

Commune de Yutz - Plan Local d'Urbanisme
Application de l'article L111-1-4 du Code de l'Urbanisme

**ÉTUDE D'ENTRÉE DE VILLE
DE LA Z.A.C. MEILBOURG**

Approbation de l'élaboration du P.L.U. par D.C.M. du : 28.01.2008

Approbation de la 3^e révision simplifiée par D.C.M. du : 10.09.2012

Date de référence : Septembre 2012

5.9

CHRONOLOGIE DES PROCEDURES LIEES AU P.O.S. PUIS AU P.L.U. DE LA COMMUNE DE YUTZ

PROCEDURE D'ELABORATION

PRESCRIPTION	ARRET	ENQUETE PUBLIQUE	APPROBATION
14/03/1973	-	-	27/09/1984

APPROBATION DE REVISION

1	01/03/1999						
2	28/01/2008						

APPROBATION DE REVISION SIMPLIFIEE

1	08/12/2010						
2	05/12/2011						
3	10/09/2012						

APPROBATION DE MODIFICATION

1	27/10/1986	6	22/04/2009				
2	01/07/1987	7	16/12/2009 <i>(modification simplifiée)</i>				
3	24/06/1996	8	08/12/2010				
4	25/11/2002	9	05/07/2011				
5	29/05/2006	10	05/12/2011				

ARRETE DE MISE A JOUR

1	09/12/1985	7	07/01/2002				
2	28/06/1988	8	01/06/2004				
3	22/11/1990	9	19/03/2008				
4	05/04/1993	10	22/04/2009				
5	29/10/1993	11	17/12/2009				
6	19/10/1999	12	26/09/2011				

SOMMAIRE

INTRODUCTION	7
1 - SECTEUR NORD DE LA Z.A.C.	9
1.1 Description de la voie et de ses fonctions générales et locales	10
1.2 Description du site et du projet de Z.A.C.	10
1.3 Analyse du site et de ses abords	13
1.4 Propositions pour limiter les nuisances	19
1.5 Propositions pour garantir la sécurité	20
1.6 Propositions pour garantir la qualité de l'urbanisme et du paysage	21
1.7 Propositions pour garantir la qualité de l'architecture	21
2 - SECTEUR EST DE LA Z.A.C.	25
2.1 Description de la voie et de ses fonctions générales et locales	26
2.2 Description du site et du projet de Z.A.C.	26
2.3 Analyse du site et de ses abords	26
2.4 Propositions pour limiter les nuisances	30
2.5 Propositions pour garantir la sécurité	30
2.6 Propositions pour garantir la qualité de l'urbanisme et du paysage	30
2.7 Propositions pour garantir la qualité de l'architecture	32

INTRODUCTION

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

L'amendement *DUPONT* (article L111-1-4 du Code de l'Urbanisme) de la loi *BARNIER* du 02 février 1995 relative au renforcement de la protection de l'environnement, permet de redonner de la cohésion aux entrées de villes. Il a pour but d'inciter les collectivités publiques, en relation avec les partenaires économiques, à mener une réflexion globale d'aménagement préalablement à la réalisation d'extensions urbaines le long des axes routiers.

L'article L111-1-4 du Code de l'Urbanisme, modifié par la loi n°2011-525 du 17 mai 2011 (article 124), définit les règles et dérogations suivantes :

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

Cette interdiction s'applique également dans une bande de soixante-quinze mètres de part et d'autre des routes visées au dernier alinéa du III de l'article L122-1-5. [=> *voies définies par le document d'orientation et d'objectifs du SCoT*]

Elle ne s'applique pas :

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

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

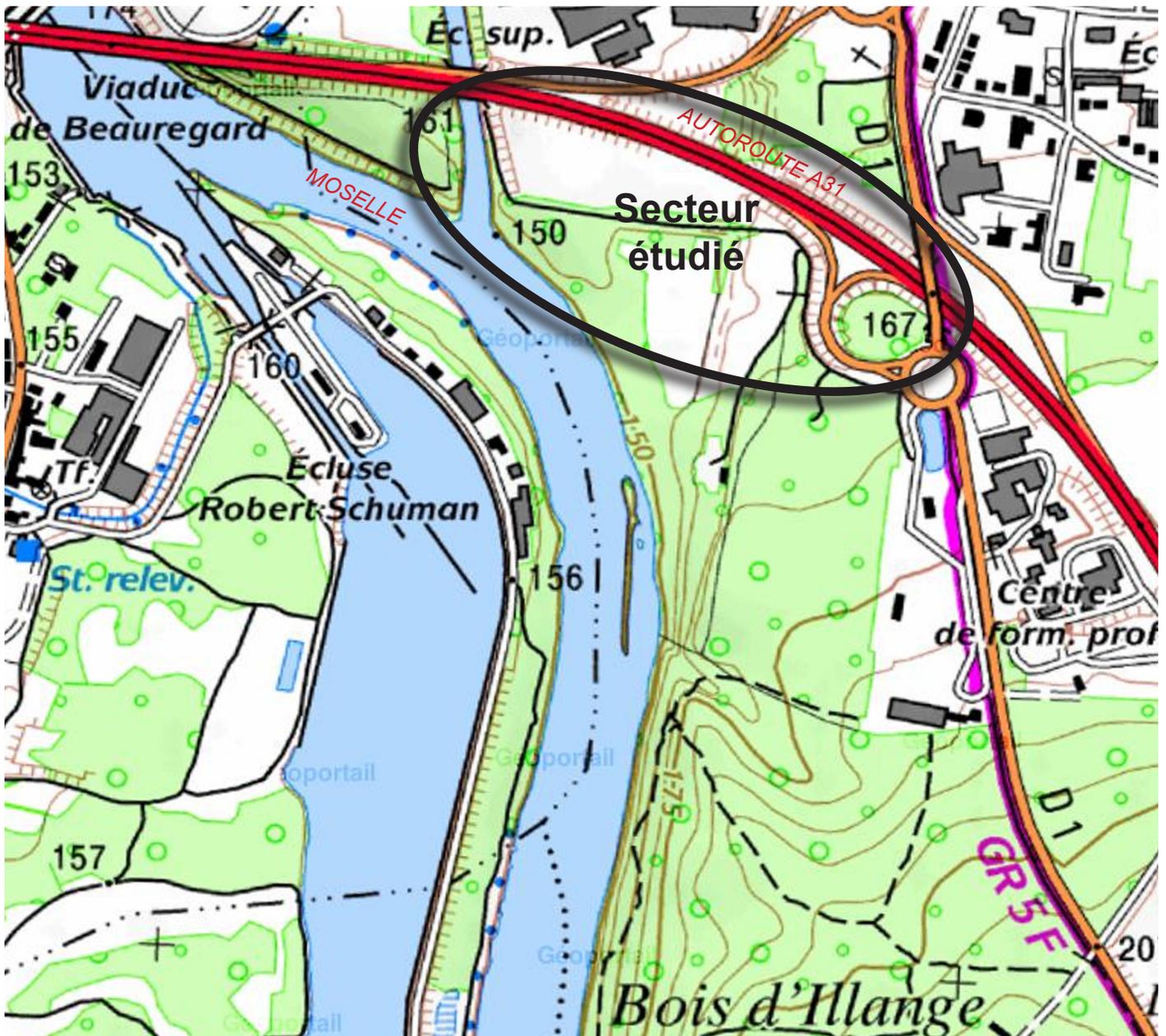
Le plan local d'urbanisme, ou un document d'urbanisme en tenant lieu, peut fixer des règles d'implantation différentes de celles prévues par le présent article lorsqu'il comporte une étude justifiant, en fonction des spécificités locales, que ces règles sont compatibles avec la prise en compte des nuisances,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

Il peut être dérogé aux dispositions du présent article, avec l'accord du préfet, lorsque les contraintes géographiques ne permettent pas d'implanter les installations ou les constructions au-delà de la marge de recul prévue au premier alinéa, dès lors que l'intérêt que représente pour la commune l'installation ou la construction projetée motive la dérogation. »

Ainsi, sur le territoire de Yutz et hors agglomération, l'article L111-1-4 du Code de l'Urbanisme impose une marge de recul de 100 mètres de part et d'autre de l'axe de l'autoroute A31, et une marge de recul de 75 mètres de part et d'autre de l'axe de la RD1. La ZAC Meilbourg est directement concernée car située en bordure immédiate de ces deux voies.

Le présent document a pour objectif de définir pour les deux secteurs nord et est de la ZAC un scénario d'aménagement, une occupation des sols et des règles d'urbanisme adaptés, répondant aux objectifs de la loi.

1 - SECTEUR NORD DE LA Z.A.C.



Localisation du secteur nord (fond de plan : Géoportail - IGN)

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

La Z.A.C. Meilbourg se trouve en bordure de l'**autoroute A31**, épine dorsale routière Nord-Sud de la région Lorraine. Cette autoroute non concédée permet à la fois d'assurer le transit international, les mouvements pendulaires entre les principales agglomérations de la région et le Luxembourg, et enfin les déplacements locaux d'un quartier à l'autre de l'agglomération thionvilloise. C'est pourquoi elle fait partie des autoroutes les plus fréquentées de France.

Ainsi, on peut comptabiliser sur l'A31 (source DDT57 - année 2004) le passage d'environ :

- 88 000 véhicules par jour au nord de l'échangeur Thionville-Yutz, dont 11% de poids lourds
- 127 000 véhicules par jour au sud de l'échangeur Thionville-Yutz, dont 14% de poids lourds.

L'autoroute A31 est classée par l'arrêté préfectoral n°99.2 DDE/SR du 29 juillet 1999 comme voie bruyante de catégorie 1. Ses abords doivent donc supporter des contraintes légales de lutte contre le bruit dans une bande de 300m de part et d'autre de l'infrastructure.

1.2 DESCRIPTION DU SITE ET DU PROJET DE Z.A.C.

Le site de l'espace Meilbourg s'étend sur environ 44 hectares. Cette ZAC est une zone dédiée aux activités économiques à vocation commerciale, tertiaire et de services, avec une identité spécifique liée d'une part à sa situation en bord d'autoroute (A31) et de route départementale (RD1) et d'autre part à sa qualité paysagère. En effet, le terrain est occupé actuellement par cinq grandes entités paysagères fortes :

- à l'Ouest : les berges de la Moselle fortement végétalisées, où la véloroute «Charles Le Téméraire» est en cours d'aménagement
- au Sud : le bois d'Illange
- à l'Est (le long de la RD1) : l'ancien centre de transit routier, où subsiste encore le bâtiment de la douane
- au Nord (le long de l'A31) : des prairies et cultures
- au centre : l'ancien champs de tir, entièrement défriché.

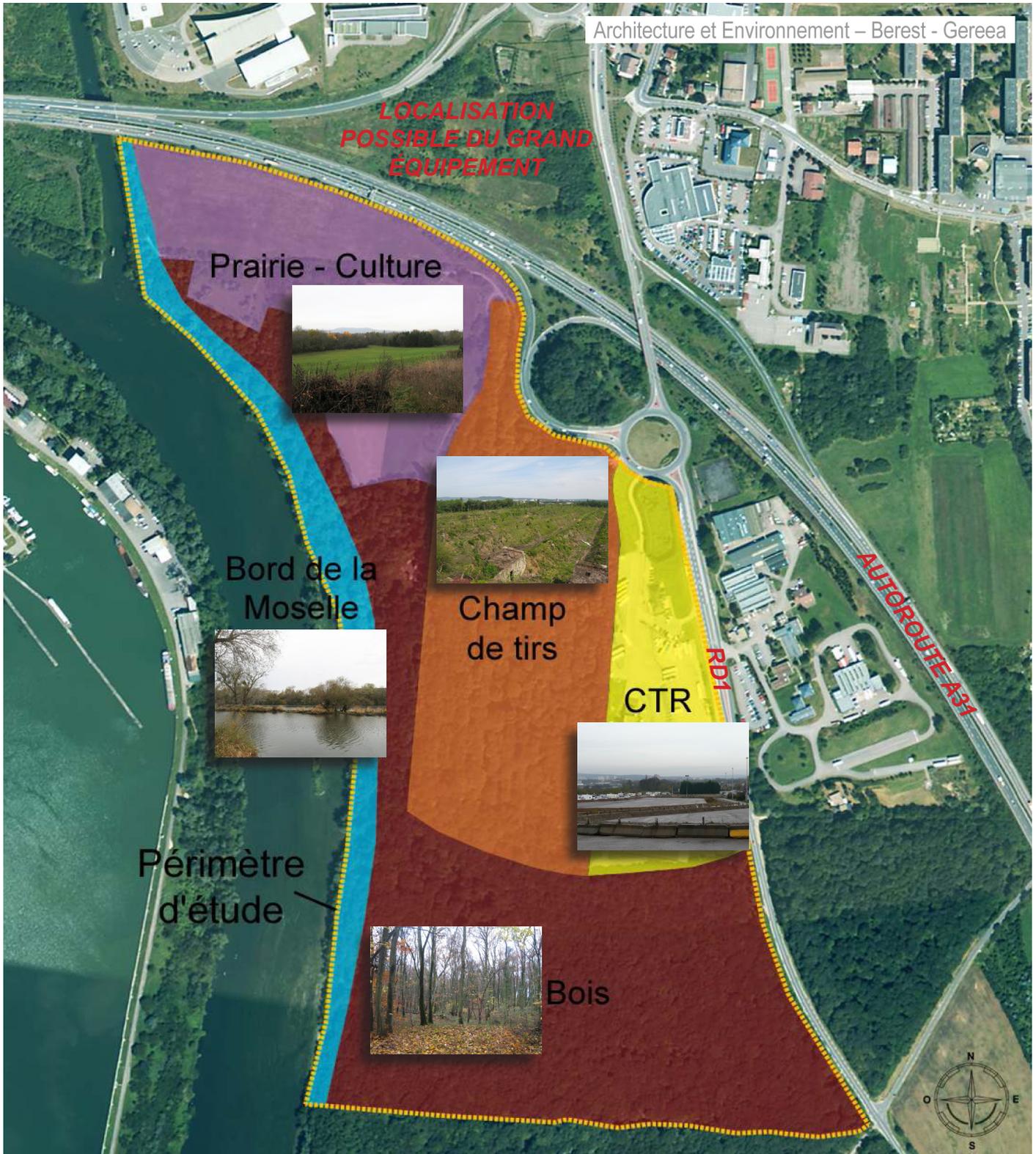
La ZAC devrait accueillir des équipements et services liés au sport, à la nature et au bien-être, des commerces, de l'hôtellerie et des activités tertiaires. Le fonctionnement du site serait éventuellement lié au futur Grand Equipement Communautaire, qui pourrait prendre place sur le terrain triangulaire situé entre l'autoroute, la bretelle d'accès et la RD1 (d'autres sites sont cependant à l'étude).

Le projet s'attache à préserver le plus possible les qualités paysagères du site. La composition du projet prend en compte le relief, l'hydrographie et les différentes entités paysagères. Compte-tenu du relief très marqué du site, les différents bâtiments sont implantés sur les parties les plus planes du site : l'ancienne aire du Centre Transit Routier, l'ancien champ de tir et les prés. Les grandes intentions d'aménagement de la ZAC sont les suivantes :

- Quelques bâtiments regroupant l'hôtellerie et les activités tertiaires seront implantées en peigne le long de l'autoroute A31, sur les actuelles prairies. Cette implantation permet de limiter les nuisances de l'autoroute et d'ouvrir les vues vers les prairies et la forêt de la ZAC Meilbourg.
- Des bâtiments commerciaux prendront place le long de la RD1. Les cellules seraient traversantes de manière à donner une vitrine sur l'axe routier tout en s'ouvrant sur le cœur de la ZAC. Un parking de covoiturage et/ou d'autopartage pourrait venir compléter ce secteur Est.
- Le village d'équipements et services liés au sport, à la nature et au bien-être (composé à priori de quatre bâtiments et d'aménagements extérieurs) prendra place sur la plateforme de l'ancien champ de tir. Il sera limité à l'Ouest par les talus et les berges de la Moselle. Les bâtiments seront implantés le long d'un axe courbe afin de dégager suffisamment de surface plane à l'arrière des constructions pour aménager les terrains de sport. Le village ainsi positionné permettra d'une part d'avoir une bonne visibilité depuis les axes routiers (bâtiment principal situé directement à l'entrée du site, au niveau de la bretelle d'accès à l'autoroute), et d'autre part d'exploiter facilement et sans grandes modifications les

reliefs et entités paysagères du site (prairies, talwegs, forêt, etc ...).

- Une liaison douce traversera le site de part en part et constituera la « colonne vertébrale » de la ZAC. Elle pourra, le cas échéant, relier le projet de Grand Equipement Communautaire à la forêt d'Illange via une passerelle franchissant l'autoroute (non réalisée) et desservira l'ensemble des secteurs de la ZAC. Si le grand Equipement n'était pas réalisé, cette liaison douce structurante pourrait se prolonger au Nord-Ouest pour rejoindre la véloroute «Charles Le Téméraire» (sur les bords de Moselle). Cet axe doux sera doublé par une voie d'accès pour les véhicules. Les stationnements seront répartis de part et d'autre de l'axe.



Carte d'occupation du sol (fond de plan extrait du rapport de présentation du dossier de création de la ZAC)

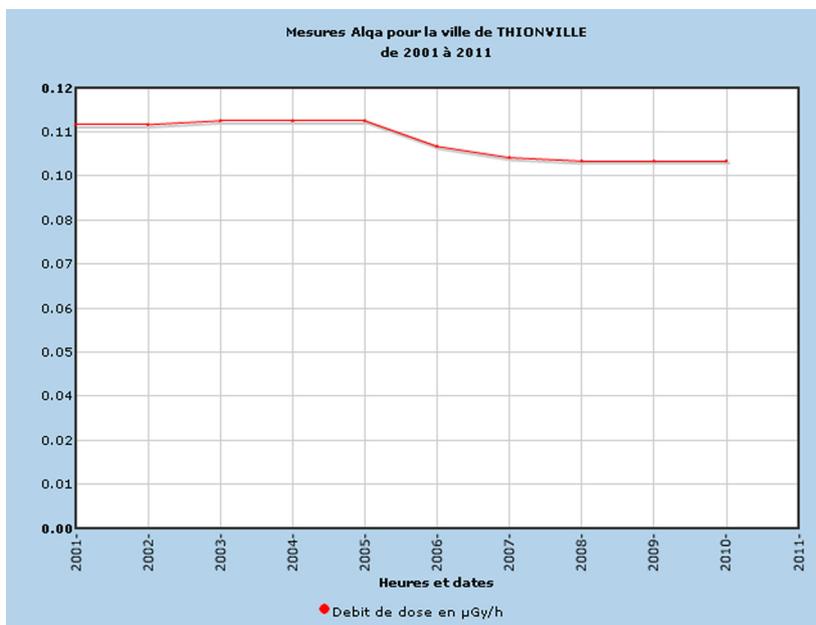
1.3 ANALYSE DU SITE ET DE SES ABORDS

Le présent chapitre détaillera la description de la partie nord de la ZAC Meilbourg, c'est-à-dire la zone 1AUYt du PLU qui borde l'autoroute A31 et qui est concernée par l'article L111-1-4 du code de l'urbanisme.

La pollution de l'air

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

La radioactivité ambiante est mesurée en continu aux quatre points cardinaux et est exprimée en nanoGray/heure. En mai 2010, à la station du réseau ALQA de la ZAC Cormontaigne, la moyenne était de 0,10 contre 0,11 en 2005. A titre de comparaison, la moyenne en France est de 90 nanoGray/heure. On peut donc conclure que la présence de la CNPE n'engendre pas de pollution radioactive sur le site Meilbourg.



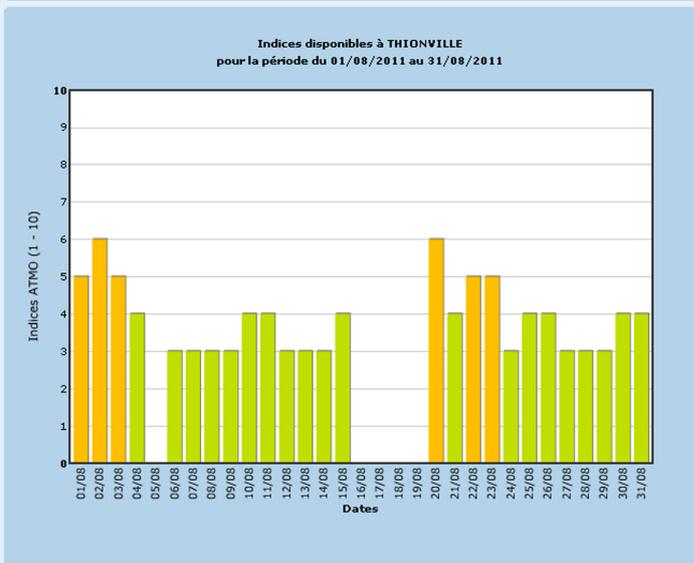
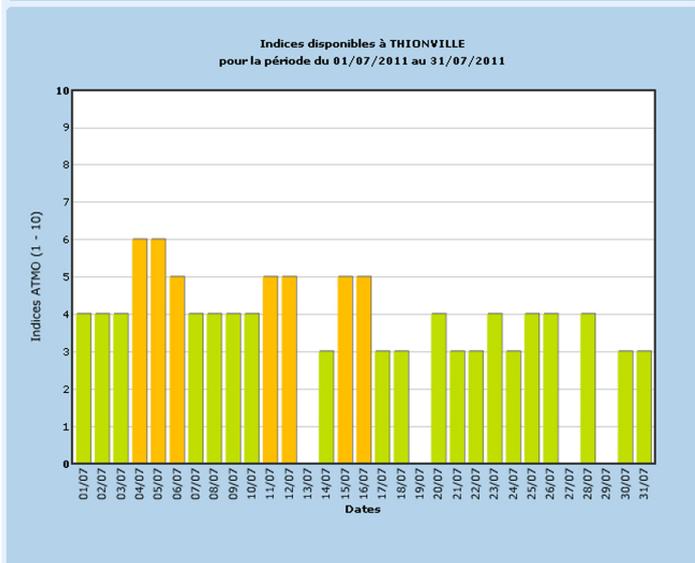
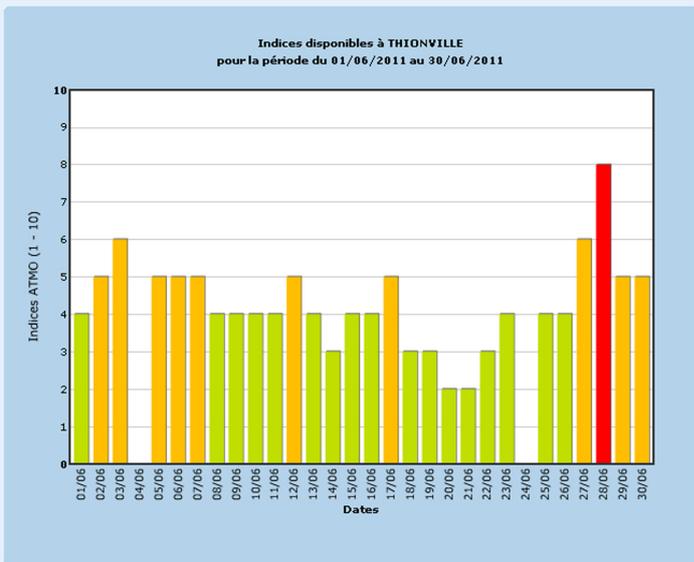
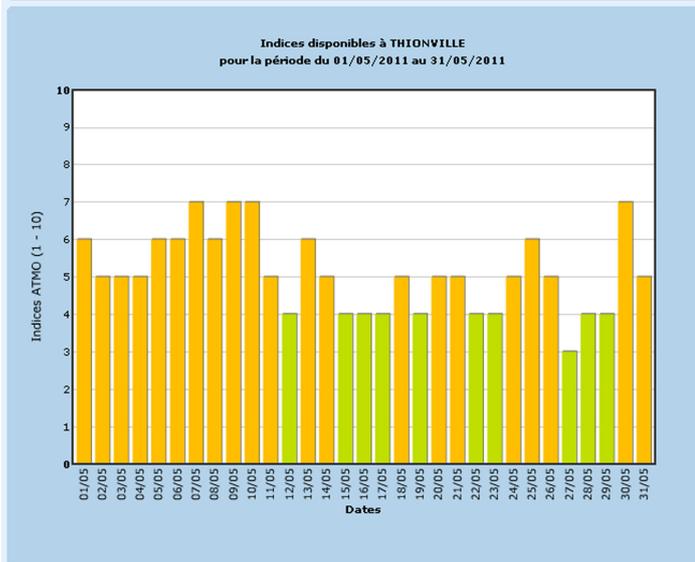
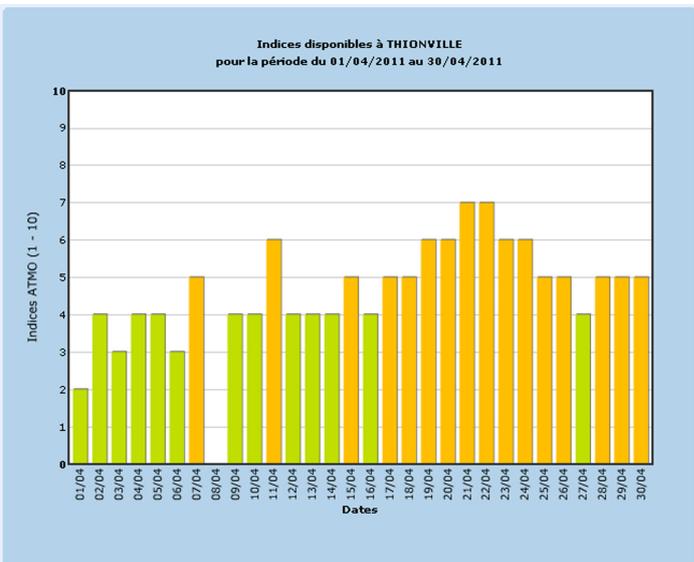
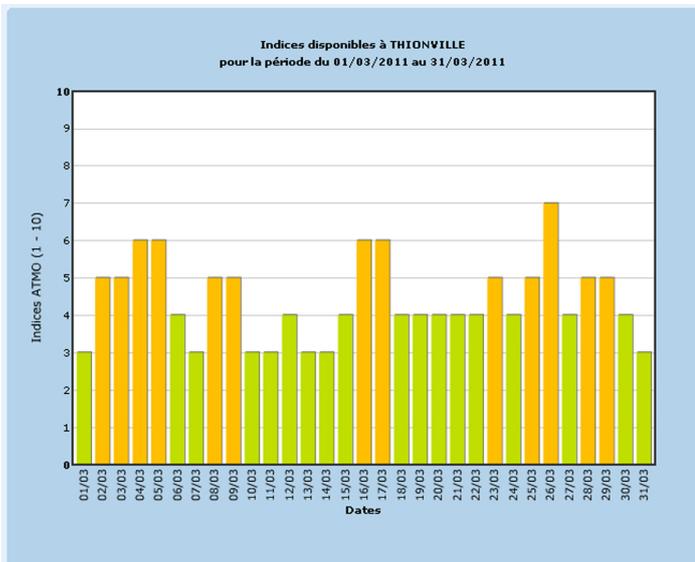
Source : ATMOLOR

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

La pollution atmosphérique liée au trafic de l'A31 doit également être prise en compte, mais elle reste limitée malgré la proximité immédiate de l'autoroute. En effet, la ZAC est implantée en bord de Moselle et bénéficie ainsi d'un flux d'air spécifique, orienté Sud-Nord, qui suit la rivière et son relief de côtes. Ce flux vient se rajouté à celui qui balaie habituellement la région en provenance de l'ouest ou du Sud-Ouest (avec une force pouvant dépasser 8m / seconde), et à celui qui provient du nord-est en période hivernale (avec une force qui dépasse rarement les 4m / seconde).

Les deux pages de graphiques suivantes indiquent les variations de l'indice «ATMO» (mesuré à la station thionvilloise du réseau ATMOLOR au bord de l'autoroute A31) sur une année, de mars 2011 à février 2012. L'indice ATMO est calculé à partir de quatre polluants : le dioxyde de soufre, le dioxyde d'azote, l'ozone et les particules en suspension. Pour chaque polluant, il existe un sous-indice; le sous-indice le plus élevé définit l'indice ATMO. Cet indice est un chiffre compris entre 1 et 10; plus le chiffre tend vers 10, plus la qualité de l'air est mauvaise.

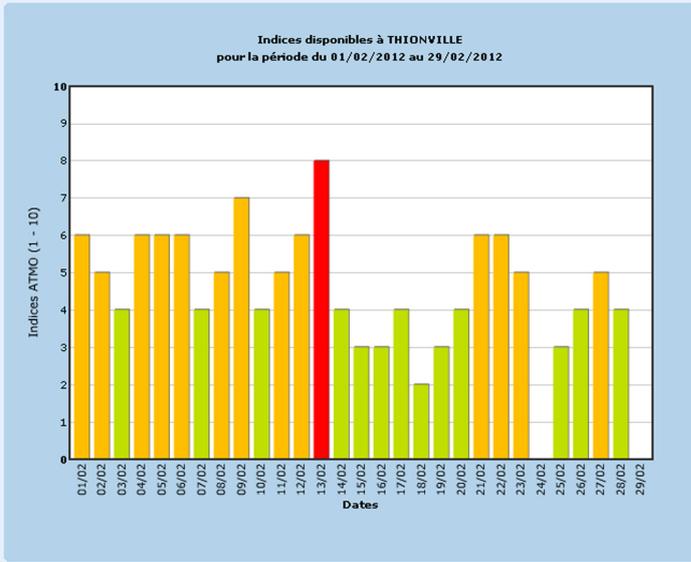
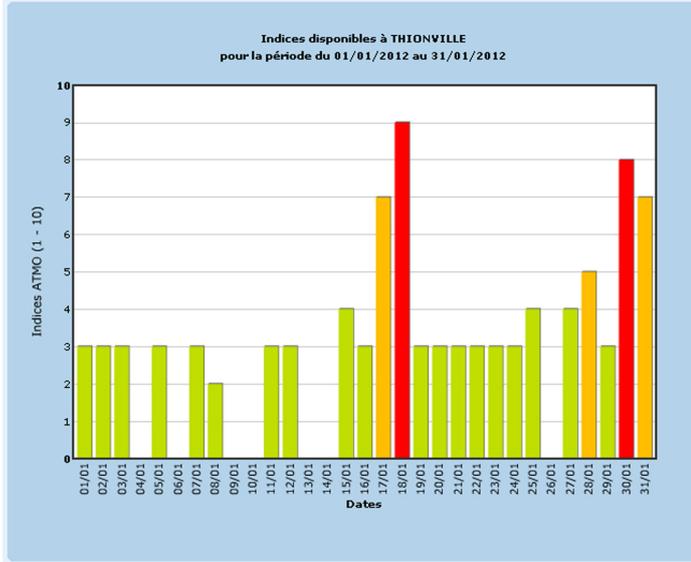
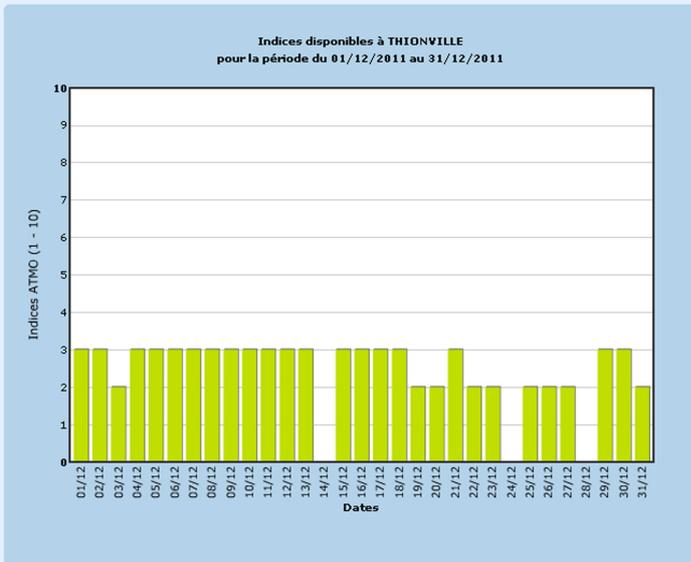
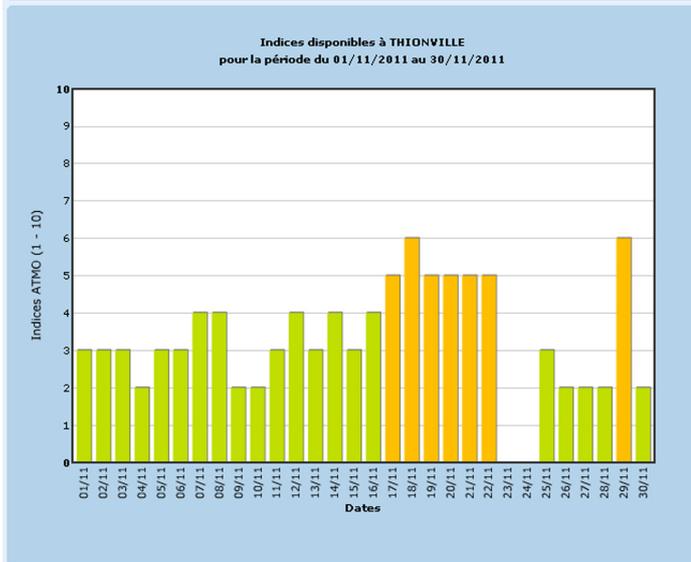
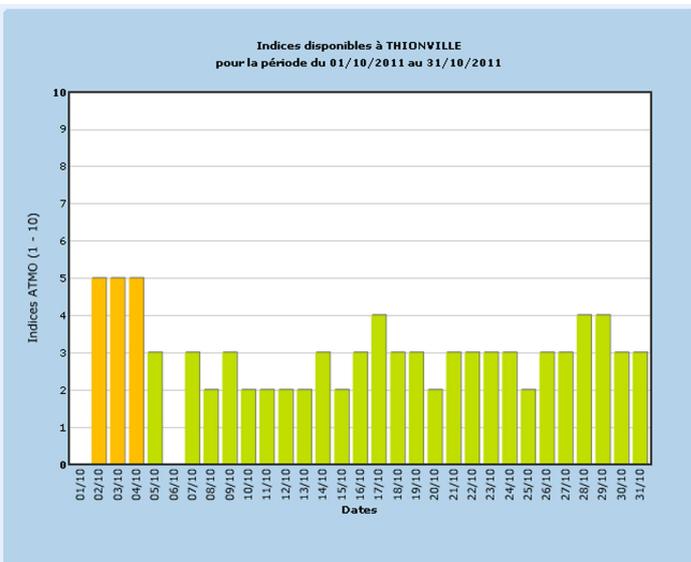
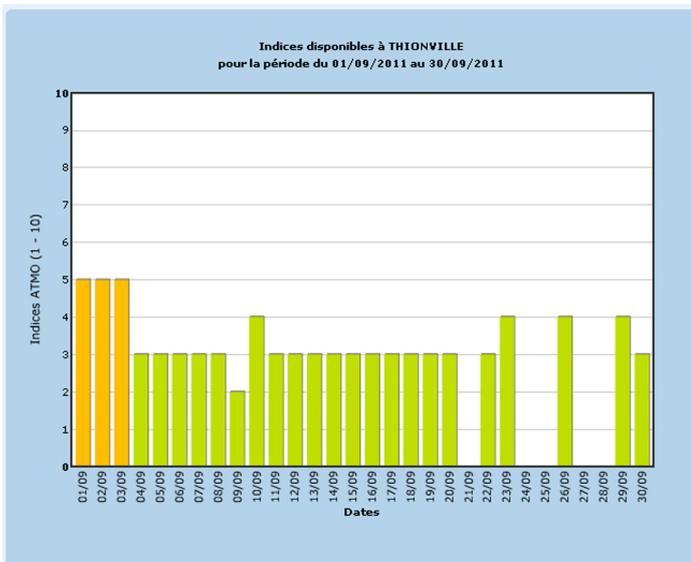
On constate que le niveau de l'indice reste assez bon d'août à janvier (ce qui n'empêche pas quelques pics de pollution liés notamment à des variations de température brutales). Par contre, de février à juillet, l'indice se situe en moyenne entre 4 et 5, c'est-à-dire autour du seuil qui délimite une qualité acceptable et une qualité médiocre de l'air. Les pics de pollution les plus problématiques sont observables au début de l'été (période de forte chaleur et de trafic intense des vacanciers sur l'A31), ainsi que pendant les grands froids de la fin de l'hiver (forte hausse de la combustion des appareils de production de chauffage).



Source : ATMOLOR



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



Source : ATMOLOR

Les nuisances sonores

L'arrêté préfectoral du 29 juillet 1999 relatif au classement sonore des infrastructures de transport terrestre routières et à l'isolement acoustique des bâtiments affectés par le bruit classe l'autoroute A31 en catégorie 1. Les voies classées en catégories 1 induisent les niveaux sonores suivants à prendre en compte :

- Période diurne (6h-22h) : 83 dB(A)
- Période nocturne (22h-6h) : 78 dB(A)

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

Rappel législatif :

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

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

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

Des mesures de bruit ont été réalisées dans le cadre de l'étude d'impact de la ZAC. Deux séries de mesures de deux heures chacune ont été effectuées (une le matin de 7h à 9h et l'autre le soir de 17h à 19h) afin de prendre en compte l'importance du trafic autoroutier.

Pour chaque série, 14 mesures ponctuelles de 5 minutes ont été réalisées dans de bonnes conditions (vent inférieur à 2 m/s). Les résultats matin-soir présentent les niveaux acoustiques équivalents LAeq (voir cartes). D'une manière générale, on observe une similitude entre les deux cartes avec une bande bruyante (>65 dB(A)) le long d'une part de l'axe autoroutier et d'autre part de la RD1. L'intensité du bruit régresse progressivement au fur et à mesure que l'on s'éloigne de ces axes. La décroissance est cependant plus rapide de long de la voie routière qui connaît un trafic moindre, ce qui peut être également à l'origine de cette explication. La trame boisée accélère également une décroissance plus rapide.

Dans le détail, les enregistrements du matin sont légèrement supérieurs à ceux du soir. Cela s'explique par une circulation sans doute plus importante et plus concentrée ou dense, ainsi que par les caractéristiques atmosphériques où l'air du matin (plus clarifié que le soir) favorise la transmission des bruits. De même, d'une manière générale, la population se rend sur son lieu de travail dans une tranche horaire comprise entre 7h et 8h30 au plus tard. Le soir elle rentre dans un créneau horaire beaucoup plus large, s'étendant de 17h jusqu'à 20h.

La zone 1AUyt de la ZAC Meilbourg se trouve en bordure directe de l'autoroute A31, et en décaissé par rapport à l'infrastructure. En effet, l'autoroute est implantée sur un talus qui lui permet de monter vers le tablier du viaduc de Beauregard. Aucun modelé de terrain favorable n'est donc en mesure de modifier la propagation des ondes sonores.

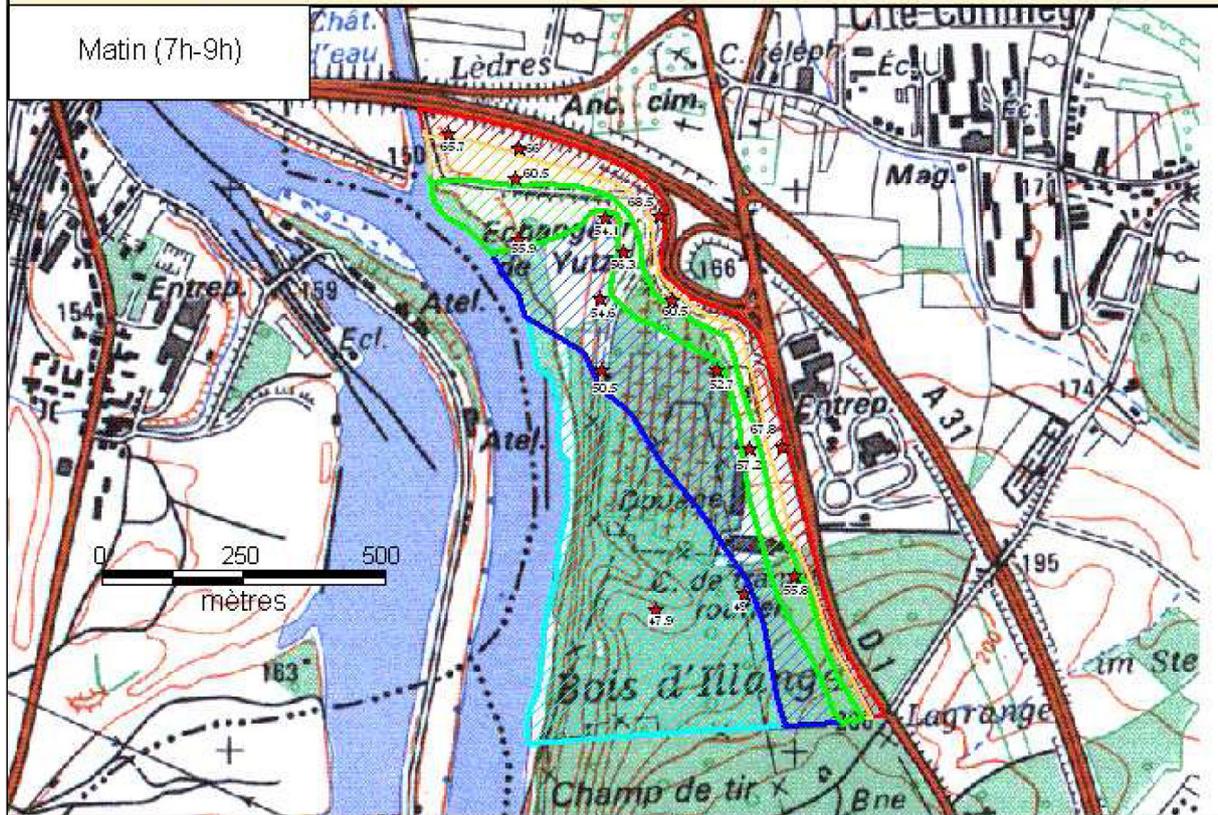
L'étude acoustique de la carte de bruit de la commune de Yutz, réalisée par ACOUSTB en 2010 pour le compte de la Communauté d'Agglomération Porte de France - Thionville, confirme cette situation. Cette étude permet également de constater que le bruit généré par le trafic ferroviaire et par l'activité industrielle des ICPE est couvert par le bruit du trafic autoroutier.

La sécurité

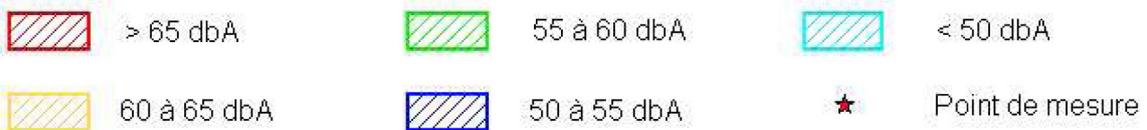
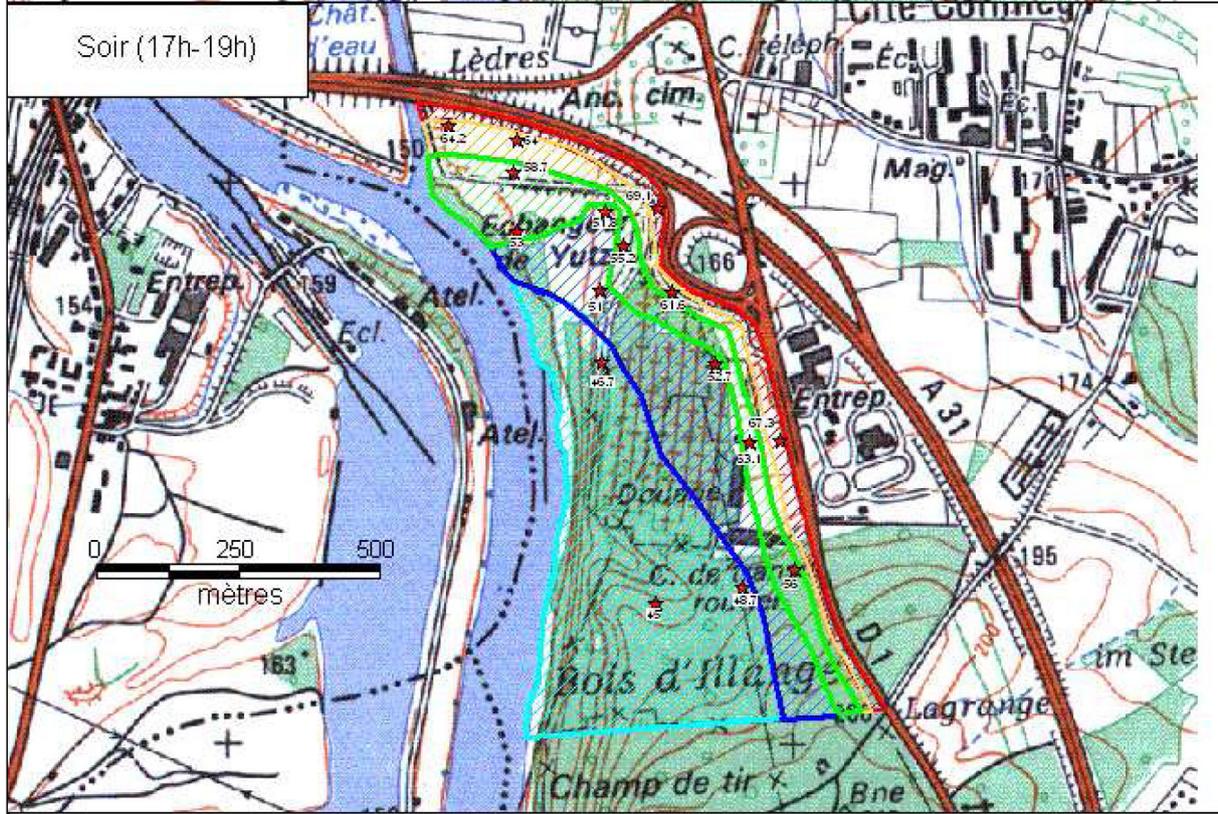
La partie Nord du site Meilbourg n'est aujourd'hui pas accessible en voitures (il s'agit de prés et cultures, traversés par le talus d'une ancienne voie ferrée). Aucun accès direct n'est évidemment possible ni envisageable depuis l'A31. Dans le cadre du projet de ZAC, le site sera desservi depuis le grand giratoire qui assure les échanges entre la RD1 et les bretelles Sud de l'échangeur autoroutier (voir chapitre 1.6).

Carte de bruit

Matin (7h-9h)



Soir (17h-19h)



Carte de bruit de l'étude d'impact de la ZAC Meilbourg (GEREEA, janvier 2008)

La qualité architecturale et la qualité de l'urbanisme

Aucun bâtiment n'occupe la zone 1AUYt actuellement.

De l'autre côté de l'autoroute, la ZAC Cormontaigne accueille des bâtiments plutôt qualitatifs mais qui ont tendance à tourner le dos à l'A31, pour s'orienter vers le coeur de ladite ZAC. Ces bâtiments, bien que très imposants en termes d'emprise au sol, ne sont pas très hauts (R+1 ou R+2) et se trouvent en décaissé par rapport à l'autoroute. Ils ne structurent donc pas réellement le paysage urbain traversé par l'A31.

Les bâtiments de la ZAC Cormontaigne les plus proches de l'autoroute ont une architecture résolument moderniste, qui souligne les lignes de composition horizontales (bandeaux de fenêtres, casquettes filantes, auvents, ...). Le gris et le blanc sont de rigueur en façade, et les ouvertures sont constituées de vitres miroirs.

Le paysage

L'autoroute A31 traverse, au droit de la zone d'étude, un paysage périurbain constitué de :

- au Nord : la ZAC Cormontaigne au-delà de la bretelle nord de l'échangeur autoroutier, et des jardins familiaux mêlés à des friches agricoles dans le triangle formé par l'A31, la bretelle nord et la RD1;
- au Sud : des prés et cultures avec, en fond de plan, le talus en friches arbustives d'une ancienne voie ferrée;
- à l'Ouest : l'ancien canal de la Moselle, datant des fortifications de Cormontaigne;
- à l'Est : le pont de la RD1 enjambant l'A31, et les différentes bretelles de l'échangeur autoroutier.

Les prés et cultures en bordure sud de l'A31 sont réputés humides, voire partiellement inondables.

Par ailleurs, une Charte paysagère est consultable en mairie; elle a été réalisée par EGIS en 2008 pour le compte de la Communauté d'Agglomération Porte de France - Thionville.



La zone 1AUYt vue depuis la RD1 (au nord de l'autoroute) en direction du viaduc de Beauregard



Les bâtiments de la ZAC Cormontaigne vus depuis la zone 1AUYt (entre les deux : l'autoroute)

1.4 PROPOSITIONS POUR LIMITER LES NUISANCES

Pollution de l'air

La ZAC Meilbourg a vocation à accueillir des commerces, des bureaux de l'hôtellerie et des équipements sports & loisirs, c'est-à-dire des activités non polluantes pour l'atmosphère, hormis la pollution liée aux flux de véhicules des visiteurs et des employés. Ainsi, bien que la ZAC soit appelée à accueillir un grand nombre de visiteurs (estimation Sodevam : 840 000 par an), le fait d'être dans une zone particulièrement bien ventilée, la vallée de la Moselle, permettra la dispersion rapide des pollutions automobiles.

Les écosystèmes forestiers entourant la ZAC (berges de Moselle et bois d'Illange) séquestrent le carbone dans la nouvelle partie de leur biomasse de bois qui s'ajoute chaque année. En complément, des plantations sont prévues en bordure de l'A31 et de la RD1, dans la marge de recul imposée aux bâtiments.

Il ne faut pas oublier non plus que l'ensemble des eaux pluviales devra être traité de manière alternative aux techniques habituelles, c'est-à-dire que ces eaux seront obligatoirement stockées et infiltrées dans l'emprise même de la ZAC, sans rejet dans le réseau public enterré. Ce choix écologique et urbain impose donc aux aménageurs de concevoir de nombreux espaces verts submersibles en cas de pluie, qui seront support à une végétalisation dense de la ZAC.

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

Pollution sonore

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

La ZAC Meilbourg ne devant pas recevoir d'habitations, les prescriptions porteront sur les locaux à usage de bureaux situés dans une bande de 300 mètres depuis le bord de la chaussée de l'autoroute A31. Ainsi, ces constructions devront respecter les normes acoustiques fixées par le Code de la Construction en vigueur.

En complément de ces normes acoustiques, le projet d'aménagement de la ZAC impose deux mesures qui visent à limiter les nuisances sonores pour les futurs occupants de la zone 1AUYt :

- un recul minimum des bâtiments de 35 mètres par rapport à l'axe de l'autoroute
- une implantation des bâtiments en «peigne» par rapport au tracé de l'autoroute, ce qui incitera les architectes à éclairer les bâtiments en priorité par les façades Ouest et Est, et non par les pignons; de plus, il est peu probable que les pignons donnant sur l'A31 soient fortement percés car ils sont orientés au Nord, donc jamais ensoleillés.

Pollution des milieux naturels

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

Ainsi, la composition du plan masse doit permettre une véritable mise en scène de l'eau. On parle alors de gestion intégrée ou de pluri-fonctionnalité des ouvrages. Le dimensionnement hydraulique sera calculé pour

une période de retour centennale de manière à ce qu'aucun rejet ne soit opéré dans le réseau d'assainissement public ni dans le milieu naturel.

1.5 PROPOSITIONS POUR GARANTIR LA SÉCURITÉ

Les différents programmes d'activités de la ZAC Meilbourg s'articulent autour d'un axe de desserte doux orienté Nord-Sud : une nouvelle voie piétons-cyclistes qui doit relier le bois d'Illange, les parkings de la ZAC et l'éventuel Grand Equipement communautaire au centre-ville de Thionville. Cet axe fort est complété par :

- la piste cyclable de la RD1 qui assure la liaison rapide entre Thionville-Yutz et Illange pour les déplacements domicile-travail essentiellement
- la véloroute «Charles Le Téméraire» en bord de Moselle, qui est plutôt réservée au vélo loisir et aux déplacements grande distance.

En partie centrale et Sud de la ZAC, ce réseau sera complété par des cheminements piétons Est-Ouest qui relieront la voie douce structurante aux bâtiments. Ces chemins traverseront de larges espaces verts afin de séparer les flux piétons des flux automobiles des parkings.

En partie Nord de la ZAC, la voie douce structurante sera reliée aux bâtiments par une succession de parvis piétons. De plus, cette partie de la ZAC ne subira aucun trafic de transit car elle sera aménagée en impasse et n'accueillera pas ou très peu de commerces; la vitesse des véhicules devrait donc également rester très limitée, ce qui sécurisera les déplacements des piétons entre les bâtiments et les parkings.

Concernant la gestion des flux de véhicules, l'entrée principale de la ZAC se fera par le grand giratoire existant qui gère également le raccordement entre la RD1 et les bretelles sud de l'échangeur autoroutier. L'enjeu principal est donc d'éviter les remontées de files sur la bretelle de sortie de l'A31 en cas de forte affluence.

Pour ce faire, une étude de flux a été menée et a imposé à l'aménageur de construire un second accès de délestage plus au sud, en limite du bois d'Illange. Pour compléter le dispositif, un point d'échange sous forme de mini giratoire sera aménagé en coeur de ZAC à environ 200m du grand giratoire de l'échangeur, dans le but de fluidifier les échanges internes à la ZAC sans remontée de file jusqu'à l'échangeur.

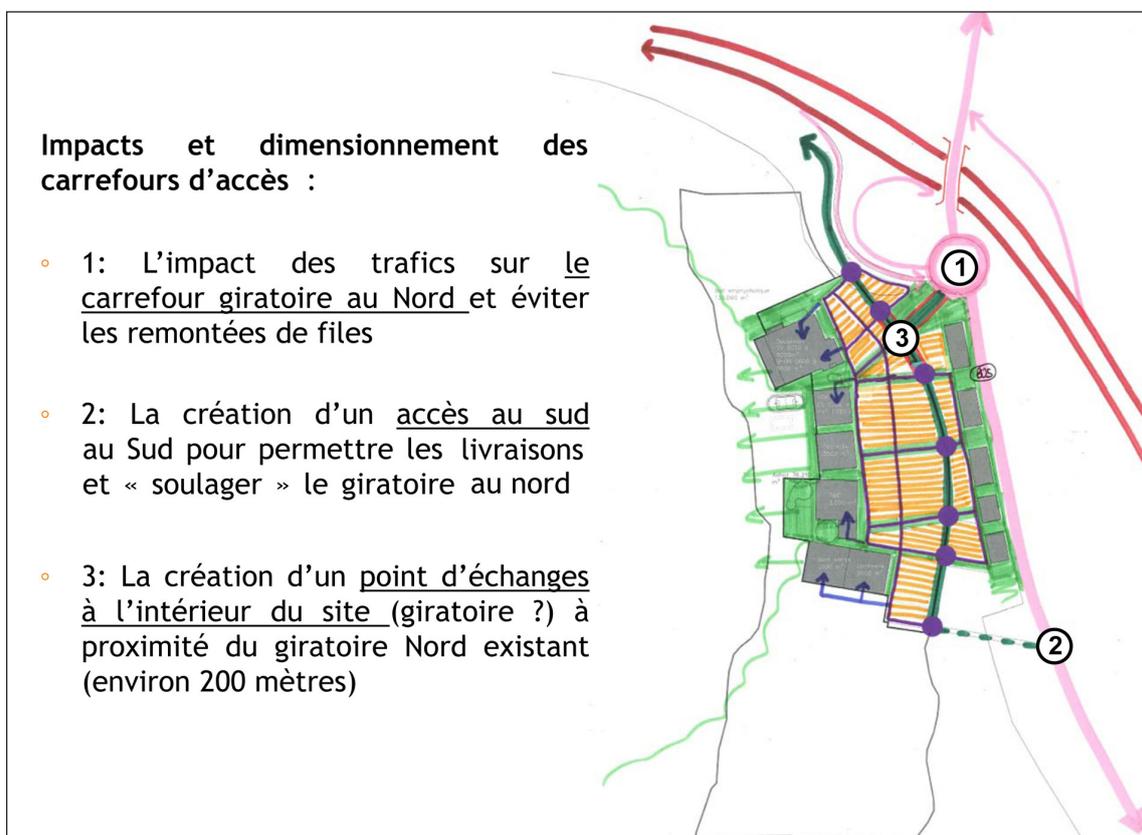


Schéma extrait de l'étude d'accès et de circulation de la ZAC, août 2011 (source : ETC Philippe Massé)

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

Les recommandations faites ci-après ont pour but de favoriser un aménagement de grande qualité de la «vitrine» de la ZAC, qui permettra de donner une identité forte à l'espace Meilbourg. L'implantation des bâtiments et le soin apporté aux espaces libres de construction doivent contribuer à structurer fortement la principale entrée de ville de Thionville.

Le plan de composition de la partie nord de la ZAC Meilbourg a été pensé pour accompagner véritablement le tracé de l'autoroute A31, et répondre visuellement au signal architectural que pourrait constituer le Grand Equipement communautaire (s'il venait à s'installer de l'autre côté de l'autoroute).

L'urbanisme

- Les nouvelles constructions seront implantées perpendiculairement à l'A31 (en peigne) avec un recul de 35m minimum par rapport à l'axe de l'autoroute A31.
Il serait souhaitable que la façade donnant sur l'A31 ne s'implante pas non plus à plus de 40m de l'axe de ladite autoroute, afin d'assurer une ligne d'implantation qui soit la plus régulière possible par rapport au tracé de l'A31.
- Les constructions et installations nécessaires à l'exploitation de la voirie et des réseaux doivent s'inscrire urbanistiquement dans le site d'implantation.

Le paysage

- L'espace situé entre les bâtiments et l'A31 sera exclusivement destiné à la mise en valeur des bâtiments. Cet espace sera obligatoirement végétalisé par de l'herbe (gazon ou prairie fleurie) et des arbres de haute tige (hauteur des troncs à l'âge adulte supérieure à 2,50 mètres), à raison d'au moins un arbre de haute tige pour 100 m² d'espace vert.
L'ensemble sera traité non pas comme un alignement strict, mais plutôt comme des bosquets denses implantés dans la prolongation des parkings. Ainsi, les façades donnant sur l'A31 resteront au moins partiellement dégagées, l'objectif étant d'alterner masses bâties et masses végétales boisées.
- Les parkings entre les bâtiments seront végétalisés et plantés d'arbres de haute tige.
- Les aires de stockage extérieures seront closes visuellement afin de ne pas être visibles depuis les voies publiques.

1.7 PROPOSITIONS POUR GARANTIR LA QUALITÉ DE L'ARCHITECTURE

Les recommandations faites ci-après visent à harmoniser les constructions entre elles et de soigner le traitement de leurs abords, afin de constituer un front bâti cohérent et très urbain, donc très dense, par opposition au tissu bâti de la ZAC Cormontaigne voisine qui, par ailleurs, a plutôt tendance à tourner le dos à l'autoroute.

Volumes et hauteurs

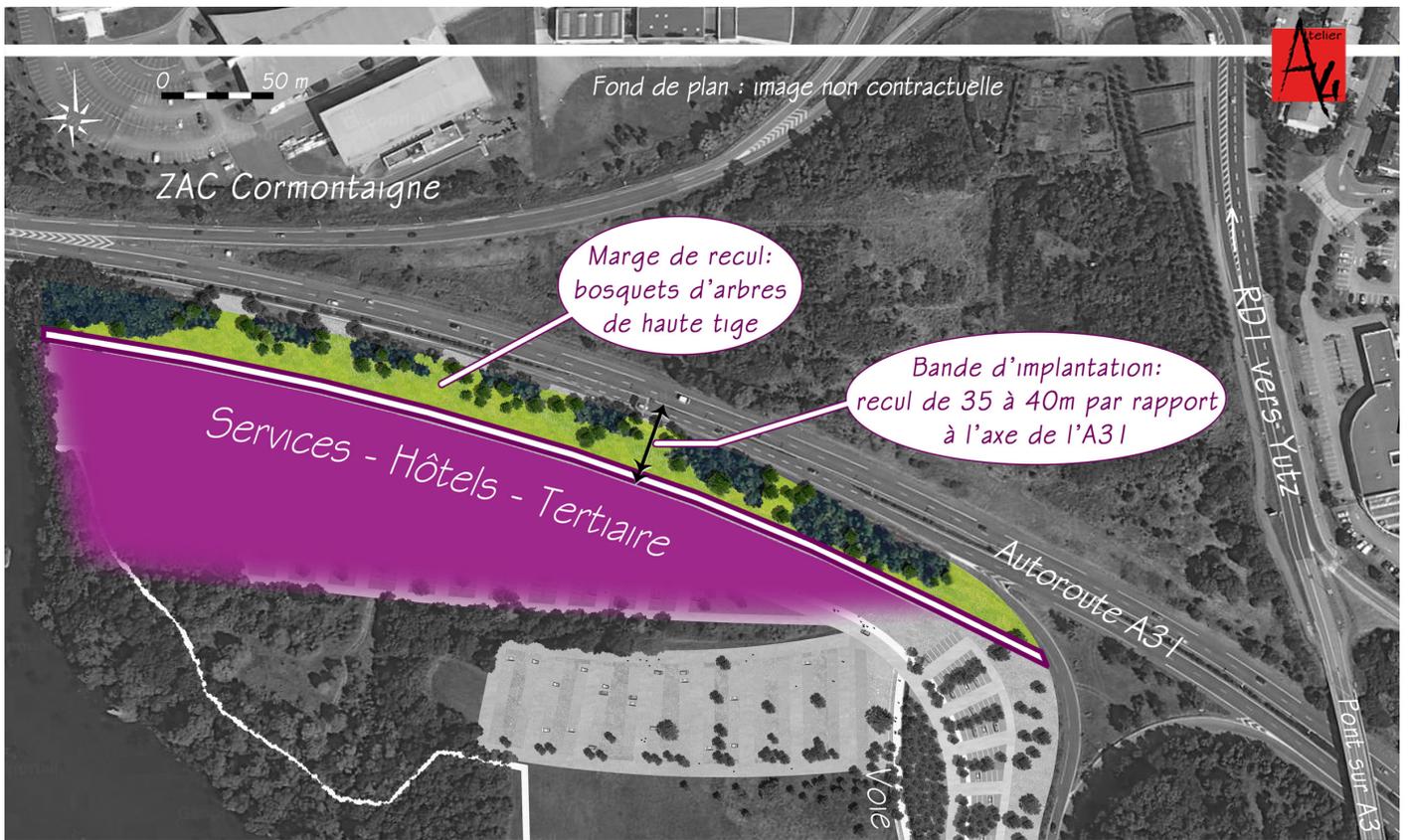
- Les volumes seront les plus simples possibles, et les extensions successives devront apparaître comme des prolongements harmonieux du bâtiment principal, en respectant les alignements des façades et les hauteurs.
- La hauteur maximale hors tout de la construction projetée, calculée à partir du terrain fini, est fixée à 18 mètres, et la hauteur minimale hors tout de la construction projetée, calculée à partir du terrain fini, est fixée à 8 mètres. Ces deux mesures visent à imposer une volumétrie imposante, qui soit à l'échelle de l'autoroute A31. Le principe serait de construire des bâtiment R+4 avec le RdC aménagé en parking sous pilotis car le terrain est humide, voire inondable.

Matériaux et couleurs

- La façade donnant sur l'A31 devra être traitée qualitativement.
- Toutes les façades étant visibles d'une ou plusieurs voie(s) publique(s), il est indispensable qu'aucune d'entre elles ne soit négligée dans sa composition architecturale comme dans le choix des matériaux.
- Les extensions successives devront apparaître comme des prolongements harmonieux du bâtiment principal, en respectant les matériaux du bâtiment à agrandir.
- Les matériaux destinés à être recouverts (par un enduit par exemple) ne pourront être laissés à l'état brut.
- Les appareillages techniques devront être en harmonie avec le support qui les reçoit (façade ou toiture), au moins pour ce qui est de la couleur.
- Les constructions et installations nécessaires à l'exploitation de la voirie et des réseaux doivent s'inscrire architecturalement dans le site d'implantation.

Clôtures et enseignes

- Si pour des raisons de sécurité, une clôture est nécessaire en limite de l'autoroute A31, celle-ci sera réalisée avec un grillage plastifié, une grille métallique, un barreaudage en bois ou un mur en gabions doublé de plantations aléatoires discontinues, l'ensemble ne dépassant pas 2 mètres.
- Les enseignes devront faire partie intégrante des façades, excluant toute structure plus haute que les points les plus élevés des façades.
- La façade donnant sur l'A31 ne pourra être un support de publicité; toutefois une enseigne ne dépassant pas le niveau de l'acrotère pourra être acceptée, tout en veillant au respect de la réglementation en vigueur.

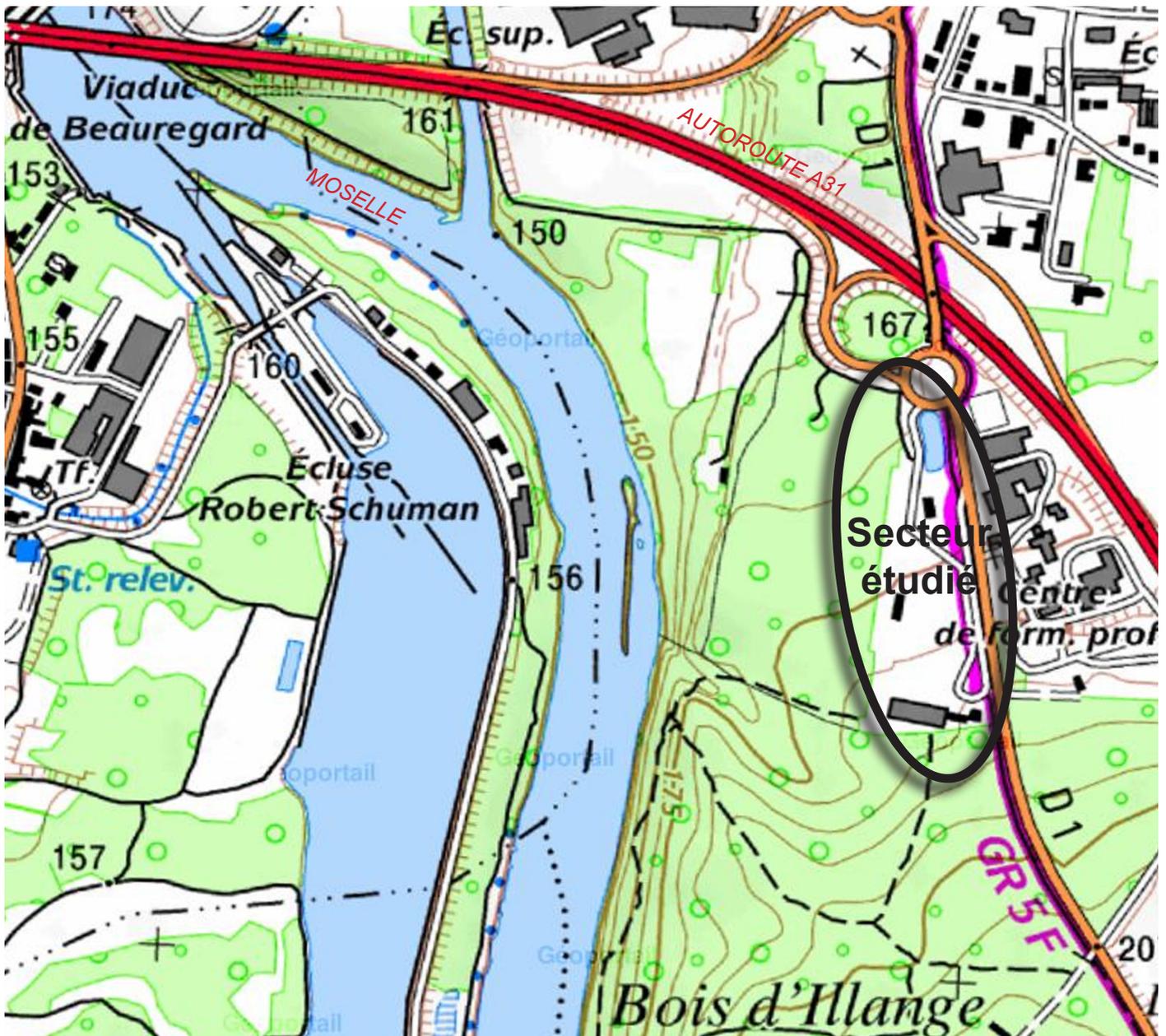


Transcription graphique des prescriptions urbaines et paysagères



Exemple d'implantation de bâtiments « en peigne », avec parkings et masses végétales

2 - SECTEUR EST DE LA Z.A.C.



Localisation du secteur est (fond de plan : Géoportail - IGN)

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

La Z.A.C. Meilbourg se trouve en bordure de la **RD1**, qui se décompose en deux parties : un axe Nord-Sud parallèle à l'autoroute A31 (depuis Yutz au sud de Thionville jusqu'à Saint-Julien-lès-Metz au nord de Metz), et une portion moins structurante orientée vers le Nord-Est après la traversée de Thionville (entre Manom et Mondorf-lès-Bains au Luxembourg).

Au niveau de la ZAC Meilbourg, la RD1 supporte un trafic très important car elle permet d'assurer les échanges entre l'autoroute A31, Illange, Yutz et Thionville. Ainsi, on peut comptabiliser sur la RD1 (source DDT57 - année 2004) le passage d'environ 20 000 véhicules par jour entre l'échangeur Thionville-Yutz et l'échangeur du contournement de Yutz, dont 15% de poids lourds.

La RD1 est classée par l'arrêté préfectoral n°99.2 DDE/SR du 29 juillet 1999 comme voie bruyante. La catégorie retenue au droit de la ZAC Meilbourg est la catégorie 3 car la vitesse y est limitée à 70km/h. Ses abords doivent donc supporter des contraintes légales de lutte contre le bruit dans une bande de 100m de part et d'autre de l'infrastructure.

2.2 DESCRIPTION DU SITE ET DU PROJET DE Z.A.C.

Voir chapitre 1.2.

2.3 ANALYSE DU SITE ET DE SES ABORDS

Le présent chapitre détaillera la description de la partie Est de la ZAC Meilbourg, c'est-à-dire la zone 1AUyc du PLU qui borde la RD1 et qui est concernée par l'article L111-1-4 du code de l'urbanisme.

La pollution de l'air

Voir chapitre 1.3.

Les nuisances sonores

L'arrêté préfectoral du 29 juillet 1999 relatif au classement sonore des infrastructures de transport terrestre routières et à l'isolement acoustique des bâtiments affectés par le bruit classe la RD1 en catégorie 3 au droit de la ZAC Meilbourg. Les voies classées en catégories 3 induisent les niveaux sonores suivants à prendre en compte :

- Période diurne (6h-22h) : 73 dB(A)
- Période nocturne (22h-6h) : 68 dB(A)

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

Rappel législatif :

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

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

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

Des mesures de bruit ont été réalisées dans le cadre de l'étude d'impact de la ZAC. Deux séries de mesures

de deux heures chacune ont été effectuées (une le matin de 7h à 9h et l'autre le soir de 17h à 19h) afin de prendre en compte l'importance du trafic autoroutier.

Pour chaque série, 14 mesures ponctuelles de 5 minutes ont été réalisées dans de bonnes conditions (vent inférieur à 2 m/s). Les résultats matin-soir présentent les niveaux acoustiques équivalents LAeq (voir cartes chapitre 1.3).

D'une manière générale, on observe une similitude entre les deux cartes avec une bande bruyante (>65 dbA) le long d'une part de l'axe autoroutier et d'autre part de la RD1. L'intensité du bruit régresse progressivement au fur et à mesure que l'on s'éloigne de ces axes. La décroissance est cependant plus rapide de long de la voie routière qui connaît un trafic moindre, ce qui peut être également à l'origine de cette explication. La trame boisée accélère également une décroissance plus rapide.

Dans le détail, les enregistrements du matin sont légèrement supérieurs à ceux du soir. Cela s'explique par une circulation sans doute plus importante et plus concentrée ou dense, ainsi que par les caractéristiques atmosphériques où l'air du matin (plus clarifié que le soir) favorise la transmission des bruits. De même, d'une manière générale, la population se rend sur son lieu de travail dans une tranche horaire comprise entre 7h et 8h30 au plus tard. Le soir elle rentre dans un créneau horaire beaucoup plus large, s'étendant de 17h jusqu'à 20h.

La zone 1AUYc de la ZAC Meilbourg se trouve en bordure directe de la RD1, à niveau et parfois même en léger décaissé par rapport à l'infrastructure. Aucun modelé de terrain favorable n'est donc en mesure de modifier naturellement la propagation des ondes sonores.

L'étude acoustique de la carte de bruit de la commune de Yutz, réalisée par ACOUSTB en 2010 pour le compte de la Communauté d'Agglomération Porte de France - Thionville, confirme cette situation. En effet, le bruit du trafic de la RD1 se propage davantage au droit de l'ancien Centre de Transit Routier (espace ouvert) qu'au droit du bois d'Illange (espace occupé par une végétation dense). Cette étude permet également de constater que le bruit généré par le trafic ferroviaire et par l'activité industrielle des ICPE n'atteint pas les abords de la RD1 au droit de la ZAC Meilbourg.

La sécurité

Contrairement à la partie Nord, la partie Est de la ZAC Meilbourg (site de l'ancien Centre de Transit Routier) est aujourd'hui accessible en voitures; cet accès se fait par une contre-allée parallèle à la RD1, et la sortie par un branchement direct sur le grand giratoire de l'échangeur autoroutier. Aucun accès direct n'est possible depuis la RD1. Dans le cadre du projet de ZAC, le site sera desservi depuis le grand giratoire qui assure les échanges entre la RD1 et les bretelles Sud de l'échangeur autoroutier, ainsi que par un second accès de délestage au sud, qui remplacera l'accès actuel de la contre-allée (voir chapitre 1.6).



La contre-allée qui permet actuellement d'accéder à l'ancien centre de transit routier

La qualité architecturale et la qualité de l'urbanisme

Dans le cadre du projet de ZAC, aucun bâtiment ne devra subsister quand démarrera l'aménagement de la zone 1AUYc. Pour l'heure, le bâtiment commercial en béton qui était implanté au centre du site a été démoli, alors que les bâtiments de la douane (en lisière de forêt) doivent encore faire l'objet d'un permis de démolir car leur présence empêche l'aménagement de l'accès Sud à la ZAC.

La partie est de la ZAC est donc très peu construite, l'essentiel de l'espace étant occupé par les anciens parkings du centre de transit routier, ainsi que par un vaste bassin de rétention implanté en bordure du grand giratoire. Ce dernier est invisible depuis la RD1 car son pourtour est planté d'une haie de conifères très hauts.

De l'autre côté de la RD1, le centre de formation professionnelle AFPA accueille des bâtiments assez diversifiés mais tous très bas (maximum R+1). Ils empruntent un vocabulaire tantôt moderne (toit plat ou monopente, structure béton apparente), tantôt classique (pavillons à 4 pans), sans oublier les ateliers dont les sheds se réfèrent à l'architecture industrielle.

Les bâtiments de l'AFPA sont implantés suivant une logique interne au site, sans tenir compte de la RD1. De plus, la densité du site est assez faible, les parkings et les pelouses occupant l'essentiel du terrain. Il en découle une impression d'espace périurbain très distendu qui ne structure absolument pas le paysage de la RD1.



Le bâtiment des douanes vu depuis le parking du CTR. Au fond, le bois d'Illange. A gauche, la RD1.



Centre AFPA : les parkings non plantés prennent le pas sur les bâtiments qui sont implantés en retrait. A droite: les bâtiments les plus récents (pavillons à 4 pans), au milieu de bâtiment modernes à toits plats



Centre AFPA : bâtiment administratif à structure béton apparente



Centre AFPA : les ateliers avec toiture en sheds de type industriel

Le paysage

Comme l'a décrit le chapitre précédent, la RD1 traverse, au droit de la zone d'étude, un paysage périurbain constitué de :

- à l'Est : le centre de formation professionnelle;
- à l'Ouest : les friches de l'ancien centre de transit routier;
- au Nord : le grand giratoire bordé des conifères du bassin de rétention;
- au Sud : le bois d'Illange.

De plus, la RD1 est traitée de manière très routière, avec une voirie particulièrement large et un éclairage implanté sur de très hauts mâts. Aucune plantation d'alignement n'accompagne la route ni n'annonce l'entrée de ville pourtant très proche.

Le seul élément qui structure le paysage se trouve au lointain, il s'agit des côtes de Moselle. En effet, la topographie s'inclinant vers le Nord, les coteaux boisés barrent l'horizon de l'automobiliste en direction du nord, et les toits du centre-ville de Thionville se détachent par-dessus.

Par ailleurs, une Charte paysagère est consultable en mairie; elle a été réalisée par EGIS en 2008 pour le compte de la Communauté d'Agglomération Porte de France - Thionville.



En arrière-plan, les côtes de Moselle et les toits de Thionville. Dans l'axe de la route, le bosquet de conifères qui entoure le bassin de rétention du grand giratoire.

2.4 PROPOSITIONS POUR LIMITER LES NUISANCES

Pollution de l'air

Voir chapitre 1.4.

Pollution sonore

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

La ZAC Meilbourg ne devant pas recevoir d'habitations, les prescriptions porteront sur les locaux à usage de bureaux situés dans une bande de 100 mètres depuis le bord de la chaussée de la RD1. Ainsi, ces constructions devront respecter les normes acoustiques fixées par le Code de la Construction en vigueur.

En complément de ces normes acoustiques, le projet d'aménagement de la ZAC impose deux mesures qui visent à limiter les nuisances sonores pour les futurs occupants de la zone 1AUyt :

- un recul minimum des bâtiments de 20 mètres par rapport au bord de la chaussée de la RD1
- une implantation des bâtiments commerciaux parallèlement à la RD1, ce qui constituera un écran pour préserver le coeur de la ZAC des nuisances de la route.

Pollution des milieux naturels

Voir chapitre 1.4.

2.5 PROPOSITIONS POUR GARANTIR LA SÉCURITÉ

Voir chapitre 1.5.

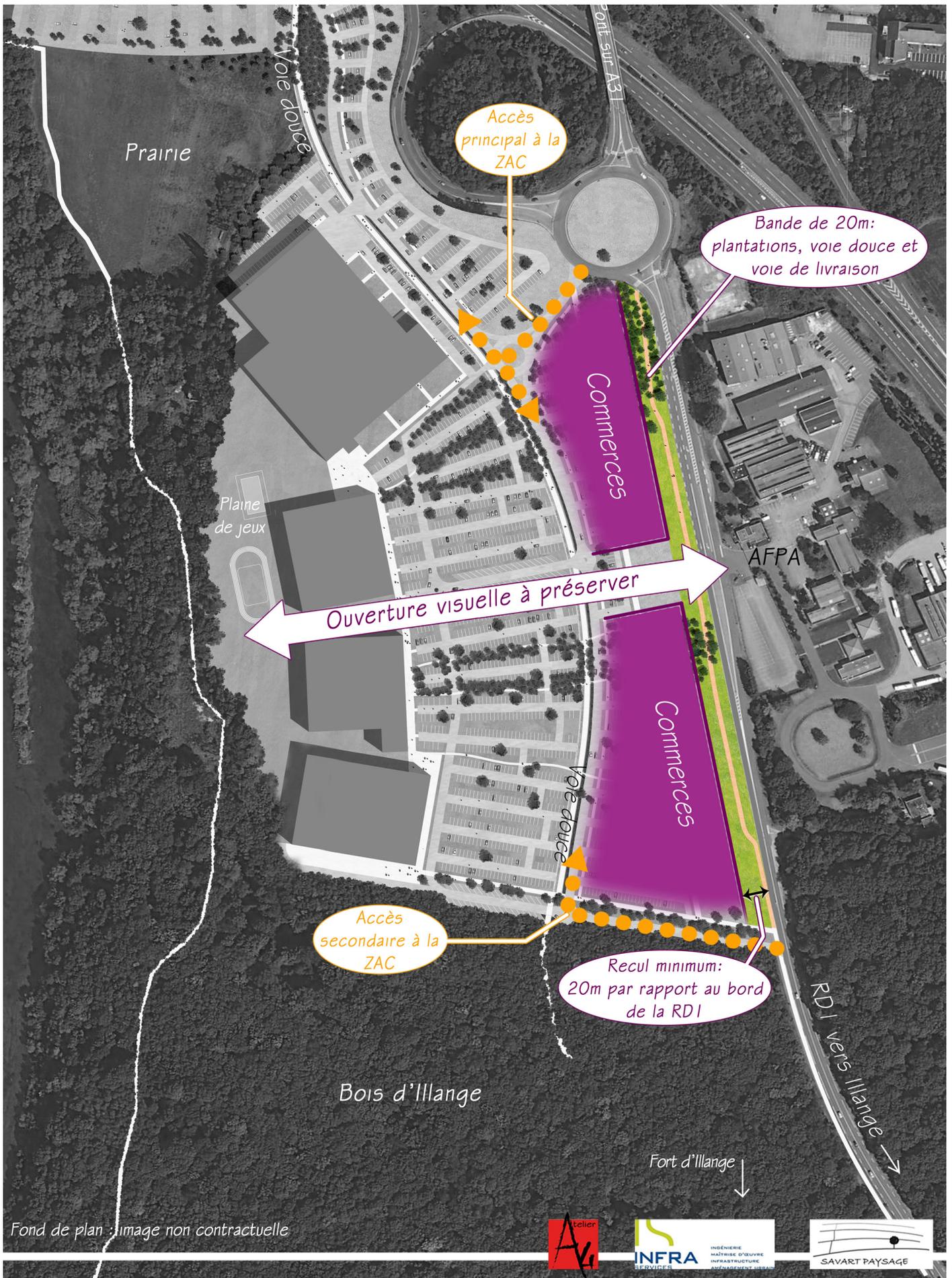
2.6 PROPOSITIONS POUR GARANTIR LA QUALITÉ DE L'URBANISME ET DU PAYSAGE

Les recommandations faites ci-après ont pour but de favoriser un aménagement de grande qualité qui mettra fin à un paysage d'entrée de ville où prédomine actuellement une ambiance de friche urbaine (ancien CTR).

Le plan de composition de la partie Est de la ZAC Meilbourg a été pensé pour accompagner véritablement le tracé de la RD1, contrairement aux bâtiments du centre AFPA voisin qui ne participent absolument pas à la structuration du paysage d'entrée de ville.

L'urbanisme

- Les nouvelles constructions seront implantées parallèlement à la RD1 avec un recul de 20m minimum par rapport au bord de la chaussée.
Il serait souhaitable également que les façades donnant sur la RD1 soient toutes alignées, afin d'assurer une ligne d'implantation parfaitement régulière par rapport au tracé de la route. Ce souhait a de grandes chances d'être réalisé étant donné que le terrain dévolu au commerce (zone est de la ZAC) est très peu profond et que les parkings ne pourront s'implanter que devant la façade interne à la ZAC, en aucun cas devant la façade bordant la RD1.
- Les constructions et installations nécessaires à l'exploitation de la voirie et des réseaux doivent s'inscrire urbanistiquement dans le site d'implantation.



Fond de plan : image non contractuelle



Transcription graphique des prescriptions urbaines et paysagères



Le paysage

- L'espace situé entre les bâtiments et la RD1 sera destiné :
 - > à la mise en valeur des bâtiments : cet espace sera obligatoirement végétalisé sur une largeur minimale de 3 mètres par de l'herbe (gazon ou prairie fleurie) et des arbustes mesurant au maximum 1,50 mètre, qui ne dissimuleront pas complètement les façades des commerces;
 - > à l'implantation de la piste cyclable de la RD1;
 - > éventuellement à l'implantation de la voie de livraison des commerces, à condition qu'elle soit traitée qualitativement et insérée dans la pente par le biais de murets en gabions (si nécessaire) et de plantations.
- Les aires de stockage extérieures seront closes visuellement afin de ne pas être visibles depuis les voies publiques.
- Une large ouverture visuelle sera préservée entre les bâtiments commerciaux qui borderont la RD1, face à l'entrée de l'AFPA; l'objectif étant de maintenir une perspective transversale Est-Ouest depuis la RD1 vers les boisements des rives de la Moselle. Le plan directeur de la ZAC assurera la continuité de cette perspective au coeur de la zone commerciale.

2.7 PROPOSITIONS POUR GARANTIR LA QUALITÉ DE L'ARCHITECTURE

Les recommandations faites ci-après visent à harmoniser les constructions entre elles et de soigner le traitement de leurs abords, afin de constituer un front bâti cohérent et qui structure l'espace de la RD1, par opposition au tissu bâti du centre AFPA voisin qui a plutôt tendance à tourner le dos à la route.

Volumes et hauteurs

- Les volumes seront les plus simples possibles, et les extensions successives devront apparaître comme des prolongements harmonieux du bâtiment principal, en respectant les alignements des façades et les hauteurs.
- La hauteur maximale hors tout de la construction projetée, calculée à partir du terrain fini, est fixée à 18 mètres, et la hauteur minimale hors tout de la construction projetée, calculée à partir du terrain fini, est fixée à 8 mètres (sauf pour les petits édifices annexes qui pourront être plus bas). Ces deux mesures visent à imposer une volumétrie imposante, qui soit à l'échelle de la RD1.
Par souci de densification, les commerces pourraient ainsi se développer sur deux niveaux (ou plus). Le site pourrait également accueillir du stationnement en silo afin de libérer du terrain pour les commerces et pour les espaces verts nécessaires à la gestion des eaux pluviales.

Matériaux et couleurs

- La façade donnant sur la RD1 devra être traitée qualitativement, même s'il s'agit de la façade des livraisons. Il est souhaitable que cette façade s'ouvre sur la route grâce à des vitrines (par exemple au premier étage, au-dessus des massifs plantés) afin d'animer le paysage de la RD1.
- Toutes les façades étant visibles d'une ou plusieurs voie(s) publique(s), il est indispensable qu'aucune d'entre elles ne soit négligée dans sa composition architecturale comme dans le choix des matériaux.
- Les extensions successives devront apparaître comme des prolongements harmonieux du bâtiment principal, en respectant les matériaux du bâtiment à agrandir.
- Les matériaux destinés à être recouverts (par un enduit par exemple) ne pourront être laissés à l'état brut.
- Les appareillages techniques devront être en harmonie avec le support qui les reçoit (façade ou toiture), au moins pour ce qui est de la couleur.
- Les constructions et installations nécessaires à l'exploitation de la voirie et des réseaux doivent s'inscrire architecturalement dans le site d'implantation.

Clôtures et enseignes

- Si pour des raisons de sécurité, une clôture est nécessaire en limite de la RD1, celle-ci sera réalisée avec un grillage plastifié, une grille métallique, un barreaudage en bois ou un mur en gabions doublé de plantations aléatoires discontinues, l'ensemble ne dépassant pas 2,00 mètres. Le traitement de cette éventuelle clôture sera obligatoirement homogène sur toute la longueur de la RD1.
- Les enseignes devront faire partie intégrante des façades, excluant toute structure plus haute que les points les plus élevés des façades.
- La façade donnant sur la RD1 ne pourra être un support de publicité; toutefois une enseigne ne dépassant pas le niveau de l'acrotère pourra être acceptée, tout en veillant au respect de la réglementation en vigueur.



Dénivelé de la noue

Clôture muret de soutènement

