

PLAN LOCAL D'URBANISME DE HETTANGE-GRANDE

*Document pour réunion d'examen conjoint des Personnes
Publiques Associées - Date de référence : 14 mars 2019*



ÉTUDE D'ENTRÉE DE VILLE R.D.653 nord

en application des articles L111-6 à L111-8 du Code de l'Urbanisme

Approbation du P.O.S. : 18/02/1980

Approbation du P.L.U. par D.C.M. du : 13/07/2010

Approbation de la 1^{ère} modification par D.C.M. du : 10/07/2014

Approbation de la 2^e modification par D.C.M. du : 26/09/2018

Prescription de la 1^{ère} révision allégée par D.C.M. du : 26/09/2018



SOMMAIRE

INTRODUCTION	5
1 - ANALYSE DE LA VOIE ET DU SITE	6
1.1 Description de la voie et de ses fonctions générales et locales	6
1.2 Analyse du site et de ses abords	8
2 - PROPOSITIONS D'AMÉNAGEMENTS	19
2.1 Propositions pour limiter les nuisances	19
2.2 Propositions pour garantir la sécurité	21
2.3 Propositions pour garantir la qualité de l'urbanisme et du paysage	22
2.4 Propositions pour garantir la qualité de l'architecture	24

INTRODUCTION

Les entrées de ville sont devenues des espaces stratégiques pour les promoteurs immobiliers et pour les communes. La disponibilité foncière, le coût financier intéressant, les facilités d'accès à de telles zones, le stationnement et la garantie d'un effet «vitrine» suscitent bien des convoitises et favorisent l'urbanisation sous diverses formes.

L'amendement *DUPONT* (articles L111-6 à L111-8 du Code de l'Urbanisme) de la loi *BARNIER* du 02 février 1995 relative au renforcement de la protection de l'environnement, permet de redonner de la cohésion aux entrées de villes. Il a pour but d'inciter les collectivités publiques, en relation avec les partenaires économiques, à mener une réflexion globale d'aménagement préalablement à la réalisation d'extensions urbaines le long des axes routiers.

Les articles L111-6 à L111-8 du Code de l'Urbanisme, modifiés par la loi n°2011-525 du 17 mai 2011 pour la simplification du droit, définit les règles et dérogations suivantes :

« En dehors des espaces urbanisés des communes, les constructions ou installations sont interdites dans une bande de cent mètres de part et d'autre de l'axe des autoroutes, des routes express et des déviations au sens du code de la voirie routière et de soixante-quinze mètres de part et d'autre de l'axe des autres routes classées à grande circulation.

Cette interdiction s'applique également dans une bande de soixante-quinze mètres de part et d'autre des routes visées à l'article L141-19. [=> *voies définies par le document d'orientation et d'objectifs du SCoT*]

L'interdiction mentionnée à l'article L111-6 ne s'applique pas :

- aux constructions ou installations liées ou nécessaires aux infrastructures routières ;
- aux services publics exigeant la proximité immédiate des infrastructures routières ;
- aux bâtiments d'exploitation agricole ;
- aux réseaux d'intérêt public.

Elle ne s'applique pas non plus à l'adaptation, au changement de destination, à la réfection ou à l'extension de constructions existantes.

Le plan local d'urbanisme, ou un document d'urbanisme en tenant lieu, peut fixer des règles d'implantation différentes de celles prévues par l'article L111-6 lorsqu'il comporte une étude justifiant, en fonction des spécificités locales, que ces règles sont compatibles avec la prise en compte des nuisances, de la sécurité, de la qualité architecturale, ainsi que de la qualité de l'urbanisme et des paysages. »

Ainsi, sur le territoire de Hettange-Grande et hors agglomération, l'article L111-6 du Code de l'Urbanisme impose une marge de recul de 75 mètres de part et d'autre de l'axe de la RD653 (route départementale reliant Thionville à la frontière luxembourgeoise). Le site de la réserve géologique nationale de Hettange-Grande est directement concerné car situé en bordure de la RD653.

Le présent document a pour objectif de définir pour l'entrée de la réserve géologique un scénario d'aménagement, une occupation des sols et des règles d'urbanisme adaptés, répondant aux objectifs de la loi. En effet, la Communauté de Communes de Cattenom et Environs a pour projet de remplacer l'actuel cabanon d'accueil de la réserve (peu esthétique, inconfortable et beaucoup trop petit) par un nouveau centre d'interprétation dénommé «Maison de la Nature», pleinement adapté à l'accueil du public et qui marquera qualitativement à la fois l'entrée de la réserve et l'entrée de ville nord de la commune.

Aucune implantation économique ni aucune opération à usage d'habitation n'est donc programmée dans la zone concernée par le présent dossier d'entrée de ville, mais uniquement un équipement public porté par une collectivité locale.

1 - ANALYSE DE LA VOIE ET DU SITE

1.1 DESCRIPTION DE LA VOIE ET DE SES FONCTIONS GÉNÉRALES ET LOCALES

Le secteur «NI» du règlement graphique du présent PLU se situe en bordure immédiate de la RD653. Cette route, communément appelée «route du Benelux», correspond à l'ancienne route nationale n°53 qui reliait Metz à Évrange, dernier village avant la frontière luxembourgeoise. Au-delà de la frontière, la route traverse le village de Frisange et permet de rejoindre rapidement Luxembourg Ville. Cette route est donc une alternative à l'A31 entre Thionville et Luxembourg, notamment lorsque cette autoroute est saturée par les mouvements pendulaires entre les principales agglomérations de la région et le Luxembourg. C'est pourquoi elle fait partie des routes les plus fréquentées du nord de la Lorraine.

Ainsi, on peut comptabiliser sur la RD653 le passage d'environ 10 906 véhicules par jour en sortie nord de Hettange-Grande, dont 3,18% de poids lourds (source Département de la Moselle - année 2017).

La RD653 est classée «Route à grande circulation» de Manom jusqu'à Evrange par le décret ministériel n°2010-578 du 31 mai 2010, modifiant le décret n°2009-615 du 3 juin 2009 qui fixait la liste des routes à grande circulation. Les abords de la RD653 dans la traversée du territoire communal de Hettange-Grande sont donc soumis à la loi dite «loi BARNIER» du 02 février 1995.

La RD653 est également classée par l'arrêté préfectoral 2014/DDT-OBS-01 du 27 février 2014 comme «Voie bruyante» de Thionville à Roussy-le-Village, de catégorie 3 hors agglomération et de catégorie 4 en agglomération. Ses abords doivent donc supporter des contraintes légales de lutte contre le bruit dans une bande de 30m de part et d'autre de l'infrastructure en agglomération, et de 100m hors agglomération.



Visualisation de la route classée à grande circulation (fond de plan : Géoportail - IGN)

1.2 ANALYSE DU SITE ET DE SES ABORDS

Le terrain d'assiette de la future Maison de la Nature occupe une surface de 2 300 m², soit environ la moitié sud du secteur «NI» du PLU. Ce secteur est une sous-zone de la zone naturelle «N» ; il est dédié aux équipements publics ou d'intérêt collectif liés à la pratique d'une activité sportive, de détente ou de loisirs (y compris culturel). Ce secteur «NI» a une identité spécifique liée d'une part à sa situation en bord de route départementale (RD653) et d'autre part à son riche environnement écologique, géologique et paysager.

Le paysage

La RD653 traverse, au droit de la zone d'étude, un paysage typiquement périurbain, qui oppose une urbanisation diffuse d'un côté de la voie, à un paysage ouvert de l'autre côté.

Le secteur «NI» se résume à une surface agricole relativement plate pour moitié encore cultivée (partie nord) la partie sud étant en jachère et partiellement occupée par un cabanon provisoire d'accueil du public. Le secteur est bordé en limite ouest par la RD653, en limite nord par une haie champêtre très présente dans le paysage, en limite est par la réserve naturelle (voir ci-après), et en limite sud par le chemin d'accès principal à cette réserve.



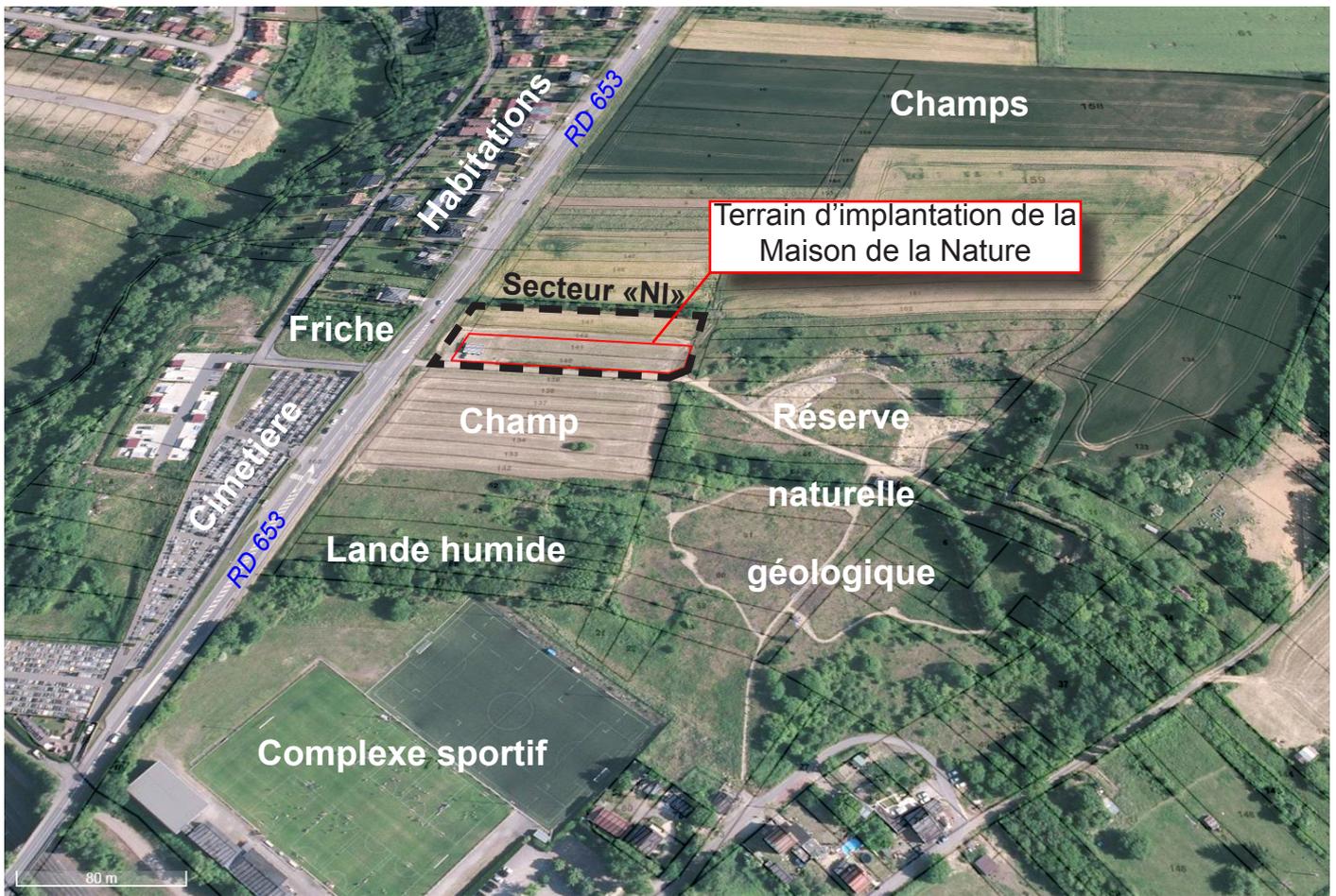
Le secteur «NI» et son cabanon d'accueil, entre la haie champêtre (à gauche) et le chemin d'accès à la réserve naturelle (à droite). La moitié gauche est encore cultivée, l'autre est en jachère en attendant son aménagement définitif.

Si le terrain à aménager ne présente pas d'intérêt particulier, il est entouré par plusieurs entités paysagères fortes et d'intérêt inégal :

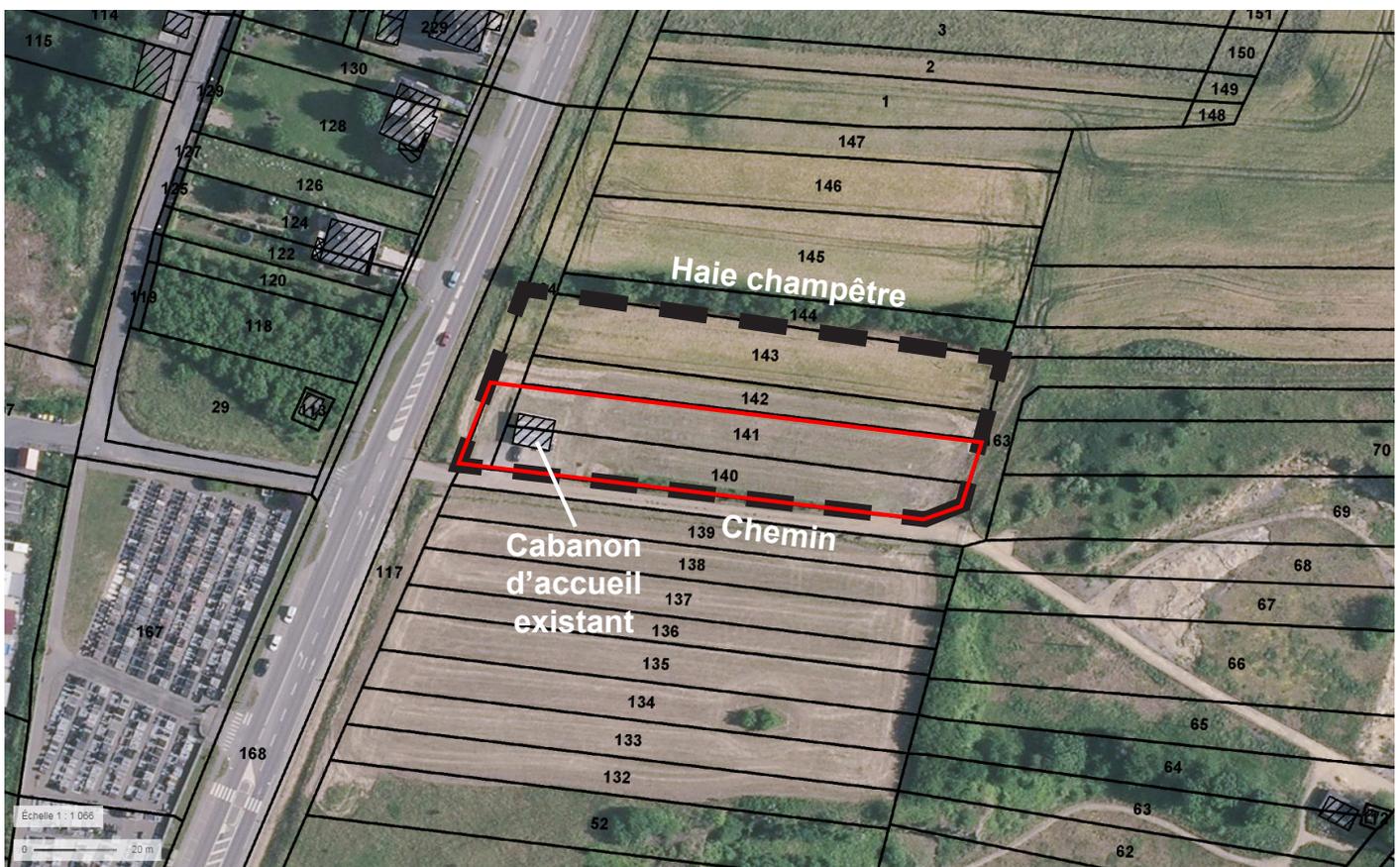
- à l'ouest de la RD653 (en allant du nord vers le sud) : des maisons individuelles des années 1950-60, puis un terrain vierge en friche (destiné à l'extension du cimetière), et enfin le cimetière entouré d'un beau mur en pierre de taille ;
- à l'est de la RD653 au nord du terrain : des champs de céréales cultivés ;
- à l'est de la RD653 au sud du terrain : un champ de céréales cultivé puis, plus au sud, une lande humide, et enfin les stades de football entourés d'un mur en béton préfabriqué disgracieux ;
- à l'est du secteur «NI» : la réserve naturelle géologique.

Au-delà du paysage immédiat (agricole d'un côté, urbain de l'autre) s'étend à l'horizon le grand paysage naturel :

- à l'ouest et au sud : la côte marquant en fond de perspective le rebord du plateau du Pays Haut ;
- à l'est : la forêt de Garche au-dessus de laquelle s'élève en permanence le panache de vapeur de la centrale nucléaire de production d'électricité de Cattenom.



Localisation du site de projet (fond de plan : Géoportail - IGN)



Zoom sur le terrain d'assiette du projet de Maison de la Nature (fond de plan : Géoportail - IGN)



Au nord du secteur «NI», l'habitat pavillonnaire en bordure ouest de la RD653 et les champs cultivés en bordure est. Au fond, la haie champêtre bordant le secteur «NI».



Au sud du secteur «NI» (côté ouest RD653), le mur en pierres du cimetière et, au loin, le front de côte marquant la fin du plateau lorrain.



Au sud du secteur «NI» (côté est RD653), les terrains de sports clôturés par le mur en béton préfabriqué. En arrière-plan, la forêt et les colonnes de vapeur de la centrale d'électricité.

Les terrains du secteur «NI» ne recèlent pas d'entités écologiquement remarquables, mais ils se situent à l'entrée d'une ancienne carrière de pierre connue dans le monde entier pour avoir mis en évidence la couche géologique dite de l' «Hettangien», d'où son classement en réserve naturelle nationale par décret ministériel le 04 avril 1985. Cette réserve est identifiée sous le code administratif FR3600075. Elle occupe une superficie de 6,1 ha, et une servitude d'utilité publique dénommée «AC3 - Réserve naturelle nationale du stratotype de l'hettangien à Hettange-Grande» en assure la protection.

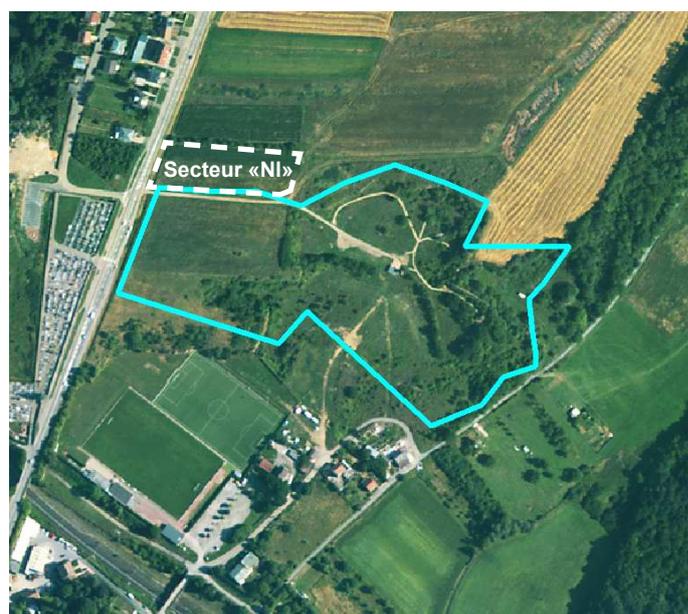
La proximité immédiate de cette réserve justifie le projet de Maison de la Nature porté par la Communauté de Communes de Cattenom et Environs sur le secteur «NI».



En vert foncé : emprise de la réserve naturelle nationale géologique (source : Géoportail - IGN)

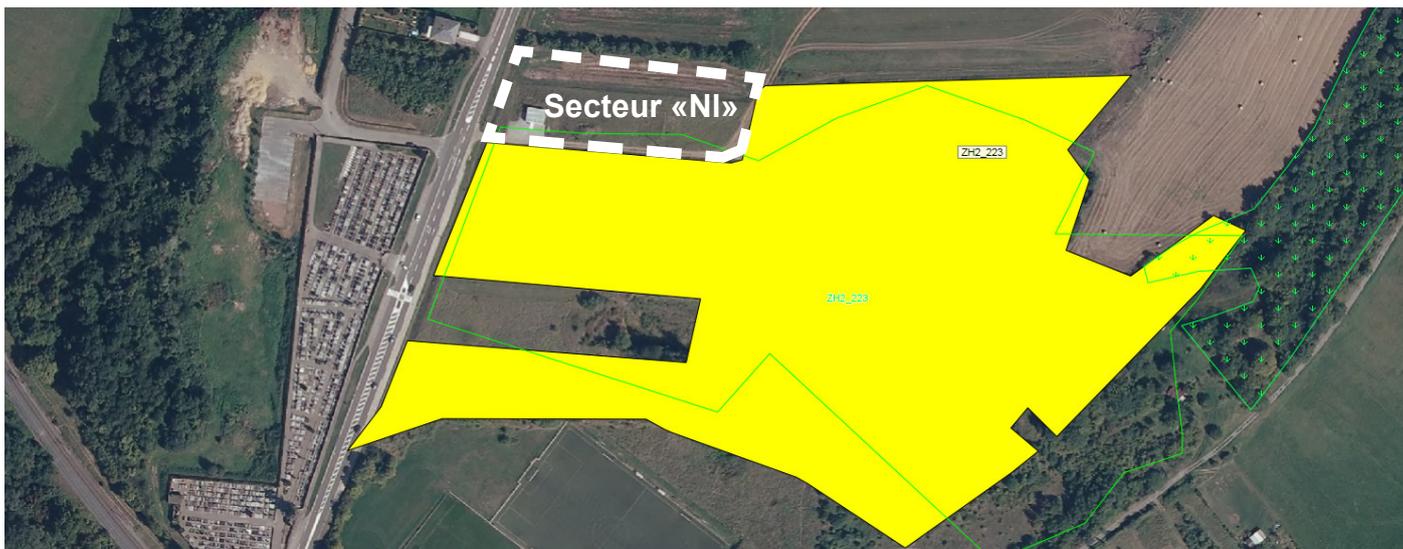
Au-delà de la réserve naturelle nationale, notons que la forêt de Garche est répertoriée comme zone naturelle d'intérêt écologique, faunistique et floristique (ZNIEFF) de type 1. Cet inventaire n'a pas de portée réglementaire.

Sur le plan écologique toujours, le Schéma d'Aménagement et de Gestion des Eaux (SAGE) du Bassin Ferrifère a répertorié l'ancienne carrière et ses abords comme «zone humide non prioritaire». Il s'agit d'une prairie humide de type lande, non connectée à un flux d'eau superficielle. Elle a une fonction hydraulique d'épuration et de recharge de la nappe, et une fonction biologique d'habitat, d'alimentation et de reproduction des espèces. Son fonctionnement est sensiblement dégradé par l'activité humaine (agriculture notamment) mais les équilibres naturels ne sont pas pour autant remis en cause.



Contour bleu : zone humide répertoriées par le SAGE (source : Inventaire des ZH du SAGE du BF - mai 2012)

Enfin, une dernière protection (non réglementaire) vise à préserver à la fois la lande humide et la réserve géologique, il s'agit de l'Espace Naturel Sensible (ENS) dénommé «Stratotype de l'Hettangien», d'une surface de 5,6 ha.



En jaune : emprise de l'ENS «Stratotype de l'Hettangien» (source : Département de la Moselle - Geomap 2015)



Le secteur «NI» et son cabanon d'accueil, entre la haie champêtre (à gauche) et le chemin d'accès à la réserve. À droite du chemin, la partie dégradée de la lande humide.



La lande humide au sud du secteur «NI» : partie dégradée par les cultures céréalières à gauche, partie prairiale préservée à droite.

La qualité architecturale et la qualité de l'urbanisme



Le cabanon d'accueil provisoire de la réserve.

Un seul bâtiment occupe le secteur «NI» en 2018, le cabanon d'accueil de la réserve. Très peu qualitatif, il a été conçu comme un bâtiment provisoire de type baraquement de chantier. Il s'agit d'un parallélépipède blanc à toit plat et en panneaux composites, dont les ouvertures s'orientent vers le chemin d'accès et non pas vers la RD653.

S'il est invisible pour l'automobiliste qui vient du nord car caché par la haie champêtre, il dégrade le paysage en sortie de ville, non pas par le choix de son implantation mais par son architecture simpliste, inadaptée au contexte tout comme à l'usage qui en est fait.

Le secteur de projet est situé à l'articulation de deux séquences urbaines d'entrée de ville.

La première séquence est caractérisée par une urbanisation pavillonnaire continue mais qui a été réalisée au coup par coup entre les années 1950 et 2000, d'un seul côté de la RD653, dans le prolongement de l'ancien village de Soetrich. Cette séquence paraît très longue (environ 900 m), sensation accentuée par le tracé parfaitement rectiligne de la route.

Les habitations sont implantées en retrait par rapport à la limite du domaine public, souvent cachées derrière une haie. De plus, une large bande enherbée et agrémentée d'un cheminement piéton sépare la chaussée des parcelles. Les maisons se trouvent ainsi en recul de 15 à 30 mètres environ par rapport au bord de chaussée (qui plus est en léger contrebas), ce qui explique que le bâti ne peut pas à lui seul structurer l'espace et donner le sentiment d'une séquence urbaine, même si les accès des parcelles se font directement depuis la RD653 et si les façades «avant» des maisons s'orientent sur cette voie.

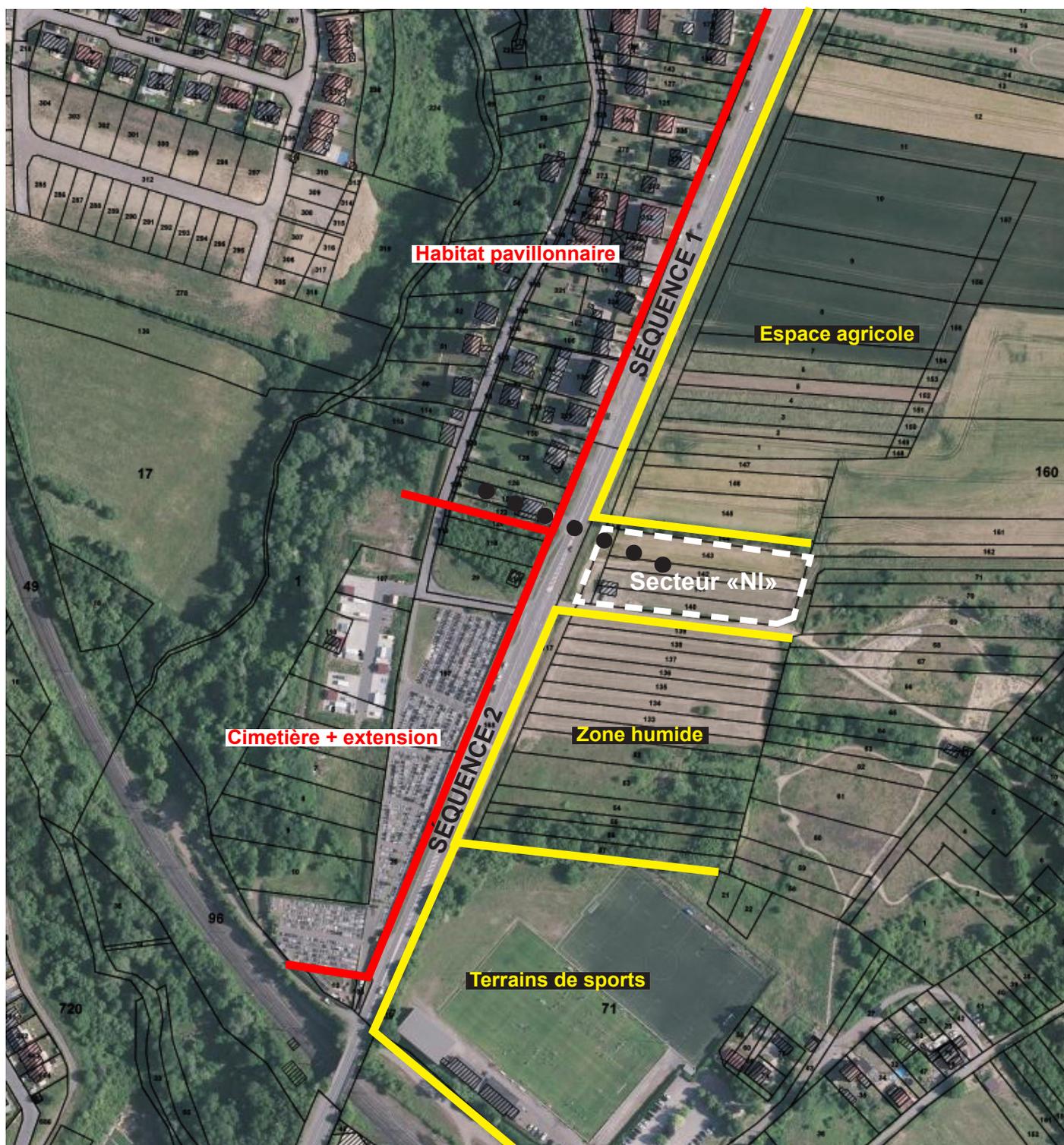
L'hétérogénéité des constructions ne facilite pas non plus la structuration du paysage. En effet, toutes les formes de toitures sont représentées le long de la RD653 : toits 4 pans, toits 2 pans avec faîtage parallèle à la route, toits 2 pans avec pignon sur route, toits monopentés, toitures à la Mansart, présence ou non de croupes latérales, alternance de couvertures noires et rouges, ...



Première séquence : à gauche, cultures céréalières parsemées que quelques vergers résiduels ; à droite, habitat pavillonnaire peu homogène et peu structurant pour la voie.

De l'autre côté de la RD653, l'agriculture est restée maîtresse mais le remembrement n'a pas été total. Il en découle une alternance heureuse de champs de céréales et de vergers en lanières. Ces vergers résiduels sont vieillissants, et leur disparition progressive tend à banaliser le paysage agricole qui risque de devenir aussi linéaire et peu structuré que l'autre côté de la route.

La seconde séquence présente le même profil asymétrique : espace construit en bordure ouest de la voie (cimetière + réserve pour son extension future), et espaces ouverts en bordure est de la route (zone humide puis terrains de sports). Le mur filant du cimetière accentue l'effet de linéarité de la RD653, tout comme le fossé rectiligne qui borde la chaussée côté est.



Positionnement de la zone de projet par rapport aux séquences d'entrée de ville (fond de plan : Géoportail - IGN)

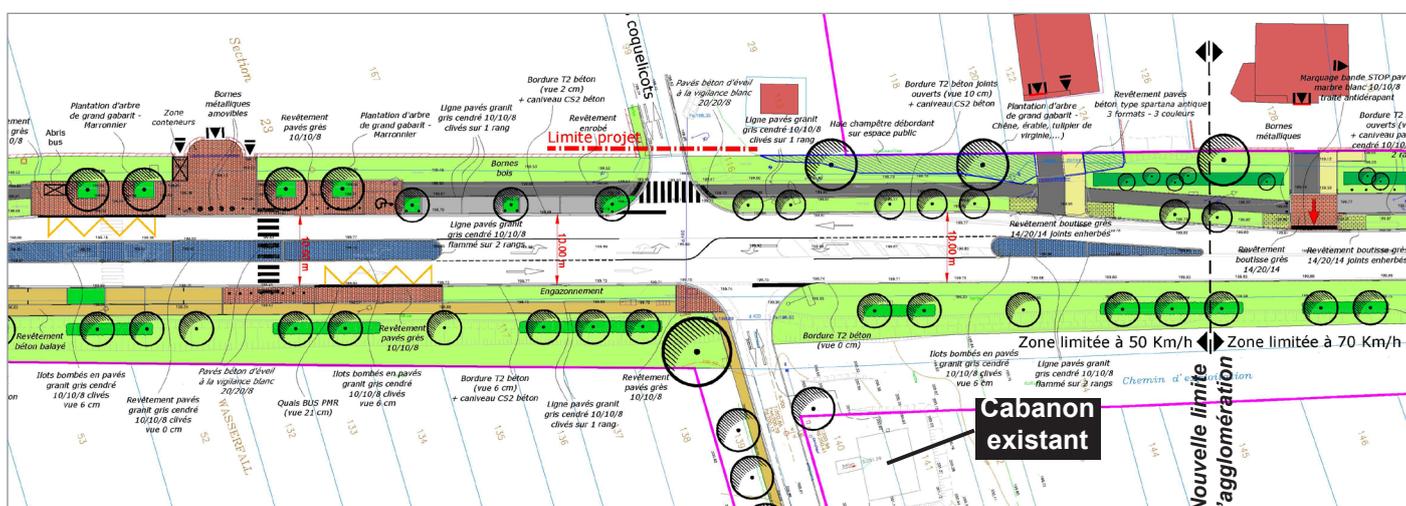


Seconde séquence : à gauche, le paysage ouvert de la zone humide avec le fossé de la RD653 ; à droite, le cimetière et son mur de clôture.

Concernant l'aménagement de l'espace public, aucune plantation n'agrémente le bord de chaussée. Les seuls éléments verticaux qui viennent rythmer cette séquence sont les luminaires. Mais ces derniers sont très hauts et relèvent d'un vocabulaire particulièrement routier qui ne donne pas une ambiance urbaine à la voie et n'incite donc pas l'automobiliste à ralentir à l'approche de la ville.

Cette séquence mériterait un traitement différencié des abords de la RD653, qui valoriserait l'espace naturel de la zone humide au lieu de le banaliser. Mais si aucune plantation d'arbres d'alignement ou de haies ne vient actuellement rythmer cette entrée de ville nord, notons qu'un aménagement qualitatif et sécuritaire est en cours de réalisation en 2018.

En conclusion, il apparaît que le projet de Maison de la Nature aura pour fonction urbaine d'assurer la transition et l'articulation entre les terres de cultures céréalières au nord (séquence 1) et la zone naturelle humide au sud (séquence 2), mais également entre l'espace public de la RD653 à l'ouest et la réserve géologique protégée à l'est.



Projet d'aménagement de la route du Benelux (RD653) en entrée nord de Hettange-Grande.
Conception : Stéphane Thalgot Paysage.

La pollution de l'air

La proximité de la centrale nucléaire de production d'électricité (CNPE) engendre des pollutions. Les plus visibles sont les panaches de vapeur d'eau issus du processus de refroidissement de la centrale; ils peuvent opacifier ponctuellement la luminosité lorsqu'ils sont présents. D'autres rejets gazeux existent, lors de vidange de stockage de gaz confinés dans l'enceinte de production, mais ils sont stockés pendant un mois dans le but de leur faire perdre la majeure partie de leur radioactivité.

La radioactivité ambiante est mesurée en continu aux quatre points cardinaux et est exprimée en nanoSievert/heure. En 2013, à la station du réseau ALQA de Breistroff-la-Grande, la moyenne était de 103,2 contre 105,6 en 2008. A titre de comparaison, la moyenne en France varie de 40 à 150 nSv/h en fonction des régions (entre 100 et 110 nSv/h pour la Lorraine). On peut donc conclure que la présence de la CNPE n'engendre pas de pollution radioactive sur le site de Hettange-Grande.

La pollution atmosphérique liée à l'activité industrielle du bassin de Thionville n'est pas négligeable mais reste bien en-dessous du seuil d'alerte de 50 microgrammes/m³ de particules en suspension sur 24h. En effet, la station de mesure du réseau ATMOLOR du port d'Illange a mesuré en 2010 un taux moyen de 21 microgrammes/m³ de particules en suspension.

La pollution atmosphérique liée au trafic de la RD653 doit également être prise en compte, mais elle reste limitée. En effet, le flux qui balaie habituellement la région vient de l'ouest ou du sud-ouest (avec une force pouvant dépasser 8m / seconde), ce qui ramène la pollution automobile vers l'espace agricole et la forêt. Il n'y a qu'en période hivernale que la masse d'air arrive du nord-est et redirige la pollution vers les maisons bordant la RD653, mais avec une force qui dépasse toutefois rarement les 4m / seconde.

Cela dit, la pollution atmosphérique liée à la circulation automobile ne devrait augmenter que faiblement compte tenu des progrès des motorisations sur le plan des émissions de gaz. Ainsi, on note d'une manière générale que la pollution automobile a diminué malgré l'augmentation du trafic, du fait de l'amélioration des processus des moteurs et de l'utilisation des nouveaux carburants (pot catalytique, filtre à particules, combustion des gaz, essence sans plomb, moteurs hybrides ou électriques, ...).

La station de mesure de Thionville du réseau Air-Lorraine a mesuré en 2015 un taux moyen annuel de 14 microgrammes/m³ de particules fines < 2,5 microgrammes/m³ (poussières PM_{2,5}), la valeur limite réglementaire étant de 25 microgrammes/m³. Par comparaison, la station de Metz-Centre a enregistré un taux de 15 microgrammes/m³ et celle de la plaine de la Woëvre 13 microgrammes/m³. La station de Thionville est donc dans la moyenne régionale. Les sources principales d'émission de PM_{2,5} sont les pollutions liées au chauffage résidentiel, au transport routier et à l'industrie.

La station de mesure de Thionville-nord (Malgrange) du réseau Air-Lorraine a mesuré en 2015 un taux moyen annuel de 19 microgrammes/m³ de particules fines < 10 microgrammes/m³ (poussières PM₁₀), la valeur limite réglementaire étant de 40 microgrammes/m³. Par comparaison, la station de Metz-Centre a enregistré un taux de 23 microgrammes/m³ et celle de la plaine de la Woëvre 20 microgrammes/m³. La station de Thionville-nord a donc enregistré un taux nettement plus faible que celle de la ville de Metz, et même légèrement plus faible que celle de la station rurale meusienne. Cela s'explique car la source principale d'émission de PM₁₀ est la pollution liée à l'agriculture, suivie seulement de loin par le chauffage résidentiel, le transport routier et l'industrie.

Au-delà des moyennes annuelles ainsi observées, on constate globalement dans la région que de février à juillet, les indices de pollution se situent autour du seuil qui délimite une qualité acceptable et une qualité médiocre de l'air. Les pics de pollution les plus problématiques sont observables au début de l'été (période de forte chaleur et de trafic intense de vacanciers), ainsi que pendant les grands froids de la fin de l'hiver (forte hausse de la combustion des appareils de production de chauffage).

Les nuisances sonores

L'arrêté préfectoral du 27 février 2014 relatif au classement sonore des infrastructures de transport terrestre routières départementales et à l'isolement acoustique des bâtiments affectés par le bruit classe la RD653 en catégorie 3 hors agglomération et en catégorie 4 en agglomération.

Au droit du secteur «NI», après réalisation des travaux de requalification de la RD653 (voir pages précédentes), cette voie sera classée en agglomération et limitée à 50 km/h contre 70 km/h auparavant.

Les voies classées en catégories 4 induisent les niveaux sonores suivants à prendre en compte :

- Période diurne (6h-22h) : 68 dB(A)
- Période nocturne (22h-6h) : 63 dB(A).

Ces niveaux théoriques sont évalués à 10m du bord de la chaussée et à une hauteur de 5m, et augmentés de 3 dB(A) par rapport à la valeur en champ libre pour les tissus ouverts, afin d'être équivalents à un niveau en façade.

Rappel législatif :

L'arrêté du 5 mai 1995 relatif au bruit des infrastructures détermine des seuils de bruit aux abords des aménagements et infrastructures de transport terrestre. Ces seuils servent de références en cas de construction ou de modification d'une infrastructure mais peuvent être utilisés ici à titre indicatif.

Les seuils LAeq (6h-22h) en période diurne sont :

- 65 dB (A) pour les locaux à usage de bureaux en zone d'ambiance sonore modérée,
- 60 dB (A) pour les logements en zone d'ambiance sonore préexistante modérée,
- 65 dB (A) pour les autres logements.

La ville de Hettange-Grande n'ayant pas encore réalisé de carte du bruit ni de Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement, aucune mesure de bruit n'est disponible.

En règle générale, les résultats aux heures de pointe du matin et du soir présentent des niveaux acoustiques équivalents, en notant toutefois que l'air du matin (plus clarifié que le soir) favorise la transmission des bruits, et que la circulation est souvent un peu plus concentrée ou dense le matin, la population se rendant sur son lieu de travail dans une tranche horaire comprise entre 7h et 8h30 au plus tard et rentrant le soir dans un créneau horaire beaucoup plus large (de 17h jusqu'à 20h).

Le secteur «NI» se trouve en bordure directe de la RD653 qui constitue une des plus importantes voies du réseau secondaire d'échange entre la France et le Luxembourg. Cette route sera la principale source de nuisances sonores. En effet, bien qu'elle soit topographiquement légèrement décaissée par rapport au secteur «NI», le bruit de la circulation se rabattra plutôt du côté est de la route à cause des vents dominants d'ouest et de sud-ouest, excepté au plus froid de l'hiver où souffle le vent d'est.

La sécurité

Le secteur «NI» n'est aujourd'hui accessible en voitures que depuis la RD653, au niveau du carrefour qui permet de pénétrer dans le quartier de Soetrich par la rue des Églantines (accès également à l'aire d'accueil des gens du voyage par cette rue).

Actuellement un aménagement de type «tourne-à-gauche» permet un accès sécurisé à la rue des Églantines mais il n'y a pas d'aménagement équivalent pour accéder à la réserve géologique de l'autre côté de la route. Le projet en cours de réalisation en 2018 va y remédier en complétant le dispositif d'accès existant et en limitant le tronçon de voie en question à 50 km/h au lieu de 70 km/h aujourd'hui.

Un arrêt de bus existe sur la RD653, devant l'entrée du cimetière. Mais l'accès au secteur «NI» depuis cet arrêt n'est pas sécurisé. En effet, dans le sens Hettange - Frisange, il faut marcher sur un bas-côté non aménagé et non éclairé. Dans le sens d'entrée dans l'agglomération, un cheminement piéton confortable et sécurisé permet aux usagers de rejoindre facilement le centre de Hettange aussi bien que Soetrich, cependant aucun dispositif de traversée de chaussée n'existe à l'endroit du cabanon d'accueil.

Le projet d'aménagement en cours ne prévoit pas de doubler le passage protégé existant à côté de l'entrée du cimetière en en créant un autre près du cabanon d'accueil de la réserve, mais il engendrera son déplacement vers le nord, plus près du secteur «NI» et de son carrefour d'accès.

Notons enfin qu'aucun aménagement pour cyclistes n'existe le long de la RD653, et qu'aucun projet d'amélioration n'est connu à ce jour.



Actuel carrefour d'accès à la réserve naturelle (à droite) et à la rue des Églantines + aire d'accueil gens du voyage (à gauche).

2 - PROPOSITIONS D'AMÉNAGEMENTS

2.1 PROPOSITIONS POUR LIMITER LES NUISANCES

Pollution de l'air

Le secteur «NI» a vocation à accueillir des équipements publics ou d'intérêt collectif, c'est-à-dire des activités non polluantes pour l'atmosphère, hormis la pollution liée aux flux de véhicules des visiteurs. Aussi, la réserve naturelle est appelée à accueillir un nombre de visiteurs très limité étant donnée la fragilité des écosystèmes présents sur le site et la dimension réduite de la future Maison de la Nature (environ 500 ou 600 m²).

De plus, le fait d'être dans une zone particulièrement bien ventilée, sur le rebord du plateau dominant la vallée de la Kiesel, permettra la dispersion rapide des pollutions automobiles.

Par ailleurs, les écosystèmes forestiers entourant la zone (forêt de Garche à l'est) séquestrent le carbone dans la nouvelle partie de leur biomasse de bois qui s'ajoute chaque année. En complément, des plantations sont prévues en bordure de la RD653 et sur le parking.

Il ne faut pas oublier non plus que les eaux pluviales devront être traitées de manière alternative aux techniques habituelles (obligation réglementaire du présent PLU), c'est-à-dire que ces eaux seront stockées et infiltrées dans l'emprise même de la zone, avec rejet dans le réseau public de fossés uniquement pour les surverses en cas de pluies exceptionnelles. Ce choix écologique et urbain impose donc aux aménageurs de concevoir des espaces verts submersibles en cas de pluie, qui seront supports à une végétalisation du secteur «NI».

En parallèle, quand le calendrier des baux ruraux le permettra, il conviendra d'opérer un retour de la partie cultivée de la zone humide (face au secteur «NI») en prairie de fauche éventuellement arborée, afin qu'elle retrouve son écosystème de lande humide.

L'ensemble de ces plantations permettra une réelle absorption et une transformation du carbone. En effet, lorsque les arbres sont nouvellement plantés, une part importante de l'échange annuel de CO² est absorbée dans la biomasse du végétal en croissance. De plus, le sol contient très peu de carbone lorsque les arbres sont nouvellement plantés dans les terrains agricoles ou urbains, de sorte que le sol respire peu. Cette situation entraîne un niveau élevé de séquestration du carbone au cours des premières décennies de croissance de l'arbre. Enfin, la végétation a un rôle de filtre d'air parce qu'elle piège et retient les poussières et autres particules rejetées par la circulation automobile.

Pollution sonore

La loi relative à la lutte contre le bruit du 31 décembre 1992, ses décrets d'applications et l'arrêté du 05 mai 1995 déterminent des seuils de bruit aux abords des aménagements et infrastructures de transports terrestres. Ces seuils servent de références en cas de construction ou de modification d'une infrastructure mais peuvent être utilisés ici à titre indicatif.

Le secteur «NI» ne devant pas recevoir d'habitations, les prescriptions porteront sur les locaux à usage de bureaux situés dans une bande de 30 mètres depuis le bord de la chaussée de la RD653. Ainsi, ces constructions devront respecter les normes acoustiques fixées par le Code de la Construction et de l'Habitation en vigueur.

En complément de ces normes acoustiques, le projet d'aménagement de la zone impose deux mesures qui visent à limiter les nuisances sonores pour les futurs occupants et utilisateurs du secteur «NI» :

- un recul minimum des bâtiments de 10 mètres par rapport à l'emprise de la RD653, ce qui correspond approximativement à un recul de 20 à 22 mètres par rapport au bord de la chaussée.
- une implantation du futur bâtiment en «peigne» par rapport au tracé de la RD653, ce qui impliquera une concentration des ouvertures de la Maison de la Nature sur les façades qui ne font pas face à la RD653 (sud et éventuellement nord).

Par ailleurs, le projet vise également à limiter les nuisances sonores pour les voisins du secteur «NI» : l'ensemble du stationnement du personnel et des visiteurs sera organisé sur le terrain même de la Maison de la Nature (y compris pour les cars) et non pas sur la voie publique.

Pollution des milieux naturels

Le principe de gestion des eaux pluviales de l'opération est basé sur le recours aux techniques alternatives. Ces techniques consistent à retenir les eaux pluviales le plus en amont possible et à réaliser des aménagements en adéquation avec le paysage, privilégiant les ruissellements de surface qui permettent de retenir l'eau sur le site ; très en amont dans les parcelles pour les eaux de toitures (les eaux provenant des parcelles privatives seront gérées à la parcelle par la collectivité propriétaire du terrain), et le long des voies pour les chaussées.

Ainsi, la composition du plan masse doit permettre une véritable mise en scène de l'eau. On parle alors de gestion intégrée ou de pluri-fonctionnalité des ouvrages. Le dimensionnement hydraulique sera calculé pour une période de retour centennale de manière à ce qu'aucun rejet ne soit opéré en temps normal dans le réseau d'assainissement public ni dans le milieu naturel.

Sur le plan énergétique, l'implantation du futur bâtiment en «peigne» par rapport au tracé de la RD653 incitera les architectes à privilégier la façade sud pour éclairer la Maison de la Nature, ce qui engendrera des apports solaires non négligeables en mi saison et en hiver, donc des économies d'énergie.

2.3 PROPOSITIONS POUR GARANTIR LA QUALITÉ DE L'URBANISME ET DU PAYSAGE

Les recommandations faites ci-après ont pour but de favoriser un aménagement de grande qualité du site «vitrine» de la ville, qui permettra de donner à la réserve naturelle nationale géologique de Hettange-Grande l'identité et la visibilité qu'elle mérite. L'implantation du bâtiment d'accueil et d'interprétation, mais aussi le soin apporté aux espaces libres de construction, doivent contribuer à structurer fortement une des principales entrées de ville de Hettange-Grande.

L'urbanisme

Le plan de composition du secteur «NI» a été pensé pour que la future Maison de la Nature accompagne au plus près le chemin d'accès à la réserve naturelle, tout en assurant l'articulation urbaine avec la RD653, ce qui n'est pas le cas actuellement avec le cabanon d'accueil provisoire qui ignore la présence de la route.

L'objectif principal sera de marquer un «seuil urbain» grâce au bâtiment du nouvel équipement public, en corrélation avec le nouveau passage entre la limitation de vitesse à 70 km/h et celle à 50 km/h.

Cet effet de seuil pourrait être assuré par un bâtiment assez haut, mais cette option n'est pas forcément la plus adaptée. En effet, les constructions existantes dans le quartier respectent une hauteur assez faible (entre 3,50 m et 6,00 m à l'égout environ), et monter beaucoup plus haut pour la Maison de la Nature pourrait s'avérer choquant à la fois par rapport à ces maisons et par rapport au paysage ouvert de champs et de landes.

Il semble donc plus opportun de créer un front bâti qui saura s'imposer et composer avec le paysage par sa linéarité et son orientation, et non pas par sa hauteur. Pour ce faire, il est indispensable de réduire la marge de recul des constructions de 75 m (par rapport à l'axe de la RD653) à 10 m (par rapport à l'emprise de la RD653), afin de pouvoir imaginer un bâtiment très allongé, approximativement perpendiculaire à la RD653, plutôt qu'un bâtiment très compact et éloigné de la route, qui paraîtrait perdu au milieu du paysage naturel et agricole.

Le paysage

La structuration globale de l'espace le long de la RD653 se fera essentiellement par un renforcement des plantations grâce au projet de requalification de la «route du Benelux» : arbres de hautes tiges + quelques haies ponctuelles, mais pas à intervalles trop réguliers sinon l'effet de linéarité et de monotonie de cette route ne serait pas cassé. Cette végétation nouvelle fera échos aux masses boisées plus ou moins lointaines de la forêt de Garche et des côtes de Moselle.

Mais au-delà de l'accompagnement paysager des rives de la RD653, l'autre enjeu paysager concernera le traitement des espaces privatifs libres de construction, parkings et jardins notamment. Des plantations devront être réalisées et reprendre soit la logique du verger régulier (comme il en existe encore quelques uns au nord du terrain), soit la logique des bosquets aléatoires qui ponctuent la lande humide au sud du secteur «NI».

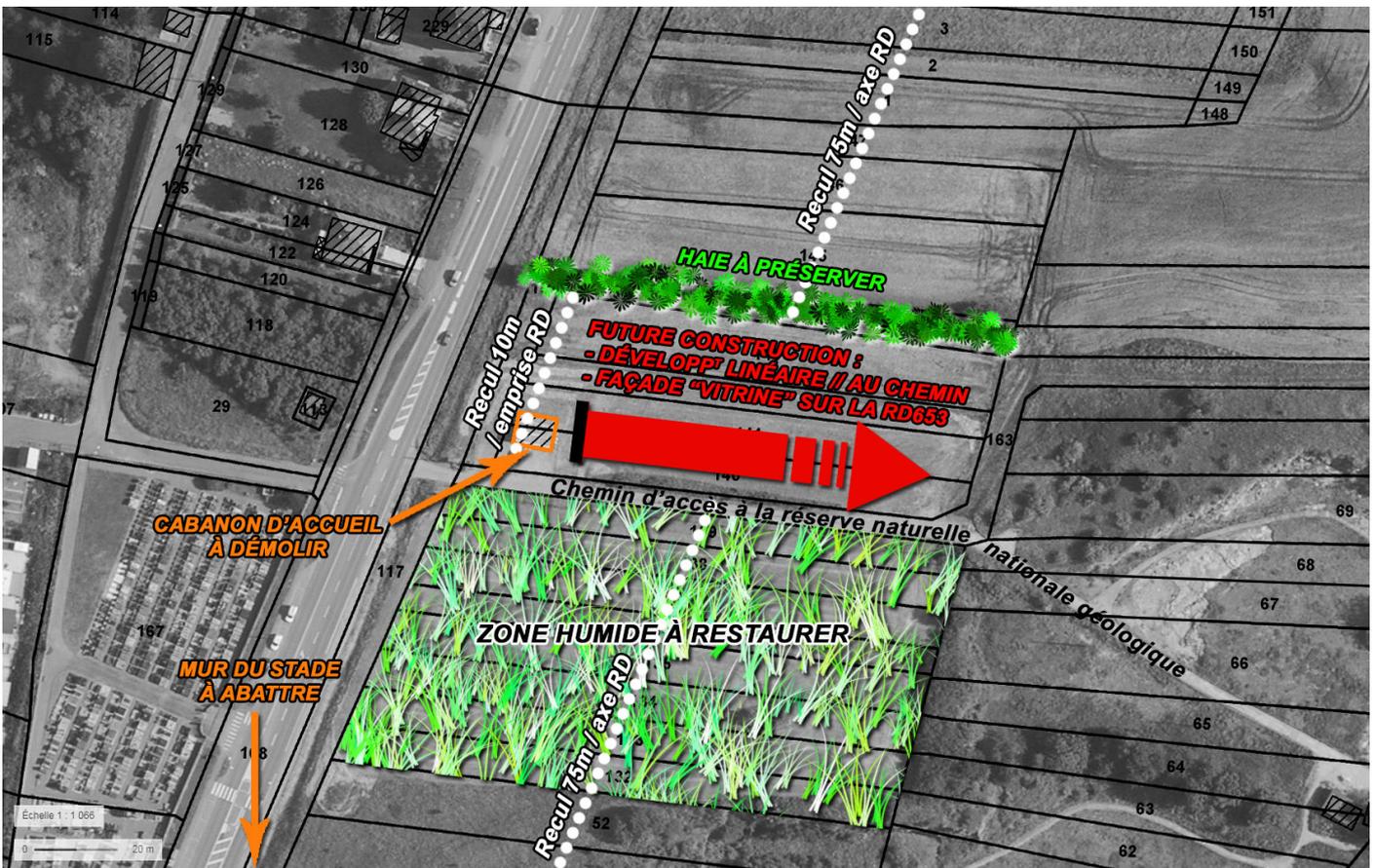
Concernant cette lande, il a été vu précédemment qu'une partie a été détériorée par des cultures céréalières, juste en face du secteur «NI», de l'autre côté du chemin d'accès à la réserve naturelle. À terme il sera nécessaire de cesser cette pratique inadaptée et destructrice pour l'écosystème afin de retrouver une prairie de fauche humide où la biodiversité pourra reprendre ses droits et les sols retrouver leurs fonctions hydrologiques.

Enfin, la haie qui marque actuellement la limite paysagère entre espaces agricoles au nord et espaces naturels (lande humide + réserve géologique) au sud devra être préservée.

Les mesures réglementaires suivantes ont donc été prises dans le présent PLU :

- Le règlement graphique imposera la préservation de la haie champêtre en limite nord du secteur «NI».
- Au moins 50% de la surface du terrain devront être perméables aux eaux de pluie, ce qui impliquera soit la végétalisation des toitures, soit l'utilisation de matériaux de sol perméables pour les surfaces dédiées au stationnement (dalles-gazon, pavage à joints larges, mélange terre-pierre, ...).

- Les espaces extérieurs (parkings, espaces verts, ...) seront plantés à raison d'au moins 1 arbre de haute ou moyenne tige pour 100 m².
- Les espaces verts et plantations seront conçus de telle sorte qu'ils contribuent aux continuités écologiques, en lien avec les corridors écologiques environnants mais aussi avec les entités paysagères environnantes : vergers réguliers et lande humide ponctuée de bosquets.
- Les aires de stockage extérieur devront être masquées depuis les points les plus visibles des voies ouvertes à la circulation automobile.
- Les parties de la lande humide dégradées par des pratiques agricoles inadaptées devront retrouver leur fonctions écologiques de zone humide.
- Les essences utilisées pour les plantations seront d'origine locale et majoritairement à feuilles caduques. Les espèces dites invasives (Berce du Caucase, Balsamine de l'Himalaya, Renouée du Japon et Robinier faux Acacia notamment) sont interdites.



Transcription graphique des prescriptions urbaines et paysagères

2.4 PROPOSITIONS POUR GARANTIR LA QUALITÉ DE L'ARCHITECTURE

Les prescriptions faites ci-après ne visent pas à harmoniser les futures constructions du secteur «NI» avec celles qui existent déjà de l'autre côté de la RD653 car elles sont elles-mêmes particulièrement hétérogènes. En effet, la cohérence et la structuration de l'espace bordant cette route sera assurée par l'aménagement de l'espace public, dans le cadre du projet de requalification de la route du Benelux. Par contre, les prescriptions architecturales sur l'aspect extérieur des bâtiments doivent garantir la bonne insertion des futures constructions dans leur environnement agricole et naturel, car le secteur «NI» joue le rôle d'articulation entre la zone urbaine de Hettange - Soetrich et l'espace rural.

De plus, la future Maison de la Nature devra être un point d'appel visuel pour l'utilisateur de la RD653 et potentiel visiteur. Il est donc indispensable que son architecture reflète la qualité du site naturel dont elle assurera l'accueil et l'interprétation.

Implantation et gabarits

- Les bâtiments adopteront une certaine sobriété volumétrique, ils seront élégants par leurs lignes et leurs proportions.
- Dans le secteur «NI» face au cimetière, les bâtiments s'implanteront en «peigne» par rapport à la RD653, c'est-à-dire parallèlement au chemin d'accès de la réserve naturelle nationale et à la haie champêtre limitrophe du secteur (haie repérée sur le règlement graphique).
- Pour les équipements publics, la hauteur maximum sous égout (ou au sommet de l'acrotère) de la construction projetée, calculée à partir du terrain naturel, est fixée à 10 mètres.
- Les toitures auront des formes modernes ou contemporaines.

Matériaux et couleurs

- Les bâtiments seront d'une architecture simple et sobre, avec des matériaux d'un entretien facile.
- Toutes les façades doivent être traitées avec le même soin. Notamment, la façade orientée vers la RD653 ne pourra pas être traitée comme une façade «secondaire», même si, en termes de volumétrie, elle peut avoir une fonction de façade latérale ; ainsi cette façade doit assumer dans son traitement un rôle de «vitrine» et de point d'appel pour l'utilisateur de la RD653.
- Les matériaux destinés à être recouverts (par un enduit par exemple) ne pourront être laissés à l'état brut ; ils seront enduits ou revêtus d'un bardage. Cette prescription ne concerne toutefois pas les bétons matricés, les bétons teintés dans la masse ou encore les bétons lasurés.
- Si les façades comportent des surfaces en bardage, celui-ci sera obligatoirement en bois naturel non peint.
- Les appareillages techniques devront être en harmonie avec le support qui les reçoit (façade ou toiture), au moins pour ce qui est de la couleur.
- Les constructions et installations techniques nécessaires à l'exploitation de la voirie et des réseaux doivent s'inscrire architecturalement et urbanistiquement dans le site d'implantation.

Clôtures non agricoles et enseignes

- Les clôtures ne sont autorisées que dans la mesure où elles sont indispensables à la sécurité.
- La hauteur maximum admise pour les clôtures est de 2,00 mètres.
- Les clôtures devront être constituées soit des haies vives, soit de dispositifs à claire-voie en bois ou métal doublés ou non de haies vives, soit de murs en pierre apparente ou gabions, surmontés ou non de dispositifs à claire-voie en bois ou métal et doublés ou non de haies vives.
- Les enseignes devront faire partie intégrante des façades, excluant toute structure plus haute que les

points les plus élevés des façades. Les enseignes pourront également être intégrées à des éléments constitutifs des aménagements extérieurs (clôtures, murets, ...) sans jamais dépasser la hauteur de ces éléments.

