

Commune de Lachambre

Annexé au rapport de présentation

Etude d'entrée de ville
suivant
l'amendement Dupont

Analyse de l'état initial
Propositions d'aménagement

RD 22

Approbation de la 2^{ème} modification et 1^{ère} révision simplifiée par D.C.M. du 23/01/2007

Janvier 2006

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 ».

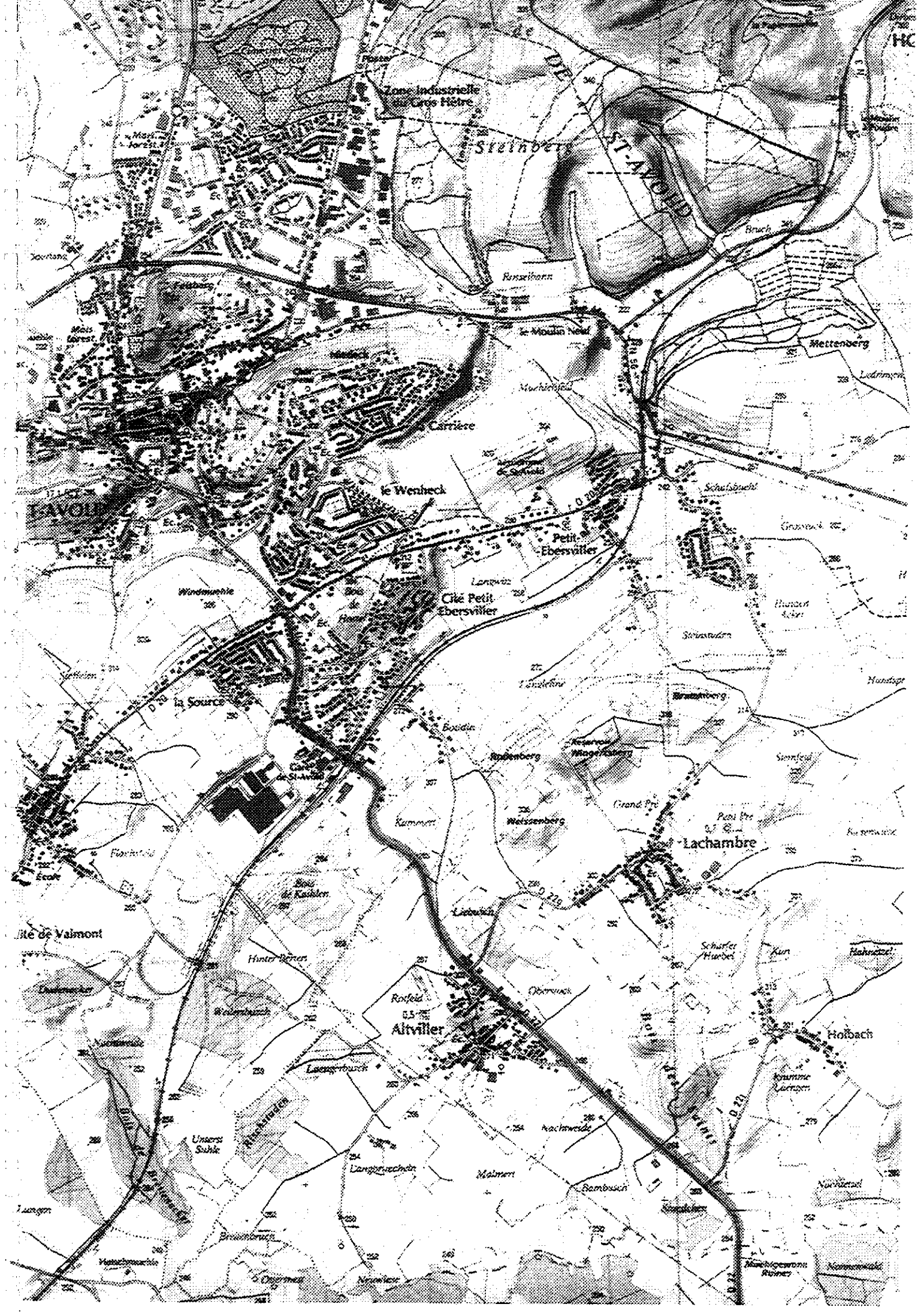
L'objectif de cette étude est d'engager une réflexion préalable au projet d'urbanisation, de façon à aboutir à un projet urbain de qualité, dont la traduction sera retranscrite dans le PLU de Lachambre, en cours de révision.

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

Cette étude d'entrée de ville a été élaborée en 2002, à l'occasion du basculement du POS en PLU. Dans le cadre de la modification du PLU à Lachambre gare en 2006, en raison de l'évolution des types d'occupation des sols admis au droit de cette entrée de ville¹, la présente étude a été adaptée.

¹ Basculement au Nord de la RD22 de la zone 1AUx en zone 1AU, en vue d'un projet de lotissement. La zone 1AUx est préservée au sud de la RD22.



Zone Industrielle
des Grès Hêtres

Steinberg

Ranselmann

le Moulin Neuf

Wettensberg

le Wenbeck

Petit
Ebersviller

Cité Petit
Ebersviller

Schalsbühl

Windmühle

la Source

Boddin

Rudenberg

Karlsruhe
Wogelsteinberg

Bramberg

Grand Pré

Petit Pré
Lachambre

Ré de Valmont

Bois
de Kachler

Weissenberg

Petit Pré

Lachambre

Kammern

Lachbach

Oberruch

Scharler
Härdel

Kurt

Hahnstiel

Rosfeld
Aitviller

Hofbach

Unserer
Suhle

Laengsbuch

Oberruch

Malmert

Rambusch

Krumme
Lärchen

Novizetal

Lungen

Waldschmühle

Braunbrunn

Obermühl

Neuwasser

Neuwasser

Neuwasser

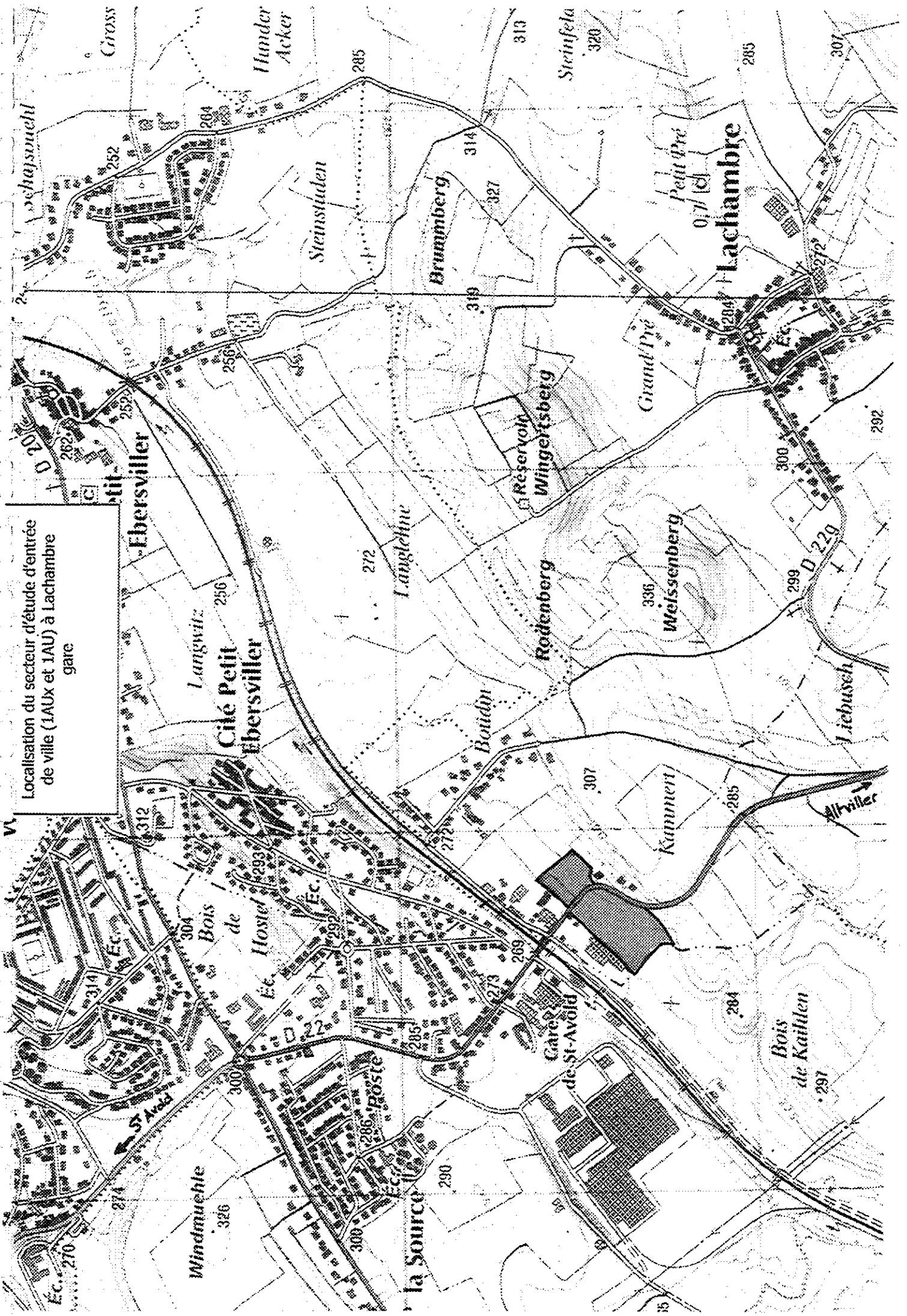
Neuwasser

Neuwasser

Neuwasser

1^{ère} Partie – Analyse de l'état initial





Localisation du secteur d'étude d'entrée de ville (IAUX et 1AU) à Lachambre gare

Situation

Le site concerné par la marge de recul de 75 m de part et d'autre de l'axe de la RD22 se situe à Lachambre gare, section 6, lieu dit « Steffens Wiese ». Deux types d'occupation des sols sont prévues de part et d'autre de la RD22 au droit de cette entrée de ville :

- un lotissement pavillonnaire privé au Nord de la RD22 : ce secteur est classé en 1AU au PLU : il s'étend sur environ 6.8 hectares. Il complètera l'urbanisation pavillonnaire déjà opérée le long du chemin des Romains et ponctuellement en bordure de RD22, permettant ainsi une organisation urbaine plus compacte et plus cohérente de l'entité de Lachambre gare.
- une zone d'activités économiques au sud de la RD22 : ce secteur est classé en 1AUx au PLU : il s'étend sur environ 3.6 hectares. Cette zone permettra de compléter les possibilités de développement d'activités économiques déjà existantes au droit de la zone Ux voisine (entreprise de transport en commun, entreprise de fabrication de tuyaux plastiques²....).

² Cette entreprise projetée de s'agrandir au droit de la zone 1AUx au sud de la RD22

Commune de Lachambre

Le projet de lotissement pavillonnaire

Le projet de zone d'activités

Echelle : 1/2500ème



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 un ancien café, à moins de 5m de l'alignement de la voie, puis série de quatre pavillons, plus ou moins proches de la voirie.

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

- la gare de St Avold (sur le ban de Valmont) et son réseau de chemin de fer, en contrebas de la RD 22
- les entreprises déjà présentes (entreprise de transport en commun 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'entrecoupent :

- 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 éparsé, 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 à Valmont, 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.

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 Avoird, 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 : le secteur d'entrée de ville sera séparé en 2 secteurs : secteur 1 (zone 1AUx, d'activités économiques) et secteur 2 (zone 1AU, pavillonnaire).

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

- 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.

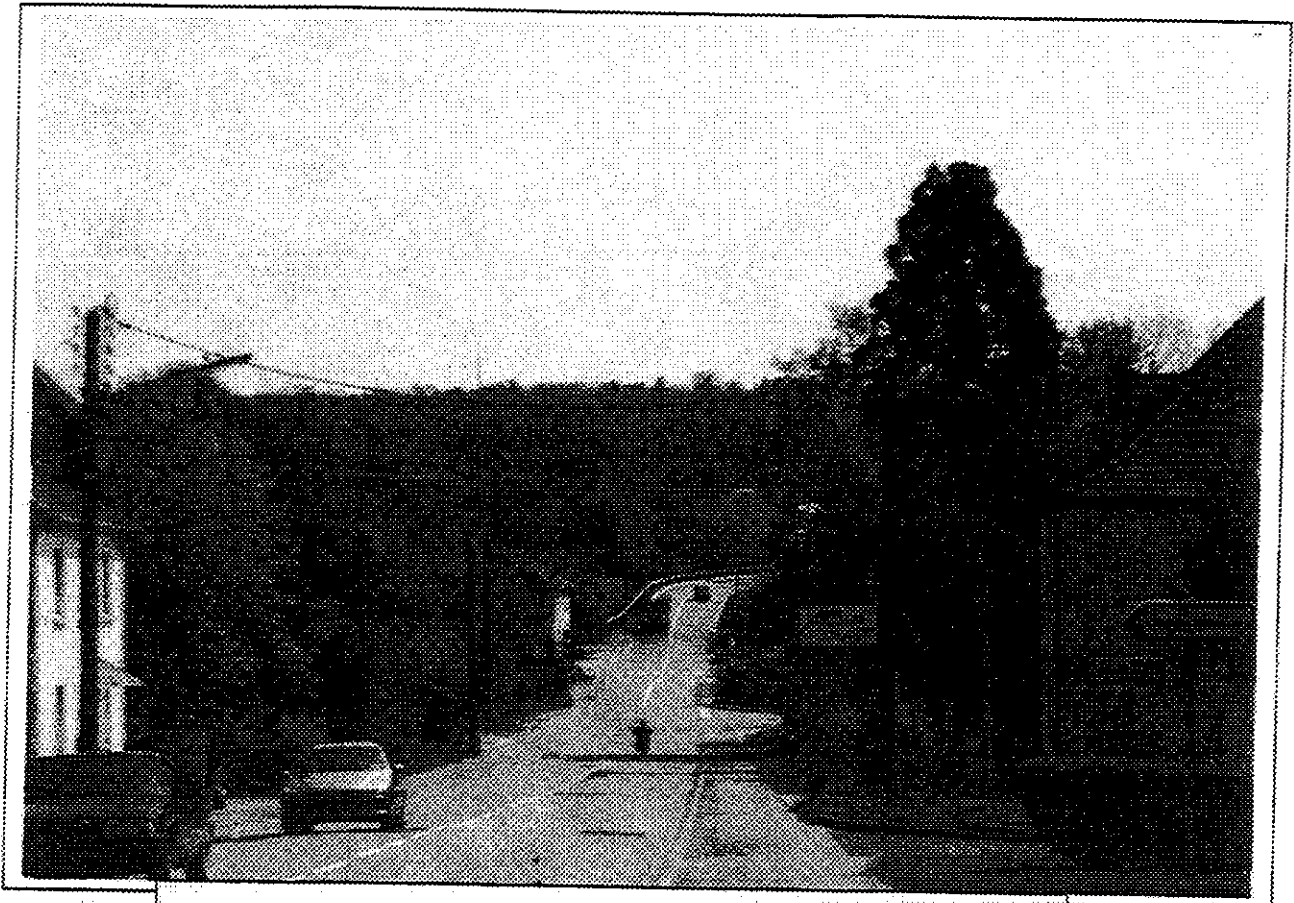
En sortie d'agglomération de Valmont, au fur et à mesure que l'on se rapproche de la gare, la perception sur le secteur 1 est de plus en plus grande : il est presque totalement visible à partir de ce point bas, les seuls éléments d'écrans étant constitués par quelques haies et deux habitations. Cette 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 plantés le long de la RD 22).

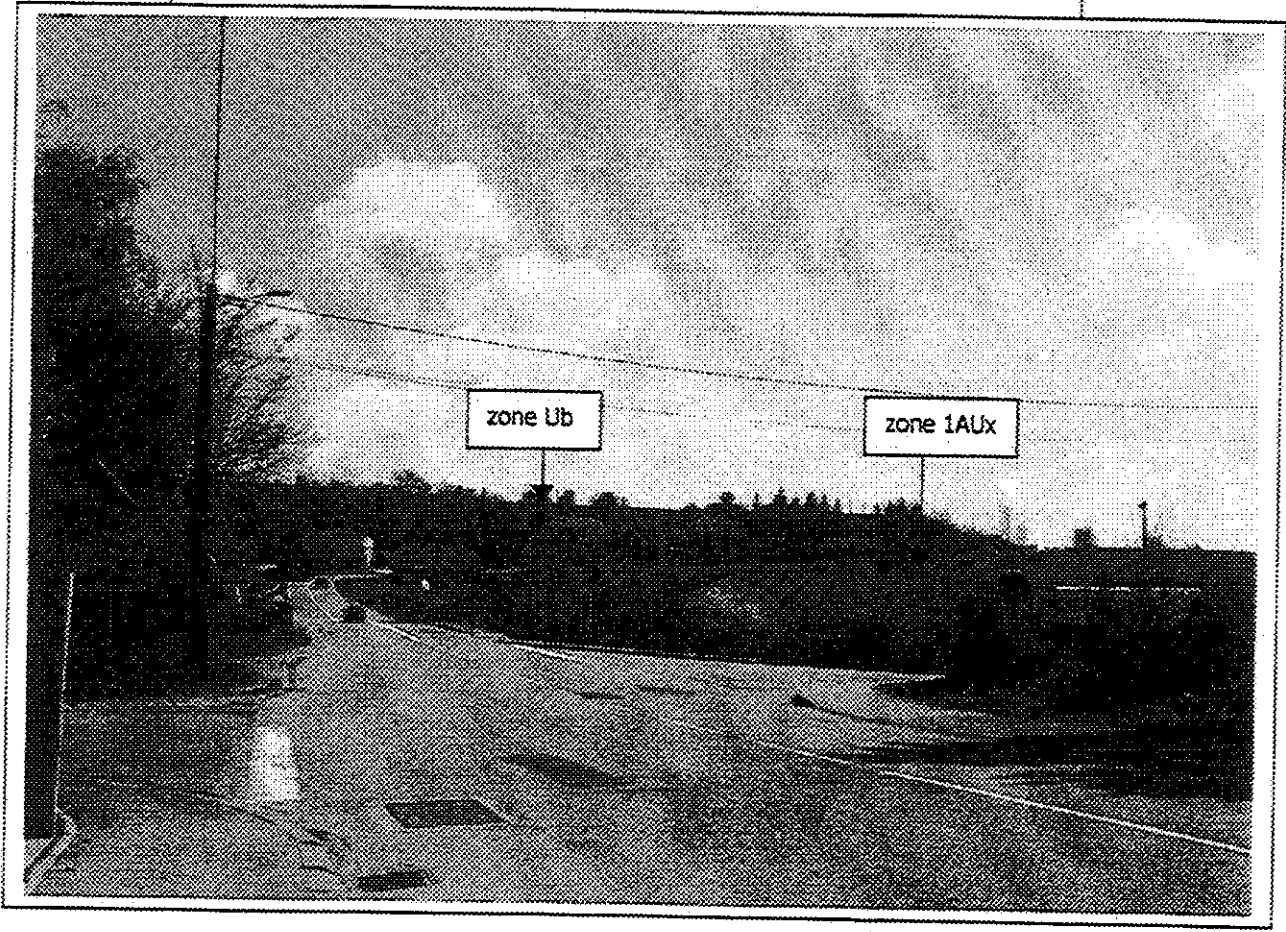
- Après avoir traversé l'actuelle zone Ux, la RD 22 adopte une première courbure d'environ 45°, en modifiant sa direction vers le SO, au droit des trois habitations. Cette modification de tracé est complétée par une pente plus forte, qui passe à 5-6%. Il faut noter la présence de remblais de part et 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 Avoird (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 Avoird. 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.

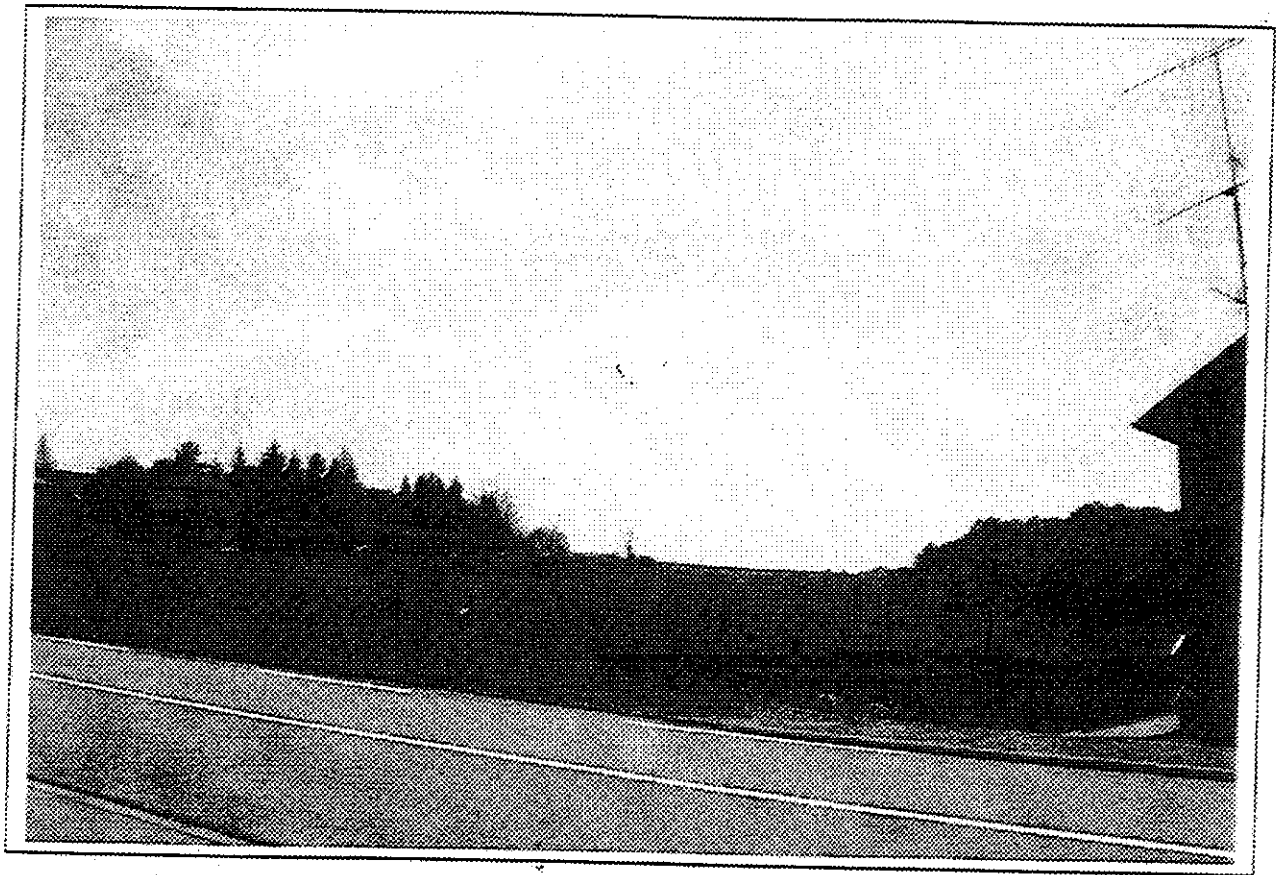
2. Dans le sens Lachambre - Valmont, le secteur 1 est moins visible, du fait de sa situation topographique en contrebas de la RD22 et de la limite visuelle constituée par la rambarde serpentant la RD 22. Le secteur ne se dévoile que dans la descente vers la gare.

Le secteur 2 est plus visible dans ce sens, notamment dans la descente le long des quatre habitations isolées, bien qu'un alignement d'arbres 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.



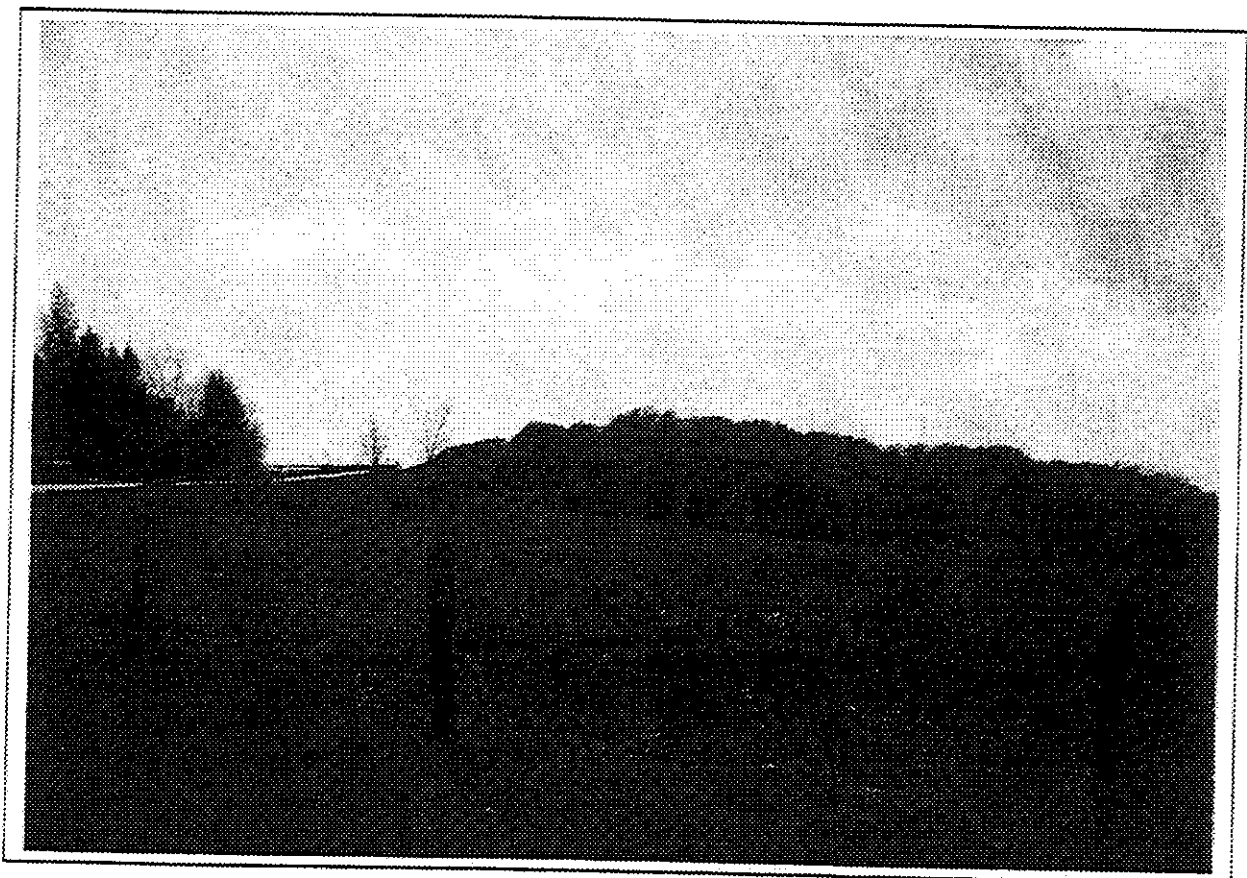
/ Vues de la RD 22 et de la zone 1Aux depuis l'agglomération de Valmont

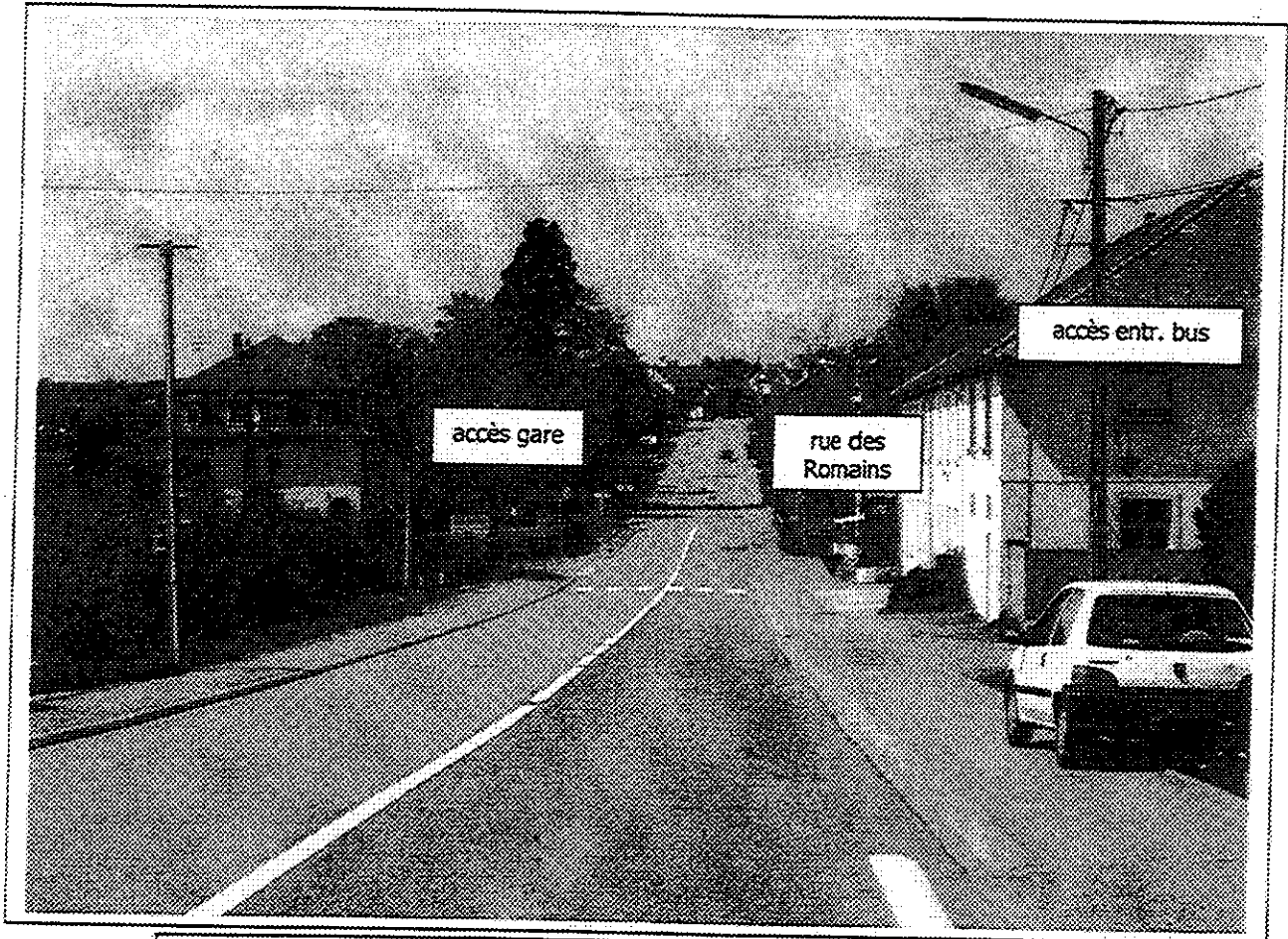




A

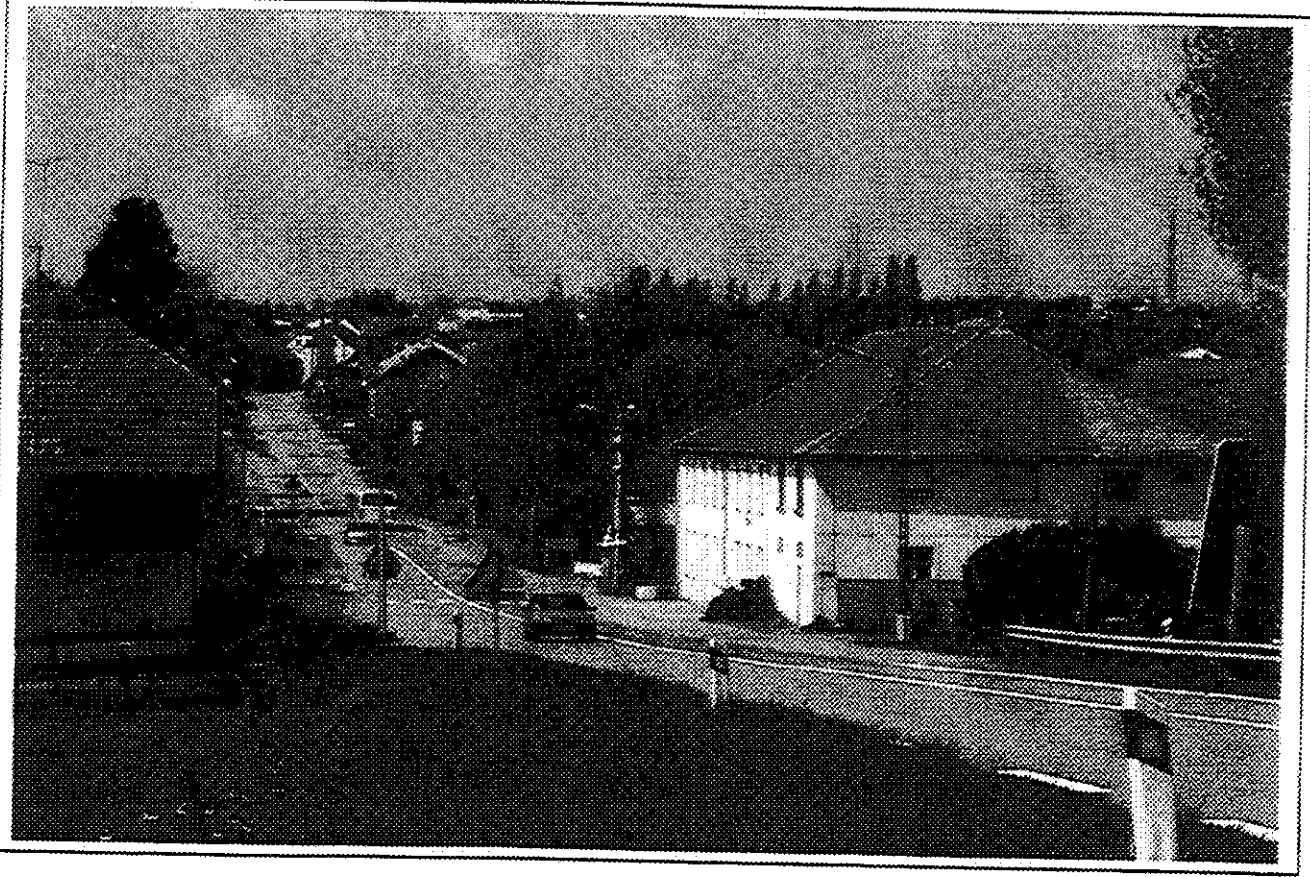
Vue sur la zone 1AUx à partir de l'entreprise de bus

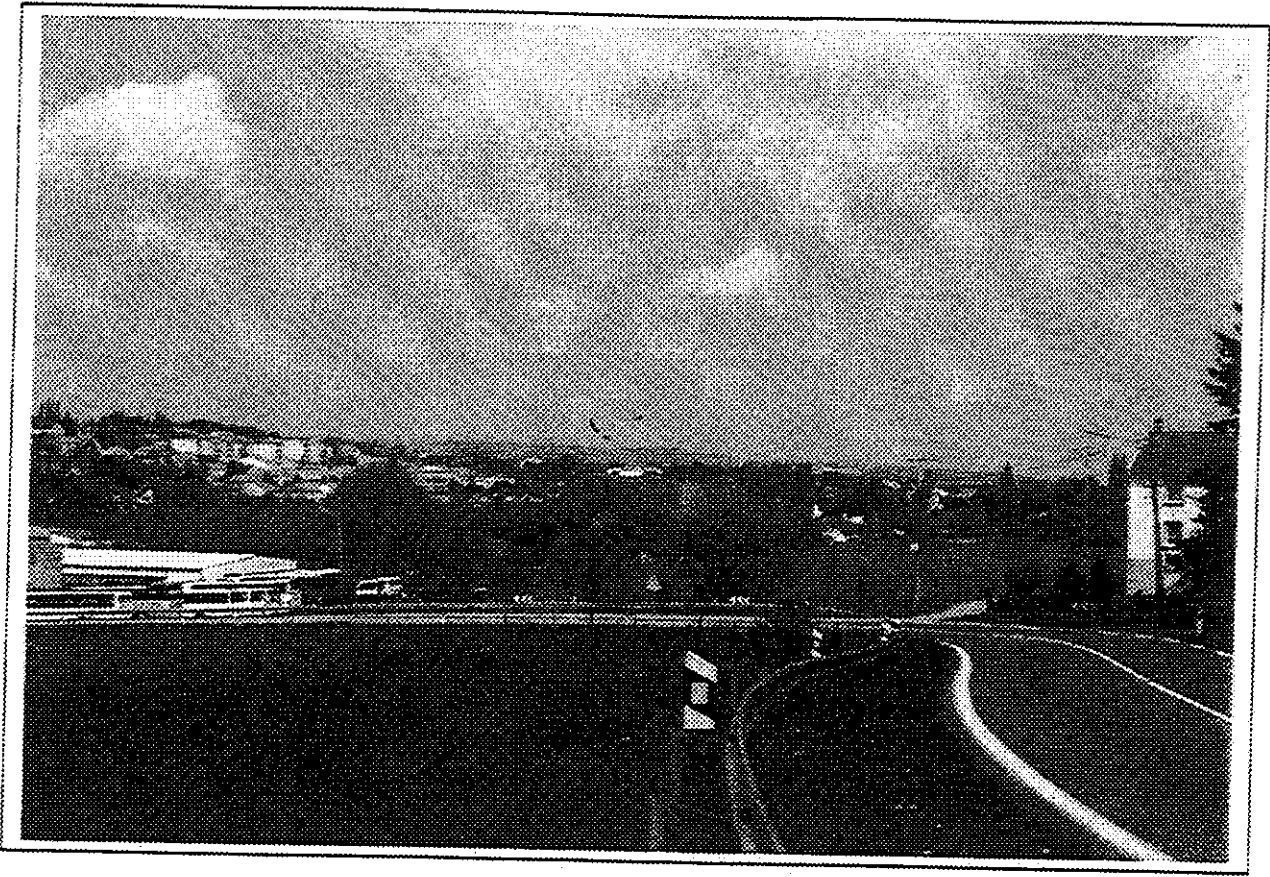




2

Accès actuels sur la RD 22

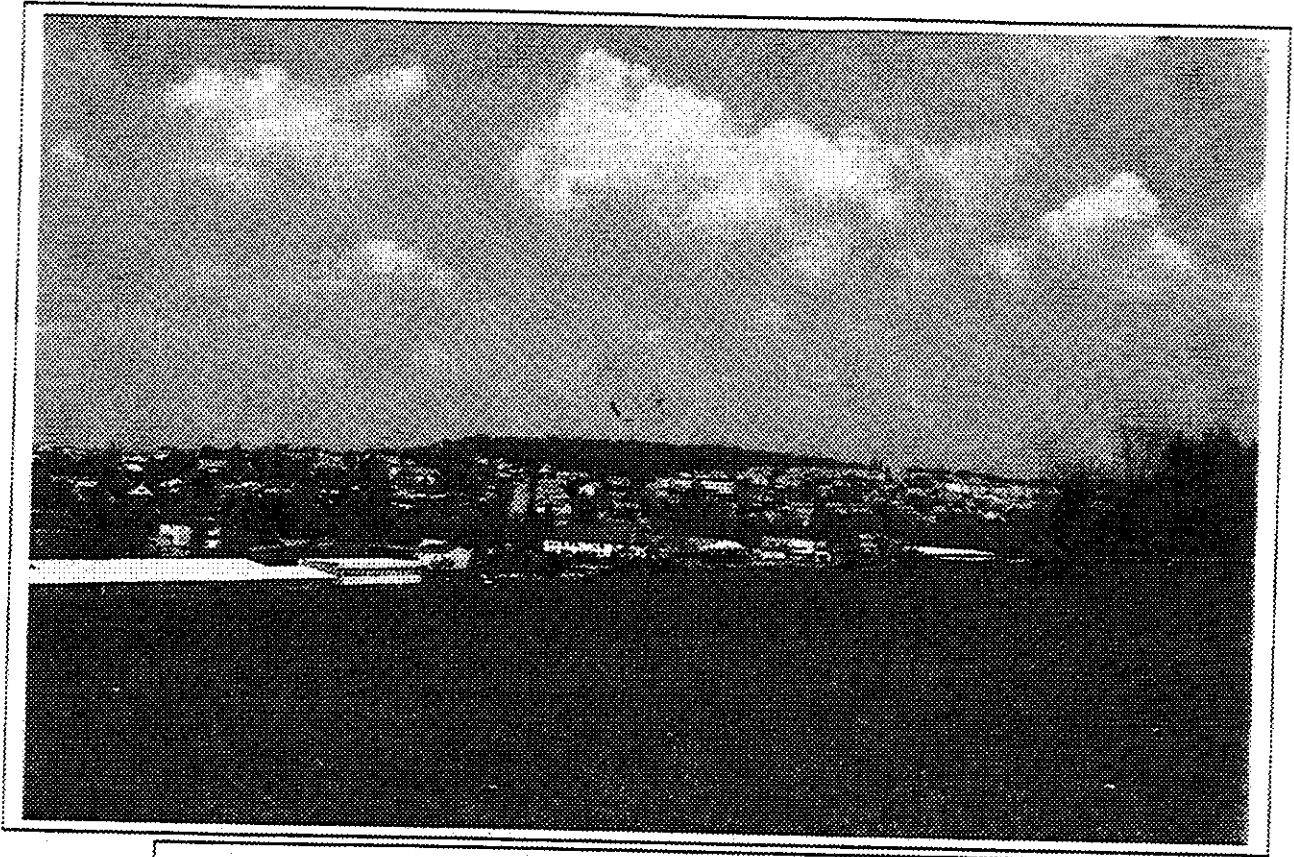




3

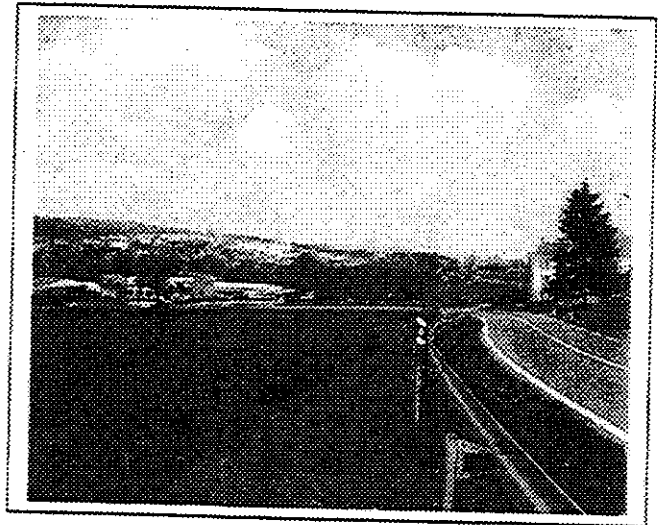
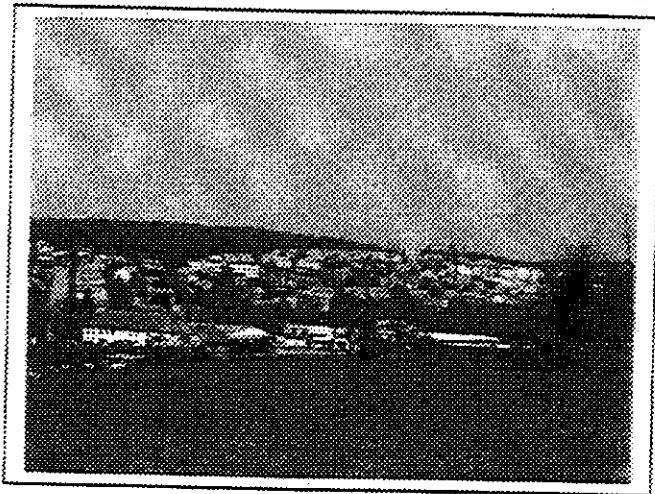
Vue sur la zone 1AU / Limite visuelle en descente





4

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

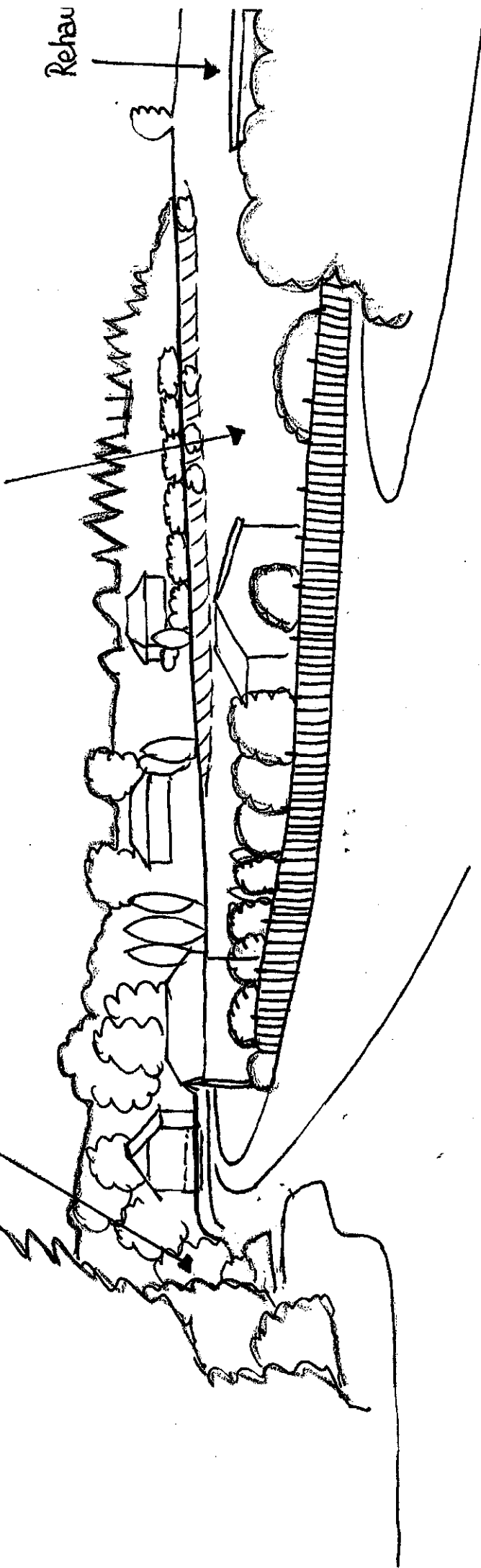


3/13/14

secteur 2 Caché

secteur 1 directement visible

Rehau



- 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.

Ces accès 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 de l'habitation en face, aux pieds de la courbe la plus accentuée
 - trois accès individuels pour trois 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 *donc* 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, de 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 RN 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 d'utilité publique et Contraintes d'aménagement

Contraintes liées aux Servitudes d'Utilité Publiques

Le secteur est concerné par trois servitudes :

- Servitude I4, identifiée comme étant des lignes EDF aériennes MT, de 20 KV. Ces lignes traversent en partie le secteur, selon le schéma ci-après. Les prescriptions afférentes à cette ligne sont les suivantes :
 - une distance de 3.50 m est à observer 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) : cette servitude n'a aucun impact sur l'entrée de ville.
- Toutefois, le passage de cette ligne de chemin de fer et son classement en voie terrestre bruyante impose une zone de bruit de 300m de part et d'autre de voies ferrées, avec au sein de cette zone de bruit, une isolation acoustique de certains bâtiments³. Le secteur d'entrée de ville est inclus dans cette zone de bruit.

Contraintes liées aux emplacements réservés

Avec l'évolution de la réflexion d'aménagement de ce secteur depuis 2002, un certain nombre d'emplacements réservés qui figuraient au PLU révisé en 2003 ont été supprimés, l'accès par le biais d'un rond point pour la zone 1AU et 1AUX étant seul autorisé. Seul un emplacement réservé, pour passage d'une canalisation d'assainissement (ERn°10) pourrait être éventuellement conservé⁴. Au sud de la RD22, cet emplacement réservé a été prolongé pour assurer le passage de cette canalisation vers la STEP de Folschviller. De plus, l'emplacement réservé n°1 permet de s'assurer de la possibilité de jonction de la voirie interne de la zone 1AUX avec la voirie présente à Valmont, à l'Est de l'entreprise Rehau.

Autres données

Le Conseil Général de Moselle a informé :

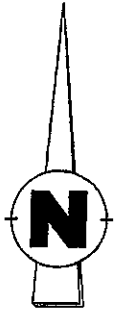
- en 2002 d'une marge de recul minimale de 15m à respecter par rapport à l'emprise de la RD 22. Suite à l'évolution des pratiques du Conseil Général de Moselle, cette marge de recul de 15m minimum est à considérer par rapport au bord de la chaussée de la RD22.
- en matière d'accès à la RD22, la création d'accès nouveaux est interdit sur la RD22 hors agglomération, sauf création d'un accès collectif.

³ logements dans les bâtiments d'habitation (pièces principales et cuisines), 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, bâtiments de santé, de soins et d'action sociale, bâtiments d'hébergement à caractère touristique.

⁴ Selon les résultats d'une étude topographique en cours

Commune de Lachambre
servitudes d'utilité publique

Echelle : 1/3000ème



163.500

COMMUNE DE VALMONT

163.000

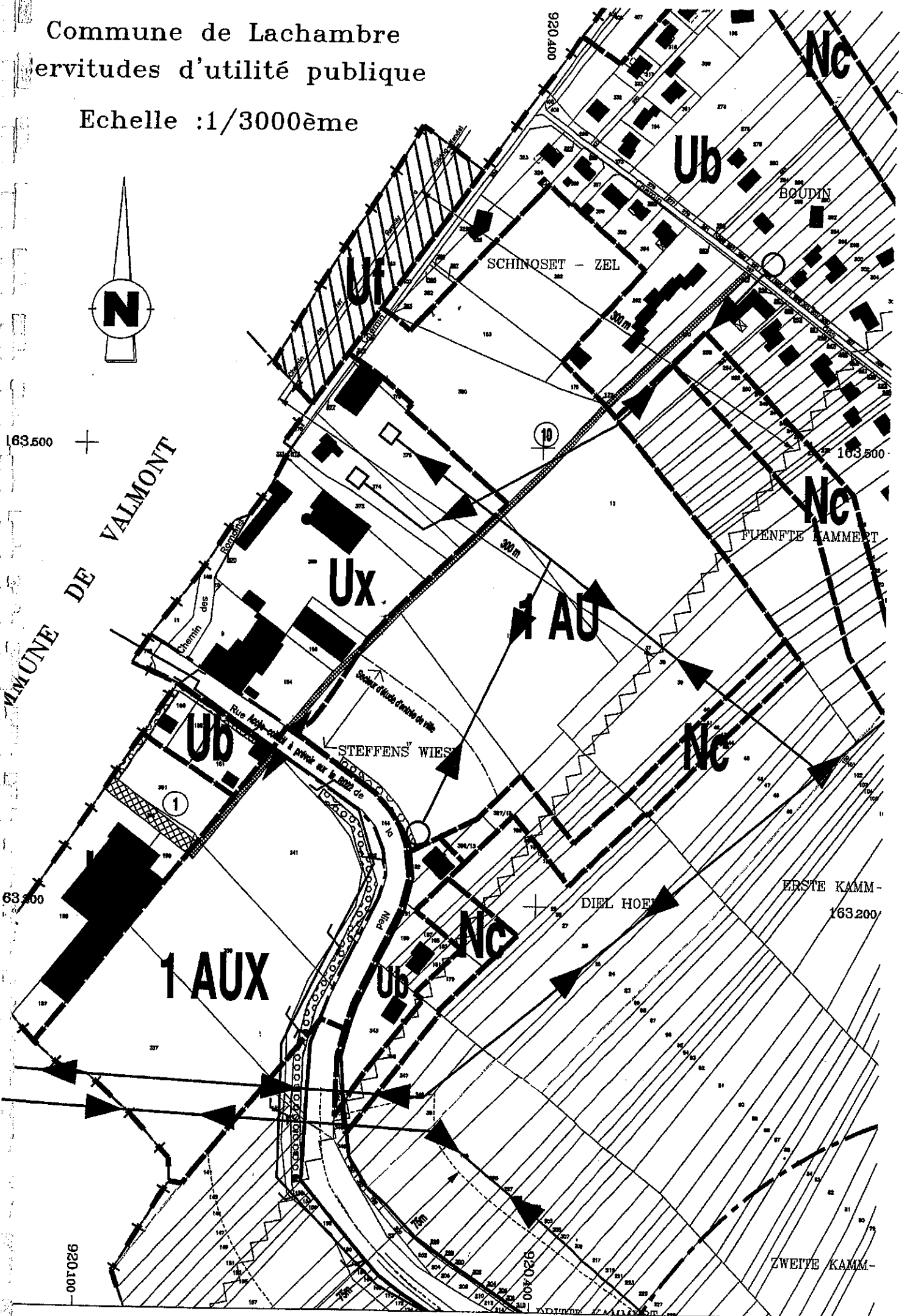
920.100

920.400

163.500

ERSTE KAMM-
163.200

ZWEITE KAMM-



2ème partie : les propositions d'aménagement



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

1. localisation du secteur : trois constats peuvent être faits :

- ce secteur est situé en **fin d'agglomération** de Valmont,
- il 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 Avold – 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
- la lutte contre les nuisances
- la lutte contre l'insécurité

A. Qualité et insertion paysagère dans le site

Les prescriptions proposées s'orientent autour de 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

Le secteur sera séparé en deux parties :

- Secteur 1 (zone 1AUX) : 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 débiter derrière le panneau signalétique de la courbe la moins accentuée et prendre fin dans l'autre courbe.

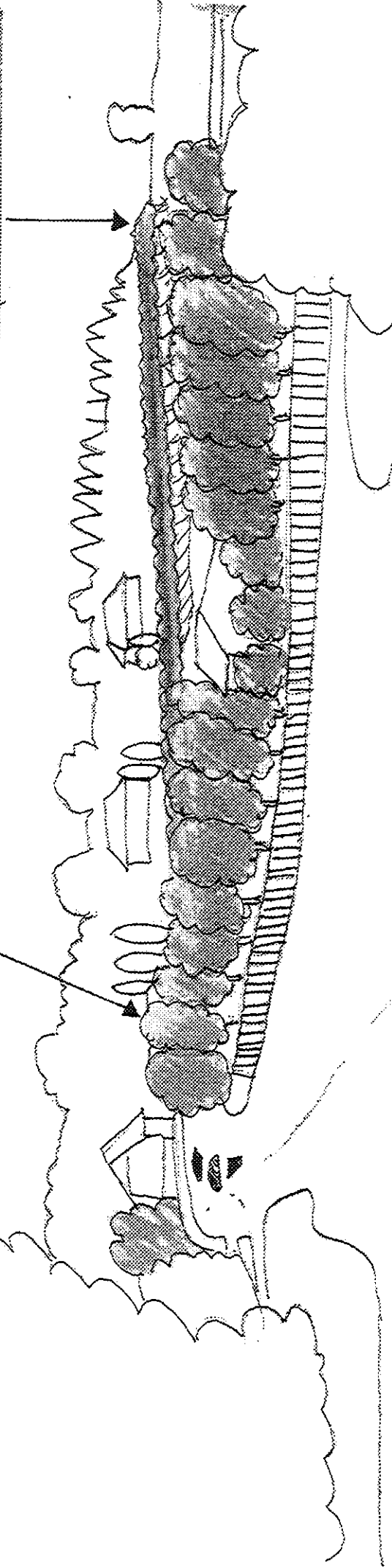
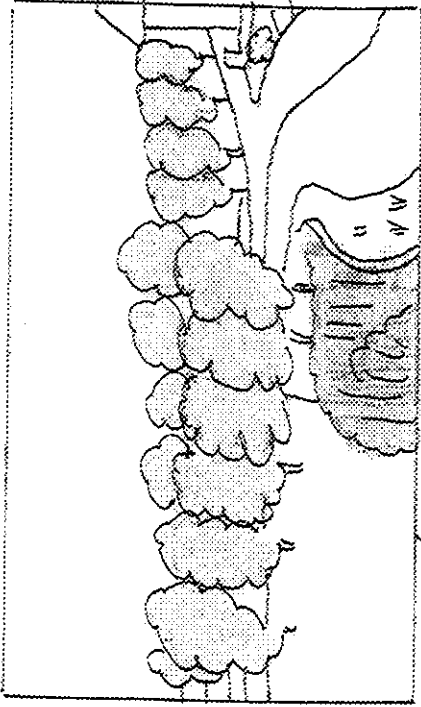
- Sens St Avold – Lachambre : le secteur est directement visible à la sortie de Valmont. Seuls des arbres plantés en alignement le long de la RD 22 constitueront un écran efficace : les espèces d'arbres choisis pourront être à haute tige, avec un port important, et à croissance rapide (Marronnier d'Inde, 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 en bordure de RD22. Il pourra être prolongé vers Valmont, de façon à amoindrir la perception de l'aire de stationnement de l'entreprise de bus.

Vu l'enclavement des quatre habitations présentes au droit de la courbe de la RD22, avec l'absence de toute liaison piétonne vers Valmont, une réflexion a été portée sur la création d'une liaison piétonne longeant le secteur 2. Ainsi, ce chemin piéton pourrait être entouré d'une part des plantations à renforcer en bordure de RD22, et d'autre part d'une haie de faible largeur, qui constituerait une séparation de cet espace public avec les lots privatifs du lotissement.

Ainsi, au sein de la marge de recul de 15 m par rapport au bord de la chaussée de la RD22, on pourra distinguer

- un couloir de 6m de large à partir de l'emprise de la RD22, qui restera public et qui pourra être aménagé de la façon suivante :
 - alignement d'arbres à renforcer ou à planter en bordure de RD22 sur 2 à 2.5m de largeur
 - liaison piétonne de 2.5 à 3m de largeur (piéton et cyclistes)
 - haie d'1m de large, sur une hauteur variant entre 1.50m et 2m, de façon à séparer les piétons et cyclistes de la zone pavillonnaire.
- le reste de la marge de recul des 15m concernera les lots privatifs

Des arbres d'ornement pourront également être prévus à l'intérieur de la zone d'activités, à l'instar d'espaces verts au sein du lotissement pavillonnaire.



→ perception du secteur à moindre

→ réorganisation de la circulation

B. Qualité architecturale et urbanistique

Le secteur au Sud de la RD22 est une zone d'extension de la 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

Le secteur au Nord de la RD22 est destiné à l'implantation d'un lotissement pavillonnaire, dont quelques lots sont compris dans la marge de recul de 75m de part et d'autre de l'axe de la RD22.

1. Implantation et organisation des constructions

- ✓ Implantation sur la parcelle et volumes
- Zone d'activités économiques

Les futures constructions devront s'apparenter aux volumes industriels déjà existants, sans être supérieurs aux volumes de Rehau. Ainsi, l'emprise au sol maximale des constructions sur un même terrain pourra être fixée à 3000 m².

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. 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.

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.

- Zone pavillonnaire

Pour les lots donnant vers la RD22, la façade principale de la construction d'habitation sera orientée vers la voirie interne du lotissement, des jardins pouvant constituer l'espace de transition entre habitation et RD22.

En matière de hauteur maximale de bâti, les prescriptions du règlement de la zone 1AU seront respectées : 6m maximum à l'égout de la toiture, soit une hauteur maximale sous égout de type RDC et un étage. Le règlement de

la zone 1AU précise également une fourchette de pente de toit à respecter pour les constructions principales (25 à 45°). Cette prescription ne permet toutefois pas de contrôler la hauteur maximale au faîtage d'une construction⁵.

Concernant l'emprise au sol maximale des constructions sur un même terrain, le règlement du PLU autorise une valeur maximum de 50%, ce qui permet de conserver des espaces non construits sur la moitié du terrain.

Aussi, afin d'éviter l'installation dans le couloir d'entrée de ville de bâtiments imposants par leur dimensions (emprise au sol, hauteur...), il serait bon que le règlement de lotissement précise que seule une construction individuelle par lot sera autorisée, les immeubles collectifs étant interdits dans ce couloir d'entrée de ville.

- ✓ Entrée, accès, stationnement
- Zone d'activités économiques

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 1000m², des écrans plantés devront également être aménagés (alignements d'arbres...).

- Zone pavillonnaire

L'accès à celle ci est prévue d'une part par le biais d'un rond point au droit de la RD22, servant également d'accès à la zone 1AUX, des accès secondaires étant disponibles à partir du chemin des Romains.

En matière de stationnement, les prescriptions du règlement seront suivies : 2 emplacements hors garage pour une maison individuelle. Des emplacements collectifs pourront également être organisés au sein du lotissement, pour les visiteurs notamment.

2. Couleurs et matériaux

- Zone d'activités économiques

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 ira 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.

- Zone pavillonnaire

Il n'y aura pas de prescription spécifique quant aux matériaux utilisés pour la couverture des façades, ceux ci devant poursuivre un objectif de bonne intégration urbaine, sans excentricité.

⁵ Avec une habitation de 10m de profondeur, un toit à deux pans, une hauteur à l'égout de 6m et une pente de toit de 45%, la hauteur au faîtage est de 11m. Plus la profondeur de la construction est importante, plus la hauteur maximale au faîtage risque d'être importante.

En matière de couverture de toiture, le règlement précise que « les toitures des constructions principales seront recouvertes de tuiles ou imitation tuiles dont la couleur s'inscrira dans les teintes naturelle de rouge-terre cuite. Ces toitures auront une forme compatible avec les toitures existantes à proximité immédiate. Les toits des constructions principales observeront des pentes situées entre 25° et 45°, cette prescription ne concernant pas les lucarnes de toit, ni les auvents, ni les équipements publics ».

De plus, les tôles galvanisées ou émaillées, le fibro-ciment en plaques ondulées, les éléments de couverture ou de bardage brillants ou de coloration vive sont interdits dans le règlement de la zone 1AU.

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 des constructions d'activités. 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.

5. Les clôtures

Pour la zone d'activités économiques, aucune prescription n'est donnée en dehors des plantations à réaliser, décrites plus haut.

Pour le secteur pavillonnaire, le règlement de la zone 1AU stipule que « Les clôtures sur rues auront une hauteur totale maximale de 1.20 m. Elles pourront être constituées d'un mur bahut, dont la hauteur n'excédera pas 0.50m, éventuellement associé à une haie végétale, ou d'une haie végétale seule ». Pour les clôtures en limite séparative, aucune prescription n'est donnée. Les éléments à planter en bordure de la RD22 constitueront des écrans verts qui réduiront la visibilité sur les pavillons.

Toutefois, il serait judicieux d'interdire les murs pleins comme matériaux constitutifs des clôtures en limite séparative pour ce secteur, de façon à ne pas encourager des formes urbaines que l'on rencontre plus au sud de la France.

⇒ **Lutte contre les nuisances**

- 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.

On pourra laisser un couloir vert de 30m entre la lisière du bois de Kaihlen et les entreprises, de façon à éviter les problèmes dus aux chutes d'arbres sur les bâtiments lors des vents forts.

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

Concernant l'assainissement de ce secteur, celui ci sera de type collectif, les eaux usées étant dirigées vers la station d'épuration du Syndicat des Eaux de Barst, à Folschviller. Concernant les eaux pluviales, un bassin de rétention des eaux pluviales pourrait s'avérer nécessaire.

En matière de nuisances phoniques par rapport à la voie de chemin de fer : la voie est classée en catégorie 1, avec un couloir de bruit de 300m à partir des rails extérieurs. Plus les constructions visées par les prescriptions d'isolement acoustique sont éloignées, moins l'isolement acoustique à réaliser sera contraignante. Au sein du couloir d'entrée de ville, les constructions seront situées à plus de 140m de la ligne de chemin de fer, bien plus que certaines constructions qui seront implantées à proximité du chemin des Romains. A 140m, la valeur de l'isolement acoustique minimal est de l'ordre de 35 à 36 dB(A), alors qu'elle pourrait atteindre 41 à 42 dB(A) dans d'autres secteurs plus proches de la ligne de chemin de fer⁶.

⇒ **Lutte contre l'insécurité**

- 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 en 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, et une desserte collective au Nord comme au Sud de la RD22 pour la zone d'activités et le lotissement	Fossés latéraux → remblais et coûts financiers

Une proposition a été annexée au présent document.

Le rond point a un diamètre d'environ 35m, soit environ 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.

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.

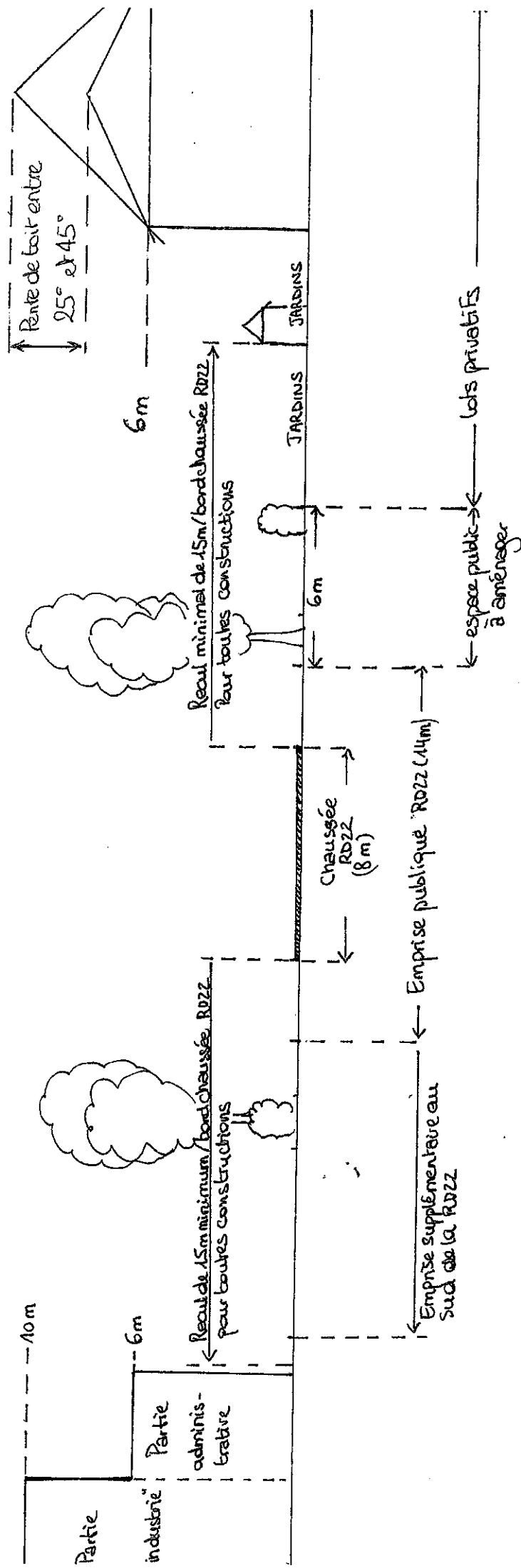
De plus, l'emprise du rond point est proche de l'habitation présente.

- Les accès aux secteurs en mode doux

Concernant le secteur pavillonnaire, un chemin piéton est proposé le long de la RD22 pour le désenclavement des quatre habitations à flanc de coteau de RD22. Ce chemin rejoindra l'entreprise de bus et la RD22, ainsi que la voirie interne du lotissement, vers le chemin des Romains.

Pour le secteur d'activités économiques, la liaison piétonne ou cycliste n'est à priori pas vitale, le type d'occupation des sols admis dans ce secteur engendrant bien plus souvent des déplacements en voitures ou poids lourds. Toutefois, les liaisons piétonnes depuis et vers Valmont pourront se faire via le réseau routier de Valmont et la future voirie à créer au droit de l'emplacement réservé n°1. Un passage piéton à mettre en place à l'Ouest du Rond point, permettra la jonction piétonne ou cycliste avec le côté Nord de la RD22.

⁶ AP n°04-07 DDE/SR du 09 Novembre 2004, relatif au classement sonore des infrastructures de transports terrestres ferroviaire et à l'isolement acoustique des bâtiments affectés par le bruit en Moselle.



- Les caractéristiques des voiries des secteurs pavillonnaire et d'activité économique

Pour le secteur pavillonnaire (secteur 1AU), le règlement du PLU impose une largeur minimale:

- de 7m pour les voies nouvelles de distribution primaire
- de 5m pour les chaussées des voies nouvelles de distribution secondaire

Le projet de lotissement propose :

- pour la voie principale de liaison entre le rond point de la RD22 et le chemin des Romains, une chaussée de 7m de large, avec un ou deux trottoirs de 1.5m chacun
- pour les voies secondaires, une chaussée de 5.5m de large, avec un ou deux trottoirs de 1.5m chacun. Seule une petite aire de retournement possède une largeur de chaussée de 5m, avec un trottoir de 1.5m.

Pour le secteur d'activités économiques, une largeur de chaussée de 7m est proposée, avec deux trottoirs de 1.5m chacun. Cette voirie se termine par une aire de retournement.

CONCLUSION

L'étude d'entrée de ville est basée sur le respect de principes simples permettant d'aménager les secteurs d'activités économiques et pavillonnaires de façon cohérente :

- limitation des hauteurs du bâti
- règles d'insertion urbaine du bâti
- mise en place ou renforcement des éléments végétaux pour écrans verts
- accès via un rond point de façon à sécuriser le secteur