

Commune de FAREBERSVILLER

3. O.A.P.

Orientations d'Aménagement et de Programmation

Du Plan Local d'Urbanisme



EDITION NOVEMBRE 2013

Document approuvé vu pour être annexé à
la délibération du Conseil Municipal du :

Le Maire

Approbation de la révision par DCM du 16/12/2014

Droit de préemption instauré par DCM du 5/03/2015

Approbation de la modification simplifiée par DCM du 28/01/2016

Mise à jour des S.U.P par arrêté n°2016-12-171 du 07/12/2016 et par DCM du 17/11/2016

Modification du taux de la Taxe d'aménagement à 2.5% sur la future extension
du lotissement "Le Rabelais" par DCM du 10/06/2017.

Mise à jour des S.U.P. par arrêté n°2021-02-20 du 03/02/2021 et par DCM du 28/01/2021

Mise à jour du classement sonore des infrastructures routières de Moselle
par DCM du 29-09-2025

Cabinet JG. LAMBERT et Associés Géomètres-Experts D.P.L.G.
43 av. du Gén. De Gaulle - 57400 SARREBOURG - Tél. : 03 87 23 71 73
33 rue de Phalsbourg - 67260 SARRE-UNION - Tél. : 03 88 00 21 21
29 rue du Faubourg de Saverne – 67000 STRASBOURG – Tél. : 03 88 16 00 20

SOMMAIRE

O.A.P. du quartier du Bruskir	5
PREAMBULE	5
CONTEXTE.....	6
ORIENTATION 1 : LE BRUSKIR COMME MAILLON DU TERRITOIRE COMMUNAL : LE LIEN ENTRE LES ENTREES DE VILLE EST ET SUD EST	8
ORIENTATION 2 : LE BRUSKIR COMME QUARTIER A FORT POTENTIEL ENVIRONNEMENTAL : LA MISE EN VALEUR DE L'ENVIRONNEMENT ET DES PAYSAGES	10
ORIENTATION 3 : LE BRUSKIR COMME QUARTIER A FORTS POTENTIELS FONCTIONNELS : UN AMENAGEMENT URBAIN QUALITATIF ET UNE MIXITE FONCTIONNELLE A PROMOUVOIR	11
O.A.P. « de l'entrée de ville Est à l'école Aloin »	21
PREAMBULE	21
CONTEXTE.....	21
ORIENTATION 1 : AMENAGER AVEC QUALITE L'ENTREE DE VILLE EST	25
ORIENTATION 2 : AMENAGER LES SECTEURS PUBLICS D'ENJEUX DE LA CITE OUVRIERE AVEC QUALITE	25
ORIENTATION 3 : LA DENSIFICATION ET LA DIVERSIFICATION DE LA TRAME URBAINE DE LA CITE	27
ORIENTATION 4 : LA VALORISATION PAYSAGERE DES CŒURS D'ILOTS D'IMMEUBLES	27
O.A.P. « le Grand Fare ».....	29
PREAMBULE	29
CONTEXTE.....	30
ORIENTATION 1 : VALORISER ET INTEGRER LE GRAND FARE DANS SON ENVIRONNEMENT.....	33
ORIENTATION 2 : AMENAGER DE FAÇON QUALITATIVE L'ENTREE DE VILLE OUEST SUR LA RD910.....	33
ORIENTATION 3 : AMENAGER DE FAÇON QUALITATIVE LA RD29 ET OPERER UNE BONNE JONCTION AVEC LES AUTRES ZONES D'ACTIVITES	34
O.A.P. « Mégazone départementale »	35
PREAMBULE	35
CONTEXTE.....	35
ORIENTATION 1 : LA HIERARCHISATION DES VOIES.....	39
ORIENTATION 2 : L'INSERTION PAYSAGERE DE LA MEGAZONE DEPARTEMENTALE	39
ORIENTATION 3 : LA VALORISATION DANS L'AMENAGEMENT DU MULTIMODAL	39
O.A.P. « Parc d'Activités Communautaire II ».....	41
PREAMBULE	41
CONTEXTE.....	42
ORIENTATION 1 : AMENAGER EN FONCTION ET AVEC L'ENVIRONNEMENT NATUREL	45
ORIENTATION 2 : UN PARC D'ACTIVITES INTERCONNECTE A SON ENVIRONNEMENT NATUREL ET URBAIN..	47
ORIENTATION 3 : UN PARC D'ACTIVITES AMENAGE DE FAÇON QUALITATIVE	48

O.A.P. du quartier du Bruskir

Préambule

Le PLU grenello-compatible de la commune de Farébersviller, présente des orientations d'aménagement et de programmation pour les zones d'urbanisation future 1AU : il s'agit de cadres à l'urbanisation future de ces zones.

Dans le cas spécifique du quartier du Bruskir, situé à l'Est du ban communal, entre la RD910 et la voie de chemin de fer, la réflexion s'est portée au-delà de la zone 1AU, incluant la zone 2AU : en effet, il est important d'indiquer d'ors et déjà les cadres d'aménagement à l'échelle de tout le Bruskir, dans l'optique d'une cohérence d'ensemble et en considération de l'environnement du quartier.

Les orientations d'aménagement et de programmation comprennent des dispositions portant sur l'aménagement, l'habitat, les transports et les déplacements¹et peuvent porter sur des quartiers ou des secteurs à mettre en valeur, réhabiliter, restructurer ou aménager. Les orientations d'aménagement et de programmation doivent respecter les orientations du projet d'aménagement et de développement durables (PADD).

En ce qui concerne l'aménagement, les orientations peuvent définir les actions et opérations nécessaires 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 comporter un échéancier prévisionnel de l'ouverture à l'urbanisation des zones à urbaniser et de la réalisation des équipements correspondants.

Elles peuvent prendre la forme de schémas d'aménagement et préciser les principales caractéristiques des voies et espaces publics.

Les orientations d'aménagement et de programmation peuvent, en outre, comprendre tout élément d'information nécessaire à la mise en œuvre des politiques du logement et du transport et des déplacements.

Tout aménagement urbain ultérieur devra être compatible² avec les orientations d'aménagement et de programmation.

¹ les dispositions portant sur l'habitat, les transports et les déplacements ne sont obligatoires que dans le cas de PLU intercommunaux.

² respecter l'esprit des orientations d'aménagement et de programmation

Contexte

Après la seconde guerre mondiale qui a détruit une partie importante du village de Farébersviller, la cité ouvrière implantée dans les années 1950 pour les besoins de l'activité de houille, a fait exploser l'urbanisation et la population communale, projetant Farébersviller au rang d'une ville de 10 000 habitants. Les équipements publics ont été adaptés à cette population, le niveau et la diversité des services étant aujourd'hui de très bonne qualité.

La commune bénéficie par ailleurs d'une excellente accessibilité, via l'autoroute A4 et son échangeur, la RD910 et la voie de chemin de fer. L'implantation d'une des mégazones d'activités départementales en est le témoin.

Avec la fin des activités d'extraction du charbon, c'est tout le bassin houiller qui est affecté et qui doit retrouver un nouvel avenir ; bien que géographiquement localisé en bordure du celui-ci, Farébersviller fait incontestablement partie du bassin houiller, car elle a fortement participé à son essor démographique, y est relié par les voies de circulation et participe aujourd'hui au développement économique intercommunal et départemental. Farébersviller présente les mêmes problèmes et défis territoriaux que le bassin houiller, avec des problèmes sociaux plus importants. Le projet communal est de rééquilibrer sa population et de participer au nouveau territoire en devenir, celui de l'agglomération transfrontalière Sarrebruck-Moselle Est.

Depuis mai 2004, le ban communal est couvert par un Plan de Prévention des Risques de mouvements de terrains (effondrements et glissements), qui présente 3 zones de dangers. La zone rouge (la plus dangereuse et donc inconstructible) et la zone jaune (de danger de rang directement inférieur, non densifiable) couvrent une partie importante du tissu urbain actuel : en effet, hors Bruskir déjà urbanisé, 49% de la trame urbaine est située hors zones rouge ou jaune, ce qui veut dire que 51% de la trame actuelle n'a plus ou peu d'avenir dans l'urbanisation future de la commune. Ainsi, le potentiel de la trame urbaine ne couvre pas 112,3 Ha, mais 55,3 Ha (hors Bruskir). Dans la zone rouge, plus de 100 logements ont déjà été détruits et il est prévu d'en détruire un nombre important (180 au moins).

Le défi de la commune est donc non seulement de sortir de son histoire houillère, mais de le faire sous cette épée de Damoclès.

A la lumière de ces éléments, et en prenant en compte le relief, le paysage et l'environnement, le fonctionnement territorial de la commune, le développement urbain se conçoit essentiellement au droit du quartier du Bruskir. L'urbanisation de ce quartier a débuté au début des années 2000. L'enjeu est de ne pas aménager un troisième macro quartier comme peuvent l'être le village de Farébersviller d'un côté et la cité de Farébersviller de l'autre, ni de reproduire un labyrinthe urbain, comme le sont les cités minières, mais d'en faire un maillon intégré du territoire communal, avec une urbanisation cohérente et lisible. Son étendue, sa localisation par rapport aux voies de communications terrestres et à proximité des zones de développement économique, son environnement naturel, en font un quartier à forts potentiels. C'est pourquoi, son urbanisation future doit être encadré par des orientations d'aménagement et de programmation à l'échelle du quartier entier.

Le relief du Bruskir

Un système orographique centré sur l'étang du Bruskir, cuvette naturelle



Prendre en compte les caractéristiques du relief dans l'aménagement urbain et faire du Bruskir le centre du quartier



Orientation 1 : Le bruskir comme maillon du territoire communal : le lien entre les entrées de ville est et sud est

Le quartier du Bruskir est une vaste zone encore non urbanisée, qui se présente idéalement à l'urbanisation en raison de sa localisation, de sa desserte et de son classement au PPRmt (zone verte). Toutefois, cette étendue n'est pas destinée à être urbanisée dans sa totalité, la commune souhaitant maintenir un espace tampon entre ce quartier et la trame ancienne à l'Ouest, dans le respect de la lutte contre l'étalement urbain et de la modération de la consommation des espaces agricoles et naturels.

Le quartier, en limite Est de ban communal, se trouve entouré :

- au Nord :
 - o la RD910 et l'entrée de ville Est de Farébersviller avec Théding occupée par des équipements publics (scolaires, sportifs, sociaux, gendarmerie), avec un espace résiduel restant à urbaniser ;
 - o au Nord de la RD910 se déploie la cité ouvrière et ses nombreux équipements publics ; il est à noter qu'une partie des logements détruits dans la cité doivent être reconstruits au Bruskir³ ;
 - o au Sud de la RD910 a été aménagé le lotissement Rabelais en complément du tissu urbain linéaire de la RD910 ; la voie d'accès au Bruskir bifurque au Sud de la RD910, en face du collège ;
- à l'Est : la foret de Théding et l'espace agricole de Farschviller ;
- au Sud : la voie de chemin de fer, dont le SCOT du Val de Rosselle prévoit sa revitalisation et l'aménagement à long terme du tram-train, avec l'enjeu du déplacement de la gare ferroviaire de Farébersviller ; le Sud du Bruskir fait également face à la mégazone départementale et au futur parc d'activités intercommunal, avec l'enjeu du développement multimodal ; le projet de déviation de la RD910 passe au Sud du Bruskir ;
- à l'Ouest : le tissu urbain de la rue des cerisiers est présent à environ 350 mètres à l'Ouest du quartier à urbaniser ; le tissu urbain de la rue de la bonne fontaine est localisé à environ 500 mètres au Sud Ouest du quartier à urbaniser, un cheminement piéton aménagé en partie permettant la liaison entre ces deux unités.

Créer une nouvelle pénétrante urbaine entre l'entrée de ville Est et la future entrée de ville Sud Est

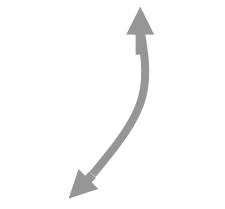
L'aménagement du Bruskir doit donc se concevoir aujourd'hui comme à long terme, de façon à ce qu'il participe au développement de la commune et au renouvellement urbain. A long terme, en raison des enjeux supra communaux identifiés dans le secteur de croisement de la voie de chemin de fer, du projet de déviation de la RD910 et de la mégazone départementale : mise en valeur de la multimodalité, dynamisation de la voie de chemin de fer, aménagement à long terme du tram train et déplacement de la gare ferroviaire. Ces éléments invitent donc à penser qu'une nouvelle entrée de ville sortira de terre à plus ou moins long terme, en créant une nouvelle porte d'entrée à la ville : c'est la future entrée de ville Sud Est, où la ville restera à inventer en son temps (mixité fonctionnelle, densité du bâti, architecture et volumétrie de qualité, espaces publics,...). C'est pourquoi, la commune a choisi de classer le secteur Sud de l'étang du Bruskir en zone 2AU, pour le protéger de toute urbanisation, dans l'attente du mûrissement d'un projet global.

L'entrée de ville Est est celle qui lie Farébersviller à Théding, aujourd'hui occupée par des équipements publics et des commerces de proximité. Un secteur intersticiel reste à urbaniser : le défi est d'aménager cette entrée de ville de façon qualitative, de sécuriser la RD910, de façon à clairement assimiler l'entrée de ville (Cf. OAP de la RD910 à l'école Alain).

Un rond point a été aménagé en entrée de ville Est, au croisement de la RD910, de la cité au Nord et du Bruskir au Sud (rond point de la gendarmerie). La branche Nord du rond point est une nouvelle voie d'accès à la cité et aux écoles du parc. La branche Sud du rond point est une voie non achevée, desservant déjà la gendarmerie et le lotissement Rabelais : c'est sur ce rond point que viendra se connecter la future pénétrante urbaine, qui reliera ainsi l'entrée de ville Est (et au delà la cité ouvrière) à la future entrée de ville Sud Est (et au-delà aux zones d'activités).

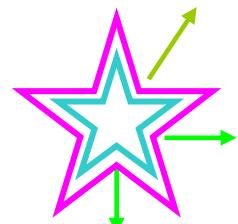
³ dossier ANRU

Schéma d'orientations d'aménagement et de programmation



Future pénétrante urbaine (tracés de principe)

C'est en bordure de cette voie que la mixité fonctionnelle et la densité du bâti sont à privilégier



L'étang du Bruskir centre du quartier

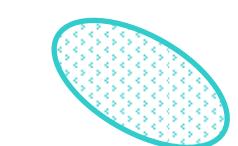
Aménager l'étang et ses environs (poumon vert, parc, sentiers, aire de jeux, secteur de services et commerces de quartier...) et en faire le centre par son accessibilité via les déplacements doux

Aménager le quartier dans le respect de la topographie et préserver l'ouverture paysagère sur le Bruskir



Protéger et mettre en valeur la zone humide

La zone humide comme lien avec le reste de la trame urbaine (sentiers...), comme poumon vert et pédagogique....



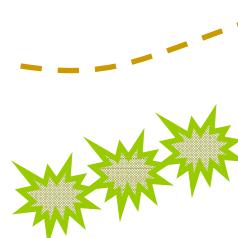
Densifier et diversifier l'urbain dans le respect du relief

Aménager cette partie de zone vers la RD910, dans le respect de l'orographie, densifier la trame urbaine à proximité de l'entrée de ville Est



Aménager le quartier en y intégrant la trame paysagère

Préserver le sommet de crête en espaces verts, jardins de façon à bien intégrer le bâti à l'orographie



Traiter de façon qualitative la limite entre urbain et agricole



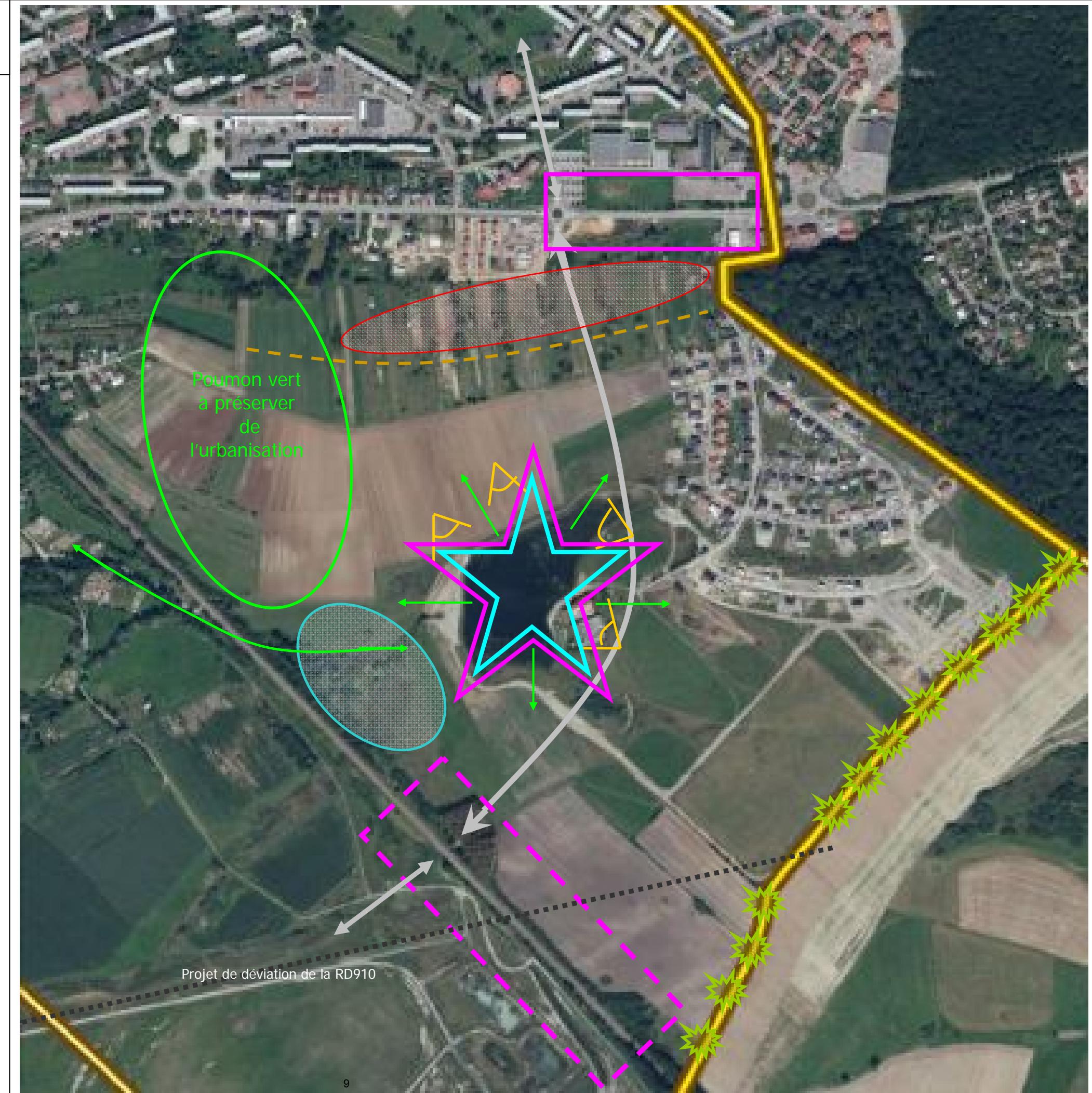
Aménager l'entrée de ville Est de façon qualitative

Mixité fonctionnelle, qualité architecturale et paysagère, sécurisation de la RD910



La future entrée de ville Sud Est

Enjeux de multimodalité, gare tram train, mixité fonctionnelle, densité du bâti



Cette pénétrante présentera des caractéristiques conformes à son statut, de façon à avec une hiérarchie des voies cohérentes ; en effet, cette voie sera à considérer comme une voie primaire, une porte d'entrée dans la ville. Aussi, son emprise sera de l'ordre de 15 à 20 mètres, et présentera les caractéristiques suivantes :

- voie ouverte à la multiplicité des déplacements : automobiles, transports en commun, déplacements doux
- chaussée en double sens, de largeur permettant la circulation aisée des autocars ; des arrêts de bus seront prévus le long de cette voie ;
- les trottoirs, aménagés de chaque côté de la chaussée, seront séparés du trafic motorisé par des plantations ; ces trottoirs seront doublés d'un côté ou des deux côtés par des pistes ou bandes cyclables ;
- en cas de nécessité, des aires de stationnement latérales seront prévues de façon à faciliter le stationnement des véhicules.

Cette voie sera aménagée de façon à être bien intégrée à l'orographie et à impacter de façon la plus acceptable la zone humide au Sud Ouest de l'étang du Bruskir : c'est pourquoi, la commune souhaite que cette pénétrante passe préférentiellement à l'Est de l'étang du Bruskir ; cela permettra également la desserte de la zone mixte inscrite au PLU à l'Est de l'étang du Bruskir, dans laquelle des équipements publics, services et commerces de proximité viendront s'établir.

Cette pénétrante est une voie d'aménée, les accès individuels directs n'étant donc pas cohérents sur ce type de voie, exception faite d'accès à des constructions dont la nature presuppose un emplacement en bordure de voie de ce type (ex : équipements publics). De part et d'autre de cette pénétrante, viendront s'embrancher des voies urbaines de rang inférieur, qui, avec toute la hiérarchie des voies à développer, irrigueront les diverses parties du quartier du Bruskir.

Orientation 2 : Le bruskir comme quartier à fort potentiel environnemental : la mise en valeur de l'Environnement et des paysages

Le Bruskir est une ancienne zone agricole, dont l'ancien corps de ferme en est le témoin. Il s'inscrit dans un paysage et une orographie caractérisés par :

- une cuvette centrée sur l'étang du Bruskir récupérateur des eaux superficielles en amont et alimentant le ruisseau de Cocheren et ses zones humides en aval ;
- une cuvette bordée au Nord par une colline dont le sommet de crête sépare visuellement le Bruskir de la trame urbaine ;
- une cuvette ouverte au Sud sur les zones d'activités et à l'Est sur l'espace agricole.

La considération de cette trame environnementale et sa prise en compte en tant que composante urbaine, rend logique l'identification de l'étang du Bruskir comme centre du quartier, comme élément fédérateur du quartier.

Fédérateur à divers points :

- au niveau du paysage : l'orographie fait naturellement considérer l'étang comme un point central des perspectives visuelles : aussi, l'aménagement urbain de ce quartier devra conserver des points de vue sur cet élément central, de façon à ce que l'étang soit clairement identifiable comme espace central (ex : aménagement urbain autour du golf de Rouhling-Sarreguemines) ; de plus, le respect de l'orographie et sa prise en compte dans l'aménagement urbain est essentiel, le quartier étant orienté Sud : afin de permettre des constructions au minimum bio climatiques, il faudra concevoir l'aménagement du quartier de façon bioclimatique.
- au niveau des loisirs : la présence de cet étang au milieu d'un quartier qui accueillera un nombre important de ménages, n'en sera que plus fédérateur par une mise en valeur de type loisirs :
 - o en aménageant une boucle permettant d'en faire le tour ;
 - o en proposant des aires de jeux, des parcours de santé....
 - o en y faisant démarrer ou aboutir des sentiers de liaison avec le reste de la commune ou du territoire plus vaste, à l'instar de la jonction douce à aménager avec la rue de la bonne fontaine.

- au niveau hydrologique et biologique : les talwegs où serpentent les fossés d'amenée des eaux superficielles en amont à l'étang ont été préservés dans l'aménagement urbain du quartier. Ils devront être aménagés de façon douce, afin de préserver les écoulements superficiels, de rendre ces couloirs fluides pour la circulation humaine (sentiers si la largeur des couloirs et leur configuration le permettent) et de devenir un espace où la vie animale et végétale pourra se développer (oiseaux, insectes...). Ils pourront également jouer un rôle de premier ordre dans le développement d'une gestion alternative à l'écoulement des eaux pluviales, en complément d'une gestion souterraine. Ils seront plantés avec des espèces adaptées aux milieux humides, de façon à recréer de véritables corridors de zones humides.

Au Sud Ouest de l'étang s'ouvre une zone humide, connue de tout temps, dont l'étendue dépasse le quartier ; cette zone humide est protégée de toute urbanisation. Sa préservation pourrait passer en partie par sa mise en valeur pédagogique, avec l'aménagement d'un sentier et de panneaux d'information, profitables à tous.

Dans le respect de la modération de la consommation foncière, un important poumon vert sera préservé entre le Bruskir et le secteur de la rue des cerisiers.

La colline située au Nord du Bruskir est un élément naturel de séparation visuelle entre le Bruskir et la trame urbaine au Nord et Nord Ouest, si bien que depuis la RD910, le Bruskir n'est pas complètement visible (et vice versa).

Le sommet de crête de cette colline marque le passage de la trame urbaine bordant la RD910 à la cuvette du Bruskir, centrée sur l'étang du même nom.

La prise en compte de cette donnée influe sur la façon d'aménager le futur quartier : si l'on parle bien du Bruskir, il faut distinguer la cuvette du Bruskir de la partie Nord du quartier, qui tourne le dos au Bruskir : il est donc cohérent d'aménager la partie au Nord de la crête vers la RD910, alors que la partie au Sud de cette crête sera tournée vers l'étang du Bruskir. La crête sera préservée de toute urbanisation sur une largeur à définir, de façon à respecter cet élément orographique et à mieux intégrer l'urbain dans le paysage. Cet espace sera affecté à des jardins ou espaces verts ou plantés, ou aire de jeux, ou vergers

Le quartier étant localisé en limite de la zone agricole de Farchviller, il est important de proposer une transition paysagère de qualité entre l'espace urbanisé de Farébersviller et l'espace agricole de Farchviller : ainsi, tout le long de la limite communale, pour autant que faire se peut encore, une bande sera plantée avec des espèces appropriées au secteur, garantissant une belle transition paysagère (ex : haies bocagère, vergers....). Afin de garantir un entretien cohérent de ces plantations et d'optimiser leur durée de vie, il est important que cette bande soit aménagée par un nombre limité d'intervenant (ex : aménageur), et que son entretien revienne ensuite à la commune ou à l'intercommunalité en cas de projet d'itinéraires intercommunaux par exemple.

Orientation 3 : Le bruskir comme quartier à forts potentiels fonctionnels : un aménagement urbain qualitatif et une mixité fonctionnelle à promouvoir

L'aménagement du Bruskir s'est fait en complément de la destruction de logements de la cité, permettant aux ménages vivant avant en appartement, d'accéder à une maison avec des espaces verts privatifs : une grande partie des ménages vivant en 2012 au Bruskir sont des ménages qui vivaient avant à la cité ouvrière et qui ne demandent qu'à avoir de l'espace ; d'où le visage urbain du quartier jusqu'à présent, qui se caractérise par un lotissement pavillonnaire assez classique, avec des voies non hiérarchisées (si bien qu'on s'y perd vite), avec des constructions implantées en milieu de terrain, sans encadrement précis quant aux remblais et déblais ou aux clôtures (si bien que la « bunkérisation » touche certaines constructions, et que les remblais sont importants en limite de talwegs).

C'est pourquoi, à la lumière des lois Grenelle 1 et 2, de l'objectif de lutte contre l'étalement urbain et de modération de la consommation foncière, de la recherche d'un rééquilibrage social et démographique de la population, il est important d'aménager le Bruskir de façon qualitative et d'en faire un maillon intégré au territoire par sa mixité fonctionnelle.

La mixité fonctionnelle

En raison de la taille du quartier et de sa position dans la commune, le Bruskir sera non seulement voué à l'habitat, mais accueillera également des commerces et services de proximité, des équipements publics, des activités tertiaires.

La commune a inscrit, au Sud Est de l'étang du Bruskir, donc au centre du quartier, un secteur spécifique dédié à l'accueil d'équipements publics, de commerces et services de proximité : ainsi, l'implantation d'équipements scolaires pourrait être nécessaire en raison du nombre d'enfants à venir dans le quartier, tout comme d'autres équipements publics, en complément de ceux existants dans la commune ou suite à destruction d'équipements publics en zone rouge du PPRmt ; ce secteur accueillera également des services à la personne, de façon à répondre aux besoins de la vie de tous les jours, notamment au regard du vieillissement de la population.

Mais au-delà de ce secteur spécifique, la mixité fonctionnelle est possible dans tout le quartier, avec toutefois le respect d'un principe : considérer que des activités répondant à des besoins de base, compatibles avec l'habitat, peuvent être implantés dans les secteurs d'habitat de façon à être accessibles à pied ou en vélos, alors que les activités d'ordre supérieur (ex : activités ou équipements structurants), qui engendrent un flux de circulation plus important et ont un rayon d'attractivité plus grand, seront localisés dans les endroits appropriés (desserte par des voies d'importance primaire dont la pénétrante entre les deux entrées de ville, par les transports en commun, densité du bâti alentour), de façon à ne pas entraîner de perturbations pour les secteurs à dominante d'habitat et d'être rapidement accessibles aux personnes ne vivant pas dans le quartier du Bruskir.

Dans la zone que la commune a choisi d'ouvrir à l'urbanisation à long terme au Sud de l'étang du Bruskir, en raison de la proximité avec les zones d'activités et des futures communications viaires qui seront établies entre zones d'activités et Bruskir, le développement d'activités tertiaires sera particulièrement indiqué (ex : bureaux, recherche... en complément des activités plus lourdes des zones d'activités) : la mixité fonctionnelle dans ce secteur permettra particulièrement une densification importante du bâti, qui sont deux conditions nécessaires à l'efficacité des transports en commun (tram train, autocars....).

L'aménagement urbain qualitatif

• Hiérarchiser les voies

La hiérarchisation des voies de circulation motorisée est primordiale à la bonne lecture d'un quartier et à la qualité urbaine : il faut qu'une personne étrangère au quartier puisse rapidement et clairement identifier :

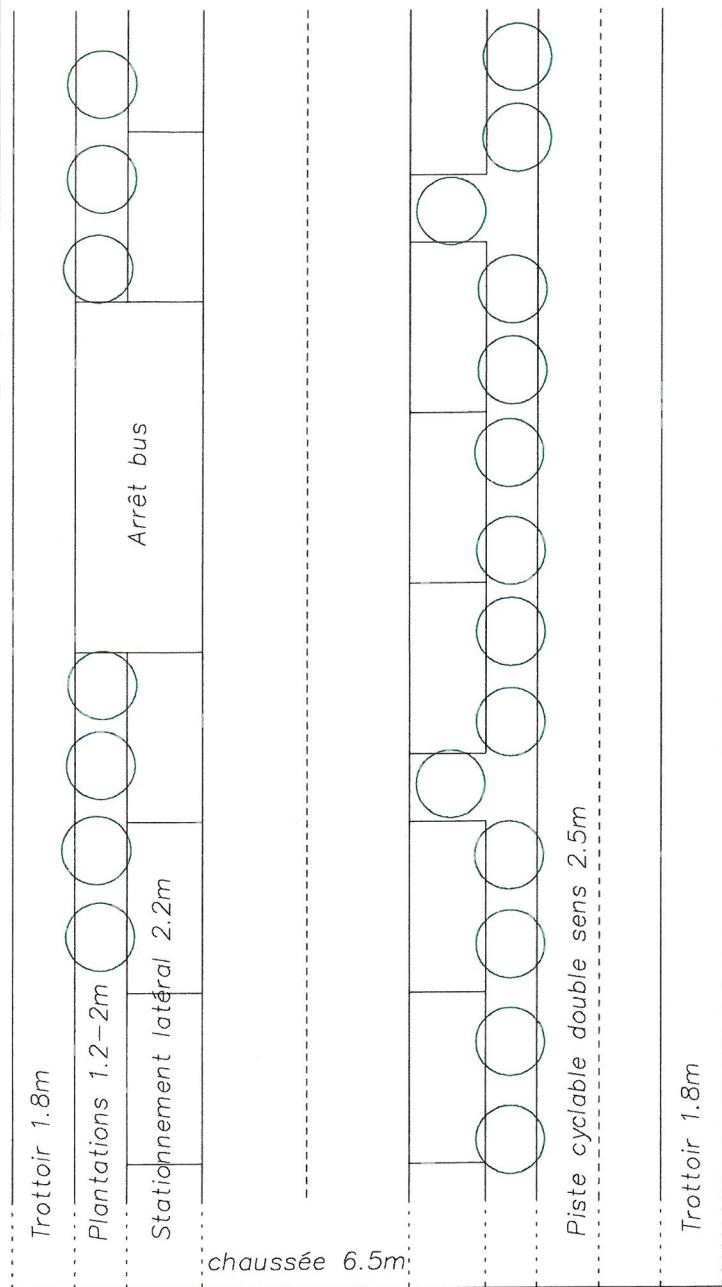
- les voies primaires, qui drainent tout le flux du quartier et en sont la porte d'entrée ; elles sont facilement identifiables par leur emprise plus importante et par l'aménagement réalisé ;
- les voies secondaires, qui desservent une unité territoriale inférieure au quartier, où le partage avec les autres utilisateurs de la voie est important ; elles sont identifiables par une emprise plus faible que les voies primaires, par un aménagement soucieux des déplacements doux (ex : traitement de l'espace piéton sur le même plan que la chaussée, ralentisseurs, chicanes...) ;
- les voies tertiaires, qui ne desservent qu'un nombre limité de constructions et se présentent comme des voies de faible gabarit où la vitesse de circulation est particulièrement adapté aux autres usagers de la route ;

Tout effort contribuant à la meilleure identification du rang d'une voie sera le bienvenu (ex : traitement d'une voie avec des pavés, avec un marquage ou une couleur spécifique au sol, embranchements surélevés...). L'intégration du végétal à l'aménagement des voies d'ordre primaire et secondaire (au moins) sera demandé et contribuera également à la lisibilité de la hiérarchisation des voies (ex : plantations d'arbustes, de haies, de massifs ou espaces verts engazonnés...) en plus de permettre une meilleure qualité paysagère, un amoindrissement de l'imperméabilisation des sols, une séparation visuelle entre espace piéton et espace motorisé⁴. En cas de plantations arbustive, il est demandé de suivre le principe de 1 espèce par type de voie, c-à-d choisir et se tenir à une seule espèce arbustive pour les voies primaires, une autre et unique espèce arbustive pour les voies secondaires....

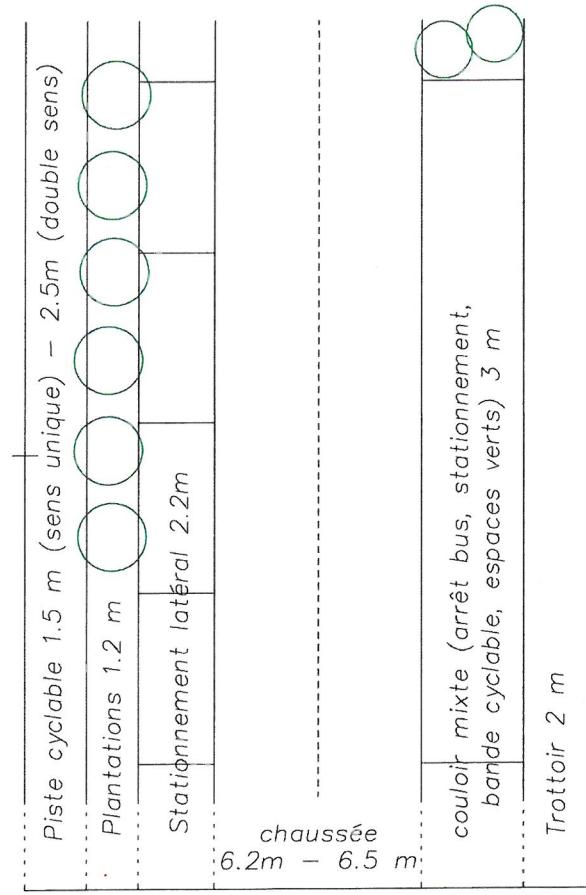
⁴ un couloir planté entre chaussée et espace piéton permet également d'éviter le stationnement abusif des véhicules sur l'espace public

Typologie des voies urbaines

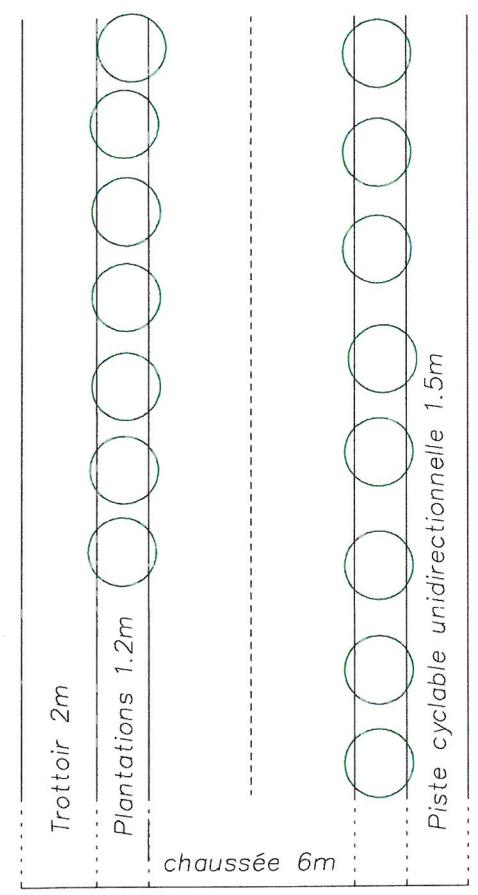
Les voies primaires



Voie d'importance première au niveau communal
(ex: pénétrante Sud Est)



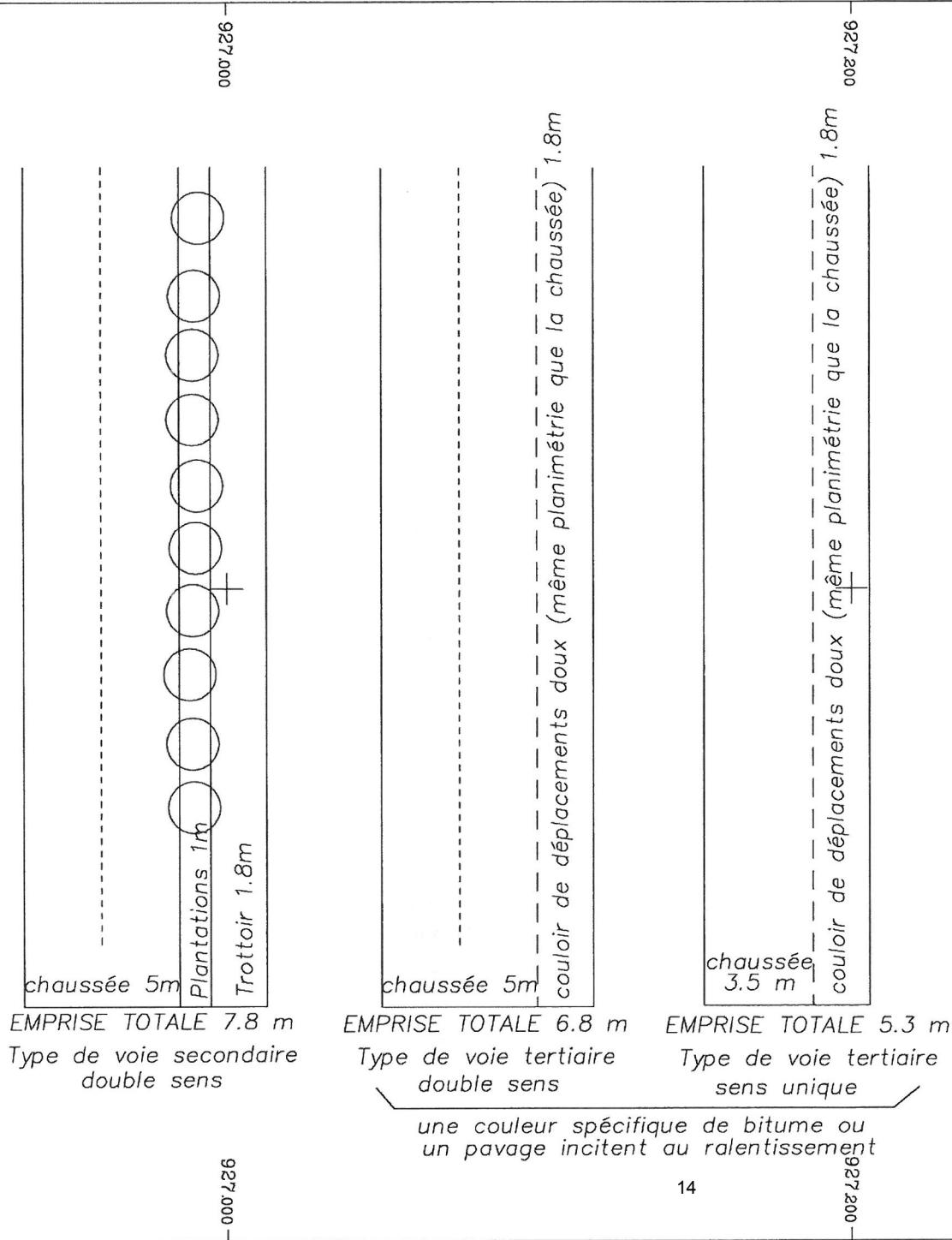
Voie bordée d'équipements, services, commerces
Voie urbaine mixte permettant le croisement d'autocars



Voie urbaine classique sans
croisement ni arrêt d'autocars

Typologie des voies urbaines

Les voies secondaires et tertiaires



- Aménager des espaces publics

L'espace public dans les quartiers d'habitat récents se résume souvent aux voies de circulation, ce qui n'encourage pas les habitants à vivre leur quartier, à sortir et rencontrer les autres, alors que les anciens considéraient l'espace public comme fédérateur, au-delà de leur façon de vivre. C'est pourquoi, l'espace public devra être une composante du projet urbain, sans se résumer aux seules voies de circulation motorisée ou douce, en rendant toute leur importance aux places publiques, aux squares, aires de jeux, espaces verts...

Les places publiques peuvent être des places au traitement visuel particulier (ex : aménagement autour d'un point d'eau, d'une fontaine....), peuvent être des lieux fédérateurs (ex : théâtre de verdure avec manifestations occasionnelles) ou des espaces communs (ex : cour au sein d'un ensemble d'habitat) ; elles permettent de diversifier l'urbain en y imaginant un secteur de bâti dense, d'habitat allié à des commerces et services de proximité, contribuant à mettre en place un secteur avec des alignements et reculs différents d'ailleurs, avec une ouverture visuelle ou avec une mise en valeur d'une perspective spécifique...

- Diversifier et densifier la trame urbaine

La diversification et la densification de la trame urbaine sont des objectifs primordiaux : il faut sortir du lotissement pavillonnaire stéréotypé où la qualité urbaine n'est pas mise en lumière, pour y intégrer à nouveau l'Homme, son environnement et l'espace public.

Les besoins des ménages devront faire partie de la réflexion d'aménagement, afin de ne pas accoucher d'un quartier dortoir, mais d'un quartier de vie, où les enfants, les personnes âgées.... ont leur place et trouvent réponses à leurs besoins : aires de jeux, bancs, parcs....

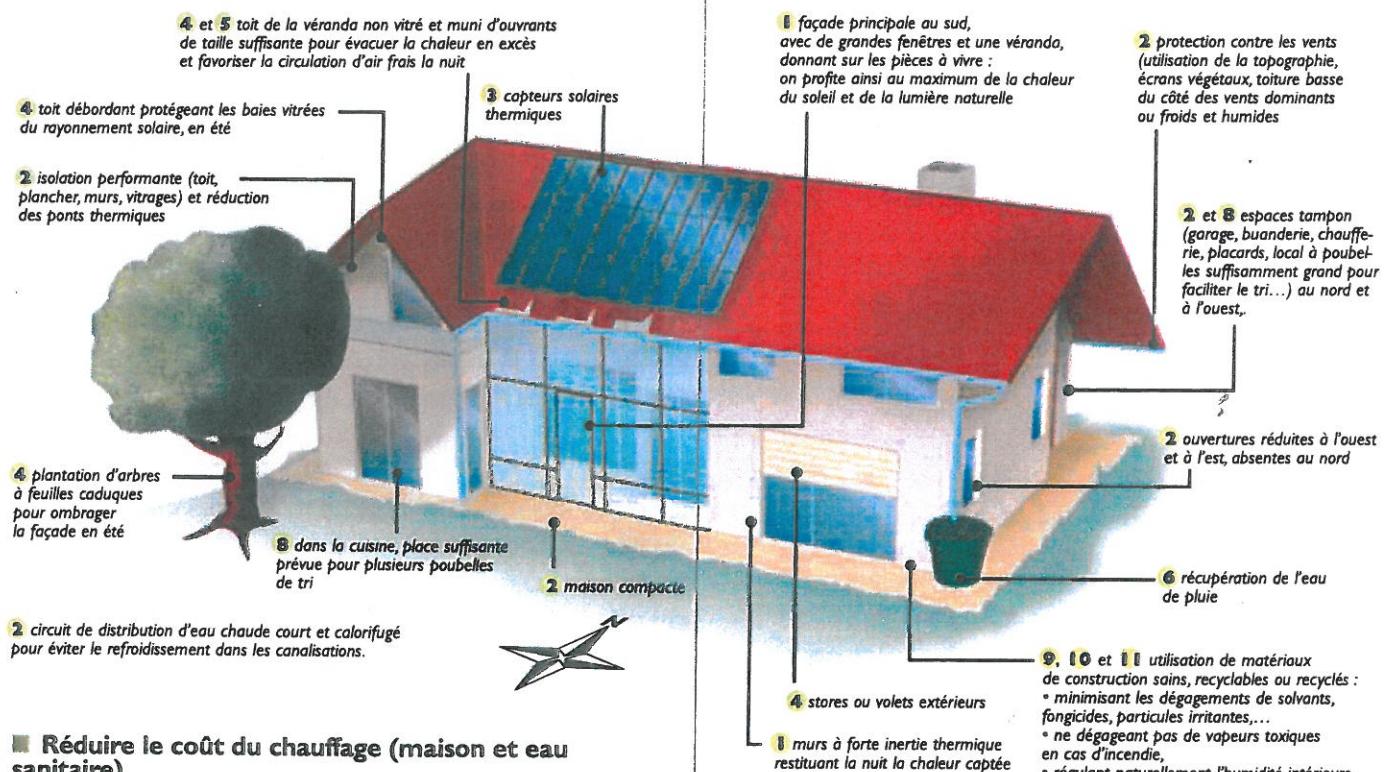
La diversification de la trame urbaine passe également par la diversification de l'habitat :

- diversification des formes d'habitat :
 - appartements en petits collectifs à taille humaine avec espaces verts propres et non ouverts au public,
 - maisons en bande avec espaces verts, permettant des extensions de constructions avec l'agrandissement du foyer,
 - maisons individuelles implantées sur une limite, coté garage par exemple, ou implantée de façon plus central sur le terrain,
 - diversité des tailles de logements, pour répondre aux besoins des jeunes actifs, des ménages avec enfants, des familles monoparentales, des séniors...
 - accessions à la propriété et locatifs, dont social (* voir page suivante)
- diversification des formes de terrains :
 - terrains de petite taille répondant aux besoins limités des séniors ou des actifs très occupés,
 - terrains de taille plus importante, pour répondre au besoin d'espace d'autres catégories de ménages,
 - terrains de forme variée, pour sortir du format 24mx30m et re-concevoir des terrains lamellaires avec des faibles largeurs de façades mais des profondeurs permettant de répondre aux besoins d'espaces verts ;

(*) Au titre de la diversification des formes d'habitat et de la promotion du logement social : au sein du secteur de la zone Ub présenté ci-après (en cours d'urbanisation et de construction), 25% de la surface du secteur devra être consacré à du logement locatif.

En concevant la maison : réduire les impacts à l'amont

Se préoccuper de réduire les dépenses d'énergie, d'eau, les nuisances sonores, les pollutions... dès la conception de la maison permet de réaliser les travaux nécessaires au moindre coût et avec efficacité.



■ Réduire le coût du chauffage (maison et eau sanitaire)

- en valorisant les apports gratuits du soleil **1**
- en réduisant les pertes de chaleur **2**
- en utilisant une (ou des) énergie(s) renouvelable(s) et/ou bon marché pour se chauffer et chauffer l'eau sanitaire **3**

■ Éviter les surchauffes l'été

- en limitant la pénétration du soleil d'été **4**
- en ventilant la maison la nuit **5**

■ Économiser l'eau

- en prévoyant un système de récupération de l'eau de pluie, **6**
- en envisageant un double réseau d'alimentation en eau (eau potable pour cuisine et salle de bains, eau de pluie pour toilettes, lave-linge et extérieur) **7**

Bruyant, polluant, consommateur d'eau et d'énergie, producteur de déchets : un chantier est une véritable nuisance pour l'environnement et le voisinage. Tenter d'en réduire les impacts aura des conséquences positives pour tout le monde. Parlez-en avec vos futurs voisins, votre architecte, votre entrepreneur et les artisans qui interviennent sur le chantier.

- ### ■ Permettre et valoriser la gestion des déchets
- en facilitant leur tri et leur stockage **8**
 - en utilisant des matériaux de construction qui peuvent être réutilisés ou recyclés, ou qui proviennent de matériaux recyclés **9**
- ### ■ Avoir une maison saine
- en choisissant des matériaux de construction et de décoration qui respectent votre santé **10**
 - en privilégiant les matériaux de construction qui respirent et régulent naturellement l'humidité **11**
 - en faisant installer un système de ventilation performant et silencieux **12**

Il ne s'agit pas de diversifier n'importe comment, mais d'aménager en fonction de facteurs expliqués et compris, pour présenter une cohérence de l'aménagement urbain (ex : aménager des logements séniors à proximité de commerces et services de proximité, près des arrêts de transports en commun...).

La densification de la trame urbaine ne doit pas être traduite par une densification générale de la trame, sans prise en compte de la localisation du programme, de son environnement ou de son rôle à jouer dans le fonctionnement territorial : une forte densité urbaine présume ou implique la présence d'activités, d'une voie d'importance primaire ou d'un nœud de communication, d'équipements publics : ainsi il est tout à fait cohérent d'imposer une densité bâtie importante à proximité de la future gare ferroviaire en entrée Sud Est d'agglomération, à l'instar des abords de la pénétrante urbaine à créer ou au Nord du Bruskir, aux abords de l'entrée de ville Est.

La loi Grenelle 2 s'est toutefois traduite par une nécessaire hausse de la densité moyenne de la trame urbaine future, avec un objectif de 15 logements/Ha, qui peut être atteint par le simple fait d'avoir des habitations à plusieurs logements (maisons individuelles à 2 logements, petits collectifs...).

- Concevoir les bâtiments au regard de leur environnement

En complément de la recherche de la qualité urbaine en phase d'aménagement du quartier, il est important de poursuivre la réflexion au niveau des bâtiments eux-mêmes et de leurs abords, en complément des règles du PLU. Ainsi, des règlements spécifiques aux permis d'aménager ou des cahiers de clauses urbaines, paysagères et environnementales pourront s'avérer nécessaires pour garantir la qualité des bâtiments et leur meilleure intégration possible au paysage environnant.

Ces règles, qui seront fixées au regard du programme urbain développé, de sa localisation, de sa fonction et de son environnement, en amont des constructions d'habitat notamment, encadreront l'aspect des constructions, leur volumétrie, leur implantation, imposeront ou non un alignement, encadreront l'aspect et la hauteur des clôtures, les déblais et remblais admis... Quelques principes simples structureront la réflexion :

- adapter la construction au terrain, et non l'inverse, éviter autant que faire se peut une intervention trop importante sur la topographie du terrain, de façon à respecter l'orographie de départ ;
- optimiser l'orientation des constructions principales, dans une optique bio-climatique (Cf. schéma page suivante), de façon à profiter au maximum de la course du soleil, d'intégrer la direction des vents dominants, de faire diminuer la consommation énergétique ; l'utilisation des matériaux ou techniques innovants découlant de la mise en œuvre d'une démarche relevant de la Haute Qualité Environnementale ou d'une démarche similaire ou de l'utilisation d'énergies renouvelables est encouragée ; à cet égard, il serait opportun d'intégrer la récupération des eaux pluviales dès la conception de la construction principale ;
- éviter, autant que faire se peut, des clôtures sur rue de nature à créer une barrière visuelle en front de rue (par les matériaux ou plants utilisés, par la hauteur), néfastes à l'ouverture paysagère et à la mise en valeur des constructions ;
- afin de garantir la qualité paysagère du quartier, la commune a mis en place un cahier de recommandations et de conseil pour la plantation des haies : pour les clôtures sur rues, les plantations à feuillages caducs seront préférées aux résineux, ceux-ci pouvant toutefois être intégrés ponctuellement dans ces clôtures (l'objectif est d'essayer d'éviter les haies se thuyas, d'ifs... induisant une monotonie paysagère et biologique, en plus d'une effet de mur vert) ; on évitera les haies mono spécifiques (en dehors des charmilles), à la faveur de haies composées de plusieurs espèces, dans un souci de biodiversité et de qualité paysagère.

Pour les haies en fond de parcelles, il y aura lieu de privilégier les espèces locales d'arbustes sans toutefois s'interdire ponctuellement quelques arbustes plus "exotiques" pour donner une note personnelle à chaque jardin. La mairie dispose si nécessaire d'une liste des espèces locales utilisables.





O.A.P. « de l'entrée de ville Est à l'école Aloin »

Préambule

En concordance avec la définition réglementaire des zones du PLU, le PLU grenello-compatible de la commune de Farébersviller présente des orientations d'aménagement et de programmation pour les zones d'urbanisation future 1AU. Les orientations d'aménagement et de Programmation sont des cadres à l'urbanisation future de ces zones.

Toutefois, dans le cadre de l'analyse du territoire communal, la partie Est du ban communal est un secteur à forts enjeux (Bruskir, entrée de ville Est, cité ouvrière), l'enjeu de densification de la trame urbaine en dehors des zones rouge et jaune du PPRmt s'étant vite profilé.

C'est pourquoi, des orientations d'aménagement et de programmation ont été mises en place pour le secteur s'étendant depuis l'entrée de ville Est jusqu'à l'école Alain au Nord Est de la cité ouvrière.

Les orientations d'aménagement et de programmation comprennent des dispositions portant sur l'aménagement, l'habitat, les transports et les déplacements⁵et peuvent porter sur des quartiers ou des secteurs à mettre en valeur, réhabiliter, restructurer ou aménager. Les orientations d'aménagement et de programmation doivent respecter les orientations du projet d'aménagement et de développement durables (PADD).

En ce qui concerne l'aménagement, les orientations peuvent définir les actions et opérations nécessaires 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 comporter un échéancier prévisionnel de l'ouverture à l'urbanisation des zones à urbaniser et de la réalisation des équipements correspondants.

Elles peuvent prendre la forme de schémas d'aménagement et préciser les principales caractéristiques des voies et espaces publics.

Les orientations d'aménagement et de programmation peuvent, en outre, comprendre tout élément d'information nécessaire à la mise en œuvre des politiques du logement et du transport et des déplacements.

Tout aménagement urbain ultérieur devra être compatible⁶ avec les orientations d'aménagement et de programmation.

Contexte

La cité ouvrière, implantée dans les années 1950 pour les besoins de l'activité de houille, a aujourd'hui 60 ans. Il s'agit du quartier le plus important de Farébersviller, aussi bien en nombre d'habitants que d'équipements publics ; c'est pourquoi, il est vital de réfléchir au visage actuel et futur de la cité et de résoudre les problèmes qui sont apparus depuis sa construction (manque de places de stationnement, espaces verts non résidentialisés, vieillissement du parc de logements et adaptation difficile au vieillissement des personnes, zones rouge et jaune du PPRmt), tout cela dans la prise en compte de la lutte contre l'étalement urbain et la modération de la consommation foncière.

Sur les 59,66 Ha que recouvre l'espace urbanisé de la cité ouvrière, 20,89 Ha sont situés hors zones rouge ou jaune, soit 35% de la surface restante pouvant rentrer dans la réflexion d'urbanisation. Mais au vu de la réalité du terrain, seul un faible pourcentage de cet espace est appelé à jouer un rôle à moyen terme dans l'urbanisation future de la commune, le reste étant occupé par des routes, des immeubles, des garages collectifs, des équipements publics....

En raison du caractère à dominante sociale de la cité de Farébersviller - Théding, un dossier ANRU pour sa rénovation urbaine a été élaboré en 2008. Divers axes d'aménagement sont identifiés, dont plusieurs en cours : construction des écoles du parc avec aménagements viaires nouveaux (nouvelle entrée de la cité depuis le rond point de la gendarmerie...), déplacement de l'hypermarché en entrée de ville Est, réaménagement des voies de la cité, destruction d'un bâtiment de l'école Alain. En complément à la mise en place du nouvel équipement scolaire (écoles

⁵ les dispositions portant sur l'habitat, les transports et les déplacements ne sont obligatoires que dans le cas de PLU intercommunaux.

⁶ respecter l'esprit des orientations d'aménagement et de programmation

du parc) et des nouvelles voies créées, ce dossier proposait un nouvel aménagement pour le secteur Nord Est de la cité, en limite de ban communal de Théding (rue du Siam – école Alain). Le schéma d'aménagement proposé figure page suivante : il propose notamment de transformer en rue l'actuel itinéraire piéton en limite des deux bans communaux, et d'y implanter, coté Farébersviller des maisons en bande. La commune ne souhaite pas implanter une voie en limite de ban, qui ne serait urbanisée que d'un seul côté. Le schéma d'aménagement de l'étude ANRU montre également qu'un bâtiment de l'école Alain n'existe plus : à ce propos, la commune souhaite :

- déplacer les terrains de tennis pour les relocaliser près du terrain de football,
- supprimer la voie de circulation passant devant l'école pour proposer un complexe fermé où sont réunis école et équipements sportifs associés, pour une plus grande sécurité des écoliers.

C'est pourquoi, les orientations d'aménagement et de programmation pour ce secteur ont été établies, afin de rechercher toute possibilité de densification de la trame urbaine et d'améliorer les points problématiques rencontrés dans le secteur. Il est en effet à noter que le secteur de la rue du Siam jusqu'à l'école Alain est le seul hors zone rouge ou jaune de la cité ouvrière, où il est possible d'envisager une densification urbaine.

Densifier une cité ouvrière peut paraître paradoxal : pourtant, la cité est très verte et la densité de construction est moins élevée que dans le quartier de l'impasse des Rosiers par exemple. De plus, c'est l'occasion d'insérer d'autres types de constructions que des bâtiments collectifs, pour diversifier le visage de la cité.

La commune mène depuis quelques années des aménagements de mise en valeur des entrées de ville : l'entrée de ville Est fera l'objet de ce type d'aménagement, car elle est appelée à devenir une entrée de ville importante, en raison de l'aménagement du Bruskir et de la présence actuelle d'équipements. Dans ce cadre, un secteur encore non urbanisé au Sud de la RD910, présente des enjeux pour la mise en valeur de l'entrée de ville : la commune a choisi la mixité fonctionnelle pour ce secteur, ouvert aux équipements publics ou collectifs, aux activités n'engendrant pas de nuisances, à l'habitation lorsqu'elle est nécessaire au gardiennage et intégrée aux volumes.

Projet d'aménagement prévu à l'étude ANRU depuis l'école du parc jusqu'aux écoles Alain



Schéma d'orientations d'aménagement et de programmation

De l'entrée de ville Est jusqu'à l'école Alain



Améliorer la lisibilité et la cohérence de l'entrée de ville Est

Mixité fonctionnelle cohérente, projets qualitatifs

Sécuriser la RD910



Respecter un recul et un alignement cohérents pour marquer l'entrée de ville
Traiter les angles de façon qualitative (architecture, volume, aspect, végétal,...)



Aménager des places publiques qualitatives

et adapter l'urbanisation aux alentours



Réaménager la place du marché

de façon plus qualitative (intégration du végétal, marquage des aires de stationnement, mobilier urbain,...) et rendre les déplacements piétons plus lisibles



Aménager le cœur d'ilot

de façon plus qualitative (intégration du végétal, aire de jeux...) et rendre les déplacements piétons plus lisibles



Equipements publics

Ecole du parc / Aménager une seule entité autour de l'école Alain



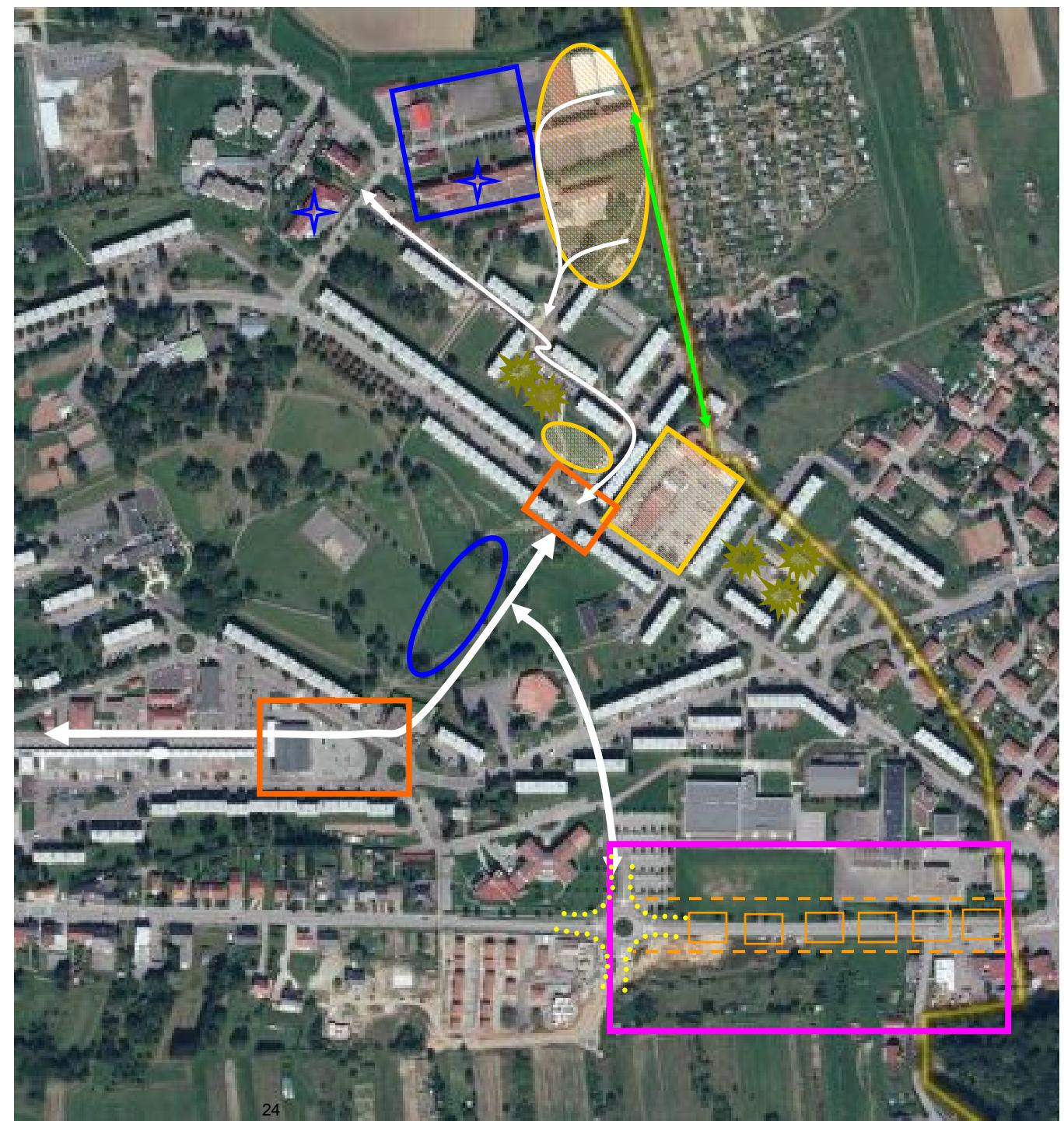
Densifier l'urbain à proximité des équipements publics

Aménager de façon qualitative



Liaisons viaires et douces

Hierarchiser les voies motorisées
Conserver le chemin en limite de ban et rendre l'école accessible aux déplacements doux uniquement à l'Est



Orientation 1 : aménager avec qualité l'entrée de ville est

L'entrée de ville Est correspond au tronçon de la RD910 entre le rond point de l'hypermarché de Théding et le rond point de la gendarmerie à Farébersviller. Elle est aujourd'hui occupée par des équipements publics (scolaire, sportifs, sociaux, gendarmerie) et des commerces de proximité (hypermarché, garage...) qui sont implantés avec un recul plus ou moins important par rapport à la RD910. Le côté Nord de la RD910 a été aménagé avec un trottoir et des plantations, ce qui n'est pas le cas du côté Sud, où les déplacements doux ne sont pas canalisés et où un secteur d'interstice reste à urbaniser.

Le tracé rectiligne de la RD910 associé au manque d'aménagement urbain au Sud de la voie ne contribuent pas à l'identification de l'entrée de ville, ce qui n'engendre pas un comportement d'entrée en ville de la part des usagers de la route. Plusieurs accidents entre piétons et automobilistes ont eu lieu au Sud de la RD910, ce qui a poussé la commune à réfléchir à un aménagement sécuritaire de ce tronçon de la RD910.

C'est pourquoi, il est vital d'aménager un couloir dédié aux déplacements doux au Sud de la RD910, un trottoir étant déjà aménagé au Nord, séparé de la route par des plantations. Afin de permettre plus de liberté d'aménagement de la RD910 (ex : recalibrage, tronçon moins rectiligne, espace nécessaire aux déplacements doux et aux plantations...) et de présenter une cohérence dans l'implantation des constructions actuelles et futures, un recul des bâtiments de l'ordre d'une quinzaine de mètres sera imposé, en considération des reculs déjà existants. Ce recul permettra d'aménager le Sud de la RD910 de façon qualitative, en implantant un couloir dédié aux déplacements doux séparé du flux motorisé par des plantations. Le principe est d'entourer la RD910 par du végétal, de façon à marquer le passage en entrée de ville. La chaussée de la RD910 pourra également être revue, par exemple, par l'installation de ralentisseurs, ou d'aménagements sécuritaires pour la traversée des piétons (ex : couloir sécurisé de traversée avec terre plein central sur la RD910 et panneaux lumineux de signalisation piétons)

Pour le secteur restant à urbanisé à proximité du rond point, l'aménagement urbain devra traité de façon qualitative l'angle avec le rond point, en proposant des plantations et un recul cohérent (de 5 à 15 mètres par exemple pour la façade sur rue des constructions), plutôt qu'une vue directe sur des aires de stationnement : le principe est d'aménager le front de RD910 et du rond point avec qualité, en tant que vitrine du secteur et de l'entrée de ville.

Les accès à ce secteur seront conçus à partir de la branche Sud du rond point, non pas sur la RD910. Pour autant, les bâtiments et aménagements environnants les bâtiments donnant sur la RD910 devront être traités avec grande qualité (qualité des clôtures, de l'aspect des bâtiments, des couleurs, des hauteurs...).

L'aménagement viaire du secteur donnera toute sa place aux déplacements doux et intégrera le végétal au minéral.

Les bâtiments qui seront construits dans le secteur restant à urbaniser présenteront un aspect qualitatif et intégré dans le paysage ; le principe est de ne pas aboutir à une entrée de ville banale, avec des bâtiments en bac acier, disposés sans cohérence, où les aires de stationnement sont à perte de vue, sans végétal, avec des circulations parfois hasardeuses, mais de présenter un quartier harmonieux pensé en fonction de la topographie, du paysage naturel et urbain environnants. Ainsi, les constructions ou installations utilisant des matériaux ou techniques innovants découlant de la mise en œuvre d'une démarche relevant de la Haute Qualité Environnementale ou d'une démarche similaire, ainsi que la mise en place de processus utilisant les énergies renouvelables (ex : panneaux solaires....) seront encouragés.

Orientation 2 : aménager les secteurs publics d'enjeux de la cité ouvrière avec qualité

En parallèle de l'étude ANRU, divers secteurs sont identifiés comme porteurs d'enjeux dans la rénovation urbaine de la cité ouvrière :

- le secteur de la rue de Lorraine, avec un espace public à aménager au droit de l'ancien hypermarché, et une voie à aménager jusqu'à l'avenue Victor Hugo, via les écoles du parc ;
- la place du marché ;
- l'école Alain ;

- Le secteur de la rue de Lorraine

L'étude ANRU programme la destruction de l'ancienne gendarmerie pour laisser passer l'extension de la rue de Lorraine vers les écoles du Parc. En raison de problèmes de négociations foncières, il n'en sera rien pour l'instant, la voirie à créer allant bifurquée sur la rue de Sarreguemines.

L'espace dégagé par l'hypermarché, qui s'est ré-installé au Nord Est du rond point de la gendarmerie, est appelé à être aménagé en place publique avec possibilité de bâtiments de services, commerces, habitat ou équipements publics, de façon à densifier la trame urbaine en concordance avec le rôle de centre de cette rue, et à diversifier le paysage urbain de la cité. L'aménagement urbain de ce secteur se fera de façon qualitative, aussi bien par les matériaux que l'aspect des bâtiments, que par l'intégration du végétal au minéral.

Un nouvel embranchement viaire sera créé entre la rue desservant les écoles du par cet l'avenue Victor Hugo : il est important de traiter cet embranchement en espace public (ex : embranchement surélevé et pavé, avec ou sans plantations), de façon à clairement visualisé cet embranchement d'importance dans la cité ouvrière. Des couloirs prévus pour les déplacements doux seront aménagés en complément de la chaussée, étant donnée l'emplacement central des écoles du parc.

- La place du marché

Cette place tient aujourd'hui un rôle plutôt secondaire par rapport au secteur de la rue de Lorraine, le marché principal ayant lieu rue de Lorraine, alors que la place du marché abrite un nombre moins important de commerces. Toutefois, avec le réaménagement viaire en cours et la proximité des écoles du parc, cette place aura un rôle plus important.

Cette place se caractérise par une forme rectangulaire dont le centre est bitumé et occupé par le stationnement, avec des bâtiments tout autour et des ouvertures aux angles de la place. Toutefois, divers problèmes sont identifiés :

- pas de résidentialisation de l'immeuble d'habitat longeant la place à l'Est, le passage entre les portes d'entrées de l'immeuble et la place étant direct ;
- pas d'occupation du RDC de cet immeuble d'habitat, juché sur pilotis avec des espaces vides en rez de place ;
- problème d'identification des itinéraires de déplacements doux au sein de la place et vers les environs ;
- sentiment du tout voiture au centre de la place, sans marquage au sol et sans végétal ;

Aussi, il est proposé d'améliorer le paysage urbain et l'utilisation de cet espace, par :

- l'aménagement qualitatif de l'aire centrale dédiée au stationnement (marquage au sol, intégration du végétal ...),
- l'aménagement en cellules commerciales du rez de place de l'immeuble d'habitat à l'Est, de façon à compléter les services présents autour de la place,
- l'aménagement d'un espace vert à caractère résidentiel, marquant les entrées de l'immeuble d'habitat à l'Est de la place,
- la visualisation claire des itinéraires de déplacements doux tout autour de la place, en pied d'immeubles, séparés des aires de stationnement par des espaces verts plantés,
- la visualisation claire des accès piétons et cyclables depuis la place vers les environs (notamment aux angles Nord Est et Nord Ouest),
- la requalification des façades des bâtiments dédiés aux commerces et services, en passant par la sensibilisation des divers propriétaires et la mise en place d'un cahier des charges partagé pour améliorer l'aspect des bâtiments (ex : structure ondulante de même nature que pou les commerces de la rue de Lorraine, de façon à identifier directement la fonction de la place....).

- L'école Alain

La commune souhaite supprimer la possibilité de déplacements motorisés au sein de l'espace occupé par l'école Alain au Sud et les équipements sportifs liés au Nord. C'est pourquoi, la voie qui part du rond point de la rue du stade jusqu'à l'itinéraire piéton en limite de ban avec Théding, sera supprimée sur la partie parcourue devant l'école ; des aires de stationnement seront aménagées à proximité du rond point pour répondre aux besoins de stationnement des véhicules et des autocars.

Orientation 3 : la densification et la diversification de la trame urbaine de la cité

Le secteur d'enjeu identifié est celui s'étendant depuis la rue du Siam jusqu'à l'école Alain, en limite de ban communal avec Théding, situé en zone verte du PPRmt, ayant vu un des bâtiments de l'école Alain détruit, le bâtiment en contrebas étant actuellement réhabilité en logements.

- Un habitat dense qui diversifie la trame urbaine de la cité

Ce secteur est dédié principalement à l'habitat, en raison de la proximité immédiate de l'école primaire Alain et de l'école maternelle Arc en Ciel (rue du stade) ; c'est pourquoi, le programme urbain favorisera la densité du bâti (ex : maisons en bande), de façon à pouvoir répondre aussi bien aux ménages avec enfants qu'aux séniors, avec des habitats de taille variée, pouvant évoluer en extension, et des terrains plutôt lamellaires avec espaces jardins pour chaque habitation à l'arrière.

Pour le secteur au Nord Est de la cité, l'aménagement urbain sera conçu à partir des principes bioclimatiques et en concordance avec la topographie présente, de façon à favoriser les expositions Nord Sud des futures constructions. Des alignements pourront être demandés pour créer des ambiances urbaines de qualité.

- Un petit quartier où les piétons et cyclistes ont autant d'importance que les automobiles

Ce secteur est actuellement desservi par des voies d'emprise plus ou moins limitée, que sont la rue du Siam et la rue de la loi, qui débouchent soit directement, soit indirectement sur l'avenue Victor Hugo.

Si le petit secteur de densification urbain à l'Ouest de la rue du Siam peut être aménagé à partir de cette voie, le secteur au Nord Est nécessitera la création d'une nouvelle voie.

Cette voie sera d'ordre tertiaire, avec une emprise conçue en fonction de la desserte à conduire, où les piétons et cyclistes tiendront une place aussi importante que les automobiles, le principe étant que les déplacements motorisés se fassent à vitesse limitée : ainsi, on pourra imaginer une voie présentant une emprise de 5,5m, avec un traitement sur un même plan de l'espace dédié aux déplacements doux et de la chaussée, cette voie pouvant être ramenée à une emprise plus faible dans le cas où elle ne dessert qu'un nombre limité de constructions (ex : impasse). Le pavage de la voie ou d'une portion de voie, ou le traitement colorimétrique des points importants de la voie, permettront de rendre les automobilistes d'autant plus attentifs.

La voie passera entre le bâtiment en cours de réhabilitation et l'école Alain, pour se ramifier ensuite en impasses vers l'Est, se terminant par une ouverture paysagère sur l'espace agricole, avec aménagements doux vers le chemin en limite de ban communal.

Orientation 4 : la valorisation paysagère des coeurs d'ilots d'immeubles

Deux secteurs à enjeux ont été pointés, en cœur d'îlots entre plusieurs immeubles de la cité :

- le cœur d'îlot entre la rue du Siam et la rue de la Loi
- le cœur d'îlot à l'Est de la rue du Spitz

Ces coeurs d'îlot sont occupés par des groupes de garages collectifs, avec des accès en gravillons dans des espaces verts non mis en valeur. Il est proposé de réaménager les accès à ces garages, de façon à clairement identifier les espaces de circulation motorisés, et d'aménager de façon paysagère les espaces verts centraux (petits jardins privatifs en rez de chaussée, plantations, itinéraires piétons aménagés, aires de jeux, bancs...).

O.A.P. « le Grand Fare »

Préambule

En concordance avec la définition réglementaire des zones du PLU, le PLU grenello-compatible de la commune de Farébersviller présente des orientations d'aménagement et de programmation pour les zones d'urbanisation future 1AU. Les orientations d'aménagement et de Programmation sont des cadres à l'urbanisation future de ces zones.

C'est dans ce contexte que des orientations d'aménagement et de programmation sont mises en place pour la zone d'activités économiques en limite Ouest de ban communal avec Seingbouse, destinée à accueillir le projet commercial « Grand Fare ». Au-delà du projet en lui-même, les orientations d'aménagement et de programmation ont également pour objet d'encadrer l'aménagement de l'entrée de ville Ouest sur la RD910 et de mettre en lumière la relation de ce secteur avec le futur parc d'activités communautaire II à l'Est de la RD29.

Les orientations d'aménagement et de programmation comprennent des dispositions portant sur l'aménagement, l'habitat, les transports et les déplacements⁷et peuvent porter sur des quartiers ou des secteurs à mettre en valeur, réhabiliter, restructurer ou aménager. Les orientations d'aménagement et de programmation doivent respecter les orientations du projet d'aménagement et de développement durables (PADD).

En ce qui concerne l'aménagement, les orientations peuvent définir les actions et opérations nécessaires 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 comporter un échéancier prévisionnel de l'ouverture à l'urbanisation des zones à urbaniser et de la réalisation des équipements correspondants.

Elles peuvent prendre la forme de schémas d'aménagement et préciser les principales caractéristiques des voies et espaces publics.

Les orientations d'aménagement et de programmation peuvent, en outre, comprendre tout élément d'information nécessaire à la mise en œuvre des politiques du logement et du transport et des déplacements.

Tout aménagement urbain ultérieur devra être compatible⁸ avec les orientations d'aménagement et de programmation.

⁷ les dispositions portant sur l'habitat, les transports et les déplacements ne sont obligatoires que dans le cas de PLU intercommunaux.

⁸ respecter l'esprit des orientations d'aménagement et de programmation

Contexte

La commune de Farébersviller, située géographiquement en bordure du bassin houiller de Moselle, y est rattachée non seulement par ses problématiques urbaines et sociales, mais également par d'excellents moyens de communication que sont l'autoroute A4, la RD910 (avec son projet départemental de voie verte), et la voie de chemin de fer Metz – Sarrebruck.

Cette localisation entraîne un fort enjeu en terme économique, dont témoigne la mégazone départementale, mais également le parc d'activités communautaire 1, le parc d'activités communautaire 2 étant en projet. Tout le secteur Sud Ouest à Sud Est du ban communal est ainsi majoritairement dévolu à l'accueil d'activités économiques.

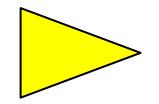
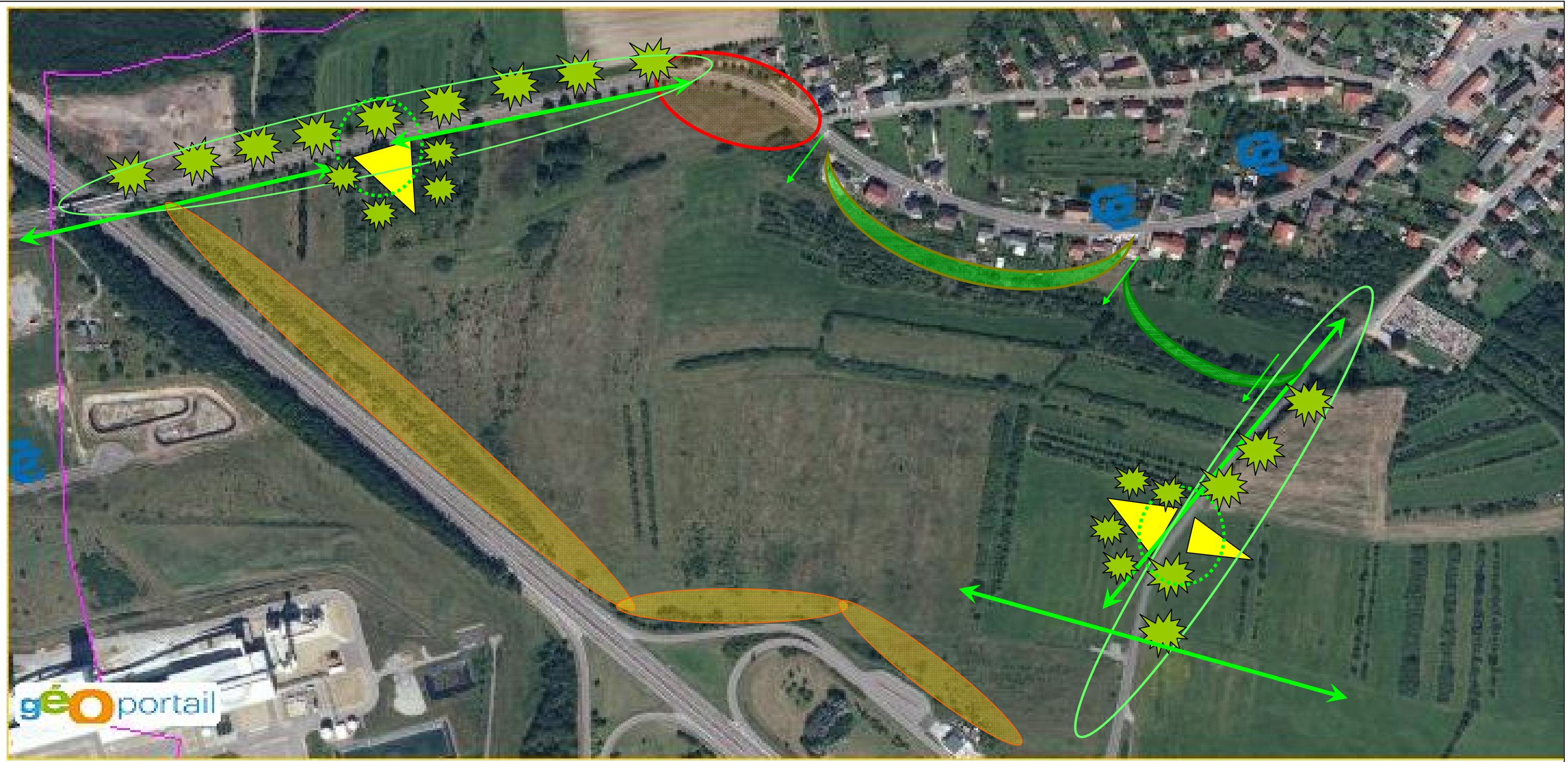
C'est dans ce cadre qu'est née la zone commerciale du Grand Fare, qui prend place en limite Sud Ouest du ban communal, entre la RD910, l'A4 et la RD29. Cette zone est dite commerciale, car elle accueillera un centre commercial et un parc d'activités commerciales, mais également des activités de restauration et de loisirs.

Elle est caractérisée par :

- une surface totale de vente de 28 600m², comprenant un hypermarché, 14 moyennes surfaces, 48 boutiques spécialisées dans l'équipement de la maison et de la personne, la culture, les loisirs, l'hygiène et la beauté ;
- la création de 700 nouveaux emplois à terme ;
- 18 Ha d'espaces verts sur 30 Ha de site, 22 000m² de toitures végétalisées ;
- un renforcement de la desserte du site en transports collectifs urbains, un développement des déplacements doux et une amélioration de l'offre ferroviaire⁹ ;
- la création de deux giratoires sur la RD910 et RD29 ;

L'aménagement de la zone commerciale du Grand Fare est déjà cadré sans qu'il soit nécessaire d'apporter de nouvelles orientations. Mais au-delà de cette zone elle-même, les objectifs des orientations d'aménagement et de programmation sont d'encadrer les jonctions de cette zone avec ses environs, par l'aménagement de l'entrée de ville Ouest sur la RD910, l'interconnexion avec les zones d'activités à l'Est de la RD29, et l'aménagement de la RD29 jusqu'en entrée de ville.

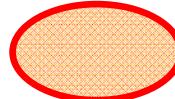
⁹ Engagement du conseil général de Moselle et de la communauté de communes de Freyming-Merlebach



Accès viaires collectifs (rond point)



Aménagement de voies de circulation douce



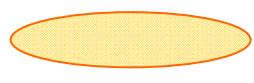
Aménagement de l'entrée de ville



Aménagement paysager de la RD910
Aménagement paysager la RD29 (en parallèle du projet PACII)



Traitement paysager de la limite entre le
Grand Fare et les secteurs d'habitat



Espace d'aménagements qualitatifs
(vitrine sur l'A4)



Accès piétons depuis le tissu urbain existant
(localisation non définie, nombre à définir selon les besoins)

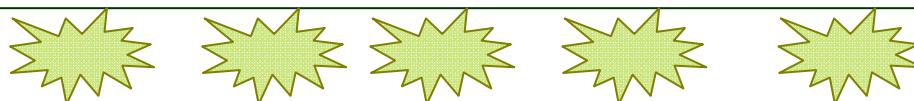
OAP Grand Fare

Exemple d'aménagement possible pour les voies de circulation douce



RD910 / RD29

Fossé



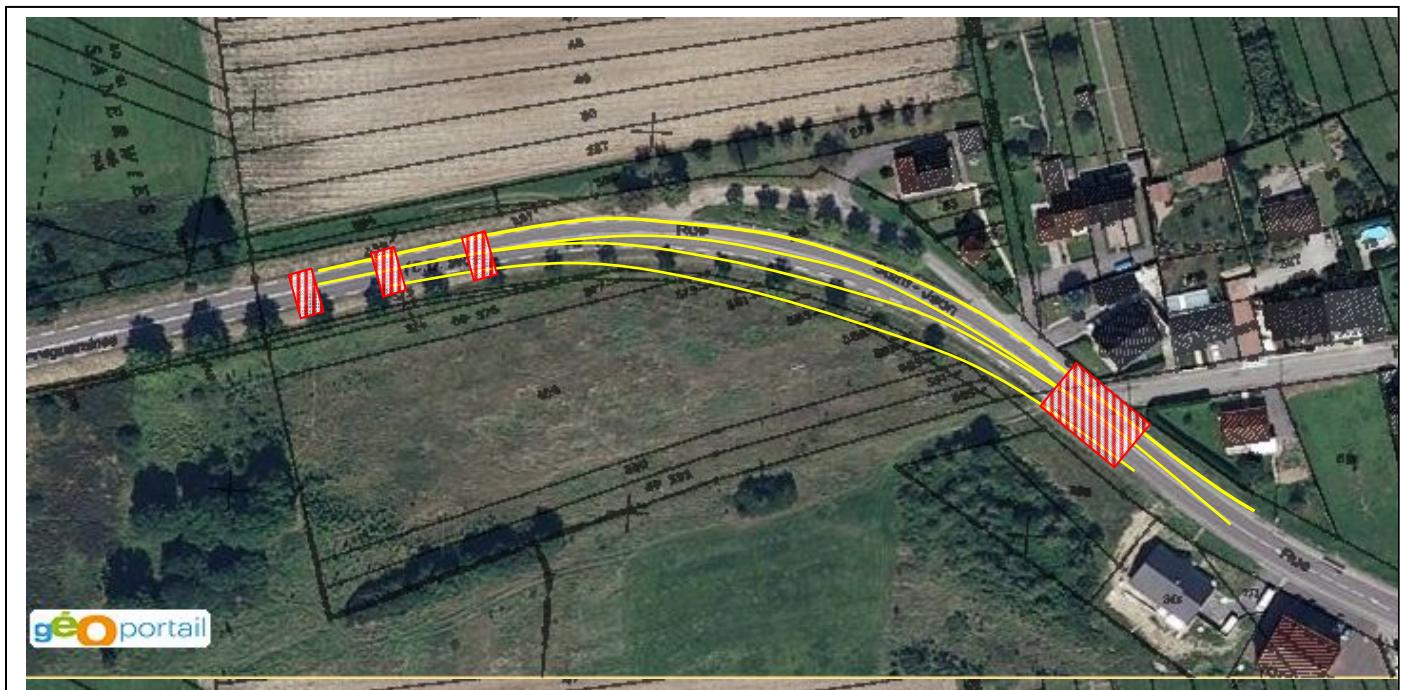
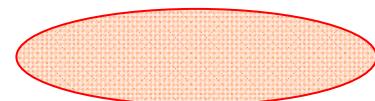
Espace de plantations

Piste cyclable (double sens)



Piste piétonne (double sens)

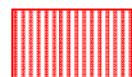
Exemple d'aménagement de l'entrée de ville Ouest



géoportail



Ralentisseurs ou
aplat de couleur



Plateau surélevé

Orientation 1 : valoriser et intégrer le grand fare dans son environnement

Le Grand Fare s'insère dans un environnement caractérisé par :

- au Nord, le tissu d'habitat de la commune, en contre bas de la zone ;
- à l'Est, la RD29 et le futur parc communautaire 2 ;
- au Sud et à l'Ouest, l'autoroute A4 avec son échangeur ;
- au Nord Ouest, la RD910 et le paysage agricole et naturel au-delà ;

La zone commerciale sera organisée de telle façon que sa vitrine principale donne sur l'autoroute A4. Aussi, les orientations d'aménagement suivantes devront être respectées :

- pour le secteur donnant sur l'A4, il s'agira de l'aménager de façon très qualitative, ce secteur étant la vitrine de la zone commerciale : les bâtiments comme les aménagements paysagers seront particulièrement soignés, l'objectif étant que depuis l'A4, cette étendue ne soit pas identifiée d'abord par ses aires de stationnement.
- pour le secteur donnant sur le tissu d'habitat, en raison du relief, deux orientations seront à respecter :
 - o aménager les pentes de façon qualitative, avec des aménagements paysagers, de façon à conserver une zone verte tampon entre la zone commerciale et le tissu d'habitat ; des cheminements dédiés aux déplacements doux seront mis en place, de façon à rendre possible tous les types de déplacements ; ces déplacements seront signalisés à l'intérieur de la zone elle-même, de façon à ce que piétons et cyclistes sachent où ils doivent aller : des aires de stationnement pour les vélos seront aménagés dans les secteurs les plus aptes. En effet, si aujourd'hui, la population a l'habitude de se déplacer en voiture vers les centres commerciaux à l'occasion de l'unique jour d'achat hebdomadaire, il n'est pas certain que cela continue à se vérifier dans le futur (vieillissement de la population et recours moins fréquent à la voiture, achats quotidiens permettant de sortir de chez soi, crise budgétaire...)
 - o présenter une qualité de traitement des bâtiments visibles depuis la trame urbaine (façades, toits...), de façon à dégager un ressenti qualitatif.

Orientation 2 : aménager de façon qualitative l'entrée de ville ouest sur la RD910

L'accès à la zone du Grand Fare se fera en deux points :

- à l'Ouest depuis la RD910, par un rond point à aménager sur la RD910 (prévu au permis de construire du Grand Fare),
- à l'Est depuis l'échangeur de l'A4 et/ou depuis la RD29, un rond point à aménager sur la RD29 étant planifié au permis de construire.

La RD910 est une voie d'importance supra communale, permettant la jonction de la région de St Avold à celle de Sarreguemines : il s'agit d'un axe très emprunté, d'une alternative à l'A4 qui est payante sur ce tronçon. C'est pourquoi, le Conseil Général étudie la possibilité de dévier la RD910 sur plusieurs communes (voie verte).

L'entrée de ville Ouest de Farébersviller (depuis Seingbouse) sur la RD910 s'apparente actuellement à une voie extra urbaine rectiligne depuis le pont enjambant l'A4 jusqu'au virage d'entrée d'agglomération de Farébersviller : ces caractéristiques entraînent des vitesses de circulation assez élevées.

L'intercommunalité a aménagé une piste cyclable au Sud de la RD910 jusqu'au pont enjambant l'A4, son extension étant programmée vers le Grand Fare.

Avec l'aménagement de cette zone commerciale, il est important de requalifier l'entrée d'agglomération Ouest de Farébersviller :

- en procédant à un aménagement paysager du tronçon de la RD910 entre le pont de l'A4 et l'entrée d'agglomération (plantations de part et d'autre de la RD910) ;
- en aménageant des couloirs de déplacements doux au Sud de la RD910, comme planifié par l'intercommunalité concernant la piste cyclable : afin d'optimiser l'utilisation de ce couloir de déplacements doux, son aménagement sera fait de façon qualitative, avec séparation par rapport aux flux motorisé de la RD910 ;
- en intervenant sur la chaussée de la RD910, de façon à marquer visuellement l'entrée de ville et à provoquer le ralentissement qui s'impose, d'autant plus que cette entrée se fait en sommet de cote : ainsi, diverses solutions pourront être présentées, en cohérence avec le statut de TMD de la voie : ralentisseurs, traitement par un aplat de couleur identique à chaque entrée de ville de Farébersviller, réaménagement du tracé de la RD910 avec plantations en îlot central de façon à entraîner un ralentissement
- en aménageant un plateau surélevé à l'embranchement entre la RD910 et la rue des Romains, de façon à conserver une vitesse acceptable en entrée et sortie de la trame urbaine ; ce plateau pourra également servir de base à la sécurisation de l'itinéraire cyclable projeté par l'intercommunalité par la rue des Romains.

Orientation 3 : aménager de façon qualitative la RD29 et opérer une bonne jonction avec les autres zones d'activités

La RD29 s'apparente à une voie extra urbaine entre l'échangeur de l'A4 et l'entrée d'agglomération Sud de Farébersviller, en l'absence de toute plantation ou d'aménagement de type urbain (trottoir, piste cyclable, éclairage...).

L'aménagement de la zone commerciale du Grand Fare prévoit en limite Est de zone, l'implantation d'activités de restauration et de loisirs : ces activités pourront être consommées de façon indépendante du centre commercial, au sens où elles pourront être le but des déplacements prévus au Grand Fare (ex : après midi récréative, dîner...). De plus, en raison de leur localisation à proximité du tissu urbain, leur accessibilité par déplacements doux est un enjeu : c'est pourquoi, les déplacements doux sécurisés et éclairés seront aménagés depuis l'entrée Sud d'agglomération jusqu'au Grand Fare.

Des aménagements paysagers (ex : plantations de part et d'autre de la RD29) seront également menés à bien, de façon à insuffler une ambiance qualitative depuis l'échangeur de l'A4 jusqu'en entrée Sud d'agglomération, ceci en cohérence avec l'aménagement futur du parc d'activités communautaire 2 à l'Est de la RD29.

Le rond point d'accès au Grand Fare constituera également l'accès motorisé à ce parc d'activités, en complément des jonctions douces entre ces deux espaces.

O.A.P. « Mégazone départementale »

Préambule

En concordance avec la définition réglementaire des zones du PLU, le PLU grenello-compatible de la commune de Farébersviller présente des orientations d'aménagement et de programmation pour les zones d'urbanisation future 1AU. Les orientations d'aménagement et de Programmation sont des cadres à l'urbanisation future de ces zones.

Dans les zones d'aménagement concerté (ZAC), le PLU peut préciser la localisation et les caractéristiques des espaces publics à conserver, à modifier ou à créer et préciser la localisation prévue pour les principaux ouvrages publics, les installations d'intérêt général et les espaces verts. Il peut également déterminer la surface de plancher dont la construction est autorisée dans chaque îlot, en fonction le cas échéant, de la nature et de la destination des bâtiments. La Mégazone départementale fait l'objet d'un aménagement par une ZAC.

Dans le cadre de l'intégration de la ZAC au PLU, le règlement d'aménagement de zone est fondu dans le règlement du PLU, le plan d'aménagement de zone est fondu aux plans de zonage du PLU, le schéma d'orientations d'aménagement et de programmation reprenant en grande partie les orientations indiquées dans le dossier de ZAC.

Les orientations d'aménagement et de programmation comprennent des dispositions portant sur l'aménagement, l'habitat, les transports et les déplacements¹⁰et peuvent porter sur des quartiers ou des secteurs à mettre en valeur, réhabiliter, restructurer ou aménager. Les orientations d'aménagement et de programmation doivent respecter les orientations du projet d'aménagement et de développement durables (PADD).

En ce qui concerne l'aménagement, les orientations peuvent définir les actions et opérations nécessaires 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 comporter un échéancier prévisionnel de l'ouverture à l'urbanisation des zones à urbaniser et de la réalisation des équipements correspondants.

Elles peuvent prendre la forme de schémas d'aménagement et préciser les principales caractéristiques des voies et espaces publics.

Les orientations d'aménagement et de programmation peuvent, en outre, comprendre tout élément d'information nécessaire à la mise en œuvre des politiques du logement et du transport et des déplacements.

Tout aménagement urbain ultérieur devra être compatible¹¹ avec les orientations d'aménagement et de programmation.

Contexte

Le département de Moselle a inscrit une mégazone départementale de 100 Ha sur les bans communaux de Farébersviller et d'Henriville. L'aménagement se fait par voie de ZAC, approuvée par arrêté préfectoral du 25.05.2000 et modifiée en janvier 2007 ; celle-ci est identifiée comme un projet structurant au niveau de la région Lorraine, à l'instar de la zone d'activités de Hambach. La réalisation de la zone est concédée à la société d'économie mixte SEBL.

La vocation de la Mégazone est d'accueillir des entreprises industrielles internationalement mobiles, de grande ou moyenne taille, répondant à certains critères de taille, de densité (nombre d'emplois), de spécificité et d'intégration dans le tissu économique, de qualité de réalisation...

¹⁰ les dispositions portant sur l'habitat, les transports et les déplacements ne sont obligatoires que dans le cas de PLU intercommunaux.

¹¹ respecter l'esprit des orientations d'aménagement et de programmation

Le schéma général d'aménagement et le règlement de la ZAC ont pour but d'apporter un urbanisme de qualité (marquage des entrées, hiérarchisation des voiries et des types d'implantation, traitement des espaces publics...), une intégration dans le paysage à l'échelle du territoire.

Le terrain a été nivellé et pré-viabilisé, un bassin anti-pollution de 5 000m³ et deux bassins de rétention de 20 000m³ chacun ayant été aménagés. Une seconde phase de travaux a été engagée avec l'accueil de l'entreprise MAGNA (création d'une voie de desserte primaire aboutissant sur la RD29 à proximité de l'échangeur Est de l'A4...), une troisième phase devant aboutir à la réalisation d'une voie de desserte secondaire en cœur de ZAC, pour permettre la création de parcelles de grande à moyenne taille. Une bâche incendie au Sud Ouest de la Mégazone est également mise en place.

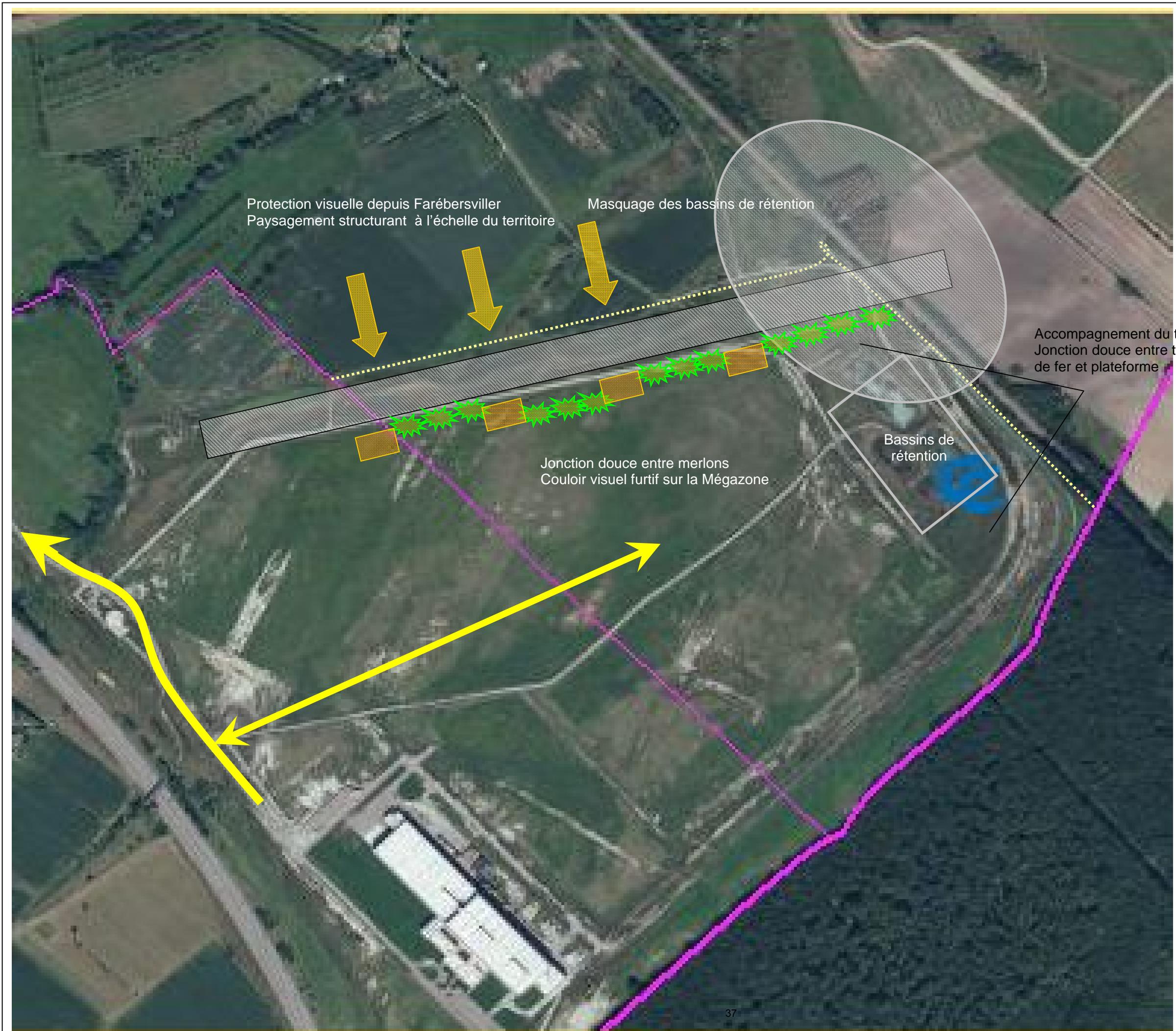
Un accès par voie ferrée est amorcé au Nord Est de la Mégazone par un embranchement au réseau existant et d'un faisceau d'échange parallèle à la voie existante ; il est prolongé vers le Sud en direction de l'autoroute, afin d'augmenter la desserte de l'ensemble de la zone.

Le plan d'aménagement de zone (PAZ), intégré au zonage du PLU, distingue deux zones d'aménagement :

- zone A (91,3 Ha): destinée aux activités industrielles (production) ; cette zone est scindée en deux secteurs :
 - zone Aa de 64 Ha : destinée à recevoir les bâtiments industriels proprement dits et leurs annexes ;
 - zone Ab de 27,3 Ha : destinée à accueillir les activités, les ouvrages et les édicules liés à la gestion de la voie ferrée.
- zone B (8Ha): en entrée de zone, elle est destinée aux activités liées au fonctionnement de la zone : services, activités peu nuisantes (bureaux, restauration, logements de fonction...). Il s'agit d'une zone tampon entre le tissu d'habitat d'Henriville et la zone dédiée aux activités industrielles. La zone B ne concerne pas le ban communal de Farébersviller.

Le ban communal de Farébersviller n'est concerné que par la zone A, avec ses deux secteurs ZAa et ZAb.

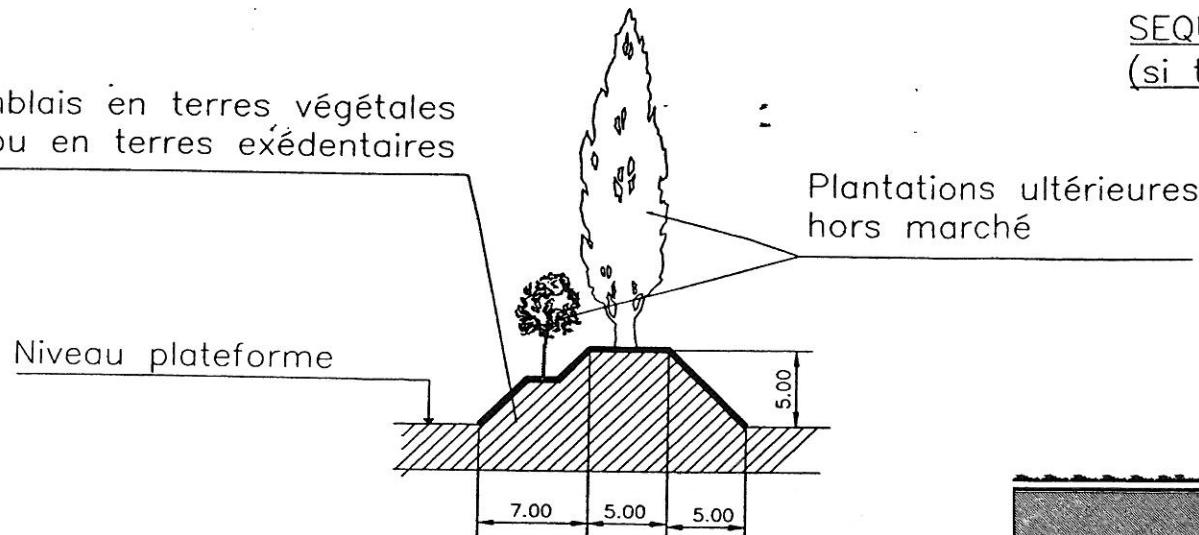
Les orientations d'aménagement et de programmation inscrites correspondent en quasi totalité à la reprise des indications du plan de paysagement et au cahier de détails des aménagements paysagers. Seul la localisation du secteur d'enjeu multimodal est une réflexion nouvelle, hors ZAC.



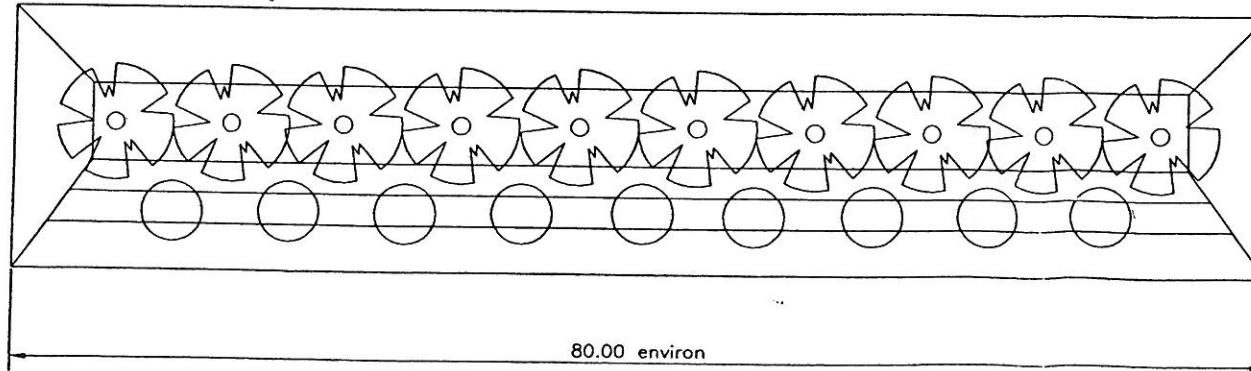
DETAIL MERLONS

COUPE

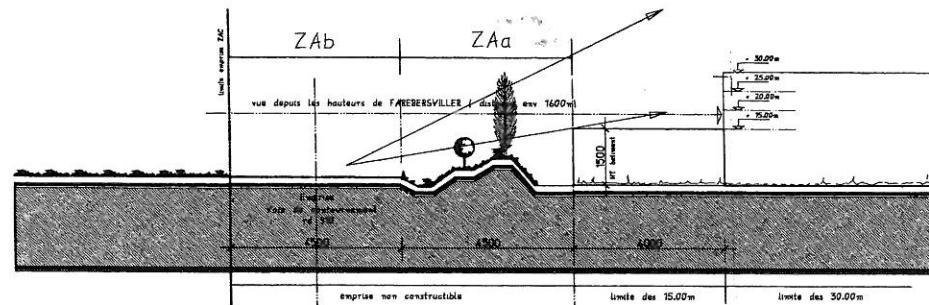
Remblais en terres végétales
ou en terres exédentaires



VUE EN PLAN



SEQUENCE 6 Cr éation de merlons
(si terres exédentaires)



SEQUENCE 6

Orientation 1 : la hiérarchisation des voies

Sur le ban de Farébersviller, la mégazone départementale est d'Ouest en Est la dernière zone d'activités après le Grand Fare et le projet de parc d'activités communautaire 2 (PAC 2), qu'elle jouxte directement. La mégazone départementale est accessible depuis un rond point existant sur la RD29, à proximité de l'échangeur de l'A4. La voie créée dessert l'entreprise MAGNA, installée sur le ban communal d'Henriville.

C'est cette voie qui est identifiée comme voie primaire de desserte de la mégazone départementale. Peu avant d'arriver à MAGNA, l'aménagement d'une voie secondaire desservant la ZAC sur le ban de Farébersviller, est prévu. Sa localisation exacte n'est pas arrêtée. Cette voie secondaire viendra communiquer avec la pénétrante urbaine à créer depuis la future entrée de ville Sud Est (Cf. OAP Bruskir).

L'aménagement de cette voie sur le ban communal de Farébersviller devra être qualitatif et prévoira l'intégration du végétal.

L'intercommunalité prévoit l'aménagement d'un itinéraire cyclable en limite entre l'espace dédié au PAC 2 et la mégazone départementale, mais aussi d'un itinéraire vélo « vis-à-vis » en limite de la voie ferrée dans la mégazone, reliant la vallée de la Rosselle au plateau Lorrain.

Orientation 2 : l'insertion paysagère de la megazone départementale

Les aménagements suivants devront être réalisés, conformément au plan de paysagement :

- plantation du merlon déjà existant en limite de mégazone : double alignement d'arbres de hautes tiges et d'arbres boules sur les merlons ; ceci dans le but d'aménager une protection visuelle depuis Farébersviller et de maquer les bassins de rétention aménagés à proximité de la voie de chemin de fer ;
- au droit de la plateforme des bassins de rétention, accompagnement du terrassement avec la jonction douce entre le talus du chemin de fer et cette plateforme.

Les bâtiments qui seront implantés dans la mégazone veilleront à présenter un aspect qualitatif sur leur face principale et celle visible depuis la trame urbaine de Farébersviller (notamment le Bruskir). Cette qualité s'appliquera aussi bien aux bâtiments eux-mêmes (façades, toits....) qu'aux aménagements et aires techniques (aires de stockage à l'air libre, clôtures....). Tout effort d'insertion paysagère sera mené pour réduire les impacts négatifs, l'objectif étant que les parties les moins « nobles » des activités, à l'air libre, soient aménagées dans les parties les moins visibles (depuis les voies de circulation et depuis la trame urbaine de Farébersviller) ou cachées par des haies. Une réflexion d'aménagement des clôtures sur l'ensemble de la zone sera menée, de façon à encadrer les aspects possibles des clôtures et à y intégrer le végétal.

Orientation 3 : la valorisation dans l'aménagement du multimodal

Le secteur localisé à la croisée entre la mégazone départementale, la voie de chemin de fer et le projet de voie verte (déviation de la RD910) a été identifié comme un secteur présentant de grands enjeux en terme de multimodalité et d'urbanisme, eu égard aux projets économiques portés par le département et l'intercommunalité (le PAC 2 doit valoriser les activités logistiques) et aux orientations du SCOT du Val de Rosselle (valorisation de la voie de chemin de fer et aménagement à long terme du tram train).

Ces enjeux touchent particulièrement le secteur à la frange entre la mégazone départementale et le Bruskir, qui est un secteur où la ville de demain devra être inventée.

C'est pourquoi, l'aménagement de la mégazone départementale doit prendre en compte cette donne, afin de ne pas contraindre les possibilités ultérieures d'aménagement urbain (déplacement de la gare ferroviaire, future pénétrante urbaine entre cette entrée de ville Sud Est et le rond point de la gendarmerie...).

O.A.P. « Parc d'Activités Communautaire II »

Préambule

En concordance avec la définition réglementaire des zones du PLU, le PLU grenello-compatible de la commune de Farébersviller présente des orientations d'aménagement et de programmation pour les zones d'urbanisation future 1AU. Les orientations d'aménagement et de Programmation sont des cadres à l'urbanisation future de ces zones.

C'est dans ce contexte que des orientations d'aménagement et de programmation sont mises en place pour la zone d'activités dite « Parc d'activités Communautaire (PAC) II », localisée entre la RD29 et la mégazone départementale.

La zone 1AUXc à l'Ouest de l'A4 fait partie du parc d'activités communautaire I, déjà aménagé : par conséquent, cette zone ne fait pas l'objet d'orientations d'aménagement et de programmation, les prescriptions réglementaires permettant d' encadrer les possibilités restantes d'urbanisation de cette partie de zone, principalement accessible via le ban communal de Seingbouse.

Les orientations d'aménagement et de programmation comprennent des dispositions portant sur l'aménagement, l'habitat, les transports et les déplacements¹²et peuvent porter sur des quartiers ou des secteurs à mettre en valeur, réhabiliter, restructurer ou aménager. Les orientations d'aménagement et de programmation doivent respecter les orientations du projet d'aménagement et de développement durables (PADD).

En ce qui concerne l'aménagement, les orientations peuvent définir les actions et opérations nécessaires 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 comporter un échéancier prévisionnel de l'ouverture à l'urbanisation des zones à urbaniser et de la réalisation des équipements correspondants.

Elles peuvent prendre la forme de schémas d'aménagement et préciser les principales caractéristiques des voies et espaces publics.

Les orientations d'aménagement et de programmation peuvent, en outre, comprendre tout élément d'information nécessaire à la mise en œuvre des politiques du logement et du transport et des déplacements.

Tout aménagement urbain ultérieur devra être compatible¹³ avec les orientations d'aménagement et de programmation.

¹² les dispositions portant sur l'habitat, les transports et les déplacements ne sont obligatoires que dans le cas de PLU intercommunaux.

¹³ respecter l'esprit des orientations d'aménagement et de programmation

Contexte

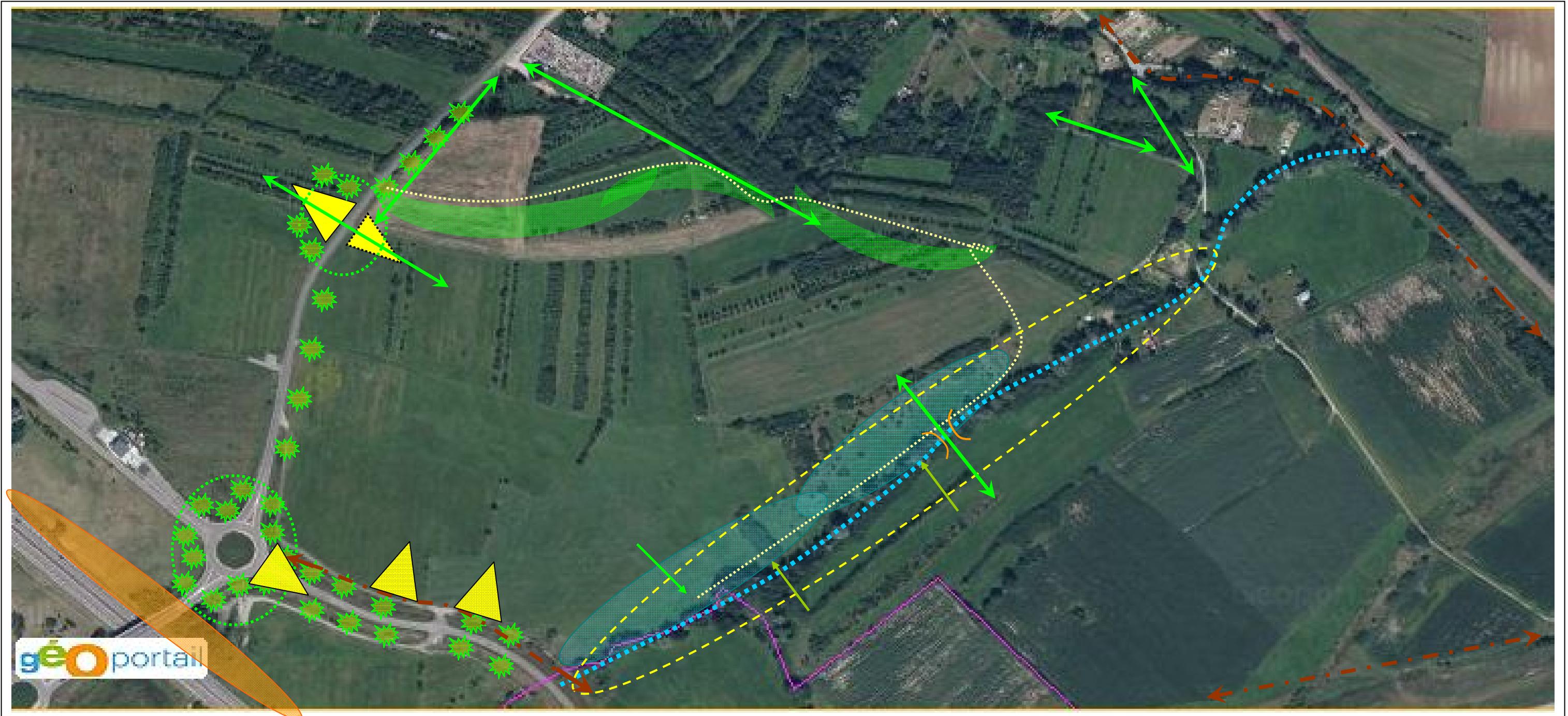
La commune de Farébersviller, située géographiquement en bordure du bassin houiller de Moselle, y est rattachée non seulement par ses problématiques urbaines et sociales, mais également par d'excellents moyens de communication que sont l'autoroute A4, la RD910 (avec son projet départemental de voie verte), et la voie de chemin de fer Metz – Sarrebruck.

Cette localisation entraîne un fort enjeu en terme économique, dont témoigne la mégazone départementale, mais également le parc d'activités communautaire 1, le parc d'activités communautaire 2 étant en projet. Tout le secteur Sud Ouest à Sud Est du ban communal est ainsi majoritairement dévolu à l'accueil d'activités économiques.

La communauté de communes de Freyming Merlebach étudie le projet de Parc d'Activités Communautaire II, d'une soixantaine de hectares, sur les bans communaux de Farébersviller et d'Henriville, embranchée à la voie ferrée et à l'autoroute ; elle aura sans doute une vocation propre à compléter l'offre de la mégazone départementale, avec une mise en avant des activités logistiques. Cette zone est localisée dans un environnement de qualité (vallon de l'Erschpicherbach), avec une topographie vallonnée et un paysage de qualité. Cette zone d'activités sera le lien entre la zone commerciale du Grand Fare et la mégazone départementale, ces zones étant liées physiquement entre elles par la voirie existante ou à créer.

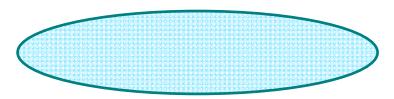
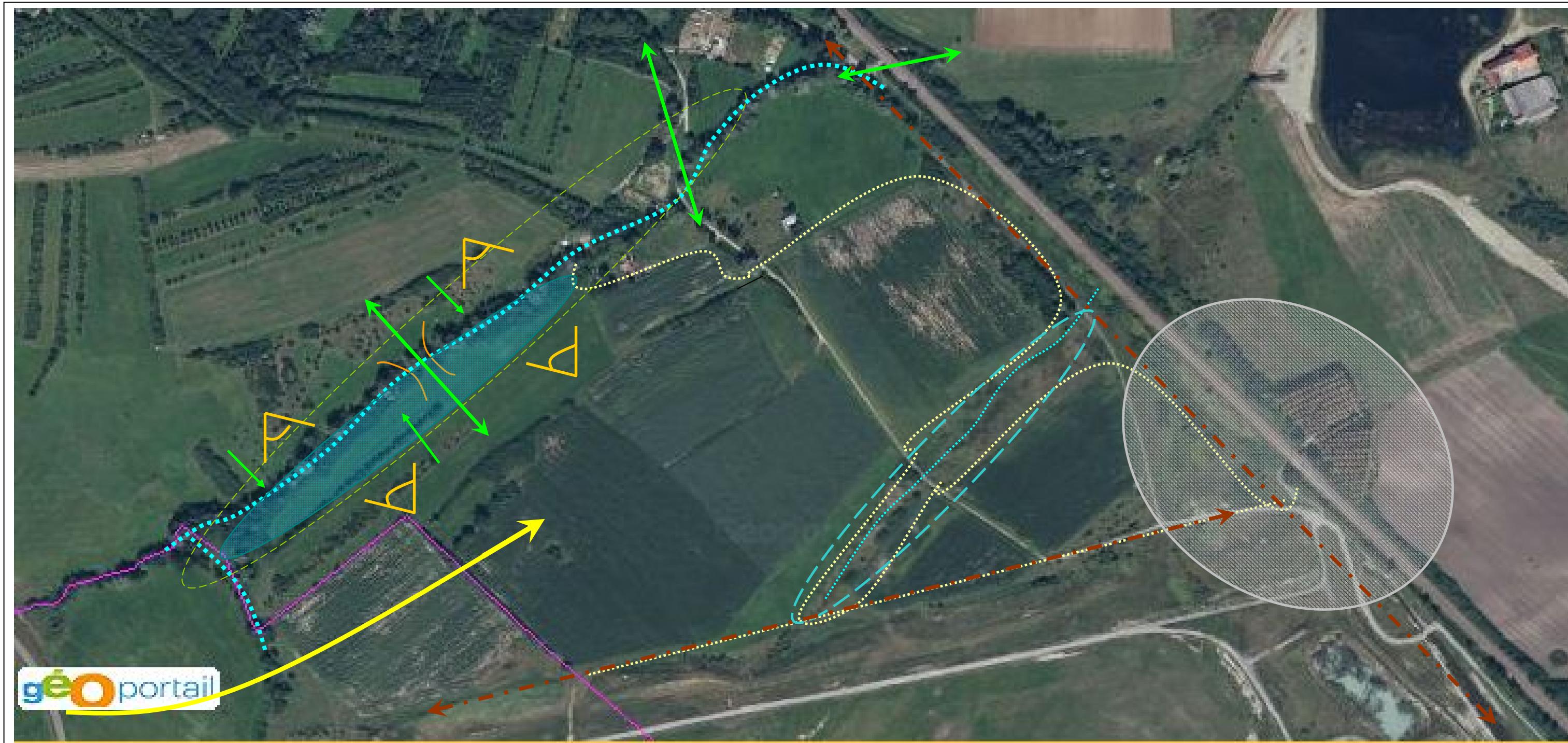
La qualité de l'environnement naturel dans lequel va s'insérer cette zone nécessite d'encadrer l'aménagement interne et les liens de cette zone avec ses environs.

Schéma d'orientations d'aménagement et de programmation – PAC II – partie Ouest



- Aménagement paysager autour des rond-points (marquer les entrées)
- Souligner les axes principaux par des plantations
- Entrées principales prévues pour le secteur Ouest du PAC
- Espaces d'aménagements à considérer comme vitrine sur l'A4
- Traitement paysager de la limite entre le PAC II et l'espace naturel
- Aménagement de voies de circulation douce / tracés de principe
Ouverture en modes doux vers l'espace naturel central du ruisseau
- Projet d'itinéraire cyclable et projet vélo vis-à-vis, menés par la CCFM
- Espace naturel central à préserver et à valoriser autour du ruisseau (aménagements écologiques, poumon vert, détente...)
- Préservation et entretien de la ripisylve du cours d'eau
- Aménager la zone en ayant une ouverture paysagère sur le ruisseau de l'Erschspicherbach

Schéma d'orientations d'aménagement et de programmation – PAC II – partie Est



Espace naturel central à préserver et à valoriser



Espace naturel à intégrer dans l'aménagement urbain



Préservation et entretien de la ripisylve du cours d'eau

Cours d'eau sans ripisylve à intégrer dans la réflexion d'aménagement urbain



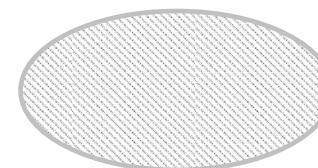
Espace naturel central à mettre en valeur, où les déplacements seront doux (hors voie prévue pour la desserte motorisée)



Aménagement de voies de circulation douce (l'aménagement d'un ou plusieurs passages en dessous de la voie SNCF sera défini au moment de l'aménagement de la zone) / tracés de principe



Aménager la zone en ayant une ouverture paysagère sur le ruisseau de l'Erschspicherbach



Secteur à enjeu multimodal dont les environs devront être aménagés en considération



Accès viaire à la partie Est du PAC II depuis la voie de la mégazone départementale / tracé de principe

Orientation 1 : aménager en fonction et avec l'environnement naturel

- Le rôle central du vallon de l'Erschspicherbach

L'espace du PAC II est centré sur le ruisseau de l'Erschspicherbach qui s'écoule du Sud Ouest au Nord Est, vers le ruisseau de Cocheren. Le relief naturel s'apparente :

- à l'Ouest de l'Erschspicherbach, à une colline, qui ceinture le Sud de la trame urbaine, et qui abrite également la zone commerciale du Grand Fare ; cette colline est encore aujourd'hui occupée par des vergers et bosquets disposés perpendiculairement ou parallèlement à la pente, son versant Nord étant plus boisé que le versant sur lequel la zone d'activités prend place¹⁴. La colline est parcourue par des chemins ruraux ou des chemins d'exploitations, qui relient la trame urbaine au Bruskir et à la mégazone, avec notamment les chemins en extension de la rue des jardins et de la rue de la bonne fontaine. Ces deux chemins sont empruntés par la population.
- à l'Est de l'Erschspicherbach, à des pentes beaucoup plus douces au-delà du sommet de crête, avec un relief moins vallonné faisant transition entre la colline et le plateau de la mégazone départementale.
- le vallon de l'Erschspicherbach est particulièrement bucolique, la ripisylve fournie du ruisseau permettant de parfaitement identifier sa couse, les abords du ruisseau étant occupés par des prairies plus humides que les environs. Des zones humides sont également localisées à la confluence entre les ruisseaux de l'Erschspicherbach et de Cocheren. Un pont est présent sur le ruisseau (cf. carte IGN) et permet la jonction douce entre ses deux rives.

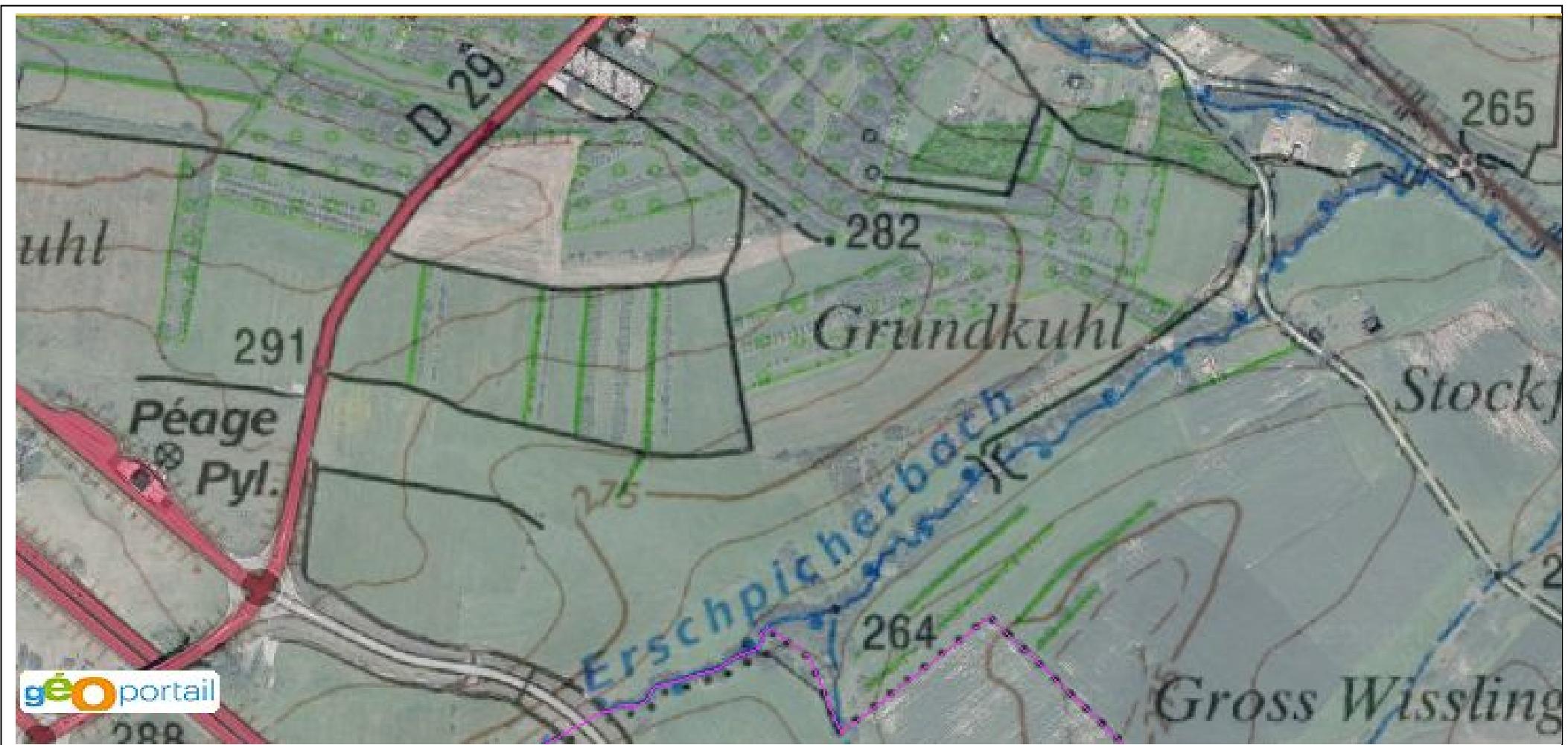
Afin que l'aménagement de cette zone ne soit pas un stéréotype de la majorité des zones d'activités françaises, conçues souvent sans souci du « biotope » naturel, il est vital que l'aménagement du PAC II tienne compte des éléments naturels tels que le relief naturel, la ripisylve et le tracé du cours d'eau, les zones humides à proximité du ruisseau et que sa conception soit centrée sur le vallon de l'Erschspicherbach pour en faire l'élément central, pour une meilleure insertion paysagère et naturelle.

Aussi, l'aménagement de la zone devra placer le ruisseau de l'Erschspicherbach et ses zones naturelles connexes de valeur au centre de la réflexion, et non simplement comme un élément parmi d'autres. Le vallon sera donc un espace naturel central et sera le poumon vert de la zone d'activités, non urbanisé. Il ne devra pas rester comme un espace de reliquat qui s'enrichira inévitablement, mais devra conférer une ambiance qualitative à la zone : il sera aménagé comme un parc « urbain », avec des bancs, des espaces de détente...., cet espace central étant accessible et traversé par des voies de circulation douce. Le relief naturel, la ripisylve, le tracé du cours d'eau et les zones humides connexes de cet espace central seront conservés autant que faire se peut dans leur état « naturel », afin de préserver la qualité de cet espace. Cet espace doit pouvoir servir de zone de transition dans le PAC II pour la faune sauvage (notion de trame verte et bleue),

l'attention étant également à porter sur l'absence de barrière infranchissable de part et d'autre de cet espace (il ne sert à rien d'avoir un espace naturel central fermé sur lui-même qui ne soit pas connecté à son environnement).

Des ouvertures paysagères seront conservées ou aménagées depuis l'espace bâti de la zone vers ce lieu central et complèteront les accès en modes doux. On peut imaginer que les bâtiments d'activités de part et d'autre de ce vallon soit dédiés à des activités de type bureaux, qui bénéficieraient de ce paysage : dans tous les cas, il serait incohérent d'implanter des bâtiments de grande hauteur à proximité de cet espace, coupant de ce fait la volonté d'ouverture paysagère.

¹⁴ Ceci en raison de la topographie (avec des pentes plus fortes au Nord de la colline) et du parcellaire.



La topographie de la zone du PAC II

- Faire avec le relief, pas contre le relief

L'aménagement du parc d'activités ne devra pas engendrer un encaissement du vallon ou des talutages qui seraient contraires au rôle central du vallon de l'Erschpicherbach (espace entouré par cercle en pointillés jaunes sur le schéma d'OAP).

L'aménagement des voies de circulation motorisée prendra en compte le relief, de façon à favoriser, lorsque cela est possible, des tracés parallèles aux pentes plutôt que perpendiculaires, dans l'objectif d'éviter trop d'interventions en terme de déblais-remblais.

Les bâtiments d'activités seront conçus de façon à ce qu'ils s'intègrent le mieux possible au relief :

- on placera les bâtiments les plus hauts en dehors des secteurs de crête et des abords de l'espace naturel central,
- on profitera du relief naturel pour mieux insérer les bâtiments, de façon à éviter de transformer complètement le relief naturel et en suivant le principe de la réutilisation maximale des volumes de terres sur le terrain (dans la mesure où cela n'affecte pas négativement le relief et le paysage),

- La gestion alternative des eaux pluviales

Dans le cadre d'un aménagement qualitatif tourné vers l'environnement, on recherchera autant que faire se peut (techniquement et financièrement) et là où cela est possible (topographie, nature du sous sol...) à gérer les eaux pluviales de manière alternative au tout tuyau (puits d'infiltration, tranchée drainante, noue, chaussée à structure réservoir avec revêtement classique ou poreux, toiture verte, parkings engazonnés....).

On peut imaginer au moins en partie une gestion des eaux pluviales à la parcelle, par des toits végétalisés, des parkings et voiries drainants, des stockages et réutilisation des eaux pluviales...) : ainsi, on essaiera de privilégier des matériaux ou structures drainants ou perméables, de façon à réduire l'imperméabilisation du site (ex : pour les aires de stationnement ou cheminements doux). En cas de besoin d'eaux sanitaires pour les entreprises, on privilégiera l'installation de cuves de récupération d'eaux pluviales. L'aménagement de bassins de rétention des eaux pluviales sera localisé avec cohérence avec le relief naturel, la recherche d'une intégration paysagère et naturelle étant à mettre en avant.

Lorsque cela sera possible (techniquement et financièrement), Un ruisseau intermittent et une petite zone humide sont localisés au Sud Est de l'espace réservé au PAC II¹⁵, près de la mégazone départementale : ces éléments naturels seront intégrés à la gestion hydraulique du parc, de façon à profiter de ces éléments naturels et à les mettre en valeur.

Orientation 2 : un parc d'activites interconnecte a son environnement naturel et urbain

- La connexion viaire

Le parc d'activités sera connecté à l'Ouest à la RD29 par deux ronds points, qui en constitueront les entrées et sorties. Le rond point à créer pour l'accès depuis la RD29 à la zone commerciale du Grand Fare, pourra constituer un des accès au PAC II. AU stade du projet de PAC II, il est prévu pour le secteur Ouest du PAC II, la création de deux plates formes (une plate forme haute, une basse), avec deux accès principaux depuis la voie d'accès à la mégazone départementale. Il est préférable d'éviter les accès individuels sur la RD29, le Conseil Général devant être consulté sur cette question.

La partie Est du PAC II sera accessible de façon viaire depuis la voie desservant actuellement la mégazone départementale, la traversée du ruisseau de l'Erschpicherbach n'étant pas souhaitable.

¹⁵ Cf. schéma OAP : secteur entouré d'un cercle en tirets bleus, légendé « espace naturel à intégrer dans l'aménagement urbain »

- La connexion douce

Les connexions douces (cyclistes, piétons) du secteur avec son environnement se feront aux entrées et sorties du PAC II, via le rond point de la RD29 et vers l'entrée de ville Sud de Farébersviller, via la piste « vélo vis-à-vis » et l'itinéraire cyclable projetés par la CCFM. Elles se feront également vers la rue de la bonne fontaine et par là, vers le Bruskir (sous le pont SNCF), et pourront se faire vers la rue des jardins et/ou vers le cimetière.

- Le traitement paysager des limites du parc d'activités

Au Nord du Parc d'activités, des bandes plantées seront préservées ou aménagées, de façon à intégrer les bâtiments du parc d'activités dans l'environnement et à les rendre le moins visibles possibles depuis la trame urbaine proche. Le choix des végétaux à planter devra se faire de façon à bien intégrer les végétaux eux-mêmes dans le paysage (espèces locales et dont l'utilisation dans ce cas est cohérente), la diversité des espèces plantées devant conduire à un résultat paysager plus naturel que l'emploi d'une espèce unique.

5

Le long de la RD29, des plantations d'arbustes permettront de signaler l'arrivée prochaine en entrée d'agglomération. En complément ou à défaut de plantations en bordure de RD29, les clôtures donnant sur la RD29 seront conçues avec qualité, en recherchant une cohérence et une unité de traitement le long de la RD29 (il n'y a rien de moins intégré qu'une multiplicité de clôtures toutes différentes en hauteur, matériaux.... On pourra par exemple choisir comme modèle de base en front de RD29, une clôture en grillage rigide vert doublée à l'avant (coté RD29) d'une haie relativement basse de type charmille (qui a l'avantage de ne pas perdre ses feuilles et d'être d'une belle qualité paysagère).

Les secteurs longeant l'autoroute A4 et la voie de chemin de fer devront être aménagé comme une vitrine du PAC II, de part l'aménagement qualitatif des bâtiments, des éventuelles aires de stockage à l'air libre (leur emplacement sera choisi de façon à ne pas être directement visible depuis l'A4 ou la voie de chemin de fer), des clôtures et des plantations : depuis l'A4, la voie de chemin de fer et le secteur bas du Bruskir, les perceptions visuelles doivent être de qualité.

Les structures naturelles saines en limite du PAC II seront préservées dans la mesure du possible aux autres endroits.

Orientation 3 : un parc d'activités amenagé de façon qualitative

- La hiérarchisation des voies de circulation

Dans le cadre de l'aménagement qualitatif à mettre en œuvre, les voies de circulation motorisée seront hiérarchisées, de façon à clairement identifier :

- les voies primaires, destinées à recevoir le trafic le plus important : elles seront bordées de plantations, avec des espèces locales adaptées au paysage local, ces plantations complétant l'identification du statut de la voie : pour se faire, il faudra veiller à l'utilisation d'un nombre d'espèces réduit ou unique, de façon à éviter de brouiller cette identification ;
- les voies secondaires, bifurquant des voies primaires, et destinées à recevoir le trafic d'une partie du PAC II (entreprises desservies) ;
- les éventuelles voies tertiaires, qui ne desserviront qu'un nombre limité de bâtiments et qui pourront proposer une emprise plus réduite ;

L'aménagement des voies de circulation intégrera les déplacements doux, de façon à ce que les voies de circulation motorisées ne soient pas un frein à l'accessibilité aux cheminement doux : de la même façon que la circulation motorisée sera organisée, il faudra veiller à ce que les cheminement doux en site propre soit relayés par des aires piétonnes, pistes cyclables ou trottoirs dans les espaces d'enjeux à déterminer au vu du projet d'aménagement précis.

Des aires de stationnement de vélos seront prévues (préférentiellement couvertes): elles pourront être communes à plusieurs entreprises ou être aménagées comme des point de rassemblement à partir duquel les déplacements se font à pied vers les entreprises riveraines. Si ces aires peuvent n'engendrer qu'une utilisation limitée aujourd'hui, il faut avoir à l'esprit que le parc sera aux portes

d'Henriville et de Farébersviller (et accessible par des cheminements doux), et qu'à plus long terme, le tram train sera aménagé au droit de la voie de chemin de fer.

6

- L'aspect des bâtiments d'activités

Au-delà des secteurs dits « de vitrine » aux abords de l'A4 et de la voie de chemin de fer, l'aménagement du PAC II mettra un point d'orgue à la bonne insertion topographique des bâtiments, qui devront présenter un aspect qualitatif, de façon à ne pas aboutir à une « zone boîte à chaussures ».

L'utilisation des matériaux ou techniques innovants découlant de la mise en œuvre d'une démarche relevant de la Haute Qualité Environnementale ou d'une démarche similaire ou de l'utilisation d'énergies renouvelables est encouragée

On privilégiera ainsi les toits plats aux toits en pente dans la mesure du possible, de façon à présenter une meilleure intégration paysagère.

On privilégiera les énergies renouvelables, par exemple via les toits plats couverts de panneaux solaires ou sur lesquels des éoliennes horizontales pourront être installées. Les toits plats seront à défaut végétalisés s'ils ne sont pas utilisés à d'autres fonctions.

On appliquera tous les efforts au niveau de l'aspect de la façade, de façon à proscrire les façades de parpaings non recouverts, les couleurs trop « tape à l'œil », les bardages stéréotypés des zones industrielles des années 1980, les volumes monotones : plutôt qu'un même traitement pour tous les bâtiments d'une entreprise n'ayant pas la même vocation, on choisira des aspects différents selon la destination des bâtiments, on préférera les bardages de qualité, avec une recherche de qualité urbaine au niveau du traitement visuel des façades (éviter par exemple un seul traitement sur des volumes trop importants, qui ne font que renforcer les grands volumes).

Dans les secteurs dits « de vitrine », les façades visibles de l'A4 et de la voie de chemin de fer devront présenter la même qualité d'aspect que la façade principale.

Un cahier de prescriptions architecturales, urbanistiques, paysagères et environnementales pourra être mis en place au vu du projet d'aménagement précis, venant compléter le règlement du PLU.

- Les éléments d'accompagnement des bâtiments

Si les efforts de qualité urbaine et d'intégration paysagère portent sur les bâtiments, il faut qu'ils visent également les éléments d'accompagnement des bâtiments d'activités, tels que les enseignes, les aires de stationnement, les aires de stockage à l'air libre, les clôtures.

- les enseignes

Afin de poursuivre un objectif d'intégration paysagère, les enseignes des entreprises seront situées soit sous l'égout de toiture, soit au niveau de l'égout ou de l'acrotère (sans les dépasser). Leur implantation sur mât ne sera admise qu'à l'entrée du terrain de l'entreprise, avec des règles de hauteur permettant d'être vu sans constituer pour autant un point de mire. Des mats en entrée de parc ou de secteur de parc, de faible hauteur, pourront reprendre les identités des entreprises implantées.

7

L'éclairage des enseignes sera sobre, de façon à ne pas constituer de gênes visuelles pour le tissu urbain voisin, le trafic routier voisin ou l'espace naturel central.

- les aires de stationnement

Des séparateurs à hydrocarbures seront aménagés pour les aires de stationnement d'une certaine importance.

Les aires de stationnement devront permettre un certain degré d'ombrage estival pour les véhicules légers, des plantations d'arbustes devant être faites pour cela.

- les aires de stockage à l'air libre

Les aires de stockage à l'air libre devront être entretenues. Seront notamment prises toutes les mesures susceptibles de réduire leur impact visuel (choix de l'implantation, nature de la clôture...), ceci étant particulièrement important dans les secteurs dits « de vitrine ».

- o les clôtures

Le cahier des prescriptions architecturales, urbanistiques, paysagères et environnementales permettra de réglementer finement l'aspect et la hauteur des clôtures une fois le PAC II finalisé et prêt à être urbanisé.

Les clôtures sont un élément important du paysage urbain et naturel, même en zone d'activités, car elles peuvent participer à l'image de l'entreprise.

En front de rues, d'A4 ou de voie de chemin de fer, ainsi qu'aux abords des espaces naturels de valeur identifiés au schéma d'OAP, les clôtures seront systématiquement végétalisées, comme suit : possibilité d'une clôture composée d'un système à claire voie (hors grillage souple) avec ou sans mur bahut, à l'avant de laquelle des plantations devront être faites ; ces plantations seront soit des arbustes, soit des haies taillées type charmillés, soit des végétaux plus bas. Dans tous les cas, les conifères sont interdits pour les clôtures. En cas de clôture végétale, on choisira des plantes adaptées au climat et au sol en s'interdisant les plantes invasives.

Dans l'esprit d'une bonne intégration paysagère, on s'interdira les clôtures en mur plein.