



PLAN LOCAL D'URBANISME D'ILLANGE

Etabli sur la base de la partie réglementaire
du code de l'urbanisme en vigueur avant le 01/01/2016

ORIENTATIONS D'AMENAGEMENT ET DE PROGRAMMATION

PLU APPROUVE

Vu pour être annexé à la délibération du Conseil Municipal
en date du 10/10/2017

A Illange, le
M. Daniel PERLATI, le Maire



OTE INGÉNIERIE
des compétences au service de vos projets

www.ote.fr

**TERRITOIRES
DURABLES
CONSEIL**



1. Secteur entre la RD1 et l'A31 (1AU – 2AU – 1AUX)

1.1. CONTEXTE ET ENJEUX

1.1.1. Contexte



Le secteur concerné par la présente OAP est situé au Sud de la rue du château d'eau, aux abords de la RD1 et à l'Ouest de l'A31.
Les terrains concernés sont principalement des jardins, des terres agricoles et un terrain sportif.

1.1.2. Enjeux

Les enjeux de ce secteur à l'échelle du territoire sont :

■ En partie Sud :

- Permettre de développer à long terme de l'habitat de part et d'autre de la RD1 ;
- Permettre le développement des activités économiques entre la RD1 et l'A31, de manière organisée et avec une préoccupation d'intégration paysagère, notamment en frange de l'A31.

■ En partie Nord :

- Permettre le développement d'équipements et d'activités sportives et de loisirs.

1.2. PARTI D'AMENAGEMENT

1.2.1. Objectifs et vocations

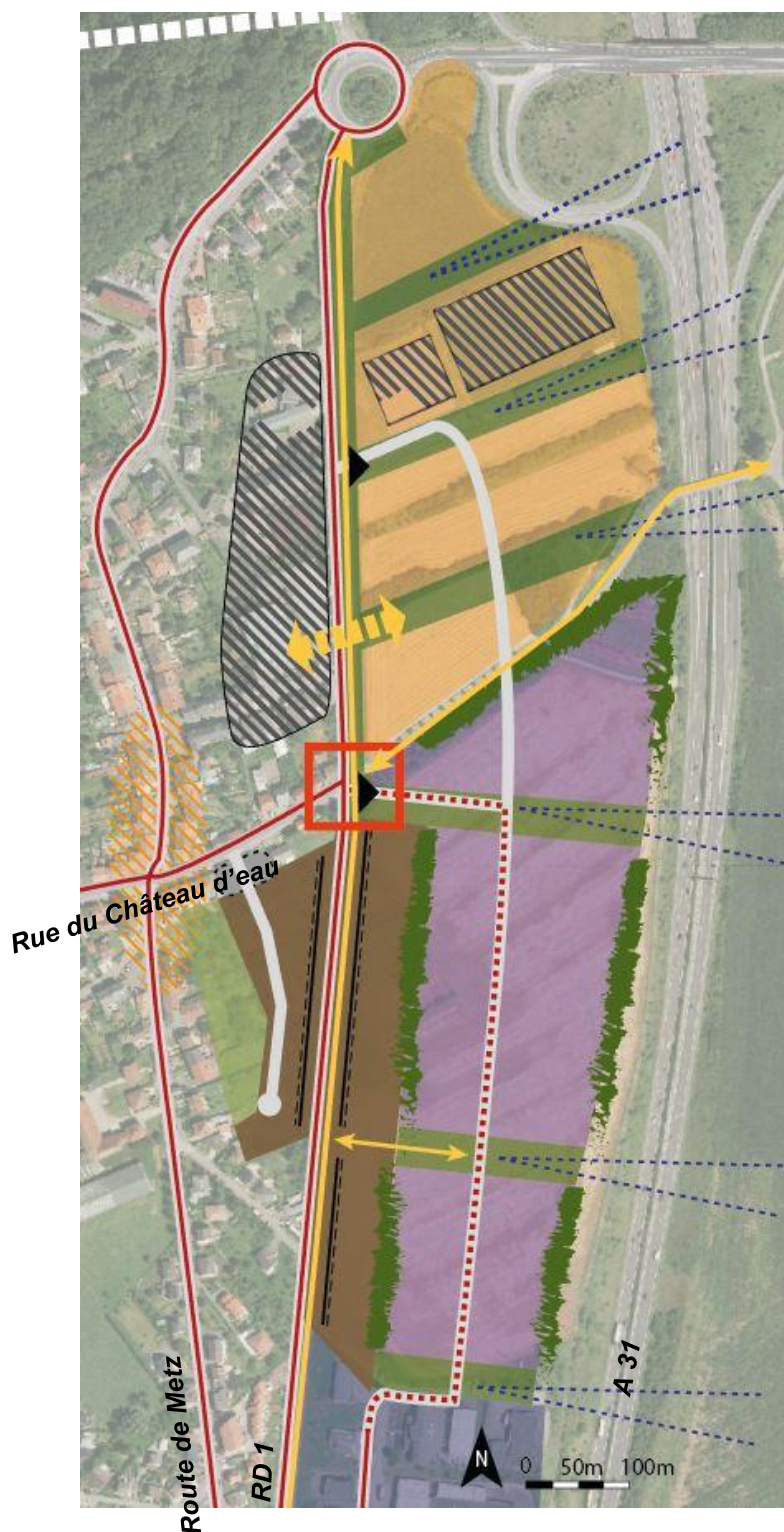
La vocation de ce secteur est d'accueillir de l'habitat, des activités économiques tertiaires, des activités industrielles et artisanales, des commerces et des services, des équipements publics sportifs, de détente et de loisirs.

Le parti d'aménagement compose le secteur de manière à :

- Permettre une installation progressive d'habitat en bordure de RD1 et d'organiser une mutation progressive à long terme de la RD1 en voie urbaine disposant de mobilité douce et d'une façade urbaine qualitative ;
- Permettre le développement maîtrisé et qualitatif des activités économiques, entre la RD1 et l'A31 ;
- Permettre le développement des activités sportives, de détente et de loisirs au Nord de la rue du château d'eau à l'Est de la RD1 ;
- Permettre l'installation de dispositifs viaires permettant de sécuriser la desserte du secteur économique, d'améliorer et de sécuriser la desserte du terrain de foot et des équipements futurs.

1.2.2. Schéma d'aménagement

- Voie principale existante
- - - Voie principale projetée
- Voie de desserte à créer
- ▶ Accès à créer
- Carrefour sécurisé à créer
- Secteur préférentiel pour stationnement groupé
- Sentier et piste cyclable à créer
- ⇄ Franchissement piéton à créer
- Centre ville commerçant
- Equipement public existant
- Secteur d'activités économiques existant
- Secteur d'activités économiques projeté
- Zone de sport et loisirs
- Habitat collectif
- Façade qualitative en long de RD
- Trame verte projetée
- Frange plantée
- ⋯ Perçée visuelle à préserver



Le projet d'aménagement devra conserver la trame générale qui pourra être précisée, avec un positionnement optimisé des voiries et des typologies bâties.

Le parti d'aménagement et de composition pourra être développé en plusieurs phases opérationnelles successives mais en visant à maintenir la cohérence globale présentée.

1.2.3. Organisation et aménagement

a) DESSERTE, ACCES, MOBILITE

Accès

Pour le quartier d'habitat situé à l'Ouest de la RD1, la desserte viaire du quartier se fera à partir de la rue du Château d'Eau. L'organisation bâtie devra s'organiser de manière à réserver des accès sur la RD1, uniquement piétons et cyclables en vue d'une mutation à long terme de la RD1 en boulevard urbain communal.

Pour le quartier d'habitat situé à l'Est de la RD1, la desserte se fera sur la RD1, opération par opération, en privilégiant les jumelages d'accès entre constructions.

Pour le secteur d'activités économiques, les accès se feront au Sud par le prolongement de la voirie actuelle en impasse et par le Nord, par un accès sécurisé à la RD1.

Pour le secteur d'équipements sportifs et de loisirs, la desserte actuelle par la RD1 est maintenue mais l'accès principal à privilégier sera un accès sécurisé, au Sud du secteur d'équipements en lien avec le secteur d'activités économiques. La création d'une liaison piétonne sécurisée vers le secteur des équipements communaux existants à l'Ouest de la RD1 devra être étudiée.

Mobilités douces et accès aux transports en communs

Chaque secteur devra intégrer des chemins courts vers les points d'arrêts de transports en commun existants et projetés. Il pourra intégrer des arrêts de transports en commun sur la voirie principale, préférentiellement aux abords des chemins courts reliant les quartiers entre eux.

b) AMENAGEMENT

La composition des quartiers à l'Est de la RD1, devra maintenir des perméabilités vertes transversales Est-Ouest de manière à garantir des chemins courts et des ouvertures visuelles.

Le quartier prévoit d'intégrer la création d'équipements sportifs, de détente et de loisirs sur le secteur Nord, en renforcement du stade de foot existant.

1.2.4. Qualités d'insertions urbaines, architecturales et paysagères

a) INSERTION DANS LE RESPECT DE L'EXISTANT

Les quartiers d'habitat ou économiques devront s'insérer harmonieusement avec le contexte urbain et paysager.

Les **aires de retournement de phase et d'impasses** seront réalisées de manière à créer un espace public qualitatif de type placette.

Pour le secteur d'activités économiques :

Les fonds de parcelles donnant sur le futur quartier d'habitat, devront disposer d'un merlon planté d'arbustes en mélange et d'un alignement d'arbres tiges distants au maximum de 10 m entre eux.

Les fonds de parcelles donnant sur l'A31 devront disposer d'une haie vive d'arbustes en mélange et d'un alignement d'arbres tiges distants au maximum de 10 m entre eux.

Pour un objectif de cohérence globale, les merlons et franges végétales de fonds de parcelles seront préférentiellement réalisés par l'aménageur du secteur d'activités économiques.

b) PRINCIPE DE COMPOSITION URBAINE

Formes urbaines

- Pour les secteurs d'habitat de part et d'autre de la RD1 actuelle :
Sans être limitatives en termes de programme, de densité, les typologies préférentiellement envisagées lors de la programmation de l'OAP sont des programmes d'habitat collectif ou d'habitat intermédiaire.
- Pour le secteur d'activités économiques : les typologies préférentiellement envisagées sont des bâtiments d'activités économiques à toiture plate ou à faible pente.

Densité

Le quartier devra être organisé de manière à s'approcher le plus possible des prescriptions du **SCoT** en vigueur à la date de réalisation de l'opération mais veillera à optimiser la densité de logements dans ce secteur de la commune très bien desservi en infrastructure de mobilité proche des axes majeurs.

Sur le secteur situé **à l'Est de la RD1** la production de logements envisagée doit tendre vers un objectif de 26 logements par hectare intégrant les voiries et les espaces publics.

Organisation des façades et des limites entre espaces publics et privés

■ Pour les secteurs d'habitat :

Les constructions en frange Ouest de la RD1 devront considérer la RD1 comme une future voie communale et de ce fait, présenter une façade qualitative côté RD1, disposant d'accès piétons et cycles. L'entrée de véhicules devra se faire depuis la voirie interne du quartier.

Les constructions de logements de part et d'autre de la RD1, favoriseront une implantation bioclimatique permettant les apports solaires. Une implantation perpendiculaire à la RD1 sera donc préférée, sauf si des études solaires et énergétiques démontrent qu'une autre implantation serait plus favorable. Cette orientation permet également de limiter les vues du secteur d'habitat positionné à l'Est de la RD1, sur les arrières des parcelles du secteur d'activités économiques.

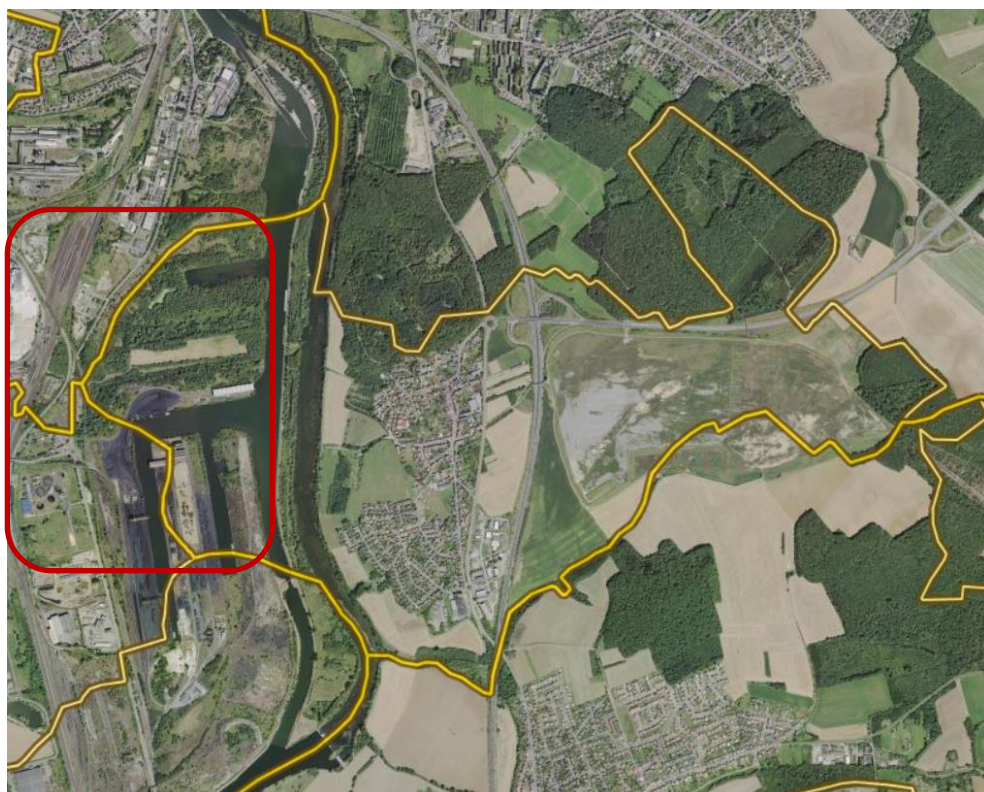
■ Pour le secteur d'activités économiques :

Les constructions devront présenter une façade de qualité soutenue face à la voirie interne du quartier. Les constructions dont les parcelles donnent sur l'A31 devront présenter une façade qualitative soutenue également coté A31.

2. EUROPORT (1AUP)

2.1. CONTEXTE ET ENJEUX

2.1.1. Contexte



La présente OAP porte sur un secteur situé à l'Ouest du territoire communal, en rive gauche de la Moselle et de son canal.

Les terrains concernés sont principalement d'anciens sites sidérurgiques ayant évolués en friche et des secteurs portuaires en activités.

2.1.2. Enjeux

Les enjeux de ce secteur à l'échelle du territoire sont :

- Redynamiser les activités économiques du Nord Mosellan, de développer de l'emploi en remobilisant des friches industrielles délaissées ;
- Composer le secteur de manière à desservir des emprises pouvant accueillir des activités économiques et des activités portuaires.

2.2. PARTI D'AMENAGEMENT

2.2.1. Objectifs et vocations

La vocation de ce secteur est de développer un parc d'activités économiques multimodales (fluvial, ferré, routier) sur les communes d'Illange, Uckange, Florange et Thionville, dans le cadre d'une procédure de ZAC.

Les vocations prévisionnelles préférentielles sur ce secteur de projet EUROPORT sont :

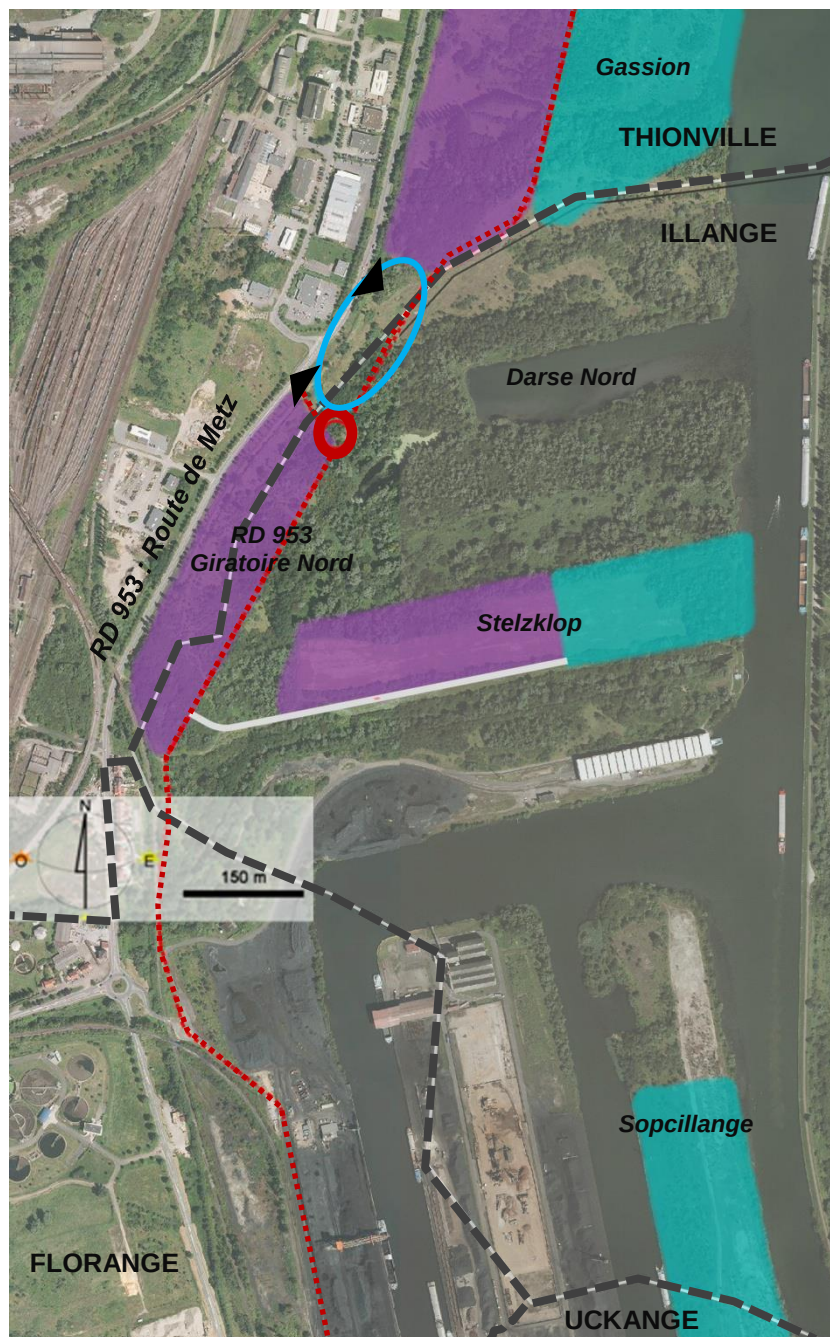
- Les activités portuaires, de transbordement et de stockages ;
- Les activités de logistique ;
- Les activités de services aux entreprises ;
- L'accueil et le contrôle des véhicules.

2.2.2. Schéma d'aménagement

Le projet d'aménagement devra conserver la trame générale qui pourra être précisée, avec un positionnement optimisé des voiries et des typologies bâties.

L'aménagement du secteur pourra être développé en plusieurs phases opérationnelles successives mais en visant à maintenir la cohérence globale du parti d'aménagement présenté.

-  Zone d'activités logistiques et/ou de services aux entreprises.
-  Zone d'activités portuaires, de transbordement, de stockage et de logistique.
-  Zone d'accueil, de contrôle des véhicules et de stationnement
-  Voirie principale projetée
-  Voirie de desserte locale
-  Accès / Sortie
-  Limites communales



2.2.3. Organisation et aménagement

a) ACCES

Les accès principaux du Parc d'activités économiques multimodal se feront à partir de la RD953, hors du territoire communal d'Illange, par un ou plusieurs giratoires et une aire d'accueil et de contrôle des véhicules :

- Entrée Nord par Thionville
- Entrée Sud par Uckange.

b) ORGANISATION VIAIRE

Les secteurs de Gassion, Giratoire Nord - RD953 et Stelzklop seront desservis par une voirie structurante interne à l'Europort.

Le secteur Sopcillange sera desservi par un accès à Uckange.

Le secteur Stelzklop sera desservi par une voirie secondaire.

2.2.4. Insertion architecturale, urbaine et paysagère

La zone d'activités devra s'insérer harmonieusement :

- avec le contexte urbain en permettant d'organiser le bâti pour structurer la RD953 ;
- avec le contexte paysager et environnemental en ménageant des espaces naturels. Le secteur Darse Nord devra intégrer des compensations hydrauliques et un espace écologique recréant des habitats humides.

3. Mégazone (1AUZ)

3.1. CONTEXTE ET ENJEUX

3.1.1. Contexte



Vue de la Mégazone depuis le pont en franchissement de l'A31.

La MEGAZONE est située à l'Est de l'A31.

3.1.2. Enjeux

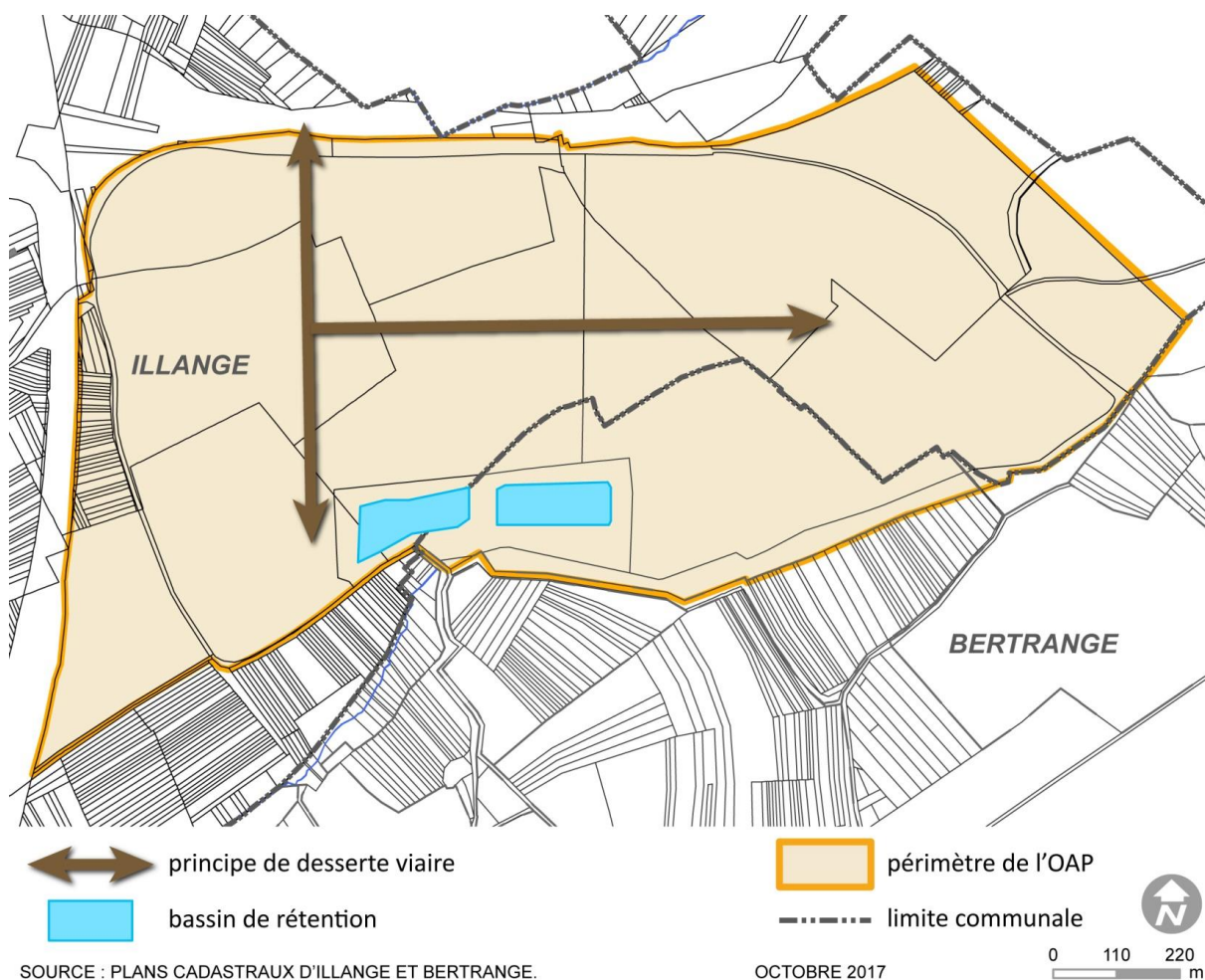
Les enjeux à l'échelle du territoire sont de développer une plate-forme d'activités économiques structurante à l'échelle du Nord Mosellan et de développer de l'emploi dans le bassin de vie.

3.2. PARTI D'AMENAGEMENT

3.2.1. Objectifs et vocations

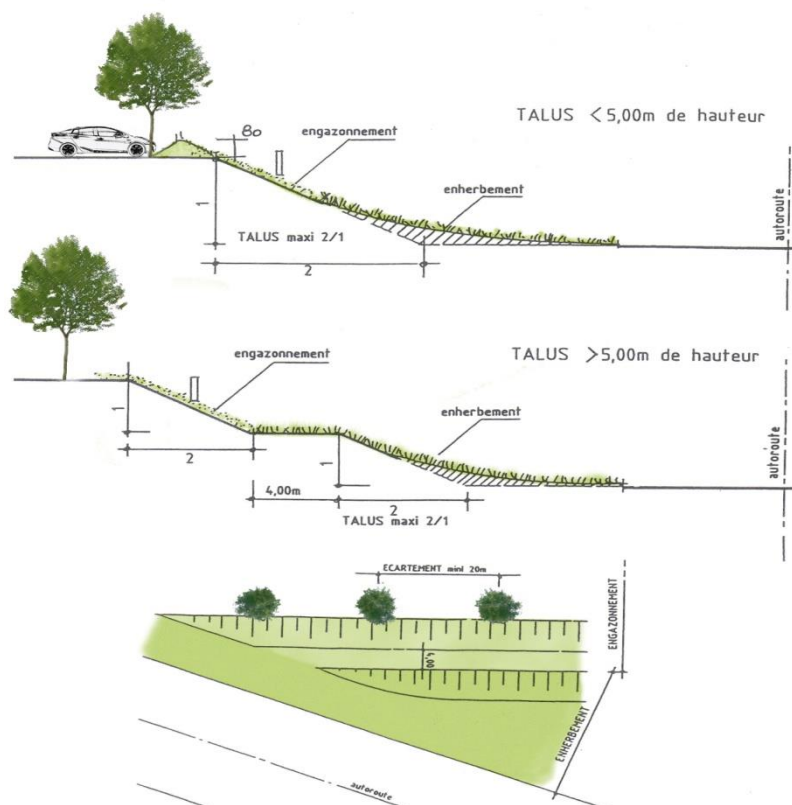
La vocation de ce secteur est d'accueillir des activités économiques. Le parti d'aménagement compose le secteur de manière à accueillir une activité structurante aussi bien qu'un parc d'activités économiques multiples.

3.2.2. Schéma d'aménagement

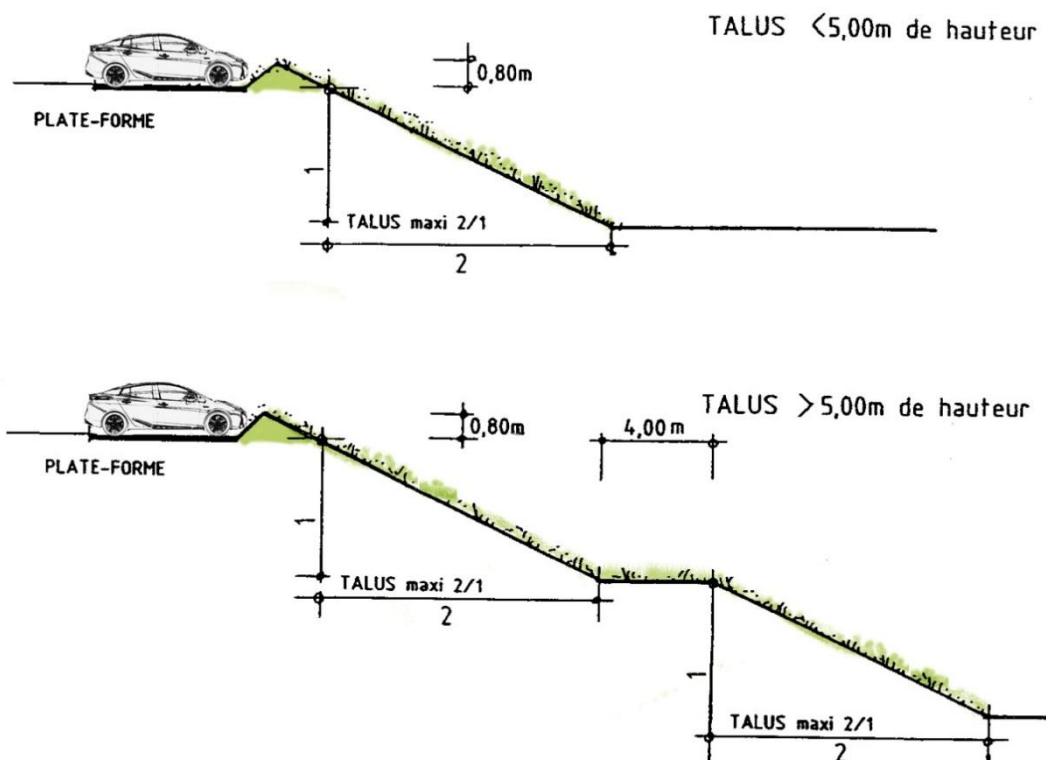


3.2.3. Organisation et aménagement

a) GESTION DES TALUS PAYSAGERS EN BORDURE DU CONTOURNEMENT SUD DE YUTZ ET DE L'AUTOROUTE A31.

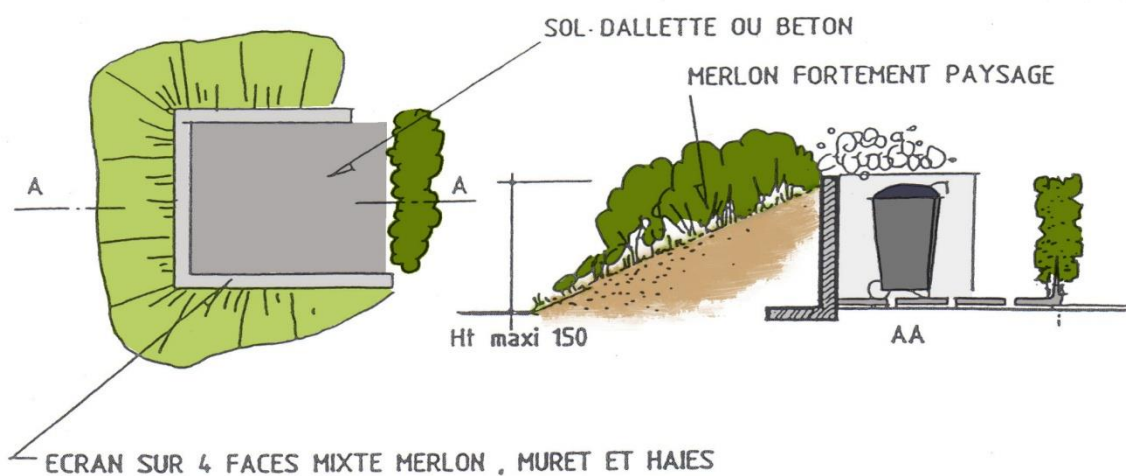


b) GESTION DES TALUS PAYSAGERS DANS LA ZAC

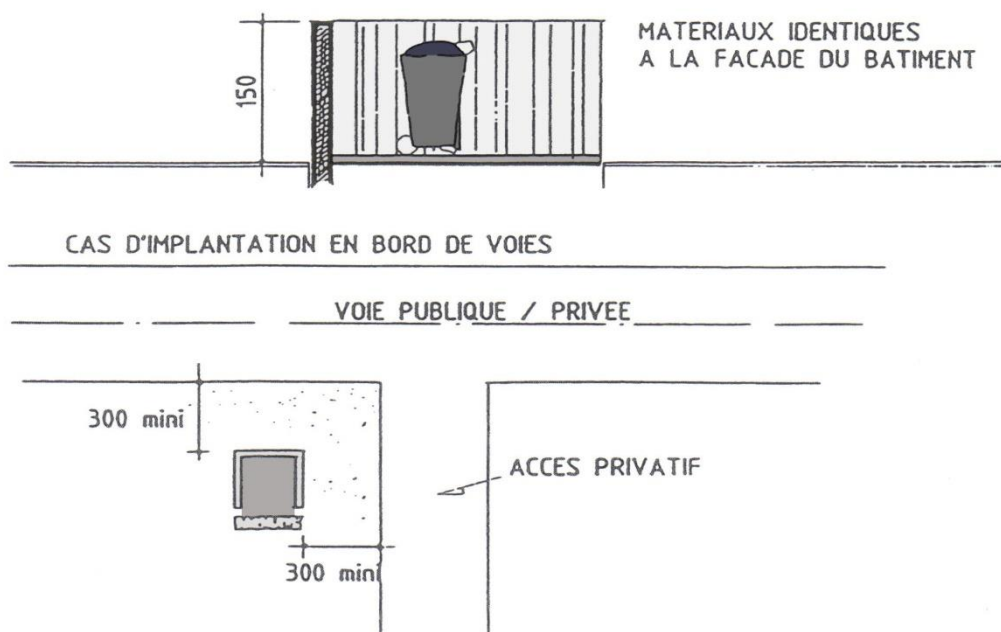


c) IMPLANTATION DES LOCAUX POUBELLES

Hypothèse 1 : Merlon paysager



Hypothèse 2 : Muret



3.2.4. Palette végétale

Les plantations seront choisies parmi les essences ci-dessous :

a) AXES STRUCTURANTS

■ ACER PLATANOIDES CRIMSON KING	16/18 tiges fléchées 3XT
■ AESCULUS HYPOCASTANUM BAUMANII	16/18 tiges fléchées 3XT
■ LIRIODENDRON TULIPIFERA	16/18 tiges fléchées 3XT
■ PLATANUS ACERIFOLIA	16/18 tiges fléchées 3XT
■ TILIA CORDATA ERECTA	16/18 tiges fléchées 3XT
■ ACER PLATANOIDES COLUMNARE	16/18 tiges fléchées 3XT
■ GLEDITSIA TRIACANTHOS INERMIS	16/18 tiges fléchées 3XT

b) DESSERTES INTERIEURES DE LA Z.A.C

■ MALUS FLORIBUNDA	14/16 3XT
■ PRUNUS PISSARDI	14/16 3XT
■ CATALPA BUNGEI	14/16 3XT
■ CATALPA COMMUN	14/16 3XT
■ PRUNUS SERRULATA	14/16 3XT
■ AESCULUS CARNEA BRIOTTI	14/16 3XT
■ ACACIA UMBRACULIFERA	14/16 3XT
■ ACER PLATANOIDES GLOBOSUM	14/16 3XT

c) MASSES HAUTES

■ BERBERIS DARWINII	100/120
■ FORSYTHIA INTERMEDIA SPECTABILIS	100/120
■ LARBURNUM WATERII VOSSII	100/120
■ COTONEASTER FRANCHETTI	100/120
■ CYTISUS KEWENSIS	100/120
■ CORNUS ALBA "ELEGANTISSIMA"	100/120
■ PYRACANTHA COCCINEA "ORANGE GLOW"	100/120
■ WEIGELIA BRISTOL RUBY	100/120

d) MASSES BASSES

■ BERBERIS THUNBERGII "ATROPURPUREA NANA"	60/80 racines nues en container
■ LAVANDULA	60/80 racines nues en container
■ POTENTILLA FRUTICOSA	60/80 racines nues en container
■ PRUNUS LAUROCERASUS "OTTO LUYKEN"	60/80 racines nues en container
■ DEUTZIA GRACILIS	60/80 racines nues en container
■ SPIREA VAN HOUTTEI	60/80 racines nues en container
■ SPIREA ARGUTA	60/80 racines nues en container
■ VIBURNUM DAVIDII	60/80 racines nues en container
■ SPIREA BUMALDA "ANTHONY WATERER"	60/80 racines nues en container
■ BERBERIS STENOPHYLLA	60/80 racines nues en container

e) COUVRE SOLS

■ COTONEASTER DAMMERI SKOGOLMEN	40/60 racines nues en container
■ COTONEASTER HORIZONTALIS	40/60 racines nues en container
■ HYPERICUM HIDCOTE	40/60 racines nues en container
■ HEDERA HELIX	40/60 racines nues en container
■ PRUNUS LAUROCERASUS ZABELIANA	40/60 racines nues en container
■ VINCA MAJOR	40/60 racines nues en container
■ VINCA MINOR	40/60 racines nues en container
■ LONICERA PILEATA	40/60 racines nues en container
■ ROSIERS EMERA	40/60 racines nues en container
■ SAMBUSCUS	40/60 racines nues en container
■ JUNIPERUS SABINA TAMARICIFOLIA	40/60 racines nues en container
■ SYMPHORICARPOS HANDCOCK	40/60 racines nues en container
■ ROSIERS VEND D'ETE	40/60 racines nues en container

4. Centre du village (2AU)

4.1. CONTEXTE ET ENJEUX

4.1.1. Contexte



Le secteur concerné par la présente OAP est situé au cœur de la commune, entre la route de Metz et la rue des vergers.

4.1.2. Enjeux

Les enjeux de ce secteur à l'échelle du territoire sont de :

- Permettre la création d'une voirie de liaison entre la rue des vergers, rue des lilas et la route de Metz ;
- Permettre le développement d'un quartier qui puisse renforcer les liens entre les quartiers des coteaux et le cœur de village historique ;
- Préserver des vues lointaines sur la vallée de la Moselle ;
- Ne pas renforcer les déplacements sur la rue des vergers et son interface avec le Centre village vers la rue de la Moselle.

4.2. PARTI D'AMENAGEMENT

4.2.1. Objectifs et vocations

La vocation de ce secteur est d'accueillir principalement de l'habitat en se réservant la possibilité d'accueillir un équipement public. Des cellules commerciales pourront être réalisées, selon les opportunités.

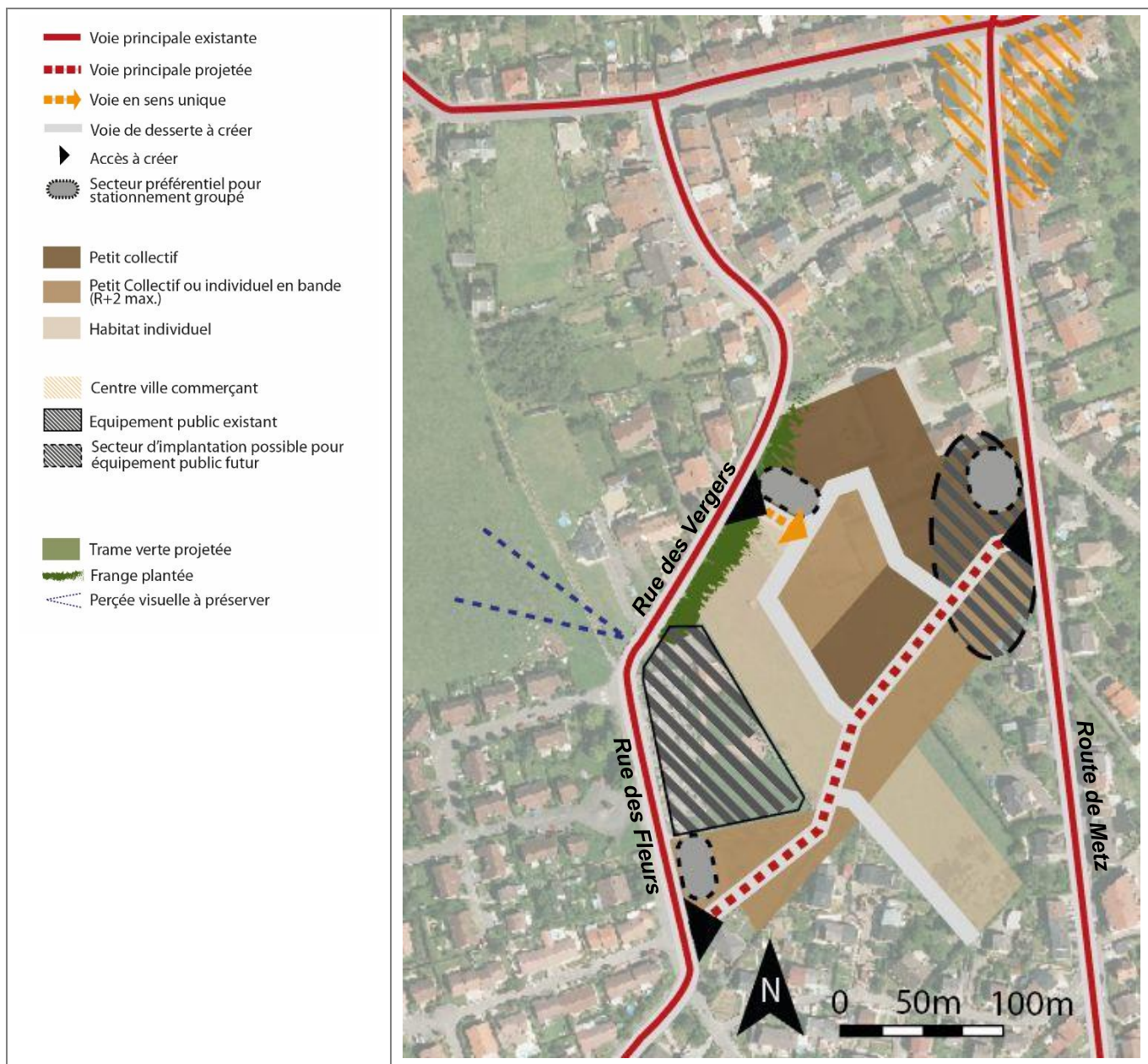
Le parti d'aménagement compose le secteur de manière à organiser une liaison viaire la plus directe possible entre la rue des Lilas et la route de Metz, en privilégiant une densité de l'habitat aux abords de la rue de Metz, qui est la voirie la plus structurante du centre bourg.

4.2.2. Schéma d'aménagement

Le projet d'aménagement devra conserver la trame générale qui pourra être précisée, avec un positionnement optimisé des voiries et des typologies bâties.

Le parti d'aménagement et de composition pourra être développé en plusieurs phases opérationnelles successives mais en visant à maintenir la cohérence globale présentée.

CENTRE DU VILLAGE (2AU)



4.2.3. Organisation et aménagement

a) DESSERTE, ACCES, MOBILITE

Accès

La desserte du quartier en entrée sortie se fera depuis la route de Metz et la rue des fleurs.

La rue des vergers ne pourra accueillir qu'une connexion viaire à sens unique **entrant** dans le nouveau quartier.

L'accès au niveau de la route de Metz devra organiser un carrefour urbain qualitatif et sécuritaire.

Mobilités douces et accès aux transports en communs

Les voiries des quartiers en boucles et en impasses pourront être des espaces partagés piétons, cycles et automobiles.

Le quartier devra intégrer une mobilité piétonne permettant un accès rapide aux points de transports en commun principalement au niveau de la route de Metz.

b) AMÉNAGEMENT

Organisation viaire

L'objectif est de réorganiser la liaison entre les quartiers du coteau et le centre village, en soulageant la rue des Vergers mais en privilégiant la route de Metz. La voie principale devra donc relier la rue des fleurs et la route de Metz.

Le quartier devra organiser les constructions et les sens de circulations de manière à ne pas renforcer l'utilisation motorisée de la rue des vergers pour rejoindre la rue de la Moselle.

La rue des vergers disposera d'une bande plantée sans accès direct à des parcelles pour ne pas renforcer les constructions en accès direct depuis la rue des Vergers.

Espaces publics structurants

Le quartier prévoit la possibilité d'intégrer la création d'un équipement public préférentiellement placé à proximité de la route de Metz pour renforcer la centralité de cette rue. Le quartier pourra inclure une aire de jeux et de détente.

4.2.4. Qualités d'insertions urbaines, architecturales et paysagères

a) INSERTION DANS LE RESPECT DE L'EXISTANT

Le quartier devra s'insérer harmonieusement avec le contexte urbain et paysager.

Une bande verte enherbée et plantée, d'une largeur de 10 mètres sera préservée le long de la rue des Vergers de manière à créer un espace tampon à l'arrière des parcelles desservies par le cœur de l'opération.

b) PRINCIPE DE COMPOSITION URBAINE

Formes urbaines

Les formes urbaines et les typologies architecturales prévues au schéma de composition permettent de s'insérer en cohérence avec l'urbanisation existante.

Sans être limitatives en termes de programme, de densité, de dimensionnement ou de nombre de niveaux, les typologies envisagées lors de la programmation de l'OAP sont définies comme suit et peuvent servir de base à la conception opérationnelle du quartier :

- Collectif de type 8 logements ou plus : R+3 + combles ou attique.
- Petit collectif ou intermédiaire de type 4 à 8 logements (desserte groupée des logements) et habitat intermédiaire (desserte individuelle des logements) : R+2 + combles ou attique.
- Unifamilial : Maisons en bande et maisons individuelles : R+1 + combles ou attique. Les parcelles et accès des maisons individuelles seront organisées pour rendre prioritaire la mitoyenneté des habitations sur un côté de la parcelle.

Densité

Le quartier doit s'inscrire dans les prescriptions du **SCoT** en vigueur à la date de réalisation de l'opération. La densité est visée à l'échelle de l'OAP globale et non pas en fonction d'un éventuel phasage opérationnel. La répartition spatiale optimale des typologies est indiquée au schéma d'aménagement de manière indicative en privilégiant la plus forte densité à proximité de la route de Metz, mais la répartition opérationnelle est du ressort de l'aménageur.