur 2 est plus visible dans ce sens, notamment dans la descente le long des trois habitations, bien qu'un alignement d'arbustes -buissons amoindrisse sa visibilité. Cet alignement pourrait être poursuivi vers l'entreprise de bus, de façon à cacher l'aire de stationnement des bus, particulièrement visible dans cette descente.





secteur 2 caché

secteur 1 directement visible

Reha

- large perception du secteur 1
- tissu urbain lâche directement visible
- branchements multiples sur la RD22

## C. L'insécurité et les nuisances présentes

### L'insécurité

L'aspect sécurité sera abordé ici à travers les accès directs présents sur la RD 22.

Ils cumulent plusieurs handicaps :

- leur nombre : après le pont du chemin de fer, on compte pas moins de huit accès sur la voirie :
  - rue des Romains et accès Rehau
  - entrée/sortie de l'entreprise de bus et accès à l'habitation en face, aux pieds de la courbe la plus accentuée
  - trois accès individuels pour deux habitations, en plein dans la courbe
  - accès individuel pour la troisième habitation en sortie de courbe.
- leur concentration : sur 100m après le pont, on compte quatre accès, disposés en quasi face à face (Rue des Romains et accès Rehau, accès de l'entreprise de bus et accès de l'habitation).
- leur implantation et inadéquation : des accès professionnels et « privés » sont présents, avec des vocations différentes qui se conjuguent mal. De plus, leur implantation est source d'insécurité, avec d'une part une vision qui n'est jamais parfaite dans les deux sens, et d'autre part des localisations dans des secteurs dangereux (manque de vision, vitesse).

Ainsi, bien qu'un miroir ait été installé en sortie de la rue des Romains, il faut s'avancer au-delà du STOP pour avoir une vision dans le sens St Avoild – Lachambre.

Face à ce problème, la commune souhaite engager une concertation avec le Conseil Général 57, afin d'étudier la possibilité d'un aménagement global, type rond point.

### Les nuisances

Elles se traduisent surtout en terme de nuisances phoniques, compte tenu de :

- du nombre de véhicules légers et de poids lourds empruntant l'itinéraire

Selon un comptage effectué en 2000 par les services de la DDE, entre la RD 20 (Wenheck) et la N 74, un flux de 5 240 véhicules jour a été enregistré (deux sens confondus). Le pourcentage des poids lourds n'est pas connu, mais il n'est pas négligeable.

- de la vitesse dans les secteurs rectilignes : le tracé rectiligne de la RD 22 de Valmont à la gare de St Avoild, conjugué à la sortie d'agglomération encourage à une augmentation de vitesse, qui se conjugue mal avec la présence des accès cités.

## **D. Servitudes et Contraintes d'aménagement**

### **Contraintes liées aux Servitudes d'Utilité Publiques**

La zone 1AUx est concernée par trois types de servitudes :

- servitude I4, identifiée comme étant des lignes EDF aériennes MT, de 20 Kv. Ces lignes traversent en partie les secteurs , selon le schéma ci-après. Les prescriptions afférentes à cette ligne sont les suivantes :
  - 3.50 m 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 m
  - En cas de travaux, il faut respecter une distance minimale de 5m entre les lignes électriques et les éléments nécessaires aux travaux.
- servitude PT3, identifiée comme étant un câble régional PTT, n° RG. 57.23 St Avoird – Lixing les St Avoird. Il longe plus ou moins la RD 22 , avec une distance par rapport à la limite parcellaire de la voirie de 0 à 20m. Les prescriptions relatives à cette servitude sont les suivantes :
  - zone non aedificandi de 1.50m de part et d'autre du câble.

Servitude T1, relative aux chemins de fer (ligne Paris-Frankfort), imposant une isolation acoustique des bâtiments d'accueil de population dans un couloir de 300m de part et d'autre de l'axe de la voie.

La zone 1AUx est entièrement incluse dans ce couloir. Des prescriptions d'isolement acoustique seront à respecter pour les maisons d'habitations.

### **Contraintes liées aux emplacements réservés**

Dans l'objectif d'un aménagement global de la zone d'activités industrielles, la commune a réservé plusieurs emplacements réservés :

- ER n°1 : il correspond à l'accès au secteur 1 de la zone 1AUx
- ER n°9 : il correspond d'une part à l'assainissement des zones 1AU et 2AU instigués, et d'autre part à une voirie de desserte des zones AU et de la zone d'activités industrielles. Il est complété par l'ER n°8, destiné à de la voirie également (liaison Chemin des Romains, zones 1Au et 2AU).

Dans l'état actuel des connaissances, le RD 22 n'est pas affectée par un couloir de bruit prescrivant l'isolation acoustique des bâtiments d'accueil de personnes.

### **Autres données**

Le Conseil général a informé d'une marge de recul minimale de 15m à respecter par rapport à l'emprise de la RD 22.

La commune a décidé l'instauration / la conservation d'un écran vert d'une largeur de 10m entre le secteur 2 de la zone 1AUx et la zone 2AU.



COMMUNE DE VALMONT

163.400

163.200

163.000

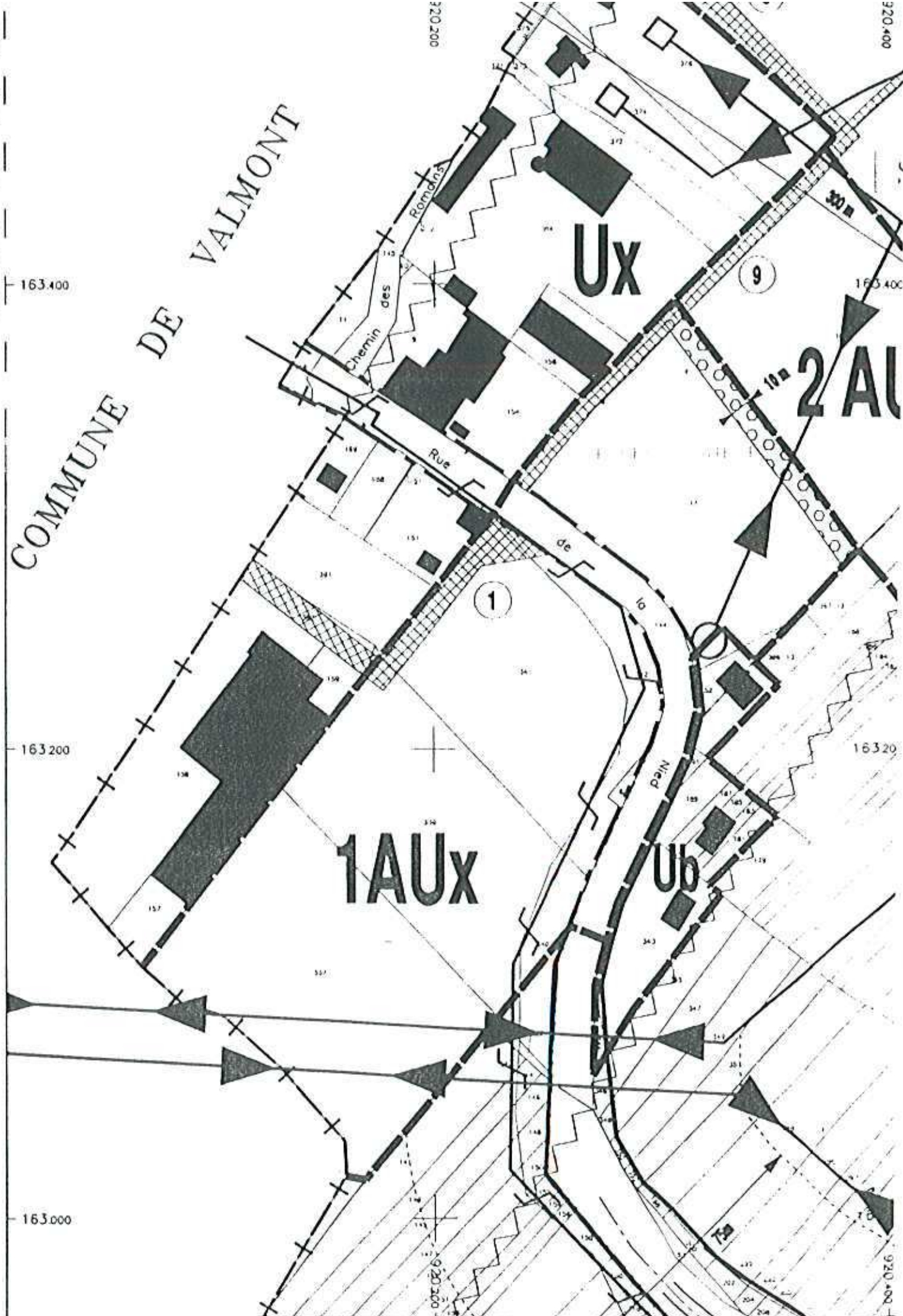
920.200

920.400

163.400

163.200

920.400



---

**2ème partie :  
les propositions d'aménagement**

Avant de proposer des partis d'aménagement, synthétisons les principales contraintes d'aménagement à respecter :

1. localisation de la zone 1Aux : trois constats peuvent être faits :

- la zone 1Aux est située en fin d'agglomération de Valmont,
- elle côtoie à la fois un milieu naturel de qualité et un tissu déjà urbanisé, mais de façon lâche,
- de par la topographie des lieux, le secteur 1 est particulièrement visible dans le sens St Avoird – Lachambre, le secteur 2 étant plus visible dans le sens contraire.

C'est pourquoi il est vital d'insérer les éléments de la zone dans le paysage, en prenant en compte les éléments naturels, les perceptions, mais également l'aspect du tissu urbain et industriel environnant.

2. La sécurité : deux constats :

- les types d'accès (professionnels et non professionnels) sont incompatibles les uns avec les autres (ralentissements occasionnés par un camion ou un bus...)
- le manque de visibilité, la localisation des accès et leur concentration sont de réels problèmes : les quatre accès concernés sont en bas de pente, dans un secteur rectiligne, sujet aux accélérations. Le phénomène de ralentissements dû aux poids lourds ou véhicules assimilés peut également entraîné un temps d'attente conséquent.

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

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



## ⇒ **Qualité et insertion paysagère du site**

Les prescriptions proposées s'orientent vers deux points :

- créer des alignements d'arbres et de haies, avec un rôle d'écrans visuels
- créer une liaison piétonne vers Valmont, afin de désenclaver les habitations à flanc de coteau

- Les alignements végétaux

La zone 1AUx sera étudiée en deux secteurs :

➤ Secteur 1 (côté Rehau) : la visibilité du secteur n'est pas la même selon le sens de circulation :

- Sens Lachambre - St Avold : la limite visuelle est constituée par la courbe la moins accentuée du tronçon de la RD 22 concerné. L'entreprise Rehau est à peine visible. Toutefois, il serait bon d'implanter un écran vert, type haies vives, de 2m de hauteur derrière la rambarde. Cette plantation permettrait :

- de préserver l'aspect naturel dans la descente
- de limiter et retarder la perception sur la zone
- de cacher les toits des entreprises futures

Cette haie pourrait débuter derrière le panneau signalétique de la courbe la moins accentuée et prendre fin dans l'autre courbe.

- Sens St Avold – Lachambre : le secteur est directement visible à la sortie de Valmont. Seuls des arbres plantés en alignement le long de la RD 22 constitueront un écran efficace : les espèces d'arbres choisis pourront être à haute tige, avec un port important, et à croissance rapide (Marronnier d'Inde, Sorbiers des Oiseleurs, Bouleaux...). Ils devront être compatibles avec la nature du sol (Marnes irriguées). Ces alignements permettront :

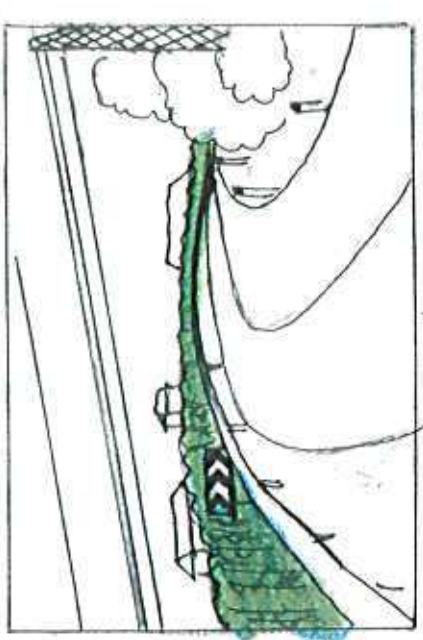
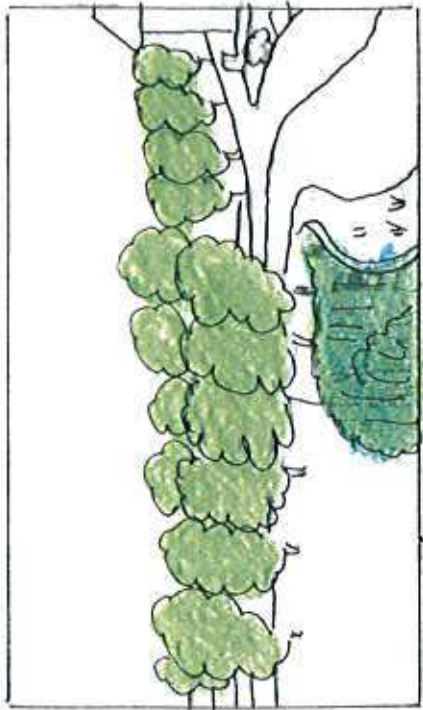
- De limiter la perception sur les futures entreprises, afin de conserver une qualité paysagère dans un milieu fortement naturel, enrichi de la présence de forêt et d'espaces boisés
- D'amoindrir la perception des habitations présentes en bordure de RD 22, notamment à proximité de la voie, de façon à améliorer la qualité paysagère du site.

➤ Secteur 2 : un alignement d'arbres est déjà existant. Il pourra être prolongé vers Valmont, de façon à amoindrir la perception de l'aire de stationnement de l'entreprise de bus.

Un second alignement d'arbres pourra être mis en place à la limite de la zone d'activités avec la zone urbaine Ub.

Vue l'enclavement de la zone Ub, qui ne peut accéder à Valmont qu'en voiture, une réflexion a été portée sur une liaison piétonne vers Valmont, longeant le secteur 2 . Ainsi, en complément de l'alignement d'arbres en bordure de RD 22, une haie pourra être implantée, de façon à séparer la liaison piétonne de la zone d'activités.

Des arbres d'ornement pourront également être prévus à l'intérieur de la zone d'activités.



→ perception du secteur 4 amoindrie  
→ réorganisation de la circulation

Un aménagement piéton pourrait également être imaginé, permettant le désenclavement piéton des habitations à flanc de coteau. Ainsi, la marge de recul ramenée à 15m pourra être aménagée comme suit :

- planter ou renforcer l'alignement d'arbres existants en bordure de RD22
- mettre en place une liaison piétonne de 3m de large (piéton et cyclistes)
- planter une haie d'une hauteur variant entre 1.50m et 2m, de façon à séparer les piétons et cyclistes de la zone d'activités.

## ⇒ **Qualité architecturale et urbanistique**

Cette zone est une extension d'une zone industrielle existante, accueillant des entreprises aux architectures semblables :

- dépôts recouverts de tôles, couvert d'une toiture de tôle ondulée blanche
- faible hauteur des dépôts (environ 5m)
- dépôts longiformes

### 1. Implantation et organisation

- ✓ Implantation sur la parcelle et volumes

Les futures constructions devront s'apparenter aux volumes industriels déjà existants, sans être supérieurs aux volumes de Rehau. Ainsi, l'emprise au sol maximale pourra être fixée à 3000m<sup>2</sup>.

Les constructions contiguës sur une même unité foncière devront être de définition volumétrique et architecturales compatibles. Un effort de coordination sera nécessaire dès lors que de nouveaux bâtiments existeront sur le site.

La hauteur des bâtiments industriels sera limitée à 10m, hors tout, de façon à amoindrir, voire annuler la perception depuis la RD 22.

Les parties administratives seront limitées à 6m hors tout, et pourront être implantées dans l'espace entre le bâtiment industriel et la RD 22 ou à proximité de la zone 2AU, de façon à abaisser la hauteur des bâtiments.

Les volumes les plus importants et les plus hauts devront être implantés vers l'intérieur de la zone, de façon à profiter de la déclivité du terrain (secteur 1). Toutefois, si le terrain subit un arasement, de façon à obtenir une plate forme, les constructions les plus hautes devront se situer dans les zones les moins visibles de la RD 22 ou aux points les plus bas.

Dans le secteur 2, les constructions aux abords de la zone 2AU veilleront également à diminuer leur hauteur.

Les dépôts à l'air libre seront interdits dans un secteur visible de la voirie, et devront être aménagés dans un bâtiment prévu à cet effet. Les dépôts à l'air libre organisés à l'intérieur de la zone devront être entretenus et cachés par une haie.

Les maisons d'habitation seront interdites, sauf si elles sont nécessaires au gardiennage. Dans ce cas, elles devront être intégrées aux bâtiments existants.



## ✓ Entrée, accès, stationnement

Les entrées dans la zone d'activité se feront à partir d'un rond point, de façon à sécuriser les accès et à apporter un ralentissement de la circulation.

Les parkings seront organisés vers l'intérieur de la zone autant que possible, de façon à ne pas être visibles de la RD 22 (soit en avant des entreprises, soit sur le côté). Si des accès ou parkings latéraux, visibles de la RD 22, sont nécessaires, une haie de 2m devra être plantée, afin de constituer un écran vert.

Pour les aires de stationnement de plus de 1000m<sup>2</sup>, des écrans plantés devront également être aménagés (alignements d'arbres...).

## 2. Couleurs et matériaux

Les façades visibles de la voirie devront être traitées avec grand soin, au même titre que la façade principale. Les couleurs froides, vives et réfléchissantes seront interdites, la préférence allant aux couleurs mates, terre, cadrant avec la proximité de la forêt.

Les tôles ondulées blanches ou bardages métalliques inox seront interdits à ce titre, car trop réfléchissants et trop visibles dans un contexte naturel comme celui-ci.

A l'image des entreprises existantes, les toits des bâtiments seront plats, de façon à ne pas être visibles de la voirie.

## 3. Les enseignes

Les enseignes en bordure de RD 22 ou sur les toits des entreprises sont interdites, des enseignes pouvant être installées sur les façades. Toutefois, la reprise du nom de l'entreprise pourra se faire sur un panneau commun à toutes les entreprises à l'entrée de la zone d'activité.

## 4. L'éclairage

Dans un souci de sécurité et de bonne entente avec le tissu urbain voisin, il est préconisé de réaliser un éclairage sobre de la zone, qui pourra se faire à partir :

- de lampadaires bas
- pour la sécurité, un éclairage en applique avec détecteur de présence pourra être installé

L'utilisation de phares halogènes est proscrite, entraînant un éclairage violent. Les enseignes sur la façade pourront être éclairées.

## ⇒ Nuisances et sécurité

- Les nuisances sont traitées ici par rapport à l'environnement paysager et naturel et au bruit engendré par les futures activités industrielles.

Dans le respect de l'environnement, les parkings de véhicules (automobiles, bus, PL)) de plus de 20 places devront être équipés d'un séparateur d'hydrocarbures.

Concernant le secteur 1 de la zone, on veillera à laisser un couloir vert de 30m entre la lisière du bois de Kaihlen et les entreprises.

Le tissu pavillonnaire étant proche, notamment celui de Valmont, les activités industrielles engendrant un bruit constant supérieur à 80 dBA seront interdites.

- En terme de sécurité, il est vital de recentrer les accès et de les rendre moins dangereux.

Ainsi, un rond point pourra être aménagé. Il devra être dimensionné pour le passage de bus ou PL. Concernant sa localisation, un seul secteur se prête à son implantation:

⇒ placer le rond point après les habitations de bordure de RD 22, notamment après l'habitation située en parcelle 151 qui jouxte directement la voirie : cette localisation réunit atouts et inconvénients

Atouts	Inconvénients
Ralentissement des véhicules de par sa localisation	Déplacer l'entrée principale de l'entreprise de bus.
Permettre un branchement moins dangereux des voies de la zone industrielle sur la RD 22	Fossés latéraux → remblais et coûts financiers

Une proposition a été annexée au présent document.

Le rond point a un diamètre de 35m, soit 17.5m de rayon, avec une voie unique de 7 m de large. Le centre du rond point sera cerclé de pavés, afin de ne pas être abîmé par le passage des poids lourds.

Les accès à la zone d'activités se feront par ce rond point.

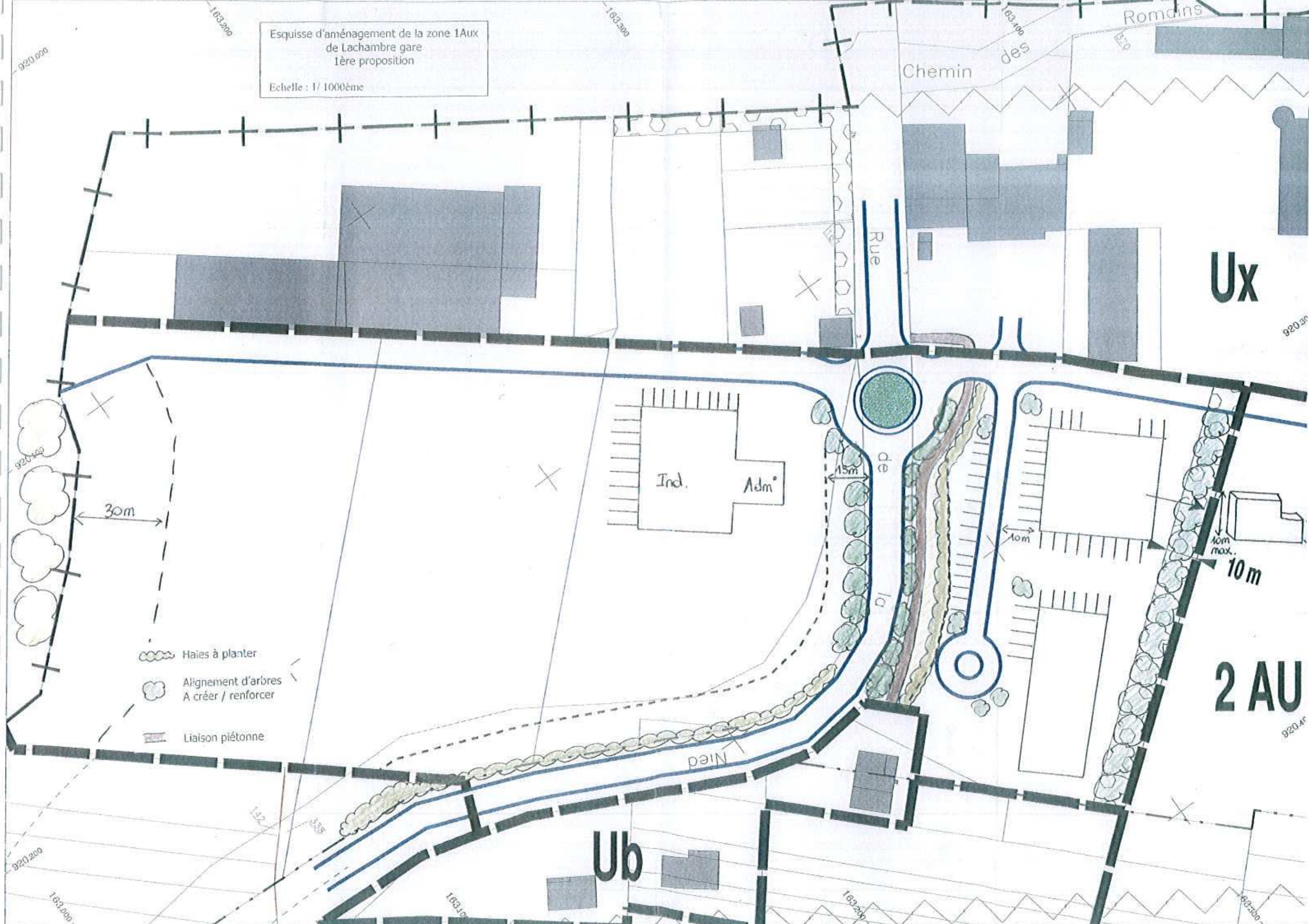
Toutefois, si cet emplacement est retenu, il faudra veiller à une bonne signalisation du rond point dans la descente de Lachambre vers Valmont, car celui-ci ne sera visible qu'une fois engagé dans la courbe.

De plus, l'emprise du rond point est proche de l'habitation présente.



Esquisse d'aménagement de la zone 1Aux  
de Lachambre gare  
1ère proposition

Echelle : 1/1000ème



Ux

2 AU

Ub

- Haies à planter
- Alignement d'arbres  
A créer / renforcer
- Liaison piétonne

Ind.

Adm.

Rue

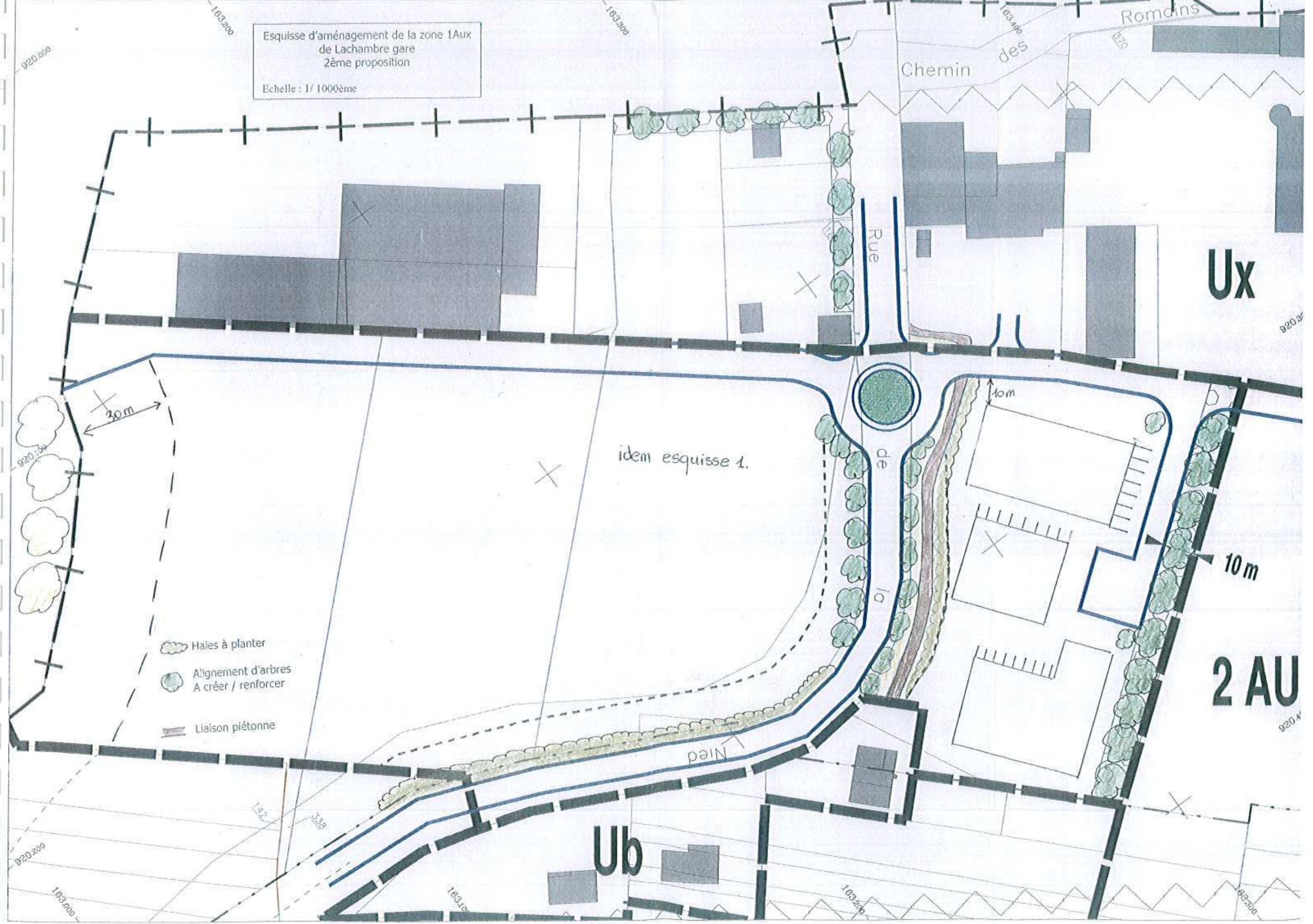
Chemin

Romains

Nied

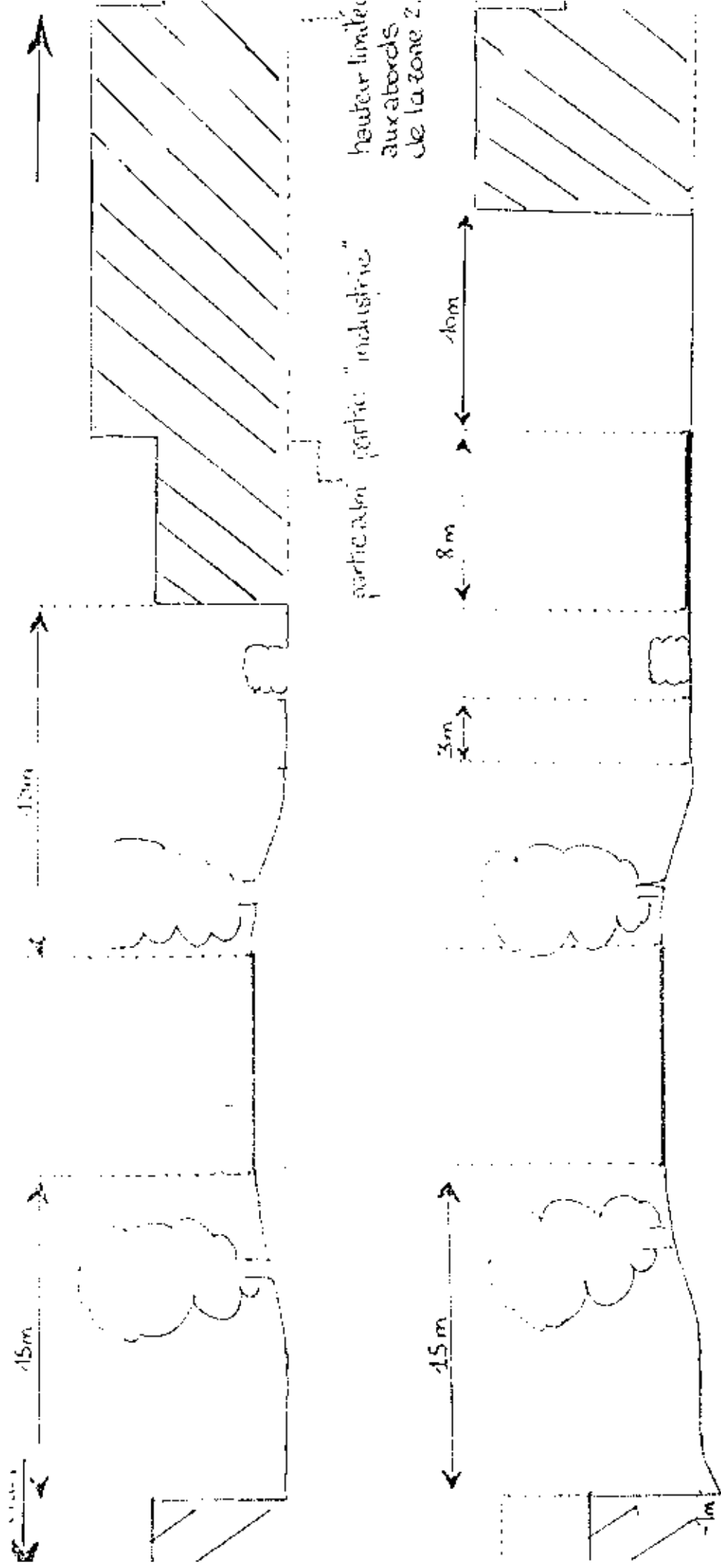


Esquisse d'aménagement de la zone 1A  
de Lachambre gare  
2ème proposition  
Echelle : 1/ 1000ème



- Haies à planter
- Alignement d'arbres  
A créer / renforcer
- Liaison piétonne





à l'intérieur de la zone à être moins visible

Rm 212

chemin piéton

Voie interne

bâtiment reculé (le moins visible)

Des hauteurs variables, selon le degré de visibilité