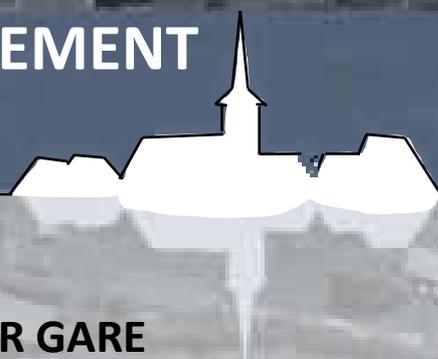


BENING-LES-SAINT-AVOLD

PLAN LOCAL D'URBANISME

03

ORIENTATIONS D'AMENAGEMENT ET DE PROGRAMMATION



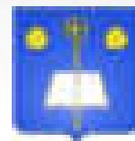
O.A.P. SECTEUR VILLAGE ET SECTEUR GARE

DOCUMENT PROVISOIRE _ AOUT 2024
REUNION DE TRAVAIL PPA

Version	Date	Description	Rédaction / Vérification		Approbation
1.0	10/10/2018	Version initiale	M. PIWTORAK / C. JEANNOT	M. PIWTORAK	L. FUCHS
2.0	15/09/2020	Version modifiée	M. PIWTORAK / C. JEANNOT	M. PIWTORAK	L. FUCHS
2.1	23/03/2021	Version modifiée	M. PIWTORAK / C. JEANNOT	M. PIWTORAK	L. FUCHS
2.2	11/12/2023	Version consolidée	M. PIWTORAK / C. JEANNOT	M. PIWTORAK	L. FUCHS
2.3	02/07/2024	Version consolidée	M. PIWTORAK / C. JEANNOT	M. PIWTORAK	L. FUCHS

N° dossier : 51871

Commune de Béning-lès-Saint-Avold – Maire – Rue Principale
57800 BENING-LES-SAINT-AVOLD
Téléphone : 03 87 04 75 79 – Fax : 03 87 04 82 34
Site : <http://www.bening-les-saint-avold.fr>



GUELLE & FUCHS – Géomètres-Experts / Bureau d'Etudes
18 Avenue du Général Passaga – 57600 FORBACH
Téléphone : 03.87.85.08.67 – Email : contact@guelle-fuchs.com
Site : www.guelle-fuchs.com





SOMMAIRE

A.	EXTRAITS DU CODE DE L'URBANISME : CONTENU DES OAP	2
B.	LES OAP SECTORIELLES DE LA COMMUNE	3
1.	OAP 1 _ SECTEUR 1AU « WEIDENETZEL » : rue du château d'Eau	5
2.	OAP 2 _ SECTEUR UE « AM BAHNHOF » : rue de la Gare	11
C.	LES OAP THEMATIQUES DE LA COMMUNE	14
3.	OAP 3 _ DEVELOPPEMENT D'UN RESEAU DE CHEMINS	14
4.	OAP 4 _ MAINTIEN DES CONTINUITES ECOLOGIQUES SUR LE TERRITOIRE COMMUNAL	16



INTRODUCTION

Le Projet d'Aménagement et de Développement Durables définit, dans le respect des objectifs et des principes énoncés aux articles L.101-1 et 2 ainsi que L.101-2 du code de l'urbanisme, les grandes orientations d'urbanisme et d'aménagement retenues par la commune.

Les Orientations d'Aménagement et de Programmation (OAP) permettent quant à elles d'affiner la réflexion et de prévoir des actions et opérations d'aménagement à réaliser, notamment pour mettre en valeur l'environnement, les paysages et le patrimoine, permettre le développement urbain et assurer le développement de la commune.

La commune de BENING-LES-SAINT-AVOLD a souhaité mener une réflexion spécifique sur deux secteurs :

- Secteur 1AU au lieu-dit WEIDENETZEL / rue du Château d'Eau – secteur dédié à l'habitat ;
- Secteur UE au lieu-dit AM BAHNHOF / rue de la Gare / gare SNCF – secteur dédié aux équipements.

Conformément à la loi Climat et résilience du 22 Août 2021, deux OAP thématiques « environnement » sont insérées au PLU dont l'une pour la mise en valeur des continuités écologiques du territoire communal, aussi appelées « trames vertes et bleues locales » et l'autre pour le développement d'un réseau de chemins comme alternative aux déplacements automobiles par la création / réhabilitation de chemins dédiés aux piétons et aux cyclistes. La commune souhaite également réhabiliter plusieurs chemins ruraux afin de faciliter la desserte des terres agricoles.

NOTION DE COMPATIBILITE DES OAP PAR RAPPORT AUX AUTORISATIONS DU DROIT DES SOLS

Il est rappelé que les Orientations d'Aménagement et de Programmation (OAP) ne s'imposent aux autorisations du droit des sols que dans un rapport de compatibilité et explicite ce rapport en présence d'une OAP prévoyant la réalisation d'un équipement précis. Les grands principes d'aménagement fixés dans les OAP devront être intégrés et appliqués dans les projets d'aménagement concernés.

Il est précisé que le nombre de voies ainsi que l'organisation générale esquissée dans les présentes OAP pourront être adaptés en fonction des études techniques détaillées et des contraintes financières du montage opérationnel. Toutefois, par exemple, dès la réalisation d'une voirie de type principale – secondaire ou tertiaire, les orientations générales devront s'appliquer.

A. EXTRAITS DU CODE DE L'URBANISME : CONTENU DES OAP

Articles L. 151-6 et L. 151-7 et R. 151-6 à R. 151-8

Le champ des OAP est précisé aux articles L. 151-6 et L. 151-7 et R. 151-6 à R. 151-8 du code de l'urbanisme.

Article L. 151-6 : Les orientations d'aménagement et de programmation comprennent, en cohérence avec le projet d'aménagement et de développement durables, des dispositions portant sur l'aménagement, l'habitat, les transports et les déplacements.

Article L. 151-7 : Les orientations d'aménagement et de programmation peuvent notamment :

1° Définir les actions et opérations nécessaires pour mettre en valeur l'environnement, notamment les continuités écologiques, les paysages, les entrées de villes et le patrimoine, lutter contre l'insalubrité, permettre le renouvellement urbain et assurer le développement de la commune ;

2° Favoriser la mixité fonctionnelle en prévoyant qu'en cas de réalisation d'opérations d'aménagement, de construction ou de réhabilitation un pourcentage de ces opérations est destiné à la réalisation de commerces ;



3° Comporter un échéancier prévisionnel de l'ouverture à l'urbanisation des zones à urbaniser et de la réalisation des équipements correspondants ;

4° Porter sur des quartiers ou des secteurs à mettre en valeur, réhabiliter, restructurer ou aménager ;

5° Prendre la forme de schémas d'aménagement et préciser les principales caractéristiques des voies et espaces publics ;

6° Adapter la délimitation des périmètres, en fonction de la qualité de la desserte, où s'applique le plafonnement à proximité des transports prévu aux articles L. 151-35 et L. 151-36.

Article R. 151-6 : les orientations d'aménagement et de programmation par quartier ou secteur définissent les conditions d'aménagement garantissant la prise en compte des qualités architecturales, urbaines et paysagères des espaces dans la continuité desquels s'inscrit la zone, notamment en entrée de ville.

Le périmètre des quartiers ou secteurs auxquels ces orientations sont applicables est délimité dans le ou les documents graphiques prévus à l'article R. 151-10.

Article R. 151-7 : Les orientations d'aménagement et de programmation peuvent comprendre des dispositions portant sur la conservation, la mise en valeur ou la requalification des éléments de paysage, quartiers, îlots, immeubles, espaces publics, monuments, sites et secteurs qu'elles ont identifiés et localisés pour des motifs d'ordre culturel, historique, architectural ou écologique, notamment dans les zones urbaines réglementées en application de l'article R. 151-19.

Article R. 151-8 : Les orientations d'aménagement et de programmation des secteurs de zones urbaines ou de zones à urbaniser mentionnées au deuxième alinéa du R. 151-20 dont les conditions d'aménagement et d'équipement ne sont pas définies par des dispositions réglementaires garantissent la cohérence des projets d'aménagement et de construction avec le projet d'aménagement et de développement durables.

Elles portent au moins sur :

- 1° La qualité de l'insertion architecturale, urbaine et paysagère ;
- 2° La mixité fonctionnelle et sociale ;
- 3° La qualité environnementale et la prévention des risques ;
- 4° Les besoins en matière de stationnement ;
- 5° La desserte par les transports en commun ;
- 6° La desserte des terrains par les voies et réseaux.

Ces orientations d'aménagement et de programmation comportent un schéma d'aménagement qui précise les principales caractéristiques d'organisation spatiale du secteur.

B. LES OAP SECTORIELLES DE LA COMMUNE

Le PLU de la commune de BENING-LES-SAINT-AVOLD compte deux OAP sectorielles :

- Secteur 1AU au lieu-dit WEIDENETZEL / rue du Château d'Eau – secteur dédié à l'habitat ;
- Secteur UE au lieu-dit AM BAHNHOF / rue de la Gare / gare SNCF – secteur dédié aux équipements.

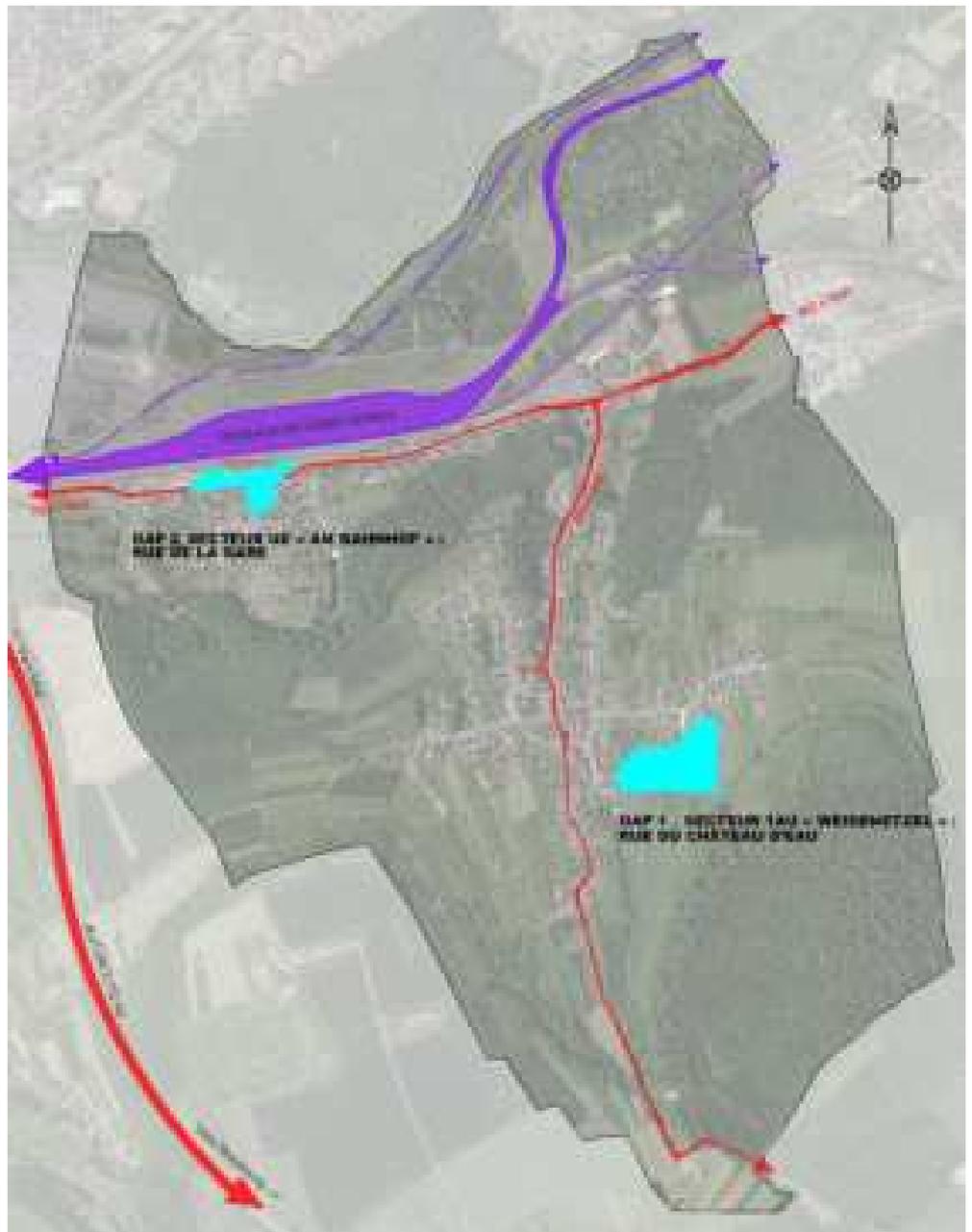
Le périmètre des secteurs auxquels ces orientations sont applicables est délimité dans le règlement graphique du PLU conformément à l'article R. 151-10.

Conformément à l'article R. 151-6, les OAP de la commune proposent des concepts et des dispositions qui respectent les qualités architecturales, urbaines et paysagères du cadre bâti existant. Ces OAP proposent également le traitement



des « franges » entre les nouvelles constructions et le paysage urbain et naturel environnant : les zones urbanisées, les zones naturelles et les zones agricoles. Les textes et les schémas d'aménagement présentés ci-dessous abordent les six thèmes obligatoires listés à l'article R. 151-8 et se déclinent en orientations portant sur :

- L'organisation et la nature de la voirie
(Axes principaux, secondaires, piétonniers, cyclables, voies vertes, etc.) ;
- L'implantation des espaces libres, leur rôle environnemental et leur nature ;
- Les conditions de stationnement dans le secteur et les objectifs de création d'aires de stationnement en fonction de l'offre publique de stationnement disponible ;
- Les conditions d'accessibilité du secteur par les transports collectifs et les autres modes de déplacement ;
- Les typologies de logements à privilégier ;
- La densité attendue par la représentation de volumes constructibles précisant les orientations programmatiques définies sur la zone ;
- La mixité fonctionnelle ;
- Les hauteurs moyennes du bâti, les principes d'implantation des constructions le long des voies et emprises publiques
- Les conditions d'équipements et de desserte de la zone.



**CARTE DE LOCALISATION
DES OAP SECTORIELLES**



1. OAP 1 _ SECTEUR 1AU « WEIDENETZEL » : RUE DU CHATEAU D'EAU

Le secteur WEIDENETZEL / rue du Château d'Eau s'étend sur environ 2,9 ha classés en secteur 1AU.

Il est précisé qu'une zone 2AU (urbanisation à long terme) d'une surface de 0.9 ha est prévue en continuité de la zone 1AU.

L'emprise du secteur 1AU est constituée d'un parcellaire en lanière. Les terrains sont actuellement occupés par des jardins, des vergers et des prés clôturés et présentent des pentes relativement fortes comprises entre 11% et 17% d'Est en Ouest en direction du ruisseau du Kallenbach et du centre historique du village.



Les terrains concernés sont accessibles depuis la rue du château d'Eau. Ils permettent de relier les constructions de la rue du Château d'Eau aux rues Basse et des Prés. Les pentes sont exposées plein Sud. Les terrains bénéficient d'un environnement paysager de qualité.

L'urbanisation de ce secteur permettra, entre autres, de relier les entités urbaines s'étendant en extension autour du noyau historique.

L'objectif est de réussir l'intégration paysagère, environnementale et fonctionnelle du nouveau quartier.

La situation « dominante » des terrains ne doit pas nuire au paysage formé par les constructions historiques du centre-village.

• L'organisation et la nature de la voirie

Le secteur d'aménagement est principalement accessible depuis la rue du Château d'Eau. Aujourd'hui, plusieurs chemins d'usages traversent ces terrains et desservent la forêt et les champs voisins. L'objectif est de conserver ce principe de fonctionnement et de le rendre compatible avec les besoins de la zone.

Les chemins existants, considérés comme l'armature des voies principales de l'aménagement du quartier, seront aménagés selon un gabarit de voirie mixte associant 1 cheminement doux et 1 cheminement carrossable.

L'aménagement des voiries privilégiera le piéton. Ces nouvelles voies admettront des doubles sens de circulation pour une meilleure fluidité des déplacements automobiles au sein du secteur d'habitat.

➤ Voie principale :

- 1 cheminement doux (piétons, cyclistes, PMR) : 1x 2.50m minimum de large ;
- 1 voie carrossable (véhicules légers et lourds et engins agricoles) : largeur 4.50m minimum à 5.00m maximum ;



- Au moins 1 bande plantée d'arbres en alignement ou d'une haie vive pour intégration des constructions et, participant à la séparation des usages : 1x2.50m de large minimum ;
- Les stationnements longitudinaux sont interdits le long de la voie principale. Sont autorisés les stationnements sous la forme de groupement de parkings publics ouverts (groupe de 5 places minimum) – aménagés perpendiculairement à la voie et comprenant au minimum un arbre tige à planter pour 5 places de stationnement ouvertes aux publics.

Cette configuration pourra être adaptée, dans le respect des dispositions inscrites au règlement de la zone 1AU du PLU, afin de permettre essentiellement les raccords sur les voiries existantes, mais également afin de pouvoir s'adapter aux emprises disponibles au niveau des constructions existantes. Toutefois, ce principe d'aménagement devra être maintenue sur les portions non bâties des deux côtés des voies.

Les voies secondaires assureront la desserte et la distribution des terrains à bâtir à l'intérieur du périmètre constructible (partie haute de l'aménagement se terminant en impasse). A défaut de la réalisation d'un accès carrossable depuis le haut de la rue du Château d'Eau (rétention foncière / largeur insuffisante de l'accès), une liaison douce est envisagée.

➤ **Voie secondaire**

- 1 cheminement doux (piétons, cyclistes, PMR) : au minimum 1 trottoir d'1.75m de large (sans obstacles) ;
- 1 voie carrossable (véhicules légers et engins agricoles) : 1x4.30m minimum de large (5.00m maxi) ;
- 1 bande plantée d'arbres en alignement, en isolé, ou d'une haie vive pour intégration des constructions, séparation des usages et intégration de stationnements longitudinaux (le cas échéant) : 1x2.20m de large minimum.

Cette configuration pourra être sensiblement adaptée, dans le respect des dispositions inscrites au règlement de la zone 1AU du PLU, afin de permettre essentiellement les raccords sur les voiries existantes mais également afin de pouvoir s'adapter aux emprises disponibles.

Les voies tertiaires, réalisées en impasse ou en bouclage sur la voie secondaire, permettront de desservir les parcelles les plus « éloignées » de la voie secondaire et de la voie principale. Les voies tertiaires en impasse se termineront obligatoirement par une aire de retournement adaptée aux gabarits des engins de secours et de collecte des ordures ménagères. Ces aires de retournement ne seront pas essentiellement réservées aux retournements des véhicules mais elles devront également offrir un espace public de qualité avec un traitement de type placette publique avec plantations d'arbres adaptés au gabarit des voies. Le bâti devra réellement s'organiser autour de cet espace public.

➤ **Voie tertiaire**

- 1 voie mixte (piétons + véhicules) d'une largeur minimale de 6m.
- 1 aire de retournement/placette publique d'une surface d'environ 250 à 300m² minimum.

La réalisation d'une aire de retournement sur les voies en impasses n'est pas toujours nécessaire. Toutefois, si cet équipement n'est pas prévu, le concepteur justifiera le fonctionnement urbain proposé.

Au moins deux cheminements de type piétonnier seront réalisés. Un chemin à créer en limite Sud du projet : marquant la limite entre le nouvel espace urbanisé et le milieu naturel environnant. Ce chemin sera intégré dans une frange paysagère participant à l'intégration des constructions marquant la limite Sud du projet. Le chemin reliera la rue des Prés à la partie haute du quartier.

L'autre chemin à construire s'étend à l'aval du secteur d'habitat parallèlement à la rue Basse et à la rue des Prés. Il permettra la liaison entre la rue du Château d'Eau et l'extrémité de la rue des Prés.



➤ **Chemin piéton**

- Il admettra une largeur minimale de 2m et sera revêtu de matériaux drainants favorisant l'infiltration.
- La différenciation de son revêtement de surface par rapport aux circulations automobiles est une plus-value non obligatoire.

• **Les conditions de stationnement dans le secteur et les objectifs de création d'aires de stationnement en fonction de l'offre publique de stationnement disponible**

Le stationnement du public sera assuré par la création d'au moins trois aires de stationnement au sein du nouveau quartier : à l'aval, en partie intermédiaire et à l'amont du secteur d'habitat.

Les aires de stationnement à construire seront en adéquation avec le nombre de logements construits. Les aires de stationnement seront composées et revêtues de matériaux drainants participant à l'infiltration des eaux pluviales de ruissellement. Les surfaces libres autour des aires de stationnement seront plantées à minima d'1 arbre tige pour 5 places de stationnement créées.

Le stationnement résidant s'effectuera sur la parcelle privative dans le respect des dispositions inscrites au règlement de la zone en vigueur.

• **L'implantation des espaces libres, leur rôle environnemental et leur nature**

L'espace public « central »

Un espace public « central » traité en place publique et/ou en jardin public, d'une surface minimum de 400m² dédiée aux piétons, est prévu au sein du quartier. Véritable espace de rencontre et d'échanges, il sera traité de manière qualitative et permettra l'accueil de toutes les générations dans une ambiance agréable et sécuritaire. Cet espace public sera également pourvu d'au moins un mail d'arbre permettant d'apporter l'ombre nécessaire en été.

Des espaces de stationnements pourront être prévus en périphérie, mais la réalisation d'un parking seul ne pourra être accepté en lieu et place de l'espace public.

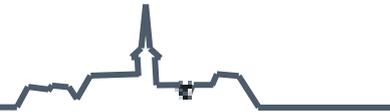
Les espaces minéralisés de l'espace public central seront revêtus de matériaux drainants favorisant l'infiltration des eaux de ruissèlement. L'espace public central sera relié aux principaux cheminements piétons du quartier.

Les espaces libres

- **Frange paysagère – bande plantée**

Des bandes plantées doivent être créées notamment sur les limites Ouest et Sud du périmètre : prolongement de la ripisylve du Kallenbach et transition entre le milieu urbanisé et naturel. Ces bandes plantées participeront à l'intégration des constructions dans le paysage existant et participeront également à la préservation de la biodiversité en offrant un habitat et une source de nourriture à la faune locale.

Les bandes plantées seront constituées en majorité d'essences végétales indigènes adaptées aux caractéristiques climatiques et édaphiques des lieux. Les plantes seront choisies et retenues sur la base de critères esthétiques mais également seront privilégiées les plantes mellifères.



Les bandes plantées ne devront pas systématiquement créer un écran visuel épais et monotone. Ces bandes doivent proposer des alternances de hauteurs et de volumes permettant de conserver des ouvertures visuelles sur le paysage environnant.

Elles admettront une épaisseur minimale de 6m (permettant de créer des associations végétales). Dans le cas où ces bandes sont réalisées entre des limites privatives, elles devront être accompagnées de chemins d'entretien (au moins 1 chemin longitudinal d'une largeur d'1.50m avec création de « chemins » transversaux).

Un plan de gestion raisonné des espaces verts sera réalisé par le concepteur et remis au Maître d'Ouvrage.

- **Ouvrages de gestion et de rétention des eaux pluviales**

Des solutions de gestions alternatives des eaux pluviales seront privilégiées à la place des solutions « tout tuyau » dans le respect des directives et recommandations de la Doctrine grand Est pour la gestion des eaux pluviales.

Un réseau de fossés et de bassins de rétention des eaux pluviales ouverts et paysagers pourront être projetés en complémentarité de techniques favorisant l'infiltration des eaux pluviales tombant sur les voiries. Ces dispositifs seront raccordés aux points bas des terrains du périmètre (limites Ouest). Le rejet exceptionnel des eaux claires au milieu naturel se fera au niveau du ruisseau du Kallenbach.

Les ouvrages de rétention et de régulation de débit, les plus importants techniquement, seront accessibles par des chemins d'entretien d'une largeur minimale de 3,50m (accès véhicules).

Pour les ouvrages paysagés à ciel ouvert, il sera recherché des ouvrages de rétention aux faibles profondeurs et aux pentes de talus les plus douces possibles (privilégier un rapport 1V/3H).

Les plantations d'accompagnement privilégieront des espèces indigènes adaptés aux conditions d'inondations temporaires. La palette végétale utilisée participera à la préservation de la biodiversité (essences locales mellifères à privilégier).

- **Plantations en accompagnement des voiries**

Les plantations en accompagnement des voiries pourront être réalisées en alignements, en bosquets ou de manière isolée. Les arbres tiges, projetés aux abords des voiries, seront de type « arbre à petit et moyen développement » présentant des hauteurs de 6m à 12-15m maximum. Ces plantations participeront à apporter l'ombrage nécessaire en été, à intégrer les constructions et à embellir le cadre de vie des habitants.

La voie principale ainsi que la voie secondaire seront obligatoirement soulignées par des arbres.

• **Les conditions d'accessibilité du secteur par les transports collectifs et les autres modes de déplacement**

Les tracés des chemins piétons à créer devront permettre de relier directement le centre village et de rejoindre rapidement les zones d'arrêt de bus qui s'y trouvent.

• **Densité et typologies de logements privilégiées**

Le secteur à vocation résidentielle pourra accueillir des maisons individuelles, accolées/groupées ou de petits collectifs.



Le projet d'aménagement prendra en compte les éléments de cadrage prescrits au SCoT du Val de Rosselle. Pour les opérations d'ensemble, il est attendu une densité minimale de 16 logements à l'ha (VRD et espaces communs compris). Cette densité sera favorisée par une mixité des formes urbaines proposées. A cet effet, le projet d'aménagement proposera au moins 10% de logements intermédiaires (collectif et/ou logement individuel groupé).

- **La mixité fonctionnelle**

Le règlement de du secteur 1AU autorise la mixité fonctionnelle au sein du nouveau quartier. La vocation résidentielle du quartier peut également accueillir toutes activités compatibles avec le caractère de la zone. L'accueil de commerces, d'activités libérales et/ou d'entreprises artisanales ou encore de services est envisageable.

- **Les hauteurs moyennes du bâti, les principes d'implantation des constructions le long des voies et emprises publiques**

Les hauteurs maximales des nouveaux bâtiments respecteront les hauteurs des constructions les plus proches. Ces hauteurs sont encadrées par le règlement du secteur 1AU du PLU. Les espaces de stationnement prévus sur chaque lot, hors garage et accès de garage, devront rester directement accessibles depuis le domaine public. Les clôtures ou systèmes de fermeture de toute nature ne seront pas autorisés au droit de ces espaces de stationnement.

Les accès des entrées principales carrossables et piétonnes (garage et porte d'entrée) devront être situés en façade sur rue. Les garages situés en façade arrière ou à l'arrière des bâtiments ne seront pas autorisés.

Les constructions devront être adaptées au terrain naturel. Les maisons sur « butte » ou sur talus artificiel sont notamment interdites lorsque le terrain ne le nécessite pas. Les terrassements conduisant à la création d'un effet « motte » ne seront donc pas autorisés.

L'orientation sud des pièces principales (séjour, salle à manger) doit être favorisée et la réduction des ombres portées sur les façades sud devra être recherchée.

Les équipements et installations liées à la création, transformation ou au stockage d'énergies doivent être intégrés au maximum par rapport à l'environnement immédiat (couleur des matériaux, qualité d'intégration dans la structure du bâtiment, respect de la couleur et des formes des toitures, ...), ne pas porter atteinte au paysage, et doivent être éloignés des constructions d'habitation afin de ne pas créer de nuisance au voisinage.

- **Les conditions d'équipements et de desserte de la zone**

Selon les résultats des études techniques, les réseaux humides et secs seront raccordés au niveau de la rue du Château d'Eau et de la rue des Prés. Un poste de transformation électrique propre à la zone devra être prévu. Tous les réseaux et collecteurs, de la parcelle, liés au fonctionnement de l'habitation seront enterrés.

En cas de pose de clôtures, les coffrets techniques devront être intégrés aux clôtures sans nuire aux obligations de contrôles et de relevés des différents concessionnaires. En l'absence de clôtures, les coffrets techniques devront être habillés, sans nuire aux obligations de contrôles et de relevés des différents concessionnaires.

Les paraboles et autres équipements de télécommunication ou encore ceux liés aux énergies comme les systèmes de ventilation, de chauffage ou de création d'électricité ne devront pas être visibles depuis les voies publiques (voies du quartier, rues attenantes, chemins piétons et cyclables).

CREATION DE VOIES DE BOUCLAGE - Rue Basse / Rue du Château d'eau

- voies à double sens
- voirie mixte à privilégier (vitesse réduite, priorité aux piétons)
- plantations d'arbres en alignement en accompagnement des voiries
- gabarit à adapter aux usages et à la densité d'habitations desservie

OUVRAGES DE GESTION DES EAUX PLUVIALES

- ouvrages enterrés
- ouvrages paysagers à ciel ouvert
type fossés, bassins, noues paysagères

DEVELOPPEMENT DES LIAISONS DOUCES

- amélioration fonctionnelle : accessibilité PMR
- amélioration paysagère
- alternatives aux déplacements motorisés
- liaisons interquartiers

ECRANS PAYSAGERS

- intégration des constructions
- intégrations des plateformes / terrassements
- cadre de vie
- biodiversité

CREATION D'ILOTS BATIS

- pavillons
- petites maisons de ville groupées

Rue du Château d'Eau

EQUIPEMENTS PUBLICS

- secteurs de stationnement
- réservés aux visiteurs et aux riverains

CREATION D'ESPACES PUBLICS PARTAGES

- aires de jeux
- placette de repos et de rencontre

HABITATS PAVILLONNAIRES INDIVIDUELS ou GROUPES

FOSSÉS PAYSAGERS DE GESTION DES EAUX PLUVIALES

ESPACE PUBLIC

HABITATS PAVILLONNAIRES INDIVIDUELS ou GROUPES

Périmètre zone 1AU

ECRANS PAYSAGERS

- intégration des constructions
- intégrations des plateformes / terrassements
- cadre de vie
- biodiversité

Périmètre Zone 2AU

CREATION D'ILOTS BATIS

- pavillons
- petites maisons de ville groupées

Aménagement de la Zone 2AU (long terme) en cohérence avec la Zone 1AU

CREATION DE VOIES DE BOUCLAGE - Rue Basse / Rue du Château d'eau

- voies à double sens
- voirie mixte à privilégier (vitesse réduite, priorité aux piétons)
- plantations d'arbres en alignement et/ou en groupes en accompagnement des voiries
- gabarit à adapter aux usages et à la densité d'habitations desservie

Kallenbach

LEGENDE

- Périmètre d'intervention Zones U
- Habitat
- Espaces publics / Stationnements
- Gestion des eaux pluviales
- Voie de bouclage
- Chemin existant à conforter
- Chemins piétons à créer
- Alignements et écrans paysagers

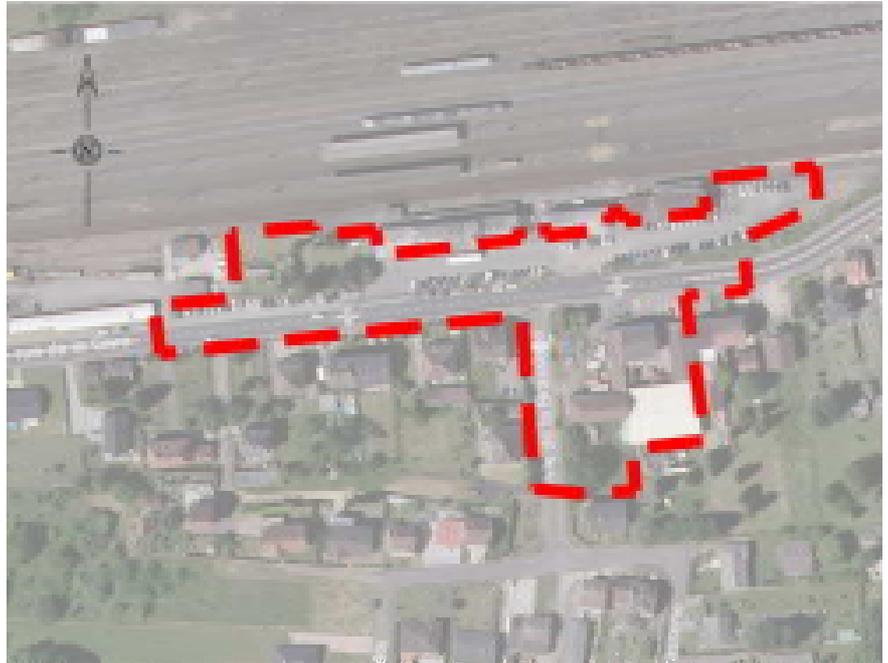




2. OAP 2_SECTEUR UE « AM BAHNHOF » : RUE DE LA GARE

L'Orientation d'Aménagement et de Programmation du secteur AM BAHNHOF / rue de la Gare correspond au projet de réaménagement du parvis de la gare, à un réaménagement d'une portion de la voirie départementale (restructuration des zones d'arrêts de bus et des cheminements piétons) ainsi que la création d'un parking public en complément aux travaux envisagés par la SNCF.

La commune souhaite acquérir des terrains au lieu-dit AM BAHNHOF / rue de la Gare afin de réaliser un parking public d'une capacité de 30 à 40 véhicules.



La création d'un pôle multimodal, dans les emprises SNCF, ne peut pas s'envisager sans une réflexion d'aménagement globale sur les espaces publics communaux et départementaux environnants.

L'acquisition des terrains s'accompagnera d'acquisition de bâtiments (situés sur la même propriété).

C'est pour ces raisons que la commune a décidé d'inscrire dans son PLU, une OAP sectorielle conditionnant les futurs aménagements urbains du secteur gare SNCF.

La redynamisation de ce secteur est l'un des principaux enjeux d'aménagement du territoire communal.

• L'organisation et la nature de la voirie

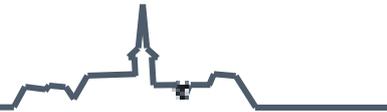
Les nouveaux aménagements des voiries des domaines publics départementaux et communaux devront privilégier la sécurité des piétons. Il est préconisé de marquer les différents usages par un traitement différencié des matériaux de surface : stationnements, trottoirs, traversées piétonnes, zones d'arrêt de bus.

Les trottoirs admettront une largeur minimum de 1.80m sans obstacles (mesures prises du fil d'eau des bordures de chaussée à la bordure arrière trottoir). Les cheminements piétons devront être conformes aux normes d'accessibilité PMR en vigueur : obstacles, ressauts, éclairage, pentes, mobiliers.

Le traitement différencié des revêtements de la voirie doit permettre l'identification des parcours proposés aux différents usagers.

• Les conditions de stationnement dans le secteur et les objectifs de création d'aires de stationnement en fonction de l'offre publique de stationnement disponible

La capacité reste à affermir selon le programme d'aménagement envisagé.



Les aires de stationnement seront composées et revêtues de matériaux drainants participant à l'infiltration des eaux pluviales de ruissellement conformément à la doctrine Grand Est de gestion intégrée des eaux pluviales. Les surfaces libres autour des aires de stationnement seront plantées à minima d'1 arbre tige pour 5 places de stationnement créées.

- **L'implantation des espaces libres, leur rôle environnemental et leur nature**

Les espaces publics « partagés » : plusieurs espaces publics « connectés » à l'espace public « central » du parvis de la gare devront être créés en fonction des usages : zones d'information du public, zones d'attentes protégées, zones de dépose-minute, ...

Les espaces publics seront traités de manière qualitative et permettra l'accueil de toutes les générations dans une ambiance agréable et sécuritaire.

- **Plantations en accompagnement des voiries**

Les plantations en accompagnement des voiries pourront être réalisées en alignements, en bosquets ou de manière isolée. Les arbres tiges, projetés aux abords des voiries, seront de type « arbre à petit et moyen développement » présentant des hauteurs de 6m à 12-15m maximum. Ces plantations participeront à apporter l'ombrage nécessaire en été, à intégrer les constructions et à embellir le cadre de vie des habitants.

Dans les espaces étroits, il est préconisé d'y planter des espèces au port fastigié (colonne étroite).

CREATION D'ESPACES DE STATIONNEMENT RESERVES A L'ACCUEIL DES PASSAGERS

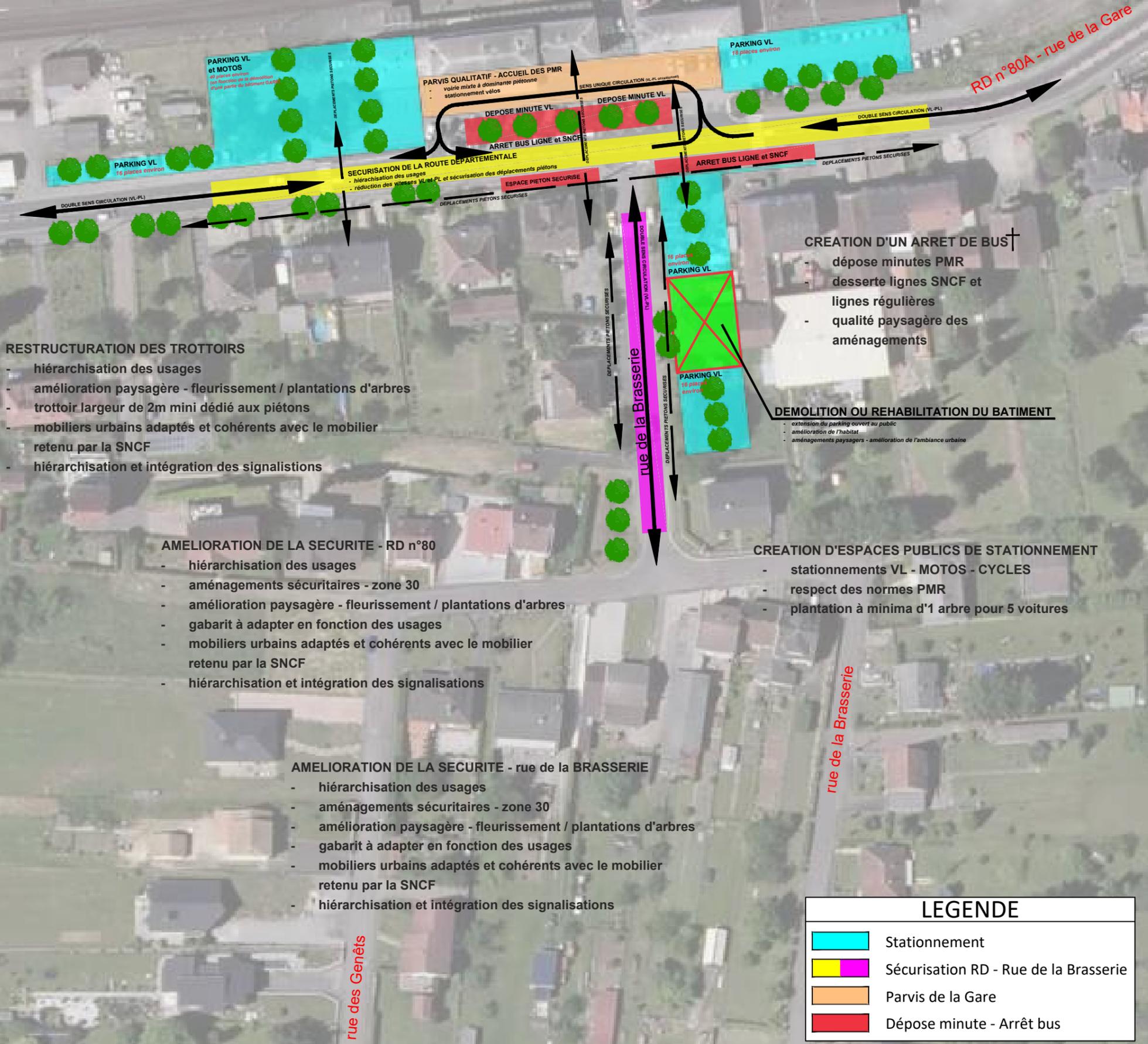
- stationnements VL - MOTOS - CYCLES
- respect des normes PMR
- plantation à minima d'1 arbre pour 5 voitures

CREATION D'UN PARVIS D'ACCUEIL

- dépose minutes PMR
- priorité aux piétons
- stationnements vélos
- qualité paysagère des matériaux

CREATION D'UN ARRET DE BUS

- dépose minutes PMR
- desserte lignes SNCF et lignes régulières
- qualité paysagère des aménagements



RESTRUCTURATION DES TROTTOIRS

- hiérarchisation des usages
- amélioration paysagère - fleurissement / plantations d'arbres
- trottoir largeur de 2m mini dédié aux piétons
- mobiliers urbains adaptés et cohérents avec le mobilier retenu par la SNCF
- hiérarchisation et intégration des signalisations

AMELIORATION DE LA SECURITE - RD n°80

- hiérarchisation des usages
- aménagements sécuritaires - zone 30
- amélioration paysagère - fleurissement / plantations d'arbres
- gabarit à adapter en fonction des usages
- mobiliers urbains adaptés et cohérents avec le mobilier retenu par la SNCF
- hiérarchisation et intégration des signalisations

AMELIORATION DE LA SECURITE - rue de la BRASSERIE

- hiérarchisation des usages
- aménagements sécuritaires - zone 30
- amélioration paysagère - fleurissement / plantations d'arbres
- gabarit à adapter en fonction des usages
- mobiliers urbains adaptés et cohérents avec le mobilier retenu par la SNCF
- hiérarchisation et intégration des signalisations

CREATION D'UN ARRET DE BUS†

- dépose minutes PMR
- desserte lignes SNCF et lignes régulières
- qualité paysagère des aménagements

DEMOLITION OU REHABILITATION DU BATIMENT

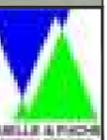
- extension du parking ouvert au public
- amélioration de l'habitat
- aménagements paysagers - amélioration de l'ambiance urbaine

CREATION D'ESPACES PUBLICS DE STATIONNEMENT

- stationnements VL - MOTOS - CYCLES
- respect des normes PMR
- plantation à minima d'1 arbre pour 5 voitures

LEGENDE

	Stationnement
	Sécurisation RD - Rue de la Brasserie
	Parvis de la Gare
	Dépose minute - Arrêt bus





C. LES OAP THEMATIQUES DE LA COMMUNE

3. OAP 3 DEVELOPPEMENT D'UN RESEAU DE CHEMINS

La commune est consciente des enjeux écologiques et désire agir pour l'environnement. Dans ce contexte, la commune souhaite développer une alternative aux déplacements automobiles par la création / réhabilitation de chemins dédiés aux piétons et aux cyclistes. Elle souhaite également réhabiliter plusieurs chemins ruraux afin de faciliter la desserte des terres agricoles. Après identification des principaux chemins à construire et/ou à réhabiliter, la commune a décidé d'inscrire dans ses orientations le développement d'un réseau cohérent apportant une réelle plus-value au territoire.

Ce réseau de chemin se compose de chemins permettant :

- Les liaisons inter-quartiers ;
- La desserte des équipements de la commune ;
- Les liaisons intercommunales ;
- La desserte des terrains agricoles ;
- La pratique d'activités sportives et de loisirs.

Ces chemins s'appuieront sur l'armature principale composée du cheminement cyclable intercommunal et du chemin de grande randonnée GR5g traversant la localité.

• Les conditions de stationnement dans le secteur et les objectifs de création d'aires de stationnement en fonction de l'offre publique de stationnement disponible

Les créations de chemins devront s'accompagner, si nécessaire, de zones de stationnement ouvertes aux publics. Les aires de stationnement à construire seront localisées en priorité en milieu urbain. La création d'aires de stationnement en zone N et A sont à proscrire sauf si l'utilité et la nécessité sont justifiées.

Elles se trouveront à proximité des principaux pôles d'attractivité de la commune et dès que possible, au niveau des raccordements des cheminements secondaires sur les cheminements composant l'armature principale du réseau. Ces zones de stationnements seront implantées en nombre suffisant et judicieusement situées par rapport aux enjeux rencontrés. L'implantation L'aire de stationnement sera revêtue d'un matériau au caractère drainant participant à l'infiltration des eaux pluviales de ruissellement et les surfaces libres autour de cette aire de stationnement seront plantées à minima d'1 arbre tige pour 5 places de stationnement.

- Ouvrages de gestion et de rétention des eaux pluviales

Des solutions de gestions alternatives des eaux pluviales seront privilégiées à la place des solutions « tout tuyau ». Les aires de stationnement seront composées et revêtues de matériaux drainants participant à l'infiltration des eaux pluviales de ruissellement conformément à la doctrine Grand Est de gestion intégrée des eaux pluviales.

Un réseau de fossés et de bassins de rétentions des eaux pluviales ouverts et paysagers pourront être projetés en accompagnement des stationnements à créer. Ces ouvrages seront obligatoirement plantés au moyen d'une végétation basse arbustive et seront accompagnés de la plantation à minima d'1 arbre.

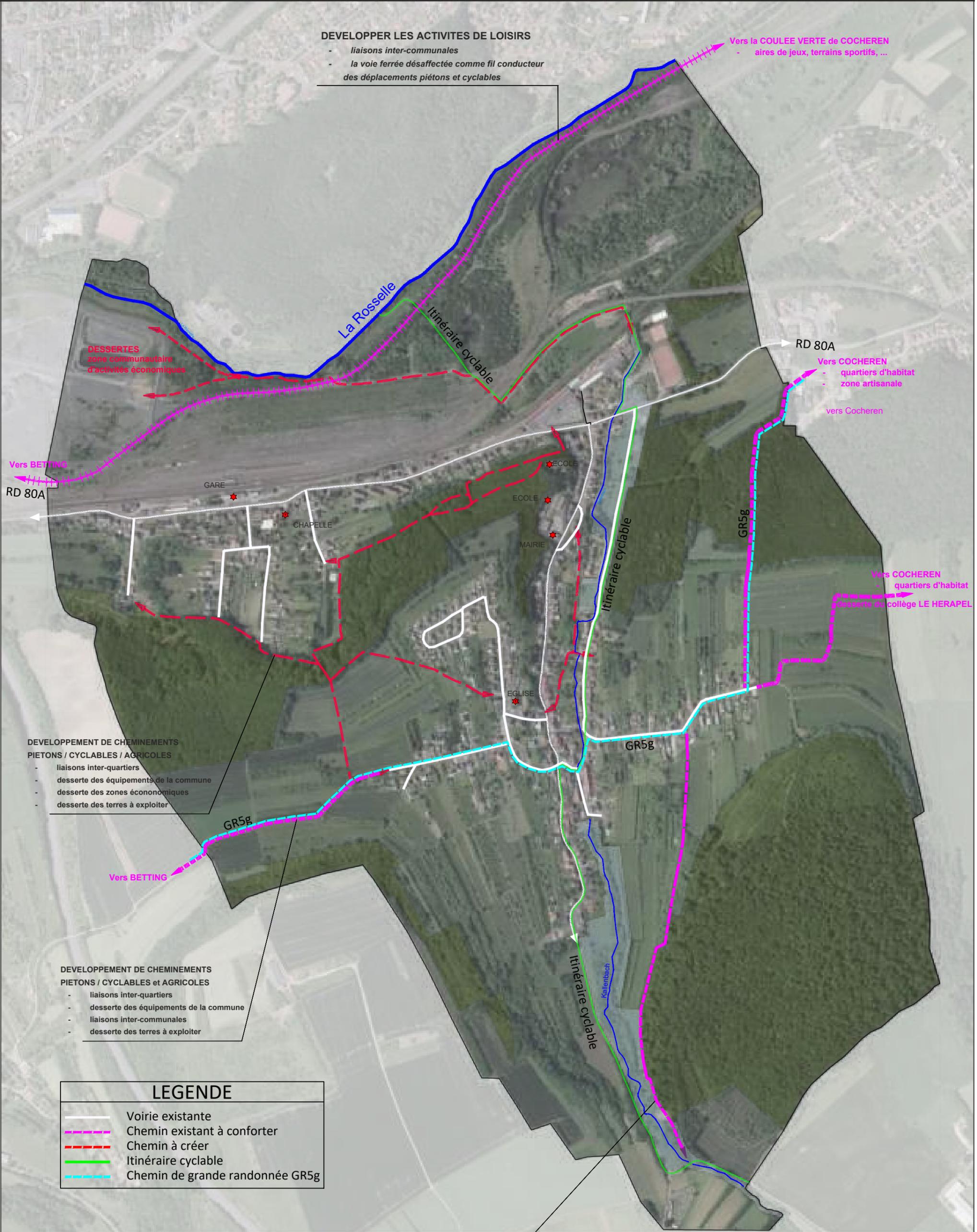
Les ouvrages de rétention et de régulation de débit, les plus importants techniquement, seront accessibles par des chemins d'entretien et/ou un accès technique d'une largeur minimale de 3,50m. Il sera recherché des ouvrages de rétention aux faibles profondeurs et aux pentes de talus les plus douces possibles (privilégier un rapport 1V/3H).

Les plantations d'accompagnement privilégieront des espèces indigènes adaptés aux conditions d'inondations temporaires. La palette végétale utilisée participera à la préservation de la biodiversité et à l'intégration paysagère des constructions.

DEVELOPPER LES ACTIVITES DE LOISIRS

- liaisons inter-communales
- la voie ferrée désaffectée comme fil conducteur des déplacements piétons et cyclables

Vers la COULEE VERTE de COCHEREN
- aires de jeux, terrains sportifs, ...



DESSERTES
zone communautaire
d'activités économiques

Vers COCHEREN
- quartiers d'habitat
- zone artisanale

vers Cocheren

Vers BETTING

RD 80A

GARE

CHAPELLE

ECOLE

ECOLE

MAIRIE

EGLISE

GR5g

GR5g

Vers COCHEREN
- quartiers d'habitat
- desserte du collège LE HERAPEL

**DEVELOPPEMENT DE CHEMINEMENTS
PIETONS / CYCLABLES / AGRICOLES**

- liaisons inter-quartiers
- desserte des équipements de la commune
- desserte des zones économiques
- desserte des terres à exploiter

Vers BETTING

GR5g

**DEVELOPPEMENT DE CHEMINEMENTS
PIETONS / CYCLABLES et AGRICOLES**

- liaisons inter-quartiers
- desserte des équipements de la commune
- liaisons inter-communales
- desserte des terres à exploiter

LEGENDE

- Voirie existante
- - - Chemin existant à conforter
- - - Chemin à créer
- Itinéraire cyclable
- - - Chemin de grande randonnée GR5g

DEVELOPPEMENT DE CHEMINS DE PROMENADE





4. OAP 4_MAJNTIEN DES CONTINUITES ECOLOGIQUES SUR LE TERRITOIRE COMMUNAL

Le fonctionnement écologique sur le territoire de la commune de BENING-LES-SAINT-AVOLD est complexe. Les structures naturelles présentes sont fortement impactées par l'Homme et sont peu propices au développement de plusieurs catégories d'animaux.

Le territoire communal est mité par les activités humaines et les possibilités d'habitat et de développement de la faune et de la flore y sont très réduites. De nombreux obstacles aux continuités écologiques (notamment les infrastructures routières) nuisent essentiellement au développement des mammifères mais également au développement des reptiles et amphibiens.

Toutefois, plusieurs milieux naturels ou « semi-naturels » existent et leurs connectivités écologiques sont établies. La commune accueille des espèces rares et protégées de reptiles et d'amphibiens comme le crapaud vert et le pélobate brun qui sont confinés à quelques secteurs de l'Est mosellan. On trouve ces espèces remarquables et protégées notamment au Nord du ban sur les terrains artificialisés (occupés par les infrastructures ferroviaires) en cours de renaturation suite à l'abandon d'activités. Le territoire de la commune est aussi considéré comme un secteur d'intérêt majeur pour les Oiseaux

A BENING-LES-SAINT-AVOLD, les cours d'eau (La Rosselle, le Kallenbach) et leurs milieux associés, la ceinture de vergers et les forêts sont les milieux les plus importants pour le maintien et le développement de la biodiversité.

Les actions de mise en valeur des continuités écologiques sont possibles notamment en bordure d'un corridor identifié, à condition que ces aménagements ne compromettent pas sa fonctionnalité.

Dès lors que la connectivité écologique est interrompue, des opérations de restauration pourront être engagées permettant d'améliorer la condition écologique des milieux et donc la biodiversité des continuités. Des aménagements sont donc envisageables sous réserve de ne pas nuire aux perspectives et aux principes de reconquête naturelle de ces milieux et de restauration du potentiel de connexion écologique.

Trois enjeux écologiques majeurs sont identifiés sur la Commune :

- **Préserver l'armature écologique qui se compose principalement des boisements, des cours d'eau – Rosselle et Kallenbach - et les milieux associés : végétation rivulaire et zones humides accompagnant les cours d'eau et qui se composent de milieux prairiaux structurants ;**
- **Restaurer le maillage des milieux naturels structurants au droit du corridor écologique (trame bleue principale entre Freyming-Merlebach, Betting, Béning-Lès-Saint-Avold et Cocheren ;**
- **Créer une limite d'urbanisation forte autour de l'entité village pour maintenir la perméabilité des continuums écologiques.**

Les continuités écologiques, ou trame verte et bleue locale, existantes au sein du territoire communal ont été identifiées et doivent être préservées, améliorées ou restaurées. Le réseau écologique est constitué de corridors en « pas japonais » où les milieux assurant les continuités écologiques apparaissent « morcelés ».

Deux obstacles (coupures) majeurs nuisent aux déplacements des mammifères : l'autoroute A4 (présente à l'Ouest du ban sur la commune de Betting) et les activités ferroviaires – coupure renforcée par la route départementale (au Nord du ban).



Les enjeux de préservation des cours d'eau, zones humides et des ripisylves associées sont multiples :

- **Maintenir une perméabilité permettant les échanges entre ces milieux naturels spécifiques (entretien raisonnée de la végétation, interdiction des clôtures ne permettant pas le passage des petits mammifères et des batraciens, ...)** ;
- **Aider à la repousse naturelle notamment au droit des secteurs soumis à l'érosion des sols (au moyen d'espèces champêtres locales)** ;
- **Mettre en place un programme de surveillance afin supprimer les espèces envahissantes et surveiller les constructions humaines bordant ses milieux** ;
- **Créer et/ou maintenir, dans la mesure du possible, une zone tampon (bande enherbée en haut de berge pour filtrage de l'eau, captage des sédiments, protection des effondrements, amélioration du paysage et permettant le passage pour l'entretien des berges.**

Selon les données recueillies auprès de l'inventaire des zones humides – SAGE du Bassin Houiller – SCOT du Val de Rosselle, le territoire est concerné par 2 zones humides et potentiellement humides. Les fiches détaillées de l'inventaire sont jointes en annexe du PLU.

Hors de ces secteurs humides et potentiellement humides, d'après les informations communales, aucune autre zone humide n'est répertoriée (hors réseaux de fossés, plans d'eau privés et cours d'eau existants).

Plan pour l'élaboration de l'inventaire des zones humides et le territoire du SCOT du Val de Rosselle et du SAGE du Bassin Houiller

Liste des zones humides inventoriées par commune

Commune	Nom de la zone humide
Bening-les-Saint-Avold	ZH_051 : Rosselle – secteur ferroviaire – plaine alluviale de la Rosselle entre secteurs de remblais et station d'épuration.
Benning-lès-Saint-Avold	ZH_052 : [Nom de la zone humide]
Benning-lès-Saint-Avold	ZH_053 : [Nom de la zone humide]
Benning-lès-Saint-Avold	ZH_054 : [Nom de la zone humide]

Le secteur urbain est concerné par la présence de ces milieux humides caractérisés :

- ZH_051 : Rosselle – secteur ferroviaire – plaine alluviale de la Rosselle entre secteurs de remblais et station d'épuration. La zone humide est traversée par un flux continu d'eau superficielle - présence d'un cours d'eau permanent en entrée / sortie de zone humide.

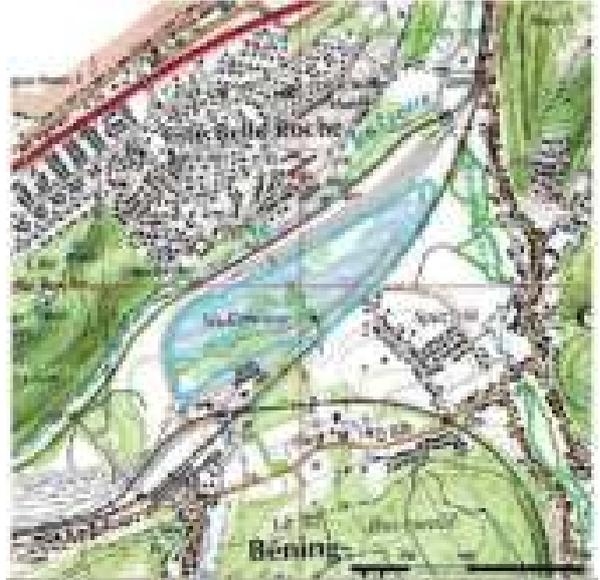
Cette zone humide occupe plusieurs fonctions hydrauliques et hydrologiques classées comme prioritaire pour la gestion de l'eau et les loisirs :

- Fonction d'épuration,
- Secteur d'expansion naturelle des crues,
- Ralentissement du ruissellement,
- Soutien naturel d'étiage,
- Atténuation et désynchronisation des pics de crue à l'aval,
- Sédimentation des matières en suspension.

Ce milieu permet une continuité écologique moyenne. Les milieux ne sont pas directement liés mais la faible distance entre les milieux propices peut engendrer un transfert d'espèces. Ce secteur est identifié comme zone particulière d'alimentation et de reproduction des espèces.

Concernant la ZH_071, il s'agit d'une vaste zone humide située dans une friche industrielle séparée de la Rosselle par un échangeur ferroviaire. Elle est classée comme prioritaire pour la gestion de l'eau et assure les mêmes fonctions hydrauliques et hydrologiques que ci-dessus. Il s'agit d'un milieu totalement déconnecté de tout autre milieu naturel. Il n'offre pas de continuité écologique. Toutefois, ce secteur est identifié comme zone particulière d'alimentation et de reproduction des espèces – habitat pour les populations animales et végétales.

Cette zone humide dispose d'un intérêt paysager méritant d'être mis en valeur.



Quelques MESURES DE DEVELOPPEMENT ET DE PRESERVATION DES CONTINUITES ECOLOGIQUES

Plusieurs mesures, s'inscrivant dans un contexte de préservation et développement de la « trame verte » et de la « trame bleue » de la Commune, devront être prévues lors de toutes opérations d'aménagements ayant une incidence même minime sur ces espaces ou aux abords de ceux-ci. Ces mesures participeront au maintien des axes de déplacement de la faune et au maintien des habitats spécifiques nécessaires aux maintiens des populations floristiques et faunistiques, comme :

- **des aménagements écologiques favorisant la mobilité et la survie des espèces sur le site** : *par exemple, clôtures avec « petits » passages inférieurs, bordures de voirie franchissables, passages aménagés à destination des batraciens et des petits mammifères permettant de traverser une route sans risque, etc.*
- **la création d'abris pour la faune** :
 - ✓ buttes en matériaux neutres,
 - ✓ mares spécifiques de 250 à 400 m² pour l'accueil d'insectes et de batraciens,
 - ✓ nichoirs pour l'avifaune, ...
- **la limitation des aménagements paysagers « cosmétiques »** : limiter au maximum l'apport de matières organiques tel que l'humus, éviter la création de pelouses classiques (privilégier les prairies fleuries et les tontes différenciées), éviter les plantations d'espèces « exotiques » de végétaux hors abords immédiats des bâtiments et les plantations ornementales n'ayant pas d'intérêts écologiques spécifiques pour la faune, limiter les aménagements minéralisés (parterres de cailloux, ...)
- **la fauche régulière des plantes invasives et surveillance** afin de limiter la progression et l'étalement de celles-ci ;
- **des actions spécifiques telles qu'en fin de travaux, par exemple, les espaces dévolus aux installations de chantier ne seront pas systématiquement remis en état selon les situations préexistantes mais pourront être reconfigurés selon des faciès favorables à la faune locale ;**

Enfin, **les aménagements de voirie suivront les pentes naturelles du terrain et les zones paysagées conserveront, dans la mesure du possible, les altitudes existantes** afin de ne pas créer d'obstacles supplémentaires aux déplacements de la faune.

