

C O M M U N E D E
**Saint-Privat-la-
Montagne**

PLU

PLAN LOCAL D'URBANISME

REVISION GENERALE DU POS
VALANT ELABORATION DU PLU

Rapport de présentation

Plan Local d'Urbanisme approuvé par D.C.M. en date du 5 juillet 2007

Plan Local d'Urbanisme mis à jour par A.M. en date du 30 juillet 2007



SOMMAIRE

SOMMAIRE	1
PREAMBULE	2
DIAGNOSTIC ET ETAT INITIAL DE L'ENVIRONNEMENT	4
<i>1.1. Analyse spatiale</i>	4
1.1.1. Situation dans l'agglomération.....	4
1.1.2. Le territoire communal.....	4
1.1.3. Formes urbaines et tissus urbains.....	9
1.1.4. Transports et déplacements.....	13
<i>1.2. Analyse socio-économique</i>	18
1.2.1. Démographie.....	18
1.2.2. Habitat.....	20
1.2.3. Equipements.....	22
1.2.4. Activités et emploi.....	23
<i>1.3. Contexte réglementaire</i>	26
1.3.1. Le SCOT, Schéma de Cohérence Territoriale.....	26
1.3.2. La D.T.A., Directive Territoriale d'Aménagement.....	26
1.3.3. Le P.L.H., Plan Local de l'Habitat.....	28
1.3.4. Le P.D.U., Plan de Déplacements Urbains.....	28
1.3.5. Les différentes lois sur l'environnement.....	29
1.3.6. Les servitudes et contraintes.....	31
1.3.7. Les réseaux.....	31
<i>1.4. Perspectives de développement</i>	32
1.4.1. Identification du centre village : espaces publics, réseau viaire.....	32
1.4.2. Le potentiel de renouvellement et d'évolution du tissu villageois.....	32
1.4.3. Le territoire de la commune et les espaces naturels.....	33
1.4.4. Préservation et valorisation du patrimoine bâti.....	33
1.4.5. Développement et aménagement de la commune.....	34
JUSTIFICATION DU P.L.U.	37
<i>1.5. Justification des choix du P.A.D.D.</i>	37
1.5.1. Identification du centre village : cohérence du tissu urbain, préservation et valorisation du bâti.....	37
1.5.2. Potentiel de renouvellement et d'évolution du tissu villageois.....	37
1.5.3. Développement et aménagement de la commune.....	37
<i>1.6. Justification de l'orientation d'aménagement</i>	37
<i>1.7. Justification des dispositions du zonage</i>	38
1.7.1. Les différents types de zones.....	38
1.7.2. Présentation du zonage.....	38
1.7.3. Les évolutions de zonage P.O.S./P.L.U.....	39
1.7.4. Les autres dispositions graphiques.....	41
<i>1.8. Justification des dispositions réglementaires</i>	42
1.8.1. Les différentes règles.....	42
1.8.2. Justification du règlement.....	45
<i>1.9. Etude d'entrée de ville (art. L111-1-4 du C.U.)</i>	49
1.9.1. Cadre juridique.....	49
1.9.2. Analyse du site concerné.....	50
1.9.3. Présentation du projet urbain.....	51
1.9.4. Recommandations d'aménagement.....	55
EVALUATION DES INCIDENCES DU P.L.U. SUR L'ENVIRONNEMENT ET PRISE EN COMPTE DU SOUCI DE SA PRESERVATION ET DE SA MISE EN VALEUR	58
<i>1.10. Evaluation des incidences du P.L.U. sur l'environnement</i>	58
<i>1.11. Préservation et mise en valeur de l'environnement dans le P.L.U.</i>	59
1.11.1. La préservation de l'environnement naturel.....	59
1.11.2. La préservation de l'environnement urbain.....	60
<i>1.12. Tableau récapitulatif de la superficie des zones</i>	60

PREAMBULE

Depuis la loi Solidarité et Renouvellement Urbains du 13 décembre 2000 complétée par la loi Urbanisme et Habitat du 02 juillet 2003, les Plans d'Occupation des Sols sont devenus des Plans Locaux d'Urbanisme.

Au 1^{er} avril 2001, tout POS révisé doit l'être suivant la nouvelle procédure et devient donc un PLU. C'est le cas de Saint Privat la Montagne, dont le POS a déjà été révisé une première fois en 1993 (approbation le 14 mai 1993).

Deux modifications ont été réalisées en 1998 et 2001.

- la première a été approuvée le 06 mars 1998
- la seconde le 14 décembre 2001

Un des buts de la loi SRU est de recentrer la planification (de niveau communal avec le Plan Local d'Urbanisme) sur la notion de projet pour rendre les documents plus communicables envers les habitants. Afin de mettre en œuvre cet objectif, un nouveau document a été ajouté : le Projet d'Aménagement et de Développement Durable (PADD). Le contenu est précisé par la loi mais sa forme est libre.

Le Projet d'Aménagement et de Développement Durable est fixé par l'article R.123-3 :

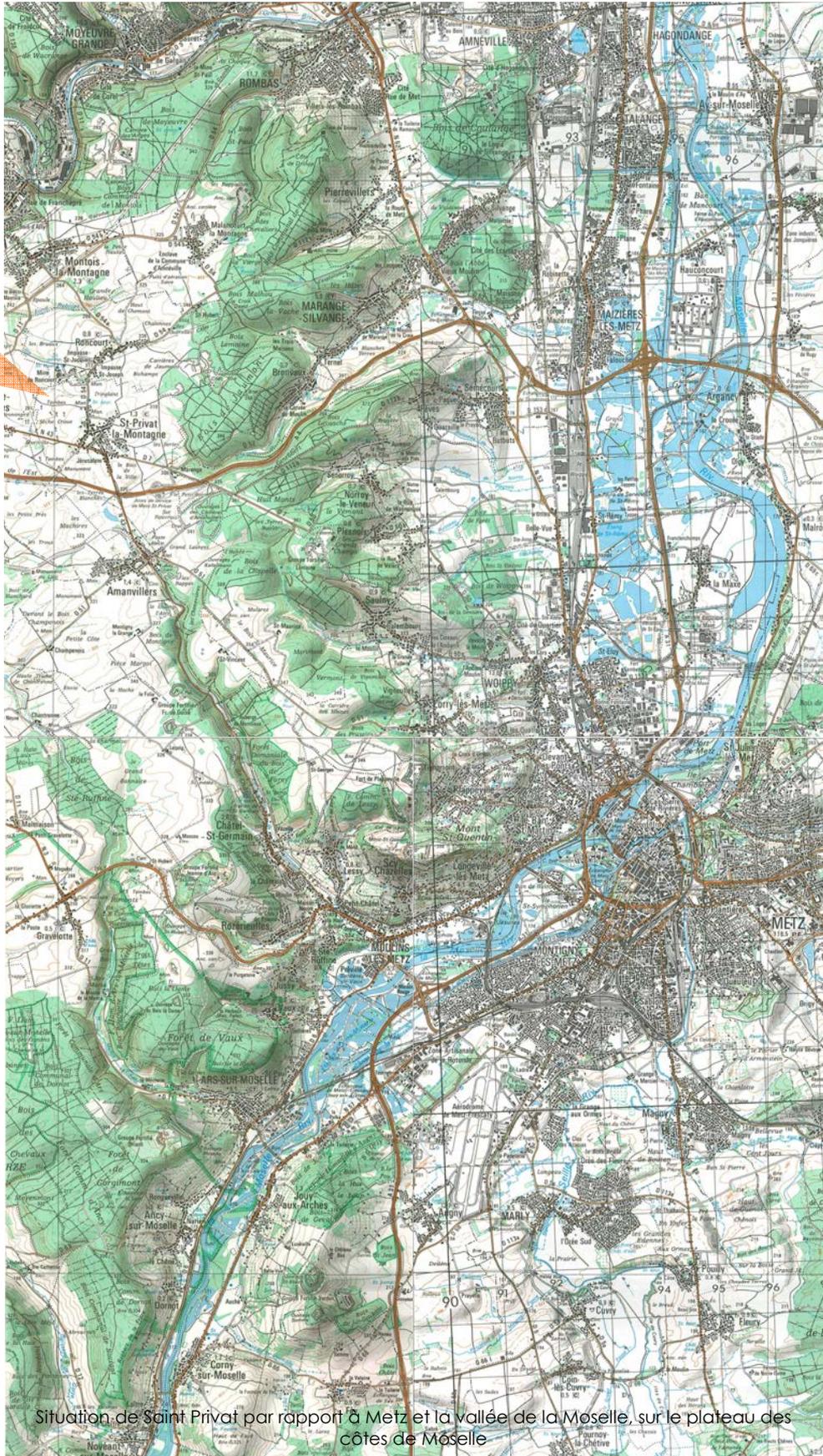
« Le projet d'aménagement et de développement durable définit, dans le respect des objectifs et des principes énoncés aux articles L. 110 et L. 121-1, les orientations d'urbanisme et d'aménagement retenues pour l'ensemble de la commune. »

Le PADD peut être complété par des "orientations particulières d'aménagement", facultatives, qui depuis la loi U&H ne font plus partie du PADD mais constituent un document à part.

Celles-ci sont relatives à des quartiers ou à des secteurs à mettre en valeur, réhabiliter, restructurer ou aménager. Ces orientations peuvent, en cohérence avec le projet d'aménagement et de développement durable, prévoir les actions et opérations d'aménagement à mettre en œuvre, notamment pour mettre en valeur l'environnement, les paysages, les entrées de villes et le patrimoine, lutter contre l'insalubrité, permettre le renouvellement urbain et assurer le développement de la commune. Elles peuvent prendre la forme de schémas d'aménagement et préciser les principales caractéristiques des voies et espaces publics.

Le règlement des anciens POS a été lui aussi modifié par la loi SRU et la loi Urbanisme et Habitat de juillet 2003.

- L'article 1 liste les occupations et utilisations du sol interdites. Par conséquent les occupations et utilisations non visées à cet article sont implicitement autorisées.
- L'article 2 liste les conditions particulières qui s'appliquent aux occupations et utilisations du sol non visées à l'article 1. Le non respect des conditions visées dans cet article équivaut à une interdiction.
- L'article 4 qui définit les conditions de desserte par les réseaux devra décrire les conditions de réalisation d'un assainissement individuel dans les zones relevant de l'assainissement non collectif.
- L'article 5 qui permettait de fixer une superficie minimale des terrains est désormais soumis à conditions : soit en cas de nécessité de réaliser un dispositif d'assainissement individuel soit lorsque cette règle est justifiée pour préserver l'urbanisation traditionnelle ou l'intérêt paysager de la zone considérée.
- l'article 15 qui prévoyait les possibilités de dépassement du Coefficient d'Occupation des Sols est supprimé.



Situation de Saint Privat par rapport à Metz et la vallée de la Moselle, sur le plateau des côtes de Moselle

DIAGNOSTIC ET ETAT INITIAL DE L'ENVIRONNEMENT

1.1. Analyse spatiale

1.1.1. Situation dans l'agglomération

La commune de Saint Privat la Montagne est située au nord-ouest de l'agglomération messine, à environ 14 km du centre de Metz. Son altitude est de 330m. Le territoire communal couvre 584 hectares dont 471 sont des terres agricoles. Avec 1374 habitants au recensement général de la population de 1999, la densité de population est de 235 habitants au km² en 1999.

Elle dépend du canton de Marange-Silvange regroupant 12 communes et appartient à l'arrondissement de Metz-Campagne.

Saint-Privat-la-Montagne touche les territoires de Sainte-Marie-aux-Chênes, Roncourt, Fèves, Norroy le Veneur et Amanvillers. Seule cette dernière fait partie de la communauté d'agglomération de Metz-métropole (CA2M). De ce fait, la commune de Saint Privat constitue une sorte d'enclave dans les territoires extra-CA2M. Un échange de territoire est prévu entre les communes de Saint-Privat-la-Montagne et d'Amanvillers. Cet échange devrait intervenir dans le courant de l'année 2007.

Suite au diagnostic d'agglomération, il n'y a pas de projets intercommunaux recensés sur le territoire de la commune de Saint-Privat-la-Montagne.

1.1.2. Le territoire communal

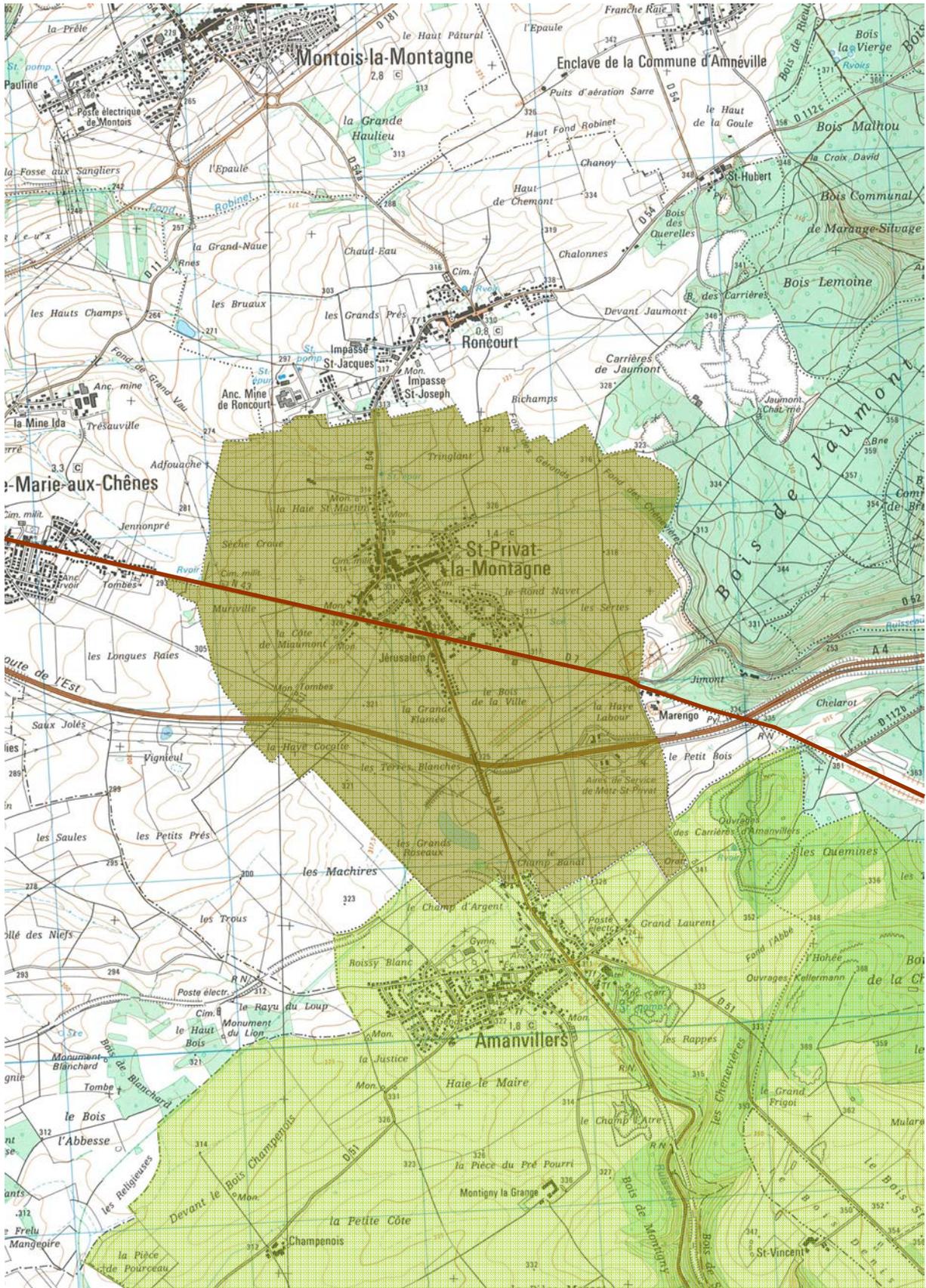
Historique

Les armes de Saint Privat : « De gueules, semé de croisettes recroisettées au pied fiché d'or, à l'épée haute d'argent garnie d'or brochant sur le tout. »

Autrefois, Saint Privatum en 1138, Saint-Prevez en 1290, Saint-Privéy-en-la-Montaigne en 1444, Saint-Privas-en-Montaigne au XVI^e siècle. Saint-Privat-la-Montagne était un village de la prévôté de Briey qui relevait du duché de Bar ; la paroisse dépendant de l'archiprêtré de Hatrize jusqu'en 1802.

Saint-Privat-la-Montagne a été le dernier épisode de la bataille acharnée du 18 août 1870, par laquelle les Allemands investirent la ville de Metz. Deux monuments allemands commémorent cette bataille.

Monuments classés : La porte monumentale du cimetière, qui remonte au XVI^e siècle, a été classée parmi les monuments historiques le 11 août 1924.



Paysage

Le relief



Le territoire communal est caractérisé par un relief de plateau. La commune de Saint Privat est située sur le revers du plateau des côtes de Moselle. Son relief légèrement vallonné est donc caractérisé par des pentes douces descendant vers l'ouest.

La géologie

La carte géologique de Saint-Privat montre la présence de sols marno-calcaires du Dogger dans la partie sud-ouest de la commune. Le reste de la commune est aussi composé de sols marno-calcaires mais de la période du Bajocien.

D'autre part, le sous-sol est parcouru par d'anciennes galeries d'exploitation du minerai de fer, ayant posé des problèmes d'effondrement qui ont conduit à l'élaboration d'un Plan de Prévention des Risques Miniers (voir chapitre 1.3.5.).

Les masses végétales et les éléments marquant le paysage

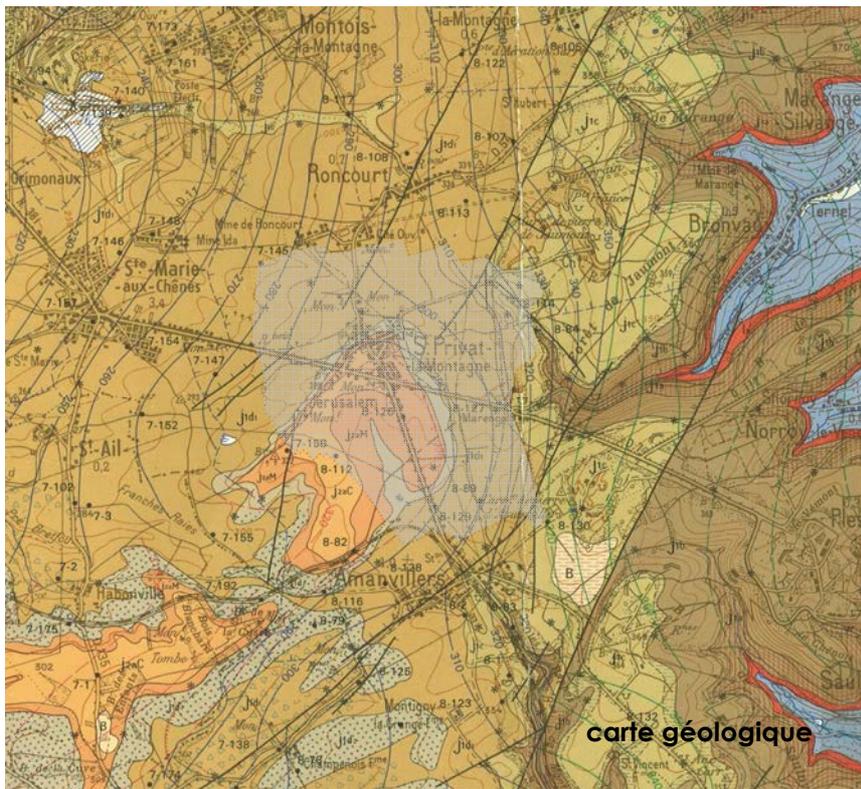


Saint Privat est situé en lisière des bois caractérisant les côtes de Moselle : sa situation sur le revers du plateau implique, comme pour les communes voisines de Montois-la-Montagne, Sainte-Marie-aux-Chênes et Roncourt un territoire essentiellement occupé par des terres agricoles. Le chapitre consacré au recensement agricole montre que 80% du territoire communal est occupé par de l'agriculture.

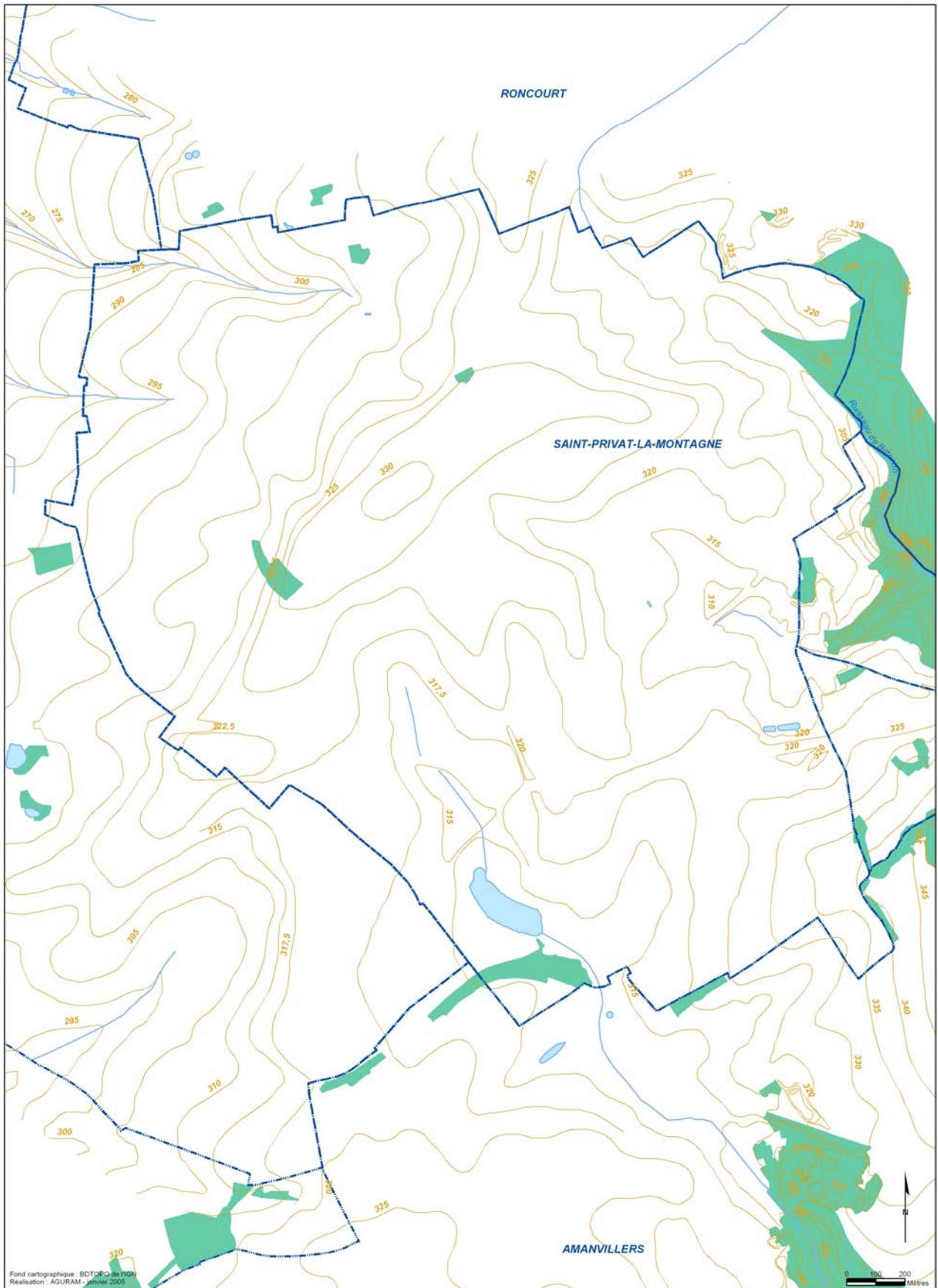


A cheval sur les territoires de Roncourt et de Saint-Privat-la-Montagne, à la lisière du « bois de Jaumont », les carrières de pierre de Jaumont marquent le paysage naturel et sonore de Saint-Privat-la-Montagne.

Enfin, l'autoroute A4 qui traverse la commune au sud d'est en ouest, coupe le territoire mais sans réel « traumatisme » dans la mesure où l'essentiel du tronçon est en tranchée est reste relativement éloigné de la partie urbanisée du village.



Le milieu naturel de la commune de Saint-Privat-la-Montagne



Climatologie

Les températures

Ce climat est caractérisé par l'existence de deux saisons bien différenciées :

- l'une peu ensoleillée et froide de novembre à avril avec un minimum moyen de -0.9°C ; le nombre de jours de gel est important, 65 en moyenne par an ; la première gelée apparaît vers le 15 octobre et la dernière vers le 3 mai ;
- l'autre ensoleillée et chaude de mai à octobre avec un maximum moyen de 24.6°C .

L'écart entre la moyenne des températures de janvier et celle de juillet est de 23°C . Les saisons intermédiaires sont moins marquées et correspondent à des périodes de transition. Avec 9.9°C , la température moyenne annuelle en Moselle est inférieure à la moyenne française.

Les précipitations

Les précipitations sont en moyenne bien réparties sur les 12 mois de l'année avec une pointe au début de l'été (entre 53.5mm et 73mm). Toutefois l'écart entre les précipitations minimum et maximum mesuré sur un an peuvent varier du simple au double.

Le vent

La rose de vents indique des vents dominants avec une orientation sud-ouest, qui sont porteurs de pluies et d'orages. Les vents secondaires viennent du nord-est et sont synonymes de temps sec, froid en hiver et chaud en été.

Hydrographie

L'étude de l'hydrographie sur le territoire de Saint Privat montre qu'il n'y a pas de réseau d'eau marquant le paysage de façon significative. Seul un étang au lieu dit « les grands roseaux » offre un cadre naturel de « bords d'eau ».

1.1.3. Formes urbaines et tissus urbains

Le bâti

Le village



La partie villageoise est située à l'écart des grands axes de circulation, la nationale 43 et la nationale 381 qui va vers Amanvillers. Le village s'est implanté originellement sur la départementale 54 qui mène à Roncourt. Cette partie se concentre autour du cimetière, emplacement de l'ancienne église et des rues du 18 août, de Jaumont et rue de l'abbé Bauzin. Le noyau villageois est caractérisé par un bâti continu et dense, de faible hauteur, généralement rez-de-chaussée avec un niveau et un grenier.

Les cités ouvrières



La proximité des mines est à l'origine de la construction de deux cités ouvrières, la cité Saint Jacques et celle située à la sortie de Saint Privat au bord de la route nationale 43 en direction d'Amanvillers. Ces cités présentent un intérêt patrimonial certain pour la commune en raison de leur architecture et du passé historique qu'elles représentent. Ces constructions se distinguent par leur typologie particulière : il s'agit de bâtiments d'une hauteur moyenne de 2 à 3 niveaux, avec plusieurs logements et des jardins attenants. Ils sont généralement alignés le long d'une rue.

Les extensions pavillonnaires

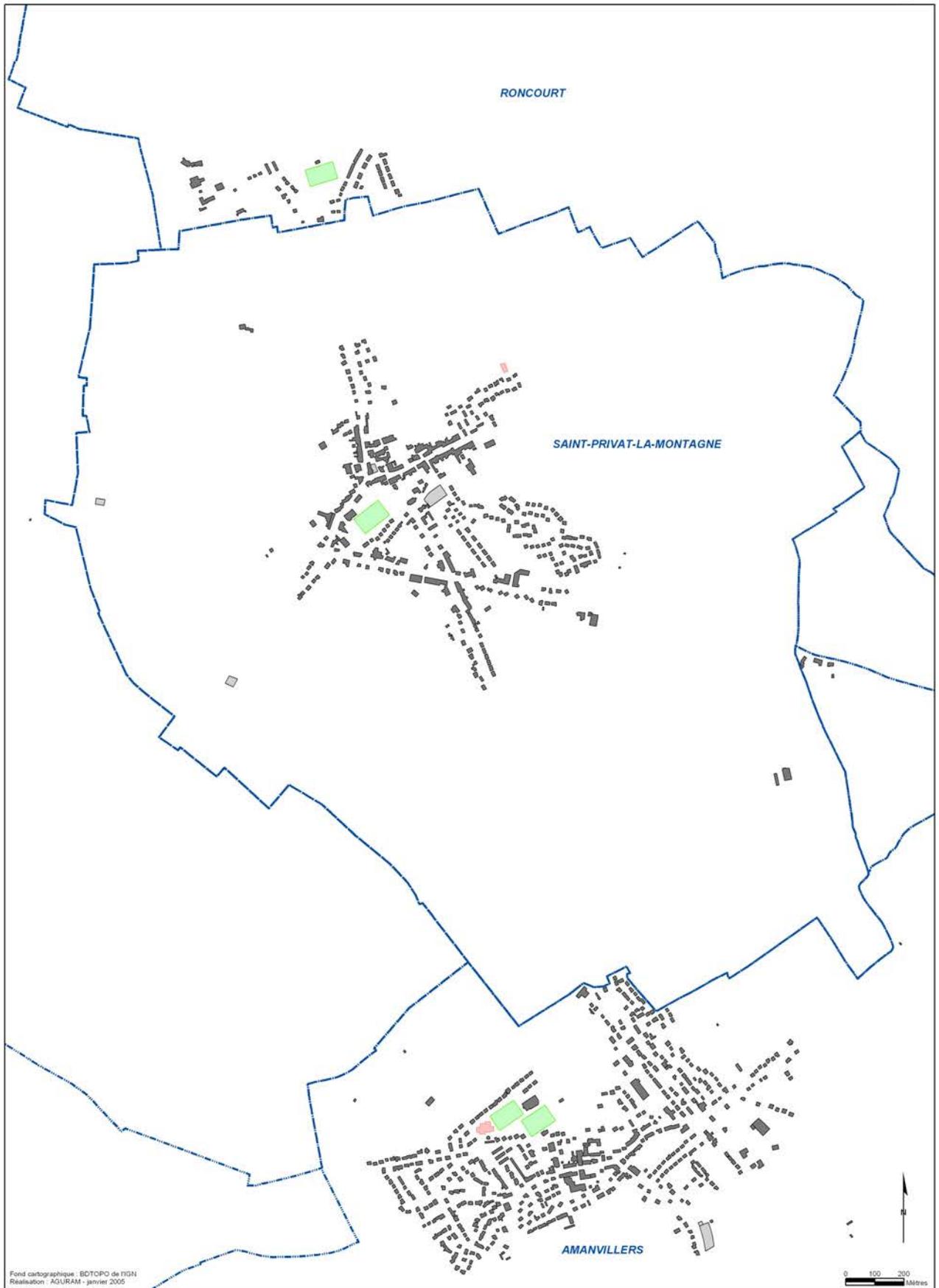


Les extensions pavillonnaires les plus anciennes ont été construites autour de la rue de Jaumont, et des rues de l'Abbé Danjoux, rue Albert Lebrun, Jean Moulin, Raymond Mondon.

La nécessité de construire de nouveaux logements afin de pouvoir accueillir des jeunes ménages a généré l'ouverture à l'urbanisation de zones prévues au P.O.S. dans cet objectif. Ces projets sont actuellement en cours de réalisation.

C'est un habitat individuel isolé quand il est construit au coup par coup et peut être accolé quand il s'agit d'opérations groupées. Les dernières opérations sont deux lotissements situés en bordure Est du village. Il s'agit des jardins de Saint Privat qui contient 42 lots et a été approuvé en 1999. Il est actuellement complètement construit. Le dernier lotissement, l'orée de Saint Privat est situé en bordure de la R.D. 7 et contient 18 lots. Il a fait l'objet d'une protection anti-bruit. Il est actuellement en cours de finalisation.

Le bâti de la commune de Saint-Privat-la-Montagne



Les autres unités bâties

Les exploitations agricoles



Dans la partie dense du village et aux abords immédiats, on distingue des bâtiments de corps de fermes. Ces bâtisses importantes marquent la structure bâtie du village.

La zone d'activités

Une petite zone d'activités est située à l'entrée Est de Saint Privat, sur la départementale 7, légèrement à l'écart de la partie urbanisée du village. Les bâtiments sont implantés sur une contre-allée bordée d'un alignement d'arbres en retrait de la route et leur gabarit de taille moyenne ne marque pas le paysage négativement.

Les espaces publics



La commune de Saint-Privat présente un fort potentiel en terme d'espaces public avec beaucoup d'espaces libres disponibles notamment autour de l'école, la mairie et l'église. La partie plus dense de la commune, autour du cimetière et de la place du général Canrobert ne bénéficie pas des mêmes possibilités. D'une manière générale les voiries sont de taille assez importantes permettant du stationnement et des trottoirs confortables. Les espaces publics des extensions pavillonnaires sont assez divers : les voiries relativement étroites sont à certains endroits compensées par des espaces publics importants (square rue A. Lebrun).

1.1.4. Transports et déplacements

Les données générales de mobilité – les actifs

571 actifs sont présents dans la commune et 217 emplois sont recensés sur le ban communal. Plus du tiers des emplois présents dans la commune sont occupés par des actifs résidant dans cette dernière. Cette proportion est assez importante pour une commune rurale ne disposant pas d'un nombre d'emplois important. Les actifs ne résidant pas dans la commune proviennent d'horizons très variés mais majoritairement de communes de Moselle.

Le taux d'actifs stables sur la commune de résidence est relativement élevé au vu du ratio emplois/actifs qui atteint la valeur de 0,38. La majorité des emplois présents sur la commune concernent des activités liées au bâtiment, à l'industrie légère et à la restauration, ils concernent une part non négligeable des actifs de Saint Privat la Montagne.

Le taux d'actifs stables sur la CA2M est peu élevé, il est de 54% pour la commune alors qu'il s'élève à près de 78% pour les communes de la CA2M dans leur ensemble. En effet à Saint Privat, seulement 25% des actifs exercent leur activité professionnelle à Metz, la « dépendance » à la ville centre de l'agglomération n'est pas un phénomène marquant pour Saint Privat. Près de 10% des actifs résidant la commune exercent leur activité dans une commune de Meurthe et Moselle principalement dans les pôles de Batilly, Jarny et Briey. 16% des actifs de la commune exercent leur activité professionnelle dans une des communes localisées dans la partie Nord du Sillon Lorrain.

Les destinations des actifs résidant dans cette commune sont diversifiées, cette commune marque une « limite » dans la structure du territoire de la CA2M.

La carte scolaire rattache les élèves de Saint-Privat-la-Montagne au collège G.Piennè de Sainte-Marie-aux-Chênes, les lycéens de Saint Privat la Montagne fréquentent les lycées de Metz. Comme pour les actifs, les flux des scolaires ne sont pas centrés exclusivement vers la CA2M, cette commune se démarque des autres communes membres par la proportion de mouvements quotidiens réalisés en dehors de la CA2M.

Le réseau viaire

La commune est traversée par la R.N.43, elle relie Sainte-Marie-aux-Chênes à l'ouest et Amanvillers au sud, cette dernière donne naissance dans la commune à la R.D.7 qui relie Saulny. Saint Privat est également reliée au nord à Roncourt par la R.D.54.

Le territoire est également traversé d'est en ouest par l'autoroute A4 qui a peu d'impact en terme de circulation pour la commune car cette autoroute étant payante sur ce tronçon, elle reçoit essentiellement du trafic de transit.

Le trafic journalier

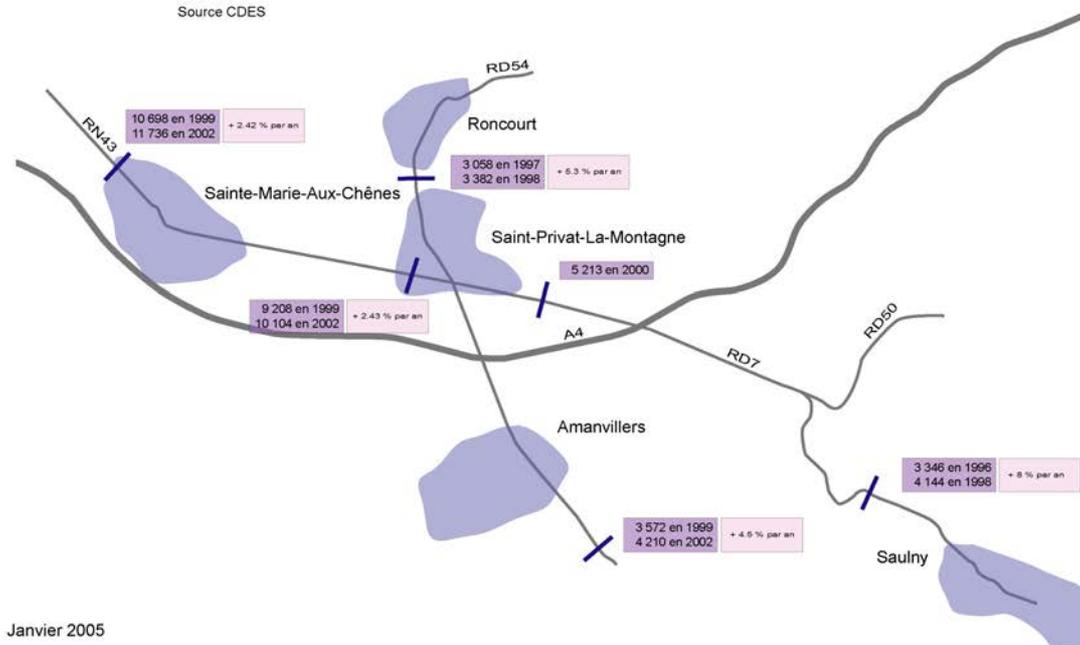
La commune de Saint-Privat-la-Montagne est traversée par des flux importants de véhicules, en 2002 les flux recensés à l'entrée Ouest de Saint Privat s'élèvent à plus de 10 000 unités en moyenne par jour. L'importance de ces flux traduit l'attraction exercée par les communes du Sillon Lorrain sur les communes de

Meurthe et Moselle ainsi que l'intensité des échanges quotidiens entre Saint-Privat-la-Montagne et Sainte-Marie-aux-Chênes ainsi qu'avec les communes de la vallée de l'Orne. Le centre du village n'est pas affecté par ces flux de transit d'Ouest en Est. Cependant, les flux traversant le centre de la commune suivant la direction nord-sud ne sont pas négligeables, ils s'élèvent à une moyenne journalière de 3 400 véhicules sur la R.D.54 et proviennent en grande partie des communes de la vallée de l'Orne, de Roncourt et de Montois la Montagne via la RD54a.

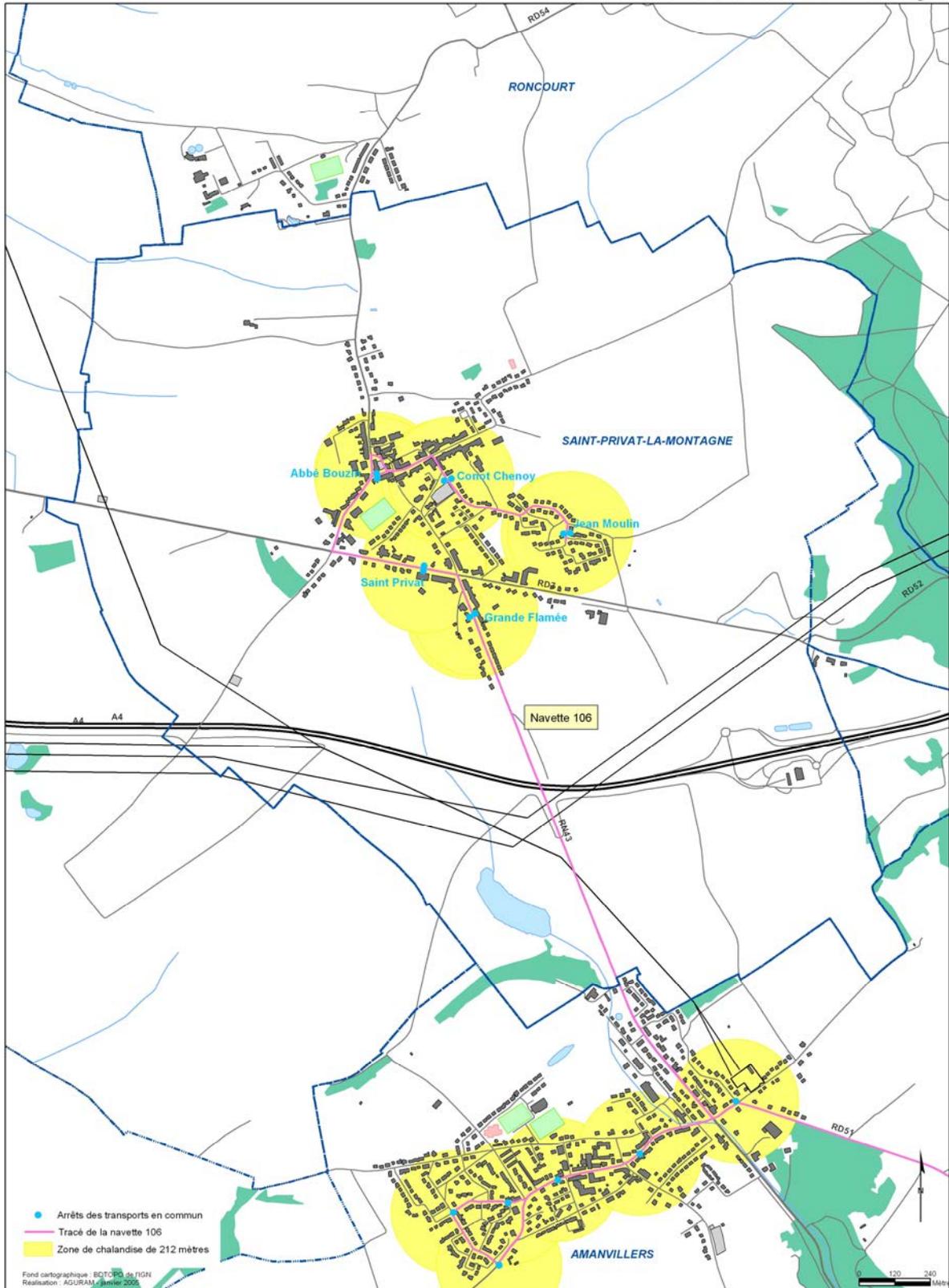
Les flux enregistrés en aval de Saint-Privat sont plus importants sur la R.D.7 que sur la RN43, de plus les flux supportés par la R.D. 7 affichent des taux de croissance du trafic plus élevés que ceux observés sur la R.N.43. Les déplacements à destination des communes de la partie nord du Sillon Lorrain sont les plus importants et affichent des taux de croissance importants. Ces flux supportés actuellement par le réseau départemental et national pourraient dans un avenir proche se reporter sur l'A4 via l'échangeur de Sainte-Marie-aux-Chênes, en effet un projet de rachat de cet échangeur est à l'étude et pourrait permettre d'utiliser l'A4 gratuitement entre les échangeurs de Sainte-Marie-aux-Chênes et celui d'Argancy. Ce projet supprimerait une partie importante du trafic transitant par Saint Privat et ouvrirait de nouvelles potentialités d'accessibilité et de développement du secteur géographique adjacent.

TRAFIC VEHICULES Moyenne Journalière Annuelle

Source CDES



La desserte par les transports en commun
de la commune de Saint-Privat-la-Montagne



Les caractéristiques d'une commune péri-urbaine

La desserte en transports collectifs urbains

La desserte en transports collectifs urbains de la commune est assurée par une navette qui dessert les communes de Saint Privat la Montagne, d'Amanvillers, de Lorry et de Metz. Une correspondance est organisée avec les lignes 9/29 et 4 du réseau principal à destination de Metz centre. Les correspondances avec ces deux lignes permettent de rejoindre indifféremment et de manière directe Metz le Saulcy, Nouvelle ville ou Metz centre.

La navette 106 dessert les arrêts Grande Flamée, Saint Privat, Abbé Bauzin, Conot Chenoy et Jean Moulin.

9 services par jours sont assurés dans chaque sens au départ de la commune et de l'arrêt Buchoz à Metz. Cette ligne permet de rejoindre le centre ville en 40 à 50 minutes depuis Saint Privat la Montagne. La desserte mise en service est un prolongement de la ligne 106 existante qui desservait les communes d'Amanvillers et de Lorry lès Metz, soit un potentiel de 3 500 habitants. Le prolongement jusqu'à Saint Privat la Montagne ajoute 1 500 habitants à ce potentiel, soit une augmentation de 40% du potentiel de clientèle.

Mise en service en janvier 2004, la fréquentation de la ligne 106 n'a pas bénéficié d'un apport de clientèle proportionnel à l'augmentation du potentiel de clients.

L'utilisation de cette ligne se fait de manière complémentaire à l'utilisation du réseau interurbain (ligne 68) qui est particulièrement développé pour ces communes. La fréquentation mensuelle de la ligne oscille entre 2 000 et 3 000 clients.

Les clients utilisant la ligne à destination ou au départ de Saint Privat représentent moins de 5% de la clientèle totale de la ligne. Des enquêtes ponctuelles montrent que ces clients utilisent les services de la ligne 106 en grande majorité en heure creuse, là où les services interurbains sont peu présents. La boucle réalisée à l'intérieur d'Amanvillers semble pénaliser la clientèle de Saint Privat et limite ainsi l'utilisation des services urbains.

Le tissu urbain recensé par photo aérienne en 2000 pour l'élaboration du fond BD Topo n'est pas couvert dans son intégralité, les zones les moins bien desservies sont localisées au nord de la commune le long de la RD4 et dans la partie nord est de l'extension en diffus du village, au sud à l'intersection de la RD54 et de la RN43 : les extensions dans ces zones ne doivent pas être recherchées car elles pénalisent fortement l'organisation du réseau existant.

Il reste d'importantes zones de développement potentiel autour des arrêts Jean Moulin, Conot Chenoy, Saint Privat et Grande Flamée, les cheminements piétons vers les arrêts existants devront être développés lors de l'urbanisation de ces secteurs. La diminution du trafic à terme sur la RD7 et la RN 43 peut engendrer un regain d'intérêt pour les secteurs voisins de ces infrastructures.

La desserte en transports collectifs interurbains

Ligne 67 (Les Courriers Mosellans)

Metz → Saint Privat la Montagne → Villerupt

- 3 services quotidiens dans le sens Metz vers Saint Privat la Montagne
 - 3 services quotidiens dans le sens Saulny vers Metz
 - Arrêts de la commune notifiés dans la fiche horaire
- Saint Privat la Montagne Général de Gaulle (RN 43)

Ces services permettent des liaisons avec Metz aux heures de pointes du matin et du soir, seul le bas de la commune est desservi, les horaires ne correspondent pas aux besoins des collégiens qui fréquentent l'établissement de Sainte Marie aux chênes.

Ligne 68 (Les Courriers Mosellans)

Metz → Saint Privat la Montagne → Roncourt

- 12 services quotidiens dans le sens Metz vers Saulny
 - 12 services quotidiens dans le sens Saint Privat la Montagne vers Metz
 - Arrêts de la commune notifiés dans la fiche horaire
- Saint Privat la Montagne Rue du 18 Août (RN 43)
- Saint Privat la Montagne Général de Gaulle (RN 43)
- Saint Privat la Montagne Rue Abbé Bauzin
- Saint Privat la Montagne Cimetière
- Saint Privat la Montagne Rue des écoles
- Saint Privat la Montagne Rue de Metz

La desserte de Saint Privat n'est pas réalisée à tous les arrêts pour chacune des courses, certains services ne font que traverser par la RN43 et d'autres desservent l'intérieur du village. Ceci rend la lecture du réseau plus difficile par la clientèle. Le temps de transport pour rejoindre la République est de 40 minutes.

La desserte de la commune est fournie et permet de rejoindre directement les points névralgiques de l'agglomération : Saulcy, République, la gare SNCF et le technopole.

Ligne 133 (Les Courriers Mosellans)

Metz → Saint Privat la Montagne → Roncourt

- 2 services quotidiens dans le sens Metz vers Saulny
- 2 services quotidiens dans le sens Saint Privat la Montagne vers Metz
- Arrêts de la commune notifiés dans la fiche horaire

- Saint Privat la Montagne Rue Abbé Bauzin
- Saint Privat la Montagne Cimetière
- Saint Privat la Montagne Rue de des écoles
- Saint Privat la Montagne Rue de Metz

La desserte de Saint Privat n'est pas réalisée à tous les arrêts pour chacune des courses, certains services ne font que traverser par la RN43 et d'autres desservent l'intérieur du village. Ceci rend la lecture du réseau plus difficile par la clientèle.

La ligne principale du réseau interurbain est la ligne 68. Les services urbains mis en place depuis janvier 2004 ne semblent pas attirer une clientèle importante à Saint Privat, la rupture de charge et le poids des habitudes orientent la clientèle vers les services interurbains d'autant plus que le niveau de service pour cette commune est important. L'utilisation des services urbains semble se faire plutôt durant les périodes creuses de la journée où l'offre interurbaine est moins fournie.

Des services scolaires spécifiques relient Saint Privat au collège de Sainte Marie aux Chênes.

1.2. Analyse socio-économique

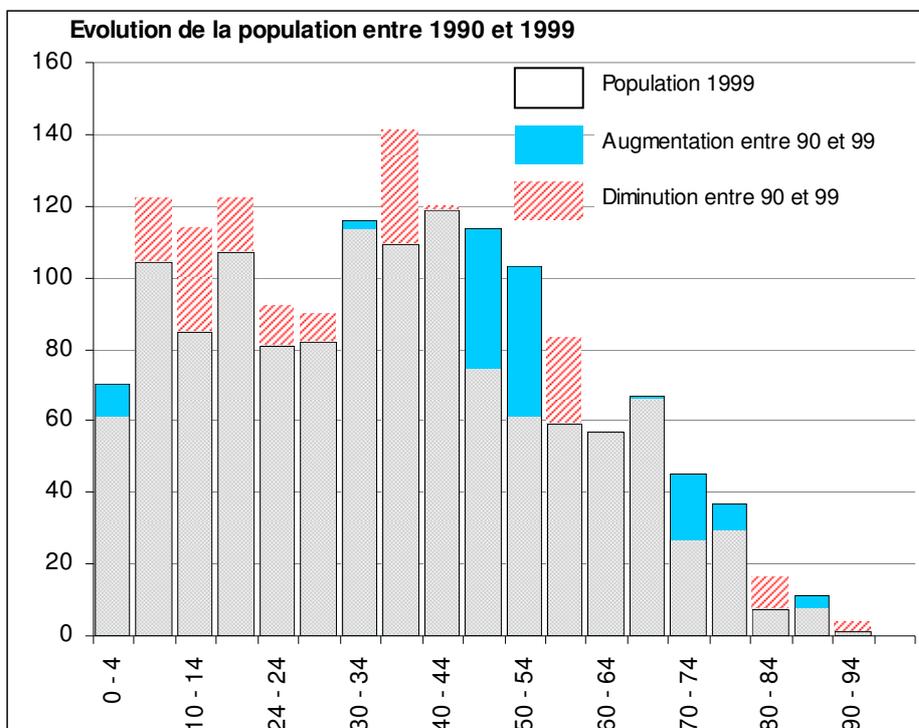
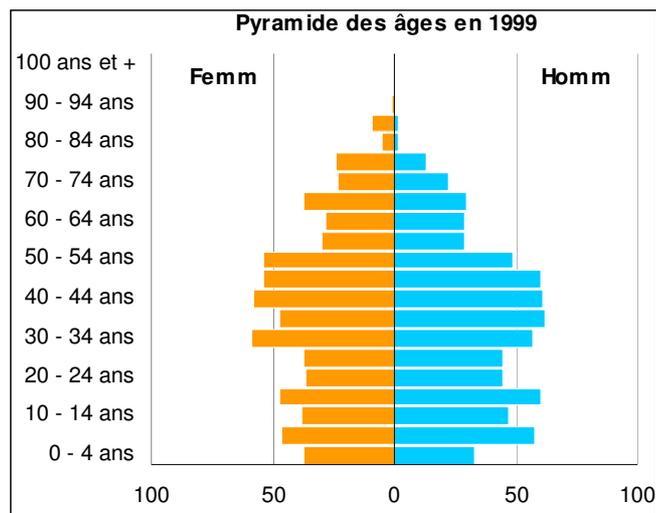
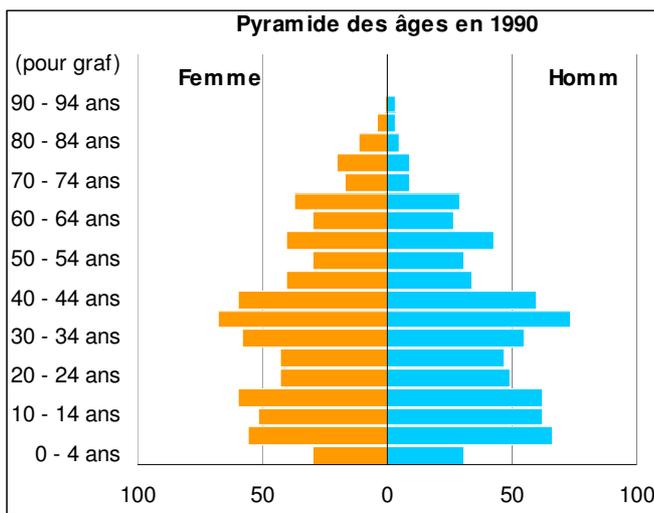
1.2.1. Démographie

Après un léger fléchissement entre 1975 et 1976, dû aux retombées de la crise sidérurgique, la tendance à l'accroissement s'accélère à partir de 1976 et provient essentiellement de la réalisation de grosses opérations groupées, les demandes s'expliquent par la proximité de la zone industrielle à Batilly et par la proximité de Metz.

Avec 1374 habitants au recensement de 1999, St Privat la Montagne, voit sa population légèrement diminuer au cours de la période intercensitaire (- 24 habitants). Ce phénomène démographique est essentiellement dû au solde migratoire négatif, pour la première fois depuis 40 ans (59 départs), que les variations naturelles de la population ne comblent pas (123 naissances pour 88 décès). Toutefois, dans le même temps, le nombre de ménages augmente de 27 unités à 486 foyers. La mortalité, les décohabitations ou encore la typologie des ménages récemment emménagés forment un faisceau explicatif à cet accroissement.

La composition moyenne des ménages demeure encore nettement supérieure à celle de l'agglomération messine (2.83 personnes par ménage pour 2.34) du fait d'une sous représentation des ménages composés d'une seule personne (18.7% pour 34.2% au sein de la CA2M) et d'une surreprésentation des foyers de 3 et 4 personnes (respectivement 21.6% et 22.4% pour 16.1% et 12.9%).

Fait particulier pour une commune périurbaine de Metz, la population est, en moyenne, moins âgée que celle de l'agglomération puisque 16.4% des Privatiens ont plus de 60 ans (225 personnes), soit un point de moins qu'à l'échelle de la CA2M. Autre phénomène démographique marquant et non moins important : le vieillissement de la population. Bien qu'il soit moindre qu'à l'échelle de l'agglomération (+9.8% contre +17.5%), cette évolution devrait se renforcer au cours des deux décennies à venir au regard de la forte représentation de la strate des 40-50 ans dans la population locale. La faible urbanisation durant les dix dernières années et un parc locatif restreint (donc un renouvellement de la population faible) expliquent grandement ce constat.



1.2.2. Habitat

Typologie de l'habitat existant

L'habitat est composé à 76% de maisons individuelles. La forte proportion de logements individuels a pour conséquence une taille élevée des logements avec près de 55% de 5 pièces et plus.

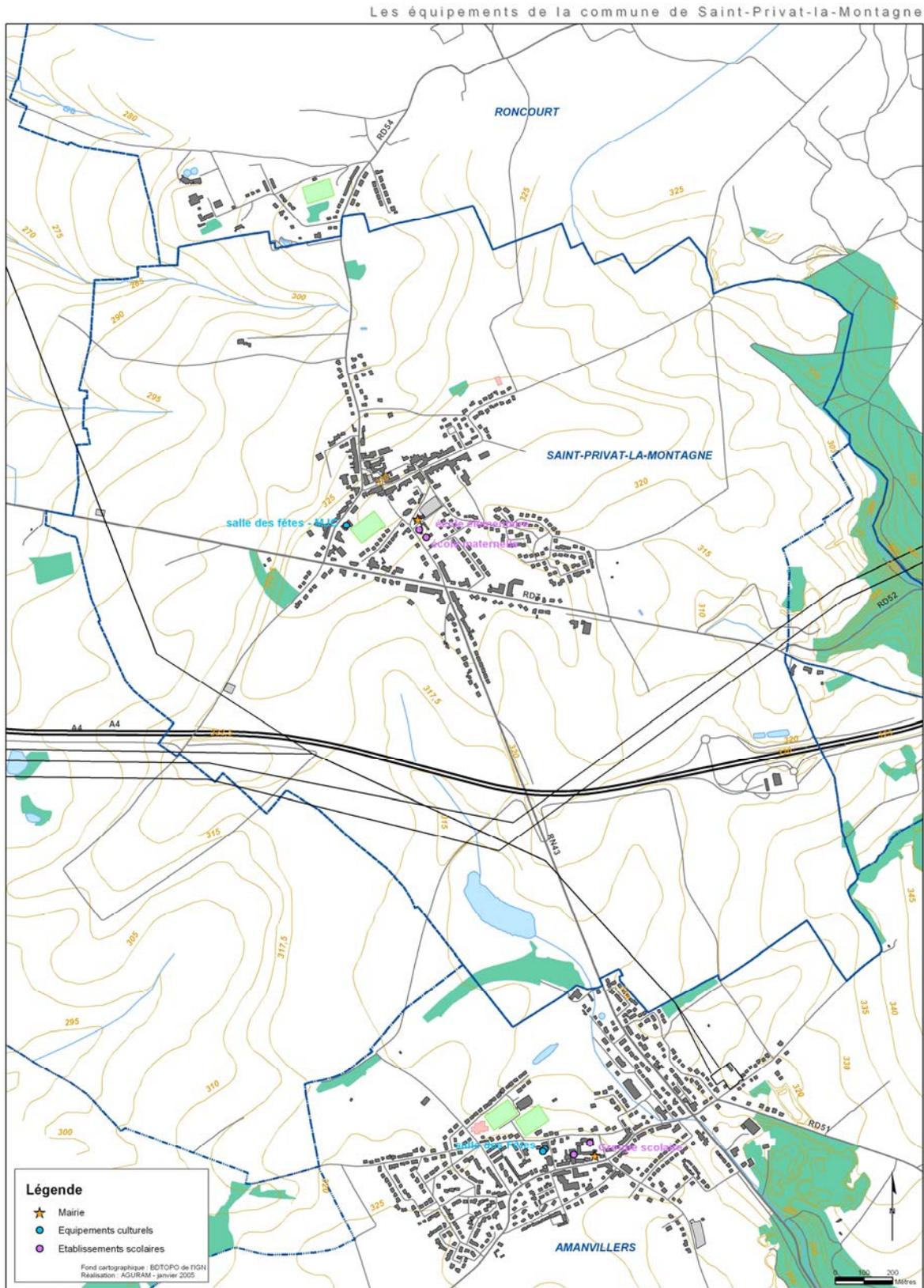
Toutefois, Saint Privat compte plus d'un logement sur cinq en immeuble collectif (au moins deux appartements dans un même bâti), proportion importante par rapport aux autres communes péri-urbaines.

Le dynamisme de la construction

La construction pendant la période 1975-89 a été active avec plus de 14% du bâti de St Privat édifié pendant cet intervalle (contre 10.9% pour la CA2M). La période suivante, 1990-99 observe un léger recul avec seulement 7% des constructions (9.2% pour la CA2M). Toutefois, les chiffres devraient présenter une hausse compte tenu des lotissements construits après 1999.

Occupation

Comme dans l'ensemble des communes péri-urbaines, la proportion de propriétaires-occupants est importante (77.8%). La quasi totalité des locataires sont logés dans un habitat privé à loyer non réglementé. Les logements HLM (9 logements sur un total de 89 locatifs) représentent environ 10% du parc locatif.



1.2.3. Equipements

Les équipements scolaires et les structures d'accueil



- une école maternelle et une école élémentaire

Saint Privat dépend du collège de Sainte-Marie-aux-Chênes.

Les équipements sportifs



- un stade de foot

Les équipements culturels



Les équipements publics



- la mairie

1.2.4. Activités et emploi

L'activité agricole

Les données sur l'activité agricole sont récentes, car le dernier recensement général agricole a été réalisé en 2000 (le précédent dataient de 1988). Les tendances de Saint Privat s'inscrivent dans le contexte général de la CA2M.

La surface cultivée totale de la commune est de 471 hectares sur un total de 584, ce qui représente 80 % de la surface communale. Ce chiffre est très haut, comparé au taux de l'ensemble de la CA2M qui est de 36%.

Comme pour l'ensemble des communes de l'agglomération, le nombre d'exploitants diminue mais leur taille augmente (en nombre d'hectares cultivés). Le blé tendre est la culture principale.

Une activité d'élevage importante sur la commune peut être signalée avec près de 300 têtes. Ce nombre a toutefois baissé de plus de 40 % depuis 1979.

L'emploi

source INSEE-RGP

Sur les 1374 habitants en 1999, la **population active ayant un emploi est de 571, en hausse par rapport à 1990** (avec 529). Cette évolution est à rapprocher de la hausse de la population active totale qui passe de 565 à 628 personnes.

On notera que cette hausse de la population active ayant un emploi (+ 8 %) est plus forte que celle de la population totale de la commune (- 1,7 %).

A titre de comparaison, dans la CA2M et pour la même période, la population active ayant un emploi et la population totale ont toutes les deux augmenté (respectivement de 4,8 % et de 3,9 %).

On dénombre en 1999, 86 habitants de Saint-Privat-la-Montagne travaillant dans la commune, en baisse par rapport à 1990 (122 à l'époque). Alors que la population active augmente, cela met en évidence une dépendance croissante des habitants de Saint-Privat-la-Montagne vis-à-vis de Metz quant à leur vie professionnelle.

Au total, **217 personnes travaillent dans la commune en 1999**, soit une hausse de 32 % par rapport à 1990 (estimation d'emploi d'après le RGP).

Pour sa part, le pourcentage de non diplômés parmi les 15 ans et plus en 1999 est plus important que celui de la CA2M (19,5 % contre 19 % en moyenne sur la CA2M). Celui du nombre d'étudiants est inférieur à celui de la CA2M (13,5 % contre 14,6 %).

L'emploi salarié privé

source UNEDIC

Etablissements et emplois salariés privés au 31.12.2003 - résultats provisoires

	Etablissements	Hommes	Femmes	Total H/F
Industries agricoles et alimentaires	1	4	5	9
Construction	6	57	4	61
Commerce	4	34	6	40
Activités financières	1	2	1	3
Services aux entreprises	1	3		3
Services aux particuliers	4	11	41	52
Education, santé, action sociale	2	1	2	3
Total	19	112	59	171

Etablissements et emplois salariés privés au 31.12.2002 - résultats définitifs

	Etablissements	Hommes	Femmes	Total H/F
Industries agricoles et alimentaires	1	3	7	10
Construction	6	59	3	62
Commerce	4	33	6	39
Activités financières	1	2	1	3
Services aux particuliers	4	10	43	53
Education, santé, action sociale	2	1	2	3
Total	18	108	62	170

Les 171 salariés du privé en 2003 se répartissent ainsi : 5 % dans l'industrie, 36 % dans la construction et 59 % dans le tertiaire.

L'emploi salarié privé est en forte hausse de 51,8 % entre 1992 et 2002 (contre + 16,5 % pour la CA2M). Cette croissance est relativement régulière depuis 1990. On notera néanmoins dans le même temps une stabilisation du nombre d'établissements.

Le marché du travail

source INSEE-RGP

En 1999, le **taux de chômage s'élève à 9,1 % de la population active** (chômage déclaratif : RGP), contre 12,8 % pour la CA2M. Contrairement à la CA2M où on a observé une légère augmentation du taux de chômage entre 1990 et 1999, la commune de Saint-Privat-la-Montagne voit son taux augmenter nettement entre les deux recensements (il était de 5,7 % en 1990).

Les établissements privés et publics

source INSEE-SIRENE

La commune de Saint-Privat-la-Montagne compte au total en juillet 2004 **56 établissements** (dont **46 « sièges »**).

Leur répartition est la suivante :

- commerce : 12
- agriculture, pêche et extraction : 9
- construction : 8

- santé et action sociale : 5
- services collectifs, sociaux et personnels : 4
- hôtels, restaurants : 4
- immobilier, services aux entreprises : 3
- éducation : 3
- finance : 2
- transports et communications : 2
- industries manufacturières : 2
- administration publique : 1
- électricité, gaz et eau : 1

Ces établissements se répartissent par taille d'effectif salarié de la façon suivante :

- sans salariés : **28**
- 1 à 2 : **14**
- 3 à 5 : **3**
- 6 à 9 : **1**
- 10 à 19 : **2**
- 20 à 49 : **3**
- 50 à 99 : **0**
- 100 à 199 : **1**
- (non renseigné : **4**)

Outre la boulangerie-pâtisserie (appartenant au secteur des industries manufacturières) et les quatre établissements dans l'hôtellerie-restauration, on dénombre **12 établissements commerciaux** répartis ainsi :

- commerce et réparation d'automobiles : **4**
- commerces de gros et intermédiaires : **3**
- commerces de détail non alimentaire : **2**
- vente par correspondance, marchés : **2**
- commerce de détail alimentaire, tabac : **1**

Les établissements privés employant des salariés

source UNEDIC

On dénombre début 2003 à Saint-Privat-la-Montagne **18 établissements privés employant des salariés.**

Ce chiffre reste constant par rapport à 1992 (+ 0 % à comparer aux + 3,6 % d'augmentation pour la CA2M).

Il a néanmoins évolué depuis 1990 pour atteindre son maximum en 1993 (avec 22 établissements différents) et son minimum en 2001 (avec 16 établissements).

1.3. Contexte réglementaire

1.3.1. Le SCOT, Schéma de Cohérence Territoriale

Saint-Privat-la-Montagne fait partie du périmètre du Schéma de Cohérence Territoriale de l'Agglomération Messine (SCOTAM). L'Etat et les collectivités locales concernées n'ayant pas souhaité proroger le Schéma Directeur d'Aménagement et d'Urbanisme du Nord-Metropole-Lorraine (SDAU), ce document est devenu obsolète et n'a plus d'existence légale depuis le 1er janvier 2002, date d'entrée en vigueur des dispositions de la loi Solidarité et Renouvellement Urbains (SRU) qui prévoient l'élaboration d'un Schéma de Cohérence Territoriale pour encadrer le développement des agglomérations, en particulier de celles qui comptent plus de 50 000 habitants. Le périmètre du SCOT a été publié par arrêté préfectoral du 17 mars 2006. Il concerne 11 communautés de communes et comporte 151 communes représentant 373 368 habitants. Le syndicat mixte chargé de « l'élaboration et du suivi du SCOT de l'Agglomération Messine » a été constitué par arrêté préfectoral du 20 octobre 2006. Le SCOT est un document de planification à l'échelle de l'agglomération qui doit mettre en cohérence les politiques sectorielles en matière d'urbanisme, d'habitat, de déplacements et d'équipements commerciaux. Il prend en compte, à l'échelle du territoire du SCOT et en lien avec les territoires adjacents, l'ensemble des politiques menées à l'échelle des agglomérations : l'habitat avec les Programmes Locaux de l'Habitat (PLH), les déplacements avec les Plans de Déplacements Urbains (PDU), l'urbanisme avec les Plans Locaux d'Urbanisme (PLU) et l'équipement commercial avec les Schémas de Développement Commercial.

Dans les communes qui sont situées à moins de quinze kilomètres de la périphérie d'une agglomération de plus de 50 000 habitants au sens du recensement général de la population et qui ne sont pas couvertes par un schéma de cohérence territoriale applicable, le plan local d'urbanisme ne peut être modifié ou révisé en vue d'ouvrir à l'urbanisation une zone à urbaniser délimitée après le 1er juillet 2002 ou une zone naturelle. Il peut être dérogé aux dispositions précédentes lorsque le périmètre d'un schéma de cohérence territoriale incluant la commune a été arrêté, avec l'accord du syndicat mixte chargé de « l'élaboration et du suivi du SCOT de l'Agglomération Messine ». La dérogation ne peut être refusée que si les inconvénients éventuels de l'urbanisation envisagée pour les communes voisines, pour l'environnement ou pour les activités agricoles sont excessifs au regard de l'intérêt que représente pour la commune la modification ou la révision du plan. La commune de Saint-Privat-la-Montagne a sollicité et obtenu cette dérogation en date du 27 juin 2007.

1.3.2. La D.T.A., Directive Territoriale d'Aménagement

La DTA des bassins miniers nord lorrains, (488 communes, 800.000 hab.) est la plus récente des DTA puisque son mandat d'élaboration a été signé en février 2001. Le projet de DTA a été présenté au CIADT du 13 décembre 2002, qui a autorisé le préfet à poursuivre la procédure d'élaboration. La consultation des collectivités

associées a eu lieu au cours du 1^{er} trimestre 2003 et l'enquête publique s'est déroulée du 5 juin au 18 juillet 2003.

La DTA est un document de planification issu de la loi d'orientation pour l'aménagement et le développement du territoire du 4 février 1995. C'est à la fois un document d'aménagement du territoire et un document d'urbanisme, élaboré sous la responsabilité de l'Etat en association avec les collectivités territoriales et les groupements de communes concernés, puis approuvé par décret en Conseil d'Etat. La DTA est prescriptive en ce sens que les autres documents d'aménagement du territoire et d'urbanisme doivent être compatibles avec elle.

La DTA fixe :

- les orientations fondamentales de l'Etat en matière d'aménagement et d'équilibre entre les perspectives de développement, de protection et de mise en valeur des territoires.
- les principaux objectifs de l'Etat en matière de localisation des grandes infrastructures et des grands équipements ainsi que de préservation des espaces naturels, des sites et des paysages.

La Directive Territoriale d'Aménagement des bassins miniers nord-lorrains vise à contribuer à répondre aux problèmes que connaît ce territoire, notamment dans le cadre de la gestion de l'après mine dans le bassin ferrifère et houiller. **Elle a été approuvée le 02 août 2005.**

Saulny, Saint-Privat-la-Montagnene et Amanvillers, communes de la CA2M, sont comprises dans le périmètre de la D.T.A.

Deux thèmes sont largement évoqués dans la D.T.A. et intéressent particulièrement l'agglomération :

- localisation des grandes infrastructures de transports et des grands équipements
- préservation des espaces naturels, des sites et des paysages

Le parti d'aménagement proposé dans la D.T.A. des bassins miniers vise à assurer l'accroche des bassins aux grandes aires urbaines voisines et notamment celle de Metz, grâce à une desserte fiable et de qualité.

Le projet plus généralement a pour ambitions de valoriser les atouts du territoire des bassins miniers, et s'articule autour de plusieurs axes dont deux ont des répercussions sur notre agglomération :

- permettre au sillon lorrain de jouer pleinement son rôle de corridor nord-sud multimodal de transit et d'échanges,
- s'appuyer sur le socle industriel ainsi que sur le développement de la logistique grâce à une capacité renforcée des infrastructures (...) et en favorisant l'émergence sur le territoire lorrain d'une grande plate-forme logistique multimodale à l'échelle de l'espace saar-lor-lux.

1.3.3. Le P.L.H., Plan Local de l'Habitat

Le PLH, cadre de référence de la politique communautaire en matière de logement et d'habitat, se compose d'un diagnostic, de principes d'actions et d'objectifs et d'un programme d'actions opérationnelles. Ce dernier volet est structuré autour de trois axes :

- actualiser la connaissance du marché du logement, mettre en place les outils de veille et les actions de communication,
- diversifier l'offre de logements au sein de l'agglomération messine,
- reconstituer les conditions nécessaires à la mobilité résidentielle.

Ainsi, approuvé par le Conseil de Communauté le 16 décembre 2002 alors que la Communauté d'Agglomération ne comptait que 28 communes membres, le PLH en vigueur ne couvre désormais que partiellement le territoire intercommunal.

En outre, la loi n°2004-809 du 13 août 2004 relative aux libertés et aux responsabilités locales et son décret d'application n°2005-317 du 4 avril 2005 confèrent à cet outil un nouveau cadre législatif qui :

- affirme le Programme Local de l'Habitat dans son rôle d'outil-cadre de la politique locale de l'habitat à l'échelle intercommunale ;
- renforce le caractère opérationnel du P.L.H. qui doit désormais s'appuyer sur des objectifs mieux définis et sur la déclinaison d'un programme d'actions détaillé et territorialisé ;
- impose une couverture de l'ensemble du territoire des communes membres d'un EPCI ;
- porte à 6 ans la durée du P.L.H..

Dans ce contexte, la révision du Programme Local de l'Habitat de l'agglomération messine s'avérait indispensable afin de disposer d'un outil adapté d'élaboration et d'accompagnement de la politique de la CA2M en matière de logement et notamment d'asseoir la déclinaison d'objectifs de développement équilibré de l'habitat social prenant en compte l'ensemble du territoire communautaire et les récentes évolutions du cadre législatif. C'est pourquoi le Conseil de Communauté de l'agglomération messine a décidé de sa révision en juin 2005. Toutefois, jusqu'à approbation de ce nouveau programme, les prescriptions élaborées lors du 1er P.L.H. sont toujours en vigueur.

1.3.4. Le P.D.U., Plan de Déplacements Urbains

La loi sur l'air de Décembre 1996 rend obligatoire l'élaboration des P.D.U. (Plans de Déplacements Urbains) dans les agglomérations de plus de 100 000 habitants. Il doit définir les principes de l'organisation des transports de personnes et de marchandises, de la circulation et du stationnement dans le périmètre des transports urbains ; il vise à assurer un équilibre durable entre les besoins en matière de mobilité et de facilité d'accès d'une part, et la protection de

l'environnement et de la santé d'autre part. Il a pour objectif un usage coordonné de tous les modes de déplacements, notamment pour un partage approprié de la voirie ainsi que la promotion des modes les moins polluants et les moins consommateurs d'énergie.

Approuvé le 20 septembre 2000 sur le périmètre des transports urbains couvrant initialement 10 communes, le P.D.U. a été mis en révision afin d'intégrer la loi S.R.U. (Solidarité et Renouvellement Urbains) et de prendre en compte les 28 communes supplémentaires composant au 1^{er} janvier 2006 la C.A.2.M. (Communauté d'Agglomération de Metz-Métropole). Sa révision a été approuvée en avril 2006.

1.3.5. Les différentes lois sur l'environnement

La loi relative à la lutte contre le bruit du 31 Décembre 1992

Son objet est de "prévenir, supprimer ou limiter l'émission ou la propagation sans nécessité ou par manque de précaution des bruits ou des vibrations de nature à présenter des dangers, à causer un trouble excessif aux personnes, à nuire à leur santé ou porter atteinte à l'environnement".

L'article 13 de cette loi (précisé par des décrets d'application) pose le principe de la protection de bâtiments construits à proximité des voies bruyantes. Ce principe est basé en 2 étapes :

- Les infrastructures sont classées en fonction de leurs nuisances (catégories de 1 à 5, 1 correspondant aux plus bruyantes) et les secteurs de nuisances sont reportés dans les documents graphiques des PLU.

Malgré le trafic important de la D7, Saulny n'est pas concernée par cette protection. Toutefois, le phénomène de bruit étant très sensible pour les populations, il convient, dans le PLU, de prendre en compte cette donnée dans le projet de la commune (implantation des activités, des équipements pouvant générer du bruit...)

- la loi concerne d'autre part les activités bruyantes : l'article 6 précise que sont concernés non seulement les installations classées mais aussi tous les établissements ayant une activité bruyante, qu'elle soit d'origine économique, sportive ou de loisirs.

La loi sur l'air du 30 Décembre 1996

"Constitue une pollution atmosphérique, l'introduction par l'homme, directement ou indirectement dans l'atmosphère et les espaces clos, de substances ayant des conséquences préjudiciables de nature à mettre en danger la santé humaine, à nuire aux ressources biologiques et aux écosystèmes, à influencer sur les changements climatiques, à détériorer les biens matériels, à provoquer des nuisances olfactives"

(Article 2 de la loi sur l'air du 30 Décembre 1996)

Le principe de cette loi est d'établir un lien étroit entre la santé publique et la protection de l'air et d'offrir aux citoyens la possibilité de "*respirer un air qui ne nuise pas à sa santé*" (art. 1).

La loi définit divers principes applicables localement, par les collectivités :

- Elaboration des PDU, Plans de Déplacement Urbains : élaboration obligatoire, dans les périmètres des transports urbains des agglomérations de plus de 100 000 habitants ;
- Obligation de surveiller la qualité de l'air et transmission de l'information au public ;
- etc.

A l'échelle de l'agglomération messine, ces principes ont été suivis de plusieurs mesures, notamment par l'élaboration du PDU qui, pour être en conformité avec la loi SRU, doit être révisé en 2003.

- la surveillance de la qualité de l'air est assurée dans l'agglomération par le réseau AEROFOM (Association pour l'Exploitation du Réseau de Mesures de la Qualité de l'Air des Vallées de la Fensch, de l'Orne et de la Moselle) agréée par le Ministère de l'Environnement depuis 1986.

La loi sur l'eau et le SDAGE

La loi sur l'eau du 3 janvier 1992 met en place les SDAGE, Schémas Directeurs d'Aménagement et de Gestion des Eaux. Celui-ci reprend les objectifs de qualité des cartes départementales qui constituent le cadre de l'action de l'Etat et de l'Agence de l'Eau. Le SDAGE Rhin-Meuse définit la politique de l'eau dans le bassin pour les années à venir. Le SDAGE, décliné au niveau local, coordonne et oriente les initiatives locales de gestion collective, dont le SAGE, Schéma d'Aménagement et de Gestion des Eaux.

Le SDAGE Rhin-Meuse a été approuvé le 15 novembre 1996. Sa durée est évaluée à 15 ans. Les documents de planification doivent être compatibles avec les schémas. Les 10 enjeux majeurs du SDAGE Rhin-Meuse ont été définis comme suit :

- poursuivre la collaboration avec tous les pays du bassin du Rhin jusqu'à la mer du Nord,
- protéger les eaux souterraines,
- réduire la contamination par les substances toxiques,
- restaurer la qualité des cours d'eau et satisfaire durablement les usages,
- distribuer une eau potable à tout moment,
- améliorer la dépollution,
- réduire les dommages des inondations,

- contrôler les extractions de granulats,
- sauvegarder les zones humides,
- intégrer la gestion de l'eau dans les projets d'aménagement.

Il n'y a pas de SAGE sur l'agglomération messine, le seul existant sur le bassin Rhin-Meuse couvre le bassin ferrifère.

1.3.6. Les servitudes et contraintes

Le plan de prévention des risques miniers

Un P.P.R.m. a été élaboré et couvre le territoire des communes suivantes : Sainte-Marie-aux-Chênes, Saint-Privat-la-Montagne, Montois-la-Montagne, Roncourt. Il a été prescrit par arrêté préfectoral du 31 juillet 2003, mis à l'enquête publique du 19 janvier au 9 février 2005 et approuvé par le préfet le 31 mars 2005.

Il s'agit d'un document qui a valeur de Servitude d'Utilité Publique : à ce titre, il est annexé au Plan Local d'Urbanisme. Le P.P.R.m est prescrit et approuvé par le Préfet ; il fait l'objet d'une consultation des communes et services intéressés par le projet ainsi que d'une enquête publique. Il contient un règlement qui rappelle les mesures de prévention et de surveillance édictées au titre de la police des mines. Il est opposable à toute personne physique ou morale qui décide de réaliser des travaux.

Le périmètre de protection des monuments historiques

Les batailles du 18 août 1870 ont occasionné beaucoup de destructions dans le village de Saint-Privat-la-Montagne. L'église qui datait du 17^{ème} siècle a été complètement détruite, excepté la porte, qui sert aujourd'hui de portail au cimetière. Elle a été classée monument historique par arrêté du 11 août 1924. Suite à la loi S.R.U., l'Architecte des Bâtiments de France a proposé à l'occasion de la révision du P.O.S. de modifier le périmètre de protection pour le rendre plus adéquat à son environnement.

1.3.7. Les réseaux

Assainissement

L'ensemble de la commune est couvert par un réseau unitaire d'assainissement. Un zonage d'assainissement a été élaboré sur la commune mais il n'est pas approuvé à ce jour. La compétence assainissement a été déléguée à la CA2M . Le service est géré par sa régie Haganis. Les eaux usées de Saint-Privat sont à ce jour rejetées vers la station d'épuration de Homécourt en attendant la réalisation de la station d'épuration de Moyeuve-Grande.

Eau potable

Saint-Privat est alimenté en eau potable par le syndicat des eaux de Gravelotte.

1.4. Perspectives de développement

1.4.1. Identification du centre village : espaces publics, réseau viaire



On peut clairement identifier trois secteurs qui peuvent être des vecteurs potentiels de centralité :

. La partie la plus ancienne de Saint Privat, où le bâti dense et homogène confère une unité et une identité de lieu, autour des rues du 18 août, de l'abbé Bauzin et de Jaumont.

. Autour de la mairie, de l'école et de l'église où ces équipements publics regroupés créent un pôle d'attractivité important avec un espace public de dimension intéressante mais pas clairement identifié. Le bâti est assez disparate et peu dense.

. Autour de la R.D.7/R.N.43, lieu de passage de véhicules important, avec quelques commerces conférant un certain dynamisme à l'entrée de Saint Privat.



Autour de ces pôles, viennent se greffer des satellites que sont les extensions pavillonnaires. Leur raccordement au réseau viaire et au tissu plus ancien est à envisager dans le cadre du P.A.D.D..



1.4.2. Le potentiel de renouvellement et d'évolution du tissu villageois

L'examen du tissu bâti de Saint Privat montre la présence de grandes bâtisses correspondant aux exploitations agricoles. Ce phénomène, croisé aux données du recensement agricole qui établit que les exploitations diminuent en



nombre, rend nécessaire d'envisager la reconversion de ces bâtiments en permettant un renouvellement plus global du tissu.

Cette problématique doit être croisée avec le recensement du potentiel foncier et avec la carte des aléas miniers.

1.4.3. Le territoire de la commune et les espaces naturels



Le territoire communal est fortement marqué par l'activité agricole puisque près de 80% du territoire est cultivé. D'autre part, les carrières à l'extrémité est de la commune génèrent une forme de rupture avec le bois en lisière.

L'approche de Saint-Privat depuis Saulny en arrivant par la R.D.7 est intéressante pour appréhender le paysage du plateau : après l'ascension des côtes de Moselle et la sortie des espaces boisés, le léger creux formé par le revers du plateau permet de dominer et découvrir le village et les terrains cultivés qui l'entourent. Cette vue intéressante est à préserver. Le village étant installé en bordure de ce revers, il est en position de promontoire par rapport au plateau, ce qui permet de dégager des vues très ouvertes plus à l'ouest, notamment depuis la rue du Pâtural.



1.4.4. Préservation et valorisation du patrimoine bâti



Des éléments architecturaux témoignent du passé de Saint Privat. Il s'agit d'une part d'éléments « ordinaires », c'est-à-dire l'ensemble du noyau originel avec l'architecture typique des villages lorrains, constituée de fermes et d'habitat dense. Les cités ouvrières, notamment la cité Saint Jacques, appartiennent aussi à cette architecture ordinaire, mais véhiculent un



intérêt particulier du fait de leur rapport au passé minier du secteur.

D'autre part, des éléments plus remarquables, comme la porte classée de l'ancienne église détruite lors des batailles de 1870 et les différents monuments commémoratifs de la guerre de 1870 : le monument aux soldats saxons, le monument au 4^{ème} régiment de la garde et le cimetière militaire rue du 18 août ; le monument au lion et le cimetière militaire à la sortie de Saint-Privat sur la R.N.43 en direction de Sainte-Marie-aux-Chênes ; la Tour et le monument de la garde de la Reine rue de la Tour.

La porte de l'ancienne église datant de 1682 a été classée monument historique par arrêté du 11 août 1924.

1.4.5. Développement et aménagement de la commune

La démographie et l'habitat

Les données importantes de la démographie de Saint Privat sont essentiellement une légère baisse de la population entre les deux derniers recensements et un vieillissement à venir dans les dix prochaines années.

Avec les récentes opérations d'habitat, le nombre d'habitants ne devrait plus reculer dans les prochaines années. Le phénomène de vieillissement de la population reste à traiter notamment du point de vue de l'habitat. Les ménages cinquantenaires sont ancrés dans la commune et il est peut-être nécessaire d'étudier et de prévoir leur futur besoin en matière d'habitat. La problématique du logement des personnes âgées rejoint celle du logement des jeunes, dans la mesure où il est nécessaire d'avoir une offre en locatif assez importante afin de permettre aux jeunes et aux jeunes ménages de se loger dans la commune.

Ce point est important à Saint-Privat dans la mesure où la commune subit peu l'attractivité de Metz et où le niveau d'emploi est assez important.

L'activité

L'analyse de l'activité à Saint Privat a dégagé deux tendances fortes : tout d'abord une activité agricole très importante sur le territoire de la commune puisque près de 80% du territoire communal est cultivé et un niveau d'emploi relativement important.



Concernant l'activité agricole, la loi SRU permet aux cultivateurs de diversifier leurs activités, par exemple vers le tourisme. Il est nécessaire pour cela de recenser les possibilités et les souhaits des exploitants intéressés.

L'emploi d'une manière générale se porte bien à Saint Privat du fait en grande partie de sa situation géographique. Il est question de rendre gratuite l'autoroute A.4 jusque Sainte-Marie-aux-Chênes ce qui rendrait encore plus attractif le territoire de la commune. Ainsi, la mise en place de zones d'aménagement futur en direction de l'activité peut se poser dans le cadre de cette révision.

Les zones de développement

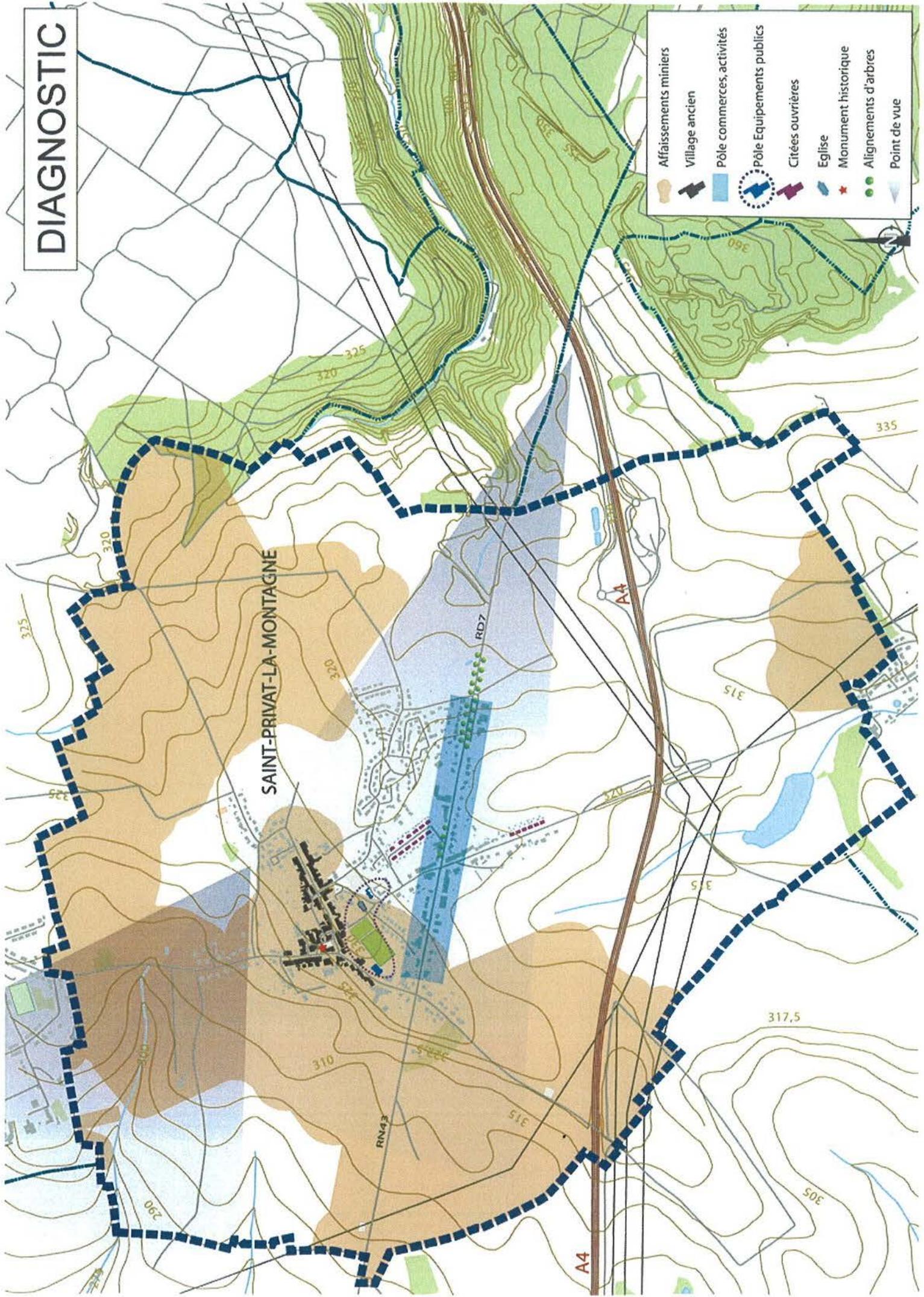


L'analyse du réseau de transport collectif a montré qu'il était préférable de développer des zones plutôt vers le sud de la commune qu'au nord, dans la mesure où actuellement le réseau permet de mieux desservir ces secteurs. Cette donnée, croisée avec le plan des zones d'aléas d'affaissements miniers démontre effectivement que les secteurs les plus intéressants sont situés au sud de la R.N.43.

DIAGNOSTIC

SAINT-PRIVAT-LA-MONTAGNE

- Affaissements miniers (Brown icon)
- Village ancien (Black icon)
- Pôle commerces, activités (Blue icon)
- Pôle Equipements publics (Blue icon with dashed circle)
- Cités ouvrières (Red icon)
- Eglise (Blue icon with red star)
- Monument historique (Red star icon)
- Alignements d'arbres (Green icon)
- Point de vue (Blue triangle icon)



JUSTIFICATION DU P.L.U.

1.5. Justification des choix du P.A.D.D.

Les choix du P.A.D.D. sont justifiés par les perspectives de développement établies à la fin du chapitre précédent.

1.5.1. Identification du centre village : cohérence du tissu urbain, préservation et valorisation du bâti

Renforcer les trois secteurs potentiels de centralité : partie ancienne de Saint Privat ; secteur autour des bâtiments publics (mairie-école-église) et autour de la R.D. 7 et de la R.N. 43.

Les extensions pavillonnaires : intégration des différentes extensions existantes.

1.5.2. Potentiel de renouvellement et d'évolution du tissu villageois

Il s'agit de recenser le potentiel du tissu bâti et non bâti en milieu urbain, afin de renforcer cette partie du territoire de la commune, tout en tenant compte du plan de prévention des risques miniers.

1.5.3. Développement et aménagement de la commune

Deux secteurs ont été identifiés comme sites potentiels à développer : à proximité des infrastructures existantes et pas ou peu touchés par le plan de prévention des risques miniers.

1.6. Justification de l'orientation d'aménagement

Le secteur de développement du Bois de la Ville fait l'objet d'une orientation d'aménagement. Sa justification est présentée dans l'étude d'entrée de ville intégrée au P.L.U., à la fin de ce chapitre.

1.7. Justification des dispositions du zonage

1.7.1. Les différents types de zones

On notera la nouvelle désignation des zones issues de la loi Solidarité et renouvellement urbains :

Zone **U** : zones Urbaines

Zone **AU** : zones A Urbaniser (anciennes zones NA)

Zone **A** : zones Agricoles (anciennes zones NC)

Zone **N** : zones Naturelles et forestières (anciennes zones ND)

La loi S.R.U. a supprimé les zones NB.

1.7.2. Présentation du zonage

Les zones U

Elles ont été divisées en deux catégories. La zone UA, correspond au noyau villageois ancien, avec un bâti dense, en ordre continu et aligné sur le domaine public, d'une hauteur moyenne de R+1.

Les zones UB correspondent aux extensions pavillonnaires, caractérisées par une majorité d'habitat individuel, en ordre discontinu et d'une hauteur faible.

La zone UX correspond à un petit secteur le long de la R.D.7 en entrée Est de Saint-Privat.

Les zones AU

On distingue les zones 1AU, "ouvertes" des zones 2AU, "fermées".

Les zones 1AU correspondent à des secteurs de la commune dont l'équipement existe en périphérie et qui sont donc prêtes à être urbanisées, sous certaines conditions (opérations groupées, pas de délaissés de terrains...). La zone 1AU comprend un secteur 1AUa dont les règles sont modulées aux articles 10 et 11 afin de permettre une plus grande mixité dans la forme urbaine.

Les zones 2AU correspondent à des zones non équipées destinées à l'urbanisation future. Elles pourront être mises en œuvre après modification ou révision du P.L.U..

La zone A

L'ensemble des secteurs cultivés de la commune et des terrains ne nécessitant pas une protection particulière a été classé en zone agricole. Une zone Aa a été délimitée dans laquelle aucune construction n'est autorisée, afin de protéger la vue sur le village en venant de la R.D.7. Par rapport au P.O.S., la zone agricole a été réduite d'une cinquantaine d'hectares. Cette réduction s'explique pour

moitié par la création de zones 2AU (zones d'extension à long terme de l'urbanisation) et pour autre moitié par la création de secteurs Na et Nc qui ne font que mettre en cohérence le zonage avec les activités existantes (carrières et aire d'autoroute).

La zone N

Trois types de zones naturelles figuraient au POS de la commune : les zones d'urbanisation future (NA), les zones de mitage (NB) et les zones à vocation agricole (NC). Il n'existait pas de zone ND.

La loi SRU a défini des zones N, naturelles et forestières. Il s'agit de zones à protéger en raison de la qualité des sites, des milieux naturels, des paysages...A Saint Privat, la zone N correspond à des vergers à protéger, concernés par des risques importants d'affaissements miniers.

Cette zone comporte également deux secteurs : un secteur Na relatif à l'aire de services de l'autoroute et un secteur Nc relatif aux zones de carrières pour lesquelles deux arrêtés préfectoraux ont été délivrés.

1.7.3. Les évolutions de zonage P.O.S./P.L.U.

Au regard du zonage du précédent P.O.S., les changements concernent essentiellement des intentions à long terme, c'est-à-dire la délimitation de zones 2AU au sud-ouest et au nord-est du village. En bordure de la rue du Pâtural, la zone 1NA a été supprimée et la partie de la zone NB qui a été urbanisée a été classée en partie en zone UB. Pour le reste du territoire communal, le zonage a peu changé, les anciennes zones NC ont été transformées en zones A, agricoles, avec une partie Aa, où toute construction est interdite. Une partie de l'ancienne zone NC, en limite de la petite zone artisanale à l'entrée Est de Saint Privat a été classée en zone 2AU. Les carrières et l'aire de services de l'autoroute disposent désormais d'un zonage spécifique.

La loi Urbanisme et Habitat a posé comme principe que les zones 1AU délimitées après le 1^{er} juillet 2002 ne pourront être ouvertes à l'urbanisation qu'après avis du préfet et de la commission de sites, tant que le syndicat mixte du SCOT n'est pas créé. Ainsi, en l'absence de SCOT sur l'agglomération messine, les deux zones 2AU délimitées à Saint-Privat devront faire l'objet d'une demande de dérogation si la commune souhaite les ouvrir à l'urbanisation.

Le tableau suivant récapitule l'ensemble des changements de zones opérés à l'occasion de la transformation du P.O.S. en P.L.U..

Zonage P.L.U.	Zonage P.O.S.	Localisation	Justification
UA UB	NC	Rue de Jaumont Rue du Général de Gaulle	Bien qu'il s'agisse de constructions agricoles, celles-ci ont été reclassées en zone UA ou UB car elles sont intégrées au tissu urbain existant. Le classement en zone U ne contrarie pas l'exploitation agricole tout en laissant une possibilité de reconversion à ces constructions.
UB	UAa	Rue du 18 Août	Parcelles 253, 149 et 202 reclassées en UB. Ces parcelles n'ont pas de lien avec les activités de sports et de loisirs.

UB terrains cultivés	UBa 1NA	Rue R. Mondon	Préservation des jardins par un classement en terrains cultivés à protéger et inconstructibles.
UB Im. à protéger et à valoriser	UBa	Cité Saint-Jacques	Uniformisation et simplification de la réglementation sur l'ensemble de la commune. Protection des constructions remarquables par leur identification comme immeubles à protéger et à valoriser et par une réglementation spécifique.
UB	UBb UBc	Rue R. Schuman Rue R. Mondon Rue de Metz	Uniformisation et simplification de la réglementation sur l'ensemble de la commune.
	1NAa 1NA	Impasse du Rond Navef Allée du Champ aux Pierres	Zones urbanisées.
	NB	Rue du Pâtural	Les secteurs classés en NB qui sont construits ont été reclassés en UB. Seule une construction a été maintenue en N car elle se situe en zone rouge du P.P.R. miniers et aurait contribué à la création d'une enclave UB en zone N. Cependant, l'évolution de cette construction est envisagée par le règlement de la zone N, dans les limites de la réglementation du P.P.R. minier. La parcelle 310 bien que non bâtie a été reclassée en UB. En effet, l'accueil d'une construction supplémentaire pourrait être envisageable par simple branchement individuel.
UB	UX	Rue Robert Schuman	La zone est actuellement occupée par une entreprise dont les nuisances sonores et visuelles deviennent de plus en plus incompatibles avec le tissu résidentiel proche. Le reclassement en zone UB permet de limiter toute extension de cette activité.
UB El. de paysage à protéger	NC	En entrée d'agglomération en provenance de Sainte-Marie-aux-Chênes	La zone UB a été agrandie afin d'intégrer une construction d'habitation existante située à l'intérieur de l'agglomération de Saint-Privat. Compte tenu du classement de ce secteur de la commune en zone rouge du P.P.R. miniers, ce classement ne donnera pas lieu à une densification de ce secteur. Le bois a été classé en élément de paysage à protéger et à valoriser pour pérenniser la qualité paysagère de cette entrée du village.
1AU	UB	Rue Pâquerettes des	Comme il n'y a plus de siège d'exploitation agricole sur ce secteur, le terrain qui y était lié (hors construction existante) a été reclassé en 1AU au lieu de UB. Cette mesure permettra de garantir une urbanisation cohérente de ce secteur.
1AU 1AUa	UX 2NA A	Bois de la Ville	Le zonage de ce secteur a été repensé. Une étude d'entrée de ville intégrée au P.L.U. justifie de ce nouveau zonage (voir fin du chapitre).
2AU	1NA	Rue P. Driant	Maintien d'une zone tampon protégeant les constructions des nuisances de l'usine tant que celle-ci sera en fonctionnement ou ne justifiera pas d'un niveau de nuisance tolérable par rapport à un éventuel projet d'aménagement.
	NC	Champs Grand-Père Chenoy/Rue de Jaumont/Rue Conot Chenoy	Localisation des zones d'extension nécessaires au développement de l'agglomération de manière à recentrer l'urbanisation de la commune.
Aa	NC	Champ aux Pierres	Protection du cône de vue en provenance de Saulny.
A	UB	Rue Conoy Chenot	Préservation de l'accès à l'exploitation agricole

			et à la zone A
A El. de paysage à protéger	NC	En entrée d'agglomération en provenance de Sainte-Marie-aux-Chênes	Le bois a été classé en élément de paysage à protéger et à valoriser pour pérenniser la qualité paysagère de cette entrée du village.
A	NB	Rue de Jaumont	Parcelle non construite reclassée en zone A comme les terrains situés dans sa continuité.
	UB	Rue de la Tour	Ajustement sur la zone réellement construite (retrait du chemin de la zone constructible).
	1NA	Sous le chemin d'Ida Le Pâtural	Suppression des zones d'extension favorisant l'étalement urbain. Prise en compte du plan de prévention des risques miniers.
N	NB	Rue du Pâtural	
Na	NC	Aire de services de l'autoroute	Prise en compte de la vocation réelle des terrains (aire de services de l'autoroute, vocation non agricole du secteur).
Nc		Carrières	Prise en compte de la vocation réelle des terrains (carrières, vocation non agricole du secteur). Emprise du secteur Nc délimitée en fonction des arrêtés préfectoraux relatifs aux carrières.

1.7.4. Les autres dispositions graphiques

Les emplacements réservés

Les emplacements réservés du P.O.S. ont été abandonnés car :

- les emplacements réservés n°1 (réalisation d'une bande plantée le long de la R.D.7), n°5 (création d'un espace vert), n°6 (extension de la station d'épuration), n°7 (aménagement d'un carrefour et d'un accès à la zone du Bois de la Ville), n°8 (réalisation d'un accès à la zone du Bois de la Ville) ont été acquis,
- les emplacements réservés n°2, 3 et 4 étaient destinés à la création d'accès à la zone 1NA du Pâtural qui a été supprimée.

Le P.L.U. ne prévoit qu'un emplacement réservé. Celui-ci est destiné à la création d'un accès à la zone 2AU « Chenoy ».

Les terrains cultivés à protéger

Les jardins familiaux situés derrière la cité Saint-Jacques ont été identifiés comme des terrains cultivés à protéger et à valoriser. Cette protection permettra de garantir leur maintien.

Les immeubles et éléments de paysage à protéger et à valoriser

Les constructions de la cité Saint-Jacques ont été repérées comme des immeubles à protéger et à valoriser. Cette mesure reprend dans les grandes lignes l'étude qui était déjà annexée au P.O.S.. Cependant, les prescriptions ont été adaptées en tenant compte des difficultés d'application rencontrées avec le P.O.S..

L'espace boisé situé en entrée de Saint-Privat depuis Sainte-Marie a été repéré comme élément de paysage à protéger. Il contribue à la qualité paysagère de cette entrée de ville. Le but n'est pas d'entraver son exploitation mais de garantir le maintien du boisement de ce secteur.

Le plan de prévention des risques miniers

Les zones de risques repérées dans le plan de prévention des risques miniers ont été reportées en grisé sur les plans de zonage du P.L.U.. Lorsqu'une autorisation de construire concerne une unité foncière concernée par ce grisé elle doit respecter les prescriptions du P.P.R.m. joint en annexe.

L'amendement Dupont et la marge de recul pour l'implantation des constructions

Les secteurs concernés par l'amendement Dupont ont été identifiés sur les plans de zonage.

Une partie de territoire non urbanisée située rue de Metz (1AUa) n'est plus concernée par ces marges de recul dans la mesure où une étude d'entrée de ville annexée au P.L.U. a été réalisée sur ce secteur. Par contre, une nouvelle marge pour l'implantation des constructions déterminée à 7 mètres du bord de la voie publique s'applique sur ce secteur. Cette marge permettra d'implanter les nouvelles constructions dans la continuité des maisons de cité de la rue de Metz.

1.8. Justification des dispositions réglementaires

1.8.1. Les différentes règles

Dispositions générales

Les dispositions générales (Titre 1 du règlement) présentent dorénavant la définition de certains termes utilisés dans la rédaction du règlement (alignement, annexe, dent creuse, emprise au sol, SHON, etc...).

Articles 1 et 2

Ces deux articles importants réglementent la nature des occupations et utilisations du sol interdites et admises sous condition dans les différentes zones. Un toilettage de l'ensemble du règlement a été effectué afin de mieux décrire les différentes vocations des zones.

Les deux articles se basent sur une nomenclature plus complète listant les différentes occupations et utilisations du sol pouvant être rencontrées dans la commune.

L'article 1 fixe les occupations et utilisations du sol interdites (depuis la promulgation de la loi SRU), l'article 2, complémentaire du premier, détermine les occupations et utilisations admises sous conditions.

Les occupations et utilisations du sol sont alors déterminées par la combinaison de ces deux articles.

Article 3

L'article 3 a pour finalité de réglementer à la fois les configurations des accès et des voiries nécessaires à la desserte des différentes occupations et utilisations du sol autorisées par le PLU.

Cet article revêt un caractère plus important dans les zones d'urbanisation future susceptibles d'accueillir de nouvelles voiries.

Article 4

Cet article fixe les conditions dans lesquelles un terrain doit être desservi et raccordé aux différents réseaux sur la commune.

Article 5

Cet article fixe la superficie minimale des terrains constructibles, lorsque cette règle est justifiée par des contraintes techniques relatives à la réalisation d'un dispositif d'assainissement non collectif ou lorsque cette règle est justifiée pour préserver l'urbanisation traditionnelle ou l'intérêt paysager de la zone considérée.

Articles 6 et 7

L'article 6 du règlement détermine la manière d'implanter la construction sur la parcelle par rapport aux limites de la rue ou de l'emprise publique. Son contenu participe très largement à la définition de la forme urbaine en fixant l'éventuel recul par rapport à l'alignement et la bande de constructibilité dans chaque zone.

Chaque quartier, chaque zone, retrouve par ce biais une homogénéité et une identité qui lui sont propres et directement liées à des époques d'extension de la commune.

L'article 7 détermine l'implantation des constructions par rapport aux limites séparatives.

Le travail effectué sur l'analyse du tissu existant a permis de conforter les dispositions de l'article 7.

Il est nécessaire de rappeler que les articles 6 et 7 se conjuguent pour former un tissu cohérent.

Article 8

L'article régleme nte l'implantation des constructions les unes par rapport aux autres sur une même propriété.

Article 9

Cet article a pour finalité de définir la surface maximale de terrain destinée à l'emprise de la construction.

Article 10

Les règles de hauteur prescrites par l'article 10 n'ont pas subies de modifications importantes. Elles fixent un nombre maximum d'étages à édifier sur la parcelle. Pour éviter les abus, une hauteur fixée en mètres comptée du sol naturel à la gouttière est par ailleurs précisée.

Article 11

Cet article concernant l'aspect extérieur des constructions a été retravaillé, des précisions ont été apportées concernant notamment les matériaux de couverture et les clôtures.

Article 12

La grille de stationnement à laquelle fait référence cet article a été actualisée et notamment sensiblement augmentée pour tenir compte de la hausse du taux de motorisation des ménages.

Elle s'inspire des études menées globalement dans l'agglomération messine. Elle s'inspire également des données issues des autres villes françaises. Elle prend bien entendu en compte l'augmentation de la motorisation des ménages.

Article 13

Complémentaire de l'article 9 qui fixe l'emprise maximum de la construction, l'article 13 gère les espaces non bâtis de la parcelle.

Il impose des normes en matière de plantations notamment.

Article 14

Le COS (coefficient d'occupation des sols) permet de déterminer la surface maximale de plancher constructible sur un terrain donné.

Par contre, l'article 15 ayant été supprimé par la loi SRU, le dépassement du COS n'est plus prévu dans le cadre de ce règlement.

1.8.2. Justification du règlement

Zones UA et UB

JUSTIFICATIONS
<p>Article 1 - Occupations et utilisations du sol interdites</p> <p>Interdiction des occupations et utilisations du sol incompatibles avec le caractère résidentiel des zones. Renvoi au PPRm. En zone UB, interdiction des travaux ayant pour effet de détruire les éléments de paysage (bois) et les immeubles (cité Saint-Jacques) à protéger et à valoriser et interdiction des occupations et utilisations du sol de toute nature dans l'emprise des terrains classés au titre des terrains cultivés dans le but de préserver le patrimoine local et les jardins familiaux.</p>
<p>Article 2 - Occupations et utilisations des sols admises sous conditions</p> <p>Restrictions quant à certaines catégories de constructions ou installations qui seraient susceptibles d'introduire une gêne par rapport à l'habitat. Rappel des dispositions relatives aux infrastructures routières bruyantes en zone UB. Renvoi au PPRm.</p>
<p>Article 3 - Accès et Voirie</p> <p>Prescriptions assurant une desserte des constructions par une voie suffisamment importante pour permettre la circulation et le stationnement des véhicules et une emprise minimale des accès suffisante pour permettre la sécurité des biens et des personnes.</p>
<p>Article 4 - Desserte par les réseaux</p> <p>Rappel de la réglementation sanitaire en vigueur.</p>
<p>Article 5 - Caractéristiques des terrains</p> <p>Pas de prescription. Au P.O.S., le règlement de la zone UB imposait une configuration particulière des parcelles. La présence d'un réseau d'assainissement collectif et l'absence d'intérêt paysager fort ne permet pas de maintenir ces dispositions.</p>
<p>Article 6 - Implantation des constructions par rapport aux voies et emprises publiques</p> <p>UA : Prescriptions permettant de conserver l'alignement du bâti dans la partie ancienne. UB : Bande d'implantation permettant la création ou le maintien du front bâti.</p>
<p>Article 7 - Implantation des constructions par rapport aux limites séparatives</p> <p>UA : Prescriptions permettant de conserver l'alignement du bâti. Dérogation pour le secteur UAa car les constructions qu'il est susceptible d'accueillir peuvent nécessiter des implantations particulières. UB : Prescriptions permettant d'assurer le passage d'un véhicule (sécurité), l'aération des constructions et l'éclairage des pièces (salubrité).</p>
<p>Article 8 - Implantation des constructions les unes par rapport aux autres sur une même propriété</p> <p>Prescriptions permettant d'assurer le passage d'un véhicule (sécurité), l'aération des constructions et l'éclairage des pièces (salubrité). Simplification de la règle par rapport au P.O.S..</p>
<p>Article 9 - Emprise au sol</p> <p>En UA, pas de prescription. En UB, limitation de l'emprise au sol pour garantir la présence d'espaces ouverts végétalisés. Limitation de l'emprise au sol des annexes pour éviter la transformation d'annexes en constructions principales situées en second rideau.</p>
<p>Article 10 - Hauteur maximum des constructions</p> <p>UA : Prescriptions permettant de maintenir une hauteur homogène des constructions en centre ancien. En cas d'absence d'édifice voisin, hauteur maximale imposée cohérente avec les hauteurs existantes dans ce secteur. UB : Limitation des hauteurs en fonction des constructions existantes pour permettre la bonne intégration des constructions nouvelles. Limitation de la hauteur des annexes pour éviter la transformation d'annexes en constructions principales situées en second rideau.</p>
<p>Article 11 - Aspect extérieur</p> <p>UA : Nombreuses prescriptions destinées à garantir la qualité urbaine du centre ancien. UB : Importance des prescriptions de manière à garantir une unité des constructions sur l'ensemble de la commune sans toutefois fermer la porte à l'innovation architecturale si celle-ci ne porte pas atteinte à l'environnement proche. Prescriptions particulières pour les immeubles à protéger et à valoriser (cité Saint-Jacques).</p>
<p>Article 12 – Stationnement</p>

Selon les différents usages des constructions, obligation de réaliser des places de stationnement en dehors des voies publiques en nombre suffisant pour ne pas saturer les voies et emprises publiques. Transcription des orientations du P.D.U..
Article 13 – Espaces libres et plantations – Espaces boisés classés
Prescription destinée à garantir la présence d'espaces verts en dehors des espaces construits ou aménagés. En UB, prescription particulière pour les éléments paysagers repérés au plan pour garantir leur maintien.
Article 14 – Coefficient d'occupation du sol
Pas de prescription.

Zone UX

JUSTIFICATIONS
Article 1 - Occupations et utilisations du sol interdites
Interdiction des occupations et utilisations du sol incompatibles avec le caractère d'activité de la zone.
Article 2 - Occupations et utilisations des sols admises sous conditions
Restrictions quant à certaines catégories de constructions ou installations qui seraient susceptibles d'introduire des nuisances paysagères ou d'apporter une gêne par rapport aux activités.
Article 3 - Accès et Voirie
Prescriptions assurant une desserte des constructions par une voie suffisamment importante pour permettre la circulation et le stationnement des véhicules et une emprise minimale des accès suffisante pour permettre la sécurité des biens et des personnes.
Article 4 - Desserte par les réseaux
Rappel de la réglementation sanitaire en vigueur.
Article 5 - Caractéristiques des terrains
Pas de prescription.
Article 6 - Implantation des constructions par rapport aux voies et emprises publiques
Obligation d'un recul minimal de 5 mètres pour permettre le stationnement d'un véhicule devant la construction, d'assurer une certaine visibilité lors de la sortie des véhicules des terrains et pour aérer le tissu urbain.
Article 7 - Implantation des constructions par rapport aux limites séparatives
Prescriptions permettant d'assurer le passage d'un véhicule (sécurité), l'aération des constructions et l'éclairage des pièces (salubrité).
Article 8 - Implantation des constructions les unes par rapport aux autres sur une même propriété
Prescriptions permettant d'assurer le passage d'un véhicule (sécurité), l'aération des constructions et l'éclairage des pièces (salubrité). Simplification de la règle par rapport au P.O.S..
Article 9 - Emprise au sol
Limitation de l'emprise au sol des constructions pour garantir la présence d'espaces végétalisés sur les terrains.
Article 10 - Hauteur maximum des constructions
Limitation des hauteurs en fonction des constructions existantes pour permettre la bonne intégration des constructions nouvelles.
Article 11 - Aspect extérieur
Prescriptions destinées à assurer l'intégration des constructions dans leur environnement.
Article 12 – Stationnement
Selon les différents usages des constructions, obligation de réaliser des places de stationnement en dehors des voies publiques en nombre suffisant pour ne pas saturer les voies et emprises publiques. Transcription des orientations du P.D.U..
Article 13 – Espaces libres et plantations – Espaces boisés classés
Prescription destinée à garantir la présence d'espaces verts.
Article 14 – Coefficient d'occupation du sol
Pas de prescription.

Zone 1AU

JUSTIFICATIONS
Article 1 - Occupations et utilisations du sol interdites
Interdiction des occupations et utilisations du sol incompatibles avec le caractère principalement résidentiel de la zone.
Article 2 - Occupations et utilisations des sols admises sous conditions
Restrictions quant à certaines catégories de constructions ou installations qui seraient susceptibles d'introduire une gêne par rapport à l'habitat.
Article 3 - Accès et Voirie
Prescriptions assurant une desserte des constructions par une voie suffisamment importante pour permettre la circulation et le stationnement des véhicules et une emprise minimale des accès suffisante pour permettre la sécurité des biens et des personnes.
Article 4 - Desserte par les réseaux
Rappel de la réglementation sanitaire en vigueur.
Article 5 - Caractéristiques des terrains
Pas de prescription. Au P.O.S., le règlement imposait une configuration particulière des parcelles. Le recours à un réseau d'assainissement collectif pour ce secteur et l'absence d'intérêt paysager fort ne permet pas de maintenir ces dispositions.
Article 6 - Implantation des constructions par rapport aux voies et emprises publiques
Bande d'implantation permettant la création d'un front bâti. Rue de Metz, implantation dans la continuité des constructions existantes pour permettre la continuité du front bâti.
Article 7 - Implantation des constructions par rapport aux limites séparatives
Prescriptions permettant d'assurer le passage d'un véhicule (sécurité), l'aération des constructions et l'éclairage des pièces (salubrité).
Article 8 - Implantation des constructions les unes par rapport aux autres sur une même propriété
Prescriptions permettant d'assurer le passage d'un véhicule (sécurité), l'aération des constructions et l'éclairage des pièces (salubrité). Simplification de la règle par rapport au P.O.S..
Article 9 - Emprise au sol
Limitation de l'emprise au sol pour garantir la présence d'espaces ouverts végétalisés.
Article 10 - Hauteur maximum des constructions
Limitation des hauteurs pour permettre la bonne intégration des constructions nouvelles.
Article 11 - Aspect extérieur
Importance des prescriptions de manière à garantir une unité des constructions sur l'ensemble de la commune sans toutefois fermer la porte à l'innovation architecturale si celle-ci ne porte pas atteinte à l'environnement proche.
Article 12 – Stationnement
Selon les différents usages des constructions, obligation de réaliser des places de stationnement en dehors des voies publiques en nombre suffisant pour ne pas saturer les voies et emprises publiques. Transcription des orientations du P.D.U..
Article 13 – Espaces libres et plantations – Espaces boisés classés
Prescriptions destinées à garantir la présence d'espaces verts en dehors des espaces construits ou aménagés.
Article 14 – Coefficient d'occupation du sol
Pas de prescription.

Zone 2AU

JUSTIFICATIONS
Article 1 - Occupations et utilisations du sol interdites
Interdiction des occupations et utilisations du sol qui pourraient compromettre une utilisation future optimale des terrains. Renvoi au P.P.R..
Article 2 - Occupations et utilisations des sols admises sous conditions
Limitation des occupations et utilisations du sol aux seules constructions et installations d'intérêt général et de manière à ne pas compromettre une utilisation future optimale des terrains.
Article 3 - Accès et Voirie

Pas de prescription.
Article 4 - Desserte par les réseaux
Pas de prescription.
Article 5 - Caractéristiques des terrains
Pas de prescription.
Article 6 - Implantation des constructions par rapport aux voies et emprises publiques
Rappel de l'article L111-1-4 du code de l'urbanisme (R.D.964). Pour les autres voies, reculs minimums imposés pour des raisons de sécurité routière.
Article 7 - Implantation des constructions par rapport aux limites séparatives
Assurer le passage d'un véhicule (sécurité) et l'aération des constructions (salubrité).
Article 8 - Implantation des constructions les unes par rapport aux autres sur une même propriété
Assurer le passage d'un véhicule (sécurité) et l'aération des constructions (salubrité).
Article 9 - Emprise au sol
Pas de prescription.
Article 10 - Hauteur maximum des constructions
Pas de prescription.
Article 11 - Aspect extérieur
Prescriptions destinées à assurer l'intégration des constructions dans leur environnement.
Article 12 – Stationnement
Pas de prescription.
Article 13 – Espaces libres et plantations – Espaces boisés classés
Pas de prescription.
Article 14 – Coefficient d'occupation du sol
Pas de prescription.

Zone A

JUSTIFICATIONS
Article 1 - Occupations et utilisations du sol interdites
Interdiction des activités qui ne sont pas nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif ou à l'exploitation agricole.
Article 2 - Occupations et utilisations des sols admises sous conditions
Autorisation sous condition de certaines occupations et utilisations du sol de manière à ne pas compromettre la vocation agricole de la zone.
Article 3 - Accès et Voirie
Prescriptions assurant une desserte des constructions par une voie suffisamment importante pour permettre la circulation et le stationnement des véhicules et une emprise minimale des accès suffisante pour permettre la sécurité des biens et des personnes.
Article 4 - Desserte par les réseaux
Rappel de la réglementation sanitaire en vigueur.
Article 5 - Caractéristiques des terrains
Pas de prescription.
Article 6 - Implantation des constructions par rapport aux voies et emprises publiques
Rappel de l'article L111-1-4 du code de l'urbanisme (R.D.964). Reculs imposés par rapport aux autres voies selon les situations pour des raisons de sécurité routière.
Article 7 - Implantation des constructions par rapport aux limites séparatives
Prescriptions permettant d'assurer le passage d'un véhicule (sécurité) et l'aération des constructions (salubrité).
Article 8 - Implantation des constructions les unes par rapport aux autres sur une même propriété
Prescriptions permettant d'assurer le passage d'un véhicule (sécurité) et l'aération des constructions (salubrité).
Article 9 - Emprise au sol
Pas de prescription.
Article 10 - Hauteur maximum des constructions
Hauteur des constructions d'habitation limitée pour éviter le développement d'une fonction d'habitat dans la zone.
Article 11 - Aspect extérieur
Prescriptions destinées à assurer l'intégration des constructions dans leur environnement.

Article 12 – Stationnement
Selon les différents usages des constructions, obligation de réaliser des places de stationnement en dehors des voies publiques en nombre suffisant pour ne pas saturer les voies et emprises publiques.
Article 13 – Espaces libres et plantations – Espaces boisés classés
Prescription particulière pour les éléments paysagers repérés au plan pour garantir leur maintien.
Article 14 – Coefficient d'occupation du sol
Pas de prescription.

Zone N

JUSTIFICATIONS
Article 1 - Occupations et utilisations du sol interdites
Interdiction des activités incompatibles avec le caractère naturel de la zone.
Article 2 - Occupations et utilisations des sols admises sous conditions
Autorisation sous condition de certaines occupations et utilisations du sol compatibles avec le caractère de la zone et suivant la destination des secteurs.
Article 3 - Accès et Voirie
Pas de prescription.
Article 4 - Desserte par les réseaux
Pas de prescription.
Article 5 - Caractéristiques des terrains
Pas de prescription.
Article 6 - Implantation des constructions par rapport aux voies et emprises publiques
Recul imposé pour des raisons de sécurité routière.
Article 7 - Implantation des constructions par rapport aux limites séparatives
Prescriptions permettant d'assurer le passage d'un véhicule (sécurité) et l'aération des constructions (salubrité).
Article 8 - Implantation des constructions les unes par rapport aux autres sur une même propriété
Prescriptions permettant d'assurer le passage d'un véhicule (sécurité) et l'aération des constructions (salubrité).
Article 9 - Emprise au sol
Pas de prescription.
Article 10 - Hauteur maximum des constructions
Hauteur des constructions d'habitation limitée pour éviter le développement d'une fonction d'habitat dans la zone.
Article 11 - Aspect extérieur
Prescriptions destinées à assurer l'intégration des constructions dans leur environnement.
Article 12 – Stationnement
Selon les différents usages des constructions, obligation de réaliser des places de stationnement en dehors des voies publiques en nombre suffisant pour ne pas saturer les voies et emprises publiques.
Article 13 – Espaces libres et plantations – Espaces boisés classés
Pas de prescription.
Article 14 – Coefficient d'occupation du sol
Pas de prescription.

1.9. Etude d'entrée de ville (art. L111-1-4 du C.U.)

1.9.1. Cadre juridique

Les portes et les itinéraires de traversée de territoire communal sont des espaces de référence où se joue l'image des villes. Ces secteurs sont généralement très

prisés pour les opérations de développement urbain et nécessitent donc une attention particulière en terme de qualité urbaine et paysagère, mais aussi de préservation des espaces naturels et agricoles.

Pour redonner de la cohésion à ces espaces, les ministres de l'Environnement et de l'Équipement ont mis en place le Comité National des Entrées de Ville dont les réflexions ont abouti à l'élaboration de « l'amendement Dupont » (article L111.1.4 du Code de l'Urbanisme) de la Loi Barnier du 2 février 1995 relative au renforcement de la protection de l'environnement.

Cet amendement, entré en vigueur au 1^{er} janvier 1997, 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'extension urbaine le long des axes routiers.

L'article L111.1.4 du code de l'urbanisme interdit, en dehors des espaces urbanisés des communes, les constructions sur les espaces non urbanisés sur une largeur 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 75 mètres de part et d'autre de l'axe des autres routes classées à grande circulation.

La R.N.43 et l'A.4 sont concernées par une zone d'inconstructibilité de 75 m pour la première et de 100 m pour la seconde, de part et d'autre de l'axe de la voie.

Le plan local d'urbanisme peut fixer des règles d'implantation différentes de celles prévues par le présent article 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.

Une telle étude a été réalisée dans le cadre du P.L.U. de Saint-Privat-la-Montagne et est présentée ci-après.

1.9.2. Analyse du site concerné



Présentation du site

La superficie de la zone à urbaniser concernée par le recul de 75 mètres est d'environ 50 ares. Elle est localisée à proximité immédiate de la R.N.43. et constitue l'entrée de ville Sud de Saint-Privat depuis Amanvillers.

Elle prend place dans une zone d'extension bien plus importante qui s'étend au Sud-Est de la zone déjà urbanisée de Saint-Privat.

Contexte urbain



Le secteur concerné par l'amendement Dupont se situe à proximité immédiate de la zone urbanisée. Il prend place dans la continuité de maisons de cité jumelées.

Contexte paysager



En provenance d'Amanvillers, l'automobiliste doit passer au dessus de l'autoroute avant d'entrer dans le village de Saint-Privat. L'autoroute et les premières maisons de Saint-Privat sont distantes de près de 300 mètres. Un paysage agricole ponctué de quelques bosquets d'arbres occupe cet espace. La zone d'extension de l'urbanisation prend place sur des terres agricoles.

Contraintes et potentialités de développement du site

Le site présente peu de contraintes pour l'extension de l'urbanisation si ce n'est la proximité de l'autoroute. Quelques règles concernant l'isolement acoustique devront donc être respectées. Les accès au site peuvent facilement être réalisés depuis la R.N.43.. Le développement prévu au P.L.U. permet de boucler l'urbanisation au Sud de Saint-Privat sans entraîner d'urbanisation linéaire le long de la R.N.43..

1.9.3. Présentation du projet urbain

Objectifs d'aménagement

Les lignes directrices du projet consistent à :

- promouvoir un plan de composition de l'aménagement harmonieux privilégiant une certaine qualité urbaine et architecturale,
- créer des accès sécurisés et fonctionnels depuis la R.D.7 et la R.N.43,

- limiter l'extension linéaire de l'urbanisation et assurer un bouclage de l'urbanisation au Sud-Est de la zone déjà urbanisée,
- favoriser une mixité urbaine en proposant différentes typologies de logements (pavillon, maisons jumelées ou en bande, logements collectifs) et en intégrant des locaux d'activités tertiaires et commerciales,
- prendre en compte la qualité de l'environnement dans lequel vont s'intégrer les projets.

Accès et voies de desserte

La zone sera principalement accessible en deux points : depuis la R.N.43 et depuis la R.D.7., de façon indirecte.

L'aménagement d'un carrefour, type giratoire, sur la R.D.7 marquera l'entrée de Saint-Privat-la-Montagne et incitera les véhicules à ralentir à son approche. Il permettra de desservir les nouvelles implantations comme les activités existantes.

Le dimensionnement de ce carrefour devra tenir compte de l'importance des flux générés par le nouveau quartier mais aussi des flux actuels enregistrés sur la R.D.7..

Les trafics enregistrés sur la R.N.43 au droit du site sont moins importants que ceux enregistrés en entrée de village sur la R.D.7.. C'est pourquoi, la réalisation d'un simple carrefour en T pourra y être envisagée.

Le schéma viaire du nouveau quartier devra permettre les transversales Est-Ouest. Les bouclages de voirie seront recherchés.

Organisation parcellaire et implantation du bâti

Il est envisagé de créer un quartier résidentiel mixte c'est-à-dire composé d'habitat pavillonnaire individuel, d'habitat mitoyen, de logements collectifs et de locaux d'activités. Le terrain permet de réaliser près de 80 lots d'habitat individuel (dont une vingtaine de parcelles destinées à accueillir des maisons mitoyennes) et quelques lots d'habitat collectif.

Au sein de la zone, les constructions seront implantées parallèlement aux voies principales.

Aménagements paysagers et circulation douce

Au moins trois espaces publics répartis harmonieusement sont à envisager. Les voies principales seront valorisées par des espaces verts et des alignements d'arbres. Au minimum, deux accès piétons seront aménagés en direction des espaces agricoles situés au Sud et un accès vers le Nord.





Etude de capacité

Source
commune de
St Privat la Montagne

Conception
ITB
I.T.B.
21, rue Roederer - 57070 METZ
tel. 0875 21 25 30 Fax. 03 87 57 54 65

Proposition d'aménagement

Juillet 2006

1.9.4. Recommandations d'aménagement

L'étude d'entrée de ville a pour but d'engager une réflexion préalable au projet d'urbanisation et d'aboutir à un projet urbain de qualité qui trouvera sa traduction dans le Plan Local d'Urbanisme.

L'étude d'entrée de ville prend en compte les divers aspects suivants :

- la prise en compte d'éventuelles nuisances (nuisances sur le milieu naturel, sur les sols, nuisances sonores, visuelles et atmosphériques).
- les accès et la sécurité (liaison avec la voirie existante, limitation des flux rapides et importants, mise en place d'une signalisation routière adaptée).
- le fonctionnement urbain - liaison au tissu existant, mixité des fonctions, gestion des conflits d'usage entre les différentes fonctions de transit et de desserte, existence de plusieurs modes de transports, transversalité et aménagement en profondeur par rapport à l'axe principal.
- la qualité architecturale - qualité des espaces publics, implantation et typologie du bâti, qualité et nature des matériaux.
- l'insertion paysagère - intégration du projet dans le paysage existant, aménagement paysager (embellissement, alignement, perspectives...), règlement publicitaire, qualité des plantations et du mobilier urbain, prise en compte de la préservation de la qualité des paysages et maîtrise de leur évolution, volonté communale d'amélioration de l'identité locale.

Nuisances

Objectifs	Moyens mis en oeuvre	Documents du P.L.U.
Préserver les secteurs d'habitat des éventuelles nuisances engendrées par le secteur d'activités (conflits de voisinage, conflits d'usage, nuisances visuelles ou sonores....)	Séparation des deux pôles par des zones tampon	Orientation d'aménagement
	Autorisation des seules activités compatibles avec des zones d'habitat	Règlement (caractère de la zone, articles 1AU1 et 1AU2)
	Autorisation des seules opérations à vocation principale d'habitation	Règlement (caractère de la zone, articles 1AU1 et 1AU2)
Protéger les habitants des nuisances sonores engendrées par les voies bruyantes	Rappel de l'arrêté préfectoral en vigueur relatif au classement des infrastructures bruyantes (R.D.7, R.N.43 et A.4) contenant des normes d'isolation acoustique minimales	Règlement (rappel, article 1AU2) Annexes (document graphique annexe, arrêté préfectoral)
Limiter les flux de circulation importants à proximité des quartiers résidentiels existants	Limitation des accès au site (deux accès) et localisation en entrée de village dans les deux cas	Orientation d'aménagement
Faciliter la circulation automobile et piétonne à l'intérieur du nouveau	Limitation et réglementation des voies en impasse	Orientation d'aménagement Règlement (article 1AU3)

quartier en encourageant les bouclages de voiries	Création d'itinéraires piétons	Orientation d'aménagement
Maîtriser les rejets dans le milieu naturel	Réglementation des conditions d'assainissement des constructions	Règlement (article 1AU4)
	Elaboration obligatoire d'un dossier de loi sur l'eau lors du montage de l'opération	-
	Respect du zonage d'assainissement	-

Sécurité

Objectifs	Moyens mis en oeuvre	Documents du P.L.U.
Créer des accès au site sécurisés et fonctionnels	Limitation des accès au site (deux accès) et localisation en entrée de village dans les deux cas	Orientation d'aménagement
Faire de la voirie du nouveau quartier, une voirie de desserte locale et non pas un contournement de Saint-Privat	Attention portée au dessin de la voirie	Orientation d'aménagement
Assurer la sécurité des accès et le passage du matériel de lutte contre l'incendie	Imposer une distance minimale entre les constructions lorsqu'elles ne sont pas contiguës	Règlement (articles 1AU7, 1AU8)

Qualité de l'architecture

Objectifs	Moyens mis en oeuvre	Documents du P.L.U.
Assurer l'intégration des constructions tout en promouvant la diversité architecturale	Prescriptions minimales relatives à l'implantation, au volume, à la hauteur et à l'aspect extérieur des constructions.	Règlement (articles 1AU6, 1AU7, 1AU10 et 1AU11)
	Diversification des règles relatives aux hauteurs et à l'aspect extérieur des constructions (règles différentes en 1AU et 1AUa)	Règlement (articles 1AU10 et 1AU11)

Qualité de l'urbanisme

Objectifs	Moyens mis en oeuvre	Documents du P.L.U.
Assurer le bon fonctionnement du futur quartier, permettre aux usagers de se repérer aisément et faciliter la lecture du territoire	Hiérarchisation de la voirie	Règlement (article 1AU3) Orientation d'aménagement
	Plantations linéaires le long des axes principaux	

Donner une cohérence et une lisibilité à l'ensemble de l'opération	Organisation des fronts urbains Bande d'implantation des façades obligatoire	Règlement (article 1AU6)
	Implantation des bâtiments parallèlement aux voies principales (façade principale tournée vers ces voies de desserte)	Règlement (article 1AU11)
Eviter le stationnement sauvage sur le domaine public	Trois places de stationnement par logement individuel à créer sur chaque parcelle privative	Règlement (article 1AU12)
Maîtriser l'impact visuel des aires de stationnement en bordure des voies	Obligation de ponctuer les places de stationnement de plantations d'arbres de hautes tiges	Règlement (article 1AU13)
Garantir l'aération du tissu urbain et s'assurer que le caractère paysager du site soit de prédominance végétale	Limitation de l'emprise des bâtiments à 50% maximum de la surface de la parcelle	Règlement (article 1AU9)
	Les espaces non utilisés pour les constructions, voies et stationnement devront être traités en espace vert.	Règlement (article 1AU13)
Garantir la présence d'espaces publics	Obligation de réaliser au moins 8% d'espaces publics	Règlement (article 1AU13)
	Localisation des espaces publics à créer	Orientation d'aménagement
Permettre la diversité des formes urbaines (maisons individuelles, habitat groupé, collectifs ...)	Possibilité d'implanter les constructions en limite ou en recul des limites séparatives	Règlement (article 1AU7)
Garantir une homogénéité dans le traitement des clôtures	Réglementation des clôtures (hauteur et nature)	Règlement (article 1AU11)
Eviter l'effet d'enfermement du quartier	Création d'accès piétons vers le Sud et le Nord	Orientation d'aménagement

Insertion paysagère

Objectifs	Moyens mis en oeuvre	Documents du P.L.U.
Limitier l'impact des volumes construits surtout par rapport au grand paysage	Limitation des hauteurs et du volume des constructions (en cohérence avec le bâti environnant)	Règlement (articles 1AU9 et 1AU10)
Assurer l'intégration paysagère des constructions par rapport au site et aux vues lointaines	Réglementation des façades et des toitures (en cohérence avec le bâti environnant)	Règlement (article 1AU11)
	Plantations linéaires à réaliser ou à maintenir le long de la R.D.7	Orientation d'aménagement

EVALUATION DES INCIDENCES DU P.L.U. SUR L'ENVIRONNEMENT ET PRISE EN COMPTE DU SOUCI DE SA PRESERVATION ET DE SA MISE EN VALEUR

1.10. Evaluation des incidences du P.L.U. sur l'environnement

Sont détaillés dans le tableau suivant, les impacts du P.L.U. et les mesures compensatoires mises en œuvre.

Incidences sur l'environnement	Mesures de préservation et de mise en valeur
Densification du tissu urbain	<ul style="list-style-type: none"> - Limitation du gabarit, de la hauteur et de l'emprise au sol des constructions pour faciliter l'intégration des constructions nouvelles dans le paysage - Prescriptions architecturales et paysagères pour faciliter l'intégration des constructions nouvelles dans le paysage - Raccordement aux réseaux d'assainissement ou recours à un système d'assainissement individuel conforme à la réglementation en vigueur pour contrôler les rejets dans le milieu naturel
Urbanisation d'espaces agricoles	<ul style="list-style-type: none"> - Localisation des extensions au cœur des zones déjà aménagées pour limiter l'étalement urbain - Phasage de l'extension de l'urbanisation (court terme : 1AU et long terme : 2AU) pour maîtriser les évolutions démographiques et les tensions induites sur l'environnement - Limitation du gabarit, de la hauteur et de l'emprise au sol des constructions pour faciliter l'intégration des constructions nouvelles dans le paysage - Prescriptions architecturales et paysagères pour faciliter l'intégration des constructions nouvelles dans le paysage - Orientation d'aménagement sur le secteur du Bois de la Ville pour garantir l'intégration de ce nouveau quartier dans le fonctionnement général de la ville - Raccordement aux réseaux d'assainissement ou recours à un système d'assainissement individuel conforme à la réglementation en vigueur pour contrôler les rejets dans le milieu naturel

<p>Augmentation de l'imperméabilisation des sols</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Limitation de l'emprise au sol des constructions pour garantir un minimum d'espaces verts sur les parcelles pour limiter l'imperméabilisation - En zone 1AU, obligation de créer au minimum 8% d'espaces verts par opération pour limiter l'imperméabilisation des sols - Obligation de traiter les eaux pluviales - Application de la loi sur l'eau
<p>Augmentation des flux automobiles</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Report des zones de bruit sur le document graphique annexe du P.L.U. et rappel des dispositions de l'arrêté préfectoral relatif aux voies bruyantes en annexe - Obligation de créer des places de stationnement pour les vélos - Obligation de créer des places de stationnement sur les parcelles pour libérer l'espace public du stationnement automobile - Obligation de créer des stationnements vélo dans les opérations de constructions à usage d'habitat collectif et pour les constructions à usage d'activités pour favoriser l'usage du vélo - Orientation d'aménagement pour le secteur du Bois de la Ville dont les principes de voirie facilitera la fluidité des transits - Localisation des zones d'extension dans des secteurs faciles à desservir par les transports en commun

1.11. Préservation et mise en valeur de l'environnement dans le P.L.U.

Le P.L.U. de Saint-Privat-la-Montagne contient un certain nombre de mesures en faveur de la protection de l'environnement.

1.11.1. La préservation de l'environnement naturel

Le P.L.U. se soucie de la préservation de l'environnement naturel à travers :

- la limitation de l'étalement urbain par la localisation des zones d'extension entre les axes déjà urbanisés (densification) et la suppression des zones d'extension du P.O.S. qui ne concourraient pas à cet objectif,
- la réglementation des conditions d'assainissement des constructions,
- l'identification et la protection du bois situé en entrée de village en provenance de Sainte-Marie-aux-Chênes,
- la prise en compte du plan de prévention des risques miniers.

L'exploitation de carrières autorisée par arrêtés préfectoraux est en cours sur Saint-Privat-la-Montagne. A travers le zonage et le règlement, le P.L.U. reconnaît l'existence de cette activité. Cependant, il rappelle que le site devra être réaménagé après cessation des activités.

1.11.2. La préservation de l'environnement urbain

La prise en compte des spécificités de l'environnement urbain passe par la reconnaissance des typologies bâties et la création de deux zones urbaines aux règles distinctes : zone UA pour le village, la zone UB pour les extensions récentes. Afin d'assurer la bonne intégration des constructions nouvelles dans le tissu urbain, des prescriptions architecturales et/ou paysagères ont été édictées dans les différentes zones. Une attention particulière a été portée aux zones d'extensions de l'urbanisation classées en 1AU afin de respecter les typologies bâties lorraines sans pour autant entraver les innovations architecturales, la mixité des fonctions urbaines et le recours à des technologies vertes (panneaux solaires ...).

Des règles particulières ont été édictées concernant le stationnement automobile. L'obligation de créer des places de stationnement sur les parcelles doit permettre de libérer l'espace public du stationnement automobile. Le plan de déplacements urbains de l'agglomération messine a été pris en compte notamment à travers l'obligation de créer des stationnements vélo dans les opérations de constructions à usage d'habitat collectif et pour les constructions à usage d'activités.

La cité Saint-Jacques fait l'objet d'une protection particulière dans le P.L.U. au titre des immeubles à protéger et à valoriser.

1.12. Tableau récapitulatif de la superficie des zones

P.O.S.		P.L.U.	
Zones	ha	Zones	ha
UA	15,40	UA	15,51
UB	35,18	UB	47,33
UX	2,84	UX	1,07
Zones Urbaines	53,42	Zones Urbaines	63,91
1NA	12,66	1AU	11,23
2NA	6,05	2AU	22,2
NB	7,70	Zones A Urbaniser	33,43
NC	504,17	A	457,41
		Zone Agricole	457,41
		N	29,25
Zones Naturelles	530,58	Zone Naturelle	29,25
Total	584,00	Total	584,00

