

# ORIENTATIONS D'AMÉNAGEMENT ET DE PROGRAMMATION

## TOME 4.7

Les O.A.P. sectorielles du  
Noyau Urbain

PLUi approuvé le 03 juin 2024



# SOMMAIRE

<b>SOMMAIRE</b> .....	<b>3</b>
<b>1. PREAMBULE</b> .....	<b>5</b>
1.1 Qu'est-ce-qu'une « OAP » ? .....	5
<b>2. PRINCIPES GENERAUX</b> .....	<b>6</b>
2.1 Principes et définitions relatifs à la programmation et les formes urbaines .....	6
2.2. Les principes relatifs aux aménagements paysagers et à l'environnement .....	8
2.3. Les principes relatifs à l'accessibilité, la desserte et au stationnement.....	11
<b>3. LES OAP SECTORIELLES</b> .....	<b>15</b>
<b>3.1 LE BAN-SAINT-MARTIN</b> .....	<b>15</b>
OAP Ban-Saint-Martin - Rue des Bénédictins.....	15
OAP Ban-Saint-Martin – Rue Henri de Geslin.....	17
OAP Ban-Saint-Martin – Avenue du Général de Gaulle .....	19
OAP Ban-Saint-Martin – Valoriser les espaces verts, liaisons douces et équipements .....	21
OAP Ban-Saint-Martin – Améliorer les circulations .....	23
<b>3.2 MARLY</b> .....	<b>25</b>
OAP Marly - Les étangs / Les Alizés .....	25
OAP Marly – Sous les vignes .....	28
OAP Marly – Vannonchamps / La Roseaie.....	30
OAP Marly – Projet d'équipement .....	33
<b>3.3 MONTIGNY-LES-METZ</b> .....	<b>35</b>
OAP Montigny-lès-Metz – Quartier Lizé .....	35
OAP Montigny-lès-Metz - Sud Blory – La Horgne .....	38
<b>3.4 MOULINS-LES-METZ</b> .....	<b>41</b>
OAP Moulins-lès-Metz : Secteur de la Rue de la Poste .....	41
OAP Moulins-lès-Metz : Secteur Moulins-Sud et Carrefour Route de Jouy .....	44
OAP Moulins-lès-Metz : Secteur Saint-Pierre – Griff + .....	48
<b>3.5 PLAPPEVILLE</b> .....	<b>51</b>
OAP Plappeville - Quémènes .....	51
OAP Plappeville - Vieux-Puits.....	54
<b>3.6 SAINT-JULIEN-LES-METZ</b> .....	<b>57</b>
OAP Saint-Julien-lès-Metz - Grimont .....	57
OAP Saint-Julien-lès-Metz – La Sapinière.....	60

<b>3.7 SCY-CHAZELLES.....</b>	<b>63</b>
OAP Scy-Chazelles : Rue Jeanne d’Arc – Scy-Haut .....	63
OAP Scy-Chazelles : Zone d’activités - Port de plaisance.....	66
<b>3.8 VANTOUX .....</b>	<b>69</b>
OAP Vantoux : Rue Jean-Julien Barbé – Nord.....	69
OAP Vantoux : Entrée de village – Abords de l’école intercommunale.....	72
OAP Vantoux : Les Hauts Jardins .....	74
OAP Vantoux : Coteau du Soleil- Prouvé.....	77
OAP Vantoux : Lauvallières .....	79
<b>3.9 WOIPPY .....</b>	<b>81</b>
OAP Woippy : Avenue de Thionville .....	81
OAP Woippy : Impasse du Calvaire.....	84
OAP Woippy : Lotissement Chiloux 2.....	87
OAP Woippy : Bellevue phase 2 – Coteaux phase 3.....	90
OAP Woippy : Arrière du Château – Rue Jean Kiffer.....	93
OAP Woippy : Route de Rombas .....	96
OAP Woippy : Route de Thionville .....	98
OAP Woippy : Zone de loisirs .....	100

# 1. PREAMBULE

## 1.1 Qu'est-ce-qu'une « OAP » ?

Pièces consubstantielles du dispositif réglementaire du PLU, les Orientations d'Aménagement et de Programmation (OAP) permettent de préciser les grandes lignes directrices de l'aménagement de certains secteurs et concernant certaines thématiques.

### Plusieurs types d'OAP

Établies dans le respect des orientations définies dans le Projet d'Aménagement et de Développement Durables (PADD), elles constituent l'un des instruments de la mise en œuvre du projet métropolitain et des objectifs communaux.

Les OAP s'imposent aux aménageurs et pétitionnaires dans un rapport de compatibilité. Les projets ne doivent pas présenter de contradiction avec les principes et objectifs présentés.

Le PLUi de Metz Métropole comporte plusieurs types d'OAP :

**Des OAP sectorielles**, venant définir pour chaque commune les principes d'aménagement sur les secteurs à enjeux et futures zones à urbaniser. Le contenu des OAP est variable selon le site concerné, les objectifs poursuivis, le degré d'avancement du projet et est complémentaire avec le règlement de la zone concernée. Pour chacun des secteurs, les OAP définissent les principes du parti

d'aménagement ainsi que l'organisation urbaine retenue. Le règlement définit quant à lui le cadre dans lequel les constructions doivent s'inscrire et être conçues. Ainsi, les occupations du sol doivent être conformes avec le règlement du PLU, et respecter les Orientations d'Aménagement et de Programmation (OAP) définies dans le présent document.

**Des OAP de secteurs d'aménagement**, dont le contenu est renforcé et plus précis, mais dont la zone dans laquelle elles s'inscrivent ne comporte pas de règlement.

**Des OAP thématiques**, s'appliquant sur l'ensemble du territoire métropolitain, et venant préciser les grands principes d'aménagement sur certains thèmes : OAP patrimoniales, OAP portant sur la préservation et la gestion des trames vertes et bleues, OAP relative à la valorisation des paysages, OAP sur les mobilités douces.

## 2. PRINCIPES GENERAUX

Ce chapitre expose les principes généraux d'aménagement auxquels sont soumis les futurs projets, en supplément des OAP détaillées pour chaque secteur.

Les principes généraux d'aménagement sont structurés en trois catégories :

- Les principes concernant le programme et les formes urbaines
- Les principes paysagers et environnementaux
- Les principes d'accès et de desserte

### 2.1 Principes et définitions relatifs à la programmation et les formes urbaines

#### Principes :

#### Le phasage

Chaque secteur concerné par une OAP est soumis au phasage suivant :

Échéancier prévisionnel de l'ouverture à l'urbanisation des zones à urbaniser :

- Court terme : Zones urbanisées dans les 2 premières années après l'approbation du PLUi ;
- Moyen terme : Zones urbanisées plus de 5 ans après l'approbation du PLUi ;
- Long terme : Zones urbanisées plus de 10 ans après l'approbation du PLUi.

Ce phasage conditionne l'ouverture à l'urbanisation des secteurs de projet.

#### Nombre de logements imposés

Les OAP fixent un nombre de logements minimal à respecter au sein de chaque secteur. Cet objectif fait référence aux densités résidentielles minimales imposées pour les secteurs en renouvellement urbain et en extension qui respectent les prescriptions établies par le SCoTAM.

Les densités résidentielles inscrites dans chaque OAP, correspondent à une densité brute moyenne minimale à l'échelle de l'OAP.

Dans cette interprétation de la densité, sont inclus :

- Les espaces verts ;
- Les voiries liées à l'opération ;

Sont exclus :

- Les espaces naturels sensibles (zones humides, boisements) ;
- Les voiries principales ;
- Les équipements collectifs.

#### La « mixité »

Certains secteurs, notamment en milieu urbain dense, sont plus propices à accueillir une diversité d'activités sur un même site de projet. La destination « mixte » est proposée pour indiquer la possibilité d'inclure des logements, du commerce, des activités économiques, des équipements, etc. sur le site de projet. Cette diversité n'exclue néanmoins pas le fait que les activités doivent rester compatibles entre elles, c'est-à-dire ne pas générer de nuisances envers chacune.

#### Le logement social

Le PLUi encourage la mixité sociale à travers la diversification de l'habitat dans les OAP, et notamment du logement social. Il s'agit plus particulièrement de logements financés soit en PLAI (Prêt Locatif Aidé d'Intégration), PLUS (Prêt Locatif à Usage Social) ou PLS (Prêt Locatif Social) ou qui font l'objet d'un conventionnement ANAH (Agence Nationale de l'Habitat).

#### Les activités économiques

Les activités économiques prévues désignent toute activité conduisant à la fabrication d'un produit ou à la mise à disposition d'un service. Certaines de ces activités seront parfois précisées (tertiaire, commerce, industrie par exemple), afin de ne pas venir à l'encontre du développement envisagé sur le site de projet.

## Front urbain / Front bâti

Lorsqu'un front urbain est indiqué dans l'OAP, à l'alignement ou en retrait d'une voirie structurante en milieu urbain, les futures constructions devront respecter et/ou prolonger ce front par une continuité de façade, ou une continuité de murs de clôture, etc. Un soin sera porté à la qualité architecturale des façades et à la transition avec l'espace public existant.

## Définitions :

### Logement collectif

Un logement collectif (appartement) fait partie d'un bâtiment dans lequel sont superposés plus de deux logements distincts et dont certains ne disposent pas d'un accès privatif. On distingue deux typologies au sein de cette catégorie d'habitat :

- Collectif continu : Ensemble d'immeubles collectifs mitoyens alignés en limite de l'espace public et généralement regroupés sous forme d'îlot fermé ;
- Ensemble d'immeubles collectifs isolés les uns des autres prenant la forme de plots, barres ou tours et dont le découpage parcellaire est plus ou moins déconnecté du dessin des espaces publics.

### Logement intermédiaire / mixte

L'habitat intermédiaire (ou semi-collectif) est une forme urbaine intermédiaire entre la maison individuelle et l'immeuble collectif (appartements). Il se caractérise principalement par un groupement de logements superposés (agrégation horizontale ou verticale) avec des caractéristiques proches de l'habitat individuel : accès individualisé aux logements (entrée privative) et espaces extérieurs privatifs pour chaque logement (terrasse ou jardin, suffisamment dimensionné pour être considéré comme un espace à vivre en prolongement du logement). La disposition des logements doit permettre de contrôler les vis-à-vis de façon à minimiser la gêne entre les occupants.

## Densité de construction

La densité de construction peut être mesurée en m<sup>2</sup> construits : c'est la notion de coefficient d'occupation des sols. On peut aussi la mesurer en nombre de logements par unité de surface (souvent en hectare).

On peut néanmoins distinguer deux densités résidentielles distinctes :

- **la densité nette** : Lorsque les espaces publics et les voies de circulation sont exclus du calcul de la densité, la surface de référence ne comprend que les parcelles bâties. On parle alors de « densité nette ». Dans certains cas, les surfaces correspondant aux bâtiments et équipements publics peuvent également être exclus du calcul.

- **la densité brute** : lorsque la surface de référence retenue pour calculer la densité correspond à la surface totale de l'espace étudié (sans exclusion), on parle de densité « brute ».

## Densité de logements ou densité résidentielle

La densité résidentielle est le rapport entre un nombre de logements (numérateur, exprimé en unités de logements) et une surface de référence (dénominateur, exprimé en hectare). Au même titre que la densité de construction, la densité de logements peut être exprimée en valeur brute ou nette.

## 2.2. Les principes relatifs aux aménagements paysagers et à l'environnement

### Principes :

#### Insertion du projet dans son environnement urbain et paysager

Les spécificités du site devront être prises en compte pour assurer la bonne insertion du projet dans son environnement urbain et paysager, notamment :

- la configuration parcellaire ;
- la topographie ;
- le tissu bâti environnant ;
- le maintien des éléments paysagers de qualité qui peuvent exister ;
- le traitement soigné des limites ;
- la préservation des vues existantes et la prise en compte des covisibilités ;
- L'insertion dans un réseau de modes doux, ou de circulations agricoles le cas échéant.

#### Éléments de paysage à conserver ou à créer

Les opérations d'aménagement devront conserver, autant que possible les arbres et alignements d'arbres (haies) qui structurent le paysage.

Si la destruction de ces éléments de paysage s'impose, il faudra les compenser par la réalisation de nouvelles plantations. Les nouvelles plantations devront être diversifiées et d'essences adaptées au contexte local afin de permettre un potentiel écologique maximal.

Pour en savoir plus : voir OAP thématique « TVB et paysages ».

#### Zones humides (ou sols hydromorphes) à préserver

Suite à l'inventaire des zones humides effectué à l'échelle du territoire métropolitain, 2 265 ha de zones humides ont été identifiées. L'importance des fonctions que rendent ces espaces (écologiques, hydrologiques, ou encore biogéochimiques...) justifie leur protection, leurs actions de reconquête sont vivement soutenues dans le cadre du PLUi.

En cohérence avec le SDAGE du bassin Rhin-Meuse 2022-2027 (orientation T5 - O2.2), « tout projet d'aménagement ou de construction susceptible d'avoir un impact sur une zone humide remarquable ou ordinaire nécessite que la séquence éviter,

réduire, compenser soit appliquée conformément aux dispositifs actuellement en vigueur (étude d'impact, étude d'impact au cas par cas, dossier loi sur l'eau, dérogation espèces protégées, défrichement, etc.). » Le porteur de projet doit donc rechercher une autre implantation afin d'éviter d'impacter une zone humide. A défaut d'alternative avérée il devra réduire les impacts après avoir analysé l'état et les fonctionnalités de la zone humide et compenser les impacts résiduels selon les modalités énoncées dans l'orientation T3-O7.4 du SDAGE (Schémas Directeurs d'Aménagement et de Gestion des Eaux).

Pour en savoir plus : voir OAP Thématique « TVB et paysages ».

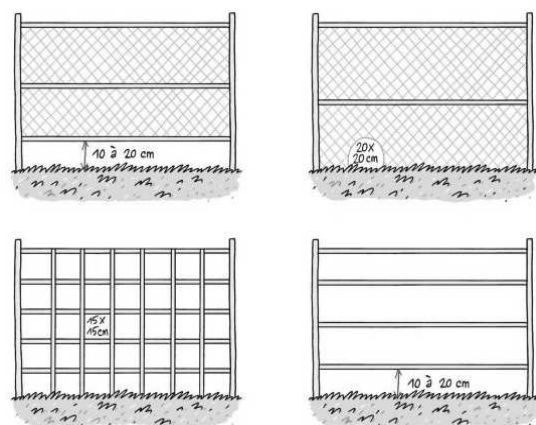
#### Perméabilité écologique à renforcer

Au sein des opérations d'aménagement, les projets doivent veiller à maintenir ou renforcer leur perméabilité écologique afin de faciliter le déplacement de la faune locale au sein de la métropole.

Dans ce sens, les plantations d'alignement d'arbres, de haies, de bandes enherbées, la succession de jardins, etc... sont recommandées afin de créer des continuités vertes permettant la perméabilité des opérations d'aménagement.

Pour en savoir plus : voir OAP thématique "TVB et paysages"

#### Principes de perméabilité des clôtures pour la petite faune



*Exemple de clôtures facilitant la circulation de la petite faune (source : Bruxelles Environnement)*



Dans le cas où des clôtures seraient nécessaires au projet, le PLUi recommande que celles-ci ne constituent pas des éléments de rupture pour les corridors écologiques. Pour ce faire, pourraient être envisagées, des clôtures en grillage à maille souple, doublées ou non de haies d'essences variées permettant les déplacements de la petite faune.

Pour en savoir plus : voir OAP thématique « TVB et paysages ».

## Frange paysagère à traiter, ceinture verte à renforcer ou à créer

Les franges urbaines constituent des zones de contact entre espaces naturels ou agricoles et espaces construits. Lorsqu'elles ne font pas l'objet d'un traitement paysager, les zones de franges créent des ruptures visuelles qui impactent les perceptions du paysage.

De fait, dans les opérations d'aménagement, les franges devront bénéficier d'un traitement paysager et végétal de qualité permettant de valoriser la première image perçue du futur aménagement. Pour ce faire, les franges paysagères devront être d'une largeur minimale de 2 mètres et devront être constituées de plantations arborées et arbustives d'essences diversifiées (détaillé au sein des annexes du règlement) permettant de créer un écran végétal, recherchant un potentiel écologique maximal.

Pour en savoir plus : voir OAP thématique « TVB et paysages »

## Gestion intégrée des eaux pluviales

Les aménagements devront intégrer des techniques alternatives de gestion des eaux pluviales, idéalement basées sur les Solutions Fondées sur la Nature (SFN) dès lors que cela est possible. Les techniques alternatives (noues, toitures végétalisées, chaussées drainantes, jardins de pluies, citernes de pluies, etc.) visent principalement une gestion des eaux pluviales le plus en amont possible afin de limiter l'apport direct des effluents dans le réseau de collecte ou le milieu naturel. De ce fait, les projets prévoient :

- Une imperméabilisation minimale des surfaces,
- Des dispositifs de gestion par infiltration ou rétention selon la nature des sols, de préférence aériens et végétalisés,
- Une gestion à la parcelle, ou à l'échelle de l'opération.

Dans la mesure du possible, pour les surfaces nécessitant un revêtement imperméable, les eaux pluviales devront être redirigées vers des espaces végétalisés en capacité de filtrer les polluants éventuels.



Exemple d'une noue végétalisée au Parc de la Seille à Metz (source : AGURAM)



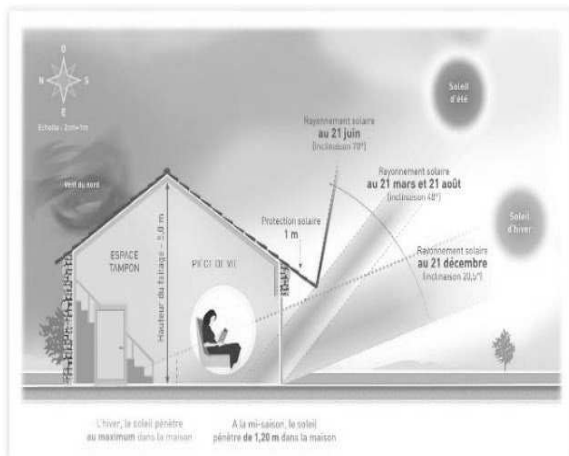
Exemple d'une toiture végétalisée – Restaurant Universitaire le Metz'In à Metz Technopôle (source : [www.archiliste.fr](http://www.archiliste.fr))

## Performances énergétiques

L'objectif premier est de réduire au maximum les besoins énergétiques des projets. Ainsi, tant à l'échelle du site que des constructions, les aménagements rechercheront une conception bioclimatique optimale (implantation, orientation, forme...) et viseront à diminuer les effets d'îlots de chaleur (circulation des vents, végétation, présence de l'eau, choix des matériaux...).

Il s'agit tout d'abord de définir les meilleures orientations possibles pour les nouvelles constructions, celles-ci devront au maximum respecter les principes suivants afin de favoriser l'apport de lumière, un éclairage naturel et un confort thermique et ainsi permettre de diminuer la consommation énergétique du territoire :

- Exposer la façade principale et les ouvertures sur l'orientation offrant le meilleur apport solaire,
- Se protéger des vents de Nord ou des vents dominants d'Ouest en prenant compte de la topographie du site, en s'abritant derrière un talus ou de la végétation...,
- Orienter les espaces libres des parcelles au Sud de la construction,
- Privilégier la conception de logements traversants (pour maximiser les apports solaires),
- Éviter les masques et ombres portées.



*Schéma de principe du bioclimatisme (source : [www.alec-grenoble.org](http://www.alec-grenoble.org))*

Ensuite, la conception des bâtiments devra permettre d'atteindre une performance énergétique maximale en agissant sur :

- Le choix des matériaux ;
- L'isolation thermique ;
- La ventilation naturelle.

En complément, les nouvelles constructions auront recours autant que possible aux énergies renouvelables.

Pour en savoir plus : voir OAP thématique « Energie-Climat ».

## Gestion des déchets

Les opérations d'aménagement devront prévoir des espaces adaptés au stockage et à la bonne gestion des déchets. Au sein des opérations d'habitat collectif, les locaux de stockage devront être suffisamment dimensionnés au regard de la production de déchets potentielle.

Ces espaces devront avoir des caractéristiques répondant aux exigences de l'autorité compétente en matière de collecte des déchets ménagers. En sus, le projet devra garantir une bonne accessibilité à ces espaces pour les usagers et les véhicules de collecte.

Pour en savoir plus : voir OAP thématique « Energie - Climat ».

## Définitions (se référer au règlement) :

### Trame verte

La trame « verte » fait référence aux milieux naturels et semi-naturels terrestres constituant des corridors écologiques.

### Trame végétale

Ensemble de formations végétales composées de haies, d'arbres et d'arbustes. Il s'agit d'une des composantes de la trame verte.

### Axes d'écoulement pluvial

Axe de ruissellement naturel des eaux pluviales vers les réseaux d'assainissement ou les milieux aquatiques. Cela peut notamment correspondre aux talwegs et aux noues pluviales spécialement aménagées.

### Haie paysagère

Elle est composée de plusieurs strates végétales (buissons, arbres, arbustes...). Contrairement à la haie monospécifique, elle se démarque par une composition de différentes essences arbustives et arborescentes pour favoriser la diversité biologique et l'intégration dans le paysage.

## 2.3. Les principes relatifs à l'accessibilité, la desserte et au stationnement

### Principes :

#### Accès et voiries

Concernant les caractéristiques des accès et voiries, il convient de se référer aux dispositions générales du règlement et à l'OAP thématique portant sur les « Mobilités actives ».

De manière générale, pour être constructible, tout terrain doit disposer d'un accès sur une voie publique ou privée, ouverte à la circulation automobile de caractéristiques proportionnées à l'importance de l'occupation ou de l'utilisation des sols envisagée et d'une largeur minimale de 3,50 mètres.

Tout projet d'aménagement et/ou de construction peut être refusé si les accès présentent un risque pour la sécurité des usagers, des voies publiques ou pour celle des personnes utilisant ces accès.

Sauf indication contraire dans les dispositions des zones, l'emprise minimale des voies nouvelles ouvertes à la circulation automobile est fixée à une largeur minimale :

- 8.80 mètres de plateforme dont 6 mètres de chaussée pour le double-sens de circulation ;
- 5.80 mètres de plateforme dont 3 mètres de chaussée pour un sens unique de circulation.

Des largeurs moins importantes peuvent être autorisées dans le cas de voiries secondaires ou tertiaires.

Les voies en impasse doivent être aménagées dans leur partie terminale afin de permettre aux véhicules d'opérer aisément un demi-tour, notamment les services publics (ramassage des ordures, véhicules de secours, lutte contre l'incendie...).

#### Bouclage

Le principe d'un bouclage entre le réseau viaire à créer et celui existant est à privilégier lors de l'aménagement de la zone. Le maillage de voirie ainsi développé ne devra pas contribuer à créer des délaissés de zones inconstructibles.

L'OAP peut interdire tout projet qui ne comprendrait pas des bouclages viaires en indiquant son incompatibilité avec l'aménagement du secteur. Elle peut également prévoir la possibilité de préserver des bouclages ultérieurs dans la continuité du

réseau créé afin d'envisager le développement futur de la zone.

Dans le cas où un bouclage viaire est irréalisable, il sera nécessaire de prévoir une placette de retournement pour permettre aux véhicules notamment de services (pompiers, collecte des déchets) d'opérer aisément un demi-tour.

#### Déplacements doux

Au sein des voies publiques, on distinguera les voies ouvertes à la circulation automobile et les liaisons douces ou voies cyclables, non ouvertes à la circulation automobile. L'ensemble des liaisons douces identifiées comme existantes sont à préserver.

Toutes les nouvelles voies ouvertes à la circulation doivent comprendre la mise en place d'un maillage structurant d'espaces dédiés aux liaisons douces. Ces aménagements doivent permettre d'assurer à la fois la desserte interne du secteur et sa mise en relation avec le réseau existant.

Dans les voies en impasse il peut être exigé la réalisation de liaisons piétonnes avec les différentes rues voisines existantes ou à réaliser.

La conception des cheminements doux devra intégrer le confort d'usage de la pratique et, de fait, privilégier la végétalisation qui contribue à une ambiance apaisée, permet l'ombrage et sécurise en délimitant les différents usages.

Un retrait d'un mètre de part et d'autre des cheminements doux est imposé pour toutes les constructions nouvelles.

#### Stationnement

En matière de stationnement, l'opération devra être conforme au règlement d'urbanisme de la zone (cf. règlement écrit). Le nombre de places de stationnement à construire devra respecter la grille qui fixe, pour chaque type d'occupation et d'utilisation du sol, le nombre de places de stationnement devant accompagner les opérations, notamment en ce qui concerne la réalisation d'emplacements visiteurs.

Pour rappel, les constructions et installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif sont exclues du champ d'application de cette grille. La réponse à leurs besoins respectifs en matière de stationnement sera évaluée au cas par cas en tenant compte de la proximité d'une offre de stationnement public et des conditions de leur desserte par les transports en commun.

Cette obligation n'est pas non plus applicable aux travaux de transformation ou d'amélioration de bâtiments affectés à des logements locatifs financés avec un prêt aidé par l'État, y compris dans le cas où ces travaux s'accompagnent de la création de surface hors œuvre nette, dans la limite d'un plafond de 50% de la surface hors œuvre nette existant avant le commencement des travaux.

L'imperméabilisation des aires de stationnement collectives devra rester limitée en privilégiant par exemple les surfaces de type dalles engazonnées ou des matériaux filtrants. Ces espaces devront, dans la mesure du possible, être végétalisés et plantés d'arbres de haute tige.

Lorsque la végétalisation des stationnements est demandée, les plantations doivent être réparties sur l'ensemble de l'emprise dédiée au stationnement de manière à ombrager les places et les zones de circulation des piétons, excepté pour les stationnements couverts de type ombrières. Dans ce cas, les arbres peuvent être groupés en bosquets en dehors de l'espace de stationnement.

La mutualisation des stationnements, au sein d'une opération ou pour des opérations voisines, est possible à condition que le voisinage soit limité à un rayon de 300 mètres (au sein d'une même unité foncière ou entre les deux unités foncières), et uniquement entre des places allouées aux logements et des places allouées à d'autres destinations.

Cette mutualisation permet de réduire les besoins en places de stationnement, en prenant comme contrainte le nombre de places correspondant à la catégorie de locaux générant le plus de stationnement suivant la norme prédéfinie par la grille de stationnement.

La mutualisation des stationnements ne sera prise en compte que sur la moitié des besoins identifiés suivant la norme prédéfinie par la grille de stationnement.

## Transports en commun

Les sites d'opération devront privilégier leur développement à proximité des réseaux de transports en commun (réseau ferroviaire, bus, navettes...) et valoriser la présence de ces arrêts par l'aménagement de liaisons douces permettant de les rejoindre facilement.

Dans ces périmètres de transport en commun, il est possible qu'aucune place ne soit exigée pour certaines destinations (logements, artisanat et commerce de détail, activités de services où s'effectue l'accueil d'une clientèle) en fonction du

secteur dans lequel on se trouve (noyau urbain, couronne métropolitaine).

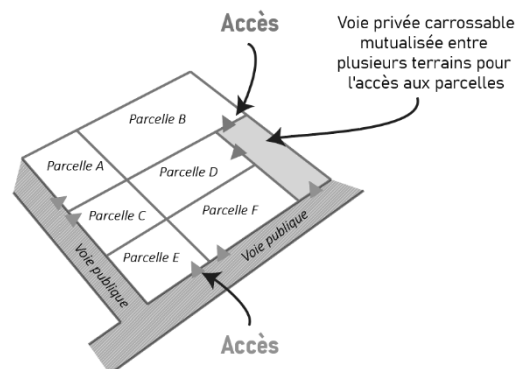
Un secteur est considéré dans un périmètre de transports en commun s'il se situe soit :

- A moins de 500 mètres de part et d'autre de l'axe du tracé et des stations du Mettis et du futur Bus à Haut Niveau de Service (lorsque celui-ci sera défini) ;
- A moins de 500 mètres de part et d'autre de l'axe du tracé et des stations des Lianes assurant une fréquence de desserte inférieure ou égale à 10 minutes dans chaque sens en heures de pointe du matin et du soir ;
- A moins de 500 mètres autour d'une gare SNCF ou d'une halte ferroviaire desservie par le réseau ferré TER.

## Définitions (se référer au règlement) :

### Accès

Emplacement(s) par le(s)quel(s) les véhicules pénètrent sur le terrain d'assiette du projet ou de la construction depuis la voie de desserte publique ou privée ouverte à la circulation.



### Aires de stationnement paysagées

Espace libre destiné à l'arrêt des véhicules automobiles. Le stationnement en épi est constitué de places de stationnement en biais par rapport à l'axe d'une voie ou dans une aire de stationnement ; le stationnement longitudinal est formé de places de stationnement en parallèle par rapport à l'axe d'une voie, souvent le long d'un cheminement piéton qui borde la chaussée, ou dans une aire de stationnement ; le stationnement en bataille est réalisé perpendiculairement à la voie.

Les aires de stationnement et leurs accès sont exclus des surfaces de pleine terre. Les aires de stationnement végétalisées ne sont pas comptabilisées dans les espaces de pleine terre. Les parties de terrain en pleine terre ne peuvent

supporter de constructions en sous-sol, à l'exception des dispositifs géothermiques et les cuves de récupération des eaux de pluie.

## Chaussée

Portion d'une voie sur laquelle circulent les véhicules, généralement distincte de celle où marchent les piétons (le trottoir). Lorsqu'il n'y a pas de distinction matérielle, l'ensemble de la voie, revêtue ou non, est nommée chaussée.

## Contre allée

Dans une artère, couloir de circulation latéral destiné principalement à la desserte automobile des édifices riverains, séparé de la chaussée principale par un terre-plein généralement planté ou dédié au stationnement.

## Impasse

Rue sans issue.

## Place de stationnement

Espace destiné au stationnement d'un véhicule automobile, pouvant être inclus dans un parc de stationnement ou une aire de stationnement.

## Place de retournement

Les voies en impasse doivent être aménagées dans leur partie terminale afin de permettre aux véhicules d'opérer aisément un demi-tour, notamment les services publics (ramassage des ordures, véhicules de secours, lutte contre l'incendie...).

Les caractéristiques de la place de retournement sont décrites dans les dispositions générales du règlement écrit.

## Liaisons douces

Une liaison douce est une voie de circulation dédiée à tous les moyens de déplacements non motorisés, (marche, vélos,...) matérialisée clairement le long de la chaussée (plots, marquages au sol) et donc protégée du trafic.

## Modes doux ou modes actifs

Les modes de déplacement dans la rue ou sur route sans apport d'énergie autre qu'humaine (en principe sans moteur) sont appelés : mobilités douces, circulations douces, modes doux, déplacements doux, transports doux, modes actifs. Ils font écho à la notion d'écomobilité ou de mobilité durable,

apparues après les crises de l'énergie et de la biodiversité. Ils regroupent la conception, puis la mise en place et la gestion de modes de transports jugés plus propres, sûrs et sobres.

On retrouve notamment, dans l'ordre : la marche à pied, les vélos et véhicules dérivés du vélo (vélomobiles, vélos en libre-service, vélotaxis ou vélos cargos), les gyropodes, les transports en commun (bus, tramway, train, métro) puis le covoiturage.

## Mutualisation du stationnement

La mutualisation consiste en la réalisation d'un seul parc de stationnement, commun à plusieurs opérations immobilières et/ou à plusieurs destinations de constructions. Elle vise à partager une offre de stationnement entre différents usages afin d'optimiser l'offre existante et limiter le nombre de places à construire, en rassemblant les besoins complémentaires de plusieurs projets proches.

Les places répondant aux besoins de plusieurs opérations immobilières et/ ou d'usages différents (bureaux, logements, commerces...) sont ainsi regroupées, mutualisées, dans un seul parc de stationnement avec une gestion unique.

## Place ou carrefour à sens giratoire

Le terme « carrefour à sens giratoire » désigne une place ou un carrefour comportant un terre-plein central matériellement infranchissable, ceinturé par une chaussée mise à sens unique par la droite sur laquelle débouchent différentes routes et annoncé par une signalisation spécifique.

## Piste cyclable

Une piste cyclable est une voie de circulation réservée aux cyclistes séparée physiquement de la chaussée. Elle est généralement distincte des trottoirs en ville. Elle peut être bidirectionnelle ou à sens unique. Elle a le statut d'une voie de circulation à part entière et est indépendante des voies qu'elle longe ou croise.

La piste cyclable a pour principal avantage de préserver le cycliste de la cohabitation avec des véhicules bien plus rapides que lui et le stationnement sauvage des véhicules motorisés y est généralement rendu physiquement impossible. Les pistes cyclables sont particulièrement bien adaptées aux longues liaisons avec peu d'intersections. Dans un contexte de liaison interurbaine, on parle aussi de « Véloroutes ». Les dimensions recommandées pour ces aménagements cyclables sont les suivants :

- 1,50 mètre de largeur minimum pour une bande cyclable unidirectionnelle recommandée sans stationnement latéral ;
- 2 mètres de largeur minimum pour une piste cyclable unidirectionnelle recommandée sans stationnement latéral ;
- 3 mètres de largeur minimum pour une piste cyclable bidirectionnelle recommandée sans stationnement latéral ;
- 3 à 5 mètres de largeur pour une voie verte, séparée de la chaussée motorisée par une bande plantée d'au moins 1,50 m de largeur ou par un séparateur physique.

Dans le cas de stationnement, une surlargeur au droit d'un stationnement de +0,5 à 0,7 mètre permettant de gérer les ouvertures de portières des véhicules légers est conseillée.

## Ralentisseur

Partie de revêtement de sol plus ou moins large, saillant du plan de chaussée et placée en travers de celle-ci, destinée à ralentir les véhicules.

## Trottoir

Partie de la voirie aménagée pour la circulation des piétons, généralement surélevée et placée latéralement par rapport à la chaussée.

## Usoir

L'usoir est la portion de terrain, non close, située entre les façades des constructions, alignées et jointives, et la voirie. Historiquement, l'usoir était dédié à l'activité communautaire du village ; y étaient déposés, entre autres, le matériel agricole et le fumier. Il appartient le plus souvent au domaine public, mais il a parfois été englobé dans l'espace privé des propriétés attenantes.

## Venelle

Petite rue étroite.

## Voie verte

Une voie verte est une voie de communication autonome réservée aux déplacements non motorisés, développée dans un souci d'aménagement intégré valorisant l'environnement, le patrimoine économique et industriel, et la qualité de vie. Elle réunit des conditions suffisantes de largeur, de déclivité et de revêtement pour garantir une utilisation conviviale et sécurisée à tous les usagers de toute capacité.

À cet égard, l'utilisation des chemins de halage, anciens chemins ruraux, voies ferrées désaffectées sont des supports privilégiés de développement des voies vertes. S'ils sont gérés adéquatement (gestion différenciée et restauratoire, et sans pesticides des abords qui peuvent alors éventuellement jouer un rôle dans la trame verte et bleue locale), les voies vertes sont un des éléments des politiques de développement durable des territoires concernés.

## Voirie structurante /primaire

En urbanisme, la voie primaire traverse et structure la ville, notamment en reliant différents quartiers entre eux. Elle peut être assimilée à ce qu'on appelle, dans les transports, une artère, c'est-à-dire une voie de transit.

## Voirie secondaire à créer

En urbanisme, la voie secondaire traverse et structure un quartier ou une de ses parties. Elle peut être assimilée à ce que le domaine des transports appelle une collectrice, soit une voie qui sert à relier un quartier à une artère.

## Voies ou emprises publiques\*

La voie s'entend comme l'espace ouvert à la circulation publique, qui comprend la partie de la chaussée ouverte à la circulation des véhicules motorisés, les itinéraires cyclables, l'emprise réservée au passage des piétons, et les fossés et talus la bordant.

L'emprise publique correspond aux espaces extérieurs ouverts au public qui ne répondent pas à la notion de voie ni d'équipement public (ex. parc, place...).

Au sein des voies publiques, on distinguera les voies ouvertes à la circulation automobile et les liaisons douces ou voies cyclables, non ouverts à la circulation automobile.

\* *Définition issue du lexique national de l'urbanisme*

## 3. LES OAP SECTORIELLES

Ces Orientations d'Aménagement et de Programmation s'appliquent à des quartiers ou secteurs et définissent les conditions d'aménagement permettant de garantir la prise en compte des qualités architecturales, urbaines et paysagères des espaces concernés.

### 3.1 LE BAN-SAINT-MARTIN

#### OAP Ban-Saint-Martin - Rue des Bénédictins

##### Localisation et contexte

Ce secteur se situe dans la partie nord de la rue Saint-Sigisbert. Il correspond à une partie du parc d'une maison de maître aux origines anciennes. Il est idéalement situé à proximité du cœur de la commune et de ses principaux équipements.

##### A. Programmation

###### *Vocation*

La vocation principale de la zone est l'accueil d'un programme à vocation d'habitat dont la typologie n'est pas imposée pour favoriser l'émergence d'une opération bien intégrée à l'environnement bâti du secteur.

###### *Typologies et densités*

L'opération se situant à l'intérieur de l'enveloppe urbaine, aucune densité minimale n'est imposée. Toutefois, le potentiel de logements est estimé à 20 logements sur l'ensemble de la zone.

###### *Mixité sociale*

L'ensemble des opérations réalisées, sans distinctions entre elles, doivent permettre de répondre aux objectifs fixés par le Programme Local de l'Habitat de l'Eurométropole de Metz.

###### *Phasage*

Sans objet.

##### B. Aménagements paysagers et environnement

###### *Aménagements paysagers*

La partie de l'unité foncière située au niveau de la rue Saint-Sigisbert doit rester non-bâtie et correspondre à des espaces verts et/ou dédiés au stationnement.

L'élargissement de la rue des Bénédictins, avec stationnement, n'est pas imposé. Il n'est obligatoire que dans le cas d'une dépose puis repose à l'identique du mur de pierres et de l'ensemble portail-portillon en fer forgé avec encadrement en

Pierre de Jaumont. Le mur de la rue Saint-Sigisbert ne peut être détruit, mais il peut aussi faire l'objet d'une dépose et repose à l'identique en retrait de son implantation actuelle.

###### *Formes urbaines, architecture, patrimoine*

Sans objet.

###### *Gestion des eaux pluviales*

Les aménagements rechercheront à minimiser l'imperméabilisation des sols pour limiter les risques de ruissellement et favoriser l'infiltration sur place.

###### *Energie*

Sans objet.

###### *Risques*

Sans objet.

##### C. Accessibilité, desserte et stationnement

###### *Accès et voiries*

Le développement de la zone s'appuie sur une seule entrée-sortie avec ouverture du mur en pierres sur la rue des Bénédictins pour l'ensemble de l'opération. Il s'agit de favoriser une desserte sécurisée de la zone en tenant compte du fait que la rue est étroite et à sens unique.

###### *Déplacements doux*

Le périmètre de l'opération comprendra une perméabilité piétonne du nord vers le sud relié à la connexion douce voisine qui permet de rejoindre la rue du parc de l'Abbaye.

###### *Stationnement*

L'imperméabilisation des aires de stationnement devra rester limitée en privilégiant les surfaces de type dalles engazonnées ou les sols stabilisés. Ces espaces devront par ailleurs être végétalisés et plantés.

###### *Transports en commun*

Les lignes L5 et C11 du réseau de transport le Met' desservent la ville.



Périim ètre OAP

10 m

**Programmation**

- Portail à conserver
- Habitat

**Aménagements paysagers et environnement**

- Haie paysagère à préserver, renforcer ou à créer
- Espace vert existant

**Accessibilité, desserte et stationnement**

- Accès principal
- Liaison douce (piétons, vélos) existante
- Voie à requalifier
- Voirie secondaire existante



## OAP Ban-Saint-Martin – Rue Henri de Geslin

### Localisation et contexte

Ce secteur se situe au milieu de la rue Henri de Geslin dans le centre-ville de la commune. Le nom de cette rue est celui d'un ancien officier d'infanterie, général de division, commandé à la place de Paris en 1871 qui est né au Ban-Saint-Martin (1821-1910).

### A. Programmation

#### *Vocation*

La vocation principale de la zone est l'accueil d'un programme à vocation d'habitat dont la typologie n'est pas imposée pour favoriser l'émergence d'une opération bien intégrée à l'environnement bâti du secteur.

#### *Typologies et densités*

L'opération se situant l'intérieur de l'enveloppe urbaine, aucune densité minimale n'est imposée. La typologie collective semble tout de même adaptée sur la partie qui donne sur la rue des Jardins. Le plan des hauteurs a un impact sur les possibilités constructives du secteur. Il est adapté au contexte urbain local.

L'OAP donne la possibilité de créer deux fronts urbains distincts, l'un rue Henri Geslin, l'autre au niveau de la rue des Jardins.

#### *Mixité sociale*

L'ensemble des opérations réalisées, sans distinctions entre elles, doivent permettre de répondre aux objectifs fixés par le Programme Local de l'Habitat de l'Eurométropole de Metz.

#### *Phasage*

Sans objet.

### B. Aménagements paysagers et environnement

#### *Aménagements paysagers*

Les arbres remarquables, situés au milieu de la parcelle seront préservés par la même occasion qu'un espace vert non bâti central.

#### *Formes urbaines, architecture, patrimoine*

Il existe une maison ancienne et en mauvais état, en bordure de la rue Henri de Geslin.

#### *Gestion des eaux pluviales*

Les aménagements rechercheront à minimiser l'imperméabilisation des sols pour limiter les risques de ruissellement et favoriser l'infiltration sur place.

#### *Energie*

Le raccordement au chauffage urbain est imposé sauf impossibilité technique avérée.

#### *Risques*

Sans objet.

### C. Accessibilité, desserte et stationnement

#### *Accès et voiries*

L'accès principal doit se situer rue des Jardins et l'accès secondaire rue Henri de Geslin.

Toute opération qui prévoirait une liaison routière entre la rue des Jardins et la rue Henri Geslin est incompatible avec le principe d'aménagement édicté par l'OAP qui impose deux fronts urbains distincts.

#### *Déplacements doux*

Une connexion piétonne entre la rue des Jardins et la rue Henri Geslin doit être réalisée dans le cadre de l'aménagement du secteur.

#### *Stationnement*

L'imperméabilisation des aires de stationnement devra rester limitée en privilégiant les surfaces de type dalles engazonnées ou les sols stabilisés. Ces espaces devront par ailleurs être végétalisés et plantés.

#### *Transports en commun*

Les lignes L5 et C11 du réseau de transport le Met' desservent la ville.



Périim ètre OAP

8,5 m

**Programmation**

Habitat

**Aménagements paysagers et environnement**

Arbre remarquable à conserver

Espace vert à créer

**Accessibilité, desserte et stationnement**

- Accès principal
- Accès secondaire
- Liaison douce (piétons, vélos) existante
- Liaison douce (piétons, vélos) à créer
- Voirie secondaire existante

\*Les éléments situés hors du périmètre sont représentés à titre indicatif. Sources : DGEIP/Stalab, 01/10/2020, Orthophoto, 2018, IGN

## OAP Ban-Saint-Martin – Avenue du Général de Gaulle

### Localisation et contexte

Ce secteur est localisé en entrée Est de la ville lorsqu'on arrive au Ban-Saint-Martin via le pont de Verdun depuis Longeville-lès-Metz.

### A. Programmation

#### *Vocation*

La vocation principale de la zone est l'accueil de logements et d'activités tertiaires.

#### *Typologies et densités*

L'opération se situant à l'intérieur de l'enveloppe urbaine, aucune densité minimale n'est imposée.

#### *Mixité sociale*

L'ensemble des opérations réalisées, sans distinctions entre elles, doivent permettre de répondre aux objectifs fixés par le Programme Local de l'Habitat de l'Eurométropole de Metz.

#### *Phasage*

Sans objet.

### B. Aménagements paysagers et environnement

#### *Aménagements paysagers*

La plantation d'une haie paysagère est imposée sur l'ensemble du fond de parcelle au niveau du contact avec la voie ferrée.

#### *Formes urbaines, architecture, patrimoine*

L'éventuelle reconstruction d'un nouveau bâtiment en lieu et place du bâtiment démoli devra impérativement respecter l'alignement à rue préexistant. Dans cette hypothèse, la même implantation que celle existante avant démolition devra être maintenue.

La démolition de la maison de maître située au 24 rue du Général de Gaulle est interdite (étoile marron sur la pièce graphique).

#### *Gestion des eaux pluviales*

Les aménagements rechercheront à minimiser l'imperméabilisation des sols pour limiter les risques de ruissellement et favoriser l'infiltration sur place.

#### *Energie*

Sans objet

#### *Risques*

Sans objet.

### C. Accessibilité, desserte et stationnement

#### *Accès et voiries*

Le développement de la zone peut s'appuyer sur une entrée et une sortie sur la rue du Général de Gaulle. Toutefois, seul un accès est obligatoire. La création d'un second accès est une possibilité et non une obligation. Si l'accès secondaire n'est pas créé, le bâtiment démoli pourra être reconstruit sans porche.

#### *Déplacements doux*

Sans objet.

#### *Stationnement*

L'imperméabilisation des aires de stationnement devra rester limitée en privilégiant les surfaces de type dalles engazonnées ou les sols stabilisés. Ces espaces devront par ailleurs être végétalisés et plantés.

#### *Transports en commun*

Les lignes L5 et C11 du réseau de transport le Met' desservent la ville. L'arrêt de bus Pont de Verdun se situe à seulement 100 mètres de l'immeuble à démolir sur le site de projet.



Périètre OAP

8,5 m

**Programmation**

- Habitat
- Bâtiment à démolir

**Aménagements paysagers et environnement**

- Élément ou ensemble bâti patrimonial à préserver et valoriser
- Haie paysagère à préserver, renforcer ou à créer

**Accessibilité, desserte et stationnement**

- Accès principal
- Accès secondaire
- Voirie de desserte à créer
- Voie ferrée existante
- Liaison douce (piétons, vélos) existante
- Voirie structurante/primaire existante
- Voirie secondaire existante

\*Les éléments situés hors du périmètre sont représentés à titre indicatif. Sources : DGF/Étalia, 01/10/2020 ; Orthophoto, 2018, IGN

## OAP Ban-Saint-Martin – Valoriser les espaces verts, liaisons douces et équipements

### Localisation et contexte

Ce secteur se situe dans la partie Nord-Est de la ville là où elle est limitrophe de Metz. Les tissus urbains datent de différentes époques et sont très mixtes dans leurs fonctions.

### A. Programmation

#### *Vocation*

Cette orientation entend valoriser des espaces verts, liaisons douces et équipements. Toutefois, quelques espaces qui peuvent encore accueillir de l'habitat sont également matérialisés.

La vocation principale de l'orientation d'aménagement est de maintenir des espaces verts de respiration au sein de l'enveloppe urbaine. Le parc communal Sainte-Claire et ses végétaux sont conservés. Son objectif est de continuer de proposer des équipements adaptés aux besoins de la population pour demeurer un lieu de détente et de rencontre privilégié entre les habitants.

Les boisements denses et anciens du parc des Sœurs sont préservés, avec la possibilité éventuelle de remplacer les arbres qui le nécessiteraient pour des raisons sanitaires et/ou de sécurité en recueillant au préalable l'accord de la collectivité.

L'ancienne Chapelle de la rue éponyme est visée pour la création d'équipements, tout comme une parcelle encore disponible à proximité de la place de la Hottée de Pommes qui marque le cœur de ville.

Enfin, un bâtiment peut éventuellement faire l'objet d'une démolition pour faire émerger un projet de renouvellement urbain à vocation d'habitat.

### B. Aménagements paysagers et environnement

#### *Aménagements paysagers*

La ville propose à ses habitants le parc communal « Sainte-Claire ». D'une superficie d'un peu plus d'un demi-hectare, ce parc arboré se situe entre la rue du Nord et la rue Lardemelle. Il se trouve à proximité des équipements scolaires, et, est un lieu de vie important pour les habitants.

Le parc Sainte-Claire fait face à un vaste espace non bâti et boisé qui appartient au couvent des Sœurs Franciscaines du Ban-Saint-Martin. Il est communément appelé « Parc des Sœurs ».

#### *Formes urbaines, architecture, patrimoine*

La démolition des bâtiments anciens rue de Lardemelle est interdite (cf : étoile marron).

#### *Risques*

Sur la partie Nord de l'OAP, des espaces verts et agricoles sont matérialisés.

### C. Accessibilité, desserte et stationnement

#### *Accès et voiries*

Au niveau de la rue Lardemelle, l'accès à un éventuel futur bâtiment de logement après démolition de l'existant doit obligatoirement se faire via le portail existant (cf : accès principal sur la pièce graphique).

#### *Déplacements doux*

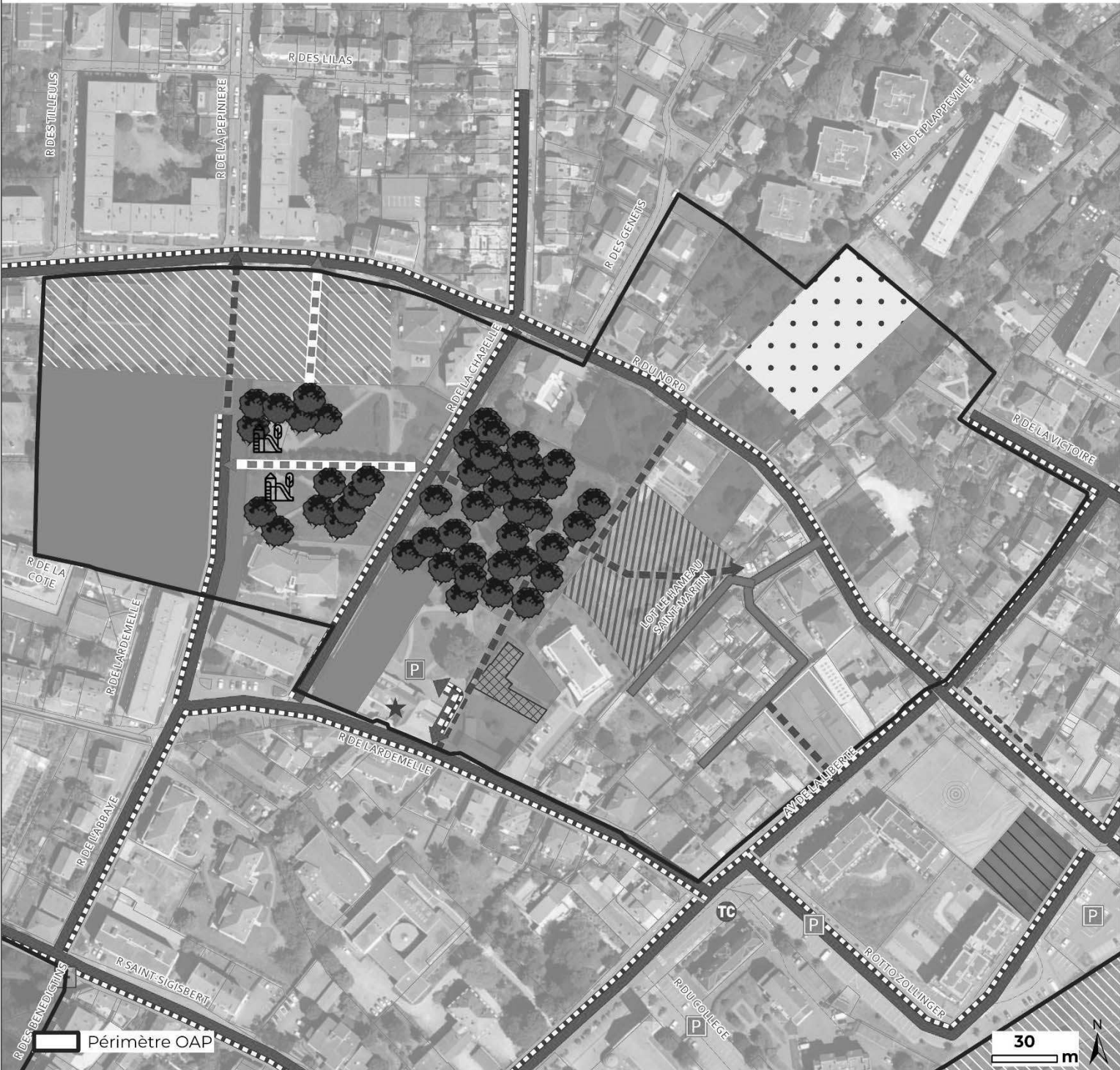
L'objectif est de créer une ouverture dans le mur d'enceinte du couvent des Sœurs, de manière à obtenir un accès piéton au parc. À ce titre, l'aménagement de la rue de la Chapelle doit permettre d'obtenir une liaison piétonne sécurisée entre le parc Sainte-Claire et le parc des Sœurs.

La création de plusieurs cheminements doux accessibles au public est souhaitée à l'intérieur de l'actuel parc des Sœurs. Il s'agit, à long terme, depuis l'entrée à ouvrir au niveau de la rue de la Chapelle, de créer, pour les piétons, des liaisons permettant de rejoindre la rue du Nord, la rue Lardemelle et les bâtiments existants dans le parc des Sœurs ainsi que sa partie Ouest.

Une liaison douce est également à créer entre la rue du Nord et l'Avenue de la Liberté. Sa localisation préférentielle figure sur la pièce graphique.

### D. Mesures complémentaires issues de l'évaluation environnementale

Les places de stationnement publiques ou privées créées au sein de l'opération seront perméables.



### Programmation

- Aire de jeux
- Portail à conserver
- Linéaire commercial à préserver
- Bâtiment/îlot à requalifier
- Exploitation agricole ou forestière
- Équipements publics
- Habitat
- Bâtiment à démolir
- Hébergement, habitat spécifique (Ehpad, logements étudiants, etc.)

### Accessibilité, desserte et stationnement

- Centralité à renforcer ou à créer
- Arrêt de transport en commun existant
- Aire de stationnement publique existante
- Aire de stationnement à aménager
- Voirie de desserte existante
- Liaison douce (piétons, vélos) existante
- Liaison douce (piétons, vélos) à créer
- Voie à requalifier
- Voirie secondaire existante
- Voirie secondaire à créer

### Aménagements paysagers et environnement

- Arbre remarquable à conserver
- Élément ou ensemble bâti patrimonial à préserver et valoriser
- Espace à végétaliser
- Espace vert existant



\*Les éléments situés hors du périmètre sont représentés à titre indicatif.  
Sources : DGF/Etalia, 01/10/2020 ; Orthophoto, 2018, IGN

## OAP Ban-Saint-Martin – Améliorer les circulations

### Localisation et contexte

Ce secteur se situe dans la partie Nord-Est de la ville là où elle est limitrophe de Metz, à proximité du pont de fer qui permet de rejoindre le cœur métropolitain. Il s'agit d'un endroit très fréquenté par les voitures, que cela soit sur l'Avenue Henri II ou la route de Plappeville.

#### A. Programmation

##### *Vocation*

L'espace vert existant correspond à un ancien terrain militaire très boisé qui a fait l'objet de nouvelles plantations d'arbres ces dernières années. Cette vocation verte doit être préservée.

Le reste de l'emprise visée par l'orientation d'aménagement correspond aux équipements publics de la ville à maintenir : mairie, école, collège, gymnase, Ru-Ban, terrains de football et terrain multisports.

#### B. Aménagements paysagers et environnement

##### *Aménagements paysagers*

L'ensemble de l'emprise ciblée en espace vert sera préservé de toute dénaturation. Seul l'équipement existant en son sein, un club canin, peut éventuellement réaliser des projets en respectant le règlement du PLUi.

##### *Formes urbaines, architecture, patrimoine*

Sans objet.

##### *Gestion des eaux pluviales*

Le vaste espace vert non imperméabilisé représenté est important pour favoriser l'infiltration des eaux pluviales. D'une superficie d'environ 8 hectares, ce site est le dernier grand espace non imperméabilisé en rive gauche de la Moselle qui se situe dans le cœur de l'Eurométropole.

##### *Energie*

Sans objet

##### *Risques*

La partie espace vert existant se trouve en zone rouge du Plan de Prévention des Risques d'inondations (PPRi). La partie équipements est aussi concernée par un aléa, mais de moindre ampleur.

#### C. Accessibilité, desserte et stationnement

##### *Accès et voiries*

La création d'une nouvelle voie de circulation primaire est envisagée sur la route de Plappeville pour permettre de rejoindre rapidement l'Avenue Henri II et de limiter les bouchons aux heures de pointe.

Une réflexion porte également sur l'apaisement des circulations qui permettent de desservir les différents équipements dont le collège. Des mises à sens unique de certains axes seront étudiées.

##### *Déplacements doux*

Les cheminements doux existants seront préservés, en particulier ceux qui permettent de faire le lien entre les équipements et la route de Plappeville via l'espace vert à préserver.

##### *Stationnement*

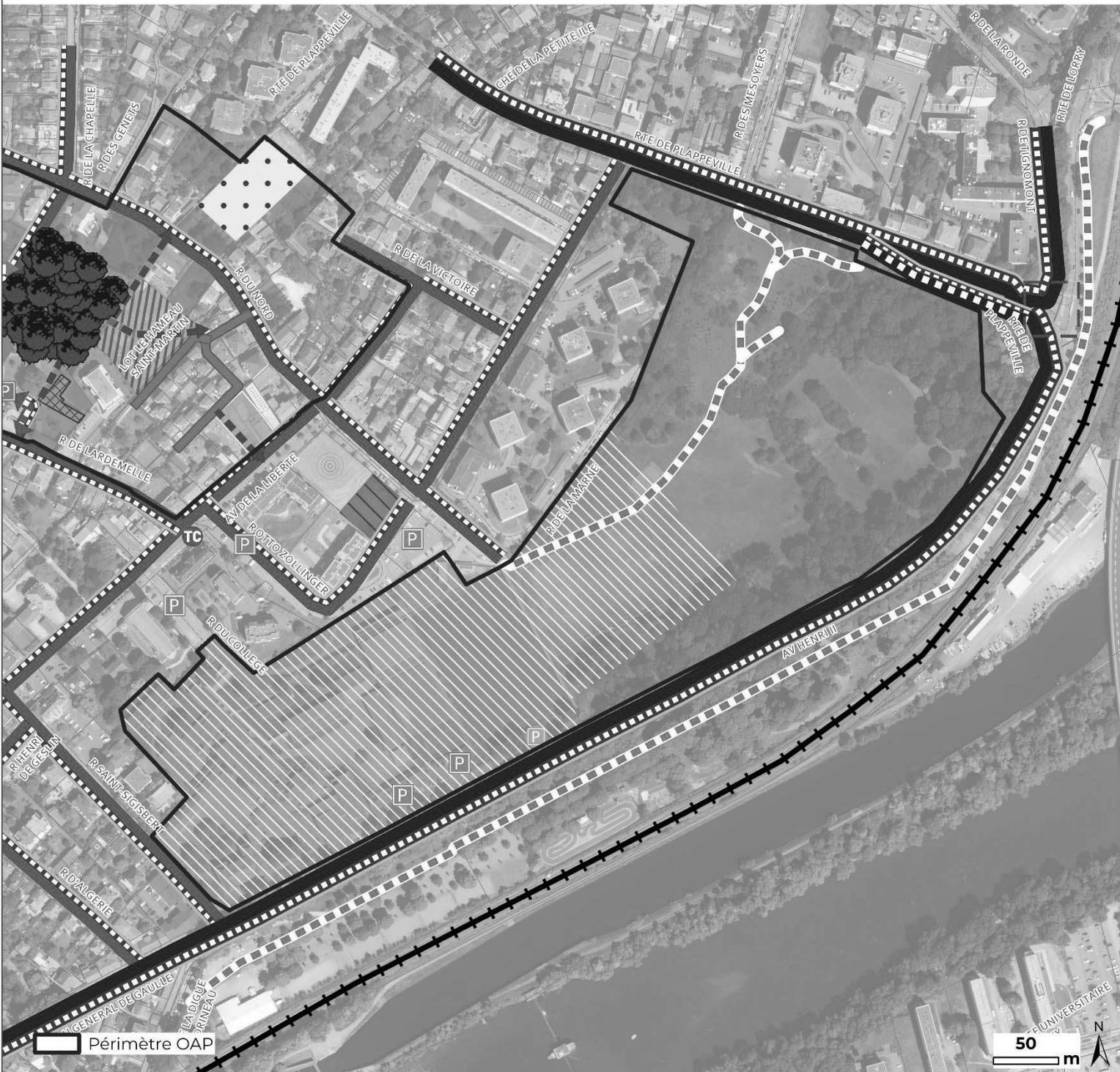
Les espaces de stationnement public existants seront préservés. Il s'agit des parkings devant le Ru-Ban et la mairie, et plus loin du parc adapté pour les poids-lourds.

##### *Transports en commun*

Les lignes L5 et C11 du réseau de transport le Met' desservent la ville.

#### D. Mesures complémentaires issues de l'évaluation environnementale

Les places de stationnement publiques ou privées créées au sein de l'opération seront perméables.



**Programmation**

- Linéaire commercial à préserver
- ▨ Équipements publics

**Aménagements paysagers et environnement**

- Arbre remarquable à conserver
- ★ Elément ou ensemble bâti patrimonial à préserver et valoriser
- Espace vert existant

**Accessibilité, desserte et stationnement**

- |                                                                                                                                                                                                                                      |                                                                                                                                                                                                                                                                                      |                                                                                                                                                                                                                                                                          |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <ul style="list-style-type: none"> <li>☐ Carrefour sécurisé à aménager</li> <li>◎ Centralité à renforcer ou à créer</li> <li>TC Arrêt de transport en commun existant</li> <li>P Aire de stationnement publique existante</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>P Aire de stationnement poids-lourds existante</li> <li>P Aire de stationnement à aménager</li> <li>→ Voirie de desserte existante</li> <li>—+— Voie ferrée existante</li> <li>◄- - - - - Liaison douce (piétons, vélos) existante</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>↔ Liaison douce (piétons, vélos) à créer</li> <li>▩ Voirie structurante/primaire existante</li> <li>▨ Voirie secondaire existante</li> <li>▧ Voirie secondaire à créer</li> <li>▩ Voirie structurante/primaire à créer</li> </ul> |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|

\* Les éléments cités hors du périmètre sont représentés à titre indicatif.  
Sources : DGF/États, 01/10/2020, Orthophoto, 2018, IGN



## 3.2 MARLY

### OAP Marly - Les étangs / Les Alizés

#### Localisation et contexte

D'une superficie d'environ 10 ha, le site d'urbanisation est délimité au nord par la ZAC de Marly-Bellefontaine, au sud par le quartier pavillonnaire de l'Argantier et à l'Ouest par l'ancienne voie ferrée reliant Metz à Château-Salins.

Dénommée « Les Alizés », l'urbanisation d'une première tranche du secteur est en cours de réalisation. La présente OAP porte principalement sur la seconde tranche qui s'insère dans le prolongement de l'opération en cours d'aménagement à l'Ouest de la zone, le long de la rue du Chemin de fer. Ces terrains, actuellement utilisés pour l'activité agricole, sont compris dans l'enveloppe urbaine. Leur urbanisation vient donc densifier le secteur. Enfin, on peut noter la présence de deux cours d'eau qui encadre la zone avec le « Grand Bouseux » au Nord et le « *Renaulrupt* » au Sud.

#### A. Programmation

##### *Vocation*

Ce secteur est à vocation principale d'habitat. Il comprend des opérations de logements collectifs, d'habitat individuel groupé (maisons en bande, intermédiaire) et individuel mixte (habitat pavillonnaire et groupé).

##### *Typologies et densités*

La construction d'au moins 140 nouveaux logements. Le projet d'aménagement s'attachera à proposer une typologie de logements diversifiée : immeubles d'habitat collectif de dimension modérée, habitat de type intermédiaire, habitat individuel, etc.

##### *Mixité sociale*

Cette typologie variée de logements permettra de renforcer le parcours résidentiel et ainsi favoriser une mixité intergénérationnelle et sociale.

Un minimum de 25 % de logement sociaux est attendu sur la globalité du programme de logements du secteur.

##### *Phasage*

Voir principes généraux.

#### B. Aménagements paysagers et environnement

L'aménagement de ce secteur d'urbanisation devra intégrer un paysagement qualitatif des continuités écologiques, et d'un espace public en articulation avec le quartier d'habitat de l'Argantier.

##### *Aménagements paysagers*

Les espaces verts et les aménagements paysagers du quartier intégreront les objectifs de renforcement de l'armature écologique de la commune :

- Au sud, renaturation des berges du Renaulrupt avec plantation d'une ripisylve et réservation d'une bande de 20 m de large à partir de la limite sud de l'unité foncière sur laquelle est réalisée l'opération. Cette bande non bâtie permettra de redessiner les berges et le lit du cours d'eau, de revégétaliser le terrain et d'aménager d'Ouest en Est un aménagement piéton-vélo fonctionnel qui assurera, à terme, la liaison entre le centre-ville de Marly et Augny ;
- Au nord, renaturation des berges du Grand Bouseux avec renforcement de la ripisylve et préservation d'une bande de 6 mètres de large en rive droite du fossé actuel dans ses parties non méandrées. Cette bande non bâtie permettra de redessiner les berges et le lit du cours d'eau et de le revégétaliser ;
- À l'Ouest, plantation d'une haie bocagère reliant la ripisylve du Grand Bouseux à celle du Renaulrupt.

Les essences seront choisies dans en fonction du contexte local. Il conviendra d'éviter les haies monospécifiques et de privilégier le mélange des essences.

##### *Formes urbaines, architecture, patrimoine*

Le projet d'aménagement proposera une typologie de logements diversifiée : habitat collectif de dimension modérée, habitat intermédiaire etc.

##### *Gestion des eaux pluviales*

Dans la mesure du possible, le projet d'aménagement prévoira l'infiltration des eaux pluviales sur le site de l'opération, en utilisant notamment la trame d'espaces verts intérieur du quartier.

*Energie*

Voir principes généraux.

*Risques*

La zone est concernée par un aléa retrait-gonflement des argiles de niveau faible (voir annexes PLUi). Des mesures préventives devront être prises lors des nouvelles constructions afin de limiter ce risque. Des études géotechniques doivent permettre de déterminer précisément la nature de ces mesures pour assurer l'intégrité du bâti.

## C. Accessibilité, desserte et stationnement

*Accès et voiries*

Le secteur d'urbanisation devra être connecté au réseau viaire existant à proximité immédiate (rues du Chemin de Fer, du fossé et du Général Trezel notamment). Pour rappel, l'accès automobile à l'ensemble du secteur se fera depuis la rue du Chemin de fer, à l'Ouest, en décalage par rapport au giratoire de la RD5. Une sortie du quartier vers la ZAC de la Bellefontaine, au Nord, sera en outre possible. Néanmoins le dimensionnement de la voirie ne devra pas permettre une circulation à double sens.

Le projet d'aménagement doit être conçu de manière à dissuader le trafic automobile de transit à l'intérieur du quartier, tout en rendant possible les connexions cyclables.

*Déplacements doux*

Des liaisons piétonnes devront être prévues afin d'assurer la desserte interne de la zone et l'accès

aux espaces voisins (zone commerciale Bellefontaine, quartier de l'Argantier).

Deux axes de déplacement doux d'intérêt intercommunal jouteront ou traverseront à terme le quartier : liaison Montigny <> Marly <> Cuvry et liaison Augny <> Marly. Le projet d'aménagement intégrera la connexion de ces deux liaisons et leur mise en relation avec la ZAC de la Bellefontaine.

La conception des cheminements doux devra intégrer le confort d'usage de la pratique et, de fait, privilégier la végétalisation qui contribue à une ambiance apaisée, permet l'ombrage et sécurise en délimitant les différents usages.

Une passerelle « mode doux » devra être aménagée en direction de la ZAC de la Bellefontaine.

*Stationnement*

L'imperméabilisation des aires de stationnement devra rester limitée en privilégiant les surfaces de type dalles engazonnées ou les sols stabilisés. Ces espaces devront par ailleurs être végétalisés et plantés.

*Transports en commun*

Le secteur ne pourra être ouvert à l'urbanisation que s'il est localisé à moins de 300 mètres d'une station de transports en commun.

Le site pourra être desservi par le réseau de transport urbain au niveau de la rue du Chemin de fer, et/ou sur la RD5, au niveau du nouveau giratoire de la ZAC de la Bellefontaine. Dans le second cas, les usagers pourront accéder au quartier des Alizés en utilisant l'emprise de l'ancienne voie ferrée Metz- Château-Salins, à réaménager.



Périmètre OAP

**Programmation**

- Habitat collectif
- Habitat individuel groupé (maisons en bande, intermédiaire)
- Habitat individuel mixte (pavillonnaire et groupé)

**Aménagements paysagers et environnement**

- Continuité écologique à préserver ou renforcer
- Cours d'eau existant
- Haie paysagère à préserver, renforcer ou à créer
- Placette / espace public à aménager

**Accessibilité, desserte et stationnement**

- Liaison douce (piétons, vélos) à créer
- Voirie structurante/primaire existante
- Voirie secondaire existante
- Voirie secondaire à créer
- Voirie structurante/primaire à créer

\*Les éléments situés hors du périmètre sont représentés à titre indicatif.  
Sources : DGFIP/Ealab, 01/10/2020 ; Orthophoto, 2018, IGN

## OAP Marly – Sous les vignes

### Localisation et contexte

D'une superficie d'environ 1,2 ha, ce secteur se situe au Sud-Ouest de la partie urbanisée de la commune à l'interface avec des espaces agricoles. Implantée le long de la rue des Vignes, la zone est bordée par un cimetière sur sa frange sud.

### A. Programmation

#### *Vocation*

La zone doit accueillir des programmes immobiliers à vocation habitat.

#### *Typologies et densités*

La réalisation de 30 logements est imposée sur cet espace.

#### *Mixité sociale*

Un minimum de 35 % de logement sociaux est attendu sur la globalité du programme de logement du secteur.

#### *Phasage*

Sans objet.

### B. Aménagements paysagers et environnement

#### *Aménagements paysagers*

Une frange paysagère devra être aménagée à l'interface avec les espaces agricoles et le cimetière.

#### *Formes urbaines, architecture, patrimoine*

Sans objet.

#### *Gestion des eaux pluviales*

Dans la mesure du possible, le projet d'aménagement prévoira l'infiltration des eaux pluviales sur le site de l'opération.

#### *Energie*

Sans objet.

#### *Risques*

Sans objet.

### C. Accessibilité, desserte et stationnement

#### *Accès et voiries*

Le quartier sera desservi par une voie structurante établit depuis la rue des Vignes intégrant l'aménagement d'un espace de retournement.

#### *Déplacements doux*

Sans objet.

#### *Stationnement*

L'imperméabilisation des aires de stationnement devra rester limitée en privilégiant les surfaces de type dalles engazonnées ou les sols stabilisés. Ces espaces devront par ailleurs être végétalisés et plantés.

#### *Transports en commun*

Sans objet.



Périim ètre OAP

10 m

**Program mation**

**Aménagem ents paysagers et environnem ent**

Aire de jeux

Haie paysag ère à préserver, renforcer ou à créer

Habitat

**Accessibilité, desserte et stationnem ent**

Place de retournem ent à am énam ger

Voirie de desserte à créer

## Localisation et contexte

D'une superficie d'environ 11 ha, ce secteur se situe au Sud-Ouest de la partie urbanisée de la commune à l'interface avec des espaces agricoles et d'un espace boisé. Sur sa frange est, la zone est bordée par l'ancienne voie de chemin de fer reliant Metz à Château-Salins et une continuité écologique à préserver. Le site est mitoyen de quelques habitations, entourées de jardins.

Une première tranche de cette opération est en cours d'aménagement. Il s'agit de définir ici les principes de continuité pour la seconde tranche.

## A. Programmation

### *Vocation*

La zone doit accueillir des programmes immobiliers à vocation habitat.

### *Typologies et densités*

L'aménagement de la zone doit permettre la construction d'environ 385 logements. Le projet d'aménagement s'attachera à proposer une typologie de logements diversifiée : immeubles d'habitat collectif de dimension modérée, habitat de type intermédiaire, habitat individuel mixte, etc.

### *Mixité sociale*

Cette typologie variée de logements permettra de renforcer le parcours résidentiel et ainsi favoriser une mixité intergénérationnelle et sociale.

Un minimum de 25 % de logement sociaux est attendu sur la globalité du programme de logements du secteur.

### *Phasage*

Deux tranches d'urbanisation prévues. Première tranche en cours de réalisation. Deuxième tranche à moyen terme. Voir principes généraux.

## B. Aménagements paysagers et environnement

### *Aménagements paysagers*

Les boisement et haies situées au Nord-Est du site sont destinées à conserver leur vocation naturelle. Ils assurent le maintien des continuités écologiques existantes et peuvent constituer une base pour la trame d'espaces verts intérieurs du quartier.

Il est demandé de préserver au moins partiellement le bosquet en entrée de zone, avec néanmoins la possibilité de l'éclaircir pour y aménager des cheminements piétons et espaces récréatifs.

La création d'un passage pour amphibiens sous la voie d'accès principale au quartier est aussi à réaliser.

### *Formes urbaines, architecture, patrimoine*

Les secteurs de plus forte densité, accueillant notamment les immeubles d'habitat collectif, seront implantés prioritairement aux abords de la trame d'espaces verts internes du quartier. Aux franges de l'opération, la typologie des constructions sera diversifiée au travers de la réalisation d'habitations de type intermédiaire.

### *Gestion des eaux pluviales*

Dans la mesure du possible, le projet d'aménagement prévoira l'infiltration des eaux pluviales sur le site de l'opération, en utilisant notamment la trame d'espaces verts intérieur du quartier.

### *Energie*

Sans objet.

### *Risques*

Sans objet.

## C. Accessibilité, desserte et stationnement

### *Accès et voiries*

Le quartier sera desservi par une voie structurante établit depuis la rue de chemin de fer et qui ne devra pas être aménagée en impasse. Elle pourra être ultérieurement prolongée en direction des Hauts-de-Vannonchamps et, si les conditions de circulation le permettent, se connecter à terme à la RD 113 a. La desserte secondaire du quartier est établie à partir de la voie structurante.

### *Déplacements doux*

Les cheminements doux qui seront mis en place devront :

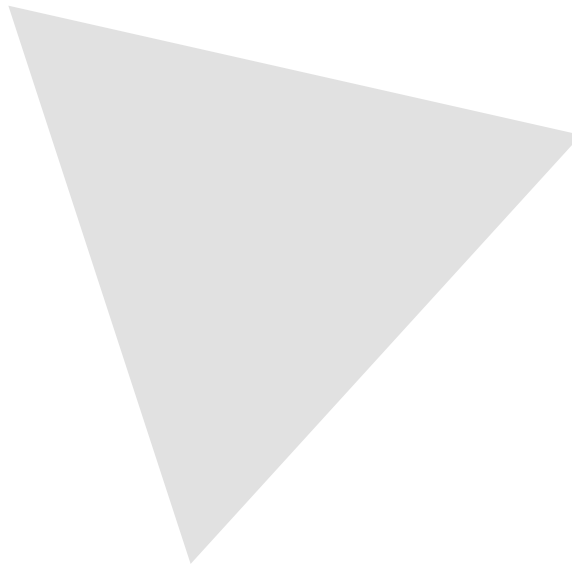
- Assurer la fin de la jonction entre la voie verte aménagée vers Cuvry et la piste cyclable qui longe le domaine de l'Argantier ;
- Irriguer l'intérieur du quartier et permettre de raccorder ultérieurement l'opération des Hauts-de-Vannonchamps à l'ancienne voie ferrée Metz – Château-Salins.

*Stationnement*

**Voir principes généraux.**

*Transports en commun*

**Les besoins en desserte en transports en commun du quartier s'appuieront sur un arrêt de bus positionné rue du Chemin de fer.**





Périmètre OAP

40 m

**Programmation**

- Habitat collectif
- Habitat individuel groupé (maisons en bande, intermédiaire)
- Habitat individuel mixte (pavillonnaire et groupé)

**Aménagements paysagers et environnement**

- Hauteur de construction à respecter
- Continuité écologique à préserver ou renforcer
- Cours d'eau existant
- Passage à faune à créer ou préserver
- Frange paysagère à valoriser ou à créer
- Espace vert à créer

**Accessibilité, desserte et stationnement**

- Carrefour sécurisé à aménager
- Place de retournement à aménager
- Liaison douce (piétons, vélos) à créer
- Voirie structurante/primaire existante
- Voirie secondaire à créer
- Voirie structurante/primaire à créer



## OAP Marly – Projet d'équipement

### Localisation et contexte

D'une superficie d'environ 2,3 ha, ce secteur se situe à proximité du centre de la commune, au Sud de la ZAC de Marly Bellefontaine et à l'Est de l'opération « Les Alizés » en cours d'aménagement.

### A. Programmation

#### *Vocation*

La zone doit accueillir un équipement public.

#### *Typologies et densités*

Sans objet.

#### *Mixité sociale*

L'ensemble des opérations réalisées, sans distinctions entre elles, doivent permettre de répondre aux objectifs fixés par le Programme Local de l'Habitat de l'Eurométropole de Metz.

#### *Phasage*

Sans objet.

### B. Aménagements paysagers et environnement

#### *Aménagements paysagers*

Une frange paysagère devra être aménagée à l'interface avec les espaces agricoles.

Les espaces verts et les aménagements paysagers du quartier intégreront les objectifs de renforcement de l'armature écologique de la commune.

Au Sud, une renaturation des berges du Renaulrupt avec plantation d'une ripisylve et réservation d'une bande de 20 mètres de large à partir de la limite Sud de l'unité foncière doit être réalisée.

Cette bande non bâtie permettra de redessiner les berges, le lit du cours d'eau et de revégétaliser le terrain.

#### *Formes urbaines, architecture, patrimoine*

Sans objet.

#### *Gestion des eaux pluviales*

Dans la mesure du possible, le projet d'aménagement prévoira l'infiltration des eaux pluviales sur le site de l'opération.

Sur la partie Nord-Est du périmètre, l'ouvrage de gestion des eaux pluviales existe déjà.

#### *Energie*

Sans objet.

#### *Risques*

Sans objet.

### C. Accessibilité, desserte et stationnement

#### *Accès et voiries*

La desserte du secteur de projet s'effectuera via une connexion sur le rond-point de la RD 5c adjacent.

#### *Déplacements doux*

Un aménagement d'Ouest en Est pour les piétons et cyclistes assurera, à terme, la liaison entre le centre-ville de Marly et Augny.

#### *Stationnement*

Sans objet.

#### *Transports en commun*

Sans objet.



Périmètre OAP

**Programmation**

Équipements publics

**Aménagements paysagers et environnement**

- Continuité écologique à préserver ou renforcer
- Cours d'eau existant
- Haie paysagère à préserver, renforcer ou à créer
- Ouvrage de gestion des eaux pluviales à créer
- Espace vert existant

**Accessibilité, desserte et stationnement**

Accès principal

## 3.3 MONTIGNY-LES-METZ

### OAP Montigny-lès-Metz – Quartier Lizé

#### Localisation et contexte

L'ancien quartier militaire Lizé est situé sur le secteur Montigny-haut. Il est bordé par la rue Général Franiatte à l'Est et la rue Saint-Ladre à l'Ouest.

Cette emprise fait originellement partie d'un ensemble d'implantations militaires (casernes et hôpital) construit sous l'occupation allemande, de part et d'autre de l'actuelle rue Général Franiatte. Cet espace, qui présente une valeur patrimoniale et mémorielle forte, impacte le fonctionnement urbain de ce secteur de la commune.

Implanté dans un tissu urbain dense et encadré par deux polarités commerciales (Franiatte / place Mermoz), le site Lizé, de 9 ha, est enclavé et peu perméable. Cependant, il bénéficie d'une bonne desserte vers le cœur d'agglomération et ses territoires périphériques via la rue Général Franiatte. Sur sa partie Nord, le pont Saint-Ladre adjacent offre une liaison directe avec le secteur Montigny-bas.

La localisation et la superficie de cette emprise en font un espace de renouvellement urbain stratégique pour la ville de Montigny-lès-Metz.

A terme, l'intégration de ce nouveau morceau de ville constitue une opportunité de faire évoluer le fonctionnement spatial de ce secteur de la commune mais également de répondre, en partie, aux objectifs de mixité sociale et urbaine.

Le renouvellement de cet espace participera à l'amélioration de la perméabilité du tissu urbain communal en complétant le maillage de déplacements doux entre les différents quartiers du secteur Montigny-haut mais également avec le secteur Montigny-bas.

#### A. Programmation

##### *Vocation*

Conçu comme un nouveau quartier pour la ville de Montigny-lès-Metz, cette emprise réaménagée se caractérisera par sa mixité fonctionnelle : logements, commerces, services mais également équipements publics et des aménagements de plein-air pourront y être implantés, le cas échéant.

##### *Typologies et densités*

Les programmes d'habitat seront composés de typologies diversifiées comprenant des logements individuels, intermédiaires et collectifs permettant l'accueil de ménages aux profils variés. La densité moyenne du quartier Lizé sera d'environ 80 logements à l'hectare.

Le réaménagement du site proposera une gestion différenciée des densités et portera une attention particulière à la transition des formes bâties :

- Habitat individuel ou groupé sur les franges Nord (rues Marc Seguin et Justin Beauqué) et Sud (rue de la Prévôté),

- Habitat collectif en cœur de site.

Le nombre total de logements à réaliser et à requalifier avoisinera les 750 unités.

##### *Mixité sociale*

La part de logements aidés représentera environ 20% de l'ensemble des logements réalisés à terme sur la totalité de la zone.

##### *Phasage*

*Voir principes généraux.*

#### B. Aménagements paysagers et environnement

##### *Aménagements paysagers*

Représentant une part de l'histoire du site militaire, plusieurs éléments végétalisés et paysagers devront être conservés ou remplacés. Des ajustements futurs sont à prévoir avec l'arrivée du Mettis.

L'intégration du site dans son environnement s'appuiera également sur une transition des formes bâties au niveau des franges du site (rues de la Prévôté et Justin Beauqué). Ceci se traduira, par exemple, par la végétalisation d'un espace à l'arrière des logements bordant la rue de la Prévôté.

L'aménagement des espaces végétalisés devra privilégier la plantation d'essences adaptées au contexte local et diversifiées afin de viser un potentiel écologique maximal.

La création d'un lien fonctionnel doux entre le Nord (pont Saint-Ladre / rue Marc Seguin) et le Sud (rue de la Prévôté / caserne Colin) du site s'articulera

avec la création ou la préservation de perspectives visuelles.

L'aménagement d'un espace aménagé minéral / végétal sur la partie Nord du site favorisera la création d'une vue dégagée sur le secteur Montigny-bas et plus largement sur les côtes de Moselle et le Mont Saint-Quentin.

Les végétaux avec un fort potentiel d'ombrage sont à privilégier afin de limiter le phénomène d'îlot de chaleur urbain au sein de cette OAP.

*Formes urbaines, architecture, patrimoine*

Le principe d'un front bâti en recul de la rue Général Franiatte devra être maintenu, soit à travers des opérations de réhabilitation des bâtiments existants, soit à travers des opérations de démolition / reconstruction.

*Gestion des eaux pluviales*

Voir principes généraux.

*Energie*

Voir principes généraux.

*Risques*

Sans objet.

## C. Accessibilité, desserte et stationnement

*Accès et voiries*

La gestion de l'accessibilité et de la desserte interne du site conditionne fortement l'intégration de cet espace au tissu urbain environnant et son fonctionnement à terme.

L'accès principal des véhicules motorisés nécessitera la création d'un nouveau tissu viaire structurant permettant à la fois de relier la rue

Général Franiatte et la rue Saint-Ladre, et de désenclaver le site.

Des accès secondaires pourront également être créés, notamment :

- Dans le prolongement de l'impasse Gauthiez ;
- Depuis la rue Général Franiatte entre les bâtiments.

La création des nouveaux accès s'articulera avec une requalification de la rue Général Franiatte favorisant la multimodalité des usages (transports en commun, modes doux).

*Déplacements doux*

Le développement d'un maillage de liaisons douces garantira l'accessibilité et la perméabilité du site pour les piétons et les cyclistes.

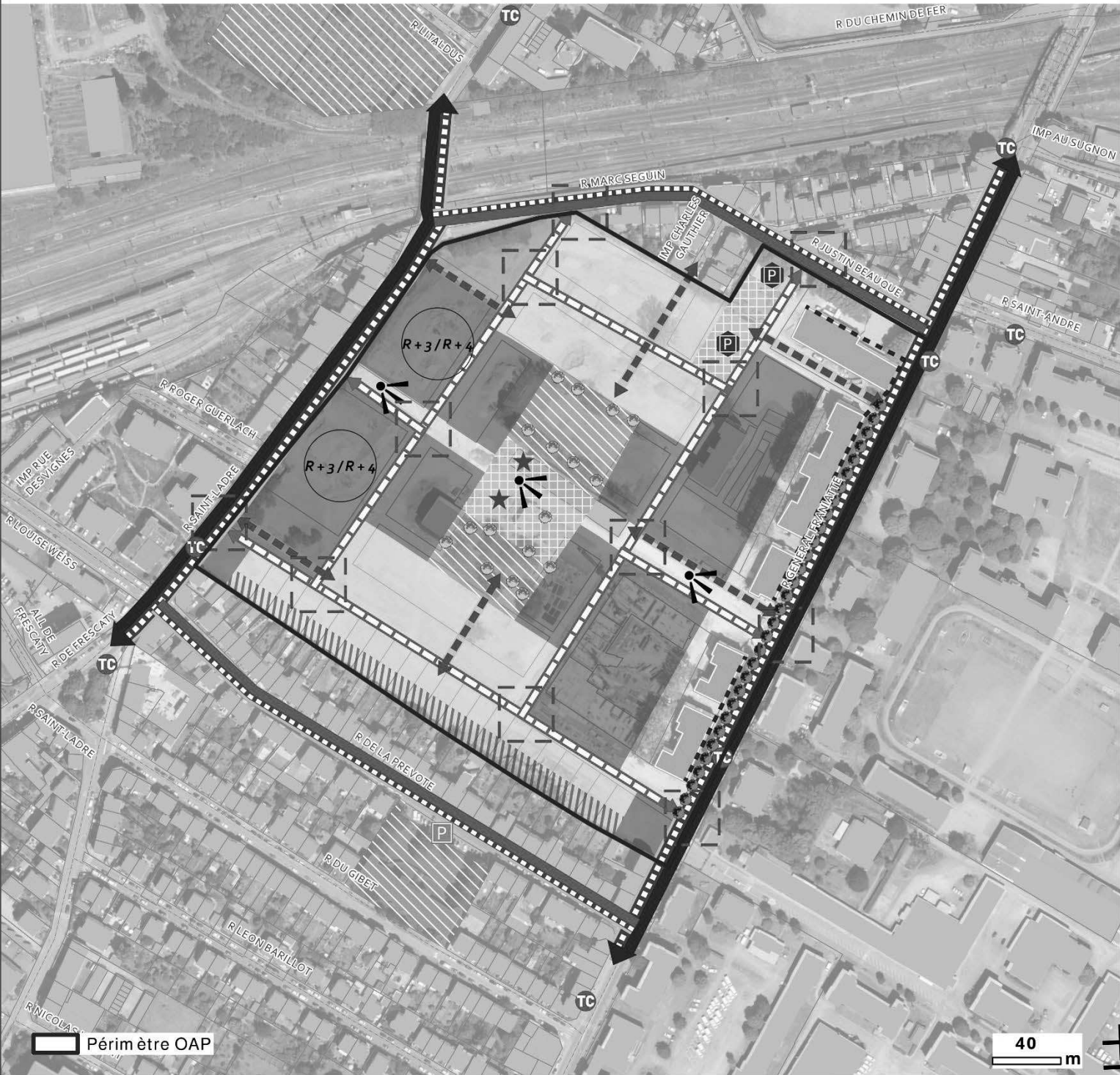
La conception de ce maillage doux devra intégrer le confort d'usage de la pratique et, de fait, privilégier la végétalisation qui contribue à une ambiance apaisée, permet l'ombrage et sécurise en délimitant les différents usages.

*Stationnement*

L'imperméabilisation des aires de stationnement devra rester limitée en privilégiant les surfaces de type dalles engazonnées ou les sols stabilisés. Ces espaces devront par ailleurs être végétalisés et plantés.

*Transports en commun*

Les lignes L1/L2/L3 et C13/C14 de réseau de transport le Met' desservent la ville. Des arrêts se situent à proximité de la zone de projet dans la rue Franiatte ou encore la rue Saint-Ladre.



Péri m ètre OAP

40 m

**Program mation**

- Bâtim ent/lot à requalif ier
- Éqipem ents publics
- Habitat collectif
- Habitat individuel groupé (m aisons en bande, interm édiaire)

**Aménagem ents paysagers et environnem ent**

- Elém ent végétal à préserver
- Hauteur de construction à respecter
- Elém ent ou ensem ble bâti patrim onial à préserver et valoriser
- Perspective paysagère à préserver et valoriser
- Alignem ent d'arbres à préserver, renforcer ou à créer
- Front bâti à harm oniser et valoriser
- Espace à végétaliser
- Placette / espace public à am énger
- Espace vert à créer

**Accessibilité, desserte et stationnem ent**

- Carrefour sécuris é à am énger
- Arrêt de transport en com m un existant
- Mutualisation du stationnem ent à organiser
- Aire de stationnem ent publique existante
- Voirie de desserte à créer
- Liaison douce (piétons, vélos) à créer
- Voirie structurante/prim aire existante
- Voirie secondaire existante

\*Les élém ents situés hors du périm ètre sont représentés à titre indicatif.  
Sources : DGFIP/Etala b, 01/10/2020 ; Orthophoto, 2018, IGN

## OAP Montigny-lès-Metz – Sud Blory – La Horgne

### Localisation et contexte

Le secteur Sud Blory – La Horgne se situe au Sud du chemin de Blory en limite de la partie urbanisée de la commune. Actuellement occupé par des terrains agricoles, cet espace constitue un secteur d'extension de l'urbanisation.

Positionné en bordure haute de la vallée de la Seille, le site présente des caractéristiques environnementales et paysagères intéressantes (présence d'un bosquet et de vestiges historiques, vue panoramique sur la vallée de la Seille et le quartier Metz-Magny notamment) qui devront être prises en compte dans les choix d'aménagement.

### A. Programmation

#### *Vocation*

Cette zone à vocation majoritairement résidentielle pourra également accueillir du commerce, des services et des équipements.

#### *Typologies et densités*

L'urbanisation de cette zone devra proposer une gestion graduée des densités entre le chemin de Blory et les espaces agricoles situés au sud. Des typologies d'habitat diversifiées allant du petit collectif au logement individuel devront être proposées pour permettre l'accueil de ménages aux profils variés.

À terme, la zone à urbaniser devra accueillir un volume global d'environ 370 logements.

#### *Mixité sociale*

Sans objet.

#### *Phasage*

Au regard de l'importance de sa superficie, cet espace devra être urbanisé progressivement. Pour cela, deux grandes phases d'urbanisation sont distinguées :

1- partie nord, correspondant aux secteurs le long du chemin de Blory : environ 285 logements

2- partie sud, correspondant aux zones d'habitat mixte et individuel : environ 85 logements.

Une gestion graduée des densités et des formes bâties devra être appliquée entre les différents secteurs de la zone :

- Au nord, contigu du chemin de Blory, une densité d'environ 47 logements / ha composée de logements collectifs en

R+2+A maximum , et ponctuellement R+3+attique pour tenir compte de la déclivité de certains terrains ;

- au sud, à l'interface des espaces agricoles, une densité comprise entre 25 et 27 logements / ha et composée de logements intermédiaires (R+1+attique maximum) et individuels denses.

### B. Aménagements paysagers et environnement

#### *Aménagements paysagers*

À terme, une attention particulière devra être portée à la gestion de l'interface entre espace urbanisé et espace agricole.

L'un des enjeux principaux pour l'urbanisation de cette zone est la nécessité de connecter les entités naturelles et paysagères entre elles. Pour cela, les aménagements réalisés devront limiter au maximum l'imperméabilisation des sols et un espace paysager sera créé autour du micro-vallon existant en cœur de site pour favoriser l'infiltration des eaux pluviales.

Par ailleurs, plusieurs vues structurantes sur la vallée de la Seille devront être préservées à travers les choix d'implantation des bâtiments, la gestion des formes bâties et l'aménagement d'un espace paysager central.

L'aménagement des espaces végétalisés devra privilégier la plantation d'essences adaptées au contexte local et diversifiées afin de viser un potentiel écologique maximal.

Les végétaux avec un fort potentiel d'ombrage sont à privilégier afin de limiter le phénomène d'îlot de chaleur urbain au sein de cette OAP.

#### *Formes urbaines, architecture, patrimoine*

Sans objet.

#### *Gestion des eaux pluviales*

Les eaux pluviales seront gérées selon un principe de noue (cf. pièce graphique).

#### *Energie*

Voir principes généraux.

*Risques*

Le site est localisé dans une zone potentiellement sujette aux débordements de nappe ou inondation de cave. Cette caractéristique est à prendre en compte dans le cadre de l'opération.

### C. Accessibilité, desserte et stationnement

*Accès et voiries*

L'accessibilité de la zone s'appuiera principalement sur le chemin de Blory.

Le statut de cette voie de circulation, qui supporte d'importants flux de transit, évoluera vers un axe plus urbain permettant de gérer au mieux la vitesse des véhicules motorisés et favorisant le partage des usages sur la chaussée.

La desserte de la zone s'appuiera sur plusieurs « points de connexion » au niveau du chemin de Blory. Hiérarchisée entre voies principales et secondaires, la desserte interne sera associée, le plus possible, à des liaisons douces.

*Déplacements doux*

Un réseau de liaisons douces sera aménagé sur l'ensemble de la zone pour garantir la perméabilité entre les différents secteurs. Ce réseau devra être connecté aux liaisons existantes ou en projet situées en limite de la zone et permettant de relier les autres secteurs de la commune.

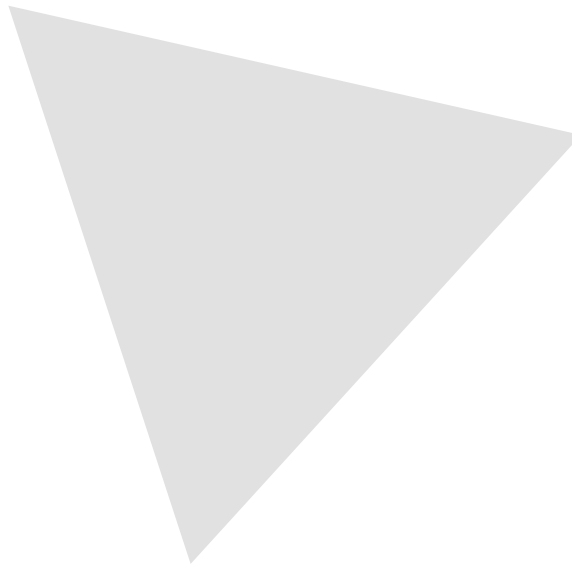
En complément, la conception des maillages doux devra intégrer le confort d'usage de la pratique et, de fait, privilégier la végétalisation qui contribue à une ambiance apaisée, permet l'ombrage et sécurise en délimitant les différents usages.

*Stationnement*

Pour limiter son impact sur l'espace public et la voirie, le stationnement devra être mutualisé au maximum. Pour cela, plusieurs espaces seront privilégiés : à proximité du lycée professionnel régional du BTP et en cœur de zone.

*Transports en commun*

Les lignes L1/L2/L3 et C13/C14 de réseau





Périètre OAP

30 m

**Programmation**

- Habitat mixte (intermédiaire ou petit collectif)
- Habitat collectif
- Habitat individuel mixte (pavillonnaire et groupé)

**Aménagements paysagers et environnement**

- Gestion des eaux pluviales à organiser
- Hauteur de construction à respecter
- Perspective paysagère à préserver et valoriser
- Espace de desserte paysagère à créer
- Espace vert à créer

**Accessibilité, desserte et stationnement**

- Carrefour sécurisé à aménager
- Place de retournement à aménager
- Aire de stationnement à aménager
- Liaison douce (piétons, vélos) à créer
- Voirie secondaire à créer
- Voirie structurante/primaire à créer



## 3.4 MOULINS-LES-METZ

### OAP Moulins-lès-Metz : Secteur de la Rue de la Poste

#### Localisation et contexte

Ce secteur est situé à l'articulation de la rue de Verdun (RD603) et la rue de la Poste. Le tissu urbain environnant est composé principalement de maisons accolées et implantées à l'alignement ou à proximité de la voie.

D'une superficie de 1,4 ha, le secteur est partiellement bâti (habitations le long des voies qui l'entourent, bâtisses en cœur d'îlot) et occupé par des jardins et des terrains en friches.

#### A. Programmation

##### *Vocation*

Ce secteur a pour objectif de développer un secteur à vocation résidentielle d'habitat mixte (intermédiaire ou petit collectif).

##### *Typologies et densités*

Une diversité des typologies de logement est attendue sur la zone (habitat individuel groupé et habitat collectif).

Un minimum de 15 logements est attendu sur le secteur.

##### *Mixité sociale*

Un minimum de 20 % de logements sociaux imposé au programme de l'opération.

##### *Phasage*

Moyen terme / Voir principes généraux.

Au sein de la zone, le projet doit permettre la gestion des cœurs d'îlots en jardins et espaces verts d'agréments identifiés.

Les végétaux avec un fort potentiel d'ombrage sont à privilégier afin de limiter le phénomène d'îlot de chaleur urbain au sein de cette zone.

##### *Formes urbaines, architecture, patrimoine*

L'implantation des constructions nouvelles le long de la rue de Verdun sont à aligner avec les façades des constructions existantes situées à l'angle de la rue de la Poste et de la rue de Verdun.

Les nouvelles constructions devront présenter une qualité architecturale renforcée puisqu'elles sont situées dans un Périmètre Protégé de Monument Historique et dans un Périmètre Délimité des Abords.

##### *Gestion des eaux pluviales*

Voir principes généraux.

##### *Energie*

Voir principes généraux.

##### *Déchets*

Toute construction doit être accessible aux véhicules de collecte des ordures ménagères. A défaut, des aires de présentations spécifiques doivent être aménagées conformément aux principes édictés dans l'orientation d'aménagement thématique relative aux espaces publics et dans les annexes sanitaires.

##### *Risques*

Sans objet

#### B. Aménagements paysagers et environnement

##### *Aménagements paysagers*

L'aménagement paysager doit concourir à l'intégration du projet dans son environnement. Le traitement des espaces paysagers participera ainsi :

- À l'accompagnement des déplacements doux ;
- À l'inscription du projet dans son contexte (préservation de zones vertes/jardins entre bâti existant et futur) ;
- À la gestion des eaux pluviales ;
- À la biodiversité...

#### C. Accessibilité, desserte et stationnement

##### *Accès et voiries*

Situé en entrée Nord de Moulins-lès-Metz, le futur secteur de développement bénéficie d'une bonne accessibilité. Il sera directement connecté au réseau viaire existant (rue de Verdun, rue de la Poste, rue de la Gare) et sera desservi par une voie interne à créer.

Un emplacement réservé est notamment mis en place le long de la rue de la Poste afin de permettre l'élargissement de cette voie.

L'aménagement d'une voirie transversale, parallèle à la rue de la Poste, reliant la rue de Verdun et la rue de la Gare, permettra de desservir le cœur d'îlot. Le projet prévoit également la possibilité de créer une voie de desserte Est-Ouest bouclant la rue de la Poste avec la nouvelle desserte viaire pour assurer une meilleure circulation sur le site.

*Concernant les caractéristiques des voiries se référer aux dispositions générales du règlement et à l'OAP thématique afférente.*

#### *Déplacements doux*

Des liaisons piétonnes devront être prévues et se connecter au réseau doux avoisinant afin d'assurer la desserte interne au secteur de développement et vers les quartiers voisins.

Les liaisons douces à aménager sur le secteur, en particulier en cœur de l'îlot, devront être cohérentes avec les principes visant à renforcer le maillage de circulations piétonnes et d'espaces de respiration, afin d'assurer une bonne mise en relation entre les espaces habités et les lieux de vie.

La conception des cheminements doux devra intégrer le confort d'usage de la pratique et, de fait, privilégier la végétalisation qui contribue à une ambiance apaisée, permet l'ombrage et sécurise en délimitant les différents usages.

#### *Stationnement*

En matière de stationnement, l'opération devra être conforme au règlement d'urbanisme de la zone, notamment en ce qui concerne la réalisation d'emplacements visiteurs.

L'imperméabilisation des aires de stationnement collectives devra rester limitée en privilégiant par exemple les surfaces de type dalles engazonnées ou des matériaux filtrants. Ces espaces devront par ailleurs être végétalisés et plantés d'arbres de haute tige.

#### *Transports en commun*

Le site se localise à proximité immédiate du réseau de transport en commun avec des arrêts de bus implantés au Sud du périmètre, le long de la rue de Verdun (RD603).



## OAP Moulins-lès-Metz : Secteur Moulins-Sud et Carrefour Route de Jouy

### Localisation et contexte

Le secteur couvert par l'OAP se situe entre le carrefour rue de Chaponost/route de Jouy et le secteur d'activités industrielles et logistiques situé au Sud de la voie ferrée. Cette OAP peut se diviser en deux parties distinctes.

La partie au Nord porte sur la requalification de l'axe structurant rue de Chaponost- Route de Jouy. Elle s'articule à la fois autour du réaménagement général de la traversée du quartier Saint-Pierre par la rue de Chaponost et la route de Jouy, et de la restructuration des tissus urbains environnants dans une logique d'aménagement de plateforme multimodale.

La partie au Sud correspond au secteur de reconversion/extension de Moulins-Sud. Ce secteur est situé à proximité du passage sous la voie ferrée Metz-Nancy, le long de la route de Jouy. Le tissu urbain environnant est composé majoritairement de bâtiments d'activités économiques (logistiques, commerces, ...) et de quelques pavillons implantés le long de la rue. D'une superficie de 10 ha environ, il est aujourd'hui occupé par des infrastructures de desserte ferroviaires (voie de marchandises) et des espaces en friche particulièrement dégradés par des problèmes d'incivilités (décharges sauvages de déchets, matériaux, ...)

### A. Programmation

#### Vocation

La partie Nord autour du carrefour rue de Chaponost / route de Jouy a pour double objectifs de faire coïncider les fonctions de cœur quartier et de «*pénétrante urbaine*» pour permettre de répondre de manière plus urbaine à son rôle d'axe structurant de la vie de proximité du quartier Saint-Pierre :

- En confortant et renforçant l'offre de commerces, services de proximités et équipements de quartier ;
- En renforçant et sécurisant les modes de circulations alternatifs à l'automobile notamment par la requalification de l'espace public (gestion de la ligne structurante 1 (Le Met'), liaisons douces, ...

La partie au Sud de l'autre côté de la voie ferrée correspondant au secteur Moulins-Sud a pour objectif d'accueillir des habitations à vocation résidentielle (habitat mixte).

#### Typologies et densités

Le secteur de Moulins-Sud destiné à accueillir de l'habitat, devra garantir une offre mixte de logements adaptés au contexte urbain environnant (individuel, individuel groupé et petits collectifs) et aux objectifs démographiques intercommunaux.

Un minimum de 215 logements est attendu sur le secteur.

#### Mixité sociale

Un minimum de 20 % de logements sociaux est imposé au programme de l'opération situé en extension urbaine.

#### Phasage

Moyen-Long terme / Voir principes généraux.

L'urbanisation du secteur Moulins-Sud devra préserver la possibilité de poursuivre le principe de reconversion du secteur vers l'Ouest à terme (emprise de l'entreprise de logistique STEF).

### B. Aménagements paysagers et environnement

#### Aménagements paysagers

L'aménagement paysager doit concourir à l'intégration du projet dans son environnement. Le traitement des espaces paysagers participera ainsi :

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

De manière générale, les projets devront préserver au maximum les qualités naturelles et paysagères du secteur.

Le projet de Moulins-Sud devra prévoir l'aménagement d'un parc et de franges paysagères permettant d'assurer les transitions avec les différents espaces d'activités (logistiques, agricoles...) et garantira l'intégration du projet à son environnement immédiat.

#### Formes urbaines, architecture, patrimoine

La requalification de l'axe structurant rue de Chanopost-route de Jouy devra garantir une cohérence des fronts urbains sur l'ensemble de l'entrée de ville : niveau de hauteur homogène et principe d'ordre continu des constructions par la création d'alignement ou de marge de recul spécifique le long de la rue de Chanopost et de la rue de Jouy.

Elle devra également permettre de conforter l'intensification urbaine (densification et reconversion de friches artisanales).

La partie au Nord au niveau de l'axe structurant rue de Chaponost- Route de Jouy, la requalification du carrefour du Languedoc devra permettre la préservation des commerces existants et du restaurant du Languedoc.

*Gestion des eaux pluviales*  
*Voir principes généraux.*

*Energie*  
*Voir principes généraux.*

*Déchets*  
Toute construction doit être accessible aux véhicules de collecte des ordures ménagère. A défaut, des aires de présentations spécifiques doivent être aménagées conformément aux principes édictés dans l'orientation d'aménagement thématique relative aux espaces publics et dans les annexes sanitaires.

*Risques*  
Le site intersecte un périmètre de protection de captage éloigné. De ce fait, les aménagements et activités susceptibles de générer des pollutions de la ressource (dépôts de déchets, décharges) seront à éviter.

## C. Accessibilité, desserte et stationnement

*Accès et voiries*  
En partie Nord, la requalification du carrefour du Languedoc devra garantir le bon fonctionnement de la circulation automobile sur les grands axes structurants du quartier. La requalification de la rue de Chaponost permettra quant à elle d'harmoniser les espaces publics de l'ensemble de l'axe et d'améliorer les conditions de circulation de tous les usagers.

Au Sud de la voie ferrée, la route de Jouy devra être requalifiée afin d'améliorer les conditions de circulation de tous les usagers et de participer à la mise en valeur des espaces économiques existants.

Le réseau viaire sera complété par la création d'une voie structurante entre la route de Jouy et la RD5B au Sud afin de désenclaver la partie Est du secteur.

Pour desservir le secteur de Moulins-Sud, une nouvelle voie devra être aménagée depuis la route de Jouy. La réalisation de cette connexion est un préalable au développement de la zone. Le nouveau carrefour qui sera créé sur la route de Jouy devra être réalisé et coordonné à la requalification du passage sous la voie ferrée afin d'assurer une

interface urbaine de qualité avec le réaménagement du carrefour du Languedoc.

La nouvelle voie sera un axe structurant du secteur. Elle desservira à la fois la zone d'habitat en extension et la zone d'activités à reconvertir. Plusieurs accès à ces zones pourront être créés depuis cette voie.

Les voies internes au secteur en extension devront être aménagées selon un principe de circulation interne mutualisée et apaisée favorisant les déplacements des modes doux.

*Concernant les caractéristiques des voiries se référer aux dispositions générales du règlement et à l'OAP thématique afférente.*

*Déplacements doux*  
La requalification du carrefour du Languedoc devra permettre le développement d'aménagements structurants pour les modes alternatifs à l'automobile avec au minimum la création d'itinéraires cyclables sécurisés, la requalification de l'îlot Sud-Est en station multimodale de transports collectifs et le réaménagement du passage sous la voie ferrée.

La création de la voie structurante entre la route de Jouy et la RD5B sera doublée par l'aménagement d'une liaison douce garantissant la mise en œuvre d'un itinéraire apaisé vers le secteur du Plateau de Frescaty.

Au niveau du secteur de reconversion/extension de Moulins-Sud, les liaisons douces seront traitées comme des axes de composition des futurs aménagements :

- Par le renforcement de la liaison entre la route de Jouy et la rue de Frescaty ;
- Par la création de liaisons douces transversales et structurantes au cœur de l'opération.

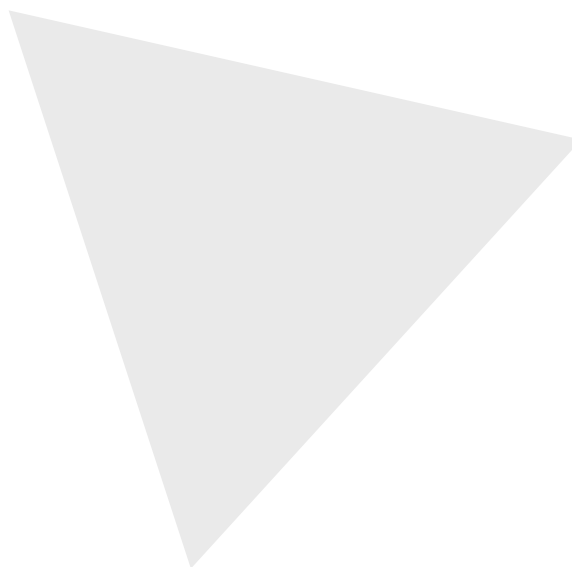
*Stationnement*  
En matière de stationnement, l'opération devra être conforme au règlement d'urbanisme de la zone, notamment en ce qui concerne la réalisation d'emplacements visiteurs.

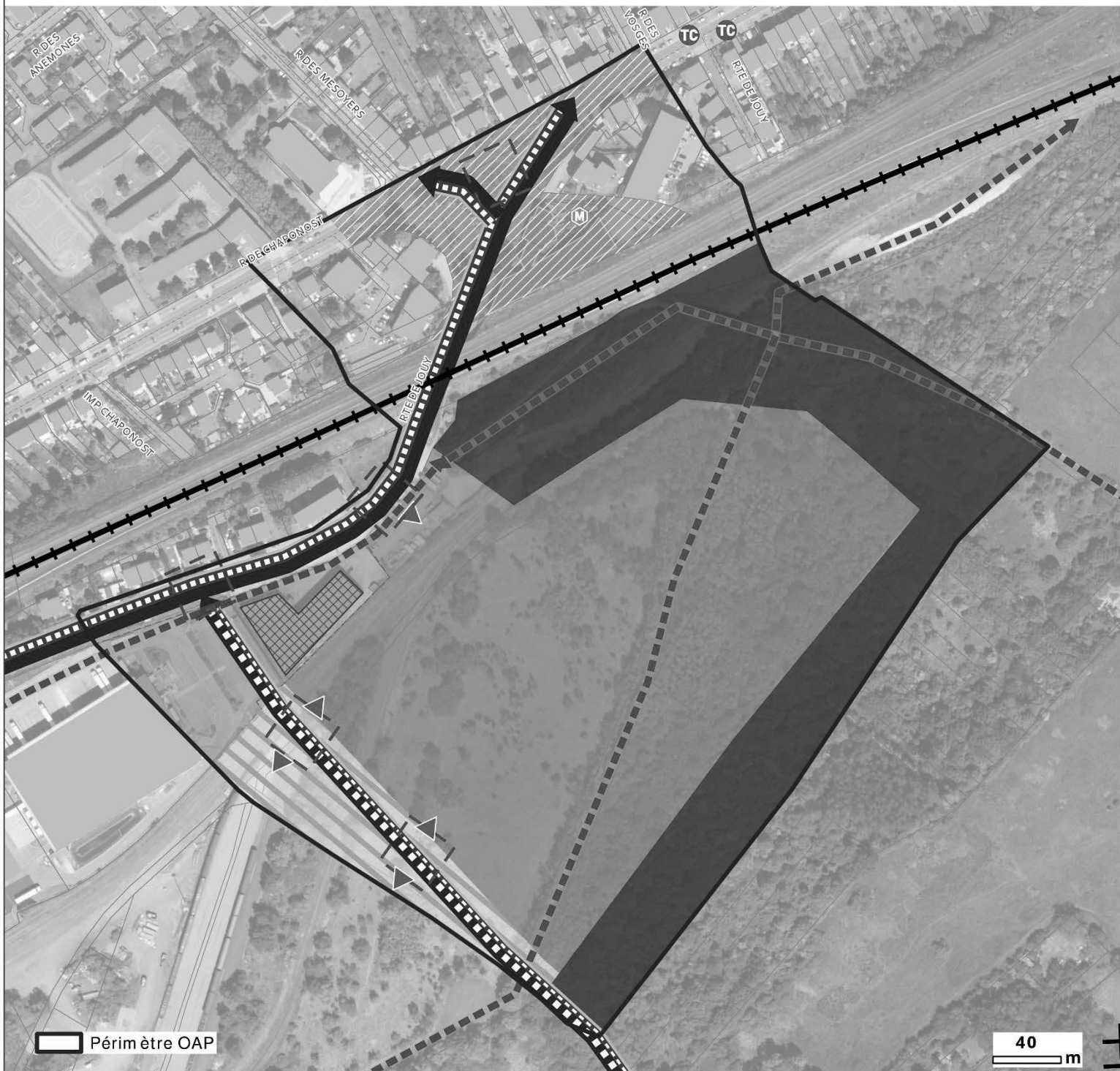
*Transports en commun*  
Les secteurs couverts par l'OAP sont desservis par plusieurs arrêts des lignes L1 et CITEIS17 du réseau le Met'.

## D. Mesures complémentaires issues de l'évaluation environnementale

Les places de stationnement publiques ou privées créées au sein de l'opération seront perméables, sous conditions de s'assurer de la prévention maximale de la nappe.

Le secteur à proximité de l'ancienne mine est concerné pour partie par des nuisances acoustiques. Les nouvelles constructions devront prendre en compte cette problématique et définir des principes constructifs adaptés





Périm ètre OAP

40 m

**Programation**

- Habitat
- Bâtiment à dém olir
- Bâtiment/flot à reconvertir

**Aménagements paysagers et environnement**

- Espace naturel à préserver
- Espace de desserte paysagère à créer
- Espace public à requalif er
- Espace vert à créer

**Accessibilité, desserte et stationnement**

- Carrefour sécurisé à am é nager
- Accès principal
- Multim odalité à organiser
- Arrêt de transport en com m un existant
- Voie ferrée existante
- Liaison douce (piétons, vélos) à créer
- Voirie structurante/prim aire existante
- Voirie structurante/prim aire à créer

\*Les éléments situés hors du périm ètre sont représentés à titre indicatif. Sources : DGFIP/Etalia, 01/10/2020 ; Orthophoto, 2018, IGN

## OAP Moulins-lès-Metz : Secteur Saint-Pierre – Griff +

### Localisation et contexte

Ce secteur d'OAP correspond à la dernière phase de l'opération de reconversion « route de Jouy ». Il s'agit de terrains disponibles en cœur d'îlot, situés entre la rue de Jouy, la rue des Vosges et la rue de Touraine. Le tissu urbain environnant est composé à la fois de petites maisons de ville et d'habitat collectif peu dense ainsi que de petits pavillons individuels.

D'une superficie d'environ 0,3 ha, ce secteur se situe à l'arrière des jardins d'habitations de la rue des Vosges, côté Ouest, et de la nouvelle zone d'habitat (issue de la reconversion d'un site d'activité), côté Est.

### A. Programmation

#### *Vocation*

Ce secteur a pour objectif de développer un secteur à vocation principale résidentielle d'habitat individuel mixte (pavillonnaire et groupé).

#### *Typologies et densités*

Un minimum de 3 logements est attendu sur le secteur.

Les gabarits des constructions seront limités à R+1 pour l'habitat individuel ou individuel groupé.

#### *Mixité sociale*

L'ensemble des opérations réalisées, sans distinction entre elles, doivent permettre de répondre aux objectifs fixés par le Programme Local de l'Habitat de l'Eurométropole de Metz.

#### *Phasage*

Moyen terme / *Voir principes généraux.*

### B. Aménagements paysagers et environnement

#### *Aménagements paysagers*

L'aménagement paysager doit concourir à l'intégration du projet dans son environnement. Le traitement des espaces paysagers participera ainsi :

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

Des franges paysagères seront aménagées sur les limites de l'opération, pour assurer un espace de transition avec les habitations voisines.

#### *Formes urbaines, architecture, patrimoine*

Sans objet.

#### *Gestion des eaux pluviales*

*Voir principes généraux.*

#### *Energie*

*Voir principes généraux.*

#### *Déchets*

Un point collectif de collecte des déchets se situe au bout de la voie, au niveau de l'aire de retournement.

Toute construction doit être accessible aux véhicules de collecte des ordures ménagères. A défaut, des aires de présentations spécifiques doivent être aménagées conformément aux principes édictés dans l'orientation d'aménagement thématique relative aux espaces publics et dans les annexes sanitaires.

#### *Risques*

Sans objet.

### C. Accessibilité, desserte et stationnement

#### *Accès et voiries*

Le développement de la zone s'appuiera sur la desserte créée dans le cadre de l'opération de reconversion « route de Jouy », située à l'Est et/ou sur un accès à créer depuis la rue des Vosges.

Des retournements pourront être nécessaires pour permettre le demi-tour des véhicules.

Concernant les caractéristiques des voiries se référer aux dispositions générales du règlement et à l'OAP thématique afférente.

#### *Déplacements doux*

Des liaisons piétonnes devront être prévues afin d'assurer la desserte interne de la zone et l'accès aux différents tissus urbains environnants : rue de Jouy et rue de Touraine.



*Stationnement*

En matière de stationnement, l'opération devra être conforme au règlement d'urbanisme de la zone, notamment en ce qui concerne la réalisation d'emplacements visiteurs.

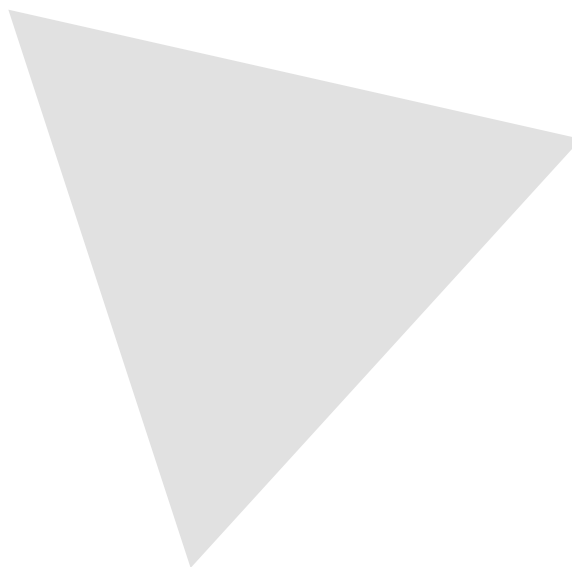
L'imperméabilisation des aires de stationnement collectives devra rester limitée en privilégiant par exemple les surfaces de type dalles engazonnées ou des matériaux filtrants. Ces espaces devront, par

ailleurs, être végétalisés et plantés d'arbres de haute tige.

*Transports en commun*

Le secteur d'OAP est desservi par les arrêts des lignes L1 et CITEIS17 du réseau le Met' implantés à moins de 300 mètres de la zone de développement.

*Voir principes généraux.*





Périmètre OAP

10 m

**Programmation**

- Point de collecte des ordures ménagères à créer
- Secteur d'activités mixtes
- Habitat individuel mixte (pavillonnaire et groupé)

**Aménagements paysagers et environnement**

- Hauteur de construction à respecter
- Haie paysagère à préserver, renforcer ou à créer

**Accessibilité, desserte et stationnement**

- Place de retournement à aménager
- Aire de stationnement privée existante
- Voirie de desserte à créer
- Voirie de desserte existante
- Liaison douce (piétons, vélos) à créer

\* Les éléments situés hors du périmètre sont représentés à titre indicatif.  
 Sources : DGRIP/Étialab, 01/10/2020 ; Orthophoto, 2015, IGN