

Commune de
LA MAXE

PLAN LOCAL D'URBANISME

ETUDE AMENDEMENT DUPONT

PLU approuvé le : 27 janvier 2020

Révision générale
Préscription par délibération
du 28/04/2016

SOMMAIRE

1	<u>PREAMBULE</u>	2
1.1	LE DOCUMENT D'URBANISME EN VIGUEUR	3
1.2	LES OBJECTIFS POURSUIVIS PAR LA METROPOLE ET PAR LA COMMUNE	4
2	<u>ANALYSE DU SECTEUR DE PROJET CONCERNE PAR L'AMENDEMENT DUPONT</u>	5
2.1	LES CARACTERISTIQUES ENVIRONNEMENTALES ET PAYSAGERES DU SITE	6
2.1.1	LES PAYSAGES AUX ABORDS DU SITE	6
2.1.2	LE SITE DE PROJET ET SES ABORDS	10
2.1.3	ENVIRONNEMENT, TRAME VERTE ET BLEUE.....	11
2.2	LES ACCES AU SECTEUR DE PROJET	12
2.3	VOCATION ET DISPOSITIONS REGLEMENTAIRES DE LA ZONE 1AUL	14
2.4	LES RESEAUX ET LES CONTRAINTES	15
2.4.1	CONTRAINTES LIEES AUX RISQUES NATURELS	15
2.4.2	LES NUISANCES SONORES	17
2.5	BILAN DE L'ETUDE DE DIAGNOSTIC	18
3	<u>LES CARACTERISTIQUES DU PROJET ENVISAGE</u>	19
3.1	LA DESTINATION DU SITE ET SES PRINCIPES D'ORGANISATION	19
3.2	IMPACT DU PROJET.....	21
4	<u>LES PRESCRIPTIONS RELATIVES A L'AMENAGEMENT DE LA ZONE</u>	22
4.1	TRADUCTION DANS LE REGLEMENT GRAPHIQUE	22
4.1.1	RECU PAR RAPPORT A L'AUTOROUTE.....	22
4.1.2	PRESERVATION DES TRAMES VERTES	23
4.1.3	LIMITATION DES NUISANCES.....	23
4.2	TRADUCTION DANS L'ORIENTATION D'AMENAGEMENT ET DE PROGRAMMATION	24
4.3	TRADUCTION DES OBJECTIFS DU PADD DANS L'OAP	26
4.4	MODIFICATIONS REGLEMENTAIRES DE LA ZONE 1AUL	27

1 PREAMBULE

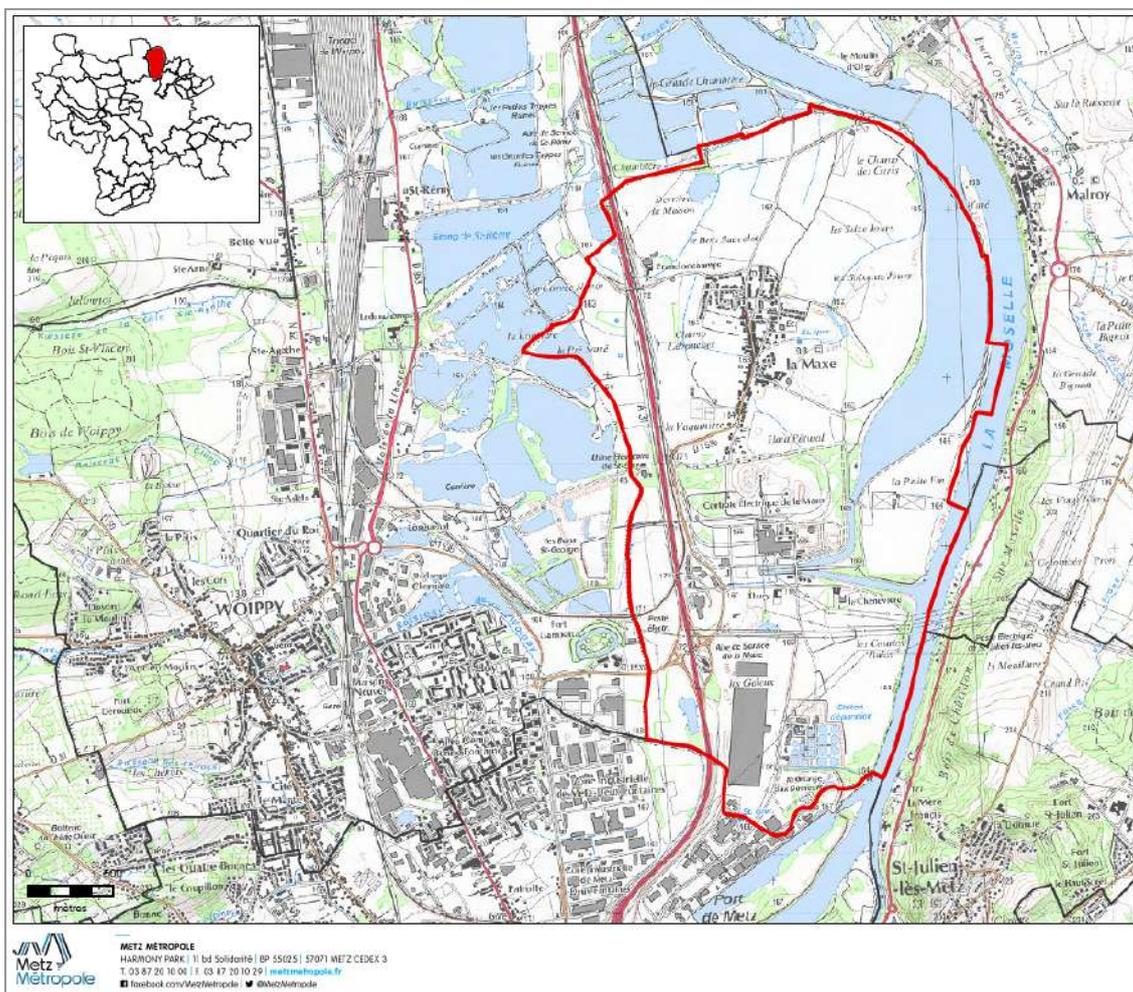
La commune de La Maxe est située dans la région Grand Est, dans le département de la Moselle.

Elle est localisée sur la rive gauche de la Moselle, au nord de l'agglomération messine, le long de l'autoroute A 31.

Elle comptait 868 habitants en 2013. Le ban communal s'étend sur 7,55 km².

La Maxe est implantée à un croisement entre des axes Nord-Sud entre le Grand Est et le Luxembourg et Est-Ouest entre la France et l'Allemagne.

La commune dispose d'une excellente desserte : l'autoroute A 31, la route départementale RD 153b, la voie verte et la Moselle. Une voie ferrée longe le territoire, mais les gares les plus proches sont situées à Woippy et à Metz.



La commune fait partie de la Métropole de Metz et est recouverte par le Schéma de Cohérence Territoriale de l'Agglomération Messine (SCoTAM) approuvé le 20 novembre 2014.

1.1 Le document d'urbanisme en vigueur

Le Plan Local d'Urbanisme de la commune de **LA MAXE** a été approuvé le 12 mai 2005. Le PLU a fait l'objet de quelques mises à jour, deux révisions simplifiées, trois modifications, dont deux simplifiées approuvées le 31 août 2017 et le 3 décembre 2018.

Par délibération du 28 avril 2016, la municipalité a décidé d'engager la révision de son Plan Local d'Urbanisme. Depuis le 1er janvier 2018, la révision du PLU de La Maxe est poursuivie par Metz Métropole, suite à la reprise de la compétence urbanisme.

Dans le cadre de la révision du PLU, la Métropole et la commune de La Maxe s'interrogent sur la pertinence de certaines marges d'inconstructibilité de 100 m de part et d'autre de l'autoroute A31 et qui impactent de manière substantielle certain projet d'équipement.

Pour rappel, tout aménagement situé le long de cette voie est soumis aux articles L.111-6 à L.111-10 du Code de l'Urbanisme (Article 52 de la loi du 2 février 1995 relative au renforcement de la protection de l'environnement, dite "Loi Barnier", concernant les entrées de ville).

En substance, l'article L111-6 du code de l'urbanisme stipule qu'en dehors des espaces urbanisés des communes, les constructions ou installations sont interdites dans une bande de 100 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.

Article L111-6 du code de l'urbanisme

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 L. 141-19.

A moins que, conformément à l'article L111-8, des règles différentes concernant ces zones, fixées par le P.L.U ou un document d'urbanisme tenant lieu, soient justifiées en fonction des spécificités locales, au regard notamment des nuisances, de la sécurité, de la qualité architecturale, ainsi que de la qualité de l'urbanisme et des paysages.

Article L111-8 du code de l'urbanisme

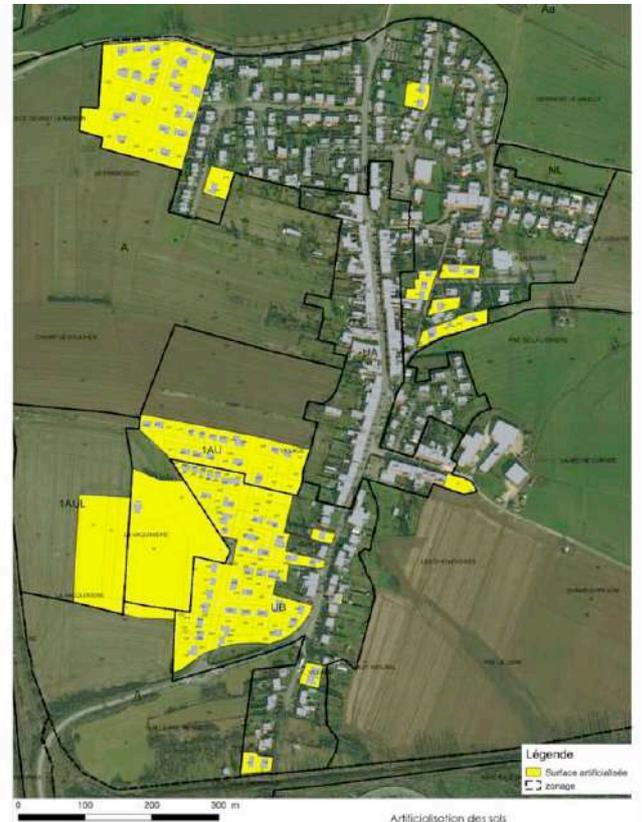
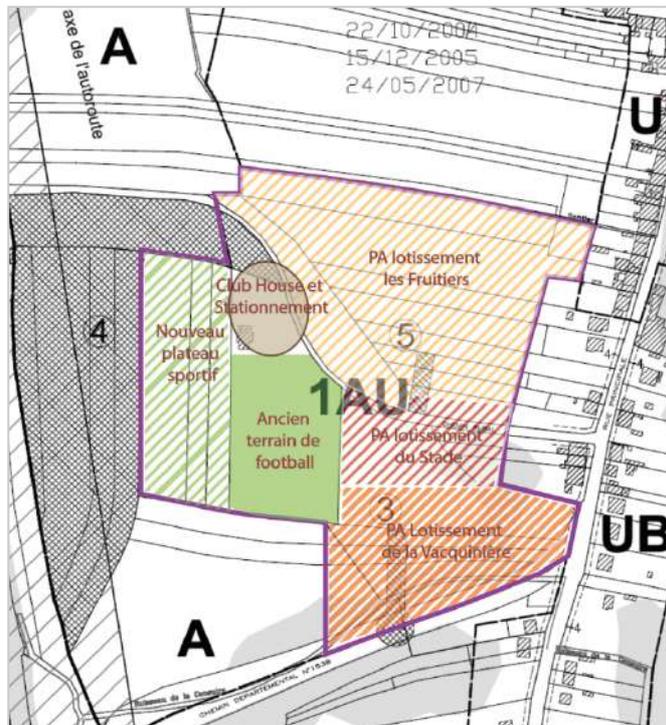
Le plan local d'urbanisme, ou un document d'urbanisme en tenant lieu, peut fixer des règles d'implantation différentes de celles prévues par l'article L. 111-6 lorsqu'il comporte une étude justifiant, en fonction des spécificités locales, que ces règles sont compatibles avec la prise en compte des nuisances, de la sécurité, de la qualité architecturale, ainsi que de la qualité de l'urbanisme et des paysages.

Ces règles seront déterminées dans le cadre d'une étude spécifique contenue dans le PLU dite "Étude d'entrée de ville", qui fait l'objet de ces chapitres, afin de rendre constructible cette bande de 100 mètres.

1.2 Les Objectifs poursuivis par la Métropole et par la commune :

Depuis une quinzaine d'année la commune a orienté son développement en frange ouest du noyau villageois.

Plusieurs lotissements ont vu le jour, créant de nouvelles polarités et redessiner l'enveloppe urbaine du village



En parallèle des projets destinés au développement résidentiel, les élus communaux souhaitent promouvoir la création d'un site dédié aux activités culturelles et sportives. A ce titre, M. le Maire a déjà inauguré un nouveau plateau sportif et souhaite poursuivre l'aménagement du secteur par l'implantation d'un nouveau complexe sportif, d'une halle multisport... et porte une attention particulière à l'aménagement du site.

Par cette étude, il s'agit d'adapter ponctuellement les règles d'inconstructibilité édictées à l'article L111-6 du code de l'urbanisme afin de permettre l'aménagement cohérent et fonctionnel d'une nouvelle centralité à vocation sportive sur le ban communal de La Maxe. Ces adaptations seront intégrés dans le cadre de la procédure de révision du PLU en cours.

2 ANALYSE DU SECTEUR DE PROJET CONCERNE PAR L'AMENDEMENT DUPONT



Le secteur concerné par les équipements sportif se situe à l'ouest du village, entre l'autoroute et le village et représente une surface d'environ 4.62 ha. La nature actuelle du secteur se compose d'une part, d'équipement déjà réalisés (terrain de football, vestiaires, club house, stationnement...) et d'autre part de champs cultivés. L'intégralité de l'assiette foncière concernée par le projet appartient à la commune.

2.1 Les caractéristiques environnementales et paysagères du site

2.1.1 Les paysages aux abords du site



Localisation des vues étudiées

----- Limite de la zone 1AUL



A. Vue depuis l'autoroute A31 (sud)

Depuis cette partie de l'autoroute, la végétation le long du chemin de fer laisse apercevoir le nouveau terrain de football, et en arrière-plan quelques maisons individuelles de la zone 1AU. La voie ferrée est en léger surplomb de l'autoroute et crée un barrage visuel.



B. Vue vers l'emplacement des futurs aménagements du site depuis l'autoroute A31

Actuellement, la zone d'étude correspondant aux futurs aménagements sportifs semble masquée par la végétation existante depuis ce point de vue. La voie ferrée et ses aménagements aériens apparaissent clairement au premier plan.



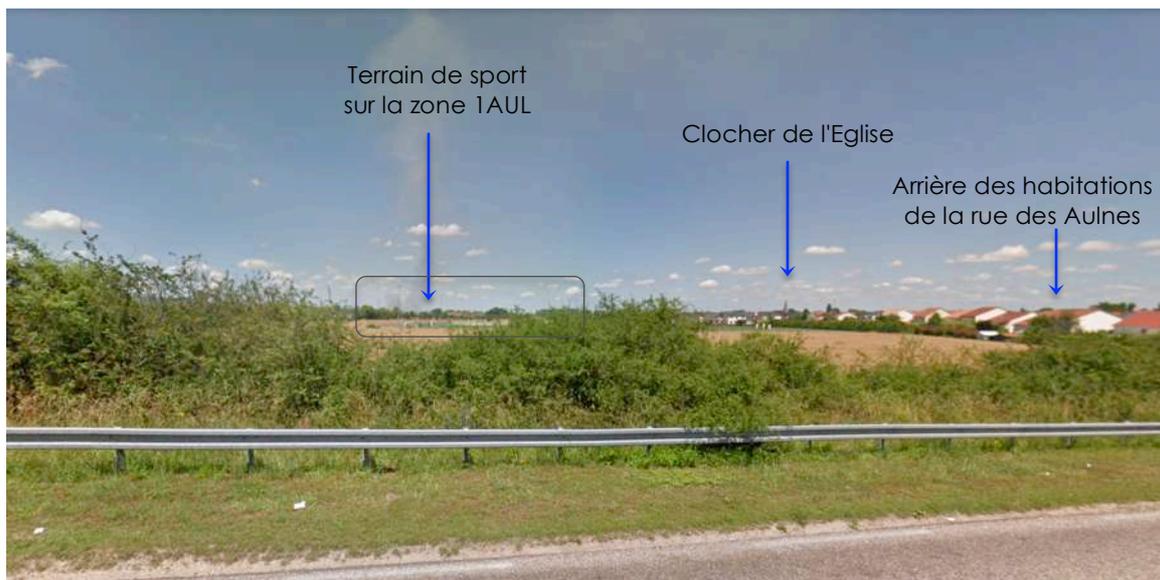
C. Depuis A31 vers la partie Nord du site

La végétation, bien que dense, laisse apparaître les faitages des constructions des lotissements. Un bâtiment technique le long de la voie ferrée apparaît fortement tagué.



D. Perception depuis A31 dans le sens Nord-Sud

Dans le sens Nord-Sud, n'apparaissent que la voie ferrée et la centrale EDF. On ne peut percevoir le village à l'arrière de la végétation.



E. Vue du site depuis la RD 153b au Sud

Depuis la RD 153b, en entrée de commune Sud, les haies laissent apercevoir la silhouette de la commune à l'Est dominée par le clocher de l'Eglise. Les équipements sportifs existants au Nord apparaissent également sans transition particulière avec l'espace agricole au premier plan.



F. Autre vue du site depuis la RD 153b

Le site de projet apparaît à l'arrière de l'espace agricole depuis le rond-point. La végétation de haie en bordure laisse la place à des arbres d'alignement.

2.1.2 Le site de projet et ses abords



G. Actuellement, l'ancien terrain de football (zone 1AU) est séparé de la zone d'habitat par une limite végétale.



H. Limite entre la zone 1AU et 1AUL, entre l'ancien et le nouveau terrains de sport



I. Depuis le Nord du terrain de foot, on aperçoit la centrale EDF.



J. Le nouveau terrain de football à proximité de zones agricoles. La vue depuis le Nord laisse apparaître la végétation en bordure de la RD153 et de la voie ferrée.



K. City stade existant.
Il ne semble pas y avoir de limite perceptible entre le site et la zone agricole au Nord.



L. Bâtiment existant, vestiaires, etc.

2.2 Les accès au secteur de projet



Localisation des vues étudiées

----- Limite de la zone 1AUL



M : Accès depuis la rue Principale vers la rue de la Vacquinière



N. Rue des Aulnes située à l'Est du site (zone UB)

Le site est accessible depuis la rue des Aulnes, lotissement récemment réalisé constitué de constructions d'habitat de R à R+1, en recul de la voirie principale.

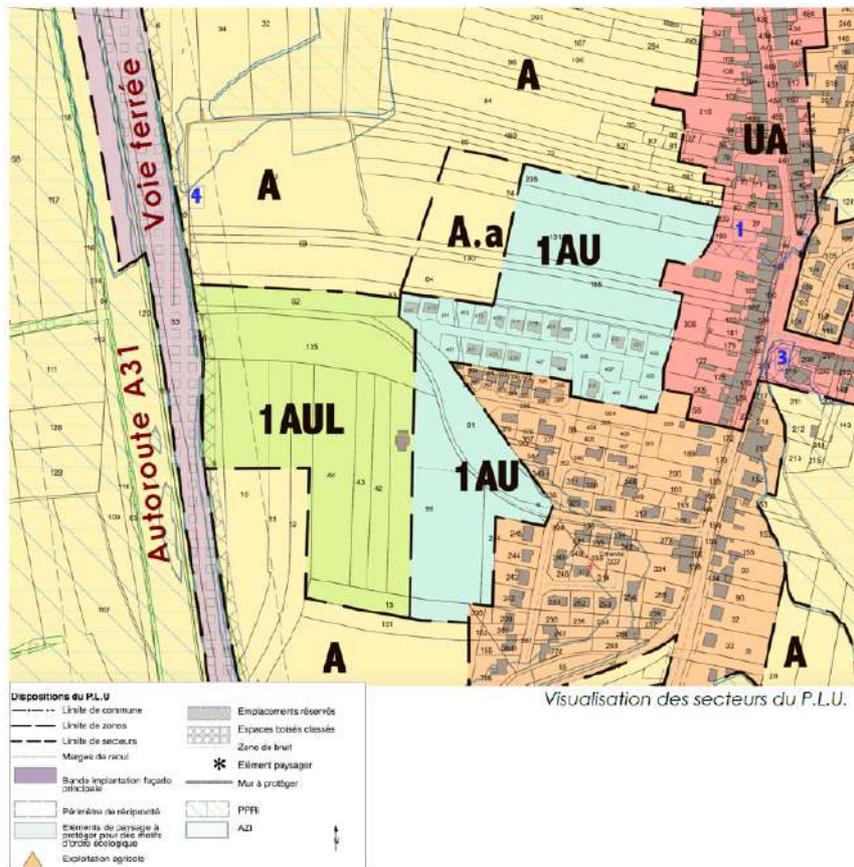


O. Accès actuel au site et parking des équipements sportifs existants en limite de lotissement



P. Accès futur à la zone de loisirs depuis le prolongement de la rue de la Vacquinière

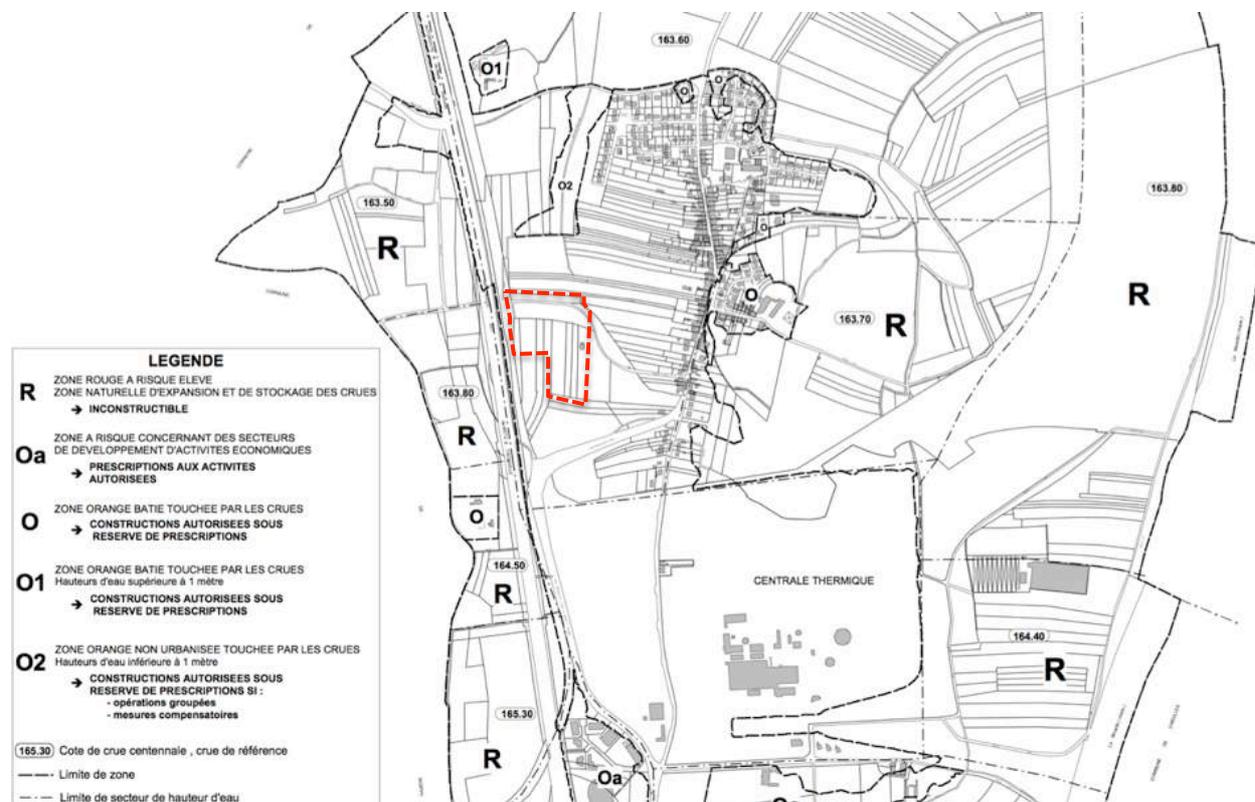
2.3 Vocation et dispositions réglementaires de la zone 1AUL



Le PLU en cours de révision prévoit de classer ce secteur d'équipement en zone spécifique 1AUL (zone à urbaniser destinée aux loisirs et équipements sportifs) et permet notamment la création d'un gymnase et des compléments aux terrains existants. Elle se greffe au futur lotissement Stade 2 en frange Est et vient s'adosser à la voie ferrée en partie Ouest.

2.4 Les réseaux et les contraintes

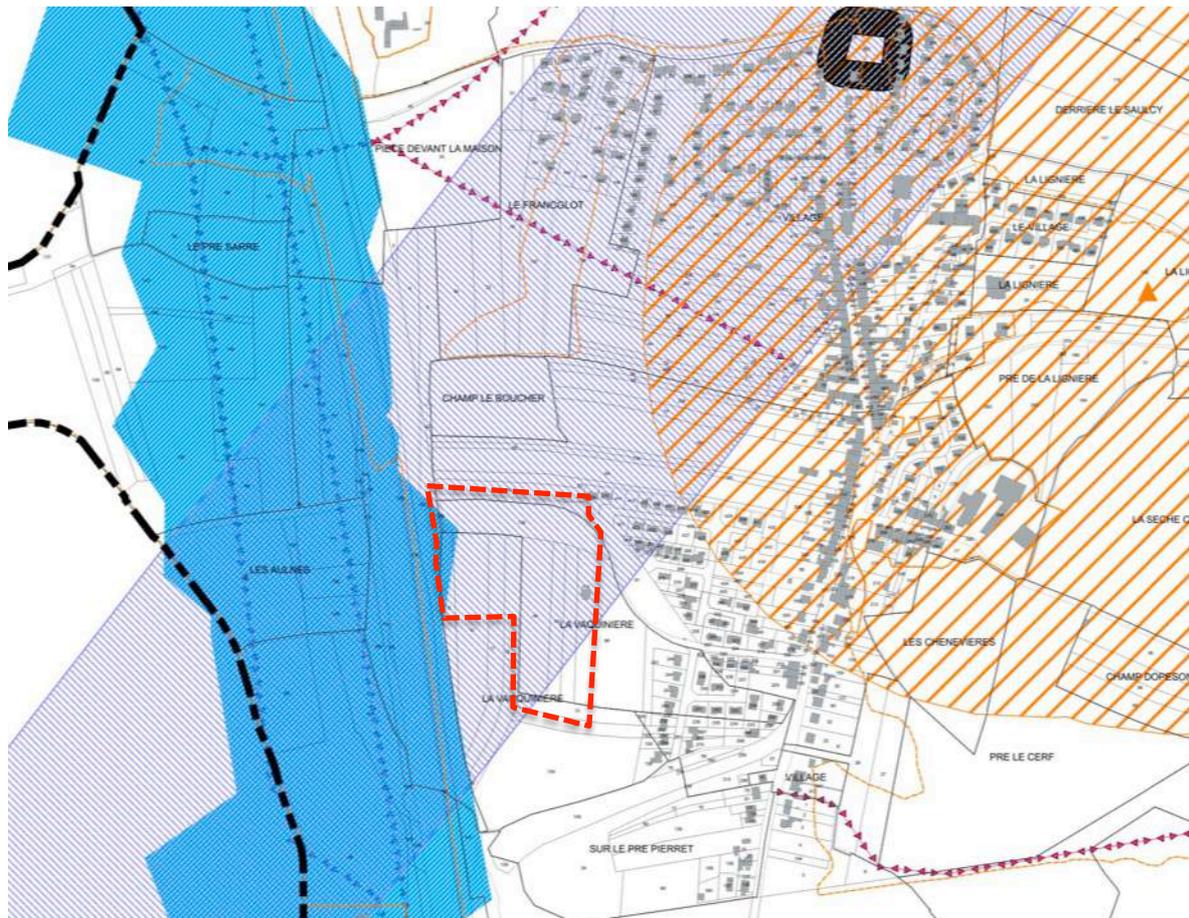
2.4.1 Contraintes liées aux risques naturels



La Maxe - Extrait du plan de prévention des risques d'inondation

La commune de La Maxe est concernée par le Plan de Prévention des Risques d'Inondation (PPRI) approuvé le 28 Juin 2005. Les risques d'inondation sont dus essentiellement aux crues de la Moselle.

Cependant le site qui fait l'objet de la présente étude est situé en zone blanche et n'est pas directement concerné par le risque prévisible d'inondation, ni par l'Atlas des zones inondables.



Extrait du plan des servitudes

Légende	
servitudes	risques technologiques
PPR copier	Bris de vitre
AC1P	Effets irréversibles
INT1	Effets létaux
PT2p	effets létaux significatifs
AS1	Royon d'isolement autour des silos de stockage
I4	

- Servitude de protection contre les obstacles, PT2p

Une servitude relative à la protection contre les obstacles est présente sur une grande partie du site étudié.

- Décret du 14/10/2013 fixant l'étendue des zones et les servitudes de protection contre les obstacles applicables sur le parcours du faisceau hertzien Saulny Fort Lorraine/Laudrefang Karrenstrasse.

- Servitude résultant de l'instauration de périmètres des eaux potables et des eaux minérales, AS1

Le site est également concerné par la servitude AS1 en frange Ouest. Cette protection concerne les captages d'eau de la ville de Metz :

- DUP par arrêté préfectoral du 09/02/1976 modifié le 21/02/1977.

2.5 Bilan de l'étude de diagnostic

Le site détient de nombreux atouts qui pourraient permettre d'intégrer ces zones à urbaniser en toute simplicité :

- L'emplacement du site à proximité du centre bourg, en continuité des zones urbanisées et à urbaniser, notamment le lotissement en cours "Stade 2" ce qui permet de limiter les déplacements et donc les consommations énergétiques et les émissions de polluants de l'air et de gaz à effet de serre.
- Les terrains sont d'ores et déjà en partie investis par des équipements et aménagements sportifs. Il s'agit là d'un complément permettant de constituer un pôle sportif complet.
- Le site est accessible depuis les voies existantes (RD 153b). La proximité avec l'A 31 représente un atout en permettant des connexions aux grandes agglomérations urbaines.
- La végétation est déjà présente le long de la voie ferrée, ce qui limite l'impact futur des équipements.

Le site initial possède également des aspects négatifs :

- La présence de l'A 31 représente aussi une faiblesse, car elle crée une véritable rupture Est/Ouest tant dans les déplacements que dans la perception du territoire. Elle génère des nuisances sonores et polluantes relativement importantes.
- La proximité des zones agricoles nécessite un traitement approprié des limites d'urbanisation.
- La présence des lotissements à proximité du site peut représenter une faiblesse, car cela nécessite la prise en compte des nuisances créées par les activités de la zone de loisirs et la gestion de la transition paysagère.

3 LES CARACTERISTIQUES DU PROJET ENVISAGE

3.1 La destination du site et ses principes d'organisation

La destination de la zone sera d'accueillir les futures activités sportives et de loisirs.



Zone d'activités de loisirs - Plan masse projet en cours d'étude (susceptible d'évoluer)



Le projet vient s'inscrire dans le prolongement des équipements sportifs déjà existant et comporte un complexe sportif et une halle multisports.

Accessible depuis la rue de la Vacquinière, l'aménagement de la zone fait partie d'un réaménagement plus vaste de tout le secteur avec la réalisation du lotissement Stade 2 et une zone future d'urbanisation en partie nord.

Un diagnostic archéologique a déjà été réalisé.

Projet lotissement Stade 2 à l'Est du site, en cours d'étude.



*Perception future du site depuis l'A31 :
Le merlon planté le long de la voie ferrée et la halle multisports*

La halle multisports implantée à proximité de la voie ferrée n'impactera que faiblement le paysage depuis l'autoroute.

Le merlon implanté en premier plan ne laissera apparaître que le bandeau supérieur du bardage, qui, de couleur anthracite, ne créera pas d'impact visuel majeur.



Vue future du site depuis le terrain de pétanque

3.2 Impact du projet

Nature, superficie et localisation des zones qui seront ouvertes à l'urbanisation :

La zone 1AUL de 4,62 ha, destinée à des équipements de loisirs, est en partie localisée sur une parcelle agricole de grande culture, en continuité d'une des deux zones 1AU, le long de l'autoroute. Elle est déjà en partie équipée. On y trouve un terrain de foot, des vestiaires et un city-stade. La surface est aujourd'hui déjà en partie artificialisée sur environ 1,5 ha.

Impacts du projet sur les continuités écologiques

La zone 1AUL est concernée sur sa limite Ouest par un corridor écologique. Une bande est protégée au titre de l'article L151-23 du code de l'urbanisme afin de maintenir le corridor qui se situe en limite extérieur de la zone.

De plus, la réalisation d'un merlon planté permettra de renforcer cette trame verte nord/sud.

Aménagement et qualité paysagère

Les extensions urbaines seront intégrées dans leur environnement, notamment via des limites qualitatives sans transitions « rudes » entre les espaces. Une orientation d'aménagement et de programmation sont réalisées favorisant leur bonne insertion.

Les bâtiments projetés ne devront pas être de nature à porter atteinte au caractère ou à l'intérêt des lieux avoisinants, aux sites, aux paysages naturels ou urbains.

4 LES PRESCRIPTIONS RELATIVES A L'AMENAGEMENT DE LA ZONE

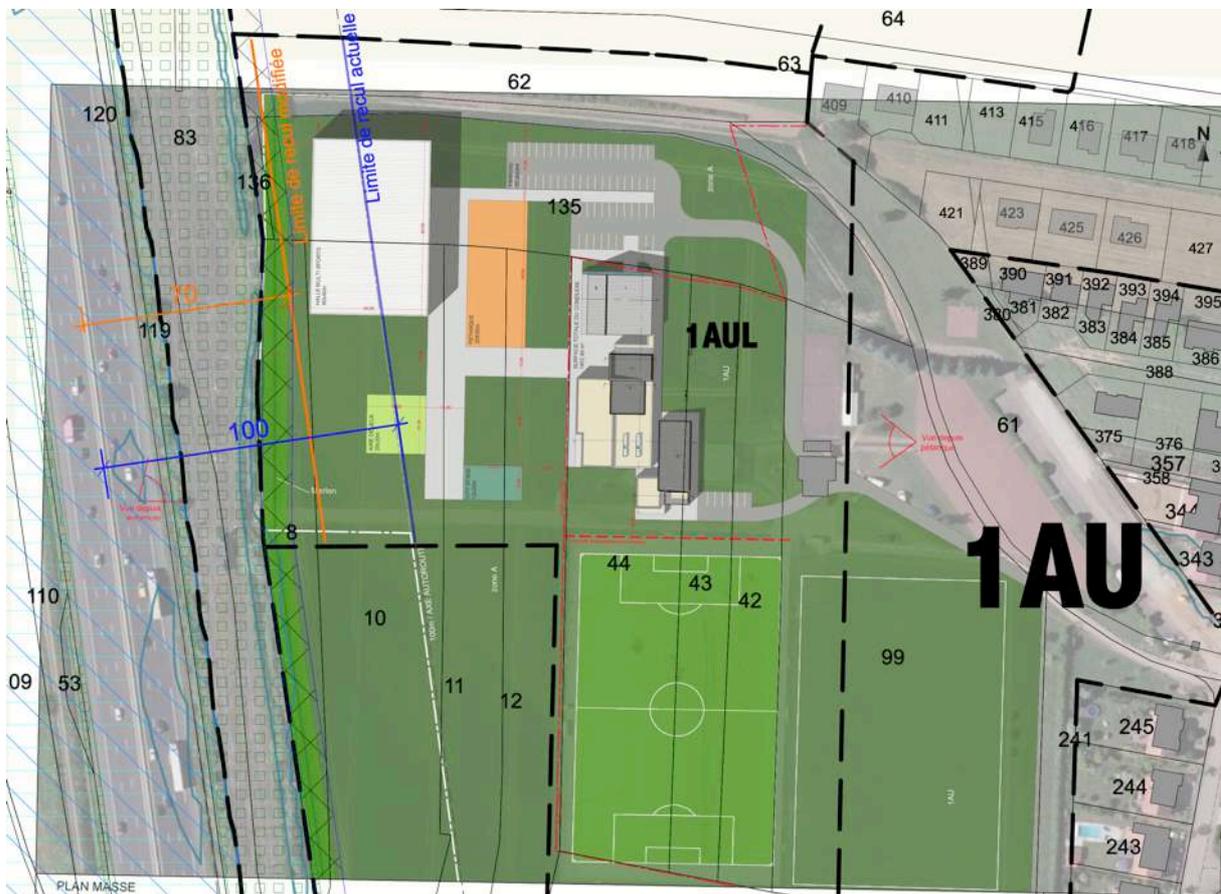
4.1 Traduction dans le règlement graphique

4.1.1 Recul par rapport à l'Autoroute

L'article L111-6 stipule qu'en dehors des espaces urbanisés des communes, les constructions ou installations sont interdites dans une bande de 100 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.

La présente étude a permis de démontrer la limitation de l'impact de la réduction de ce recul par rapport à l'A31 sur la zone 1AUL.

Ainsi, le zonage est modifié en limitant ce recul à 70m comme spécifié sur l'image qui suit afin de permettre la réalisation de la halle multi-sports.

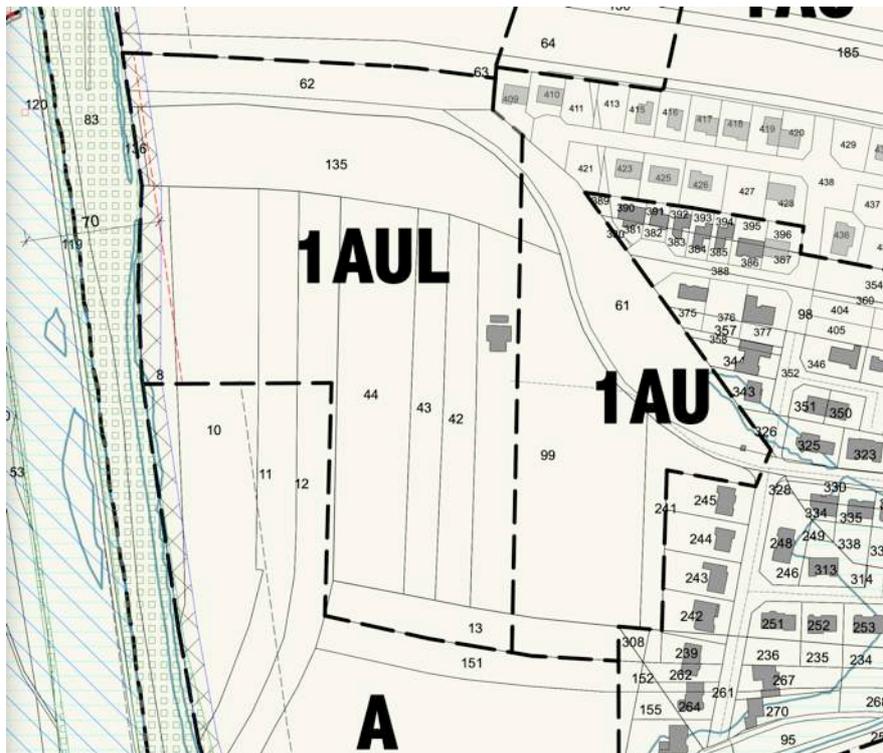


4.1.2 Préservation des trames vertes

Les continuités repérées dans l'études trames vertes et bleues sont reportées sur le zonage en limite extérieure de la zone.

4.1.3 Limitation des nuisances

Un emplacement réservé est mis en place sur le règlement graphique pour la réalisation d'un merlon planté afin de réduire l'impact sonore de l'autoroute.



Extrait du règlement graphique

4.2 Traduction dans l'Orientation d'Aménagement et de programmation

Les prescriptions spécifiques à cette zone et à son aménagement sont traduites dans l'Orientation d'Aménagement et de Programmation :

Le projet d'aménagement de la zone de loisirs devra intégrer les notions suivantes :

- un paysagement qualitatif,
- la gestion des eaux pluviales,
- la gestion de l'énergie,
- la gestion des déchets,
- la gestion du stationnement,...

a) Programmation

La zone 1AUL prévoit l'aménagement d'une zone de loisirs comprenant :

- un équipement sportif pouvant évoluer et être complété par des équipements de loisirs complémentaires
 - o pétanque,
 - o vestiaires,
 - o tennis,
 - o dojo,
 - o musculation,
 - o salle multisports

- Un second terrain de foot peut également être envisagé.

b) Paysagement

L'aménagement paysager doit concourir à l'intégration du projet dans son environnement.

Le traitement des espaces paysagers participera ainsi :

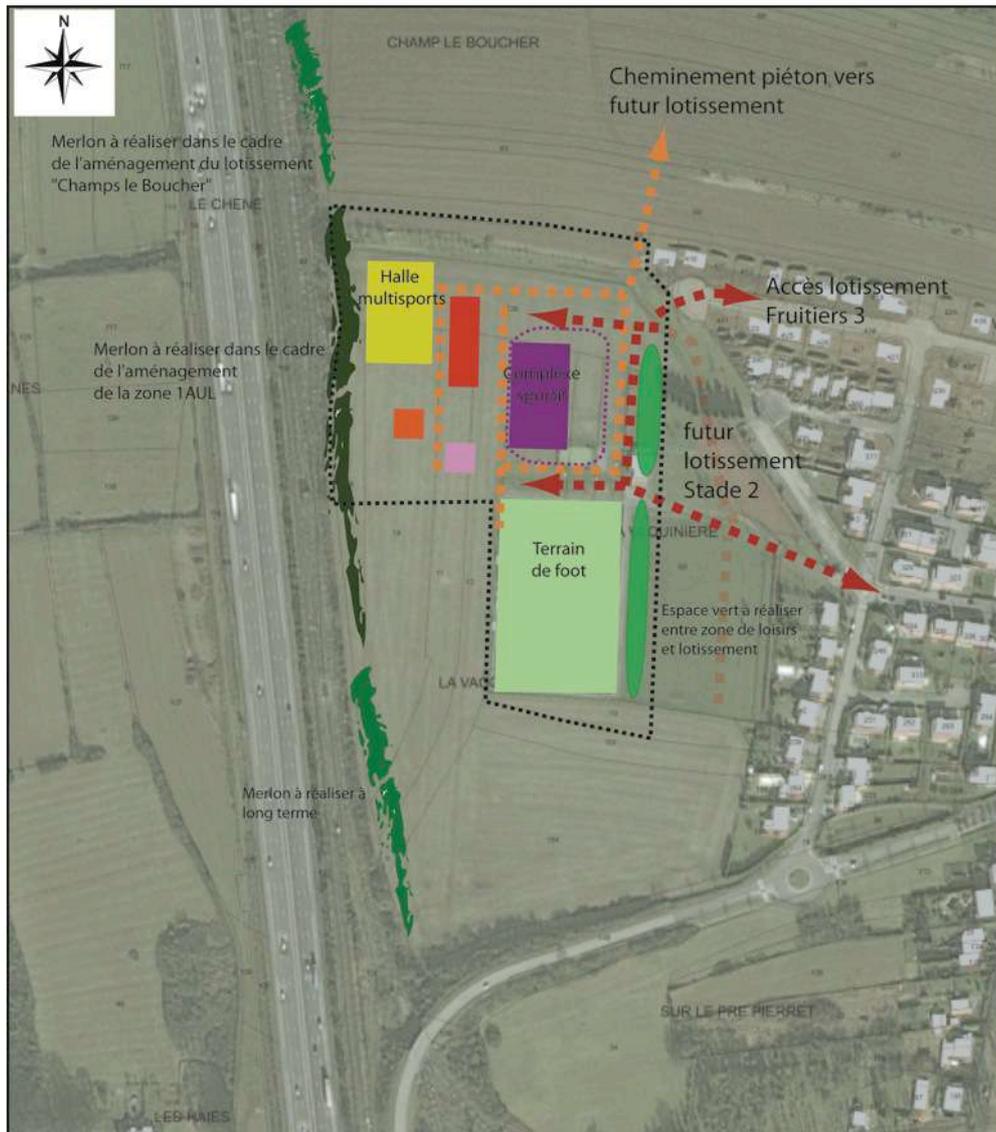
- à l'accompagnement des déplacements doux,
- à l'inscription du projet dans son contexte,
- à la gestion des eaux pluviales,
- à la biodiversité,...

Les essences seront choisies dans le registre local.

Il faut éviter les haies monospécifiques et privilégier le mélange d'essences.

Concernant les nuisances liées à l'autoroute :

Comme déjà évoqué, l'autoroute apportant une nuisance relativement importante en terme de bruit sur les lotissements existants à proximité du site et sur les futures extensions, il est prévu de réaliser un merlon anti-bruit de façon concomitante aux futurs projets, notamment la construction du lotissement « Stade 2 ». L'OAP associée précise l'emplacement nécessaire à la construction de ce merlon.



..... Limite parcellaire de l'OAP : 4,62 ha

Terrain de foot existant

Complexe sportif évolutif

Halle multisports

Desserte viaire

Circulation douce

Les implantations des différents équipements sont hypothétiques et peuvent être différentes

Pétanque

Aire de jeux

City stade

Merlon planté

Espace vert de transition



Architecture Urbaine & Paysage Lorraine
Benjamin FEDELI - Architecte Urbaniste

258 Avenue de Strasbourg - 54000 Nancy
Tél : 03 83 85 60 60 - Email : agence@auplorraine.com

COMMUNE DE LA MAXE
Zone de loisirs 1AUL

Orientations d'aménagement réalisées sur la zone de loisirs

4.3 Traduction des objectifs du PADD dans l'OAP

Objectif du PADD	Traduction dans l'OAP
Poursuivre la mise en place d'équipements sportifs et de loisirs avec un projet de complexe sportif	<p>La programmation de l'aménagement d'une zone de loisirs comprend :</p> <ul style="list-style-type: none"> - un équipement sportif - des équipements de loisirs complémentaires aux équipements déjà existants tels que par exemple : <ul style="list-style-type: none"> o Implantation de différentes activités sportives type : <ul style="list-style-type: none"> o pétanque, city-stade, o musculation, o salle multisports - Un second terrain de foot peut également être envisagé.
Poursuivre la mise en place de déplacements doux notamment en connexion avec les équipements, services et commerces de la commune.	L'OAP prévoit un réseau de cheminements doux, notamment en liaison avec le futur lotissement.
Intégrer la notion environnementale dans les futures opérations d'aménagement d'ensemble	<p>Le projet d'aménagement de la zone de loisirs devra intégrer les notions suivantes :</p> <ul style="list-style-type: none"> • un paysagement qualitatif, • la gestion des eaux pluviales, • la gestion de l'énergie, • la gestion des déchets, • la gestion du stationnement,...
Préfigurer le paysagement des zones	Une haie est prévue entre la zone de loisirs et le futur lotissement du Stade 2.
Améliorer le cadre en vie en réduisant la nuisance du bruit de l'autoroute	Un merlon planté est prévu le long de la voie ferrée.

4.4 Modifications réglementaires de la zone 1AUL :

SECTION II - CARACTERISTIQUES URBAINES, ARCHITECTURALES, ENVIRONNEMENTALES ET PAYSAGERES

VOLUMÉTRIE ET IMPLANTATION DES CONSTRUCTIONS

I - Implantation des constructions par rapport aux voies et emprises publiques

1. Une construction ne pourra être implantée à moins de 70 mètres par rapport à l'axe de l'autoroute A31.

III – Hauteur maximale

La hauteur maximale à l'acrotère de la construction projetée mesurée à partir du terrain naturel est fixée à 12 mètres. 3 mètres supplémentaires sont autorisés pour les équipements techniques nécessaires au fonctionnement des dites constructions.

Les règles de hauteur ne s'appliquent pas aux ouvrages techniques nécessaires au fonctionnement des services publics ou concourant aux missions des services publics.

TRAITEMENT ENVIRONNEMENTAL ET PAYSAGER DES ESPACES NON BÂTIS ET ABORDS DES CONSTRUCTIONS

1. Un traitement végétal de transition sera réalisé entre la zone de loisirs et l'espace agricole.
2. Afin de réduire l'impact sonore (et visuel) de l'autoroute, il est préconisé de réaliser un merlon planté le long de la voie ferrée conjointement à l'aménagement de la zone 1AUL.