

PLAN LOCAL D'URBANISME DE RICHEMONT

*Vu pour être annexé à la délibération
du Conseil Municipal du 24 mars 2016.
Le Maire*

Rapport de présentation

APPROBATION DE L'ELABORATION DU P.L.U.
PAR D.C.M. DU : 10 septembre 2009

APPROBATION DE LA 1^{ère} REVISION DU P.L.U.
PAR D.C.M. DU : 24 mars 2016

1.0

DE MICHELI
L'UNIVERSITÀ DI PADOVA

CHRONOLOGIE DE LA PROCEDURE

PROCEDURES D'ELABORATION/REVISIONS DU P.O.S.

	<i>PRESCRIPTION</i>	<i>ARRET</i>	<i>APPROBATION</i>
1	29/01/1973	-	24/06/1980
2	10/03/1982	-	07/10/1983

PROCEDURES D'ELABORATION/REVISIONS DU P.L.U.

	<i>PRESCRIPTION</i>	<i>ARRET</i>	<i>APPROBATION</i>
1	23/02/2006	19/02/2009	10/09/2009
2	25/03/2013	18/06/2015	24/03/2016

APPROBATIONS DE REVISIONS ALLEGEES

APPROBATIONS DE MODIFICATIONS

APPROBATIONS DE MODIFICATIONS SIMPLIFIEES

APPROBATIONS DE DECLARATIONS DE PROJETS

APPROBATIONS DE MISES EN COMPATIBILITE

ARRETES DE MISES A JOUR

1. Содержание программы

2. Цели и задачи программы

3. Содержание программы

4. Содержание программы

5. Содержание программы

6. Содержание программы

7. Содержание программы

8. Содержание программы

СПЕЦИАЛЬНОСТЬ ДЕТЕЙ В КООРДИНАЦИИ

TABLE DES MATIÈRES

1. ANALYSE GEOGRAPHIQUE 7

1-1 Situation	8
1-1-1 Contexte administratif et géographique	8
1-1-2 Axes de communications et dessertes	8
1-1-3 La Communauté de Communes Rives de Moselle	10
1-1-4 Le Schéma de Cohérence Territoriale de l'Agglomération Messine (SCoTAM)	12
1-1-4 La D.T.A. des Bassins Miniers Nord Lorrains	14
1-2 Relief et Hydrographie	18
1-3 Géologie	21
1-4 Occupation du sol et paysage	24
1-4-1 Les espaces agricoles	24
1-4-2 Les boisements	24
1-4-3 Les zones humides	25
1-4-4 Les haies	26
1-4-5 Les alignements d'arbres	27
1-4-6 Un paysage marqué par de grandes infrastructures	28
1-5 Les trames vertes et bleues	29
1-5-1 Trames vertes et bleues : de quoi s'agit-il exactement ?	29
1-5-2 Les milieux constitutifs des trames vertes et bleues sur le territoire de Richemont	29
1-5-3 L'armature écologique de Richemont dans le contexte du SCoTAM	32
1-6 Consommation des espaces agricoles, naturels et forestiers de 1950 à 2010	34
1-7 Enjeux paysagers	36

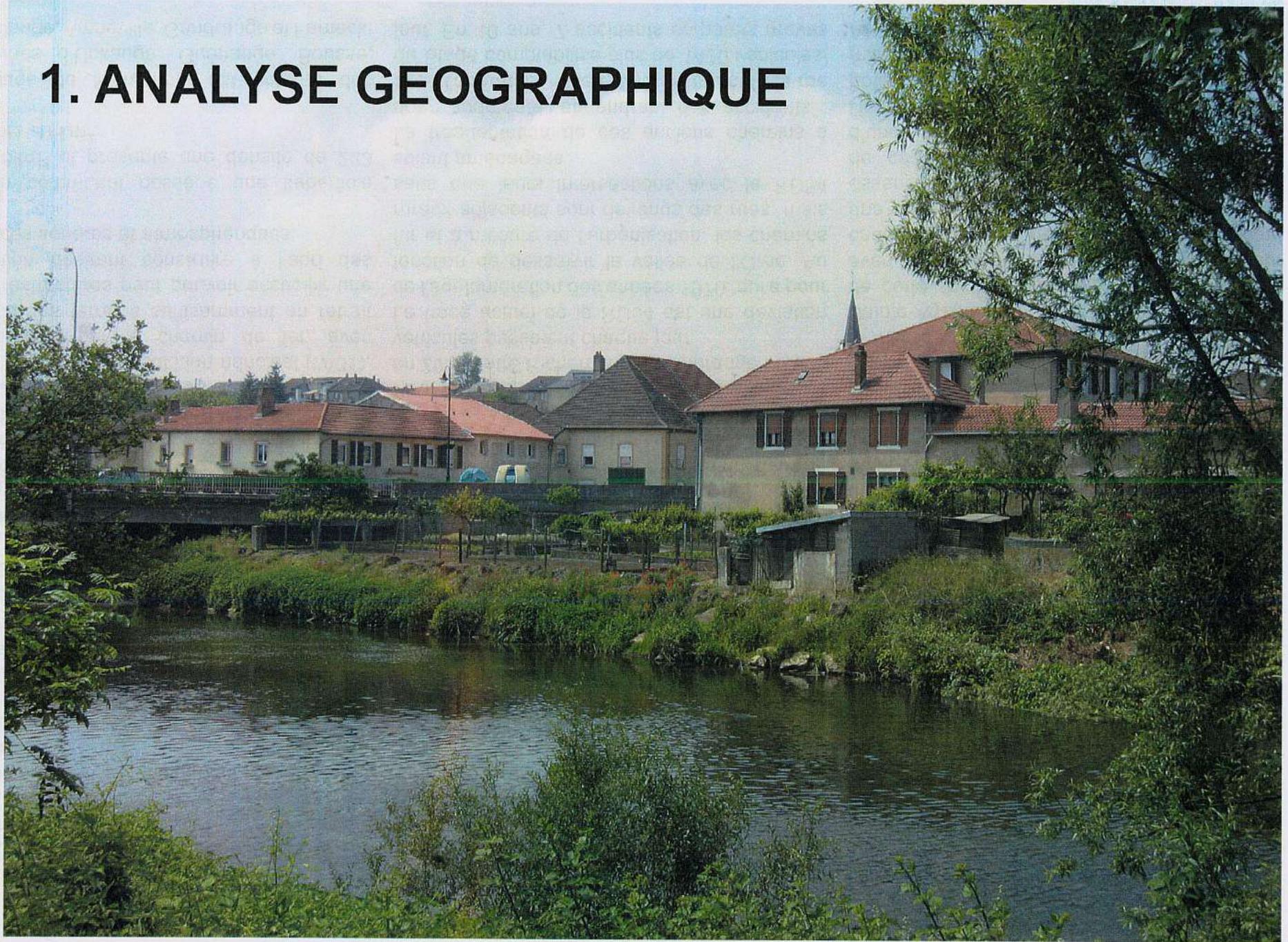
2. ANALYSE SOCIO-ECONOMIQUE 37

2-1 Analyse démographique	38
2-1-1 Évolution de la population	38
2-1-2 Répartition par âge de la population	41
2-1-3 Taille des ménages	42
2-2 L'habitat	44
2-2-1 Évolution du nombre de logements	44
2-2-2 Age du bâti	45

2-2-4 Répartition des logements selon le statut d'occupation	48
2-2-5 Perspectives d'évolution de l'habitat	49
2-3 Situation socio-économique	50
2-3-1 Analyse de la population en âge de travailler	50
2-3-2 Diplômes et formations	52
2-3-3 Les migrations pendulaires en 1999 et 2011	53
2-3-4 Les activités économiques sur le ban communal	53
2-3-5 Équipements, associations et tourisme	58
2-4 Les transports en commun	60
2-5 Le numérique	60
2-6 Traitement des déchets et ressources en eau potable	61
2-7 Les enjeux	62
3. ANALYSE URBAINE	63
3-1 Histoire et évolution urbaine	64
3-1-1 Les origines	64
3-1-2 L'époque médiévale, la forteresse disparue	64
3-1-3 L'époque moderne, le château de Pépinville.	65
3-1-4 Richemont en 1908	66
3-1-5 Jusqu'en 1960, le développement industriel de Richemont	68
3-1-6 Les années 1960, première crise économique	70
3-1-7 Les années 1970-1980, un développement au ralenti	72
3-1-8 1990 à aujourd'hui, reprise de l'expansion	74
3-2 Réseau viaire	76
3-2-1 Les axes structurants	76
3-2-2 Les entrées de ville	78
3-2-3 Le réseau secondaire	80
3-2-4 Les espaces publics majeurs	82
3-2-5 Circulations douces : pistes cyclables et axes piétonniers	84
3-2-6 Les espaces de stationnement	86
3-2-7 Les terrains de sports et aires de jeux	88
3-3 Organisation urbaine	89
3-4 Typomorphologie du bâti	90
3-4-1 Bâti traditionnel en ordre continu ou semi-continu	90
3-4-2 Maisons jumelées ou en bande	92
3-4-3 Pavillons isolés	93
3-4-4 L'habitat collectif	94

3-4-5 Les grands équipements	95	6-1-3 Le coteau du Moulin	134
3-4-6 Les bâtiments d'activités	96	6-2 Le projet de P.L.U. après la révision	135
3-5 Patrimoine architectural	97	6-2-1 Le projet dans sa globalité	135
3-6 Enjeux urbains	102	6-2-2 L'Orientation d'Aménagement et de Programmation retenue	135
4. CONTRAINTES ET SERVITUDES	103	7. TRADUCTION RÉGLEMENTAIRE DES CHOIX	139
4-1 Les normes supra-communales	104	7-1 Zone U	140
4.1.1. Les principes généraux énoncés aux articles L. 110 et L121-1 du Code de l'urbanisme	105	7.2 Zone Ux	142
4.1.2. Les normes supra-communales avec lesquelles le PLU doit être compatible	106	7.3 Zone Uz	143
4.1.3. Les normes supra-communales que le PLU doit prendre en compte	108	7-4 Zone 1AU	144
4-2 Les autres dispositions législatives et réglementaires	109	7.5 Zone 1AUx	146
4.2.1. Le contenu des PLU	109	7-6 Zone 2AU	147
4.2.2. La protection des espaces agricoles	109	7-7 Zone A	148
4.2.3. L'habitat	110	7-8 Zone N	149
4.2.4. Les déplacements	110	8. EFFETS DU PROJET D'URBANISME SUR L'ENVIRONNEMENT	151
4.2.5. Eau et assainissement	111	8-1 Zones urbanisées	152
4.2.6. La prévention des risques	112	8-2 Zones d'urbanisation futures	152
4.2.7. La protection de l'environnement	117	8-3 Zones non équipée destinée à l'urbanisation future (2AU)	153
4.2.8. Les infrastructures de transports	119	8-4 Zones agricoles	153
4.2.9. Les autres contraintes et servitudes	120	8-5 Zones naturelles	154
5. VOLONTÉS COMMUNALES ET CHOIX D'AMENAGEMENTS	123	8-6 Évaluation des incidences sur les sites Natura 2000	155
5-1 Enveloppe urbaine et potentiel de renouvellement urbain	124	8-7 Compatibilité du PLU avec le SDAGE du Bassin Rhin-Meuse	156
5-2 Habitat et démographie	127	8-8 Compatibilité du PLU avec le PAGD du SAGE du Bassin Ferrifère	158
5-3 Équipements et services	129	8-9 Conformité du PLU avec le règlement du SAGE du Bassin Ferrifère	159
5-4 Économie	129	9. MOYENS ET ACTIONS D'ACCOMPAGNEMENT	163
5-5 Cadre de vie	130	9-1 Actions économiques	164
5-6 Amorces du P.A.D.D.	130	9-2 Actions sur le bâti existant et les espaces publics	164
6. HYPOTHÈSES D'AMÉNAGEMENT	131	9-3 Actions sur les extensions à urbaniser	165
6-1 Le P.L.U. de 2009 :	132	9-4 Projets d'équipements communaux	166
6-1-1 Le projet dans sa globalité	132	9-5 Actions pour la qualité du cadre de vie	166
6-1-2 Hypothèse en 2009 sur le plateau du Berg et le coteau des Vignes	133	9-6 Actions sur le cadre naturel et l'environnement	167
		10. SURFACES DES ZONES	169

1. ANALYSE GEOGRAPHIQUE



1-1 Situation

1-1-1 Contexte administratif et géographique

La commune de Richemont abrite une population de 1879 habitants (population municipale - source *INSEE 2011*).

Située dans le département de la Moselle, elle fait partie de l'arrondissement de Thionville depuis décembre 2014 et du canton de Fameck (comportant désormais 5 communes depuis février 2014).

Placé à la confluence de l'Orne et de la Moselle, le village bénéficie pleinement des atouts du sillon mosellan. Entre Metz et Luxembourg se trouve en effet le plus important bassin de population de la région Lorraine. Richemont possède donc une situation idéale, à la fois proche de l'axe de circulation principal (l'A31), et desservie par le chemin de fer, avec toutefois des terrains suffisamment en retrait des infrastructures pour pouvoir accueillir une population désirant construire à l'abri des nuisances sonores et atmosphériques.

Le ban communal possède une superficie de 8,48km² et présente une densité de 223 habitants au km².

Le village de Richemont est entouré des communes d'Uckange, Guénange, Bousse, Mondelange, Amnéville, Gandrange et Fameck.

1-1-2 Axes de communications et dessertes

Outre les autoroutes A31 et A30 qui parcourent le territoire de Richemont, la commune est desservie par une ancienne nationale, la RD953, qui aujourd'hui est déclassée en route départementale. Celle-ci traverse le village du Nord au Sud, d'Uckange à Mondelange, en passant par le pont sur l'Orne. Au Nord, une autre route départementale (la RD54) contourne Richemont jusque Vitry-sur-Orne.

La RD953 est une importante route de passage qui traverse le village, elle mérite donc une vive attention. Elle peut en effet servir d'axe de délestage autoroutier en cas de perturbation majeure sur l'A31. Le Conseil Départemental de la Moselle ne possède cependant pas de données fiables sur sa fréquentation dans la traversée de Richemont.

Pour la RD54, des mesures ont été effectuées en 2014 entre Richemont et Gandrange : 5.903 véhicules passaient chaque jour.

Le tracé actuel de la RD54 est une déviation de l'agglomération des années 1970, qui a pour fonction de desservir la vallée de l'Orne. Au fur et à mesure de l'urbanisation, les chemins ruraux adjacents sont devenus des rues, mais sans que leurs intersections avec la RD54 soient aménagées.

La fréquentation de ces anciens chemins a donc augmenté, engendrant des accidents : avec l'opération « Berg VI », le trafic de la rue du Stade comptabilise plus de 1400 véhicules/jour. En 10 ans, 7 accidents corporels graves

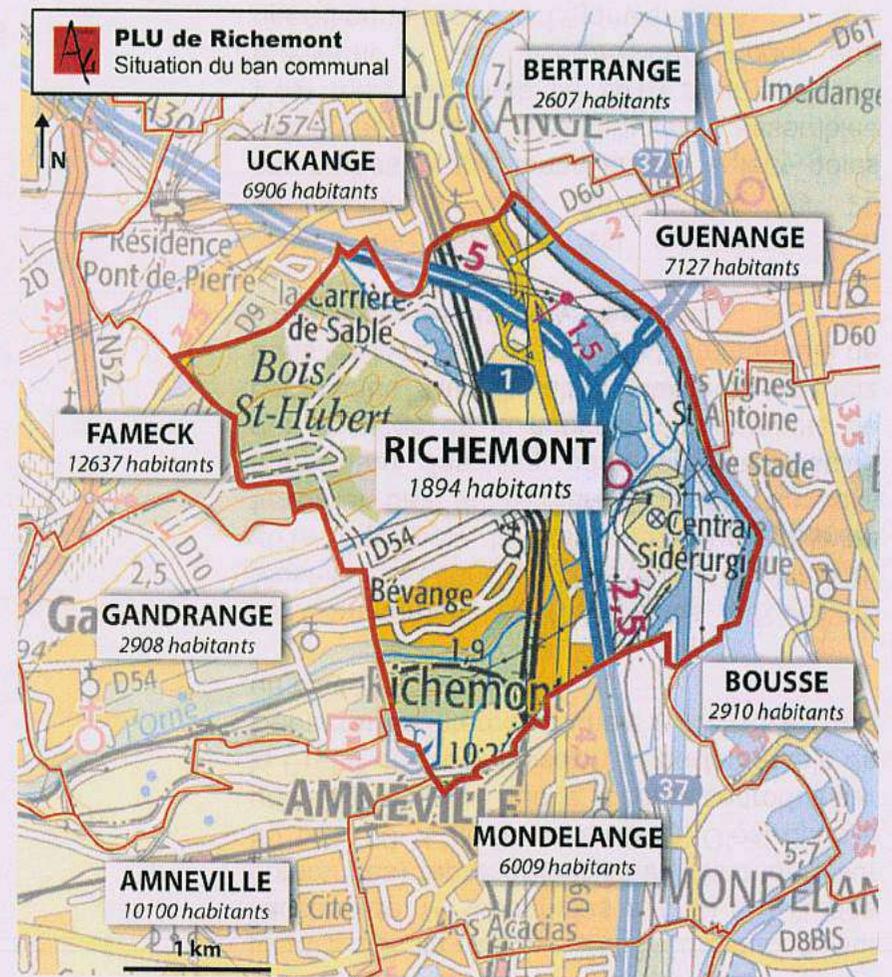
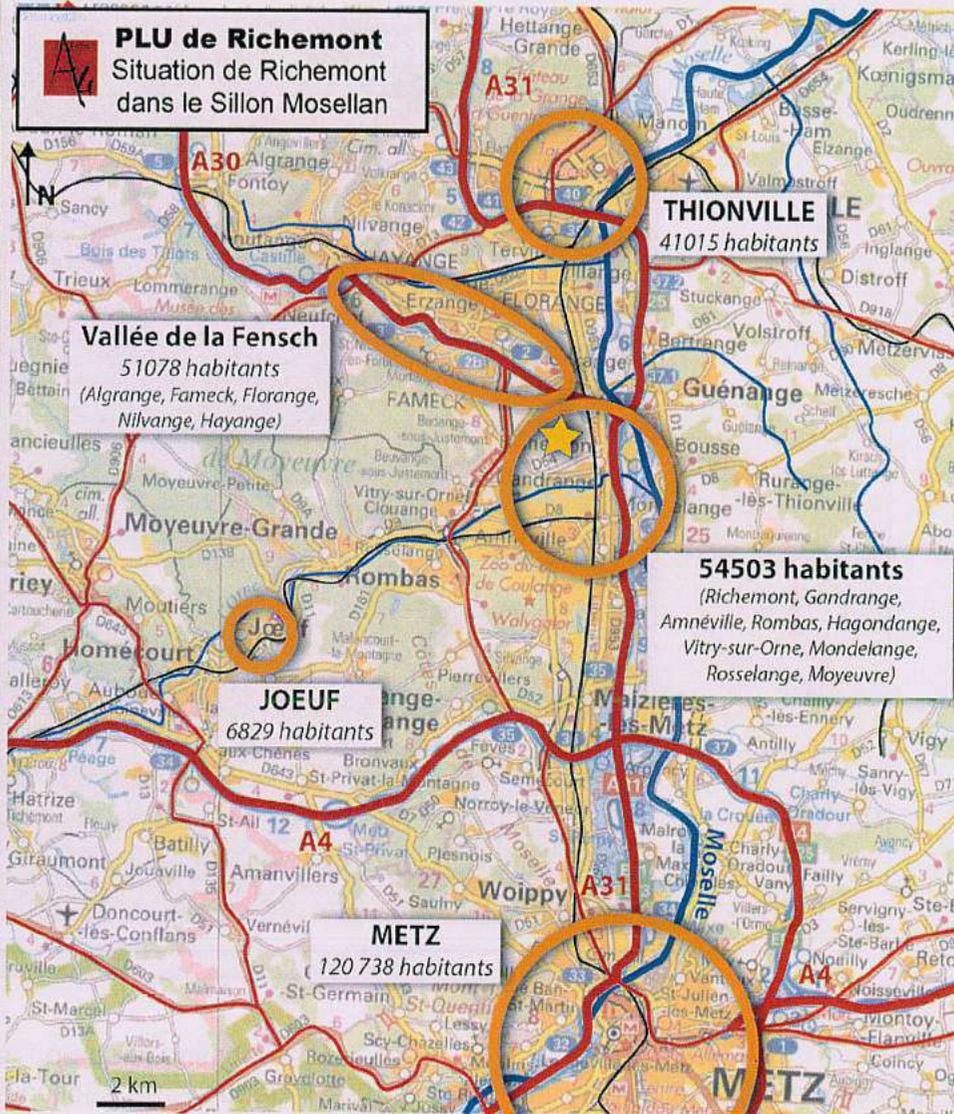
ont provoqué la mort de 5 personnes et ont occasionné deux blessés. C'est pourquoi la commune projette des aménagements pour assurer la sécurité des usagers.

Enfin, les mesures de 2010 concernant l'A31 au niveau de Richemont ont révélé une fréquentation d'environ 110.000 véhicules par jour (total des deux sens de circulation), qui se scindent en deux au niveau de Richemont: 35.000 véh/j pour l'A30 et 75.000 véh/j pour l'A31 nord.

Un grand débat public a été organisé en 2015 pour présenter à la population les options possibles d'aménagement de l'autoroute A31 qui est arrivée à saturation. Il s'agirait d'une succession d'opérations d'élargissement et de création de barreaux de contournements, notamment le contournement Ouest de Thionville.

Ainsi, les principes d'aménagement envisagés pour la liaison A30-A31 nord consistent à élargir à 2x3 voies l'autoroute A30, à partir de la ville de Richemont jusqu'à l'échangeur de Sainte-Agathe, soit 4,5 km. L'élargissement de cette section est envisagé par l'extérieur, avec la création d'une nouvelle voie pour chacun des sens de circulation, nécessitant une consommation foncière de parcelles essentiellement agricoles. La mise à 2x3 voies de cette portion de l'A30 s'accompagnera d'une requalification environnementale de l'infrastructure, minimisant ses atteintes potentielles sur les eaux de surface et sur les milieux naturels et humains.

A partir de l'échangeur de Sainte-Agathe, la



liaison A30-A31 nord prévoit la création d'une section neuve d'une longueur de 5,5 km, à 2x2 voies, jusqu'à l'échangeur de l'Etoile. Afin de limiter les nuisances sonores dans les traversées d'Uckange, Florange et Terville, le projet prévoit un passage en déblai avec des portions en tranchées couvertes, ainsi que des protections additionnelles (protections de façades, écrans acoustiques...).

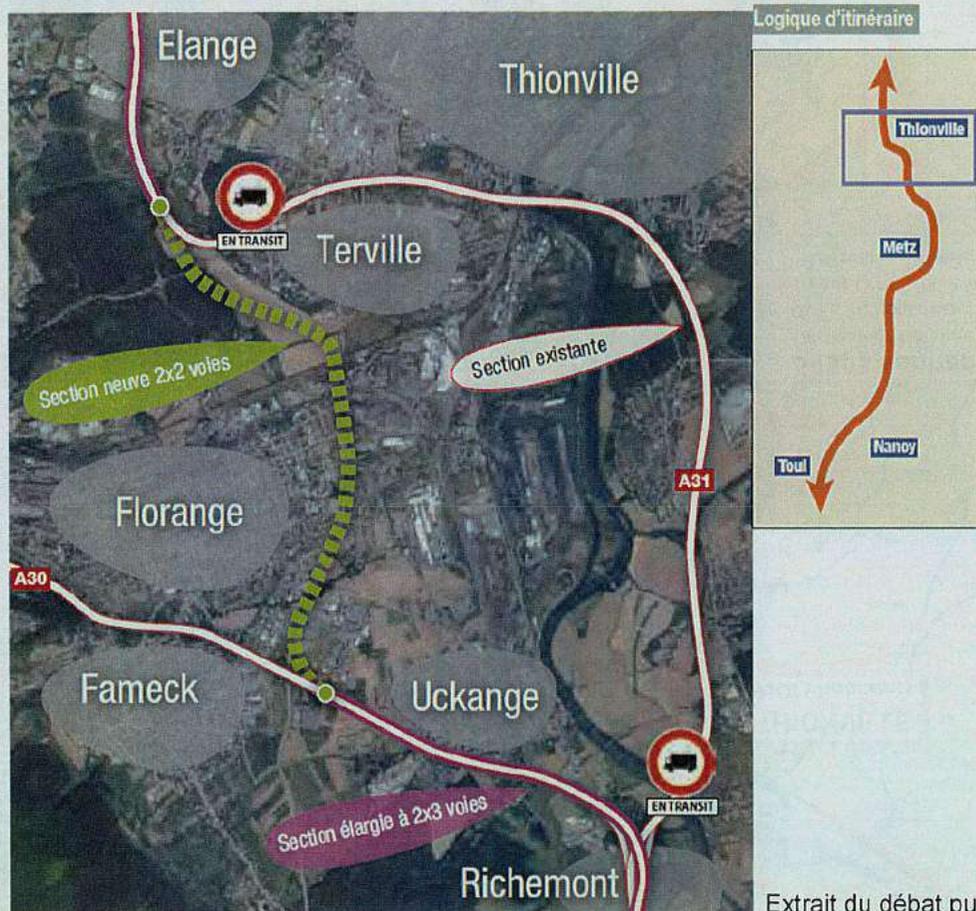
1-1-3 La Communauté de Communes Rives de Moselle

Comme prévu, la naissance de la Communauté de Communes « Rives de Moselle » est bien intervenue le 1^{er} janvier 2014. Cette nouvelle entité, forte de 20 communes représentant 50.146 habitants répartis sur 126 km², se

substitue aux deux communautés de communes de Maizières-lès-Metz et du Sillon Mosellan.

Suite à l'arrêté de périmètre pris le 20 octobre 2012 par le Préfet de la Moselle et qui proposait la fusion des deux communautés de communes de Maizières-les-Metz et du Sillon Mosellan, les vingt Conseils Municipaux ont été amenés à se positionner.

Les principes d'aménagements envisagés pour la liaison A30 - A31 Nord



Extrait du débat public 2015

Cette phase de consultation, qui s'est déroulée jusqu'à la fin janvier 2013, débouche sur l'accord de 14 communes sur 20 (70 % des communes) représentant 44.901 habitants sur 50.146 (90 % de la population). C'est donc à une large majorité que le schéma coproduit par le Préfet et la Commission Départementale de Coopération Intercommunale (CDCI) s'est mis en place.

La Communauté de Communes « Rives de Moselle » est donc effective depuis le 1^{er} janvier 2014. Pour cela, le Préfet a pris un arrêté de fusion en date du 26 mars 2013. Les Conseils Municipaux des vingt communes ont décidé que le siège de la nouvelle communauté de communes s'installerait à Maizières-les-Metz dans les locaux de l'ancienne Communauté de Communes de Maizières-lès-Metz.

«Rives de Moselle» est administrée par 49 membres élus représentant les 20 communes proportionnellement à leur poids démographique. Cette nouvelle assemblée s'est mise en place fin 2013 pour élire son président et ses vice-présidents pour être opérationnelle dès le 1^{er} janvier 2014.

«Rives de Moselle» exerce les attributions des deux communautés de communes précédentes. Elle est donc compétente pour le développement économique, l'aménagement de l'espace, les déchets, l'assainissement, l'habitat et le cadre de vie, le tourisme et les voies vertes, la politique en faveur des seniors, le nettoyage des voiries, la viabilité hivernale et les communications électroniques. Par la suite, la Communauté de Communes «Rives de Moselle» verra ses compétences évoluer en fonction des besoins de ses communes membres.

Cette nouvelle communauté de communes, qui a une vraie cohérence territoriale, représente plus de 50 000 habitants et pourra, de ce fait, peser sur les décisions futures et faire entendre sa voix.

Ce bassin de vie s'articule entre les villages des coteaux, la continuité urbaine le long de l'A31 et les bourgs de la rive droite de la Moselle, et mixe les parcs d'activités à fort potentiel, un tissu commercial dense, des zones d'habitation diversifiées (centres-villes ou village, habitat pavillonnaire, immeubles collectifs), des espaces naturels de qualité, de nombreux équipements publics récents, le tout irrigué par des infrastructures de transport exceptionnelles.



1-1-4 Le Schéma de Cohérence Territoriale de l'Agglomération Messine (SCoTAM)

Ancré dans une perspective de développement durable du territoire, le Schéma de Cohérence Territoriale est un outil de planification intercommunale. Il définit, pour un territoire, les orientations d'aménagement et d'urbanisme pour les 15-20 ans à venir et prépare ainsi les conditions de vie de demain.

Il sert de cadre de référence et de cohérence pour l'ensemble des politiques publiques qui y sont menées notamment en matière d'urbanisme, d'habitat, de transports et de déplacements, de développement économique, d'implantations commerciales, d'environnement et d'organisation de l'espace. C'est ainsi que les orientations du SCoT se déclinent dans les documents d'urbanisme (PLU ou cartes communales), les programmes d'habitat, les plans de déplacements, les plans paysages ou toute autre politique menée par les communautés de communes, les communautés d'agglomération ou les communes incluses dans son périmètre de projet.

Plus qu'un simple document d'urbanisme, le SCoT exprime un projet de territoire qui intéresse au quotidien tout habitant : trouver un logement adapté à ses attentes, se déplacer facilement vers son lieu de travail, de résidence ou de loisirs, satisfaire ses besoins d'achats au quotidien... Ce sont autant de préoccupations qu'un SCoT doit prendre en compte pour construire l'avenir du territoire.

Équilibre entre développement urbain et rural et préservation des espaces naturels et agricoles, économie de la ressource foncière, urbanisation en lien avec les transports en commun, localisation préférentielle des zones d'activités, préservation de la ressource en eau, préservation de la biodiversité sont quelques unes des problématiques phares abordées dans un SCoT

Le périmètre du SCoT de l'Agglomération Messine (SCoTAM) a été délimité par un arrêté préfectoral du 31 décembre 2002. Il s'appuie sur les espaces de projets intéressant l'agglomération messine et sur les solidarités intercommunales en vigueur ou en cours de constitution.

En effet, au moment de l'établissement du périmètre du SCoT, le territoire n'était pas totalement structuré en intercommunalités de projets (communautés de communes ou d'agglomération). Quatre années ont été nécessaires pour y parvenir et conduire à la création de l'établissement public en charge de l'élaboration du SCoT : le « Syndicat mixte chargé de l'élaboration et du suivi du SCoT de l'Agglomération Messine », créé par un arrêté préfectoral du 20 octobre 2006 et installé le 19 mars 2007.

Le 6 avril 2010, les commissions du SCoTAM (Organisation et fonctionnement du territoire, Gestion et valorisation du territoire et Cohérence des documents d'urbanisme) ont définis quatre enjeux stratégiques, suite au diagnostic du

territoire du SCoT. Ces enjeux sont :

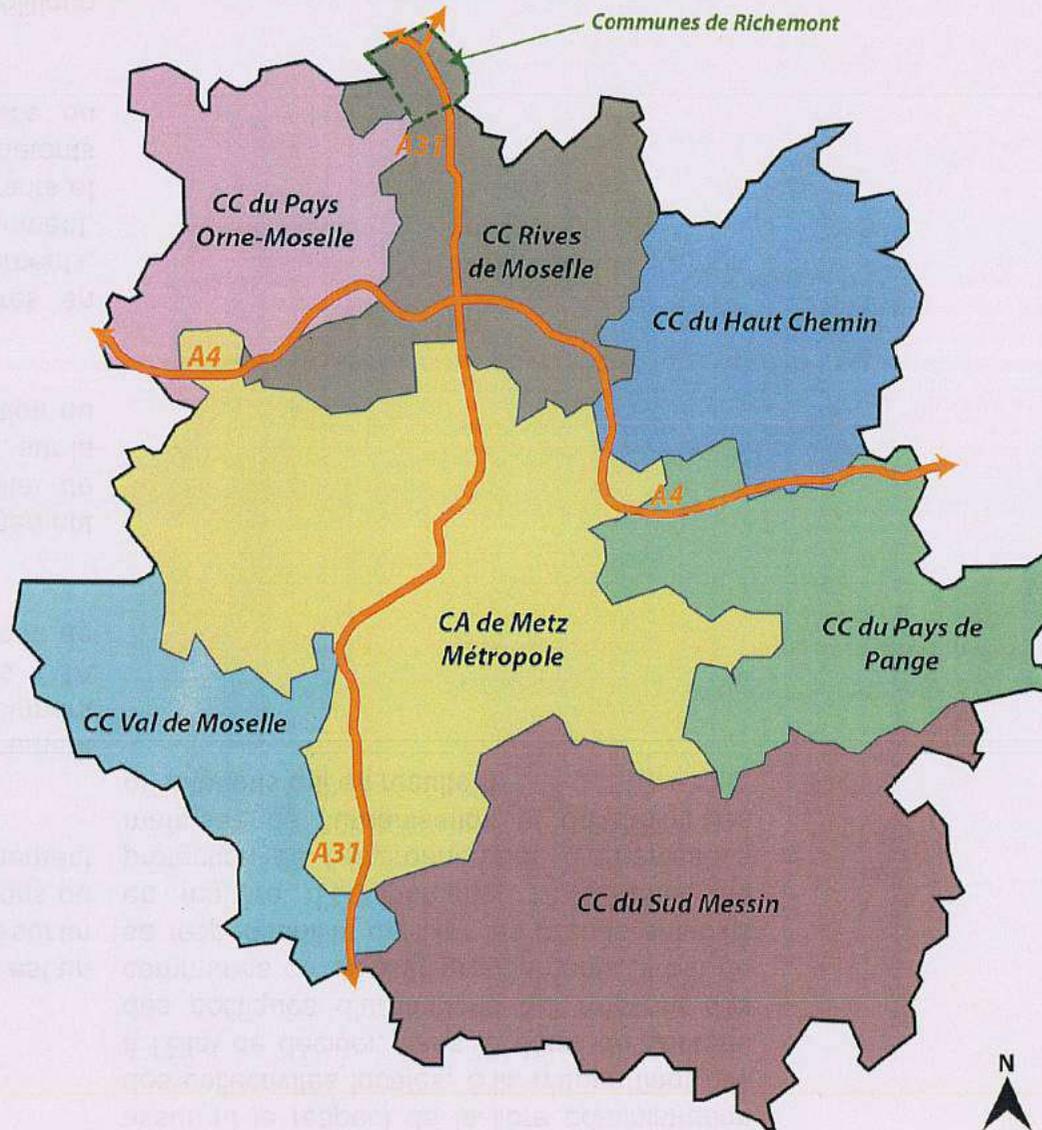
- définir une nouvelle écologie du territoire;
- valoriser aux mieux le capital humain, naturel et matériel du territoire;
- inscrire le territoire dans une nouvelle dynamique d'innovation et d'échange au sein de l'espace de la Grande Région;
- placer les hommes au sein d'un projet équilibré villes-territoire.

Avec l'approbation du SCoTAM le 20 novembre 2014 par son Comité syndical, ces enjeux ont pris une place incontournable.



P.L.U. de Richemont

Localisation de la commune au sein du SCoTAM



1-1-4 La D.T.A. des Bassins Miniers Nord Lorrains

- Généralités

La Directive Territoriale d'Aménagement est un outil juridique permettant à une collectivité sur un territoire donné de formuler des obligations ou un cadre particulier concernant l'environnement ou l'aménagement du territoire.

Créé en 1995, c'est à la fois un document d'aménagement du territoire et un document d'urbanisme supérieur au P.L.U. Les DTA sont définies par l'article L111-1-1 du code de l'urbanisme.

Les Directives Territoriales d'Aménagement sont élaborées sous la responsabilité de l'Etat, à son initiative ou, le cas échéant, sur la demande d'une région, après consultation du conseil économique et social régional.

Les projets de directives sont élaborés en association avec les régions, les départements, les communes chefs-lieux d'arrondissement, les communes de plus de 20.000 habitants et les groupements de communes compétents en matière d'aménagement de l'espace ou d'urbanisme et les comités de massifs.

Situées à la frontière entre la politique d'aménagement et de développement durable du territoire déterminée par l'Etat et les préoccupations d'urbanisme locales, les D.T.A. ont ainsi pour objectif et ambition

d'exprimer les responsabilités de l'Etat, tout en assurant le respect de la libre administration des collectivités locales. S'ils n'appartient pas à l'Etat de décider, dans le détail du contenu des politiques d'urbanisme qui relèvent des communes ou de leur groupements, il est de sa responsabilité de fixer les grands objectifs en matière d'équipements structurants, de protection de l'environnement, d'organisation maîtrisée de l'urbanisation et de définir les orientations qui en résultent.

- Implications de la D.T.A. sur le territoire de RICHEMONT

Comme le montre la carte ci-contre datée du 05 décembre 2002, la commune de Richemont est concernée par plusieurs objectifs et orientations:

• Respecter les dernières continuités rurales et forestières subsistant entre les deux versants du Sillon Mosellan.

- Cela concerne notamment la liaison paysagère est-ouest entre la forêt de Moyeuve, le bois de Saint-Hubert sur la rive gauche, et les bois de Reinange et Blettange sur la rive droite de la Moselle. Le passage entre les deux massifs boisés n'est plus assuré que dans le secteur de Justemont. Le maintien d'une continuité de la trame verte dans ce secteur revêt par conséquent une importance particulière.

- Cela concerne également, dans une moindre mesure, le secteur compris entre A31, A30 et RN52, dans lequel il convient de conserver des espaces non urbanisés entre Gandrange, Fameck, Uckange et Florange, en évitant en particulier un resserrement de l'urbanisation autour de la ZAC de la Feltière, et le mitage des bois de St-Hubert et Pépinville. Il importe également d'intégrer une dimension paysagère dans la conception de cette zone d'activités, en cohérence avec l'insertion paysagère de la VR52 qui la traverse.

• Reconstituer un axe autoroutier nord-sud de transit et d'échanges performant.

L'État reconnaît la nécessité d'un itinéraire

autoroutier pour le transit international et les échanges, qui s'écarte des zones urbaines traversées par l'actuelle A31. Or, le trafic local et interurbain sur les sections urbaines des autoroutes existantes ne peut plus cohabiter avec le trafic de transit dans des conditions de sécurité et de fluidité acceptables.

Ainsi, une autoroute A31 plus fonctionnelle et lisible pourrait être reconstituée en intégrant des tronçons de rase campagne de l'actuelle autoroute, éventuellement élargis, et des aménagements neufs de configuration autoroutière là où c'est nécessaire, notamment en déviation des principales agglomérations. Les sections urbaines déviées de l'actuelle A31 seraient alors requalifiées en voiries rapides urbaines, ce qui se traduirait par des aménagements géométriques, l'abaissement des vitesses autorisées, des dispositifs de gestion des trafics, des mesures de restrictions pour le transit des poids-lourds..., autant de mesures qui modifieront la perception et le comportement des usagers. Il conviendra également d'étudier, avec les autorités organisatrices de transport, les conditions de développement des transports collectifs sur ces futures voies urbaines.

Dans l'aire de la D.T.A., sont concernées l'autoroute A4 (entre l'échangeur Metz-Est et la croix de Hauconcourt), l'autoroute A31 (de la croix de Hauconcourt à la frontière luxembourgeoise), l'autoroute A30 et la RN52 (de Richemont à la frontière belge). Elles feront l'objet, selon les tronçons, soit d'aménagements sur place avec élargissement éventuel, soit de création de sections neuves de caractéristiques

autoroutières, de façon à reconstituer un axe autoroutier nord-sud vers la Belgique et le Luxembourg, de capacité suffisante pour les trafics d'échanges et de transit.

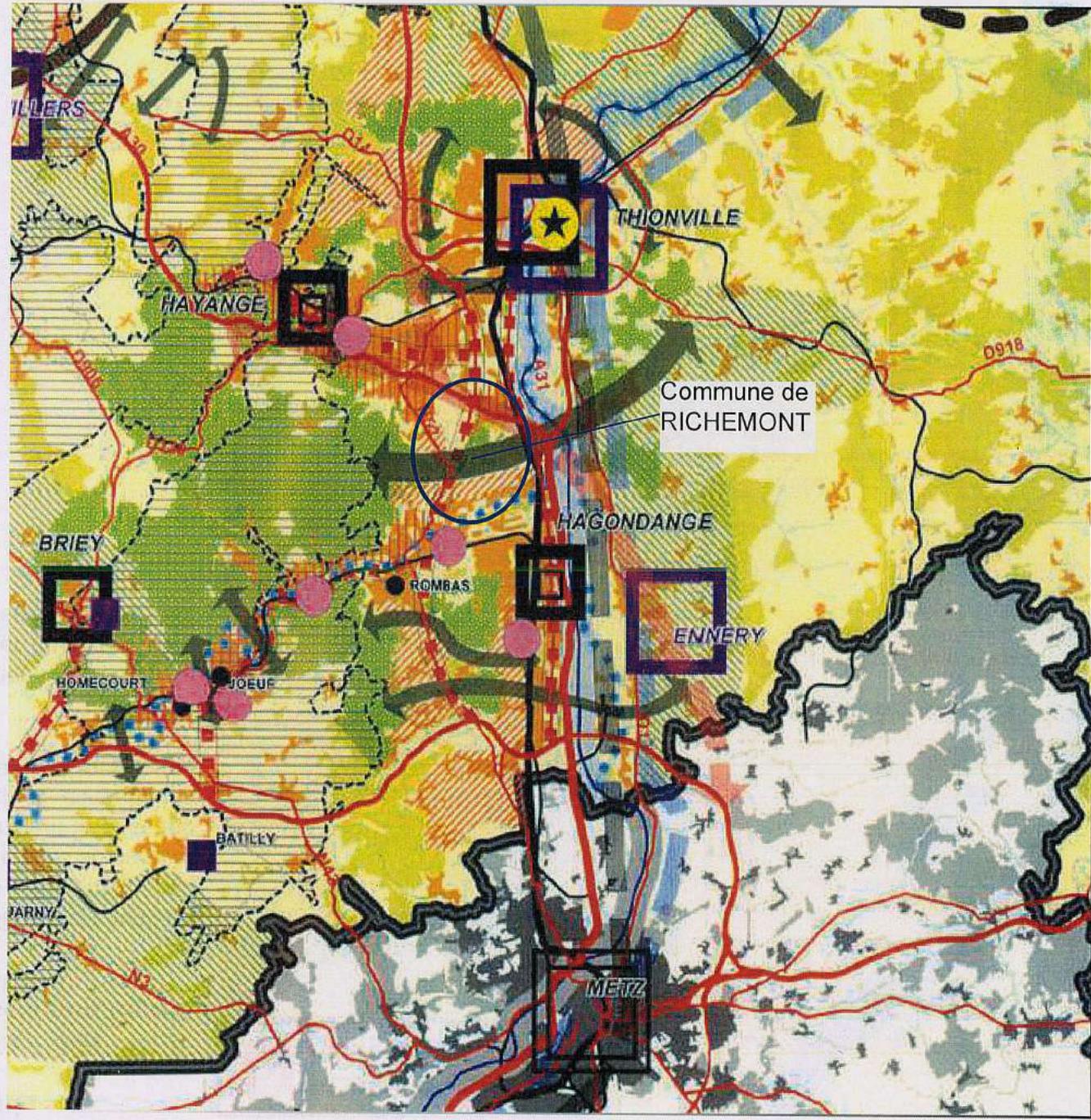
Les réseaux routiers nationaux et départementaux joueront un rôle complémentaire pour mieux diffuser vers les différents territoires le bénéfice des accès aux réseaux rapides.

• La commune de Richemont est également identifiée comme faisant partie des «secteurs périurbains à maîtriser et à organiser». Situés le long des grandes infrastructures routières, à proximité d'échangeurs, ou à la périphérie de pôles urbains, ces secteurs peuvent être aménagés avec une organisation soucieuse d'assurer une transition maîtrisée entre l'urbain et le rural.

Dans ces secteurs, il convient de :

- renforcer la fonction de services à la population,
- promouvoir la densification et de nouvelles formes urbaines dans les secteurs qui n'offrent que du lotissement de maisons individuelles.

• Améliorer la qualité urbaine de l'axe urbain structurant (RD 953) et maîtriser les aménagements le long de cet axe.

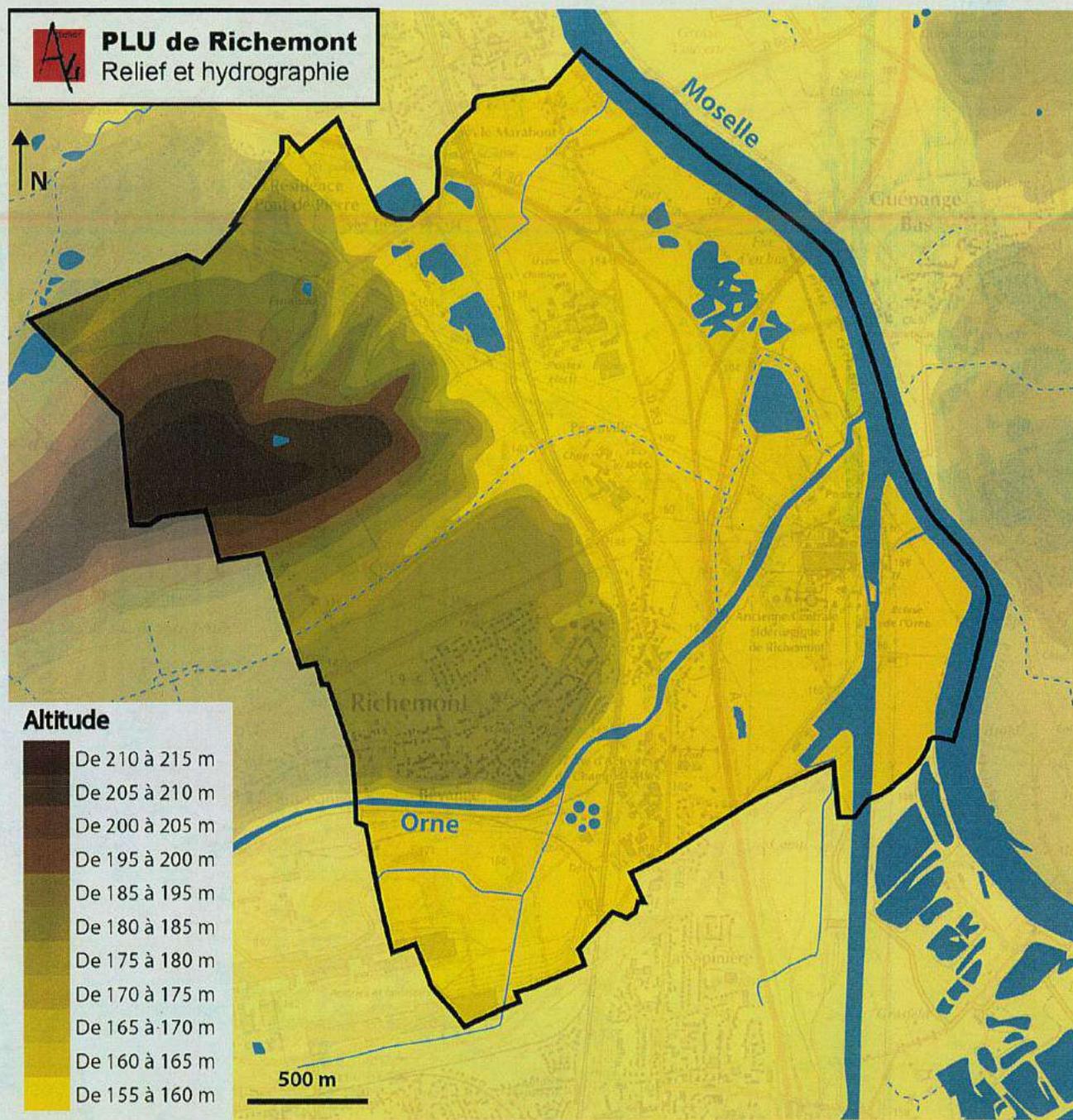


1-2 Relief et Hydrographie

L'Orne coule de l'Ouest vers l'Est, perpendiculairement à la Moselle dans laquelle elle vient se jeter à Richemont.

Le ban de Richemont s'établit à l'embouchure de cette vallée, profitant d'une longue plage peu accidentée. La ville a pu croître dans un premier temps sur un promontoir dominant le passage de l'Orne et évitant les risques d'inondation d'une rivière capricieuse (avant sa canalisation à l'ère industrielle).

Au plus haut de son élévation, le village de Richemont culmine entre 175 et 180m d'altitude, la partie basse se trouvant environ 10m plus bas.



L'Orne

La rivière a un débit moyen de 12,4m³ par seconde ; elle naît sur les Côtes de Meuse. A titre de comparaison la Moselle a un débit moyen de 150m³ par seconde et la Fensch 0,83m³ par seconde.

Sur les 80km de son cour, elle collectait les eaux d'exhaure des mines de Jarny, Giraumont, Auboué et Orne-Roncourt. L'aciérie de Gandrange vient utiliser une partie de cette eau dans le refroidissement des laminoirs. Les eaux usées sont récupérées et retraitées dans une station d'épuration propre à l'entreprise, qui se trouve sur le ban de Richemont.

Le bassin versant de l'Orne (1.268 km²) situé dans la zone ferrifère de la Lorraine est soumis à des contrôles fréquents de son débit, au même titre que les bassins de la Chiers et de la Fensch. La rivière entre dans le périmètre du SDAGE (Schéma Directeur

d'Aménagement de Gestion des Eaux), nouvel outil de planification de la gestion de l'eau issu de la loi sur l'eau du 02 janvier 1992.

Plusieurs rapports dont celui édité par La DIREN (Direction Régionale de l'ENvironnement) et l'Agence de l'Eau Rhin-Meuse, sur la qualité des cours d'eau des bassins miniers Nord-lorrains de 2003/2004, relativisent la bonne tenue de l'Orne. La partie aval en effet, qui concerne donc Richemont, en zone urbaine et industrielle, voit la situation du milieu physique de l'Orne s'aggraver. On assiste à une disparition du lit majeur, à un recalibrage du cour d'eau en effaçant les méandres, à la disparition de la ripisylve au profit d'un empierrement des berges. Le rapport conclut en précisant que la situation est mauvaise dans tout le secteur.

La présence sur les cours d'eau français

de plusieurs dizaines de milliers d'obstacles à l'écoulement entraîne une fragmentation écologique qui, selon les scientifiques, constitue l'une des principales causes d'érosion de la biodiversité. Désormais, l'exigence de bon état des eaux conduit à inventorier ces obstacles à l'échelle nationale et à évaluer les risques d'impact sur les écosystèmes aquatiques. C'est pourquoi l'ONEMA (Office National de l'Eau et des Milieux Aquatiques) a piloté la création du référentiel national des obstacles à l'écoulement qui recense l'ensemble des obstacles en France. Une première version de ce référentiel est consultable sur le site EauFrance. Le nombre d'obstacles référencés augmentera progressivement avec la poursuite de la validation des données.

Actuellement, concernant la commune de Richemont, deux ouvrages faisant obstacles sont répertoriés.



Le village domine la plaine inondable de la Moselle

La Moselle

Sur le ban communal de Richemont, le Domaine Public Fluvial (DPF) est constitué par les emprises du Canal des Mines de Fer de la Moselle (CAMIFEMO), de la Moselle naturelle et de la Moselle canalisée, dont la vocation est liée essentiellement au transport de marchandises et au tourisme. De ce fait il est classé dans le réseau non transférable confié à Voies Navigables de France (VNF). La Moselle canalisée, voie d'eau à grand gabarit faisant partie du réseau permanent géré par VNF, compte annuellement un trafic de l'ordre de 5.000 bateaux de commerce et 1.000 bateaux de plaisance.

Le chemin de halage du CAMIFEMO et les berges de la Moselle canalisée supportent l'itinéraire de la véloroute Charles-le-Téméraire, dans le cadre d'une convention de superposition d'affectations signée avec la commune. Cette voie verte permet de relier en mode doux Richemont à Thionville au nord et Metz au sud.

Outre le plan d'eau et les emprises terrestres, le DPF comprend une double écluse (écluse de l'Orne de Richemont) et trois maisons éclésières (représentant quatre logements) qui sont affectées à des agents assurant l'exploitation de la voie d'eau.

Enfin, le CAMIFEMO dessert le port industriel dit de Mondelange, partiellement implanté sur le ban communal de Richemont et géré par le Groupement pour l'Exploitation des Ports privés (GEPOR).



L'Orne



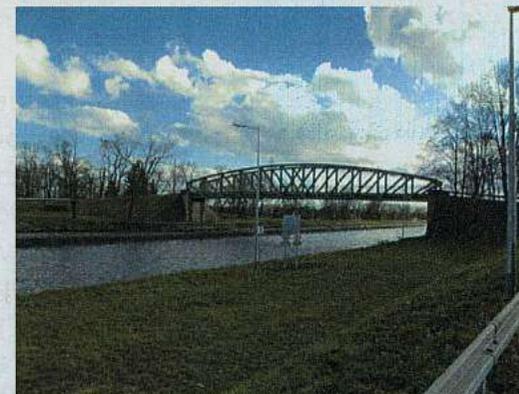
La Moselle naturelle



Les étangs au nord-ouest de la voie ferrée



La Moselle canalisée : écluse



La Moselle canalisée : passerelle de la véloroute



Le port industriel de Mondelange - Richemont

1-3 Géologie

Le ban de Richemont s'établit principalement sur une zone alluvionnaire, entre la fin de la vallée de l'Orne et la vallée de la Moselle. Avec un relief ne présentant pas d'accidents majeurs. La commune de Richemont ne connaît pas, contrairement aux communes voisines de Vitry-sur-Orne et de Rombas, de risques de mouvements de terrain. En revanche, elle est soumise à des risques d'inondation.

En amont de la rivière, les côtes de l'Orne sont couronnées par un plateau calcaire issu du bajocien, sous lequel se trouve la couche de minerai de fer, la minette de Lorraine. Pauvre en fer et riche en phosphore, elle n'a pu être exploitée qu'à partir de la mise au point du convertisseur Thomas en 1879. Ainsi est édifiée l'usine de Rombas par Karl Spaeter durant la première annexion allemande, en 1890.

En se rapprochant de la vallée de la Moselle, les reliefs sont beaucoup plus érodés ; on assiste alors à l'émergence de marnes. Cette roche sédimentaire est constituée dans des proportions à peu près équitables de calcaire et d'argile. C'est donc à ce niveau que les eaux infiltrées dans le plateau calcaire jaillissent et forment de petits ruisseaux qui viennent alimenter l'Orne.

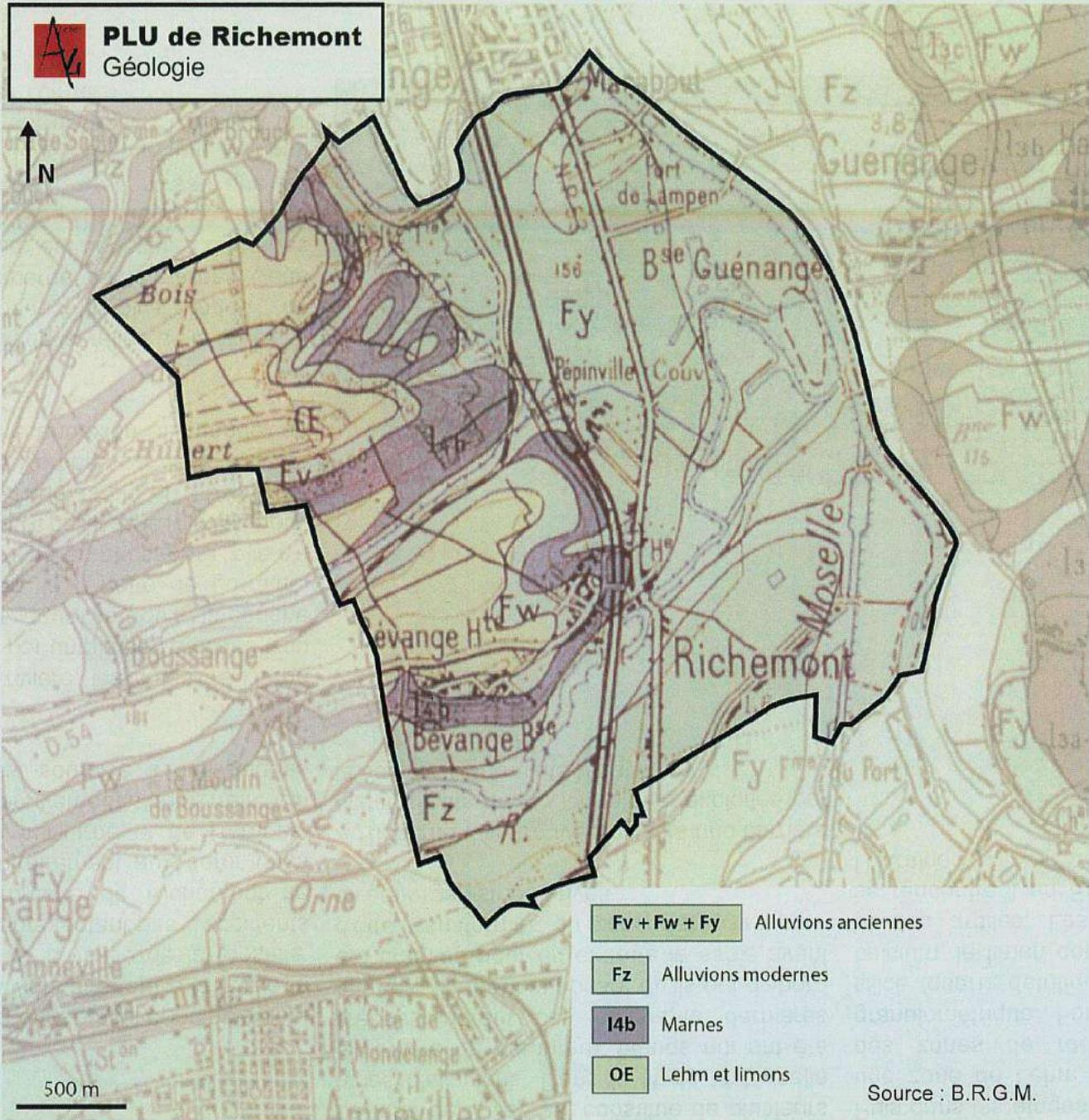
Le fond de vallée est constitué de plusieurs types d'alluvions. Dans le lit de la Moselle on trouve de nombreux étangs qui ont été creusés durant ces cinquante dernières années. On peut supposer qu'ils ont d'abord été creusés pour en extraire le sable avant d'être transformés en zone de loisirs pour divers organismes privés.

A Richemont se trouve d'ailleurs une carrière située Route de la Centrale, et exploitée par la société «Granulats Vicat».

Puis dans les étages supérieurs on retrouve une zone de Lehm et de limons. Ce sont des zones de roches meubles d'ordre granulométrique. Formé principalement de silice (quartz détritique) et de carbonate de calcium, le limon contient aussi des sables et des argiles. Les limons des plateaux se rencontrent en Europe, de la Beauce à l'Ukraine.

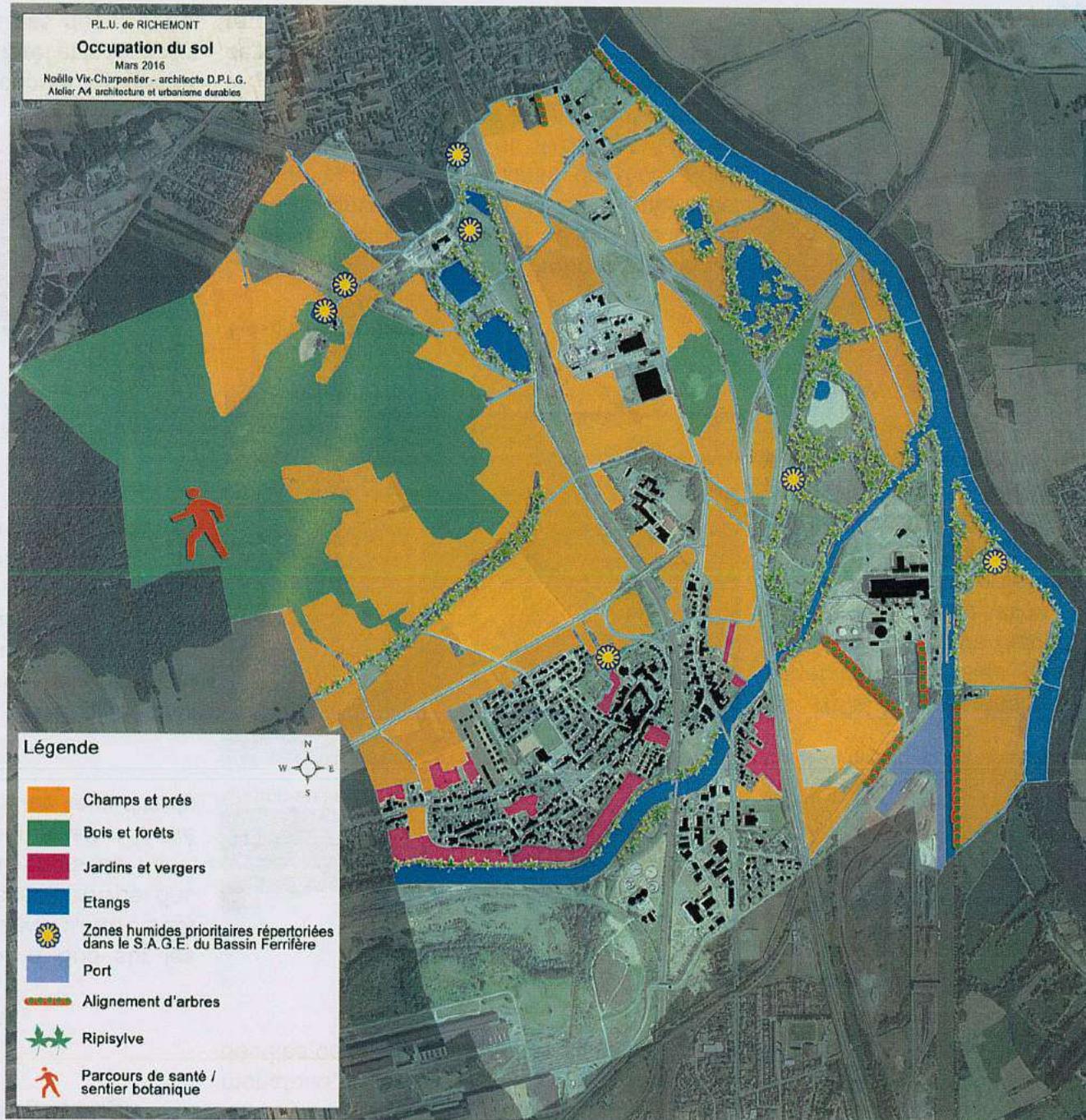


PLU de Richemont
Géologie



- Fv + Fw + Fy Alluvions anciennes
- Fz Alluvions modernes
- I4b Marnes
- OE Lehm et limons

Source : B.R.G.M.



1-4 Occupation du sol et paysage

1-4-1 Les espaces agricoles

Profitant d'une orientation plein Sud sur les côtes de la vallée de l'Orne, la **viticulture** s'est sans doute mise en place avec l'arrivée des Prémontrés au Justemont au cours du XII^{ème} siècle. Elle a aujourd'hui disparu mais a laissé des traces dans certains noms de lieux-dits du coteau.

Les vignes ont aujourd'hui laissé place aux plantations des **vergers** qui sont généralement structurés et ordonnés, quand ils ne sont pas à l'état de friche. On localise ces vergers en bordure immédiate de la zone urbaine ancienne, les lotissements récents ne bénéficiant pas d'une telle transition avec les grandes cultures.



Verger rue de la Fontaine, sur le coteau

Les **champs** et les **prés** occupent les pentes douces des coteaux, entre la forêt et la Moselle, là où l'urbanisation ne s'est pas développée.

Ce paysage agricole ouvert, qui aurait pu être monotone, est rythmé par les entités végétales décrites dans les paragraphes suivants.



Champ au lieu-dit Grand Pré



Prés et parcs à animaux ponctuellement arborés

1-4-2 Les boisements

La **forêt** est installée sur le rebord du plateau lorrain et domine ainsi les vallées de l'Orne et de la Moselle. Le bois de Saint-Hubert est partagé entre les communes de Richemont, Gandrange, Fameck et Uckange. Il est considéré et pratiqué par les habitants comme un poumon vert très fréquenté, au sein d'une des zones les plus fortement peuplées de la région.

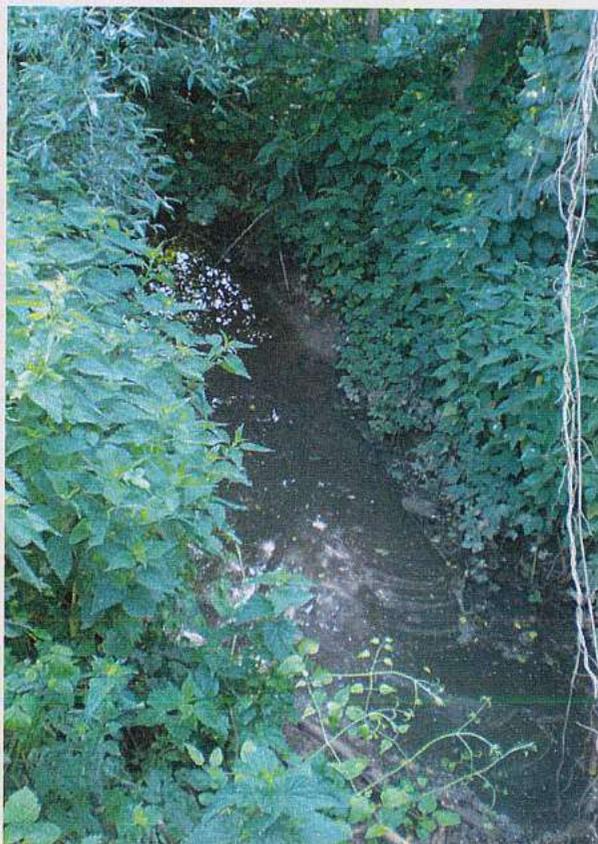


Forêt au niveau du Bois St-Hubert

La **ripisylve** représente l'ensemble de la végétation des rives des cours d'eau. Elle comprend plusieurs étagements et différentes phases de colonisation. Tout d'abord les herbacées (carex, ortie, faux roseau, menthe, ...), des arbustes (jeune saule et sureau noir), des arbres au bois tendre (saule blanc, peuplier, aulne, ...) et enfin des arbres au bois dur (chêne, frêne, érable, robinier, orme, ...).



Ripisylve au bord d'une ancienne gravière



Orties et saules au bord du «bruckbach»

La ripisylve cumule de nombreuses fonctions :

- Les racines des arbres fixent physiquement les berges et les protègent en créant une bande de terre non labourée.

- Elle ralentit le cours d'eau lors des crues, réduit son importance par un phénomène d'éponge et réalimente le cours d'eau en période d'étiage (= niveau moyen le plus bas d'un cours d'eau). Elle améliore donc l'infiltration et le stockage de l'eau dans les nappes souterraines et à la surface des sols.

- L'ombrage réduit le réchauffement et l'évaporation des eaux créant des lieux de vies propices aux salmonidés comme les truites et autres poissons.

- Elle intercepte une partie des nitrates et phosphates venant des cultures voisines.

- Enfin la ripisylve joue le rôle de corridor biologique en permettant les déplacements et les échanges de communautés d'animaux et de végétaux. Elle abrite une grande biodiversité.



Saules en pleine prairie humide, près de l'A30

1-4-3 Les zones humides

Les zones humides se rencontrent sur des terrains humides à marécageux qui présentent de l'eau (mares, étangs, etc.) ou pas (marais, prairies humides, etc.). Etangs, tourbières, forêts humides, prairies inondées, marais, mares, dépressions humides temporaires, etc. constituent des zones humides, qui peuvent ainsi avoir une très grande diversité en termes de surface, de fréquence et de durée de submersion, mais aussi d'« organisation » (zones humides ponctuelles et localisées, ou milieux humides en mosaïque avec d'autres habitats).

Les zones humides ont clairement été identifiées depuis des décennies comme des zones naturelles d'intérêt majeur dans le cycle de l'eau. Grâce à leur fonctionnement naturel, elles constituent des éléments centraux de l'équilibre hydrologique des bassins versants :

- Tant au niveau de la qualité :

- auto-épuration directe des eaux courantes en lit mineur ;
- auto-épuration des eaux de débordement pendant les périodes de crues ;
- filtration des eaux de ruissellement issues des parcelles agricoles ;
- filtration des eaux de débordement et de ruissellement pour l'alimentation des nappes.

- Qu'en ce qui concerne la quantité :

- régulation des crues ;

- régulation des phénomènes dynamiques (érosion, coulées de boue, etc.) ;
- soutien des étiages.

De plus, les zones humides présentent souvent un patrimoine biologique et écologique très fort. Elles constituent en effet des lieux de vie uniques pour de nombreuses espèces animales et végétales qui y accomplissent tout ou partie de leur cycle de vie.

Enfin, les zones humides participent à la régulation des microclimats. Les précipitations et la température atmosphérique peuvent être influencées localement par les phénomènes d'évaporation intense d'eau au travers des terrains et de la végétation qui caractérisent ces milieux.

1-4-4 Les haies

Les haies sont une création de l'homme afin de séparer deux espaces. Les années 1960 ont fait disparaître plus de 200.000km de haies au niveau mondial et c'est à partir des années 1980, face aux problèmes engendrés par leur disparition, que les politiques vont tenter d'inciter les agriculteurs à replanter. Dans nos régions, elles sont souvent constituées par de petits arbustes pouvant atteindre 5m (mûrier, sorbier, noisetier, aubépine, prunellier, ...) mais peuvent varier de taille suivant leurs fonctions.

Les fonctions :

- Un atout majeur pour les cultures. Des études montrent que le rendement des cultures

placées dans un environnement de haies est plus important de 5 à 15%. La haie fabrique de l'humus, un engrais naturel, et lutte contre l'érosion des sols. En France, le taux de matière organique du sol est passé en moyenne de 4 à 2% en 20 ans. Face à cette perte de fertilité des sols, les agriculteurs utilisent les engrais chimiques sans enrichir le sol, ce qui oblige la réintroduction de nouveaux engrais chaque année.

Sachant que la plupart des pesticides et engrais utilisés dans l'agriculture sont des produits de la pétrochimie issus de la transformation et de l'utilisation d'hydrocarbures, et que le marché du pétrole est voué à disparaître à moyen terme, on se rend compte que ce système productif est devenu obsolète.

- Un brise-vent idéal. Un mur ne protège le sol du vent que sur deux fois sa hauteur. En revanche une haie protège le sol sur 10 à 20 fois sa hauteur. Ainsi, paradoxalement, une haie perméable (sa perméabilité idéale au vent étant de 70%) protège plus efficacement qu'un mur imperméable.

- La régulation des eaux pluviales : grâce à ses racines, la haie facilite l'infiltration des eaux dans la nappe phréatique, le drainage et limite donc considérablement l'érosion des sols.

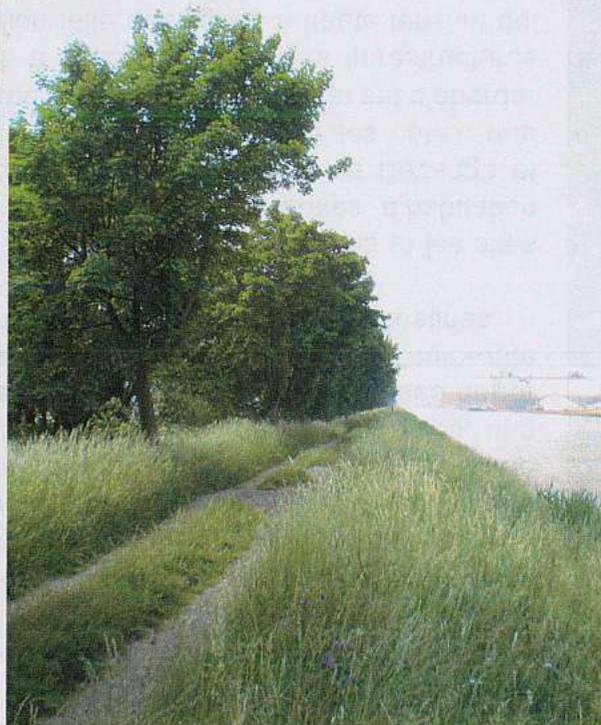
- Elle sert de corridor biologique et abrite une importante biodiversité dont de nombreux insectivores (crapaud, lézard, merle, coccinelle, mésange, ...).



Haies le long de chemins

1-4-5 Les alignements d'arbres

Ils sont un intermédiaire entre les infrastructures routières, l'urbanisme et le paysage. Les alignements sont un bien patrimonial qui a longtemps accompagné l'aménagement du territoire. La plupart de ces plantations remonte à l'époque des grands travaux de Napoléon III. C'est sous le second empire, durant une période faste, que le pays s'est doté d'infrastructures modernes rattrapant son retard économique sur l'Angleterre. Les plantations le long des routes ont été l'une des marques de ce progrès.



Alignement d'arbres le long du canal

La construction du canal des mines de fer de la Moselle entre 1929 et 1932 a nécessité l'établissement d'un chemin de halage. Celui-ci est aujourd'hui bordé d'arbres qui soutiennent le chemin.

Depuis quelques années les règles routières font disparaître les arbres qui sont considérés comme des obstacles. Hors agglomération, les règles en vigueur prévoient leur disparition quand ils sont à moins de sept mètres du bord des chaussées.

La loi paysage du 8 janvier 1993 a institué la notion de structures paysagères pour permettre leur protection. Mais il y a très peu de cas où elle a pu être mise en place.



Vestige d'alignement d'arbres le long de l'Orne



Alignement d'arbres à l'Est du quartier du Marabout



Alignement d'arbres le long de la Moselle au Marabout

1-4-6 Un paysage marqué par de grandes infrastructures

Le paysage de Richemont est typique des communes de la vallée de la Moselle. Le territoire est sillonné par plusieurs grandes d'infrastructures de transports ou industrielles. Ainsi le fond de la vallée, formé d'une surface plate de zone humide, accueille les zones de cultures, les usines les plus importantes, une carrière, mais aussi le canal des mines de fer de Moselle, la voie ferrée ou encore l'autoroute A31, sans oublier les routes et les pipelines.

Surplombant les zones inondables et les sites industriels, on trouve les zones d'habitation primitive des centres anciens de Bévange et de Richemont Haut. Enfin sur les côtes, une deuxième zone agricole s'étale avant d'aborder la forêt, à l'écart des grandes infrastructures (exception faite des lignes à haute tension qui s'affranchissent du relief).



La société Air Liquide depuis la RD953



La centrale électrique depuis l'écluse



Le pont de la RD60 sur la Moselle, récemment rehaussé pour augmenter le tirant d'air des péniches à grand gabarit



La carrière de Richemont exploitée par Granulats Vicat

1-5 Les trames vertes et bleues

1-5-1 Trames vertes et bleues : de quoi s'agit-il exactement ?

La constitution d'une Trame Verte et Bleue nationale, mesure phare du Grenelle de l'Environnement porte l'ambition de contrarier le déclin de la biodiversité. Le projet ne vise rien de moins qu'à (re)constituer un réseau d'échanges cohérent à l'échelle du territoire national, pour que les espèces animales et végétales puissent, à l'instar des hommes, communiquer, circuler, s'alimenter, se reproduire, se reposer... assurer leur survie.

La composante verte de la Trame Verte et Bleue comprend :

- Les espaces naturels importants pour la préservation de la biodiversité,
- Tout ou partie des espaces visés aux livres III et IV du code de l'Environnement
- Les corridors écologiques constitués des espaces naturels ou semi-naturels, ainsi que des formations végétales linéaires ou ponctuelles, permettant de relier les espaces mentionnés à l'alinéa précédent
- Les surfaces en couvert environnemental permanent mentionnées au I de l'article L.211-14 du code de l'Environnement, soit des espèces adaptées à l'écosystème naturel environnant.

La composante bleue de la Trame Verte et Bleue comprend :

- Les cours d'eau, parties de cours d'eau ou canaux figurant sur les listes établies en application des dispositions de l'article L.214-17 du code de l'Environnement
- Tout ou partie des zones humides dont la préservation ou la restauration contribue à la réalisation des objectifs visés au IV de l'article L.212-1 du code de l'Environnement
- Les cours d'eau, parties de cours d'eau, canaux et zones humides importants pour la préservation de la biodiversité et non visés ci-dessus.

1-5-2 Les milieux constitutifs des trames vertes et bleues sur le territoire de Richemont

Bien que le territoire communal ne soit pas concerné par un site écologiquement riche comme une Zone Naturelle d'Intérêt Écologique Faunistique et Floristique (ZNIEFF), un Espace Naturel Sensible (ENS) ou un site Natura 2000, de nombreux milieux permettent de préserver la biodiversité et le cadre de vie. Il s'agit :

- Des milieux forestiers qui, avec les bois de Saint-Hubert et de Pépinville, constituent les principaux espaces forestiers du territoire et participent au corridor écologique des côtes de Moselle. De plus, les petits espaces boisés (bosquets, haies, alignement d'arbres...) sont des zones de refuge pour la faune et la flore et permettent de mettre en relation le

corridor des côtes de Moselle avec celui de la Moselle à la Nied;

- Des milieux prairiaux relativement lâches sur la commune mais qui sont nécessaires au développement de la biodiversité. Un cordon prairial, s'appuyant notamment sur les bordures de l'A31, est identifié au sud du territoire;

- Des milieux aquatiques et humides qui jouent un rôle important dans le maintien de la biodiversité et la qualité des eaux. Cette trame bleue est composée de l'Orne, la Moselle, les fossés et ruisseaux, les mares et plans d'eau ainsi que les zones humides;

- Des jardins, des vignes et des vergers qui permettent la transition avec les milieux environnants. Ces espaces sont intéressants à préserver vis-à-vis de la biodiversité et des paysages;

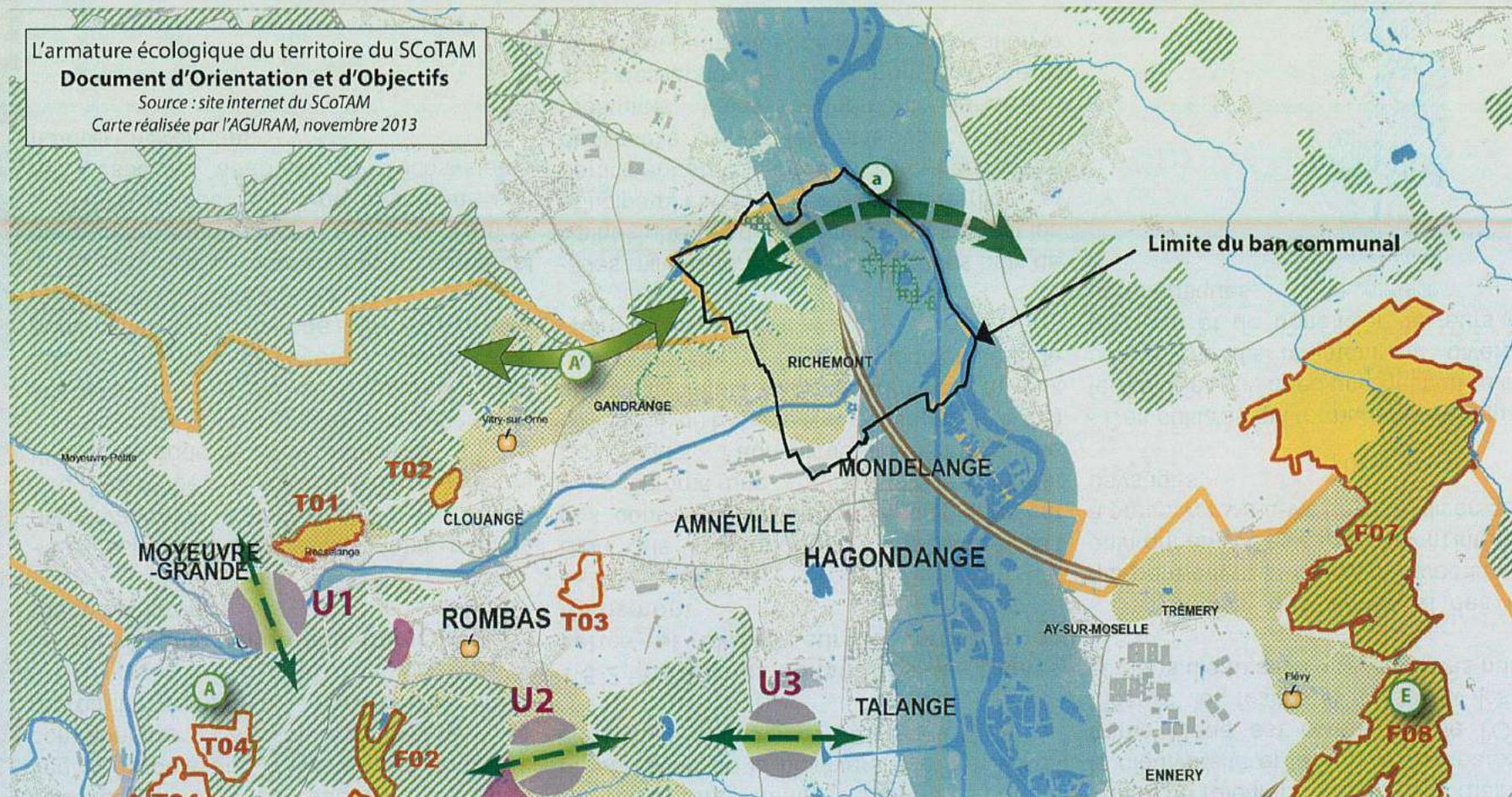
- Des cultures qui forment un maillage sur le territoire et qui, avec une gestion raisonnée, permettent de maintenir la diversité du paysage et de bénéficier de leurs intérêts agronomiques.

L'armature écologique du territoire du SCoTAM

Document d'Orientations et d'Objectifs

Source : site internet du SCoTAM

Carte réalisée par l'AGURAM, novembre 2013



Conservier la trame verte et bleue existante

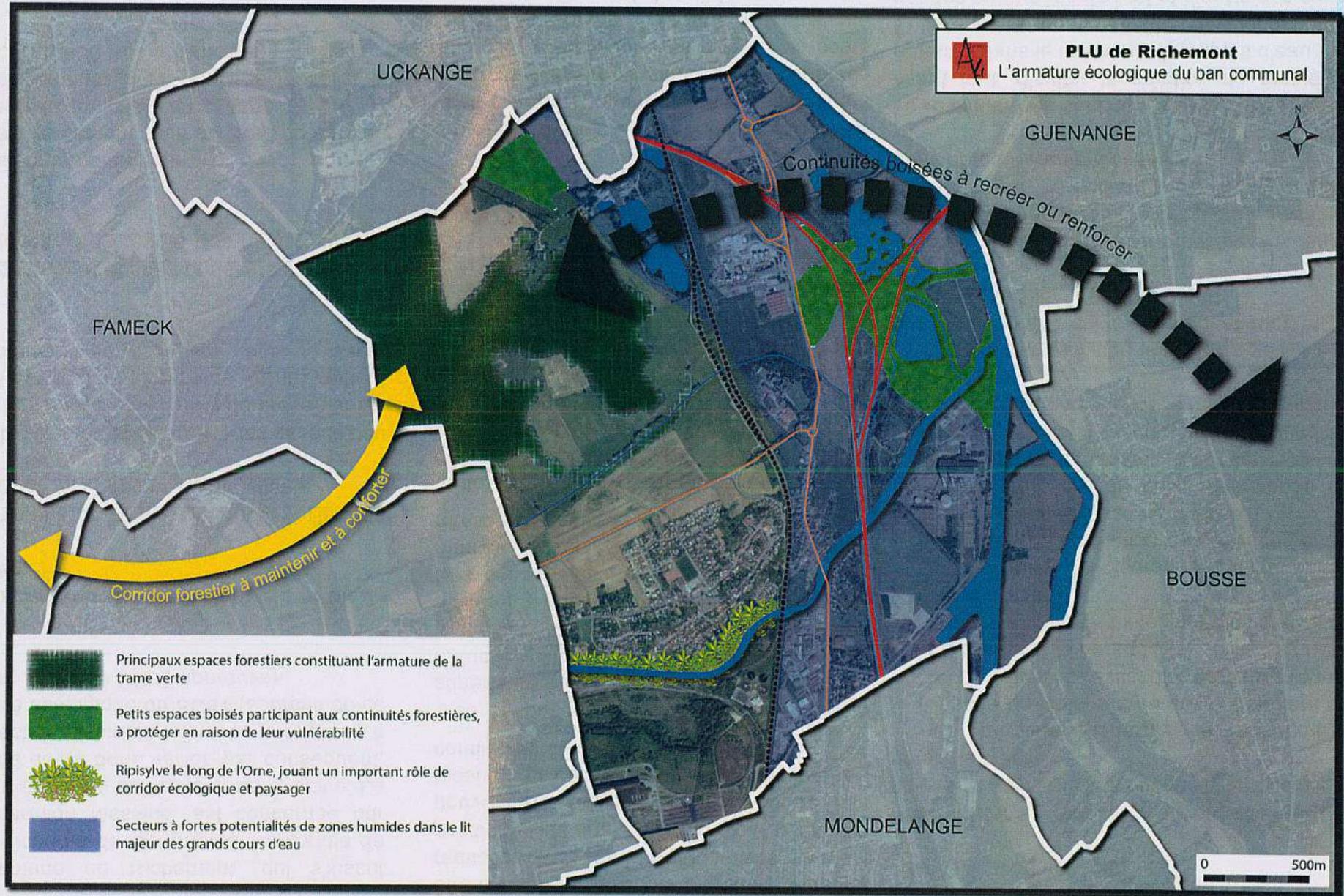
Réservoirs de biodiversité

- Cœurs de nature aquatiques (A), forestiers (F), prairiaux (P), thermophiles (T) et mixtes (M) devant faire l'objet d'une protection stricte
- Cœurs de nature aquatiques (A) et thermophiles (T) où des mesures de gestion adaptée peuvent permettre la poursuite des activités humaines
- Principaux gîtes à chiroptères
- Aires stratégiques pour l'avifaune
- Zones humides intéressantes non retenues comme cœurs de nature
- Secteurs à fortes potentialités de zones humides dans le lit majeur des grands cours d'eau
- Cours d'eau principal
- Cours d'eau secondaire

- Principaux espaces forestiers
- Petits espaces boisés participant aux continuités forestières, à protéger en raison de leur vulnérabilité
- Corridors forestiers à maintenir et à conforter
- Couloirs et cordons boisés
- Principaux cordons prairiaux à maintenir
- Matrice prairiale
- Principaux secteurs où existe un enjeu de préservation des vergers

Effacer les ruptures

- Continuités boisées à recréer ou à renforcer
- Passages à faune à aménager au niveau des grandes infrastructures
 - passage à créer: PF1
 - passage à requalifier: PF2
 - passage à rendre plus attractif vis-à-vis de la faune: PF3, PF4, PF5, PF6, PF7, PF8
- Discontinuités dues à l'urbanisation, à atténuer (U1, U2, U3, U4, U5)
- Espaces potentiels de restauration des milieux thermophiles ouverts



1-5-3 L'armature écologique de Richemont dans le contexte du SCoTAM

La commune de Richemont, qui s'inscrit dans le Schéma de Cohérence Territoriale de l'Agglomération Messine, est concernée par plusieurs éléments de trame verte et bleue. La commune devra donc veiller, par conséquent, au respect de plusieurs orientations relatives à l'armature écologique du SCoT (*sources de ce chapitre : DOO du SCoT approuvé*).

A) Conservation de la trame verte et bleue existante

• La commune de Richemont devra veiller à la préservation des continuités forestières

Afin de faciliter le déplacement des espèces au sein du territoire, il conviendra de préserver les grandes continuités forestières, et notamment le corridor forêt de Moyeuivre - bois de Saint-Hubert.

• La commune de Richemont devra veiller à la conservation de l'intégrité des petits espaces boisés

Cela concerne notamment :

- un petit boisement situé au Nord du ban, en limite de la commune d'Uckange,
- les boisements situés entre la Moselle, la bifurcation A30-A31 et l'ancienne gravière.

Dans le DOO du SCoTAM il est indiqué que :

- les espaces boisés de moins de 4 ha doivent être conservés dans leur intégralité. Aucune réduction de la superficie du boisement n'est possible. Des adaptations de leur périmètre peuvent être réalisées, uniquement dans la mesure où celles-ci ne dégradent pas les continuités écologiques existantes ;
- les espaces boisés d'une superficie supérieure à 4 ha peuvent faire l'objet d'une réduction, limitée, de leur superficie, dans la mesure où celle-ci n'est pas susceptible d'altérer la qualité du continuum écologique. Des compensations sont alors prévues de manière à rester au minimum à surface forestière constante au sein du corridor ;
- toute réduction ou adaptation de périmètre d'un espace boisé doit, si elle permet d'ouvrir à l'urbanisation un nouveau secteur, faire l'objet d'une étude d'impact.

• La commune de Richemont devra veiller à la limitation de la disparition des prairies et de la constitution de nouvelles ruptures dans la matrice prairiale

Le SCoTAM a identifié un cordon prairial à maintenir entre Richemont et Trémery.

Les prairies de fauche, les pâtures extensives et les vergers périvillageois contribuent activement à la préservation de la ressource en eau, à la régulation des débits des cours d'eau et à la diversité floristique et faunistique du territoire. Souvent localisés autour des

noyaux villageois originels ou dans les vallées, ils disparaissent à un rythme soutenu du fait du développement de l'urbanisation et de l'intensification agricole.

Pour limiter la réduction de surface de ces milieux et maintenir leur connectivité, il convient de s'attacher :

- de manière générale, à économiser l'espace agricole lors du développement de l'urbanisation et à éviter plus particulièrement la disparition des prairies ;
- à préserver l'intérêt biologique des cœurs de nature prairiaux ;
- à maintenir les cordons prairiaux qui permettent la circulation des espèces entre les grands ensembles de prairies ;
- à s'assurer, lors du choix des zones de développement urbain, que celles-ci ne conduiront pas à la création de nouvelles discontinuités au sein de la matrice prairiale.

• La commune de Richemont devra veiller à la conservation des continuités aquatiques et de la qualité des lits des cours d'eau

Le SCoTAM a identifié des secteurs à fortes potentialités de zones humides dans le lit majeur de la Moselle ; la commune de Richemont est donc particulièrement concernée.

Le maintien des continuités aquatiques exige, avant tout, d'éviter la création de nouvelles ruptures dans le lit mineur des cours d'eau. Entretenir et continuer de développer des bandes enherbées de part et d'autre des cours

d'eau permet de disposer d'une zone tampon entre les espaces agricoles ou urbanisés et le milieu aquatique.

Les ripisylves doivent également être maintenues pour le rôle d'auto-épuration des eaux et leur rôle de corridor boisé linéaire, support de déplacement pour la faune.

B) Effacement des ruptures physiques et mise en réseau des cœurs de nature isolés

- La commune de Richemont devra favoriser la reconnexion des espaces forestiers et le renforcement des trames boisées.

Le SCoTAM a identifié plusieurs continuités boisées à recréer ou à renforcer, dont une concerne directement la commune de Richemont puisqu'il s'agit de la continuité boisée Forêt de Moyeuve - bois de Saint-Hubert - forêt de Blettange, permettant la mise en relation du corridor des côtes de Moselle avec le corridor de la Moselle à la Nied.

Pour reconstituer un réseau boisé fonctionnel à l'échelle de l'ensemble du territoire du SCoT, les interruptions dans les continuités forestières doivent être effacées.

Les principaux corridors seront mis en relation grâce au développement de nouveaux espaces boisés linéaires ou de petits massifs : haies, ripisylve le long des cours d'eau....

1-6 Consommation des espaces agricoles, naturels et forestiers de 1950 à 2010

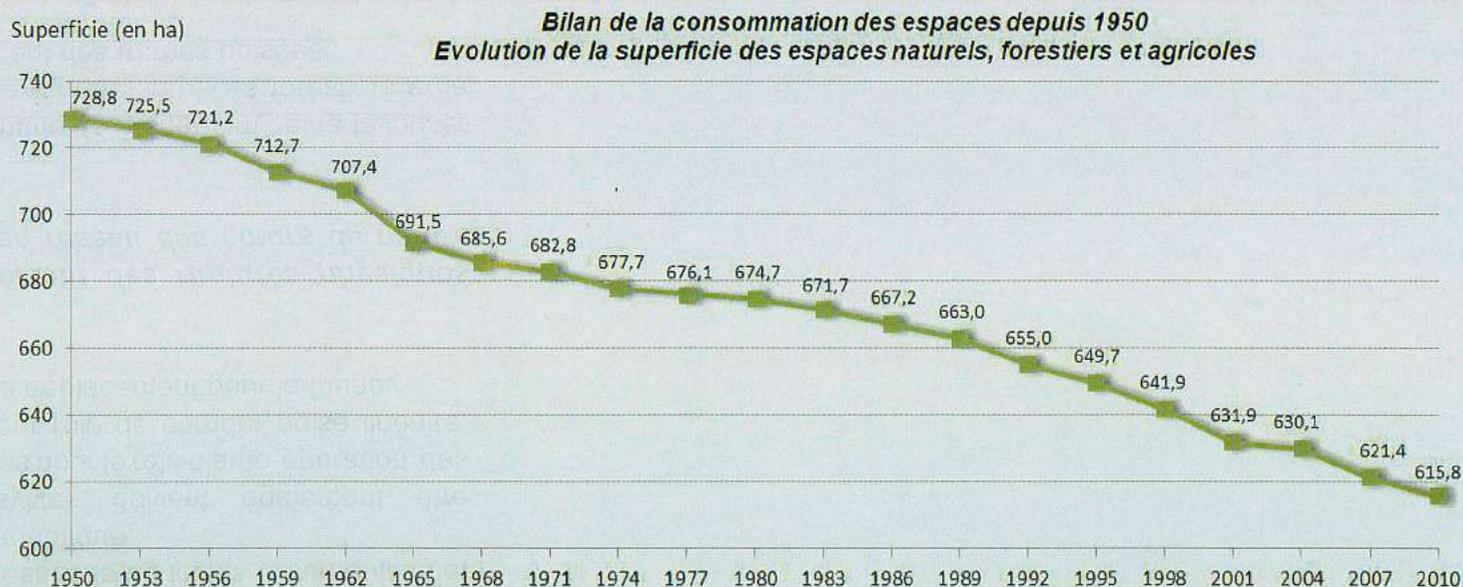
Entre 1950 et 2010, les espaces artificialisés sont passés de 120,2 hectares (soit 14,2% du ban communal), à 233,2 hectares (soit 27,5% du ban communal). Les espaces artificialisés ont donc pratiquement doublé en 60 ans.

Cette augmentation des espaces artificialisés s'est faite au détriment des espaces naturels, forestiers et agricoles, qui eux sont passés de 728,8 hectares en 1950 (soit 85,8% du ban communal), à 615,8 hectares en 2010 (soit 72,5% du ban communal).

La consommation des espaces naturels, forestiers et agricoles a évolué de manière relativement constante entre 1950 et 2010. On note toutefois, un accroissement de la consommation dans les années 1960 relative à une plus forte urbanisation.

Des années 1950 à nos jours, les espaces artificialisés ont donc connu une évolution maîtrisée : la municipalité est parvenue à ralentir l'étalement urbain, contrairement à d'autres communes.

A l'avenir, cette lutte contre l'étalement urbain sera poursuivie, notamment en favorisant la construction des dents creuses et en proposant des zones à urbaniser relativement denses. Cette stratégie de limitation des espaces agricoles et forestiers est notamment transcrite au travers du SCoTAM qui inscrit comme objectif la réduction de cette consommation à hauteur de 50% à l'échelle du périmètre du SCoT.



Nombre d'habitants en 2011 (source INSEE) : **1879**
 Nombre d'habitants en 2010 (source INSEE) : **1894**

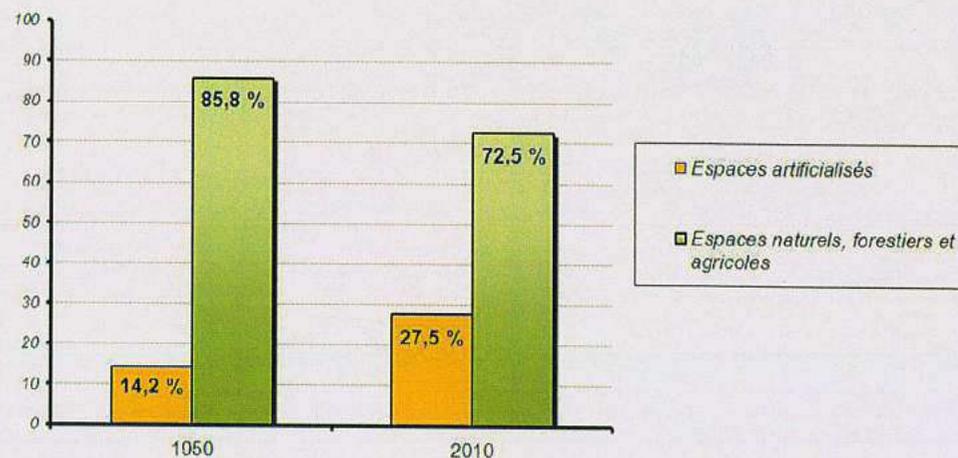
Superficie du ban : **845 ha, soit 8,45 km²**

Surface agricole utile : **276 ha**

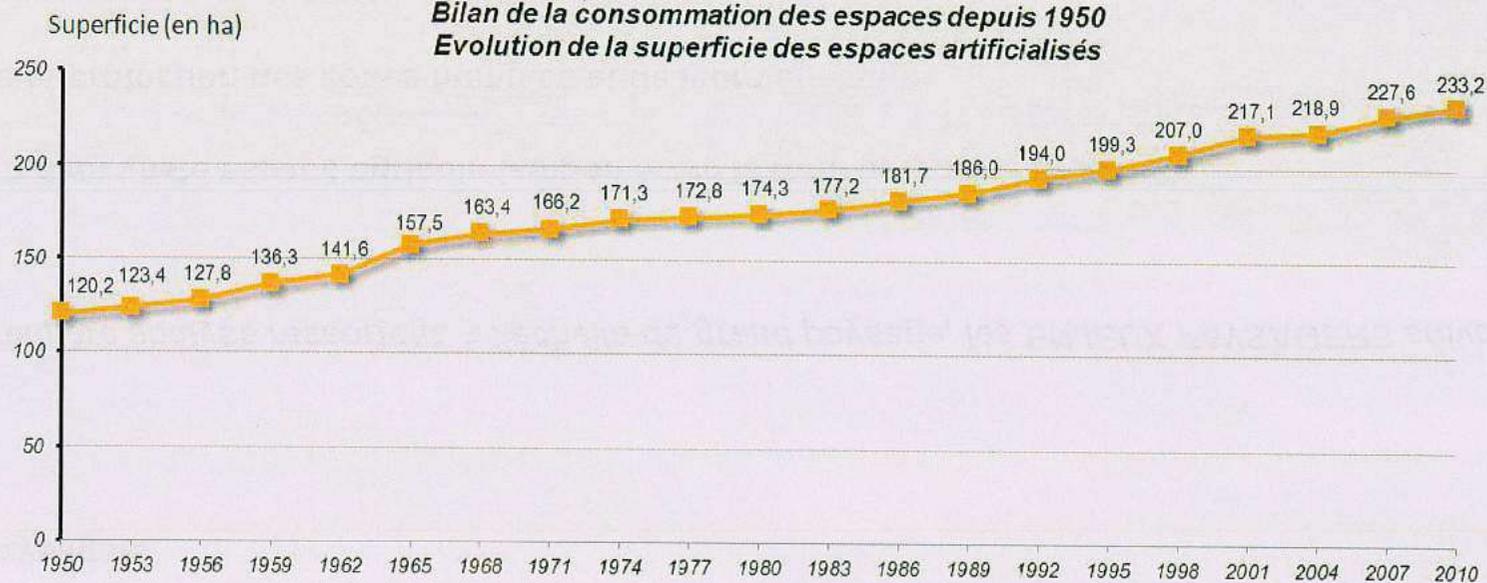
Nombre d'exploitations agricoles qui ont leur siège social dans la commune : **1**

Nombre d'exploitants ayant des parcelles en exploitation sur le ban communal : **4**

Répartition des espaces entre 1950 et 2010



Bilan de la consommation des espaces depuis 1950
Evolution de la superficie des espaces artificialisés



1-7 Enjeux paysagers

De cette première analyse ressortent, à l'échelle du grand paysage, les ENJEUX PAYSAGERS suivants :

- **Maintien d'un vaste espace agricole tampon entre la forêt et la zone urbaine**
- **Maîtrise et protection des zones humides et de leur végétation**
- **Valorisation des berges de l'Orne**
 - **Résorption des friches agricoles et industrielles**
 - **Renaturation des rives**
 - **Promenade paysagère et piste cyclable**
- **Conservation des alignements d'arbres**