Moselle
L'Eurodépartement

Communauté de Communes Mad & Moselle
REÇU LE :
23 JUIN 2025
2 bis, rue Henri Poulet
54470 THIAUCOURT

DPAT/DAAT/BAFU
Affaire suivie par :
Patricia PAHIN
☎ 03 87 78 05 49
N/Réf. : AF/PP/25096
Objet : avis CD57 sur PLUi

Monsieur Gilles SOULIER
Président de la Communauté de Communes
Mad & Moselle
2 bis rue Henri Poulet
54470 THIAUCOURT-REGNIEVILLE

Metz, le 12 JUIN 2025

Monsieur le Président,

Par saisine le 10 mars 2025, vous m'avez notifié pour avis le projet de Plan Local d'Urbanisme intercommunal de la Communauté de Communes Mad & Moselle.

Ce dossier appelle les remarques ci-annexées, que je vous remercie d'intégrer à votre projet.

Je vous prie d'agréer, Monsieur le Président, l'expression de ma considération distinguée.

Le Président du Département

Patrick WEITEN

Copie pour information à :

- Monsieur David SUCK, Vice-Président du Département,
- Madame Magaly TONIN, Présidente de la 4ème Commission,
- Monsieur Patrick THIL, Président de la Commission de Territoire de METZ,
- Madame Bernadette LAPAQUE, Conseillère Départementale,
- Monsieur Jean FRANÇOIS, Conseiller Départemental.

PLUi² de la Communauté de Communes Mad & Moselle

Avis du Département de la Moselle

ESPACES NATURELS SENSIBLES

Les Espaces Naturels Sensibles côté mosellans sont bien pris en compte dans la Trame Verte et Bleue, avec des Orientations d'Aménagement et de Programmation (OAP) thématiques et des règlements permettant leur protection.

- **Règlement des zones agricoles et naturelles**
  Il serait souhaitable d'ajouter la non-atteinte à la préservation des espaces naturels identifiés dans la Trame Verte et Bleue dans les conditions d'admission des affouillements et exhaussements des sols.

ROUTES DEPARTEMENTALES

Par rapport à la version de travail précédente, le projet de PLUi a intégré les observations du Département concernant la desserte par les voies publiques ou privées ainsi que celle sur les marges de recul. Par contre, la desserte par les réseaux - Assainissement des eaux pluviales C2-art9 ne comprend pas le complément souhaité à savoir :

- Ce chapitre traitant de la gestion des eaux pluviales devrait être plus étoffé et limitatif en termes de prescriptions notamment hors agglomération, d'autant que l'on observe de plus en plus fréquemment des évènements climatiques de forte intensité provoquant des désordres hydrauliques. Pour limiter les risques d'atteinte aux biens et aux personnes il serait nécessaire de préciser dans ce chapitre :
  - Ecoulement des eaux issues du domaine public routier :
    - Les propriétés riveraines situées en contrebas des routes sont assujetties à recevoir les eaux qui coulent naturellement de ces routes. Les propriétaires de ces terrains ne peuvent faire aucune œuvre tentant à empêcher le libre écoulement des eaux qu'ils sont tenus de recevoir, ni de les faire séjourner dans les fossés ou refluer sur le sol de la route.
    - Au droit des accès riverains, chaque propriétaire doit assurer la protection de sa propriété contre le ruissellement des eaux de surface de la chaussée par un dispositif adapté situé en limite du domaine public ou sur domaine privé.
  - Ecoulement des eaux pluviales :
    - Nul ne peut, sans autorisation, rejeter sur le domaine public routier des eaux provenant de propriétés riveraines à moins qu'elles ne s'y écoulent naturellement.
    - L'écoulement des eaux dans les fossés de la route ne peut être intercepté.
    - Le raccordement des eaux pluviales se fait sous la seule responsabilité du demandeur. Au besoin, il lui appartient de mettre en place un dispositif anti-refoulement, à même de le protéger de la montée des eaux jusqu'au niveau de la chaussée.
    - Le rejet des eaux (pluviales, de drainage, de surverse de bassin...) faisant l'objet d'une autorisation, doit être quantifié sur la base d'études hydraulique et de sol et vise à garantir les mêmes conditions d'écoulement qu'auparavant. Ces eaux seront rassemblées en un point de sortie unique positionné face à une traversée de chaussée et ne devront pas cheminer dans le fossé. Au besoin, elles seront canalisées dans la chaussée et rejetées dans l'exutoire aval.

Pour résumer, la gestion des eaux et les dispositifs de gestion des eaux pluviales le long des routes départementales de Moselle doivent respecter les articles 25 à 30 du règlement du domaine public routier départemental de la Moselle (cette mention serait suffisante).

De même, la contrainte de remplacer les arbres en cas d'abattage au sein de la même unité foncière est maintenue dans le règlement écrit, Éléments et trames du règlement graphique - Alignement d'arbres et haies à préserver – p 28. Pour mémoire, le Département de la Moselle a établi une procédure en cas d'abattage d'arbres d'alignement qui sont protégés par la Loi (Convention Européenne du Paysage d'octobre 2000 Florence et article L. 350-3 - Loi pour la Reconquête de la Biodiversité d'octobre 2016) et à titre dérogatoire. L'abattage est envisagé uniquement pour des raisons de danger pour la sécurité des biens et des personnes, de danger sanitaire pour les autres arbres, d'esthétique de la composition dégradée, ou de projet de construction ou d'aménagement. Il est alors appliqué le principe de compensation.

Les compensations seront envisagées dans l'ordre de priorité suivant :

- En priorité : replantation à l'identique, au même endroit, selon une implantation qui visera à reconstituer à terme l'apport initial au paysage,
- Si non adapté (essence, position...) : replantation au même endroit, avec un intervalle plus important entre les arbres et/ou une essence mieux adaptée au contexte local,
- Si impossible : replantation d'un alignement le long de l'axe routier concerné, ou à proximité (même zone géographique), sur un lieu où l'alignement présentera un intérêt au niveau paysager et patrimonial selon un intervalle et un éloignement à l'axe adaptés à la configuration du lieu et à l'essence choisie, en tenant compte des règles de sécurité et du règlement du domaine public routier de chaque Département.

Cette procédure qui se conforme à la note du Ministère de la Transition Ecologique et Solidaire de novembre 2017 respecte l'esprit du règlement du PLUi en étant légèrement plus souple sur la compensation.
Pour des raisons de sécurité des usagers (visibilité, respect de la zone de sécurité...), le Département de la Moselle ne souhaite pas cette contrainte supplémentaire sur cette procédure qui concerne quelques alignements sur les routes départementales n°6b, n°12, n°103b hors agglomération de GORZE et sur la route départementale n° 657 hors agglomération d'ARRY, conformément aux plans du règlement graphique du PLUi.

MOBILITES

En termes de mobilités, les différentes parties du PLUi tendent vers une évolution des pratiques encourageant les solutions alternatives à la voiture individuelle et décarbonées.

Il est à noter que la Communauté de Communes Mad & Moselle a réalisé un « Plan de Développement des Mobilités » qui détaille les actions de la Communauté de Communes dans le domaine des mobilités, notamment concernant les points développés dans l'OAP Mobilités et dans l'orientation n°8 du Projet d'Aménagement et de Développement Durable.

Projet d'Aménagement et de Développement Durables (PADD)

Les éléments liés à la mobilité sont repris dans l'orientation n°8 du PADD. Celle-ci a pour objectif de « favoriser le développement de la mobilité durable » par le renforcement des modes actifs, la mise en œuvre d'alternatives à la voiture individuelle et la réduction des besoins en déplacement.

- **Orientation d'Aménagement et de Programmation (OAP) thématique « Mobilités actives »**

L'Orientation d'Aménagement et de Programmation (OAP) « Mobilités actives » traduit dans le PLUi les fiches actions élaborées dans le cadre du Plan de Développement des Mobilités de la Communauté de Communes.

L'OAP fait plusieurs fois référence à la création d'aménagements cyclables dédiés. Le Département a élaboré le Schéma Départemental des Mobilités Alternatives (SDMA) dont l'objectif est de répondre aux attentes des usagers pour les déplacements du quotidien et des loisirs ainsi qu'au tourisme d'itinérance. Il permet également un maillage des équipements structurants du territoire.

La liaison REZONVILLE – MARS-LA-TOUR, inscrite à l'OAP « Mobilités actives », correspond, pour partie, à l'itinéraire 8 du SDMA (liaison MOULINS-LES-METZ – VIONVILLE).

Le Département peut être un partenaire financier dans le cadre du dispositif Ambition Moselle (ou dispositif suivant) qui, sous conditions de conformité avec le Schéma Départemental des Mobilités Alternatives, peut être activé pour le financement d'aménagements cyclables.

De même, selon les cas, il peut être possible de mettre à disposition du foncier départemental pour la réalisation d'aménagements envisagés dans l'OAP : créations d'aménagements cyclables, aires de covoiturage, stationnement vélo.

- **Règlement du PLUi**

Le règlement du PLUi intègre une partie spécifique relative au stationnement des vélos. En particulier, des stationnements pour vélos devront être prévus pour les nouvelles constructions ou les nouveaux aménagements, ainsi que pour les constructions existantes.

Le PLUi favorise ainsi l'utilisation de modes doux, en particulier pour les courtes distances, en facilitant leur stationnement à l'origine et à la destination des déplacements

- **Rapport de présentation – Indicateurs de suivi**

On peut noter que la fiche action n°6 du PDM prévoit la mise en œuvre de compteurs de fréquentation des aménagements cyclables.

Les données issues de ces compteurs pourraient être intégrées dans les indicateurs de suivi de l'orientation n°8 du PADD, en complément aux indicateurs déjà évoqués.

PDIPR

Le dossier n'appelle aucune remarque.

SDIS DE LA MOSELLE

Un des objectifs d'un PLU étant la sécurité des habitants, il serait opportun d'annexer à ce PLU le Règlement Départemental de Défense Extérieure Contre l'Incendie (RDDECI), ou en faire référence dans les dispositions réglementaires.

Le RDDECI est la clef de voûte de la nouvelle réglementation de la défense incendie. C'est à ce niveau que sont élaborées les « grilles de couverture ». Il permet d'arrêter des règles adaptées aux risques à défendre. Il est adossé au Schéma Départemental d'Analyse et de Couverture des Risques (SDACR) et au Règlement Opérationnel (RO). La défense incendie des communes est ainsi mise en cohérence avec l'organisation et les moyens des services d'incendie.

L'objectif du RDDECI est d'améliorer le niveau de sécurité en permettant de développer une défense incendie efficiente et de trouver les points d'équilibre entre les moyens fixes d'extinction des communes et celui des moyens mobiles du SDIS, en précisant que les moyens mobiles ne peuvent compenser l'absence permanente de ressources fixes en eau.

La réalisation d'un Schéma Communal de Défense Extérieure Contre l'Incendie (SCDECI) permettrait aux maires de connaître les types de risques couverts par la défense incendie existante et le complément qu'il conviendrait de disposer pour mettre en adéquation les risques et les protections. Ce schéma doit également prendre en compte le développement de l'urbanisation. Il définit les besoins réels de points d'eau pour la commune et permet la planification des équipements de renforcement ou de complément de cette défense. In fine, seul le Maire prend la décision ; il organise les moyens de défense incendie sur le terrain à partir d'un panel de solutions validées dans le règlement départemental.

De plus, dans le Règlement écrit au Titre 1 - Dispositions générales paragraphe 1.3 Les règles générales applicables à toutes les zones dans la partie C. Section 3 Équipements et réseaux C.1. Article 8 - Desserte par les voies publiques et privées, il serait souhaitable d'approfondir les conditions de réalisation de la manœuvre de demi-tour des services de lutte contre l'incendie dans les impasses.

En effet, lors de l'élaboration d'avis dans le cadre des consultations sur des demandes d'autorisation d'urbanisme, le SDIS de la Moselle prescrit le retournement en bout d'impasse de la manière suivante : « Dans un souci de ne pas occasionner de retard dans le mise en œuvre des secours, les voies en impasse, d'une longueur supérieure à 100 mètres (sauf règlementation spécifique), publiques ou privées devront comporter une aire de retournement permettant aux engins d'incendie et de secours de faire demi-tour en trois manœuvres maximum ».