

6

ANNEXES

6.10 / AUTRES
(ARRÊTÉS, GUIDES, ÉTUDES)
6.10.3 / ÉTUDES LOI BARNIER

LEMPDES

Etude amendement Dupont

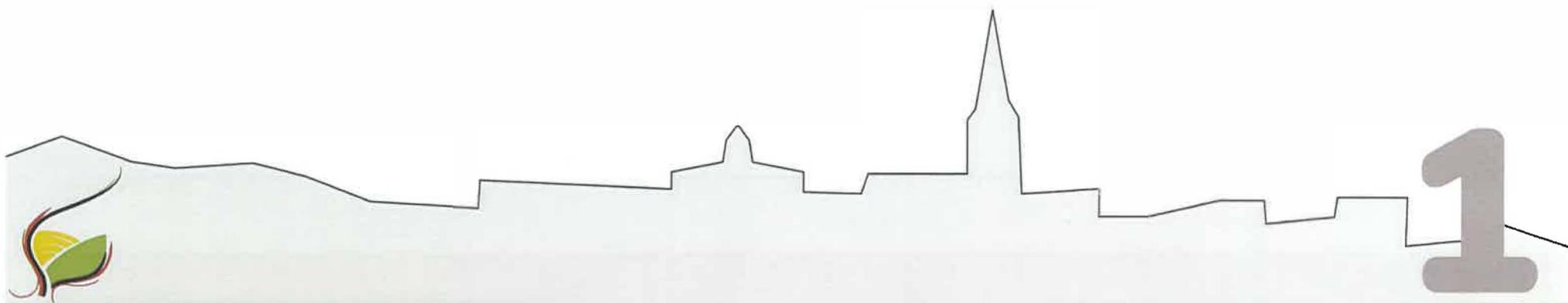
+
**clermont
auvergne
métropole**

PLU

DOSSIER APPROBATION MAI 2019

Rapport de Présentation
Etude L 111.8
Amendement Dupont

REÇU A LA PREFECTURE
DU PUY-DE-DOME LE
04 MAI 2019
CONTROLE DE LEGALITE



R.P. Partie 4  **VILLE DE LEMPDES** 

Jean-Marie FREYDEFONT - Sycomore Urbanisme - 62. avenue Edouard Michelin 63000 Clermont-Ferrand - sycomore.urbanisme@wanadoo.fr

PREAMBULE.....	3
OBJET DE L'ETUDE	3
LE CADRE REGLEMENTAIRE DE L'ETUDE.....	4
LE CONTEXTE TERRITORIAL.....	5
PRESENTATION DE LA COMMUNE.....	5
LES CONTRAINTES SUPRA-COMMUNALES	11
LE PLU	16
ETAT DES LIEUX.....	21
SITUATION URBAINE DES SECTEURS D'ETUDE	21
SITUATION REGLEMENTAIRE	23
TOPOGRAPHIE ET ASPECTS GEOLOGIQUES	25
OCCUPATION DES SOLS.....	26
LE CONTEXTE PAYSAGER	28
LES PERCEPTIONS A PARTIR DE L'A 711.....	29
LES PERCEPTIONS A PARTIR DE L'A 712.....	31
LA RD 766	32
LES PERCEPTIONS SUR LES SITES D'ETUDE	33
LES AMBIANCES PAYSAGERES	34
LE PROFIL ENVIRONNEMENTAL DE LA COMMUNE ET DES SITES	36
ORGANISATION DES DEPLACEMENTS ET SECURITE.....	40
ENJEUX ET PRECONISATIONS PAR THEME.....	45
SECTEUR DE LA GRASSETTE :.....	45
SECTEUR DE CHAMP FERME	48
LES PROPOSITIONS REGLEMENTAIRES.....	51
LE SITE DE LA GRASSETTE.....	51
LE SITE DE CHAMP FERME.....	55

OBJET DE L'ETUDE

La commune de Lempdes fait partie de la Communauté Urbaine Clermont Auvergne Métropole, devenue métropole urbaine depuis le 01/01/2018, dont elle constitue un des pôles urbains et économiques structurant du fait :

- > de sa situation privilégiée en entrée Est de l'agglomération clermontoise avec des connexions autoroutières multiples (A71 et A72/A75) et la proximité de l'aéroport Clermont-Aulnat ;
- > De la présence sur son territoire de deux pôles d'excellence sur le plan industriel et agricole avec le pôle aéronautique de l'AIA et le pôle administratif et d'enseignement agricole de Marmilhat ;
- > De l'existence d'un des principaux pôles commerciaux organisés autour d'une des 5 grandes surfaces alimentaires de l'agglomération (Cora) ;
- > De son positionnement à l'articulation de trois grandes entités naturelles : la Plaine de la Limagne au Nord, la Vallée de l'Allier à l'Est et les Puy de Bane et d'Anzelle au Sud.

Elle est dotée d'un PLU approuvé en 2007. Le conseil municipal de Lempdes a décidé de mettre en œuvre une procédure de révision de son document d'urbanisme avec deux objectifs prioritaires.

■ **Adapter le PLU au nouveau contexte réglementaire.**

- > Mettre en conformité le document avec l'ensemble des documents supra-communaux (SRCE, SDAGE, SAGE Allier Aval...) et notamment le SCoT et le PLH approuvés après l'approbation du PLU, mais aussi le PLH et le PDU de Clermont-Communauté.
- > Prendre en compte l'impact des débordements du Bec.
- > S'inscrire dans le nouveau cadre législatif (lois Grenelle, ALUR, LAAF...) qui implique notamment une attention renforcée à la problématique de la consommation foncière.
- > Prendre en compte de nouvelles problématiques relatives à la protection de la nature « ordinaire », aux continuités écologiques (trames vertes et bleues), à la réduction des consommations énergétiques et au développement des énergies renouvelables, à la maîtrise des déplacements et à la réduction de l'usage de la voiture par une meilleure articulation urbanisme/mobilités.
- > Mettre à jour les dispositions réglementaires suite aux réformes nationales en matière d'administration des droits des sols (suppression du COS, suppression de la taxe pour non réalisation des aires de stationnement, remplacement de la SHON par la surface de plancher...

■ **Redéfinir le projet de développement urbain communal dans une perspective de gestion durable du territoire.**

- > En réinterrogeant le modèle et les formes de développement de la ville ; « comment se développer sans s'étaler » ?
- > En prenant en compte des projets menés localement (requalification de la zone d'activités du Pontel/La Rochelle, La Fontanille ;
- > En faisant évoluer le règlement sur un certain nombre de points suite à un premier bilan d'application,
- > En réexaminant les orientations d'aménagement et les emplacements réservés nécessaires.

Les nouvelles orientations du projet communal qui fondent le PADD conduisent à confirmer la vocation urbaine définie au PLU de 2007 sur deux secteurs, rue de la Grassette et Champ Fermé. Ces deux sites, proches de l'A711, sont concernés par les dispositions de l'article L 111.6 du Code de l'Urbanisme. Constatant que l'application de la marge de recul règlementaire ampute très fortement les possibilités de valorisation de ces deux sites, la commune a décidé de faire réaliser une étude dite « amendement Dupont » conformément aux dispositions de l'article L 111-8 du CU. Cet article prévoit la possibilité de fixer des règles d'implantation différentes de celles prévues par l'article L. 111-6 à condition de justifier que ces règles sont compatibles avec la prise en compte des nuisances, de la sécurité, de la qualité architecturale, ainsi que de la qualité de l'urbanisme et des paysages. La présente étude a pour finalité de définir et d'intégrer dans la révision du PLU les dispositions permettant de déroger au recul de 100 m imposé par l'article L 111.6 du Code de l'Urbanisme.

LE CADRE REGLEMENTAIRE DE L'ETUDE

Fondements juridiques

- La loi n°95-101 du 2 février 1995 sur le renforcement de l'environnement dite Loi Barnier » (article 52).
- La loi n°2005-157 du 23 février 2005 relative au développement des territoires ruraux (article 200).
- La loi n°93-24 du 8 janvier 1993 sur la protection et la mise en valeur des paysages.
- La circulaire du 13 mai 1996 relative à l'application de l'article L 111-1-4.
- Les articles L 111.6, L 111.7, L 111.8 du Code de l'Urbanisme relatif à l'Amendement Dupont.
- Les articles L.122-1 à L.122-5, L.151-1, L.151-2 et L.151-5 du Code de la Voirie routière et l'article R.1 du Code de la Route sur le classement des infrastructures routières.

Contenu des articles

■ L.111-6

En dehors des espaces urbanisés des communes, les constructions ou installations sont interdites dans une bande de cent mètres de part et d'autre de l'axe des autoroutes, des routes express et des déviations au sens du code de la voirie routière et de soixante-quinze mètres de part et d'autre de l'axe des autres routes classées à grande circulation. Cette interdiction s'applique également dans une bande de soixante-quinze mètres de part et d'autre des routes visées à l'article L. 141-19.

■ L.111-7

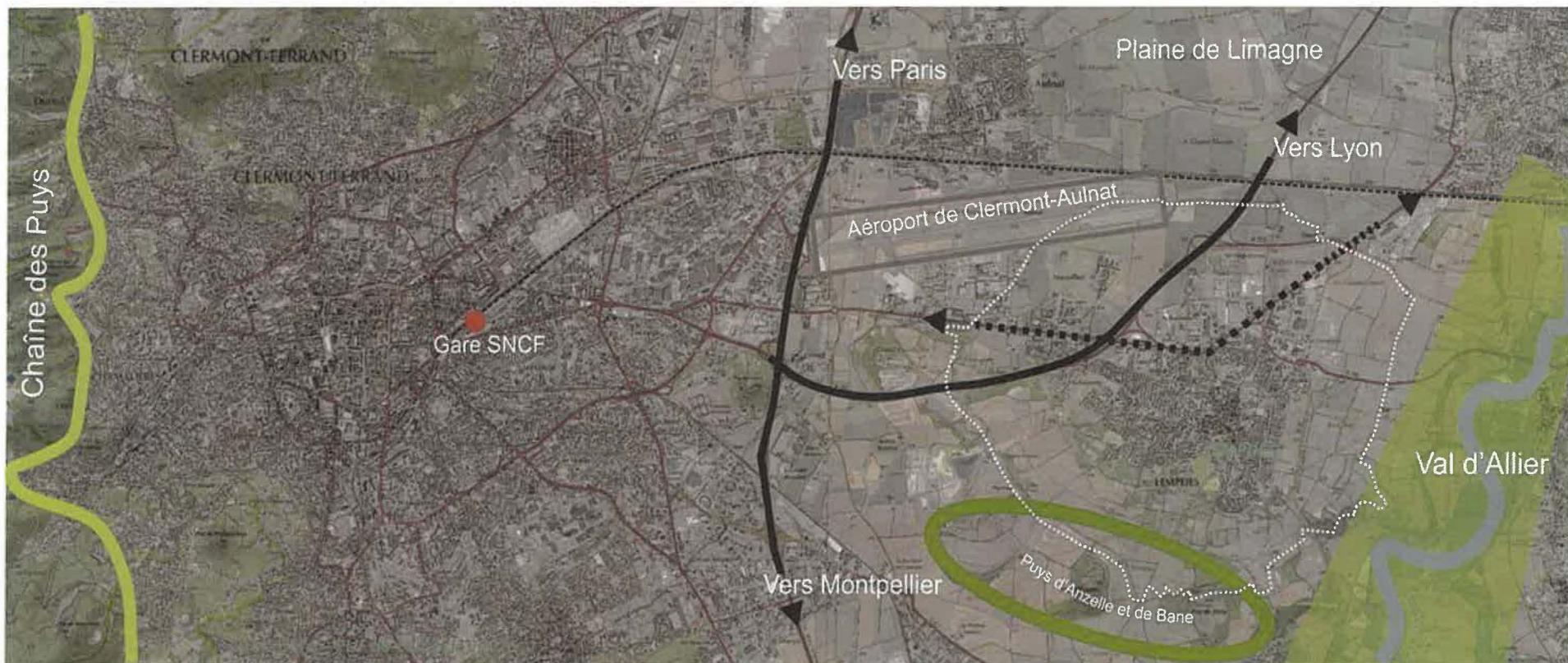
L'interdiction mentionnée à l'article L. 111-6 ne s'applique pas aux constructions ou installations liées ou nécessaires aux infrastructures routières, aux services publics exigeant la proximité immédiate des infrastructures routières, aux bâtiments d'exploitation agricole, aux réseaux d'intérêt public. Elle ne s'applique pas non plus à l'adaptation, au changement de destination, à la réfection ou à l'extension de constructions existantes.

■ L.111-8

Le plan local d'urbanisme, ou un document d'urbanisme en tenant lieu, peut fixer des règles d'implantation différentes de celles prévues par l'article L. 111-6 lorsqu'il comporte une étude justifiant, en fonction des spécificités locales, que ces règles sont compatibles avec la prise en compte des nuisances, de la sécurité, de la qualité architecturale, ainsi que de la qualité de l'urbanisme et des paysages.

LE CONTEXTE TERRITORIAL

PRÉSENTATION DE LA COMMUNE.



La commune de Lempdes appartient aux communes de première couronne de Clermont-Ferrand qui ont connu des mutations fortes à partir des années 60 du fait de la dynamique impulsée par le couple industrialisation/urbanisation qui a fait passer ces communes du statut de bourg à celui de petites villes. Elle fait partie du cœur métropolitain défini au SCoT du Grand Clermont.

■ Profil démographique

A l'image de bon nombre de communes de première couronne, la commune de Lempdes après une phase de croissance forte de la population durant la période des années 60 jusqu'aux 80 voit sa dynamique démographique ralentir fortement entre 82-90 et à partir des années 90 s'amorce une baisse, à l'œuvre encore en 2015 (8315 habitants), pour aboutir à une quasi-stagnation. Cette évolution est directement liée à l'effondrement du solde migratoire dès les années 1975 et au développement de la périurbanisation qui s'amplifie au fil du temps. A l'échelle communale, la structure par âge se dégrade. Entre 2007 et 2012, la part des plus de 60 ans augmente de 5%.

Les données INSEE 2010-2015 montrent une légère évolution avec une diminution de la part relative des plus de 65 ans et une augmentation de la catégorie de 40 à 65 ans (surtout celle de 40 à 54ans) et une stagnation des personnes de 15 à 19ans. Toutefois la catégorie des 20 à 39ans baisse.

Malgré une stabilisation de la population, le nombre de ménages a augmenté de 3,2% de 2007 à 2012. Cette augmentation s'explique par un nombre croissant des ménages d'une personne et par le vieillissement de la population. Sur Lempdes, la taille des ménages est en baisse constante depuis 1968. En quarante ans, elle est passée de 3,6 à 2,15 personnes en moyenne par ménage (2,2 en France Métropolitaine).

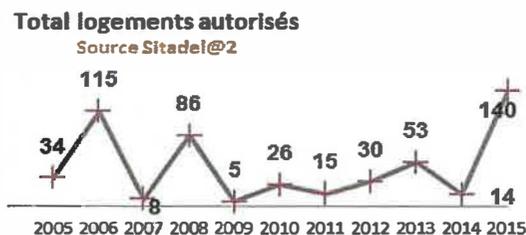
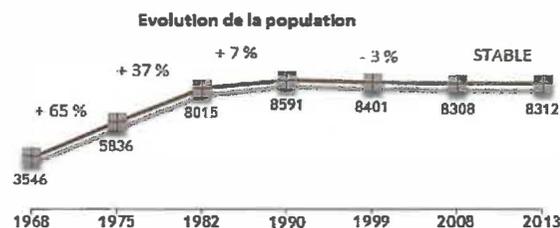
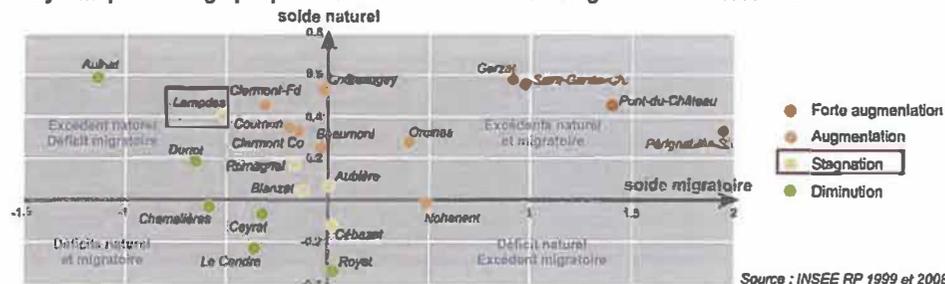
Les données INSEE sur la période 2010-2015 montrent une poursuite de la baisse de la taille des ménages qui passe de 2,24 en 2010 à 2,18 en 2015

Cependant au regard de l'activité récente de la construction, un rééquilibrage pourrait s'opérer sur les prochaines années.

Sur les dix dernières années (début 2006 à fin 2015), 441 logements neufs soit une moyenne de 44 logements par an ont été produits sur la commune. Entre 2005 et 2015 on note une forte activité de la construction en frange urbaine qui s'est accentuée après les années 2010 avec une ouverture à l'urbanisation de grandes réserves foncières. De 2011 à 2015, 8 permis d'aménager pour des lotissements ont été délivrés, ce qui représente un total de 261 lots commercialisés et commercialisables, tous situés sur les franges urbaines.

L'approbation du SCoT marque une rupture en matière d'urbanisation en orientant 70% de la production de logements sur le cœur métropolitain dont fait partie Lempdes. La commune doit à ce titre assurer une part des engagements de production de logements définis au SCoT. Contraint dans son développement au nord et à l'est, l'urbanisation s'est orientée au sud sur les coteaux. La nécessité de réduire drastiquement les prélèvements de foncier dans les espaces naturels et agricoles oblige la commune à trouver en priorité les ressources foncières nécessaires à l'intérieur de l'enveloppe urbaine.

Dynamiques démographiques selon les soldes naturel et migratoire entre 1999 et 2008

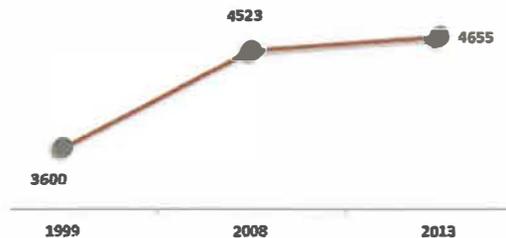


Nbre TOTAL de lgts	Production neuve secteurs stratégiques			Remise sur le marché d'un parc existant		Total LLS + parc privé conventionné
	Nombre de logements	Dont dédié	Dont logement locatif social	LLS acquisition/amélioration	Parc privé conventionné/sortie de vacance	
432						
Scénario avec actualisation Août 2014	407	83	60	10	15	85
Scénario initial	407	83	137	10	15	162

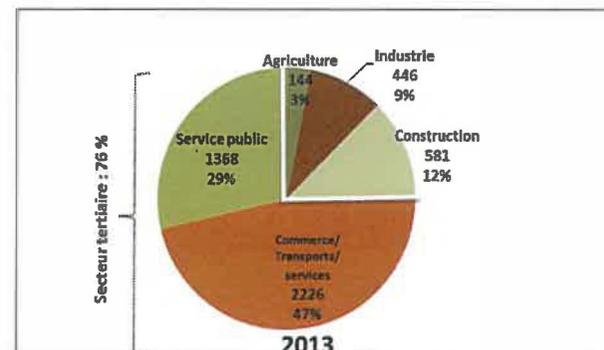
■ Profil économique.

Sur le plan économique, la commune de Lempdes constitue un des pôles d'emplois majeurs de l'agglomération qui s'est développé de manière privilégiée suivant l'axe historique de l'ex RN 89. Lempdes accueille deux pôles d'excellence, le pôle aéronautique et le pôle de Marmilhat qui regroupe une vingtaine d'organismes spécialisés dans le domaine de l'agriculture et de la forêt couvrant un spectre large des administrations publiques, de l'ingénierie, de la formation, de la recherche/développement avec deux établissements phares l'EPL et Vét'agro sup. Les zones d'activités de la Rochelle/le Pontel/la Fontanille regroupent un éventail large d'activités avec une forte présence des commerces et des services marchands. La commune de Lempdes est un des 4 pôles commerciaux historiques mis en place par le SDAU de 74 organisé autour d'une grande surface alimentaire et de GMS orientés sur le domaine d'équipements de la maison. Le secteur tertiaire représente les ¾ des emplois et continue de porter la croissance de l'emploi avec une augmentation de 2 % entre 2007 et 2012. L'analyse des catégories socioprofessionnelles confirme la hausse des CSP cadres et artisans/commerçants/chefs d'entreprise, amorcée entre 1990 et 1999. Les cadres représentaient 8 % de la population active de Lempdes en 1999, cette proportion passe à 10 % en 2012.

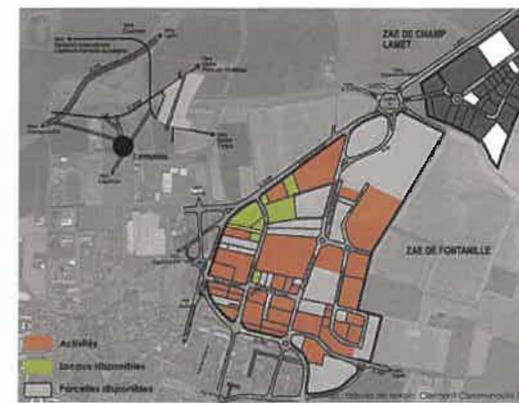
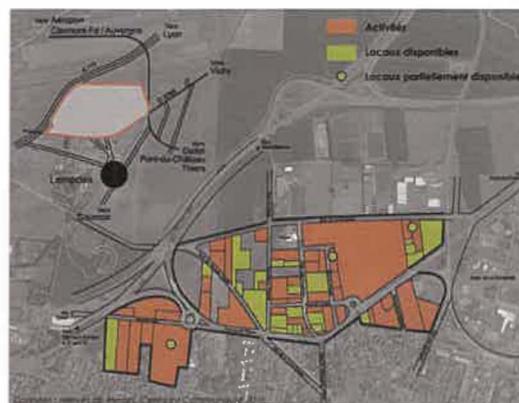
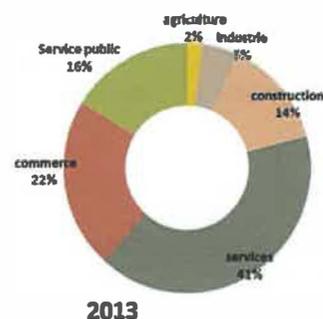
La commune de Lempdes forme, par ailleurs, une sorte de binôme économique avec la commune de Pont-du-Château dont la zone de Champ Lamée s'inscrit en continuité de la ZAC de la Fontanille. La proximité de grandes infrastructures autoroutières et aéroportuaires fait de Lempdes une porte d'entrée d'agglomération à l'est et conforte l'attractivité de ses espaces d'activité. Toutefois, malgré la croissance de l'emploi, la commune de Lempdes voit sa dépendance au reste de l'agglomération s'accroître avec une augmentation constante des migrations alternantes. Les engagements de production de nouveaux logements peuvent accentuer ce découplage emplois/actifs résidents si la commune n'est pas en mesure de poursuivre sa politique d'accueil d'entreprises. C'est l'objet même de la création de la ZAC de la Fontanille 2 et de la requalification projetée des ZAE de première génération.



Une commune qui crée des emplois mais un net ralentissement entre 2008 et 2013



Répartition des établissements actifs



■ Mobilités

En matière de mobilités la commune est très dépendante de la voiture qui assure l'essentiel des déplacements. La ville de Lempdes n'est pas directement desservie par une gare. Elle est desservie par deux lignes : la ligne 35 Delille/Le Pontel et la ligne 36 Pont du Château/Delille qui ne dessert sur Lempdes que les arrêts Milan, le Pontel et Marmilhat. Tous les cars desservent le centre de Lempdes. Les temps de parcours (environ 30 min. du centre de Lempdes à Delille) sont à peu près similaires pour le bus que pour la voiture.

Les cadences sont correctes avec, du lundi au vendredi, un bus toutes les 10 minutes en heure de pointe à destination de Clermont-Ferrand et le coût de revient mensuel est à l'avantage du TC 2.5 fois inférieur au coût « voiture »

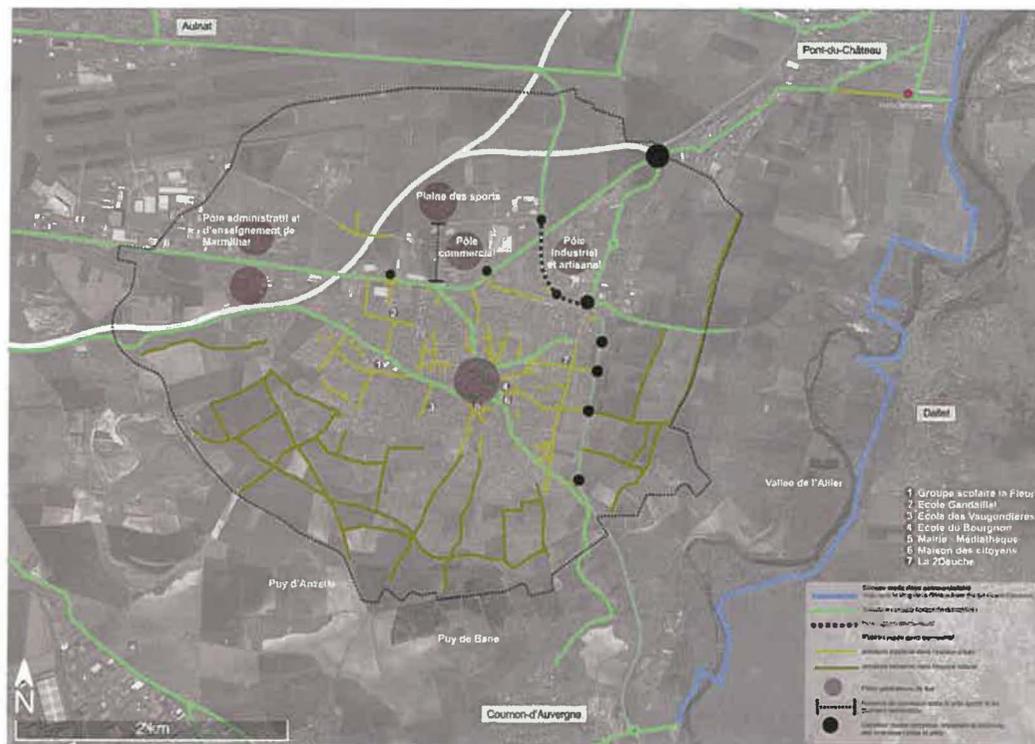
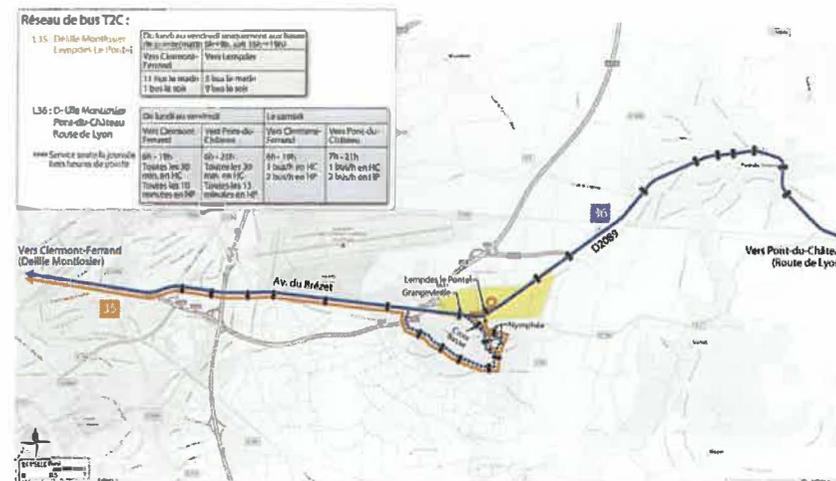
De plus 9 lignes régulières Transdôme gérées par le Conseil Départemental desservent Lempdes.

Cette offre est encore trop peu attractive par rapport à l'efficacité des liaisons routières pour que les Lempdais renoncent ou limitent leur recours à la voiture.

L'étude « plan de déplacements » de 2010 met en avant que la faible taille de la commune et sa topographie sont des données favorables aux déplacements piétons et vélos mais elle souligne aussi deux facteurs de contraintes :

- la grande spécialisation de l'espace (zones résidentielles, commerciales, sportives dissociées) qui incite à utiliser la voiture ;
- l'inadaptation des voies à la pratique de la marche et du vélo en dehors des zones résidentielles.

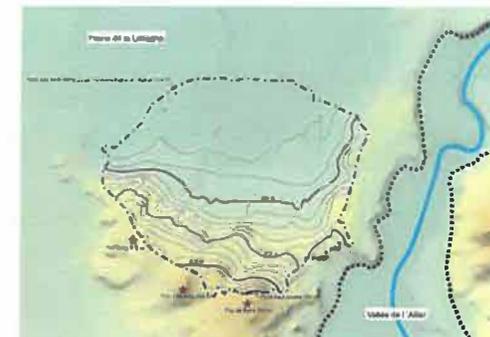
L'armature « modes doux » de Lempdes se compose de cheminements et pistes cyclables dans l'espace urbain et naturel qui souffre à l'heure actuelle d'un maillage insuffisant et qui n'offre pas toujours de bonnes conditions de déplacements en termes de confort et sécurité.



■ Profil environnemental

La commune présente un contexte environnemental contraint avec la présence de plusieurs sources de risques, nuisances et pollutions d'intensité variable. Si elle est relativement épargnée par un risque inondation lié au cours d'eau du fait du caractère marginal du ruisseau du Bec, elle est affectée par des phénomènes de remontée de nappe. La commune est aussi concernée par des problématiques de ruissellements et de coulées de boues. La nature argileuse des sols et la topographie induisent des mouvements de terrain et des risques de retrait-gonflement des argiles. Elle est concernée par des nuisances sonores induites par le trafic routier et l'aéroport et des risques technologiques (transport de Gaz en limite est de la ville et transport de matière dangereuse sur les grands axes). Elle est soumise à un risque minier du à d'anciennes exploitations de bitume portant sur une surface réduite située au sud-ouest de la commune.

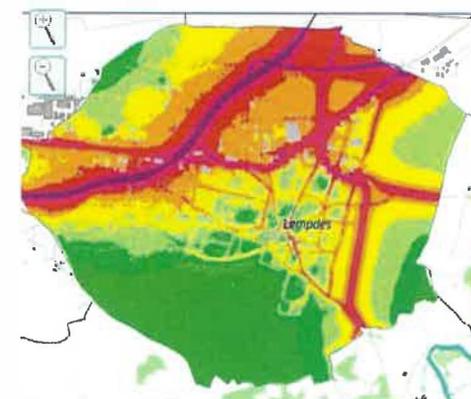
Le développement de l'urbanisation, la concentration de grandes infrastructures et l'expansion des cultures intensives conduisent à une forte artificialisation du territoire et à un affaiblissement progressif de la diversité des types d'habitat et des milieux. Elle présente une trame végétale résiduelle, fragmentée et dégradée du fait de l'évolution des pratiques agricoles. Les enjeux se concentrent sur les coteaux qui présentent une sensibilité écologique avec plusieurs mesures de protection étendues : site Natura 2000 et ZNIEFF et une inscription au titre des cœurs de nature d'intérêt écologique au SCOT et réservoir de biodiversité à préserver au SRCE. La commune est directement concernée par une entité du site Natura 2000 Vallées et Coteaux xérothermiques des Couzes et Limagne et indirectement par les entités de Puy Long, Puy de Bane et d'Anzelle situées sur la commune de Coumon d'Auvergne.



Terres agricoles et paysages artificialisés

Communautes de base

- Prairie emilienne (8.1)
- Champs intensément cultivés (82.1)
- Cultures et maraichages (82.12)
- Châtaigneraies (83.12)
- Vergers à noyers (83.13)
- Vergers de rosacées (83.15)
- Vignobles (83.21)
- Plantations de castaniers (83.21)
- Plantations de conifères (83.21) et bois de bouteaux pionniers (41.8)
- Plantations de conifères (83.21) et châtaigneraies (83.12)
- Plantations de feuillus (83.32)
- Alignements d'arbres, haies, petits bois, bocage, parcs (84)
- Alignements d'arbres (84.1)
- Serres et constructions agricoles (84.5)
- Petits parcs et squares atypiques (86.2)
- Jardins (88.3)
- Jardins potagers (88.32)
- Sites industriels en activité (88.3)
- Sites industriels anciens, carrières (88.41)
- Sites archéologiques (88.8)
- Terrains de sport (88.7)
- Terrains en friches et terrains vagues (87)
- Terrains en friches et terrains vagues, anciennes cultures (87.1)



■ Profil paysager.

L'image de la commune est fortement déterminée par deux éléments :

- > L'importance des coteaux dans le paysage, porteurs d'enjeux majeurs. Ils sont mentionnés au SCoT comme site paysager remarquable à protéger et à valoriser. Ils font partie d'un vaste ensemble qui s'étend plus largement sur la commune de Cournon et qui offre des vues panoramiques à 360°, de la chaîne des Puys au massif du Sancy et aux monts du Forez à l'est en passant par la Plaine de Limagne. L'importance des Coteaux tient aussi au fait qu'ils constituent le fond de paysage de la ville à partir de l'A 711. Une des problématiques majeures identifiées est l'effacement et la déshérence des lisières du fait de la disparition des cultures traditionnelles (vignes, vergers, jardins) sous la double pression des mutations agricoles et de l'urbanisation ;
- > La situation de Lempdes sur l'A711 qui est une des deux entrées d'agglomération à partir de l'est avec l'A89 induit une deuxième nature d'enjeux en termes d'image et de paysage liés aux vues panoramiques sur la chaîne des Puys et la Limagne, sites emblématiques de la Métropole. Ces vues repérées au SCoT comme grande perspective paysagère à préserver sont quelque peu altérées par la perception en premier plan d'un paysage artisanal et commercial sans qualité et en plan intermédiaire de sites en extension qui présente une qualité paysagère médiocre.



LES CONTRAINTES SUPRA-COMMUNALES

Le SCOT du Grand Clermont

Le SCOT du Grand Clermont a été approuvé en septembre 2011. Il a fait l'objet de 4 modifications portant sur le volet économique approuvé en septembre 2012, novembre 2015 octobre et décembre 2017. Son périmètre couvre 108 communes.

La commune de Lempdes est plus particulièrement concernée par les orientations développées ci-après.

■ Accentuer le développement économique.

> Privilégier une mixité des fonctions urbaines (habitat/emploi) au sein du tissu urbain.

Dans le cœur métropolitain, le SCoT vise à assurer le développement d'activités dans le tissu urbain existant en vue de favoriser la mixité des fonctions urbaines, et ce dans la mesure où l'activité est compatible avec l'habitat. Le DOG préconise d'encourager, par des règles adaptées dans les PLU, la création, le renouvellement et la densification d'activités économiques dans les territoires desservis par les transports collectifs et les réseaux haut débit, particulièrement à proximité des pôles d'échanges (gares existantes ou futures). Il incite à diversifier les fonctions urbaines dans le cadre des grandes opérations d'aménagement.

> Rationaliser la consommation de l'espace.

Le SCoT favorise prioritairement la densification et la requalification des zones d'activités existantes. Il incite à une gestion plus économe du foncier. À cette fin, le DOG retient pour orientations de combler prioritairement les « dents creuses », réutiliser les locaux inoccupés, réhabiliter les friches urbaines, mettre en œuvre des partis d'aménagement globaux sous la forme d'actions de requalification. Le SCoT identifie trois types de zones d'activités : les zones d'activités communautaires d'intérêt local, les pôles commerciaux et les parcs de développement stratégiques. La commune de Lempdes est concernée par une ZACIL et un pôle commercial de niveau intermédiaire, majeur ou métropolitain de périphérie, le Pontel-Fontanille. Le SCoT souhaite conforter le tissu commercial des centres de communes et de quartiers.

> Promouvoir un nouveau mode d'aménagement des parcs d'activités.

Les nouveaux parcs d'activités devront être de conception innovante et intégrer un parti d'aménagement global, qualitatif et durable en termes d'urbanisme, de paysage, d'architecture et d'environnement.

> Mieux répartir l'emploi.

Le SCoT affirme la volonté de favoriser la création et le renforcement de zones d'activités communautaires d'intérêt local afin de rééquilibrer l'emploi entre les différents territoires du Grand Clermont et de tendre vers une meilleure répartition des richesses entre les différentes intercommunalités.

Promouvoir la réalisation de parcs de développement stratégiques.

La commune de Lempdes bénéficie de la proximité du PDS de la zone aéronautique qui se développe à l'ouest sur Clermont-Ferrand. Ce parc thématique a pour vocation l'accueil des entreprises du secteur de la maintenance aéronautique.

■ Accélérer et diversifier la production de logements.

> Répondre aux besoins quantitatifs en logements.

Le SCoT fixe un objectif de 45 000 logements à produire sur l'ensemble du territoire du Grand Clermont pour la période 2011-2030. Le SCoT vise à renforcer le cœur métropolitain et les pôles de vie en retenant pour objectif de tendre vers une répartition des nouveaux logements à hauteur de 70 % dans le cœur métropolitain. Le PLH précise la déclinaison de ces objectifs par commune. Il préconise de diversifier les types d'habitat en gamme et en prix.

> Soutenir l'effort sur la production de logement pour les ménages les plus modestes.

Afin de pouvoir répondre aux demandes des ménages disposant de ressources modestes, mais aussi de faciliter les parcours résidentiels, la construction de logements sociaux représente au minimum de 20 % de la production de logements nouveaux dans le cœur métropolitain, y compris pour les communes qui répondent d'ores et déjà aux objectifs de l'article 55 de la loi SRU.

> Développer l'offre d'habitat spécifique.

Le DOG fixe pour objectifs de répondre aux besoins spécifiques.

> Innover dans les modes de production de logements.

Le SCoT préconise de donner la priorité au renouvellement urbain et à la revitalisation des tissus anciens et de diversifier les produits en gamme et en prix et les formes urbaines en initiant des opérations publiques favorisant une diminution du coût des logements neufs, en intégrant des orientations en faveur de formes urbaines plus économes en foncier

■ Développer les déplacements de façon cohérente.

> Développer les transports collectifs.

Le DOG entend poursuivre la dynamique insufflée par la mise en service de la ligne A du tramway en favorisant les rabattements et les interconnexions vers le train ou vers le tramway.

> Promouvoir les modes doux. Répartir de façon optimisée l'usage de la voirie dans le cœur métropolitain.

Le SCoT fixe pour objectif le développement des déplacements en modes doux comme constituant les premiers modes alternatifs à la voiture individuelle pour les déplacements de courte et moyenne distances (inférieurs à 2 km). Il préconise l'élaboration d'un schéma global des itinéraires de modes doux. Pour le vélo il prévoit

- de créer un réseau cyclable primaire qui établira des liaisons structurantes au sein du cœur métropolitain,
- de développer un réseau cyclable secondaire élargi, à partir du réseau primaire, qui assurera la continuité des différents itinéraires cyclables notamment en direction des principaux lieux et équipements fréquentés par les utilisateurs de deux roues (établissements scolaires et sportifs, gares,...)
- d'aménager dans les villes des zones à circulation apaisée (type zone 30) afin de permettre un meilleur partage de la voirie.

■ Assurer les emplois agroalimentaires de demain.

> Préserver les espaces agricoles.

Le DOG protège les terres agricoles, dans des conditions viables et pérennes. Il confirme la vocation première agricole des terres de Limagne.

Le SCoT invite les territoires du cœur métropolitain à renforcer ses marqueurs métropolitains et à accélérer le développement économique par des opérations de renforcement des pôles d'excellence et de transfert de technologies. Le DOG préconise de conforter les pôles de recherche et de développement /transformation des productions agricoles. Le pôle de Marmillat est mentionné au DOG comme pôle de recherche et de développement agricole ou de transformation des productions agricoles à conforter.

> Promouvoir une « politique agri-urbaine » globale pour le territoire du Grand Clermont.

Le SCoT préconise de valoriser la filière « bio » ainsi que les autres filières ou labels privilégiant la qualité environnementale et de développer de nouveaux modes de culture et de nouvelles pratiques agricoles durables et productives.

Prendre en compte les impacts du développement urbain sur l'activité agricole.

Le DOG fixe pour objectif de limiter l'impact du développement urbain sur l'activité agricole en privilégiant une urbanisation des terres les plus proches du tissu déjà urbanisé pour maîtriser les pressions foncières sur les terres à fort potentiel de production, en garantissant des conditions d'exploitation satisfaisantes et en limitant la fragmentation des espaces agricoles par les infrastructures.

■ Rendre compatible le développement urbain avec la préservation de l'environnement

> Maintenir et enrichir la biodiversité à travers la constitution d'une trame écologique.

Le DOG préconise de limiter et encadrer l'urbanisation et l'artificialisation des espaces naturels et des cours d'eau susceptibles de modifier le fonctionnement des écosystèmes et de protéger les milieux naturels remarquables en prenant en compte les contraintes et sensibilités écologiques de la faune et de la flore et en préservant leurs connexions fonctionnelles (maîtrise des coupures d'urbanisation).

Il met l'accent sur la nécessité de veiller à maintenir l'ouverture des milieux et les noyaux écologiques par la préservation, voire l'amélioration du fonctionnement des exploitations agricoles, en particulier dans les zones urbaines et périurbaines notamment de Limagne. Il préconise d'assurer le maintien, voire l'introduction des éléments de biodiversité sur tout le territoire, y compris dans les zones les plus urbanisées.

> Économiser les ressources naturelles.

Le DOG tend à assurer une gestion équilibrée de la ressource en eau dans le respect des objectifs de qualité et de quantité définis par le SDAGE et les trois SAGE. Il préconise de pérenniser la ressource en eau potable du Grand Clermont, de limiter les constructions isolées, de valoriser les potentialités des eaux pluviales.

> Réduire les émissions de gaz à effet de serre.

Le SCoT met l'accent sur la nécessité d'augmenter la performance énergétique par la mise en place et l'optimisation des réseaux de chaleur, la rénovation énergétique des bâtiments existants, l'augmentation de l'efficacité énergétique des constructions neuves et le recours à des matériaux à faible impact carbone. Il préconise de limiter les rejets polluants liés aux transports par une politique favorable aux mobilités à moindre impact.

■ Prévenir les risques, les pollutions et les nuisances.

Le DOG préconise de définir un mode d'aménagement urbain qui assure le maintien des zones naturelles d'expansion des crues et les transparences hydrauliques, exclut l'urbanisation dans les zones les plus exposées aux risques naturels liés aux crues ou aux mouvements de terrain. Il recommande de procéder à une analyse de la capacité des réseaux à absorber de nouveaux débits qui doivent être maîtrisés par une limitation de l'imperméabilisation des sols.

■ Protéger, restaurer et valoriser le patrimoine architectural et paysager

> Préserver les équilibres paysagers du territoire.

Le DOG préconise de protéger et valoriser les hauts lieux, espaces emblématiques et d'intérêt paysager remarquables correspondant aux reliefs d'agglomération, buttes et plateaux promontoires qui composent l'écrin paysager du cœur métropolitain. Il incite à créer ou renforcer la trame végétale en zone urbaine. Il met l'accent sur la nécessité de reconquérir le paysage de certains espaces, situés aux abords des entrées d'agglomération qui participent à la mise en scène du territoire.

> Maintenir des coupures d'urbanisation.

Le DOG fixe pour orientations de maintenir, de manière intangible, des coupures d'urbanisation.

> Requalifier les entrées d'agglomération.

Le DOG retient pour orientations de favoriser la qualité urbaine, architecturale et paysagère sur l'ensemble du linéaire des axes concernés et de préserver les cônes de vue sur la Chaîne des Puys, l'écrin vert et le cœur métropolitain. Il préconise d'engager la mutation et la densification des zones d'activités.

> Maîtriser les espaces de transition entre l'urbanisation et les espaces non bâtis.

Les PLU doivent déterminer les limites de l'extension urbaine dans un souci d'équilibre entre le développement urbain et la préservation des espaces naturels et agricoles et de prise en compte des corridors écologiques. Ils doivent fixer des orientations d'aménagement et de programmation, dans les « secteurs sensibles de maîtrise de l'urbanisation ».

La commune de Lempdes est plus particulièrement concernée par la préservation des coteaux de Bane et d'Anzelle et de leurs franges urbaines, la maîtrise des abords du réseau autoroutier A711 et A712 et la requalification des ZAE de la Rochelle /le Pontel/la Fontanille. Elle est concernée de manière marginale par les objectifs de protection et de valorisation du patrimoine historique et bâti.

Le PLH

Le Programme Local de l'Habitat de Clermont Communauté 2014-2019 a été adopté en Conseil Communautaire le 28 février 2014 avec pour but :

- > de répondre aux ambitions démographiques de l'agglomération et d'être en cohérence avec le SCoT ;
- > de respecter les obligations de production de logements sociaux fixées par la loi SRU, en développant une offre de logement suffisante, diversifiée et abordable.

Dans le cadre du PLH, un travail de recensement des projets potentiels et des disponibilités foncières à vocation habitat mené auprès des communes de l'agglomération a abouti à la définition de secteurs stratégiques de développement pour chacune d'entre elles. Suite au décret du 1er Août 2014 portant sur la valeur du taux de logements sociaux, le PLH prend en compte cette actualisation du taux qui est portée à 20% de logements sociaux conventionnés.

Le Plan de Déplacement Urbain

Le PDU est structuré autour de plusieurs objectifs qui consistent à améliorer l'attractivité des transports collectifs, promouvoir les modes doux, organiser le réseau de voirie et améliorer la sécurité. Il préconise de mettre en œuvre une politique globale et cohérente du stationnement, de rationaliser le transport de marchandises et les livraisons et de développer les Plans de Déplacements des Entreprises ou d'Administration (PDEA).

Les objectifs du PDU en cours de révision sont largement pris en compte au SCoT.

Le SRCE

Le SRCE Auvergne a été approuvé par le Conseil régional d'Auvergne le 30 juin 2015 et adopté par arrêté du 7 juillet 2015. Son périmètre couvre le territoire Auvergne de la Région Auvergne Rhône-Alpes. Le SRCE préconise plusieurs mesures :

- > Mieux caractériser l'état de la biodiversité et de la fonctionnalité des milieux et suivre leurs évolutions. Préserver l'intégrité et les fonctionnalités des milieux en préservant :
 - le bocage, les arbres hors forêts et les infrastructures agro-écologiques ;
 - les zones humides, les cours d'eau et leurs espaces de mobilité ;
 - les milieux thermophiles.

- > Penser un aménagement du territoire qui prenne en compte les milieux naturels, agricoles et forestiers et les paysages, lutte contre la consommation d'espace et le morcellement du territoire, et la pollution lumineuse et donne sa place à la nature en ville.
- > Appréhender les effets cumulés de la fragmentation des infrastructures.
- > Maîtriser les incidences des activités touristiques et des pratiques de pleine nature.
- > Maintenir les surfaces agricoles face à l'artificialisation des sols et la déprise.

Le SCoT intègre l'essentiel de ces prescriptions.

Le Plan Climat Énergie Territorial (PCET) du Puy de Dôme

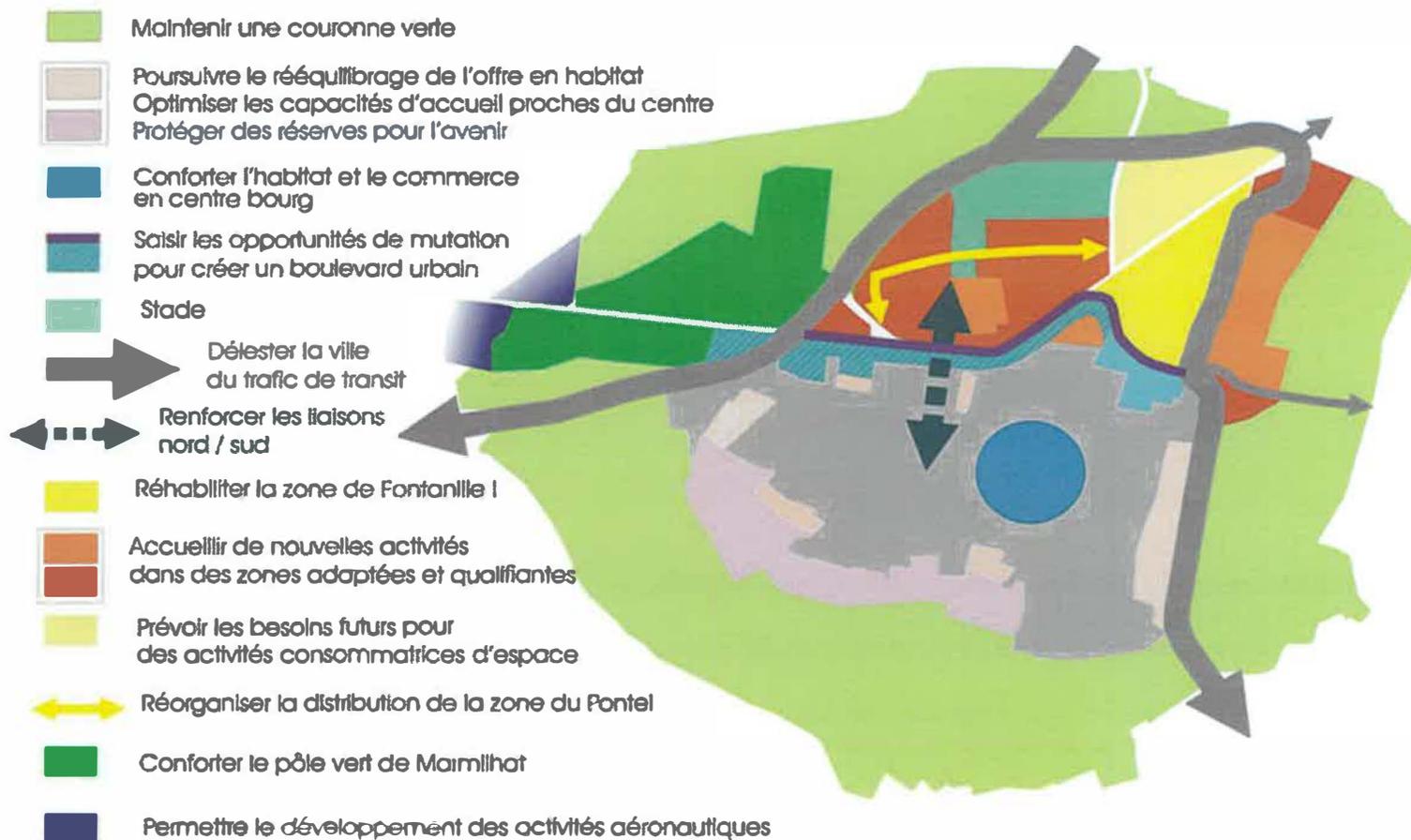
La loi Grenelle 2 (art. L. 229-26) prévoit l'élaboration de Plans Climat Énergie Territoriaux pour les départements, les communautés urbaines et autres collectivités de plus de 50 000 habitants. Le PCET est un projet territorial de développement durable dont la finalité première est la lutte contre le changement climatique. Il constitue un cadre d'engagement pour le territoire et a deux principaux objectifs :

- > L'atténuation, qui consiste à limiter l'impact du territoire sur le climat en réduisant l'émission de gaz à effet de serre dans la perspective du facteur 4 (diviser par quatre les émissions d'ici 2050) ;
- > L'adaptation, qui consiste à réduire la vulnérabilité du territoire puisqu'il est désormais établi que les impacts du changement climatique ne pourront plus être intégralement évités.

Un premier plan est actuellement en place ; il couvre la période 2013-2018.

LE PLU

Le PADD du PLU en vigueur



SYNTHESE PROJET D'AMENAGEMENT ET DE DEVELOPPEMENT DURABLE

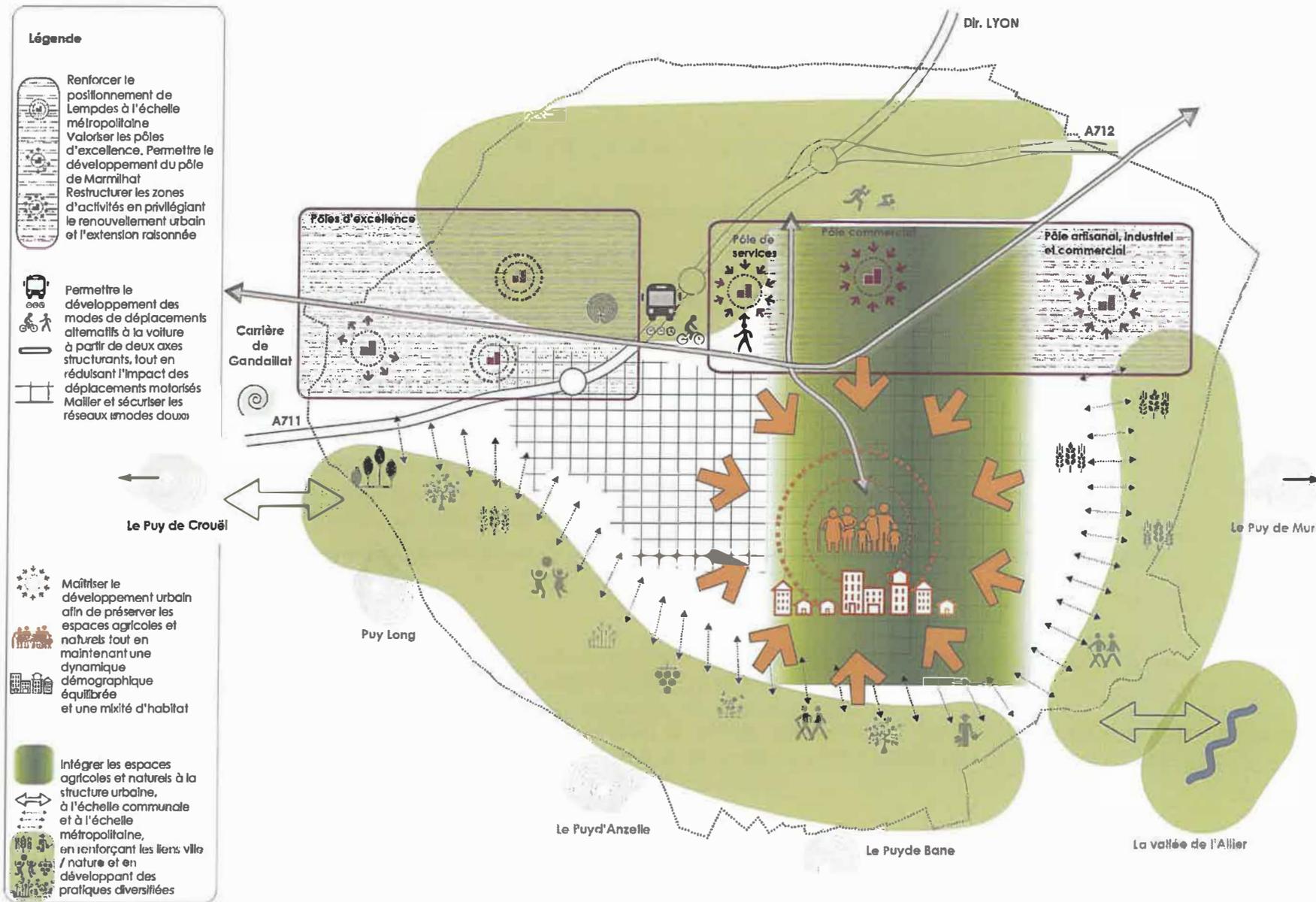
Le PADD du PLU révisé

■ Les objectifs fondateurs.

- > Préserver les équilibres démographiques et maintenir le niveau de population en deçà de 10 000 habitants.
- > Renforcer le positionnement de Lempdes à l'échelle métropolitaine.
- > Consolider le pôle d'excellence de Marmilhat et améliorer son fonctionnement.
- > Redonner une attractivité au secteur commercial et de services en améliorant son organisation et ses qualités d'image et d'usage.
- > Poursuivre l'adaptation de la structure viaire pour préserver la ville des nuisances des flux pendulaires de la traversée de la ville. Favoriser le développement des modes doux et œuvrer au développement d'une offre en TC attractive.
- > Renforcer les mesures de protection de la ceinture verte et favoriser la diffusion de la nature dans la ville.
- > Faire évoluer les modes d'urbanisation vers une gestion plus économe de l'espace tant en matière d'habitat que d'activités.
- > Limiter les zones à urbaniser en extensions urbaines.

■ Le parti d'aménagement

- > **Contenir le développement urbain dans les limites de l'enveloppe urbaine pour préserver les espaces agricoles et naturels.**
 - Optimiser en priorité les dents creuses restant dans le tissu urbain.
 - Poursuivre les actions de recentrage de l'urbanisation autour du centre.
 - Orienter le développement sur des secteurs préservés des nuisances.
- > **Renforcer les connexions entre les quartiers et les pôles d'équipements.**
 - Réduire les effets de fracture créés par l'avenue de l'Europe.
 - Affirmer deux axes structurants nord/sud et est/ouest en s'appuyant sur le boulevard de l'Europe.
 - Renforcer le maillage et sécuriser un réseau «modes doux» sur l'ensemble de la ville.
- > **Renforcer la cohérence et le niveau de services d'un axe économique diversifié.**
- > **Intégrer les espaces agricoles et naturels à la structure et à la vie urbaine, à l'échelle communale et à l'échelle métropolitaine.**
 - Renforcer les liens ville / nature.
 - Œuvrer à une reconstitution de franges urbaines qualifiées et diversifiées.
 - Diversifier les pratiques sur ces espaces.



■ Les axes stratégiques

Le Projet d'Aménagement et de Développement Durable (PADD) de Lempdes est structuré autour de 4 axes stratégiques :

- > **Axe 1. Lempdes, un acteur économique de l'espace métropolitain.**
 - Conforter et valoriser les pôles d'excellence.
 - Requalifier l'entrée est du cœur métropolitain clermontois.
 - Clarifier et affirmer un repositionnement des pôles d'activités.
 - Maintenir et conforter l'activité agricole.
 - Préserver et conforter l'attractivité des pôles de proximité.
- > **Axe 2 Des espaces naturels actifs.**
 - Protéger les entités naturelles qui ceinturent la ville.
 - Diffuser une présence végétale au sein de l'espace urbanisé.
 - Développer des parcs agricoles : « le parc des coteaux et le parc de la Limagne ».
- > **Axe3. Préserver les qualités d'accessibilité de la ville en maîtrisant les nuisances induites.**
 - Rendre la commune moins dépendante de la voiture.
 - Compléter et repenser la trame viaire pour faciliter les échanges dans la commune et limiter les impacts de la voiture.
- > **Axe 4. Préserver les qualités d'habiter d'une petite ville.**
 - Assurer le renouvellement de la population de manière maîtrisée et équilibrée.
 - Mettre en œuvre un nouveau mode d'urbanisation.

Les principales évolutions apportées au PADD mis en révision

Le PADD du PLU révisé reprend plusieurs grands objectifs définis dans le PLU approuvé en 2007.

- > Le maintien de la couronne verte des Coteaux.
- > Le rééquilibrage de l'habitat à l'est.
- > Le renforcement de l'attractivité et de l'animation du centre-ville qui implique un développement de l'habitat et le maintien d'un bon niveau d'équipements et de services à la population.
- > La poursuite des actions de délestage du trafic de transit qui passe notamment par le renforcement du rôle de la rue de la Rochelle.
- > La transformation de l'avenue de l'Europe en boulevard urbain.
- > L'affirmation d'un axe urbain structurant nord/sud.
- > La requalification des zones d'activités.
- > Le confortement du pôle d'excellence agri-alimentaire de Marmilhat.

Mais il opère par ailleurs une rupture avec un parti d'aménagement plus exigeant en matière de gestion économe des sols et de limitation des prélèvements sur les espaces naturels et agricoles. La stratégie opérationnelle définie en 2007 en matière d'habitat reposait sur deux axes très contrastés mais complémentaires et aux effets très différents :

- > La réalisation de plusieurs opérations de restructuration ou de densification urbaine en périphérie du centre-ville ;
- > La réalisation d'opérations privées de lotissements pavillonnaires sur des sites en extension notamment sur les Coteaux.

En matière d'activités, la principale orientation consistait à ouvrir à l'urbanisation un nouveau site sur le secteur de la Fontanille et à inscrire une réserve foncière pour accueillir des activités nécessitant des grandes superficies.

Le parti d'urbanisation retenu pour le PLU révisé est orienté plus nettement vers le renouvellement et la densification des tissus urbains.

La réorientation du parti d'urbanisation a plusieurs incidences concrètes :

- > Suppression de plusieurs zones à urbaniser en extension. La révision du PLU permet de réduire les surfaces prélevées sur les espaces agricoles et naturels d'environ 80ha. Les surfaces AU long terme ont été très largement réduites passant de 68ha à 18,70 ha au PLU révisé;
- > Renforcement des mesures en faveur du renouvellement urbain et de la mutation de sites d'activités vers l'habitat (les Molles, les Bardines) ;
- > Mise en place d'OAP sur les principaux sites de développement inscrits dans le périmètre urbanisé pour optimiser le potentiel foncier restant, assurer une bonne insertion des projets dans la ville et mettre en œuvre un aménagement qualitatif ;
- > Recentrage du développement économiques sur les pôles constitués en mobiliser en priorité le foncier disponible sur les zones existantes par la densification des poches et la reconquête des friches et en limitant les emprises en extension consommatrices d'espaces agricoles ;
- > Traduction des propositions faites dans le cadre de l'étude de requalification de la zone d'activités ;
- > Protection renforcée des grandes entités paysagères socle de l'identité métropolitaine ;
- > Recours plus affirmé à des formes urbaines denses et mixtes en préservant un caractère arboré ;
- > Affirmation d'un urbanisme privilégiant la proximité ;
- > Limitation des personnes exposées à un risque ou des nuisances.

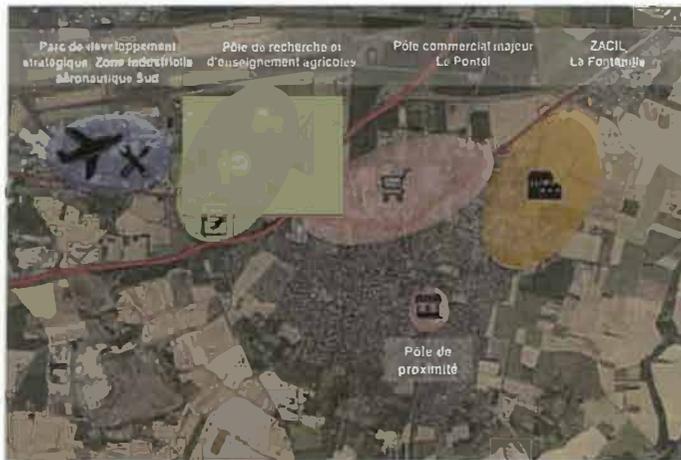
Par ailleurs, le PADD ne reprend pas l'objectif inscrit au PADD de 2007 de développement du pôle aéronautique sur la commune de Lempdes. Cet objectif ayant été jugé non compatible avec le SCoT.

SITUATION URBAINE DES SECTEURS D'ETUDE

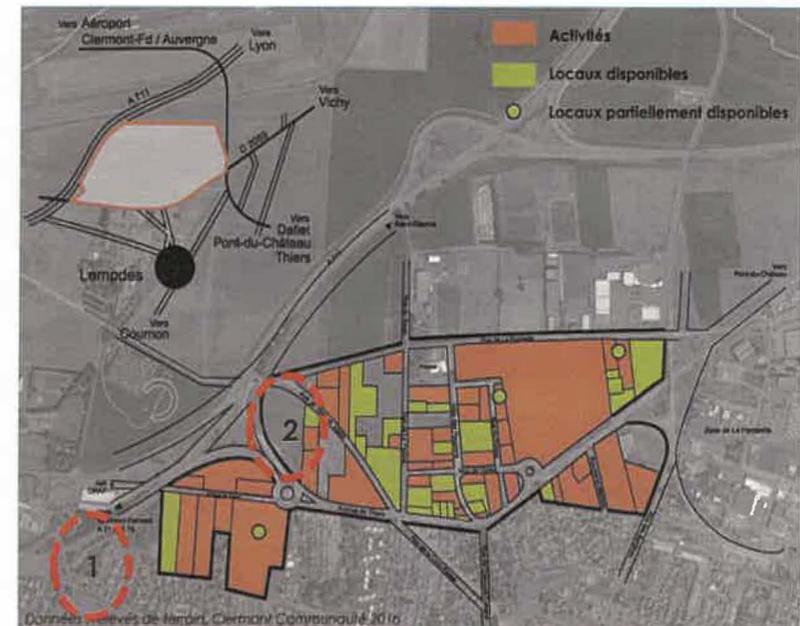
L'étude porte sur deux secteurs de la commune situés en bordure de l'A 711, en entrée de ville. Ils sont proches l'un de l'autre ; c'est la raison pour laquelle ils font l'objet d'un seul document.

Le site de la Grassette est de taille restreinte. Il correspond à une parcelle résiduelle située dans la continuité immédiate d'un lotissement pavillonnaire, bordée à l'ouest par l'A 711 et par une bretelle de l'échangeur ouest. Il se situe à l'interface du pôle de Marmilhat et des quartiers d'habitat qui se sont développés de part et d'autre de la rue de la Grassette, un des accès au centre-ville. Il est proche du secteur des Molles qui est un des secteurs de renouvellement urbain identifié au diagnostic. L'objectif est de permettre l'aménagement d'une dent creuse à des fins d'habitation.

Le site de « Champ Fermé » est situé dans le prolongement immédiat du site d'activités économiques de La Rochelle-Le Pontel reconnu comme un pôle de rayonnement commercial intercommunal. Il forme une enclave entre des activités commerciales implantées de part et d'autre de la RD 766 et l'A 711. L'objectif poursuivi est de permettre l'accueil de nouvelles activités économiques de type tertiaire ; le site étant mentionné au PADD comme un pôle de services à conforter.

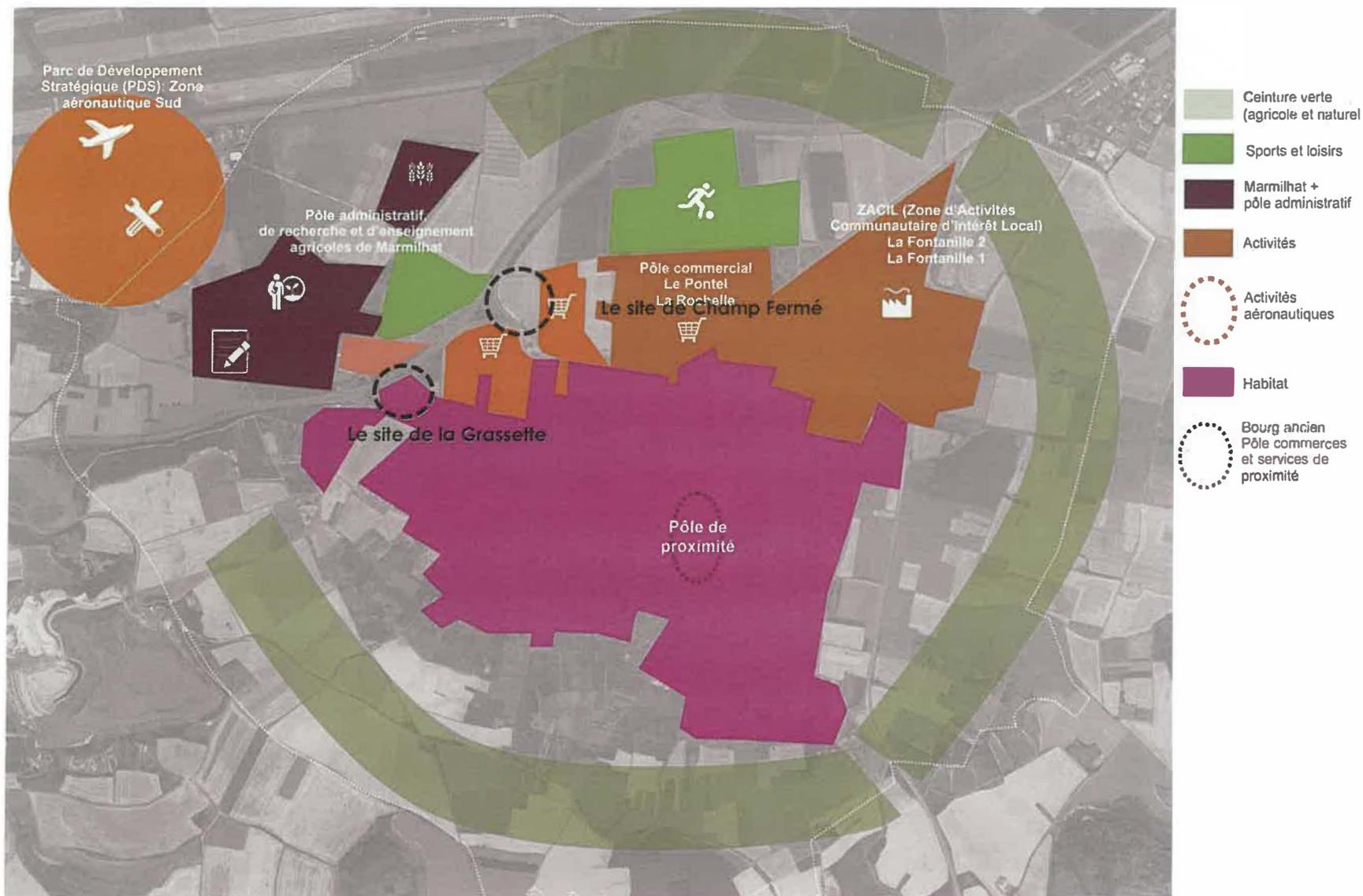


- 
Pôle de l'AIA
- 
Lycée L. Pasteur
Vet'Agro
Pôle administratif
- 
Pôle
- 
Pôle activités



LA STRUCTURE URBAINE.

Les sites concernés par l'étude occupent une situation de marge urbaine au contact immédiat de principaux nœuds d'échange.



SITUATION REGLEMENTAIRE

Le secteur de la Grassette

La parcelle concernée par l'étude est incluse en totalité dans la marge de recul inconstructible de 100 m par rapport à l'axe de l'A 711. Il est à noter que cette parcelle se situe en fait dans une zone urbanisée continue qui se développe de part et d'autre de l'A711 et que plusieurs parcelles bâties existent dans la bande de 100 m par rapport à l'autoroute, en vis-à-vis de la dite parcelle.

Le secteur est classé en zone Ug au PLU en vigueur. La zone Ug est une zone à vocation résidentielle de densité modérée, où l'habitat individuel est prédominant mais non exclusif. Le règlement stipule que :

Sont interdits : Toute occupation ou utilisation du sol entraînant une gêne eu égard à la vocation générale de la zone, notamment :

- > *Toute activité susceptible d'entraîner des nuisances pour le voisinage (bruit, odeur, fumées, risques...) ;*
- > *Les dépôts et aires de stockage extérieurs ;*
- > *Les terrains pour le stationnement des caravanes, à l'exception des commerces de caravanes.*

Sont autorisées sous conditions :

- > *-L'aménagement et l'extension des constructions, à usage d'activités artisanales existantes à condition que la gêne apportée au voisinage ne soit pas aggravée ;*
- > *-La reconstruction à l'identique de bâtiment en cas de destruction accidentelle ;*
- > *-Les exhaussements et excavations des sols, à conditions qu'ils soient liés ou nécessaires à la réalisation de constructions ou d'installations autorisées ;*
- > *-Les constructions et installations techniques, sous condition d'être nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif ;*

La volonté de la commune est de maintenir le classement en zone urbaine U dans le PLU révisé. L'objectif de la commune est de permettre la réalisation d'une opération de permis d'aménager.

Cette orientation est conforme au PADD qui vise à optimiser le foncier restant dans l'enveloppe urbanisée.



PLU en vigueur



Projet de PLU

Le site de Champ Fermé

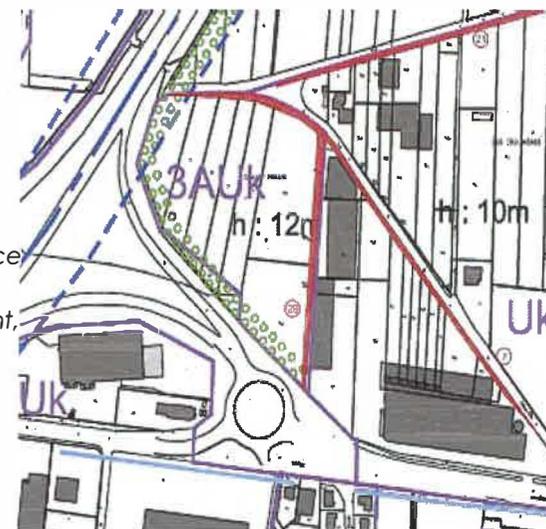
Le secteur de Champ Fermé est classé en zone 3 AUK au PLU en vigueur. La zone 3Auk est une zone insuffisamment aménagée pour accueillir immédiatement des constructions. Son urbanisation est conditionnée à une opération d'aménagement d'ensemble. Elle est destinée à devenir une zone d'activités tertiaires de type Uk dans les conditions fixées par le règlement.

« Sous condition de faire partie d'une opération d'aménagement portant sur la totalité de la zone, sont autorisées :

- > Les constructions à usage d'activités tertiaires (commerces, bureaux, services, hôtellerie...);
- > Les constructions à usage d'habitation, dans la limite de une par activité, à condition qu'elle soit nécessaire à l'activité, et qu'elle soit intégrée à celui-ci;
- > Dans le cadre des activités commerciales : Les installations classées pour la protection de l'environnement, excessive pour le voisinage. »

Le renforcement du pôle d'activités économiques et notamment de la zone commerciale du Pontel est une des orientations fortes du PADD révisé. Il doit répondre à une exigence d'organisation de façades urbaines attractives et de bonne qualité architecturale, à partir de l'autoroute et des grands axes, qui qualifient les zones d'activités et le paysage urbain. Le PADD met l'accent sur la requalification prioritaire des espaces commerciaux existants du Pontel et la valorisation des dents creuses situées à l'ouest de la rue de la Piscine qui doit devenir un axe de liaison majeur entre la ville mixte et le pôle d'équipements sportifs et de loisirs. Toutefois la commune entend préserver le potentiel de développement à plus long terme du site de Champ Fermé situé dans la continuité immédiate du Pontel. Elle a décidé d'intégrer au PADD la possibilité de valoriser l'entrée ouest de la ville en affirmant une vocation de pôle de service plus particulièrement dédié à l'accueil et à l'hébergement hôtelier.

En conséquence, elle entend maintenir, au projet de PLU révisé, un classement en zone à urbaniser tout en renforçant les conditions d'ouverture à l'urbanisation avec un zonage de type AU « fermé ». L'ouverture à l'urbanisation de ce site sera conditionnée à la mise en œuvre d'une procédure de modification ou de révision du PLU. Toute construction est interdite à l'exception des locaux techniques et industriels des administrations publiques ou assimilés qui ne peuvent pas être implantés ailleurs pour des motifs techniques, sous réserve de ne pas compromettre un aménagement cohérent de la zone et de ne pas entraîner de dépenses supplémentaires pour la collectivité.



PLU en vigueur



Projet de PLU

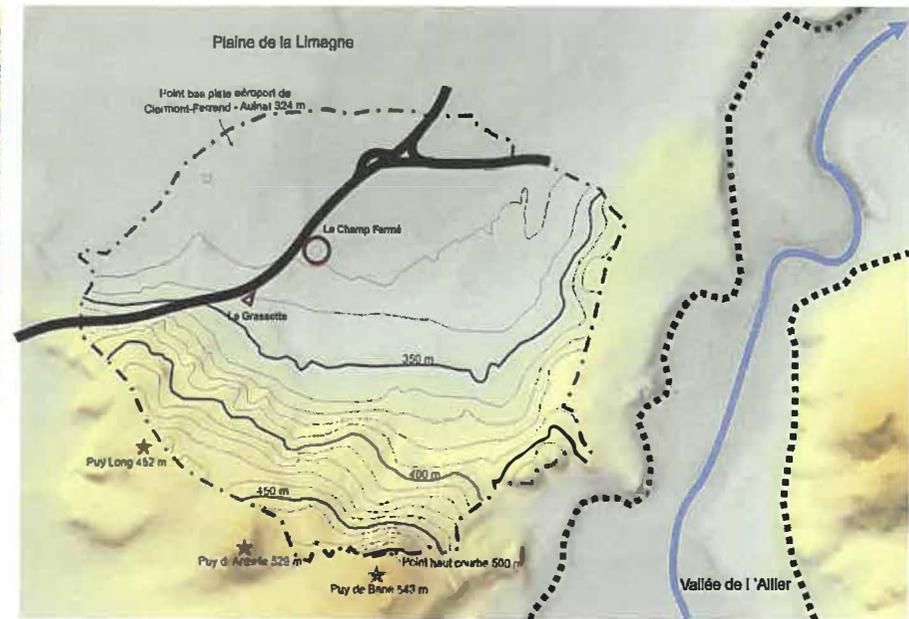
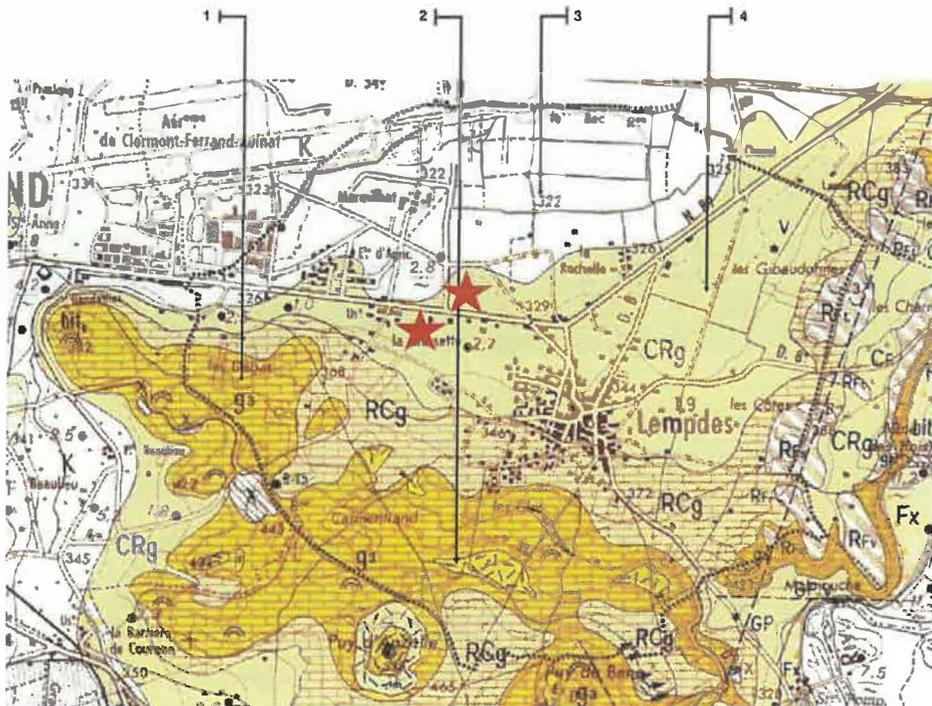
TOPOGRAPHIE ET ASPECTS GEOLOGIQUES

Les deux secteurs appartiennent à la Plaine de Limagne. Ils sont en léger contrebas par rapport à l'autoroute qui est en remblai.

On distingue quatre types de formations géologiques présentes sur le territoire :

- 1) des concrétions calcaires laissées par la mer en bancs horizontaux. Ces sols subissent une forte érosion ;
- 2) des buttes volcaniques très anciennes : Pépérites ;
- 3) des terres noires de Limagnes constituées de débris de roches accumulés très riches en matières organiques ;
- 4) une zone de colluvions due à l'érosion des reliefs argilo-marneux. Elle présente un sous-sol sensible aux phénomènes de retraits - gonflements.

Les deux sites appartiennent à cette dernière catégorie.



OCCUPATION DES SOLS

Secteur de la Grassette

Le secteur de la Grassette correspond à un jardin d'agrément avec quelques fruitiers issu d'une ancienne propriété qui a fait l'objet d'une division parcellaire. La parcelle comprend une annexe. Elle est bordée à l'Est par un lotissement et à l'ouest par un délaissé de l'A 711 qui est enherbé et arboré et intègre plus au nord un bassin d'orage qui est accessible par une voie de service qui tangente la propriété.

Secteur Champ Fermé

Il s'agit de parcelles exploitées par l'agriculture en cultures (voir carte ci-après) situées aux franges de la zone d'activités de la Rochelle-Le Pontel. Le site est bordé à l'ouest et au nord par un chemin d'exploitation et à l'est par un établissement commercial (Brico Dépôt).



Site de la Grassette



Site de Champ Fermé

■ Nature des cultures



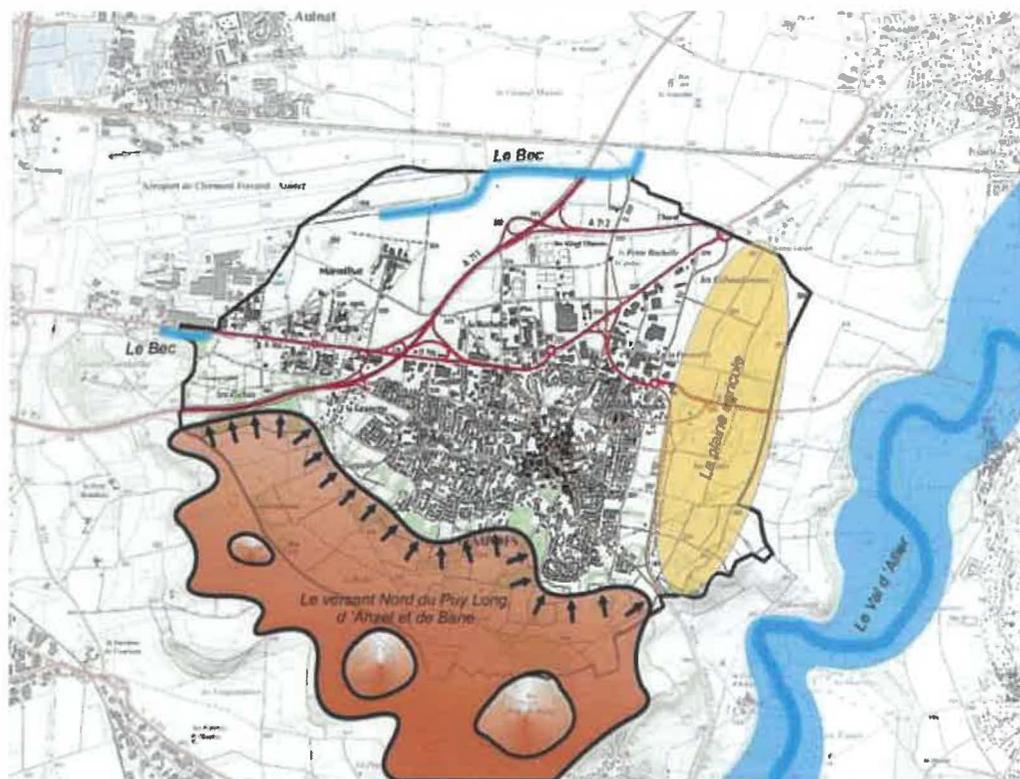
LE CONTEXTE PAYSAGER

La structure du relief définit de manière relativement claire quatre unités paysagères possédant des caractères spécifiques. Les secteurs d'étude se situent à l'interface de la plaine agricole et de l'aire urbaine et plus particulièrement des zones d'activités dans l'entre-lac des infrastructures et des bretelles d'échangeur.

Le site de Champ Fermé possède les caractéristiques du paysage de Limagne (champs ouverts, rases, absence de végétation, perspectives sur les éléments du relief) à laquelle il est relié visuellement. On note cependant une césure forte à partir de la voie ferrée et de la RD 769 qui correspondent sensiblement à la limite communale. Au sud de cet axe, on entre dans un secteur de franges urbaines où l'espace agricole est très fragmenté par les infrastructures autoroutières et aéroportuaires qui ont une empreinte forte sur le paysage. Le bâti est peu présent à part les fermes de Marmilhat et de Chazal.

Le principal intérêt paysager réside dans les vues panoramiques sur la chaîne des Puys et les Puys de Bane et d'Anzelle. Si les interférences avec la chaîne de Puys sont très marginales à partir du réseau autoroutier, elles sont plus significatives pour les Puys de Bane et d'Anzelle, le site de Champ Fermé constituant le premier plan de cette perspective.

Le site de la Grassette s'inscrit dans un contexte complexe à l'interface de tissus urbains très hétérogènes en contrebas de l'autoroute.



LES PERCEPTIONS A PARTIR DE L'A 711.



Le site de Champ Fermé s'inscrit dans une séquence relativement constante qui est caractérisée par :

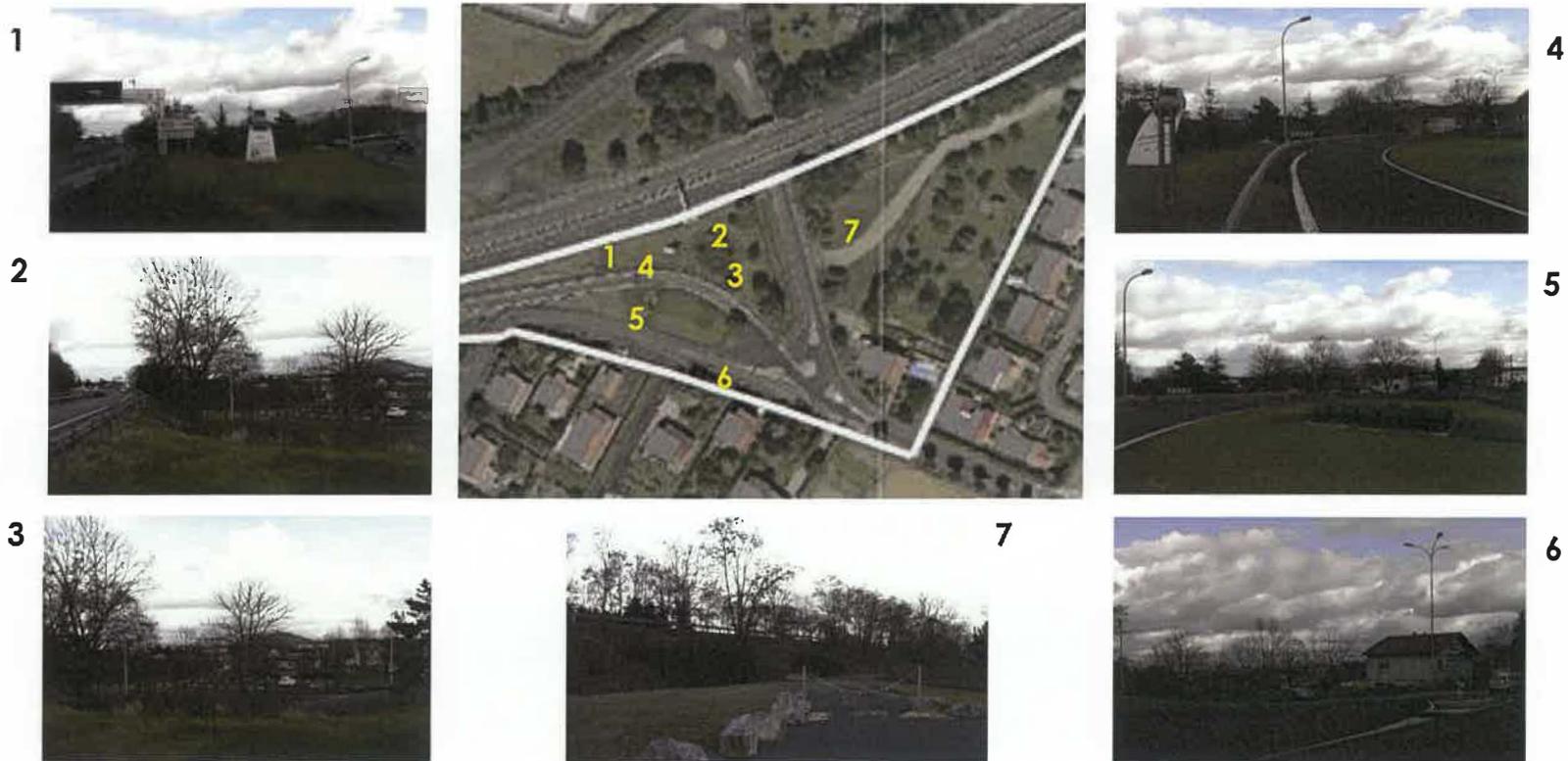
- > La découverte d'un vaste panorama sur le grand site clermontois dominé par la chaîne des Puys et la plaine agricole au premier plan ;
- > La ville de Lempdes adossée aux Puys de Bane et d'Anzelle constitue un plan intermédiaire relativement discret du fait des effets écran de la végétation existante sur la plaine sportive et de son calage topographique. Il faut noter toutefois le fait que la progression de l'urbanisation sur les coteaux a un impact de plus en plus fort. Les extensions urbaines ont atteint une cote limite au-delà de laquelle l'impact paysager de l'urbanisation sera plus problématique. Les sites de la Grassette et de Champ Fermé ne sont pas perçus sur une longue séquence du fait du blocage des vues opéré par le talus de l'A712, hormis la transparence visuelle permise par l'ouvrage de franchissement ;
- > La perception change une fois passée l'échangeur de l'A712, en vue rapprochée ; l'image de la ville est plus impactée par le continuum des zones économiques et plus particulièrement par les activités commerciales. Le secteur de Champ Fermé est très perçu en premier plan avec une différence d'impact entre la partie située au nord du chemin de la Rochelle avec une forte présence du gymnase et la partie sud qui fait l'objet de la présente étude et qui plus insérée dans la silhouette bâtie. Le site de Champ Ferme est très perçu des bretelles de l'échangeur ouest et du giratoire avec la RD 766.

Le site de la Grassette a un impact visuel quasi nul du fait de sa faible superficie, de sa situation en contrebas des infrastructures, des effets de masque de la végétation et de sa situation en continuité de l'urbanisation. Seules les franges de l'autoroute sont perçues en vues plongeantes.

■ Vue dans le sens Lyon-Clermont-Fd



■ Vue dans le sens Clermont-Fd- Lyon-



LES PERCEPTIONS A PARTIR DE L'A 712

L'autoroute A712 ceinture la ville au nord. Elle comporte deux séquences principales :

- > Une séquence allant de l'A711 à la RD 769. La voie qui passe en remblai offre des vues panoramiques sur la chaîne des Puys et sur la Limagne. On perçoit en premier plan les terrains de sport et le terrain de bi-cross. Les vues sur la ville sont le plus souvent bloquées par les alignements plantés réalisés sur la plaine sportive. La ville apparaît au niveau du raccordement avec l'A 711. On discerne la silhouette de la ville qui se développe à mi pente et se détache sur le fond de paysage dominé par les Puys de Bane et d'Anzelle ;
- > La deuxième séquence traverse l'espace agricole de la RD 769 au giratoire de la RD 2089 qui constitue limite de la commune. Elle offre des vues larges sur la plaine de Limagne.

Les sites de Champ Fermé et de la Grassette ne sont pas perçus tout au long de ces séquences.



LA RD 766

La RD 766 correspond à un tronçon de l'ancienne RN89. Elle se caractérise par plusieurs signes distinctifs :

- > Une urbanisation quasi continue, très disparate dans ses fonctions et dans ses architectures, avec plusieurs séquences identifiables ;
- > Son caractère dissymétrique qui tient au fait que c'est une ligne de partage entre les zones commerciales et les tissus urbains mixtes ;
- > Des échelles architecturales très contrastées ;
- > Le traitement très routier de son emprise accentué par le traitement des carrefours avec une faible prise en compte des modes doux et des difficultés de franchissements de l'axe ;
- > L'absence de végétation ;
- > L'impact de la publicité.

Le seul élément qualifiant est le panorama sur la chaîne des Puys dans le sens est-ouest.

On distingue quatre séquences principales :

- > La séquence des grands équipements de Marmilhat;
- > Les abords de l'échangeur ouest ;
- > La séquence urbaine et commerciale ;
- > La séquence économique.

Les secteurs d'étude appartiennent à la deuxième séquence. La situation stratégique de ce nœud d'échange explique la pression commerciale qui s'exerce sur les abords des infrastructures. Les activités occupent la quasi-totalité des espaces disponibles et marquent fortement le paysage de l'entrée de ville.

La voie conserve un caractère routier affirmé avec une chaussée large et des accotements de largeur réduite. Le bâti très hétérogène dans ses formes et ses matériaux est établi en retrait dégageant un espace dédié en grande partie au stationnement. Certaines parcelles sont clôturées (clôtures hétérogènes) d'autres pas. La végétation est rare. Le paysage est défini par les panneaux publicitaires et les enseignes. Le bâtiment de Brico dépôt a un impact visuel fort du fait de son implantation, de son échelle, des aires de stockage extérieur et de la couleur très voyante du bardage. C'est un secteur appelé à évoluer fortement pour deux raisons :

- > Le secteur des Molles est un secteur susceptible de muter dans l'avenir ;
- > Le PLU de 2007 prévoit d'urbaniser les franges nord de l'échangeur qui sont classées en zone à urbaniser.

Les vues sur Champ Fermé sont bloquées par la jardinerie et le restaurant. Le site de la Grassette n'est pas perçu du fait de l'existence des bâtiments des Molles.



LES PERCEPTIONS SUR LES SITES D'ÉTUDE

Les principales vues lointaines sur les sites d'étude sont celles que l'on a des coteaux de Bane et d'Anzelle. On perçoit plus particulièrement le site de Champ Fermé. On note la même distinction que celle mentionnée précédemment pour les vues à partir de l'A 711. La partie sud s'inscrit visuellement dans l'enveloppe urbanisée alors que la partie nord est rattachée plus nettement aux terres de Limagne et au complexe sportif.

L'impact visuel du site de la Grassette est quasi nul. Il est difficile de distinguer la parcelle qui est englobée dans le continuum urbain bordant la RD 766.



LES AMBIANCES PAYSAGÈRES

Le secteur de Champ Fermé.

Le secteur de Champ Fermé offre des ambiances peu attractives du fait de l'intensification des cultures qui efface toute diversité de milieux et supprime la végétation. L'image est dominée par les établissements commerciaux, les grandes aires de stationnement et de stockage et les infrastructures autoroutières.



Le secteur de la Grassette.

Le secteur de la Grassette est plus divers et plus complexe. Se mêlent des fragments de paysage de grandes cultures, des ouvrages routiers ou hydrauliques, des tissus pavillonnaires. La dureté du paysage des infrastructures est atténuée par la présence d'une trame végétale étoffée et diversifiée : cordon végétal bordant l'A711, plantations diffuses sur les parcelles pavillonnaires, alignements plantés sur voirie...



1



2



3



4

LE PROFIL ENVIRONNEMENTAL DE LA COMMUNE ET DES SITES

La commune de Lempdes présente un contexte environnemental contraint du fait de l'action de deux facteurs principaux : la présence d'un faisceau des grandes infrastructures routières et la nature topographique et géologique de son territoire.

NUISANCES ET POLLUTIONS

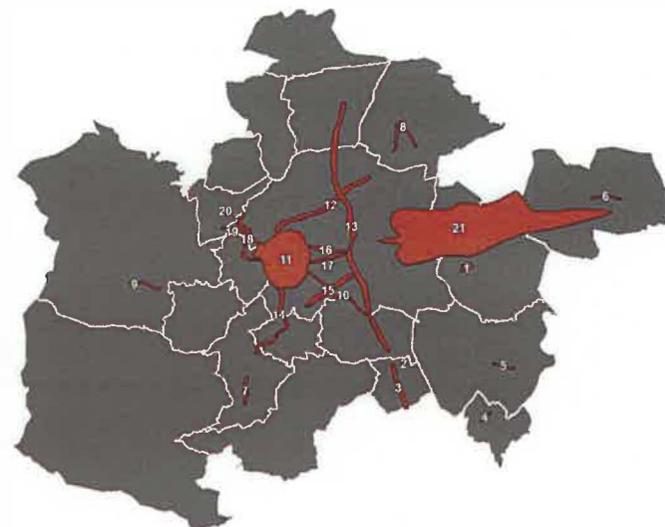
Sources des nuisances sonores

Le Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement de l'agglomération clermontoise a pour objectif de réduire les nuisances sonores dans les zones à enjeux qu'il définit. Il identifie deux secteurs à enjeux qui impacte la commune de Lempdes : l'un (secteur 21) lié à l'aéroport Clermont-Aulnat, l'autre (secteur 1) à l'A 711. Ces deux infrastructures impactent notamment des établissements d'enseignement (LEGTA, ENITA, CNPR)

Si l'existence d'un réseau routier dense et structurant offre une très bonne accessibilité et une grande visibilité, elle induit des nuisances sonores et des pollutions. Aux flux de transit s'ajoutent des flux pendulaires en croissance continue, gérés principalement par la voiture. Ces nuisances affectent essentiellement des espaces d'activités. Ces infrastructures ont contraint le développement communal au nord et à l'est. Elles ont entraîné une spécialisation forte de l'espace avec une concentration des activités dans la plaine, au contact des axes, et le développement de l'habitat sur les coteaux qui connaissent une extension continue.

■ **Exposition des sites aux nuisances sonores.**

Les deux sites se situent dans une zone très exposée aux nuisances sonores. Toutefois, il convient de noter que le site de la Grassette se situe en contrebas de l'A 711.



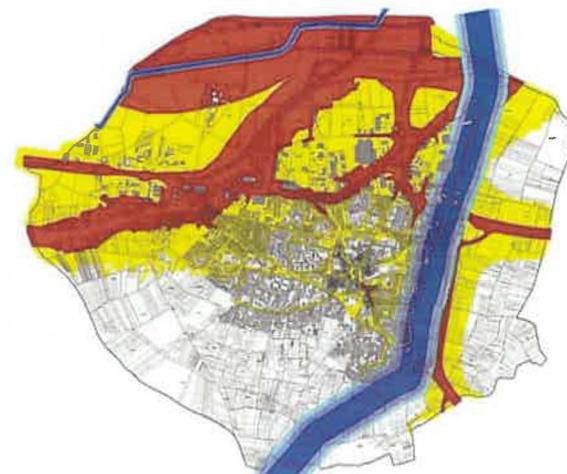
Bruit généré par les infrastructures de transports terrestre et les activités aéroporutaires

■ de 55 à 65 dB(A)

■ de 55 à 65 dB(A)

Risques pour la population en cas de rupture de conduite de transport de gaz

- Conduite de transport de gaz
- Limite zone de danger très grave
- Limite zone de danger grave
- Limite zone de danger significatif



Sources des pollutions.

L'importance des flux supportés par le réseau routier structurant est une source de pollution de l'air. L'état des lieux réalisé dans le cadre de l'élaboration du Plan de Protection de l'Atmosphère de l'Agglomération Clermontoise (PPA) approuvé le 16/12/2014 montre que le trafic routier représente plus de 35 % de l'ensemble des émissions en particules PM10 et plus de 70 % de l'ensemble des émissions de NOx.

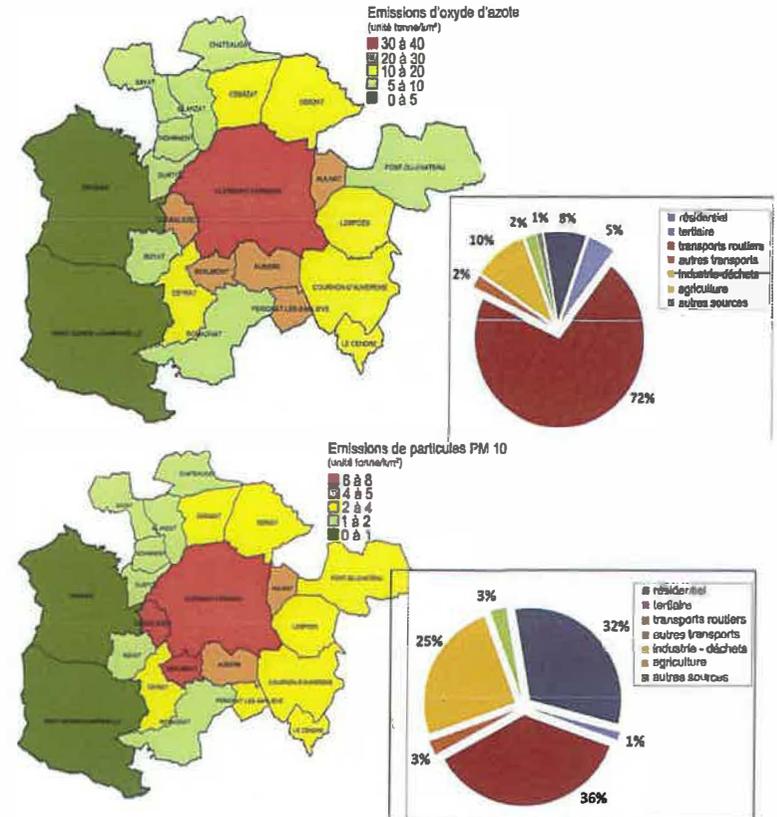
La qualité de l'air s'est globalement améliorée sur le territoire du PPA entre 2000 et 2013, avec en 2013 le « respect » des seuils réglementaires pour une majorité de polluants en corrélation avec la baisse globale des émissions. Cependant, on note des concentrations proches voire supérieures aux seuils réglementaires sur certains sites pour :

- > le dioxyde d'azote : la modélisation montre des dépassements à proximité immédiate de 40% des grands axes de l'agglomération.
- > les particules fines : les valeurs réglementaires sont respectées, mais contrairement à d'autres polluants qui enregistrent une diminution des concentrations, les niveaux mesurés sont plutôt en stagnation.

■ Exposition des sites

La commune de Lempdes se situe néanmoins dans les valeurs moyennes en matière d'émissions d'oxyde d'azote et de particules. Toutefois, il faut tenir compte des différences de situation par rapport aux sources d'émissions. La proximité des grandes infrastructures entraîne une plus grande sensibilité des 2 sites.

Les sites ne sont pas concernés par une pollution des sols.



RISQUES NATURELS ET TECHNOLOGIQUES

Risques inondation

La commune de Lempdes n'est pas traversée par un cours d'eau important. Elle est séparée de la rivière Allier par le secteur des Côtes à vocation agricole. Elle est concernée marginalement au nord par le ruisseau du Bec, un exutoire naturel de faible capacité qui suit quasiment la limite communale. Le Bec est mentionné sur le site des Risques Majeurs en Auvergne comme présentant un « risque d'inondation par une crue à débordement lent ». La commune n'est pas comprise dans le périmètre d'étude du PPRNPI de l'agglomération clermontoise mais les zones inondables du Bec ont été identifiées et cartographiées jusqu'à l'AIA dont une partie est sur la commune de Lempdes.

Toutefois, la commune est très concernée par des problématiques hydrauliques et de zones humides du fait du développement de l'urbanisation en bas de pente des Puys de Bane et d'Anzelle et de l'hydromorphie de la Limagne qui est un ancien marais. La partie nord du territoire est soumise à des risques inondation liés aux remontées de nappes.

La dynamique d'urbanisation a des effets ambivalents en matière de santé. En éloignant l'habitat des infrastructures routières, sources de nuisances et de pollutions directes, elle protège la population mais elle conduit à orienter l'urbanisation sur des secteurs affectés par des phénomènes de retrait-gonflement des argiles. En même temps, elle accroît les risques induits par le ruissellement des eaux pluviales sur les quartiers aval. Des phénomènes de surcharge des réseaux constatés en période de fortes précipitations posent encore des problèmes, qui se traduisent, notamment par des refoulements. En 2003, de violents orages entraînant des ruissellements importants accompagnés d'écoulements de boues de surface provenant de l'érosion des terres agricoles, ont provoqué des dommages dans les lotissements en aval.

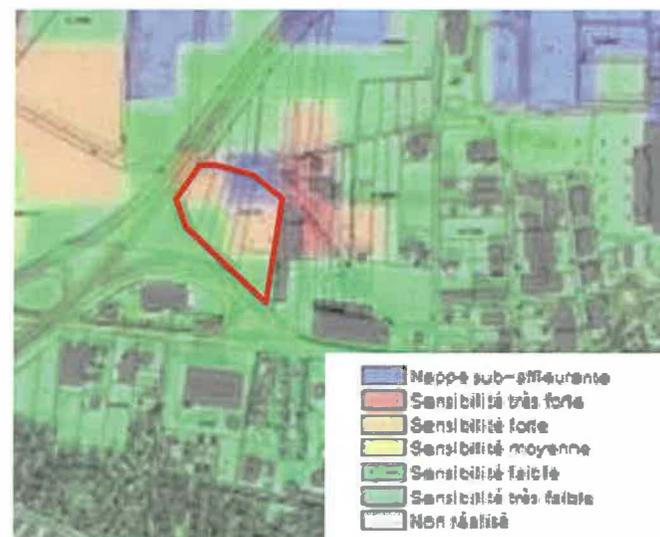
Suite à ces événements, la collectivité a confié une étude au CETE qui a préconisé la mise en œuvre de bassins de rétention localisés en amont de l'urbanisation, ainsi que diverses dispositions applicables soit à l'exploitation agricole : noues longitudinales, bandes en herbes en aval des champs, soit aux habitations : construction de murets continus de 50 cm au-dessus du terrain naturel, conduisant à un exutoire.

■ Exposition des sites au risque inondation

Les sites ne sont pas affectés par un risque inondation lié au ruisseau du Bec.

Le site de Champ Fermé est concerné partiellement par un risque inondation par remontée de nappes avec un secteur de taille réduite, au nord-est, présentant une nappe sub-affleurante et un secteur de sensibilité forte sur la moitié nord du site.

Le site de la Grassette n'est pas affecté par un risque inondation.



Risques de mouvements de terrain

La nature géologique et topographique du territoire communal est à l'origine d'une sensibilité aux mouvements de terrain. Le porter à connaissance de l'État mentionne trois secteurs d'instabilité présumée classée en aléa faible au Sud de la commune, et un secteur classé en aléa fort à l'Est. Les secteurs en aléa faible mentionnés par le PAC ne figurent pas au DDRM 2012 Deux sites miniers ont été répertoriés sur la commune de Lempdes qui correspondent à d'anciennes concessions de bitume.

La concession du Puy-de-la-Bourrière était une exploitation de bitume qui concerne une surface réduite située au sud-ouest de la commune de Lempdes. Ce puits de faible profondeur peut présenter un aléa «effondrement localisé» ou «tassement» de niveau «moyen».

Les concessions de Roys Nord et Roys Sud - Mine du Colombier des Roys - sont également des exploitations de bitume. Les aléas retenus sur ce site sont de type « effondrement localisé, tassement et affaissement de niveau faible à fort ». Plusieurs désordres sont apparus au 20ème siècle.

Une cavité souterraine est répertoriée sur le territoire communal ; il s'agit d'un souterrain localisé rue du Puy de Dôme. La commune est située dans une zone de sismicité faible.

■ Exposition des sites aux risques de mouvements de terrain

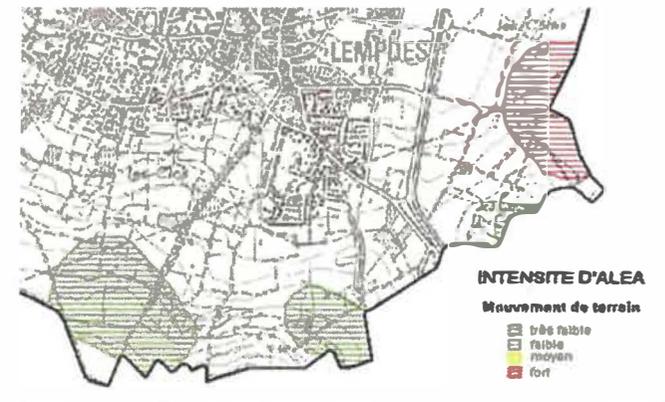
Les deux sites ne sont pas concernés par les risques de mouvements de terrain mais ils sont inclus dans la zone d'aléa fort « retrait-gonflement des argiles ».

Risques technologiques

La commune est exposée à un risque de Transport de Matière Dangereuse sur les grands axes et à un risque de transport de Gaz en limite est de la ville (voir carte ci-dessus).

■ Exposition des sites aux risques

Les sites ne sont pas concernés par les risques liés à la conduite de gaz mais ils sont concernés par les risques TMD.



ACCESSIBILITÉ/DESSERTE

La structure viaire

La trame viaire principale de Lempdes est composée de plusieurs voies structurantes.

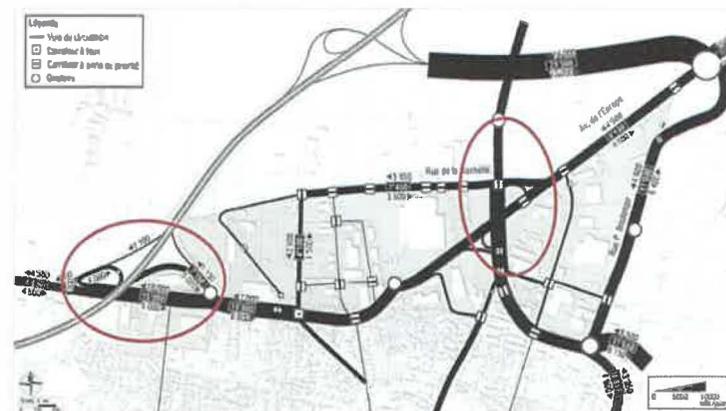
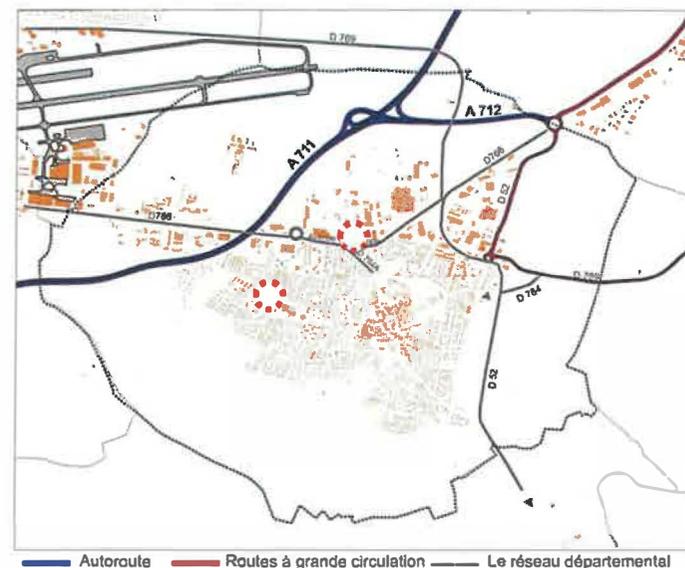
- > L'A 711 relie Lempdes à Clermont-Ferrand et lui confère un rôle de pôle d'entrée d'agglomération.
- > l'A 712 permet la desserte des communes de Pont-du-Château, les Martres d'Artière, Vertaizon, Chauriat, Dallet, Mezel, voire Pérignat-ès-Allier et le Nord-Est de Cournon. Elle supporte un trafic de l'ordre de 26 000 V/J.
- > La RD 766 correspond à un tronçon de l'ancienne RN 89. Elle constitue la colonne vertébrale des zones d'activités économiques de l'est Clermontois et le principal axe urbain de Lempdes (avenue de l'Europe). Elle supporte un trafic de l'ordre de 15 000 en amont du giratoire et 15 800 V/J à l'aval.
- > La RD 769 relie la commune de Lempdes à l'aéroport d'Aulnat et constitue un accès secondaire à Clermont-Ferrand.
- > La RD 52 est un des deux accès principaux à Cournon-d'Auvergne. Elle supporte un trafic de l'ordre de 8850 V/J.

Les 2 sites sont directement connectés à l'A711 par le biais du diffuseur Ouest. Ils sont reliés à la RD 766 par le giratoire de l'avenue de l'Europe pour Champ Fermé et par un franchissement inférieur pour le site de la Grassette

Ces axes peuvent être saturés aux heures de pointe avec deux « nœuds » névralgiques à l'ouest (diffuseur) et au niveau de la route d'Aulnat.

Deux projets sont susceptibles de modifier de manière substantielle les conditions de circulation :

- > La requalification de l'avenue de l'Europe engagé permettra de (re) tisser du lien entre zone commerciale et zones résidentielles ;
- > la création d'un itinéraire alternatif d'accès au pôle commercial plus au nord qui établira une nouvelle ligne de coupure avec le complexe sportif.

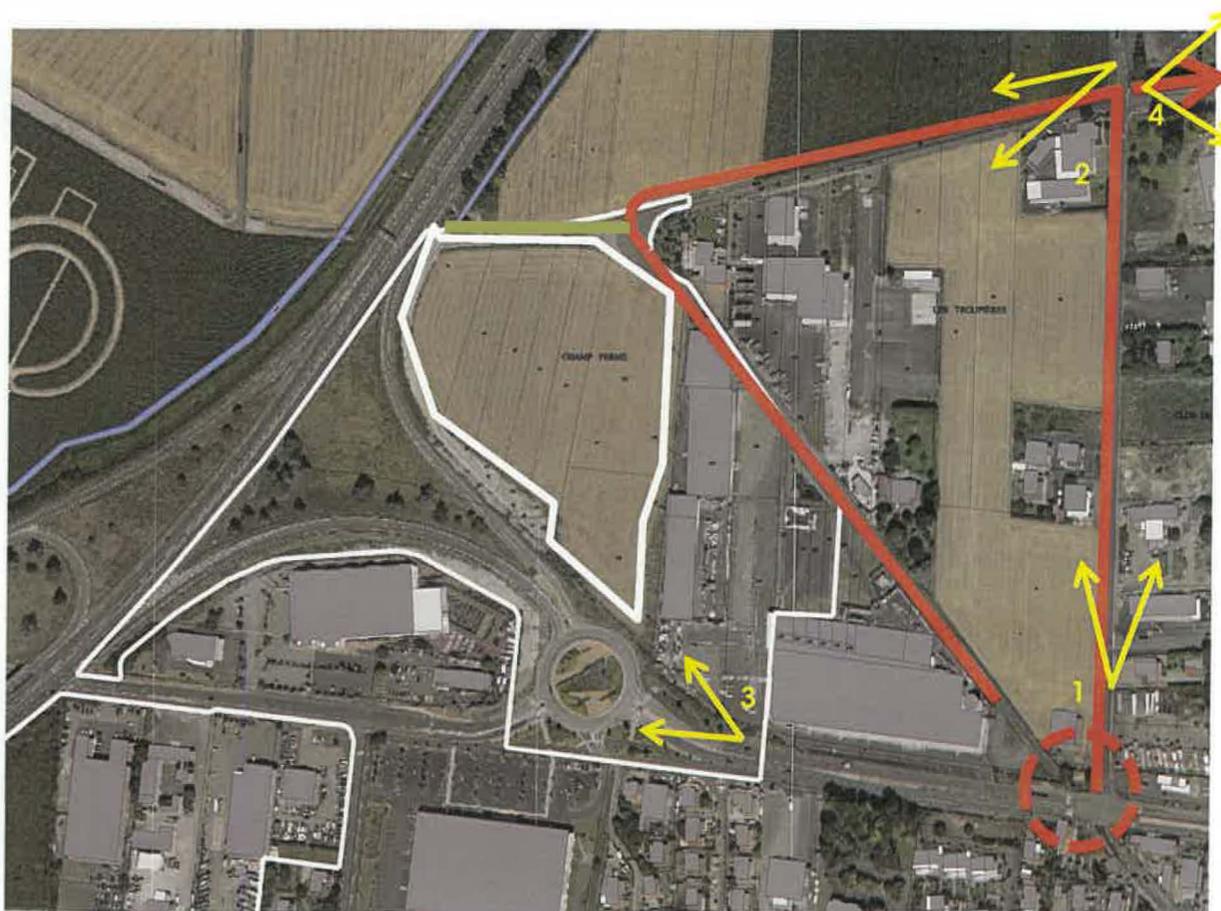


■ Le site de Champ Fermé

Le site de Champ fermé est proche du diffuseur ouest mais il ne bénéficie pas d'accès direct à partir du giratoire de l'avenue de l'Europe. Ses conditions d'accès sont médiocres. IL faut passer par la rue de la Piscine qui rejoint la rue de la Rochelle. Cet axe est très emprunté (4100 V/J pour la première et 7450 V/J pour la seconde) car il constitue un itinéraire alternatif à l'avenue de l'Europe pour accéder à la zone commerciale. Cependant ses caractéristiques techniques ne sont pas adaptées aux flux importants qu'il supporte.

Le carrefour de la rue de la Piscine et de l'avenue de l'Europe est un point sensible. C'est la raison pour laquelle la rue de Grangevieille ne débouche plus. Elle a une simple fonction de desserte de Brico Dépôt.

L'élargissement de la rue de la Rochelle et sa connexion avec le giratoire de l'avenue de l'Europe est un projet prévu au PLU révisé. L'enjeu est d'alléger le trafic sur l'avenue de l'Europe de manière à faciliter sa transformation en boulevard urbain.



1



2



3

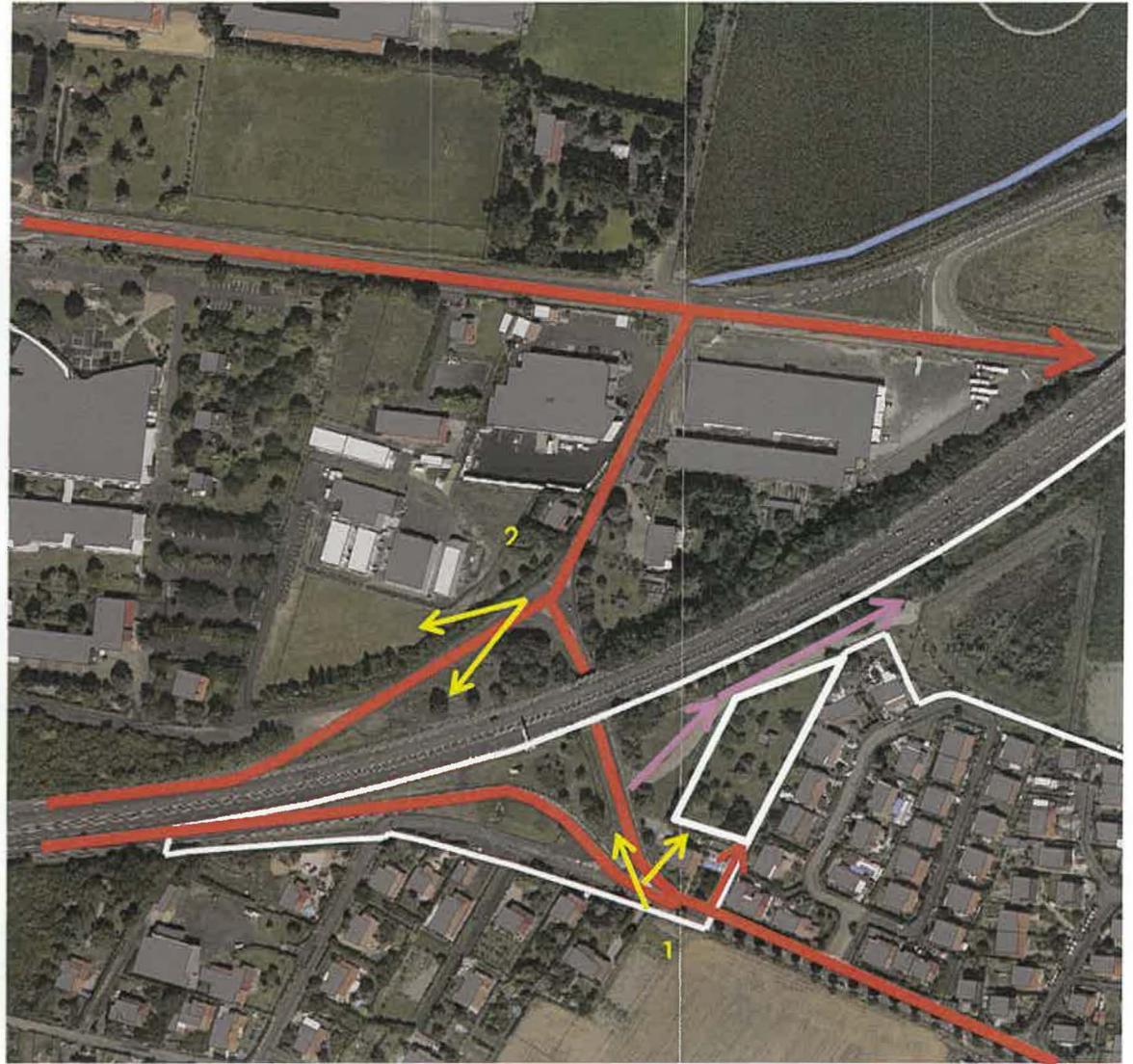


4

■ Le site de la Grassette

La rue de la Grassette est une des principales entrées de ville en venant de Clermont-Ferrand. La parcelle concernée par l'étude possède un accès à partir de la rue de la Grassette. Cet accès est proche du carrefour mais la visibilité est satisfaisante.

Une voie de service assurer l'accès au bassin d'orage existant.



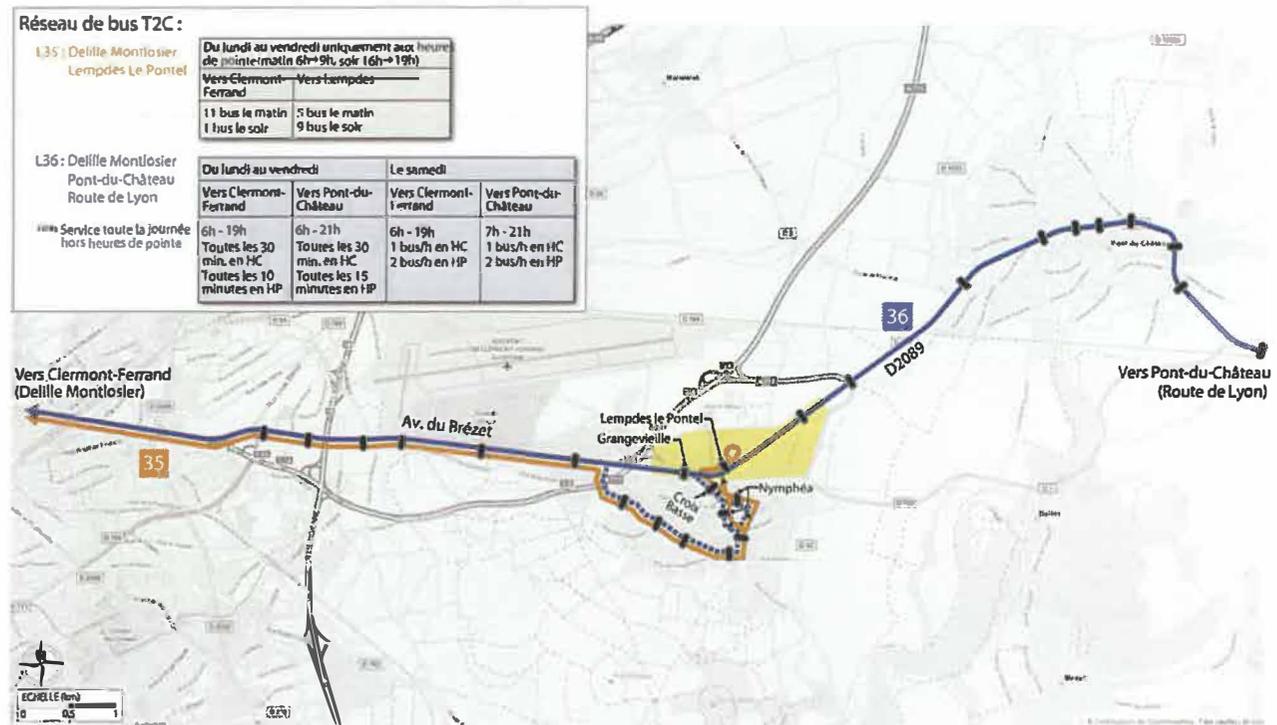
Le réseau de transport collectif

La commune est desservie par le réseau T2C.

- > La ligne 35 Delille/ Le Pontel
- > La ligne 36 Pont du Château/Delille qui ne dessert sur Lempdes que les arrêts Milan, le Pontel et Marmilhat

Les 2 sites sont proches de 2 arrêts : Grangevieille sur la ligne 36 pour le site de Champ Fermé et Grassette sur la ligne 35 pour le site de la Grassette.

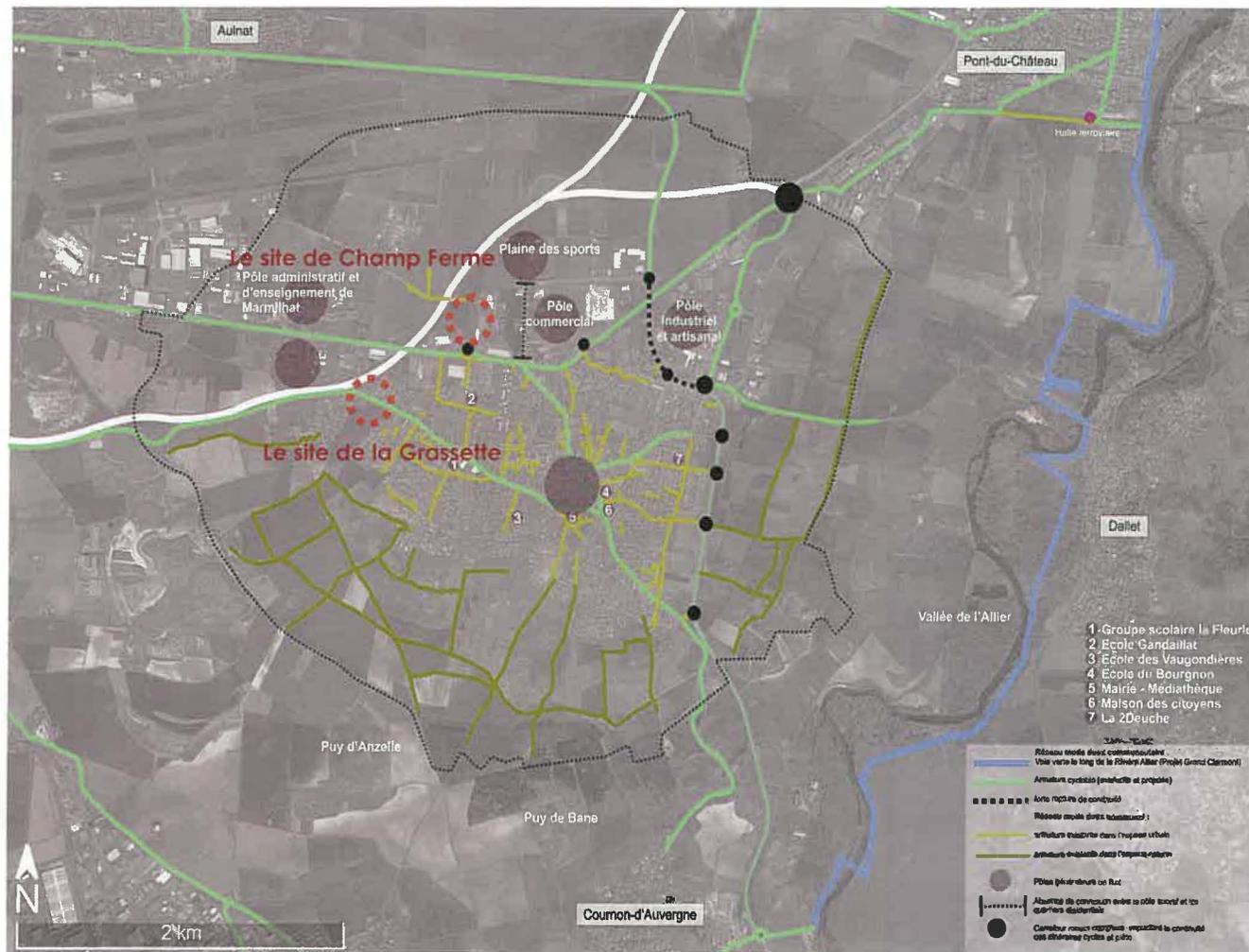
Elle est aussi desservie par le réseau Transdôme géré par le Conseil Départemental; 9 lignes régulières desservent Lempdes :



Le réseau modes doux

L'armature « modes doux » de Lempdes se compose de cheminements et pistes cyclables dans l'espace urbain et naturel qui souffrent à l'heure actuelle d'un maillage insuffisant et qui n'offrent pas toujours de bonnes conditions de déplacements en termes de confort et sécurité notamment pour le site de Champ Fermé qui se trouve au cœur de flux routiers importants. Les deux sites sont proches de 2 éléments structurants de l'armature de l'agglomération existante et projetée.

Rue de la Grassette.



ENJEUX ET PRÉCONISATIONS PAR THÈME.

SECTEUR DE LA GRASSETTE :

ENJEUX ET INCIDENCES

Il faut noter préalablement deux facteurs qui font que les enjeux sont très limités :

- > La parcelle concernée est de taille réduite et le programme qui peut être réalisé est très modeste ;
- > Elle constitue une enclave dans une zone urbanisée qui se développe de part et d'autre de l'A 711.

Effet sur l'urbanisation

Le projet consiste à permettre l'urbanisation d'une parcelle résiduelle cernée par l'urbanisation et les infrastructures routières. Il n'aura aucun effet sur l'étalement de l'urbanisation.

Qualité de l'architecture, de l'urbanisme et des paysages.

L'aménagement du site n'aura pas d'incidences notables en matière de paysage ni en vue lointaine ni en vue rapprochée pour plusieurs raisons :

- > Le site n'est pas perçu à partir du réseau autoroutier. Il ne se découvre que lorsqu'on sort de l'A 711. Il est bordé par un cordon végétal qui constitue un masque visuel. Il est situé en contrebas de l'autoroute ;
- > Il est situé en retrait de la voie dont il est séparé tant au nord qu'au sud par des espaces enherbés arborés ;
- > La parcelle elle-même comporte une continuité végétale en limite ouest qui fait office de filtre ;
- > Les constructions nouvelles s'inscriront dans la continuité de l'urbanisation existante sans rupture ;
- > Elles ne seront pas perçues de manière frontale à partir de l'A711 ;
- > Elles n'interféreront pas avec les vues remarquables sur la chaîne des Puys ni celles sur les Puys de Bane et d'Anzelle.



Risques/Nuisances/Pollutions

La principale contrainte est l'exposition aux nuisances sonores générées par l'A711. La situation en contrebas de l'autoroute et en retrait de l'axe autoroutier est un facteur limitant. La nature et la taille limitée du programme qui peut être réalisé sur ce site font qu'il n'y aura pas d'incidences sur l'environnement sonore des constructions existantes.

Le site n'est pas soumis à un risque inondation. L'exposition à un aléa argile ne constitue pas un facteur d'inconstructibilité mais les constructions devront respecter les normes techniques en vigueur.

Accessibilité/Sécurité

Le site n'est pas concerné par un enjeu majeur mis en évidence par le diagnostic sur les mobilités. Il possède un accès direct à partir de la rue de la Grassette. Cet accès est proche du carrefour qui gère les flux sortants de l'A711 en direction de Lempdes et ceux de la rue de la Grassette en direction de la bretelle d'accès à l'A711. Les conditions de visibilité sont satisfaisantes au regard de la faiblesse du flux induit par l'aménagement de la parcelle et ce dans les deux sens. Toutefois, en sortie d'opération, les conditions de visibilité du mouvement de tourne à gauche en direction de Lempdes sont moins bonnes.

Là encore la taille limitée du programme possible limite les incidences potentielles. L'opération d'aménagement n'est pas de nature à générer un trafic susceptible de perturber le fonctionnement de l'axe autoroutier ni celui du système d'échange.

Le site est desservi par une ligne de transport en commun avec un arrêt proche et par un axe cyclable structurant.



LES PRÉCONISATIONS

Qualité de l'architecture, de l'urbanisme et des paysages

Les préconisations en matière de paysage sont :

- > de renforcer les écrans végétaux en bordure de l'A 711 en limite du parking de co-voiturage et de la parcelle à aménager ;
- > de poursuivre l'alignement planté existant rue de la Grassette jusqu'à la bretelle autoroutière ;
- > il convient parallèlement de limiter la hauteur des constructions à R+1, tant pour des motifs de paysage que de protection contre les nuisances sonores.

Risques et nuisances

Il conviendra de ménager un espace tampon arboré et végétalisé en bordure de l'A711. Les constructions devront intégrer les normes en vigueur en matière de protection phonique.

Accessibilité/Sécurité

Comme indiqué ci-dessus, l'opération d'aménagement n'aura pas d'incidences notables sur le fonctionnement de l'axe autoroutier ni sur le système d'échange. Il n'y a donc pas lieu de prévoir des mesures spécifiques autres que les mesures usuelles en matière de voirie et de sécurité des accès.

Plusieurs mesures sont préconisées pour encourager le développement des modes doux. Il serait utile d'assurer une liaison mode doux entre le dispositif existant sur la rue de la Grassette et le secteur des Molles qui possède un potentiel de mutation mentionné au PADD. Cette liaison pourra être prolongée :

- > en direction des coteaux et des Puits de Bane et d'Anzelle au sud dans le cadre de l'aménagement de la zone AU des Pradeaux;
- > en direction du pôle d'équipements nautique et sportifs et de la zone commerciale de la Rochelle/Le Pontel dans le cadre de l'aménagement du secteur de Champ Ferme.

Une liaison modes doux avec le parking de co-voiturage est à prévoir.

LE SCHEMA DE PRESCRIPTIONS.

- ● ● Cordon végétal et alignement planté à conserver et à conforter
- ← - - - → Continuité mode doux à assurer
- Transition végétale à préserver
- ...space paysager de l'A 711.



ENJEUX ET INCIDENCES**Effet sur l'urbanisation**

Le secteur de Champ Fermé englobe un ensemble de parcelles cernées par l'urbanisation à l'est et au sud et les bretelles de l'échangeur. Le PLU en vigueur prévoit d'urbaniser les espaces compris entre l'A712 et la zone commerciale de part et d'autre du complexe sportif. Il prévoit également le projet de connexion de la rue de la Rochelle avec le giratoire de l'avenue de l'Europe. Si l'urbanisation du site de Champ fermé n'est pas de nature, à lui seul, de générer une pression forte, la création de la voie nouvelle, en améliorant les conditions d'accès aux espaces commerciaux, va accroître les flux sur la rue de la Rochelle et renforcer l'attractivité des zones à urbaniser. Les incidences sont maîtrisées dans le cadre de la révision. Le PADD révisé intègre un objectif de gestion économe des sols qui conduit à la suppression de plusieurs zones à urbaniser notamment les deux zones AU encadrant le complexe sportif. Dans le même temps, le site de Champ Fermé est classé en zone à urbaniser de type AU fermé. Son ouverture à l'urbanisation est conditionnée à une modification ou une révision du PLU.

Qualité de l'architecture, de l'urbanisme et des paysages

Un des attraits majeurs de l'entrée est par le réseau autoroutier réside dans la découverte d'un vaste panorama sur le grand site clermontois dominé par la chaîne des Puys et la plaine agricole au premier plan et de manière secondaire par la perception des Puys de Bane et d'Anzelle. Cet enjeu est mentionné au SCOT. Le site de Champ Fermé n'interfère pas avec les perceptions de ce vaste panorama sur la chaîne des Volcans. Il constitue le premier plan du paysage de Lempdes mais l'impact est limité, le site n'étant perçu qu'au dernier moment, une fois franchi l'ouvrage sur l'A 712 qui bloque les vues du fait de sa réalisation en remblai. Le secteur de Champ Fermé est très perçu en premier plan avec une différence d'impact entre la partie située au nord du chemin de la Rochelle avec une forte présence du gymnase et la partie sud qui fait l'objet de la présente étude et qui plus insérée dans la silhouette bâtie. Le site de Champ Fermé est très perçu des bretelles de l'échangeur ouest et du giratoire avec la RD 766.

Il est également perçu des coteaux sud mais la partie sud du secteur classé en zone à urbaniser au PLU en vigueur s'inscrit visuellement dans l'enveloppe urbanisée alors que la partie nord est rattachée plus nettement aux terres de Limagne et au complexe sportif. Il conviendrait donc de réduire la zone à urbaniser en la limitant à la partie située au sud du chemin prolongeant la rue de la Rochelle. Les enjeux principaux résident dans :

- > la maîtrise des vues sur les éléments du site ;
- > la constitution d'un premier plan qualitatif tant sur le plan architectural que paysager ;
- > La requalification des espaces publics ;
- > La végétalisation du site.

La réponse à ces enjeux ne peut être garantie par une urbanisation au coup par coup mais elle requiert une conception et une réalisation d'ensemble. Le classement en zone AU fermé répond à cette exigence.

Risques/Nuisances/Pollutions

Le site de Champ Fermé est directement exposé aux nuisances sonores générées par l'A711 et ce d'autant plus qu'il n'existe aucun élément bâti ou relief susceptible de jouer un rôle d'écran phonique. En conséquence, Des mesures d'isolation phonique des constructions devront être prises conformément aux textes en vigueur. Ces mesures pourront être utilement complétées par des dispositifs de protection intégrés aux marges de recul.

Par ailleurs le site est soumis à des phénomènes de remontée de nappes sur la partie nord du périmètre. Il conviendra de limiter les emprises constructibles dans le secteur de nappe sub-affleurante et prendre toutes dispositions utiles pour intégrer le risque par remontée de nappe. Ces mesures devront être complétées par une maîtrise de l'imperméabilisation des sols.

Accessibilité/Sécurité

Le site de Champ Fermé ne dispose pas d'accès direct à partir de l'avenue de l'Europe ni de l'échangeur. Il est accessible indirectement par la rue de la Piscine et la rue de Grangevieille qui est en impasse. **Le principal enjeu est d'améliorer la desserte de cette zone en offrant une possibilité d'accès direct depuis le rond-point de l'avenue de l'Europe connecté à l'autoroute A711.** Comme indiqué dans l'état des lieux les rues de la Piscine et la rue de la Rochelle constituent un itinéraire alternatif très fréquenté pour accéder au centre commercial. L'aménagement du site de Champ Fermé représente l'opportunité de repenser le mode de fonctionnement du secteur nord de la commune. Le PLU en vigueur affiche la volonté de connecter la rue de la Rochelle au giratoire existant sur l'avenue de l'Europe pour permettre une diffusion des flux sur plusieurs voies. Cette connexion permettrait de délester l'avenue de l'Europe d'une partie du trafic, condition d'une requalification de l'avenue de l'Europe en boulevard urbain. Elle améliorerait le fonctionnement du carrefour de la rue de la Piscine qui est un point noir. Elle permettrait également d'intégrer un dispositif modes doux plus attractif et de réduire les effets de coupure entre les quartiers d'habitat et le pôle des équipements et services publics et privés. Le PADD révisé maintient ce projet. A contrario, cette connexion aura une incidence sur le fonctionnement du giratoire qui sera plus sollicité mais son dimensionnement peut accepter une nouvelle branche.

LES PRÉCONISATIONS

Qualité de l'architecture, de l'urbanisme et des paysages

La sensibilité paysagère du site de Champ Fermé nécessite la conception d'un projet architectural et paysager de qualité. Ce projet doit intégrer plusieurs préconisations qui devront être intégrées à l'OAP et faire l'objet de traductions réglementaires plus précises dans le cadre de la modification et de la révision du PLU.

- > **Assurer une maîtrise paysagère des franges des infrastructures (A 711, abords du diffuseur et du giratoire).**
 - Respecter une marge de recul minimum de 50m par rapport à l'axe de l'A711.
 - Assurer une transition paysagère (de l'ordre de 50m de large) et un traitement des limites de qualité entre l'espace agricole au Nord et le site de Champ Fermé.
 - Maintenir la rase en pied de talus autoroutier et la végétation associée.
 - Mettre en œuvre des marges de recul paysagées avec un traitement homogène.
 - Constituer une façade urbaine structurée et qualifiée.
 - Interdire les aires de stockage en façade autoroutière.
 - Recomposer les abords de la bretelle d'entrée pour atténuer l'impact des aires de stockage et arrière des activités.
 - Maîtriser l'impact visuel des aires de stationnement qui doivent être le plus possible perméables et arborées.
- > **Maintenir des vues et cadrages sur la chaîne de Puys et les puys de Bane et Anzelle.**
 - A partir de l'autoroute.
 - A partir du giratoire de l'avenue de l'Europe.
 - A partir du futur carrefour à créer rue de la Rochelle prolongée et rue de Grangevieille.
- > **Requalifier les voies et espaces publics :** Requalifier la rue de la Rochelle et assurer une cohérence avec son prolongement (unité de profil en travers).

- > **Constituer une trame végétale dense et diversifiée en lien avec la requalification de la zone de la Rochelle.**
 - Mettre en place un Coefficient de Biotope par Surface (CBS) volontaire avec un coefficient de pleine terre élevé.
 - Prévoir des bandes vertes arborées aux voies et cheminements.
 - Mettre en place une structure végétale composée de haies et bosquets d'essences locales.
 - Assurer une bonne intégration paysagère des ouvrages hydrauliques.
- > **Définir une identité commune à l'ensemble des zones.**
 - Assurer une cohérence des implantations et volumes.
 - Appliquer une charte de matériaux et de couleurs (mise en œuvre d'un nuancier sur l'ensemble des zones d'activités économiques).

Risques/Nuisances/Pollutions

- > **Maîtriser les rejets des eaux pluviales tant sur le plan quantitatif que qualitatif.**
 - Assurer une rétention sur le site et limiter les ruissellements.
 - Limiter les surfaces imperméabilisées. Ajuster strictement le nombre de places de stationnement et espaces de stockage aux besoins.
 - Assurer un traitement qualitatif des eaux de lessivage des espaces circulés et autres espaces techniques (stockage, aires d'évolution).
 - Mettre en place un dispositif de confinement des eaux en cas de pollution accidentelle.
- > **Prendre en compte la présomption de zones humides sur le secteur.**
 - Préalablement aux projets d'aménagement, faire des sondages pédologiques.
 - Ne pas construire sur les secteurs où la nappe est sub-affleurante.
- > **Assurer un bon confort des espaces de travail.**
 - Maîtriser les effets d'îlots de chaleur urbains en privilégiant la végétalisation des espaces libres.
 - Limiter l'emprise des constructions en incitant à construire en hauteur.
 - Intégrer aux aménagements paysagers des marges de recul des dispositifs de protection contre les nuisances sonores en réutilisant notamment les terres enlevées.

Accessibilité/Sécurité

- > **Saisir l'opportunité de l'aménagement du site pour renforcer la structuration du secteur de la Rochelle et fluidifier la circulation sur l'avenue de l'Europe.**
 - Assurer un accès direct à la rue de la Rochelle depuis le rond-point de l'avenue de l'Europe connecté à l'autoroute A711.
 - Renforcer le maillage des voies irriguant le secteur économique pour permettre une diffusion des flux induits par les activités.
- > **Requalifier les voies existantes :** Faire de la rue de la Rochelle une voie structurante du secteur commercial en adaptant son gabarit et son traitement pour intégrer tous les modes.
- > **Faciliter la pratique des modes doux.**
 - Mettre en place une desserte vélos et piétons attractive et sûre aux équipements et activités à partir de l'axe structurant de l'avenue de l'Europe.
 - Mettre en place un réseau dense sur le site maillé avec le réseau prévu sur le secteur commercial, notamment rue de la Piscine.

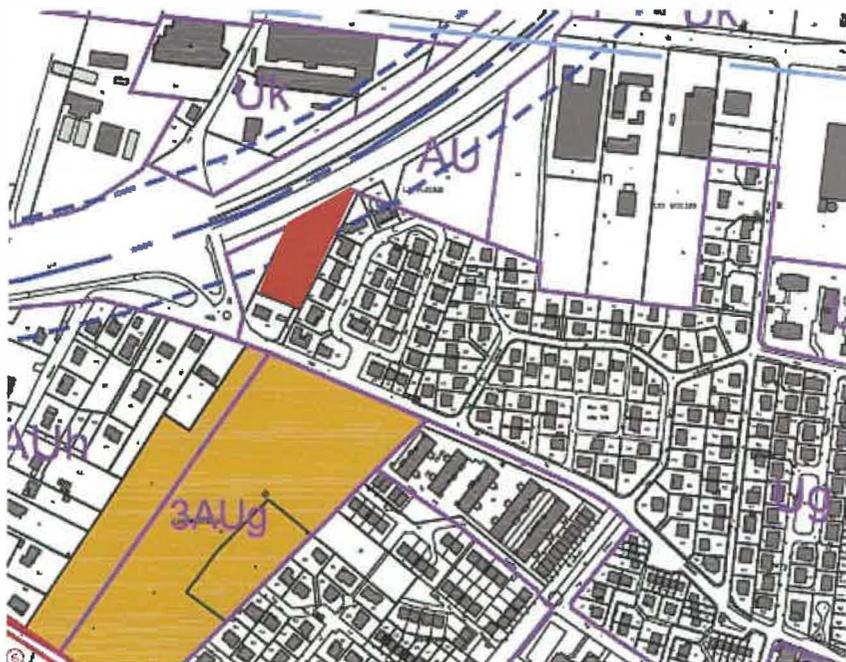
LES PROPOSITIONS RÉGLEMENTAIRES

LE SITE DE LA GRASSETTE.

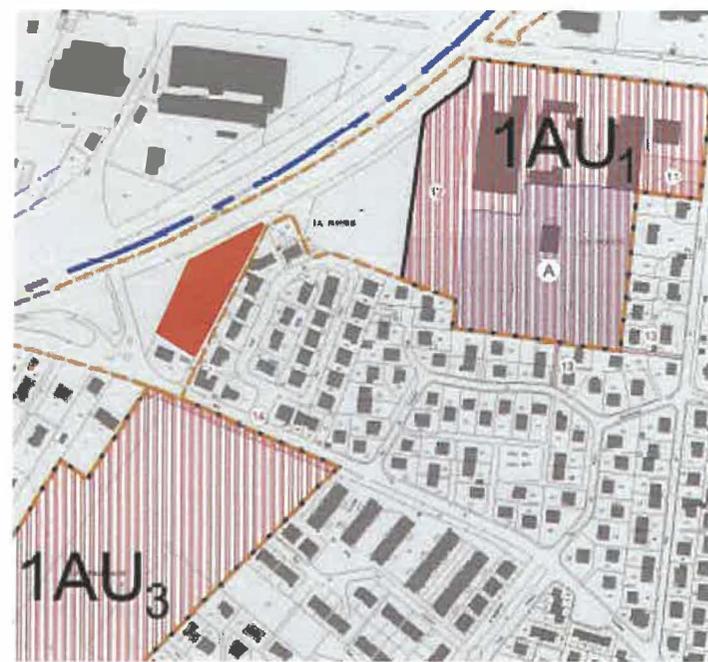
LE PROJET DE ZONAGE.

Le zonage ne change pas fondamentalement de nature. Le site était classé en zone Ug au PLU de 2007. Il est classé en zone urbaine au PLU révisé.

La zone Urbaine (U) concerne l'ensemble du territoire urbanisé et des fonctions urbaines qui le constituent. Elle a vocation à répondre aux besoins de la commune en termes de constructions nouvelles, de changements de destination et de densification des parcelles déjà bâties. La forte spécialisation des espaces implique des mesures spécifiques en termes de mixité fonctionnelle selon différents secteurs. Ces secteurs concernés sont définis au plan des fonctions urbaines. Le site concerné est classé dans un secteur de mixité des fonctions qui permet d'accueillir un éventail large de types de destination à l'exception de celles qui sont incompatibles avec l'habitat.



PLU en vigueur



Projet de PLU révisé

LE PROJET DE RÈGLEMENT.

Dispositions générales

Les mesures préconisées sont intégrées pour partie au règlement pour partie à l'OAP des Molles qui permet de préciser et de spatialiser les dispositions règlementaires. Un certain nombre de règles sont intégrées aux dispositions générales qui visent à garantir une bonne insertion architecturale, paysagère et fonctionnelle des constructions et aménagements.

Ces dispositions traitent de différents aspects architecturaux et paysagers.

■ **Hauteur des constructions.**

- > La hauteur est limitée à 7m (R+1) à la carte de hauteurs.

■ **Traitement des espaces libres et plantations.**

L'OAP prévoit une marge de recul arborée en bordure de l'A711 pour créer un filtre avec l'habitat.

Le règlement instaure un coefficient de biotope par surface (CBS) qui varie selon les secteurs. Il comprend une part obligatoire de surface aménagée en pleine terre (PLT). Le coefficient de biotope par surface et la surface de pleine terre sont indiqués au plan de végétalisation. Le CBS fixé sur le secteur de la Grassette est de 0,4 dont 0,2 de surface de pleine terre.

Des dispositions sont édictées en faveur de la protection du patrimoine naturel et paysager. Les alignements d'arbres et continuités végétales identifiés au titre de l'article L.151-23 CU aux documents graphiques sont à conserver ou à planter. Les symboles graphiques employés constituent un principe de repérage et non une localisation exacte des arbres à conserver ou à créer.

Ces mesures sont complétées par plusieurs préconisations en matière :

- > de traitement des abords et des espaces résiduels situés entre les façades et les clôtures ou alignements de voirie ;
- > de conception des haies qui doivent être aménagées comme des « niches écologiques ». Leur nature peut être nourricière ou esthétique. Les haies à créer doivent être composées de plusieurs essences végétales ;
- > de maîtrise des espèces exotiques, invasives ou exogènes qui sont à éviter ainsi que les essences allergènes ;
- > de limitation de l'imperméabilisation des sols. Toute augmentation de l'imperméabilisation des sols ou diminution du couvert végétal devront être compensées dans le cadre de l'opération ;
- > de circulation de la biodiversité ;
- > d'implantation et de calage altimétrique des constructions et de maîtrise de l'impact paysager des talus ;
- > de maîtrise des effets d'îlots de chaleur urbains avec la limitation du traitement minéral des sols ;
- > de conservation de la végétation en place.

■ **Qualité urbaine et architecturale.**

- > **Adaptation au sol des constructions :** Les constructions devront être étudiées en fonction du relief et adaptées à celui-ci. Les formes initiales de terrain doivent être modifiées le moins possible. Les choix d'implantation et de forme de la construction devront être faits de manière à minimiser les mouvements de terre et les talus.
- > **Traitement des « soubassements et socles » intégrant ou non du stationnement :** Le calage altimétrique et le traitement des soubassements des constructions et socles intégrant des stationnements devront être conçus de manière à limiter leur impact visuel et les mouvements de terre.

- > **Dispositifs techniques** : Les dispositifs techniques (coffrets, boîtes aux lettres, antenne parabolique ...) devront faire l'objet d'une intégration architecturale et paysagère soignée.
- > **Dispositifs de production d'énergies renouvelables** : Les dispositifs techniques et architecturaux doivent être étudiés de manière à s'intégrer au mieux à l'environnement et aux volumes des constructions.
- > **Desserte par les voiries et les réseaux.**

Les règles édictées visent à assurer la sécurité de la circulation. Les voies et accès, y compris les portes de garage situées à l'alignement de l'espace public, doivent être aménagés de façon à répondre aux conditions de sécurité publique, notamment au regard de l'intensité de la circulation et des conditions de visibilité. Le dimensionnement des voies et accès doit être adapté à l'échelle des opérations.

Des dispositions sont prises en faveur des modes doux notamment en matière de stationnement des vélos.

Dispositions spécifiques à la zone urbaine U

Ces dispositions sont complétées par des mesures spécifiques en matière :

- > **De couleur de façade** : Les constructions et ouvrages devront respecter les palettes chromatiques attachées à la fonction urbaine définie au plan des fonctions urbaines dans laquelle ils se situent.
- > **De toitures** : Les toitures seront à un ou plusieurs versants avec une pente maximum de 45%. Les matériaux de couverture, autre que les panneaux solaires et photovoltaïques ainsi que les toitures végétalisées, doivent être tels qu'ils puissent être apparentés, comme aspect, forme et couleur, aux tuiles à dominante rouge. Toutefois d'autres matériaux pourront être mis en œuvre dans la mesure où leur texture ou leur teinte s'harmonise avec celle des couvertures des bâtiments voisins.
- > **De traitement des annexes et dispositifs techniques et des clôtures ;**
- > **De maîtrise des aires de stockage et dépôts extérieurs de matériaux, matériels et véhicules.**

Ils doivent être implantés et aménagés de manière à limiter leur impact visuel à partir des voies et espaces publics. Elles devront être masquées par des écrans de verdure ou tout autre dispositif opaque respectant la palette chromatique attachée à la fonction urbaine définie au plan des fonctions urbaines dans laquelle il se situe, telle que définie ci-dessus. Les palettes chromatiques sont annexées au présent règlement.

LE PROJET D'OAP



Ces indications graphiques sont complétées par des prescriptions écrites qui transposent en les complétant les préconisations de l'étude.

LE SITE DE CHAMP FERME

LE PROJET DE ZONAGE.

Comme indiqué ci-dessus, le principe d'un classement en zone à urbaniser est conservé mais la zone 3 AUK du PLU de 2007 est transformée en zone AU « fermée » conformément à l'objectif du PADD qui vise à privilégier la requalification et l'optimisation du potentiel foncier en densification et en restructuration des zones existantes. Le règlement conditionne l'ouverture à l'urbanisation de ce site à la mise en œuvre d'une procédure de modification ou de révision du PLU. Toute construction est interdite à l'exception des locaux techniques et industriels des administrations publiques ou assimilés qui ne peuvent pas être implantés ailleurs pour des motifs techniques, sous réserve de ne pas compromettre un aménagement cohérent de la zone et de ne pas entraîner de dépenses supplémentaires pour la collectivité.

Par ailleurs la collectivité a souhaité traduire de manière réglementaire la vocation économique de ce site défini au PADD qui est précisé à la carte des fonctions. Le règlement précise que lors de la procédure de modification ou de révision du PLU, les dispositions de la carte des fonctions seront applicables. Le plan des fonctions affirme le positionnement de Champ Fermé comme pôle de services aux entreprises tel que défini à l'étude de requalification de la zone La Rochelle / Le Pontel (CAM – 2016). Ce site a pour vocation principale l'accueil des activités de restauration, des activités de services où s'effectue l'accueil d'une clientèle et d'hébergements hôteliers et touristiques.

La collectivité a souhaité intégrer ce secteur dans une réflexion d'aménagement plus globale des secteurs économiques en cohérence avec l'étude de requalification conduite par Clermont-Auvergne-Métropole. C'est la raison pour laquelle elle a décidé d'élaborer des Orientations d'Aménagement et de Programmation permettant d'assurer une cohérence dans le temps et dans l'espace sur l'ensemble de ce secteur stratégique. L'OAP a aussi pour objet de répondre aux obligations de l'amendement Dupont en définissant les modalités de prise en compte des enjeux qu'il intègre.

LE PROJET DE RÈGLEMENT

Le classement en zone AU « fermée » implique la mise en œuvre d'une procédure de modification ou de révision. De ce fait, les dispositions réglementaires prévues au PLU révisé sont limitées. Elles seront précisées dans le cadre de cette procédure à venir.

Toutefois, la collectivité a décidé de mettre en œuvre une réflexion globale sur le devenir de l'ensemble des secteurs économiques quel que soit leur classement au PLU. Les Orientations d'Aménagement et de Programmation élaborées permettent de définir un cadre de cohérence dans le temps et dans l'espace sur l'ensemble de ce secteur stratégique. L'OAP a aussi pour objet de répondre aux obligations de l'amendement Dupont en définissant les modalités de prise en compte des enjeux qu'il intègre.

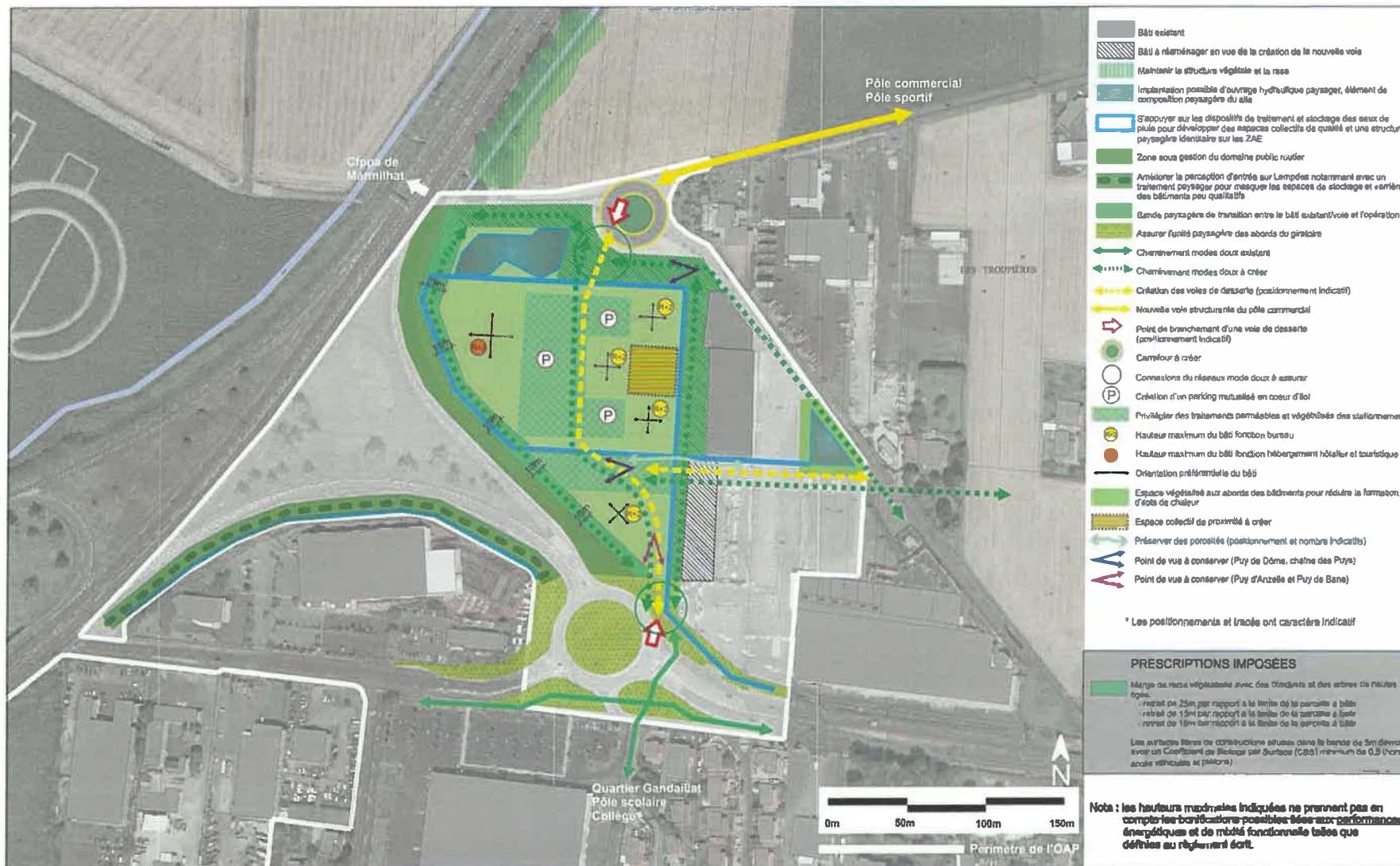


PLU en vigueur

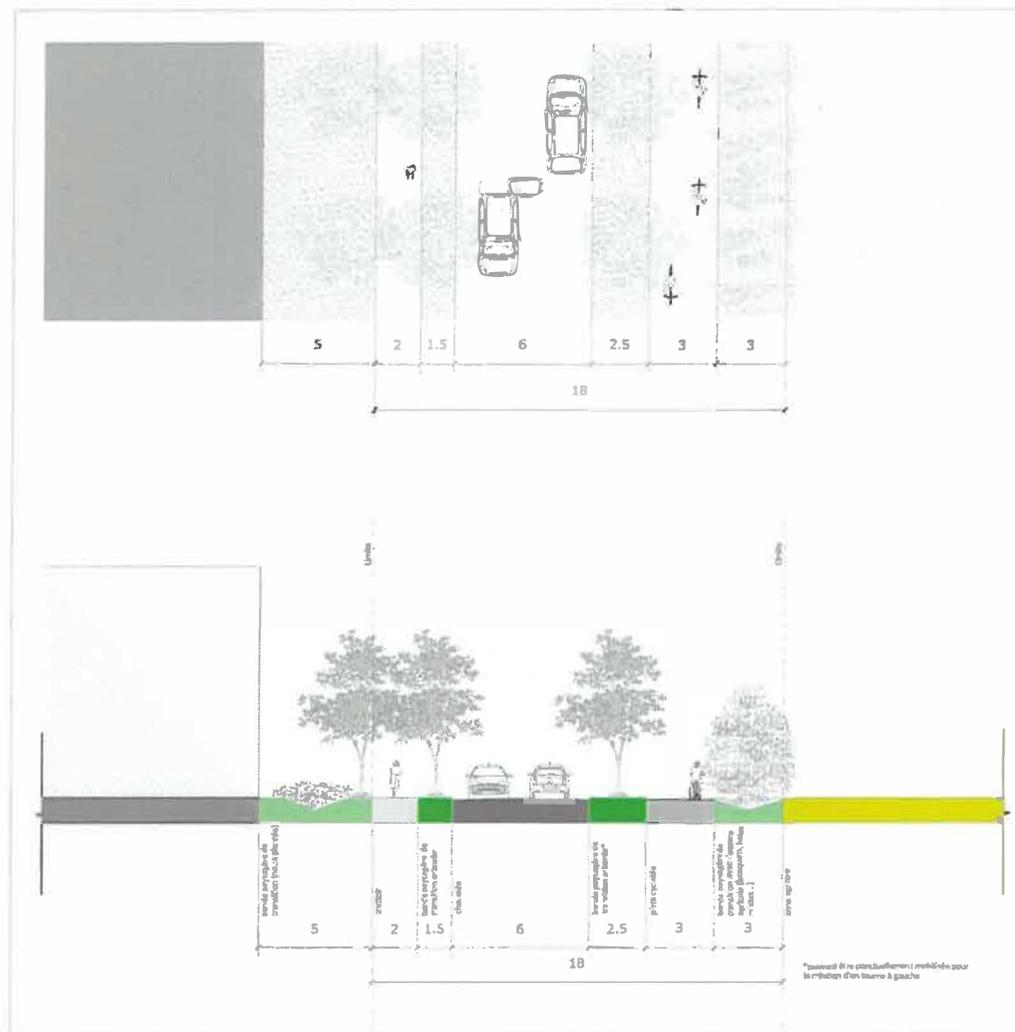


Projet de PLU révisé

LA PROPOSITION D'OAP



Rue de la Rochelle ouest. Profils en travers de principe



GERZAT

COMMUNE DE GERZAT



DIAGNOSTIC URBAIN LE LONG DE LA RD 210 ET DE L'A 71

Mars 1997

8.8 **Amendement Dupont**

JM FREYDEFONT - SYCOMORE

INTRODUCTION

INTRODUCTION

La commune de Gerzat a engagé une procédure de révision de son POS. La loi du 2 février 1995 relative à la protection de l'environnement impose une réflexion d'urbanisme préalable à tout développement urbain le long des autoroutes et routes importantes.

Plusieurs secteurs sont concernés sur la commune de Gerzat, le long de la RD 210 et de l'A 71, dont certains ont fait l'objet d'une première réflexion (étude sur les franges de l'A 71, étude d'impact de l'autoport, études de mise en cohérence des projets logistiques).

Le but de la présente mission est de définir des propositions d'aménagement cohérentes sur les secteurs en cause et des prescriptions réglementaires à inscrire au POS.

Les dispositions de l'article L 111.1.4. ont essentiellement pour objet de promouvoir une urbanisation de qualité sur des sites en devenir ou en cours de mutations profondes. Cette urbanisation doit obéir à une démarche de projet urbain reposant sur une stratégie de développement clair et explicite. Cette stratégie doit prendre en compte la dynamique de l'agglomération et de la ville. L'étude doit comprendre :

- Un diagnostic finalisé.
- La définition de la vocation des sites.
- L'explicitation des objectifs et modalités de participation et prise de responsabilité des acteurs.
- La présentation des solutions opérationnelles répondant aux enjeux
 - ✓ paysagers,
 - ✓ de développement urbain,
 - ✓ de déplacement, de circulation et de stationnement.
- Ces propositions doivent permettre d'atteindre un niveau de qualité en matière
 - ✓ **de protection vis à vis des nuisances** par la recherche d'un plan d'organisation et de formes urbaines efficaces pour lutter contre le bruit
 - ✓ **de sécurité des accès et de la circulation** par une organisation claire du schéma de voirie et un traitement adapté de ces voies,
 - ✓ **de qualité architecturale, urbanistique et paysagère**. La circulaire du 13 mai 1996 précise les paramètres à prendre en compte « *la qualité de l'organisation doit s'apprécier au regard de la logique urbaine générale... La forme urbaine doit notamment intégrer la notion de mixité des fonctions urbaines... L'organisation du front urbain le long de la voie revêtira une importance majeure... Les espaces publics de la voie et de ses abords, les stationnements*

doivent répondre à un souci de composition paysagère. Les constructions nouvelles doivent répondre à une qualité architecturale.

Le présent document est structuré en fonction de ces exigences. Il comporte :

- Une présentation des sites concernés par l'étude.
- Un état des lieux aux différentes échelles requises
 - ✓ **Celle de l'agglomération** : présentation de la dynamique d'agglomération, Schéma Directeur et projets d'agglomération.
 - ✓ **Celle de la commune** : Tendances de développement et structure urbaine.
 - ✓ **Celle des sites** : Analyse thématique, paysage, nuisances, sécurité, atouts, contraintes.
- Une formulation des enjeux.
- L'énoncé des orientations de développement urbain de la commune et le rôle joué par les sites étudiés.
- La définition de la vocation des sites.
- Les incidences en termes de paysage, de circulation, de nuisances. Les propositions d'aménagement et les prescriptions réglementaires à mettre en oeuvre.

PRESENTATION DES SITES

I - PRESENTATION DES SITES

La singularité de la situation tient au fait que deux infrastructures : l'A 71 et la RD 210 se côtoient à une très faible distance, avec des interférences fortes au niveau des nuisances, des vues et des trafics.

Ces infrastructures délimitent de manière nette l'aire urbaine de l'agglomération clermontoise (qui correspond au Nord à celle de la Communauté de Communes) et la Limagne.

Les secteurs concernés par l'article L 111.1.4. correspondent en fait à des enclaves non urbanisées inscrites dans un périmètre d'urbanisation de Gerzat très « borné » par un ensemble d'infrastructures routières et ferrées. Cette restriction de fait des possibilités d'extension confère à ces zones un caractère stratégique et impose une gestion rigoureuse de tous les espaces disponibles.

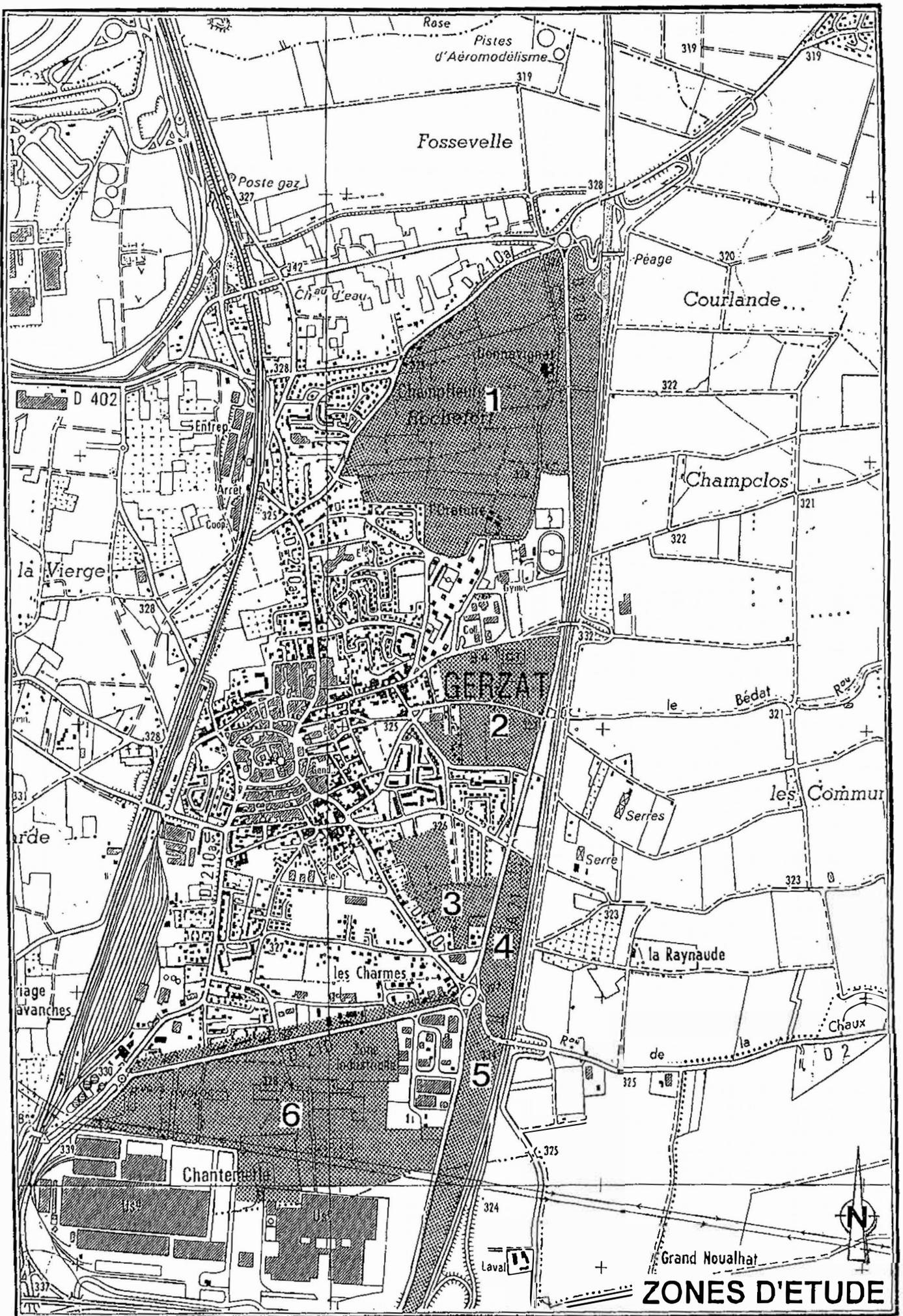
Ces secteurs peuvent être classés en quatre types d'espaces présentant des problématiques particulières :

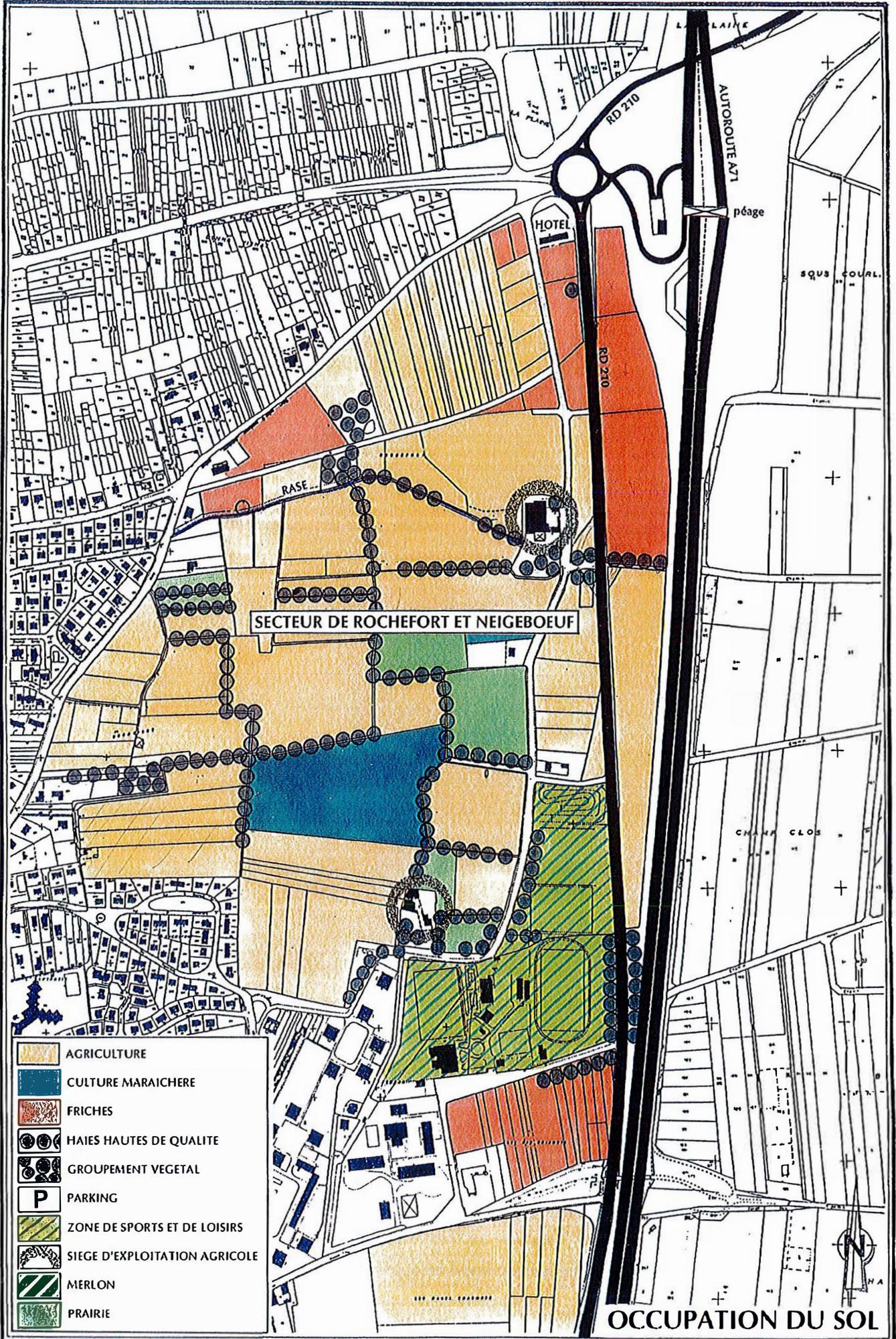
- **L'espace interstitiel entre l'A 71 et la RD 210** : une bande étroite de terrain d'épaisseur variable.
- **La zone de Rochefort-Neigeboeuf** qui forme un vaste ensemble d'environ 70 ha, dernière grande réserve de développement urbain encore exploitée.
- **Les zones NA de Fontchenille et Sous la Treille**, insérées dans un tissu urbain à dominante pavillonnaire. Ces zones bénéficient d'une situation centrale à faible distance du centre ancien et des principaux équipements et services publics et privés de Gerzat.
- **La zone de Chantemerle** , prolongement d'un des sites d'activités majeur de l'agglomération accueillant deux grandes unités industrielles (Michelin et Bergougnan) et disposant de capacités d'accueil importantes classées en zone de développement stratégique au schéma directeur.

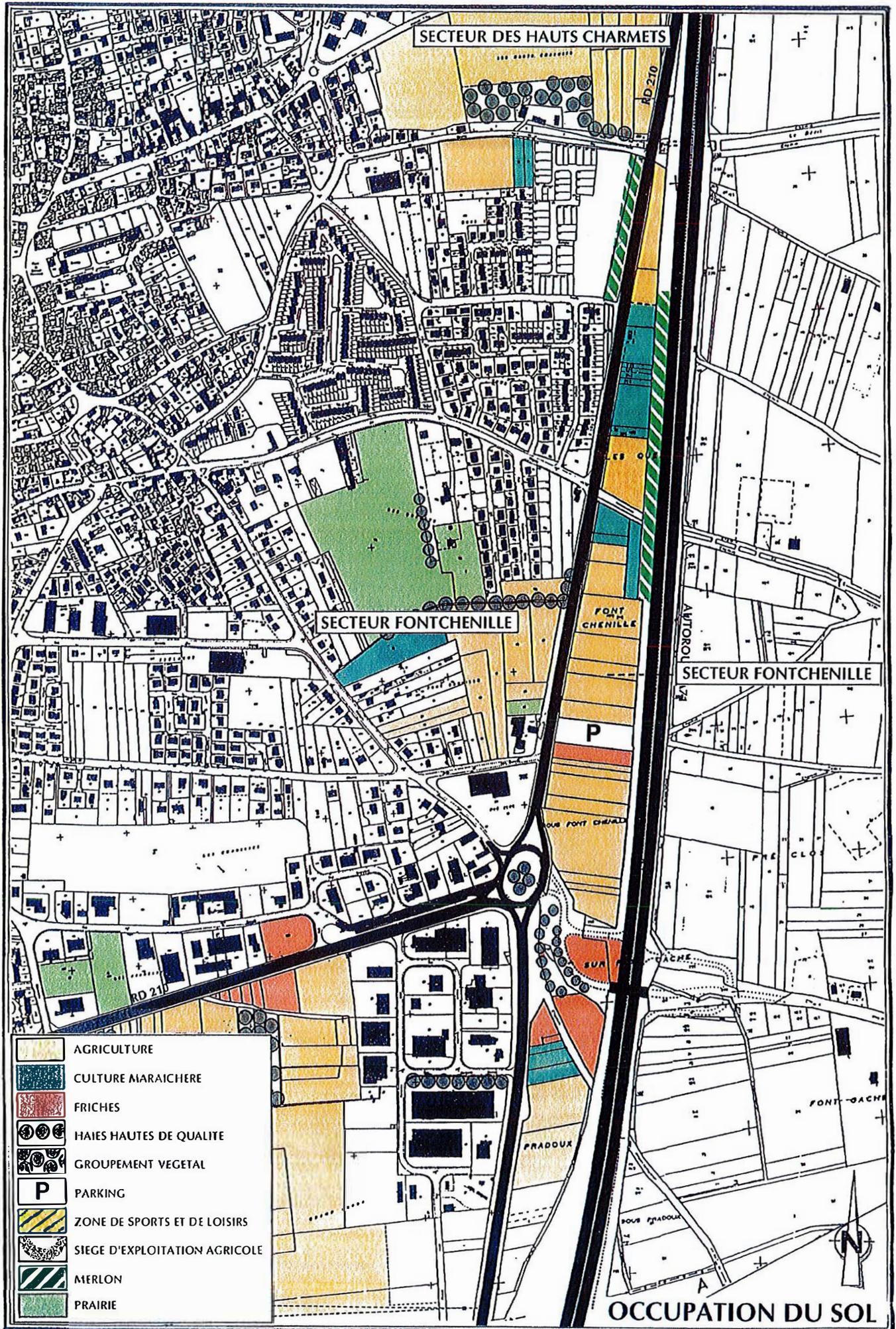


- 1 SECTEUR ROCHEFORT/ NEIGE BŒUF
- 2 SECTEUR DES HAUTS CHARMETS
- 3 SECTEUR DE FONTCHENILLE :2NAg*
- 4 SECTEUR DE FONTCHENILLE :1NAI*
- 5 SECTEUR DE PRADOUX
- 6 SECTEUR DE CHANTEMERLE

ZONES D'ETUDE







- AGRICULTURE
- CULTURE MARAICHIERE
- FRICHES
- HAIES HAUTES DE QUALITE
- GROUPEMENT VEGETAL
- P PARKING
- ZONE DE SPORTS ET DE LOISIRS
- SIEGE D'EXPLOITATION AGRICOLE
- MERLON
- PRAIRIE

OCCUPATION DU SOL

SITUATION URBAINE DES SECTEURS

II - SITUATION URBAINE DES SECTEURS

● VOCATION DU SECTEUR NORD DE L'AGGLOMERATION

Le secteur Nord de l'agglomération clermontoise a des vocations multiples

- La création de la zone de Ladoux et l'implantation de Michelin dans les années 70 a fait de ce secteur un des pôles d'emploi et d'activités majeurs. Cette vocation s'est trouvée renforcée par le développement du site de Chantemerle au Sud.
- C'est un lieu de concentration urbaine fortement marqué par l'habitat social, avec les cités Michelin de la Plaine et les quartiers Nord.
- Les bourgs autrefois ruraux de Cébazat et de Gerzat ont fortement évolué au cours des 25 dernières années. Ils se sont affirmés comme des lieux de développement majeurs de la première couronne, avec toutefois des difficultés à accéder au statut de ville auquel leur poids démographique leur permettrait de prétendre.
- Enfin, l'A 71 marque la limite de la Limagne agricole dont la vocation est clairement affichée au schéma directeur.
- Par ailleurs, le développement de l'urbanisation sur les franges immédiates de la ville centre a conduit les activités maraîchères à s'expatrier et à se relocaliser de façon préférentielle sur le site de la Prade. Ce site offre de bonnes conditions de situation et de productivité.

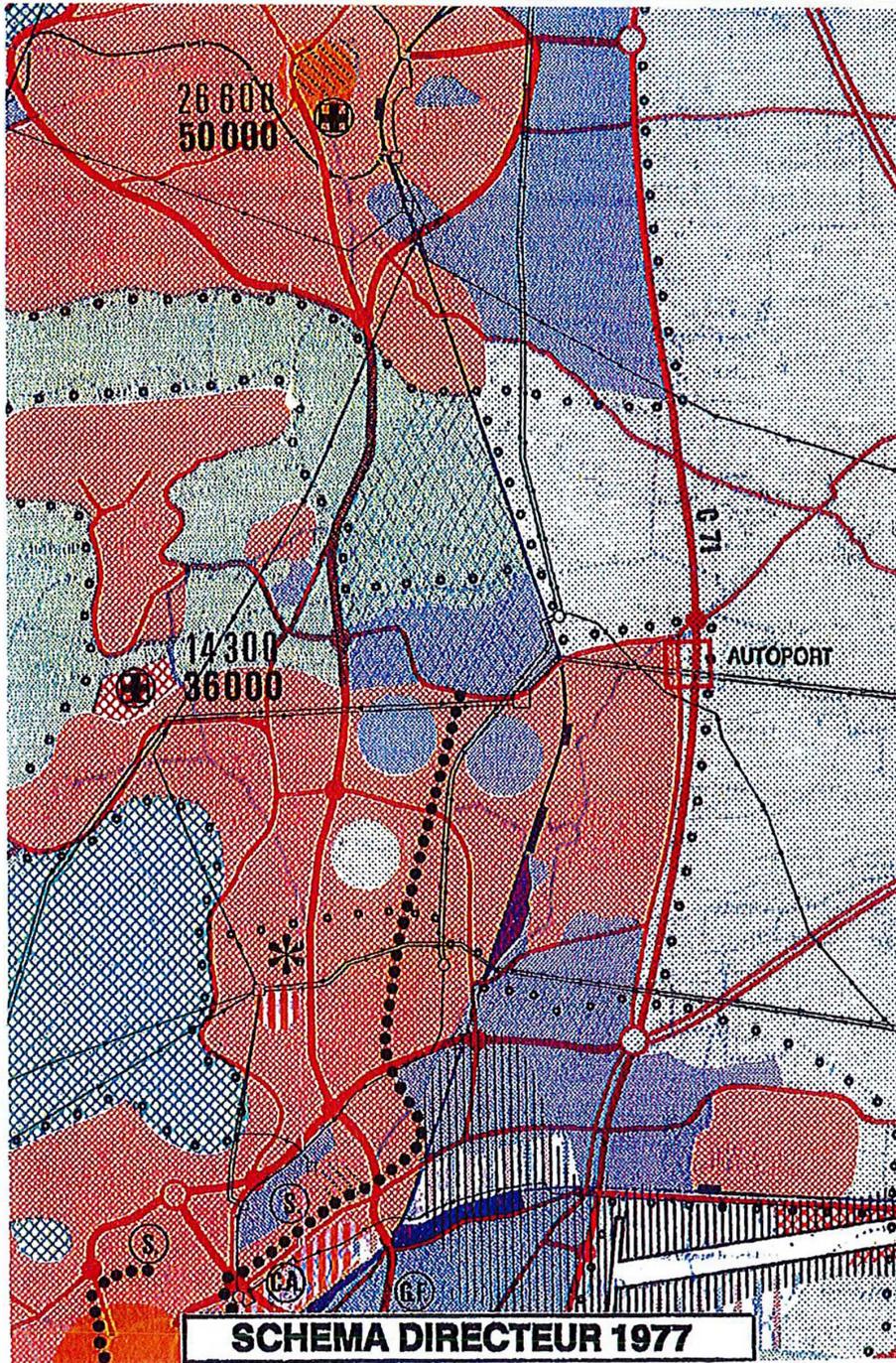
Le SDAU de 1977 faisait du secteur Nord un des sites privilégiés de développement et de structuration de l'agglomération. Le secteur était classé en zone d'urbanisation agglomérée avec trois indications complémentaires traduisant une triple vocation :

- ✓ de pôle de service tertiaire,
- ✓ de pôle d'activités industrielles,
- ✓ maraîchère aux abords du Bedat.

Par ailleurs, la vocation agricole de la Limagne était affirmée de manière stricte. Enfin, les communes de la vallée du Bedat constituaient un des secteurs d'extension urbaine forte avec une perspective de croissance de 14 300 habitants à 36 000 habitants à long terme. Toutefois, l'ouverture à l'urbanisation était repoussée après l'échéance de la première phase du SDAU (1985).

Ce secteur devait être structuré

- ✓ par une ligne TCSP reliant Ladoux au centre de Clermont
- ✓ deux voies structurantes, l'une faisant la liaison entre l'échangeur de la Prade et la future entrée Nord, l'autre reliant l'échangeur de Gerzat et la RN 9.



EQUIPEMENTS STRUCTURANTS

EQUIPEMENTS D'INFRASTRUCTURE

- ligne de transport E.D.F., canalisation de transport G.D.F.
- voie ferrée, tunnel, gare
- transport on site propre
- aérodrome
- autoroute, échangeur, diffuseur
- voie express
- autre voie importante
- 26 000** population résidentielle prévue du secteur
- urbanisation agglomérée
- urbanisation diffuse
- zone rurale, villages, constructions dispersées

zone rurale protégée sites pittoresques nécessitant une protection architecturale lors de l'élaboration des plans d'occupation des sols (P.O.S.)

FONCTIONS DOMINANTES

- fonction centrale et de services
- extension du centre et centre secondaire
- emprise ferroviaire importante
- industrie
- service tertiaire important

COUPURES DE L'URBANISATION

PROTECTIONS

- espaces boisés existants à conserver
- espaces verts et espaces boisés à créer avec intervention de la puissance publique
- coupure verte, zone à conserver dans son état naturel actuel
- zone agricole protégée

SCHEMA DIRECTEUR 1977.

Les secteurs étudiés font l'objet d'un double classement, en zone d'urbanisation à l'Ouest de la RD 210, en zone agricole pour les espaces compris entre la RD 210 et l'A 71.

Le schéma directeur dont la révision a été approuvée en 1994 a modifié très sensiblement les grandes lignes du parti d'aménagement global de l'agglomération, mais elle a confirmé le secteur Nord dans son rôle de développement et de structuration de l'agglomération.

Les perspectives d'extension urbaine ont été revues à la baisse conformément à l'objectif de valorisation du potentiel d'accueil de l'aire urbaine actuelle. La prévision d'un site d'urbanisation important sur le plateau de Lachaud a été supprimée. Les zones d'extension de Cébazat et de Gerzat ont été redéfinies.

Le développement urbain de Gerzat doit désormais s'inscrire dans l'espace défini par les grandes infrastructures : l'A 71 à l'Est, la RD 402 au Nord, la voie ferrée à l'Ouest, la RD 210 au Sud.

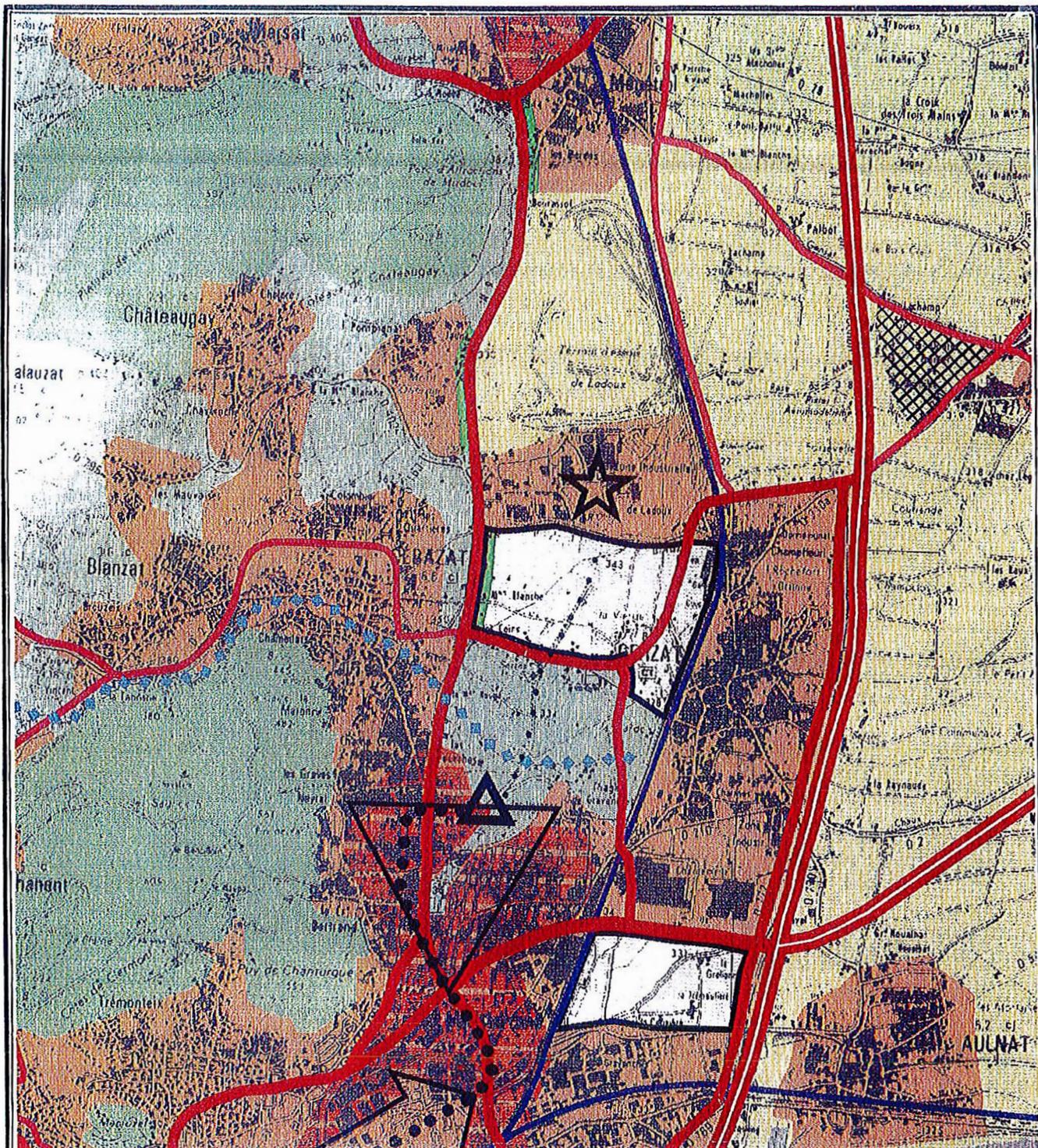
Si les ambitions en matière de développement urbain sont modérées, la vocation de développement économique se trouve renforcée.

- La création d'une ZAC de 24 ha, la ZAC du Biopole Clermont-Limagne, a concrétisé une initiative de la Communauté de Communes du Canton d'Ennezat. Cette initiative vise à constituer un pôle agro-alimentaire majeur à l'articulation de la Limagne et de l'agglomération clermontoise, directement branché sur l'A 71.
- Les réflexions engagées dans les années 84 sur le développement d'une fonction logistique dans l'agglomération clermontoise a débouché sur la création d'une ZAC de 160 ha environ. Cette option est en parfaite conformité avec la charte d'objectifs et les dispositions du schéma directeur révisé qui a précisé la vocation de ce site en le retenant parmi les cinq sites de développement stratégique de l'agglomération. Le rapport du Schéma Directeur fait référence de manière explicite à une spécialisation de ce site voué à l'accueil d'activités logistiques. Plus au Sud, le site de Chantemerle est aussi inscrit en zone de développement stratégique.

Ces dispositions révèlent sans ambiguïté les ambitions économiques sur ce secteur. Elles sont de nature à modifier sensiblement les données de l'aménagement sur l'ensemble du secteur.

Deux modifications notables sont apportées de ce fait au schéma directeur :

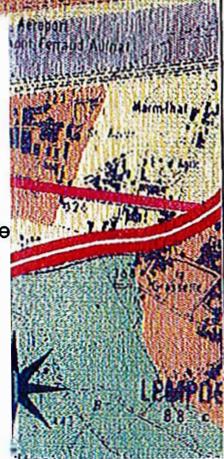
- Le site de la Prade-La Vierge est réservé strictement à l'accueil d'activités économiques au Nord de la RD 2 et à une vocation maraîchère et de loisirs au Sud,
- L'aire urbaine est repoussée jusqu'à la limite de l'A 71, englobant les terrains compris entre la RD 210 et l'autoroute.



-  Site naturel majeur à protéger dont espace à maintenir ouvert
-  Site naturel sensible du val d'Ailler à revaloriser et son espace d'accompagnement paysager
-  Espace boisé à conserver
-  Espace naturel de proximité
-  Espace rural fragile
-  Espace agricole dont espace à dominante économique
-  Bourg

-  Aire urbaine et grand espace de requalification
-  Zone de développement stratégique
-  Axe de renforcement des fonctions centrales
-  Pôle urbain principal
-  Secteur d'intervention prioritaire
-  Centre de recherche
-  Pôle touristique
-  Parc sportif ou de loisir
-  Centre d'enfouissement technique

-  Vallée à mettre en valeur
-  Transport en commun en site propre
-  Liaison bus rapide
-  Autoroute
-  Axe du Fuseau d'étude de l'A89 (P.I.G. du 10.04.94)
-  Voie structurante
-  Voie de liaison
-  Protection des abords des grandes voies
-  Voie ferrée

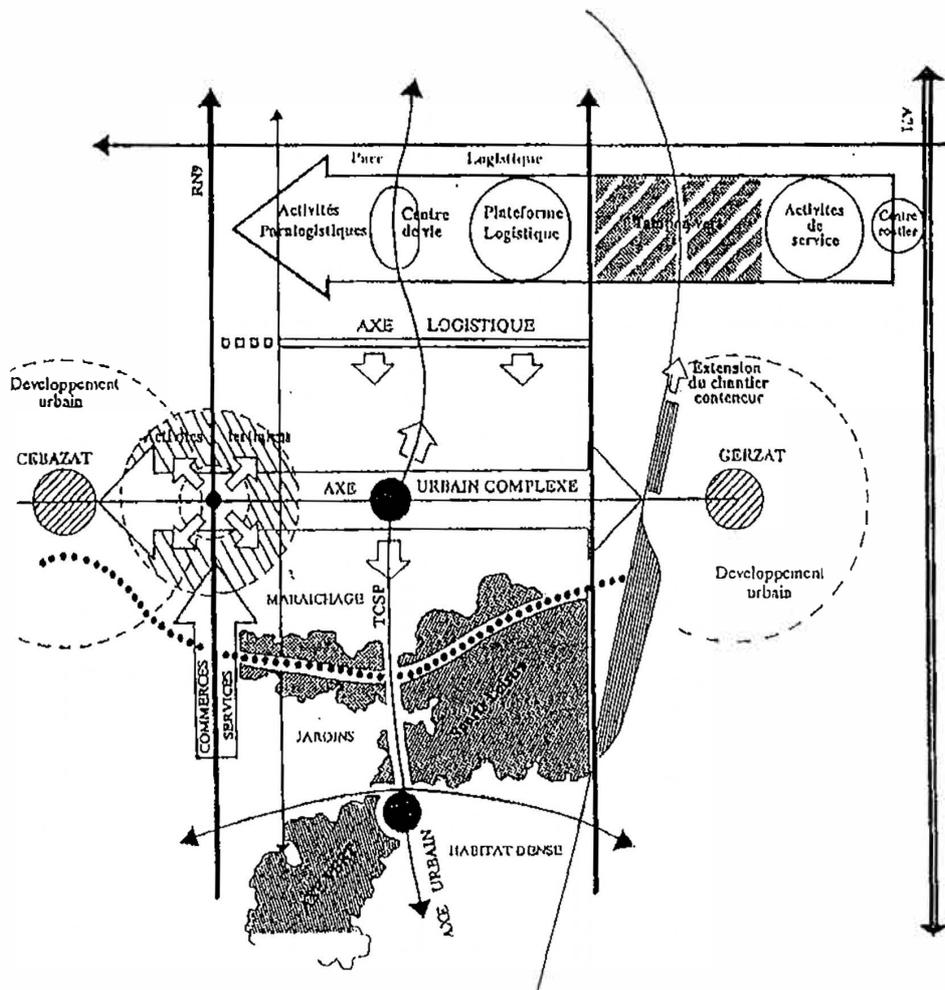


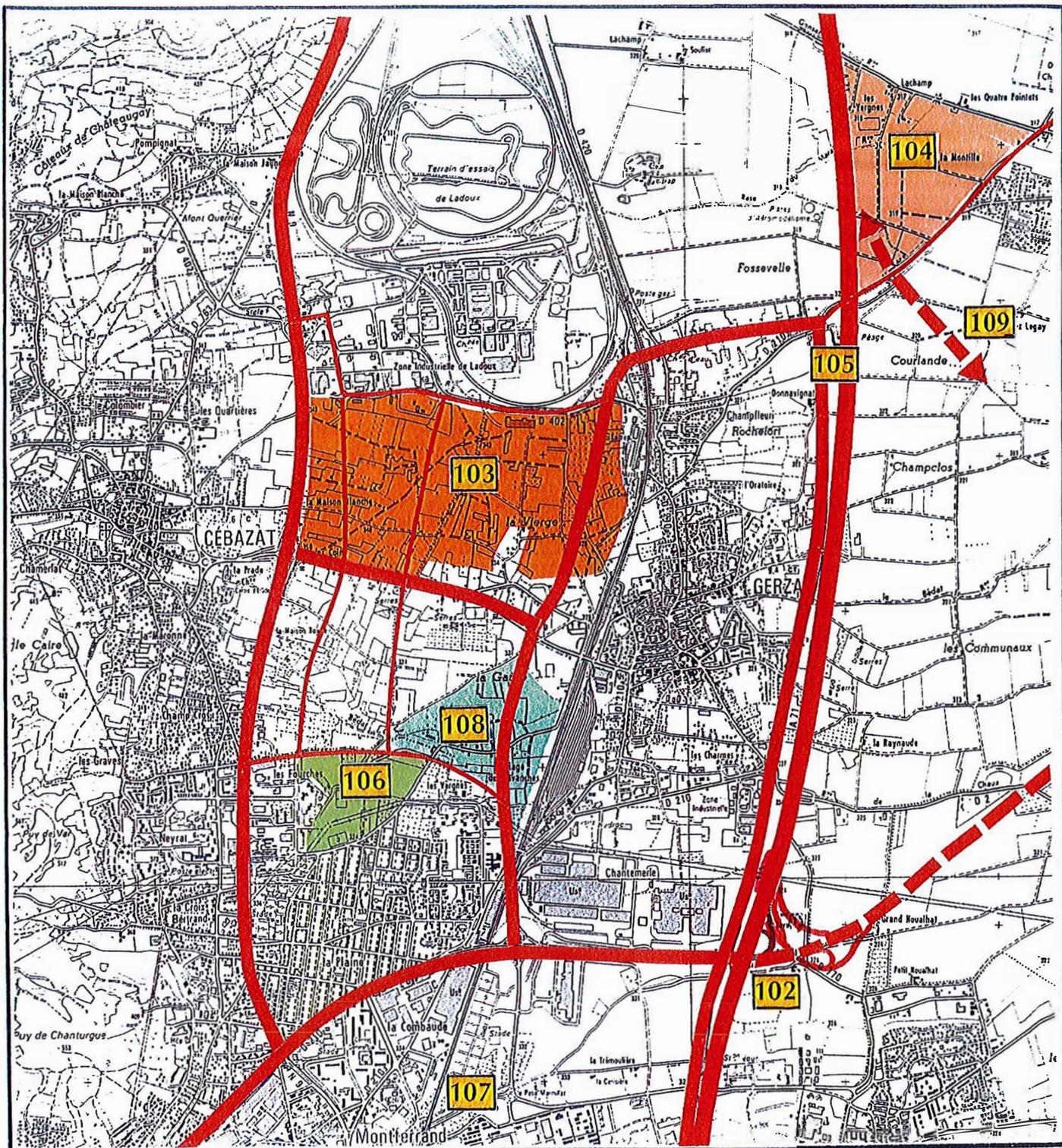
SCHEMA DIRECTEUR REVISE
(approuvé en septembre 1995).

● CONCEPTION DU PROJET LOGISTIQUE

Le projet du parc logistique Clermont-Auvergne sur le site de la Prade-La Vierge s'inscrit dans un cadre global d'organisation des fonctions logistiques sur l'agglomération autour de 4 pôles spécialisés :

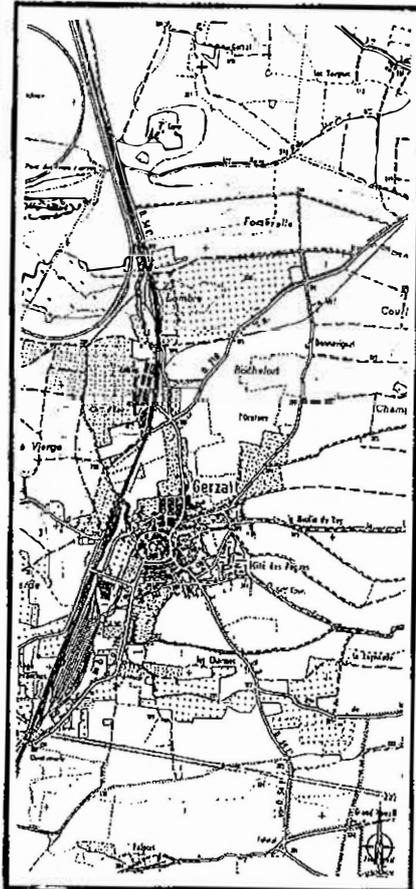
- Un centre de formation transport-logistique au Brézet.
- Un aéroport, centre de services aux chauffeurs et aux véhicules prévu au droit de l'échangeur de Gerzat. Ce projet pourrait être accompagné de la création sur le site de Neigeboeuf d'une zone de services complémentaires aux activités du parc logistique et de l'aéroport.
- Un parc logistique dans le prolongement d'activités logistiques existantes (Calberson - Transpal). L'organisation rationnelle de ces fonctions conduit à la formation d'un axe logistique directement branché sur les grandes voies de communication : l'A 71 et la RN 9, et sur les équipements ferroviaires : voie ferrée et chantier conteneur. Cette configuration permet de bien articuler les différentes fonctions entre elles tout en respectant des exigences fonctionnelles propres.
- Il est envisagé en outre de créer un Institut Supérieur de Logistique sur le site des Cèzeaux.



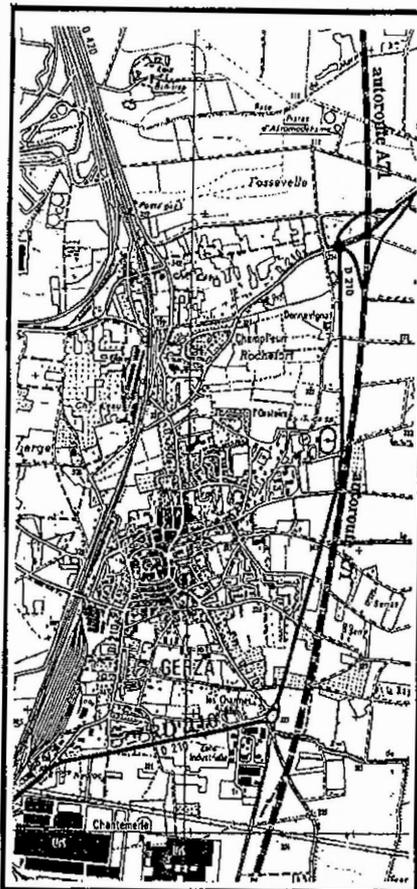


LISTE DES PROJETS AU NIVEAU DE L'AGGLOMERATION :

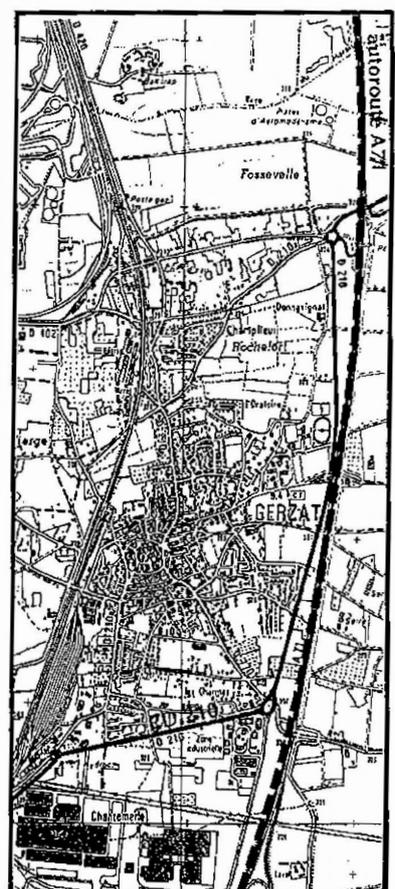
- 101 Autoroute Clermont Bordeaux (hors plan)
- 102 Liaison échangeur de Lussat/Cl.Fd.
- 103 Parc logistique
- 104 Biopôle Clermont Limagne
- 105 Autoport
- 106 Extension du complexe sportif de champratel (construction du stade en cours)
- 107 Extension de la zone d'activités de Chantemerle (en cours)
- 108 Aménagement d'une zone de loisirs (à l'étude)
- 109 Hypothèse d'une liaison A89/A72.
(bretelle de St Beauzire)



Source IGN 1962.



Source IGN 1987.



Source IGN 1994.

④ TENDANCES ET PERSPECTIVES DE DEVELOPPEMENT DE LA COMMUNE DE GERZAT

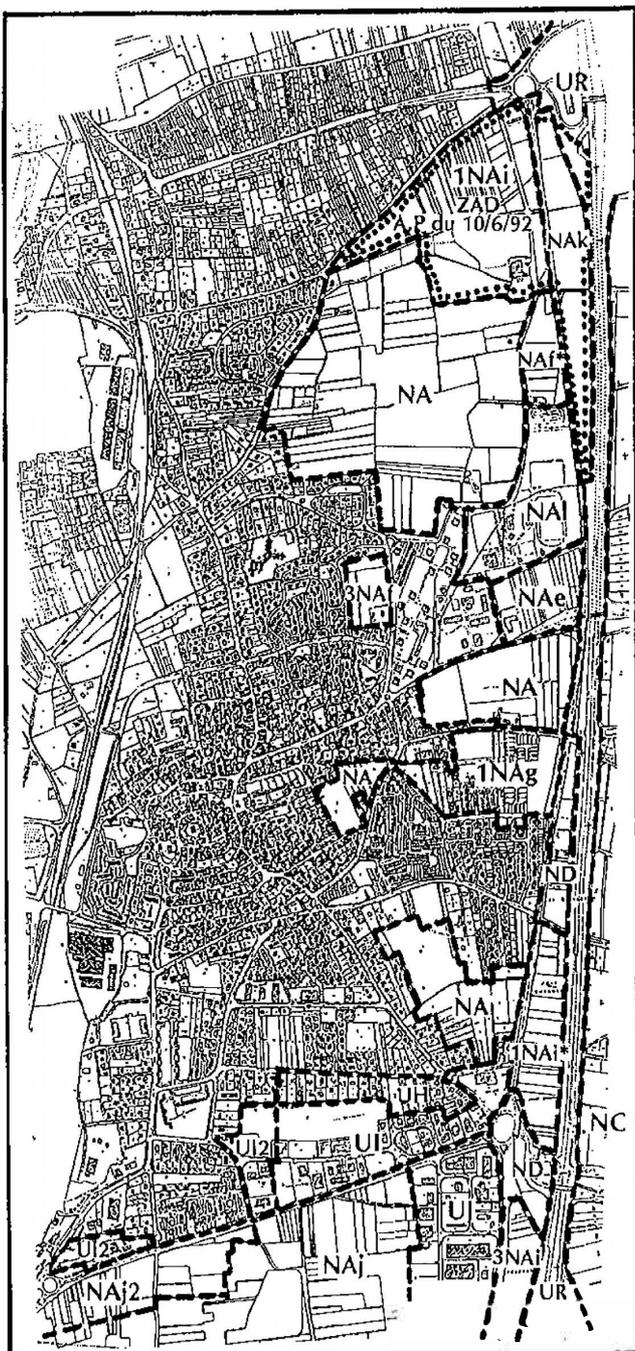
Le développement de Gerzat est essentiellement orienté à l'Est du centre ancien du fait de la coupure du territoire communal opérée à l'Ouest par la voie ferrée Clermont-Paris. Ce développement s'est effectué pendant longtemps sous une forme groupée, radioconcentrique, autour du noyau ancien. Les cités Michelin des Pègues et SNCF sont les premières entorses à ce schéma qui va éclater dans les années 60-70 sous la pression péri-urbaine. Ce développement sera marqué par plusieurs étapes fortement caractérisées sur le plan des formes urbaines avec la réalisation de la zone d'habitation du Patural à vocation d'habitat social collectif, puis la création de grands lotissements. Il conduira à une morphologie urbaine très étalée, très fragmentée et discontinue du fait du maintien de plusieurs enclaves non urbanisées où subsiste une vocation agricole résiduelle. Ce mouvement de croissance urbaine sera freiné dans les années 80-90, la commune souhaitant modérer son extension et recentrer son aménagement.

Ces options seront traduites au POS par la mise en zone NA stricte de plusieurs enclaves et de la zone de Rochefort.

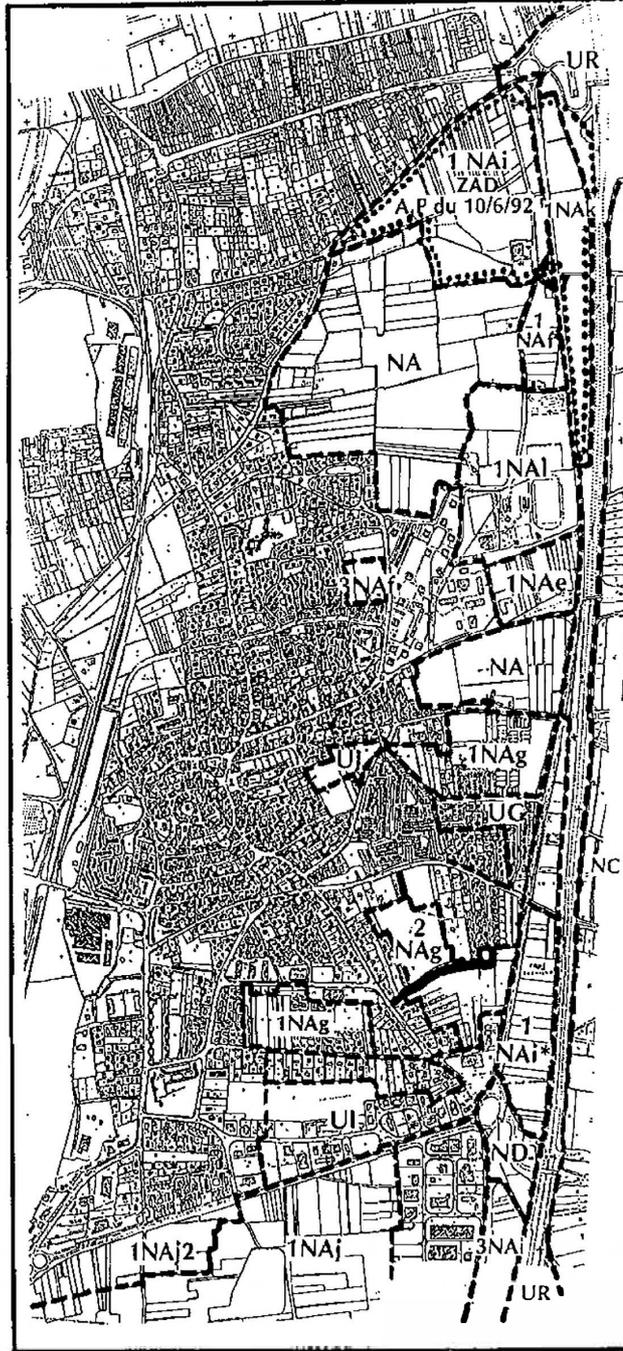
La priorité est donnée à l'urbanisation de secteurs proches du centre : zones de Trélacot et de Sous la Treille. Une réflexion est engagée sur Trélézère. Deux opérations de restructuration sont engagées parallèlement sur les îlots de la Poste, Damoiseau, la Place Pommerol faisant l'objet d'un réaménagement.

Le développement des activités s'effectuera sur deux sites :

- Celui des Pradeaux au Sud, de part et d'autre de la RD 210 aux abords du rond-point.
- Celui des Plantades dans le cadre d'une ZAC portant sur une quarantaine d'hectares située dans le prolongement de Michelin. Une opération symétrique est réalisée sur la commune de Cébazat, la ZAC des Montels.



POS ACTUEL APPROUVE EN 1994



POS MIS EN REVISION: PROJET PROPOSE

● LE PLAN D'OCCUPATION DES SOLS

Le POS approuvé en 1994 est mis en révision. Il ne propose pas de modifications importantes sur les secteurs étudiés. L'économie générale du plan n'est pas modifiée. Les orientations d'aménagement restent les mêmes.

- Au Nord, on note peu de changements, si ce n'est l'extension de la zone NAI qui devient une zone 1NAI, essentiellement destinée à recevoir des activités à caractère touristique, de sports ou de loisirs, avec des équipements d'accueil.
- Plus au Sud, la zone NA de la Treille serait en partie classée en U Jardin pour implanter un parc public, le reste de l'actuelle zone NA serait classée UF et destinée à recevoir des programmes d'habitat collectif de densité moyenne et des activités tertiaires.
- Sur l'actuelle zone de Fontchenille est prévu un classement 2NAg, zone insuffisamment équipée pour permettre une utilisation immédiate, mais dont l'urbanisation sous forme d'habitat de faible densité est tout de même permise sous réserve du respect d'un seuil fixé par le règlement. Cette zone est destinée à devenir une zone UC. Un emplacement réservé la traverse. Il correspond au réseau d'assainissement et permettrait de créer une desserte des opérations futures.
- La zone 1NAi* comprise entre l'autoroute A 71 et la RD 210, créée à la suite de l'étude préalable des franges de l'A 71 (juin 89) serait maintenue. C'est une zone insuffisamment équipée pour permettre une utilisation immédiate, mais dont l'urbanisation sous forme d'activités de toutes natures a été décidée, hormis les constructions à usage industriel. Elle est destinée à devenir une zone UI*.
- Les zones existantes autour de l'échangeur Sud seraient maintenues, de même que la zone de Pradoux classée en 3NAi, destinée à des activités de toutes natures, elle ne peut être urbanisée que dans le cadre d'une opération d'ensemble.
- Sur le site de Chantemerle, pas de changements significatifs : les zones NAj et NAj2 deviennent 1NAj et 1NAj2, mais gardent leur destination initiale. La zone 1NAj2 est située dans le périmètre de protection lié à la présence d'une installation pouvant engendrer des risques technologiques. Elle est destinée à devenir une zone de type UJ.

REGLEMENT SIMPLIFIE

ZONE	AFFECTATION DOMINANTE	IMPLANTATION PAR RAPPORT AUX VOIES	IMPLANTATION PAR RAPPORT AUX LIMITES	HAUTEUR	COS
NA	Zone à urbaniser à l'occasion de la révision du POS ou de la création d'une ZAC ou de la réalisation d'une opération compatible avec un aménagement cohérent de la zone.				Pas de COS
1NAe	Zone d'urbanisation future sous forme d'équipements collectifs	Retrait minimum de 5 m/ à l'alignement des voies routières ou de la limite du domaine public.	En limite ou égale à H/2 avec $L \geq 3$ m.	$H \leq 15$ m	Pas de COS
1NAf*	Zone d'urbanisation future sous forme d'équipements collectifs, destinée à devenir UF	Retrait minimum de 5 m par rapport à l'alignement avec $H = L$	En limite ou égale à H/2 avec $L \geq 3$ m.	$H \leq 13.5$ m	0.70 (+ 4000 m ²) 0.40 (- 4000 m ²)
1NAg	Zone d'urbanisation future sous forme d'habitat de faible densité, destinée à devenir zone UG.	Retrait minimum de 5 m par rapport à l'alignement avec $H = L$. La limite de la marge de reculement si elle existe se substitue à l'alignement.	En limite ou égale à H/2 avec $L \geq 3$ m	$H \leq 8$ m	0.35 et 0.50 pour les activités
1NAi	Zone d'urbanisation future sous forme d'activités de toutes natures hormis les constructions à usage industriel. Destinée à devenir une zone UI.	En limite ou à 5 m pour logements, bureaux, commerces si le terrain ≤ 1000 m ² A 10 m pour autres constructions si terrain supérieur à 1000 m ² . Cependant, pour un terrain de plus de 1000 m ² situé à l'angle de 2 voies, à 10 m de la voie la + importante et 5 m minimum par rapport à l'alignement de l'autre voie.	En limite ou égale à H/2 avec $L \geq 5$ m	$H \leq 12$ m et 8 m pour habitat	Pas de COS sauf pour les habitations : COS : 0.20
1NAi*	Zone d'urbanisation future sous forme d'activités de toute nature, hormis les constructions à usage industriel. Destinée à devenir UI*	Retrait minimum de 50 m par rapport à l'axe de la voie la plus à droite de l'autoroute. 10 m par rapport à la limite du domaine public le long de la RD 210 avec $H = L$.	En limite ou égale à H/2 avec $L \geq 5$ m	$H \leq 8$ m	Pas de COS sauf pour les habitations : COS : 0.20
1NAj	Zone d'urbanisation future sous forme d'activités de toute nature. Les secteurs 1NAj1 et 1NAj2 correspondent à des zones de risques technologiques. Destinée à devenir UJ.	Retrait minimum de 5 m pour les logements et bureaux, 5 m pour autres constructions si le terrain est inférieur à 1000 m ² , 10 m pour les autres constructions si le terrain est supérieur à 1000 m ² avec $H = L$.	$L \geq H/2$ avec $L \geq 5$ m et en limite sous réserve du respect des prescriptions spéciales imposées en matière d'incendie.	$H \leq 12$ m et 8 m pour habitat	Pas de COS sauf pour les habitations : COS : 0.20
1NAk	Zone d'urbanisation future sous forme d'activités tertiaires à condition de porter sur des opérations d'ensemble.	Retrait de 50 m par rapport à l'axe de la voie la plus à droite de l'autoroute et de 10 m par rapport aux limites le long de la RD 210 avec $H = L$	En limite ou H/2 avec $L \geq 3$ m	$H \leq 8$ m (12 m) sur des parties limitées de la construction	COS : 0.20
1NAI	Zone essentiellement destinée à recevoir des activités à caractère touristique de sports et de loisirs avec des équipements d'accueil et d'hébergement.	Retrait minimum de 10 m par rapport à l'alignement	$L \geq 5$ m	$H \leq 10$ m avec $H \leq 12$ m pour impératifs techniques	Pas de COS

**ANALYSE
THEMATIQUE DES SITES**

III - ANALYSE THEMATIQUE DES SITES

● CIRCULATION/STATIONNEMENT

⇒ Configuration de la trame viaire

Gerzat est traversé par plusieurs grandes infrastructures qui fragmentent le territoire en trois entités spécialisées :

- L'A 71 et la RD 210 marquent la limite de la ville à l'est et celle du territoire agricole de la Limagne.
- La voie ferrée constitue la ligne de partage entre la zone urbaine et un secteur voué à terme aux activités.

La zone urbaine est inscrite dans une grande maille de voies structurantes d'accès au centre d'agglomération et de liaisons interurbaines. L'aménagement d'un échangeur complet au péage a permis d'améliorer l'accès à l'A 71. L'A 71 supporte un trafic de plus de 16 000 véhicules par jour dans la traversée de Gerzat, ce qui est largement inférieur au trafic de la RN 9.

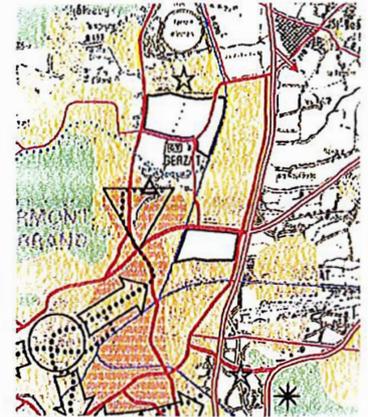
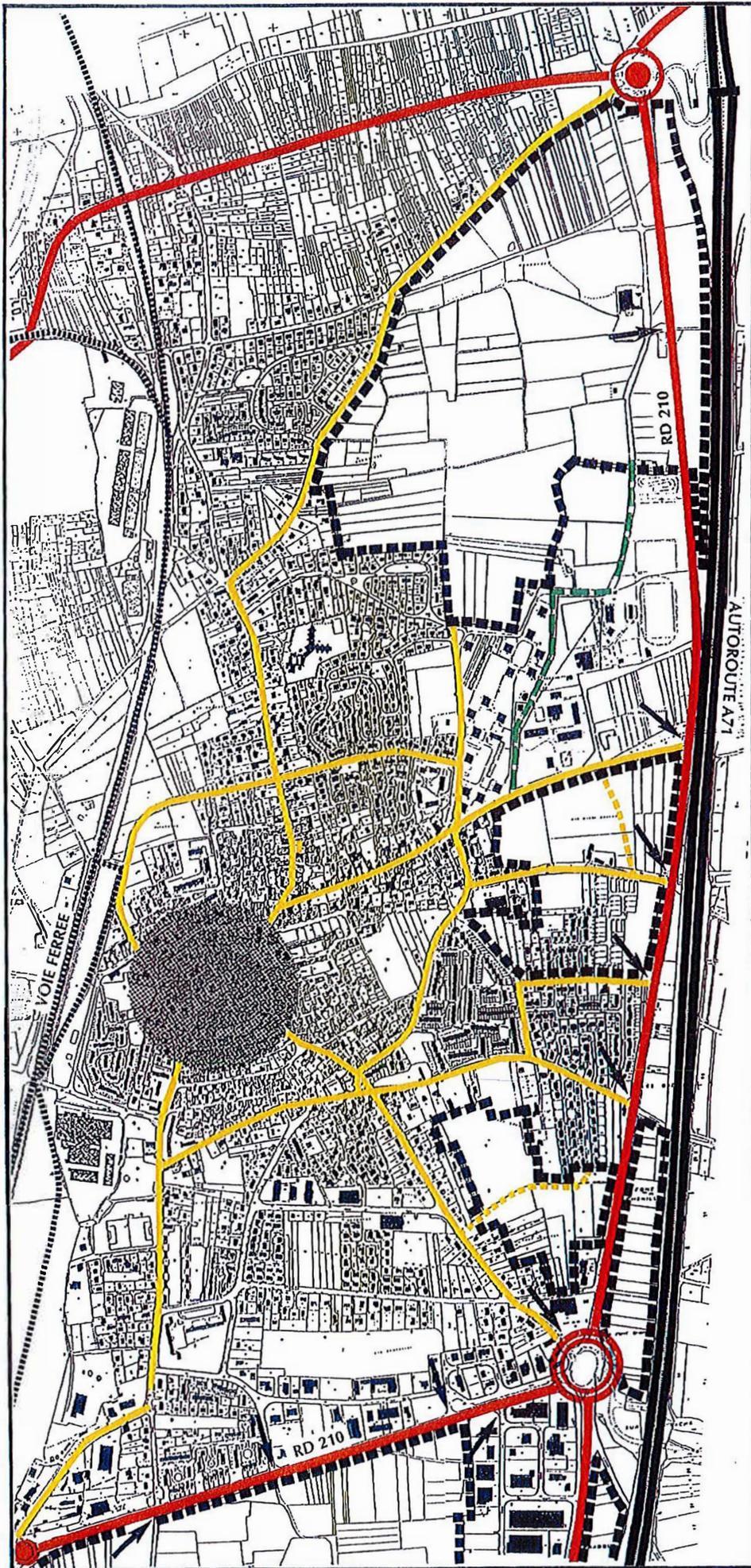
La RD 210, prolongée par la RD 772 au Sud est une voie importante qui joue des rôles multiples :

- ✓ de liaison régionale Vichy-Clermont-Ferrand,
- ✓ de pénétration dans Clermont-Ferrand à partir du Nord-Est (desserte de la Limagne, cette voie est aussi utilisée pour les liaisons Riom-Clermont comme itinéraire alternatif à la RN 9 très chargée),
- ✓ de liaisons inter zones d'activités,
- ✓ de desserte des quartiers Est de Gerzat

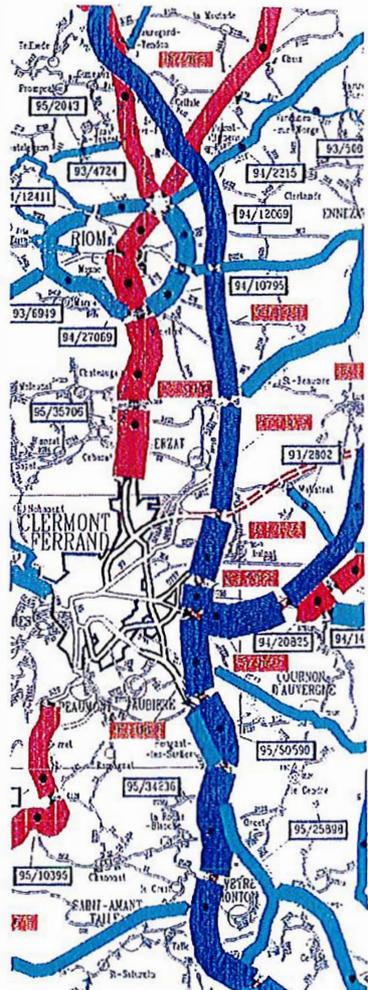
Elle supporte un trafic élevé : 12 268 véhicules par jour en 1993, 11 669 véhicules par jour en 95 (en baisse de 5 %). Le trafic poids lourds représente 13.7 % en 1993, 11.9 % en 1995. Les caractéristiques de la voie font que les vitesses pratiquées sont élevées.

La RD 402 a un rôle complexe : liaison RN 9/A71, liaison intercommunale, liaison ZI de Ladoux-A 71, voie structurante de la zone industrielle et voie de desserte d'activités.

L'accès aux zones urbaines de Gerzat s'effectue essentiellement à partir de la RD 210 par plusieurs points de branchements (11 carrefours).



EXTRAIT DU SCHEMA DIRECTEUR DE L'AGGLOMERATION CLERMONTOISE



COMPTAGES ROUTIERS
EXTRAIT DE L'ETUDE D.V.A.
Septembre 1996

- ■ ■ ■ ■ SECTEURS ETUDIES
- AUTOROUTE A71
- VOIRIE STRUCTURANTE
- VOIRIE SECONDAIRE
- VOIE FERREE
- ➔ POINT DE BRANCHEMENT SUR LE R.D. 210
- CENTRE BOURG

TRAME VIAIRE

- Trois ronds-points déterminent les entrées principales :
 - ✓ Au Sud-Ouest, le rond-point de Chantemerle-RD 210a
 - ✓ Au Sud-Est, le rond-point de Fontchenille-RD 2 (rue des Martyrs)
 - ✓ Au Nord, le rond-point du péage-A 71 et RD 210a
- Deux accès secondaires complètent ce dispositif à l'Est
 - ✓ au droit de la rue Anatole France, le carrefour a pris de l'importance du fait de la proximité des collectifs HLM du Patural, du collège et du stade,
 - ✓ plus au Sud, le carrefour de la rue des Pègues.

Le réseau principal a une configuration essentiellement radiale. Il a toutefois connu une évolution forte ces dernières années avec la constitution d'une petite ceinture de protection du centre et le réaménagement de la traverse. Le bouclage permet de mieux desservir les quartiers périphériques et de soulager le centre d'un trafic traversant nuisant.

⇒ **Desserte des zones étudiées**

- Le secteur Nord est accessible à partir du rond-point du péage et la RD 210a en venant du Nord, et par la rue Anatole France au Sud.
- Plusieurs moyens permettent d'accéder aux zones centrales :
 - ✓ le rond-point de Fontchenille et la rue des Martyrs ou la rue des Pègues pour la zone NA de Fontchenille,
 - ✓ La rue Anatole France pour la zone NA de Sous la Treille,
 - ✓ mais on peut aussi accéder par l'entrée Sud-Ouest et la RD 210a.

⇒ **Incidences des projets d'aménagement et d'infrastructures**

Les grands projets d'aménagement des zones économiques au Nord de l'agglomération, parc logistique et biopole, auront une incidence importante si les objectifs initiaux en termes d'accueil d'activités et d'emplois sont concrétisés.

Les effets de ces projets seront étalés dans le temps au fur et à mesure de la montée en puissance des aménagements. L'accès nécessaire au réseau autoroutier ne devrait pas perturber le fonctionnement de la ville. Toutefois, la création de la liaison entre l'échangeur de Lussat et l'entrée Nord entraînera une augmentation des flux au Sud.

Le schéma d'infrastructure du schéma directeur prévoit la réalisation d'une armature de voies structurantes connectées au réseau autoroutier et national indépendamment du réseau de voiries urbaines de Gerzat.

Ce dispositif devrait permettre de limiter les perturbations sur le fonctionnement de la ville. En créant un itinéraire alternatif à la RD 210 par l'Ouest de la voie ferrée, il devrait également apporter une réponse satisfaisante aux flux générés : liaisons inter zones d'activités, liaisons domicile-travail, accès au chantier conteneur.

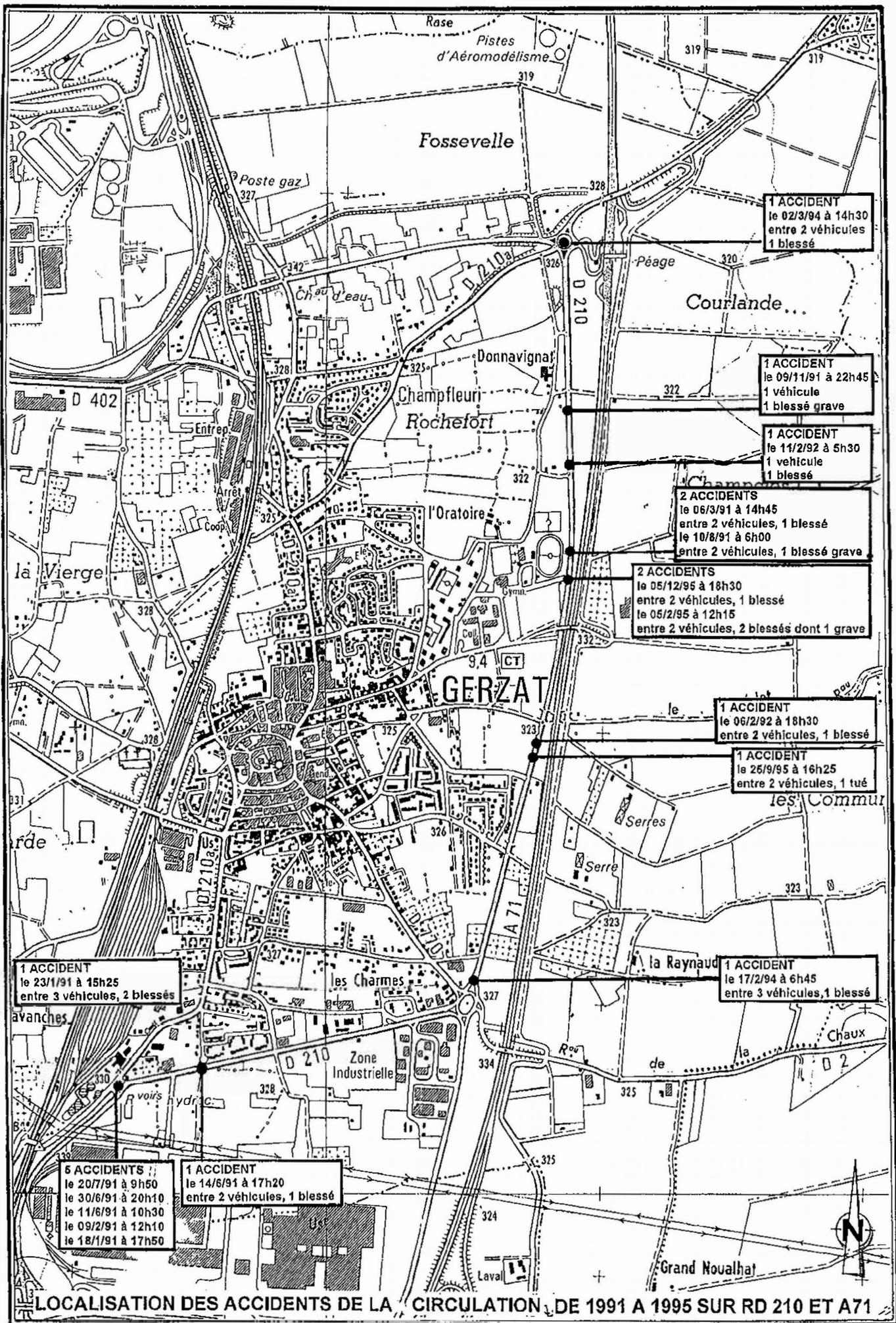
Les études du DVA en cours ont fait apparaître le très fort trafic sur la RN 9 dû à l'importance des flux migratoires entre Riom et Clermont-Ferrand. Une des hypothèses étudiées est la mise hors péage de la section Riom Clermont-Ferrand, ce qui pourrait avoir pour effet de soulager la RD 210.

⇒ **Les accidents**

L'analyse statistique des accidents corporels survenus sur la RD 210 pour la période 1991 à 1995, fait apparaître un total de 17 accidents dont 1 mortel, 3 blessés graves et 9 blessés légers.

Ces accidents ont lieu principalement sur la portion Nord de la RN 210 entre le nouvel échangeur et la zone de sports.

Une zone de concentration est relevée au droit du carrefour RD 210-RD 210a ; l'aménagement du rond-point a permis de solutionner ce problème.



SECURITE:
bilan de fonctionnement
de la circulation.

Carrefour giratoire marquant l'entrée de l'agglomération Clermontoise. Accès à la zone de Ladoux.

Pas de débouché sur la RD 210.

Carrefour non aménagé. Rond point projeté pour accès à l'autoport.

Pas de débouché sur la RD 210.

Section très rapide.

Pas de débouché sur la RD 210.

Carrefour important constituant l'un des principaux débouchés de Gerzat sur le RD 210.

Pas de débouché sur la RD 210.

Carrefour aménagé avec tourne à gauche.

Sortie peu importante.

Giratoire aménagé. Lieu de flux entrants. Noeud structurant.

Un des accès principaux à Gerzat.

Desserte zone artisanale. Pas d'aménagement spécifique.

Sortie peu importante

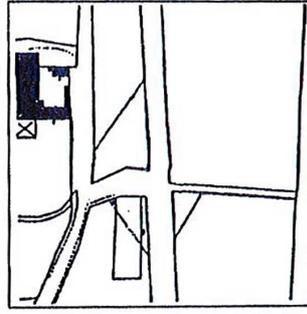
Accès à l'usine. Tourne à gauche.

Rond point entrée sud de Gerzat.



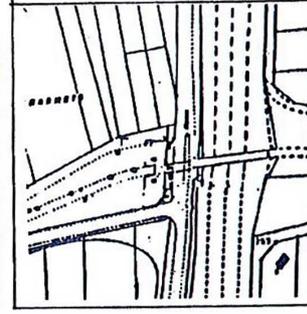
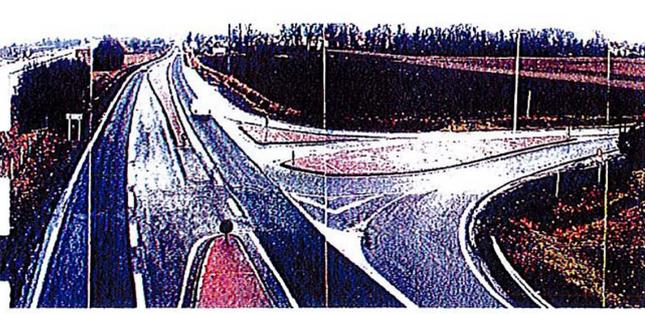
Le carrefour du péage

C'est un noeud complexe très important comprenant 6 voies. Il assure plusieurs fonctions : accès à l'échangeur A 71, accès à la zone industrielle de Ladoux, accès au centre de Gerzat, accès à Clermont-Ferrand et aux zones industrielles Est, accès au biopôle. Les capacités de ce giratoire risquent d'être insuffisantes à terme, lorsque le parc logistique projeté aura atteint un certain niveau de développement.



Future entrée de l'autoport

C'est le débouché d'un chemin non revêtu qui dessert la zone de sports et la ferme de Donavignat. Ce débouché n'est pas aménagé. Aucun stop n'est formalisé. Il représente l'emplacement de l'entrée du futur autoport et le débouché de future zone NA de Rocheïort. Aujourd'hui fréquenté de manière marginale, ce carrefour est amené à devenir un carrefour important de ce secteur.



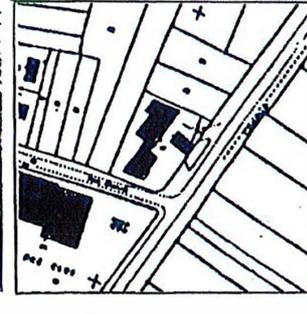
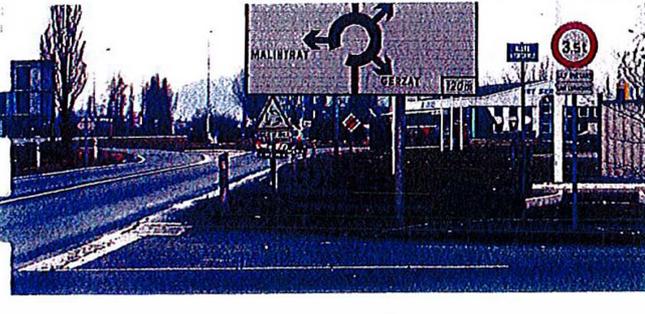
Débouché de la rue A. France sur la RD 210

Cette rue est une voie structurante à l'échelle de la commune de Gerzat. Elle dessert non seulement le centre bourg, mais draine tout le secteur des collectifs du Patural et le secteur des équipements (collège, gymnase, gendarmerie). Elle est donc très empruntée. Ce carrefour a fait l'objet d'aménagements assurant tous les mouvements. Il reste cependant dangereux du fait du trafic et des vitesses pratiquées.



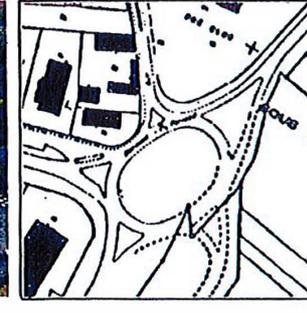
Débouché de la rue des Pègues sur la RD 210

La rue des Pègues dessert un quartier pavillonnaire important de Gerzat. Le mouvement de tourne à gauche est formalisé par des îlots directionnels bitumés et par des marquages fléchés au sol. Le carrefour est géré par un stop à la sortie de la rue des Pègues. Cette sortie reste dangereuse du fait de la densité du trafic sur la RD 210 et des vitesses pratiquées.



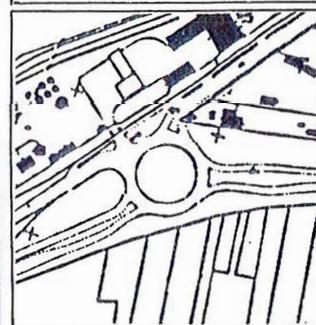
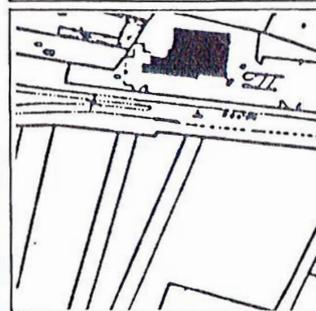
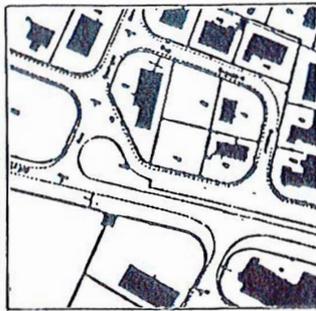
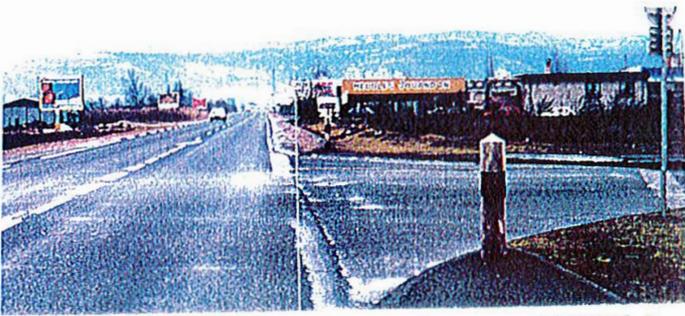
Débouché de l'allée de Fontchenille sur la RD 210

Ce débouché, très proche de l'échangeur de Fontchenille reste secondaire. La sortie est gérée par un stop. Une ligne blanche continue sur la RD 210 permet d'en interdire l'accès direct dans le sens Sud-Nord. Il contraint l'automobiliste à emprunter le giratoire pour aller dans ce sens. Aucun aménagement n'est prévu pour les piétons.



Carrefour de Fontchenille

Noeud important et complexe comprenant 5 voies. Il se situe au bout de 3 grandes lignes droites très roulantes. Il correspond aussi au débouché de la rue des Martyrs qui est un des accès à Gerzat et dessert le secteur pavillonnaire des Quelles et de Fontchenille. Il correspond enfin au débouché de la RD 2. C'est donc un noeud très fréquenté. Les différents sens sont formalisés par des îlots directionnels engazonnés et des marquages au sol. Le traitement de ce carrefour intègre les activités présentes, notamment le garage Renault et le bâtiment de Jet Services. La ZI est desservie par une contre-allée.



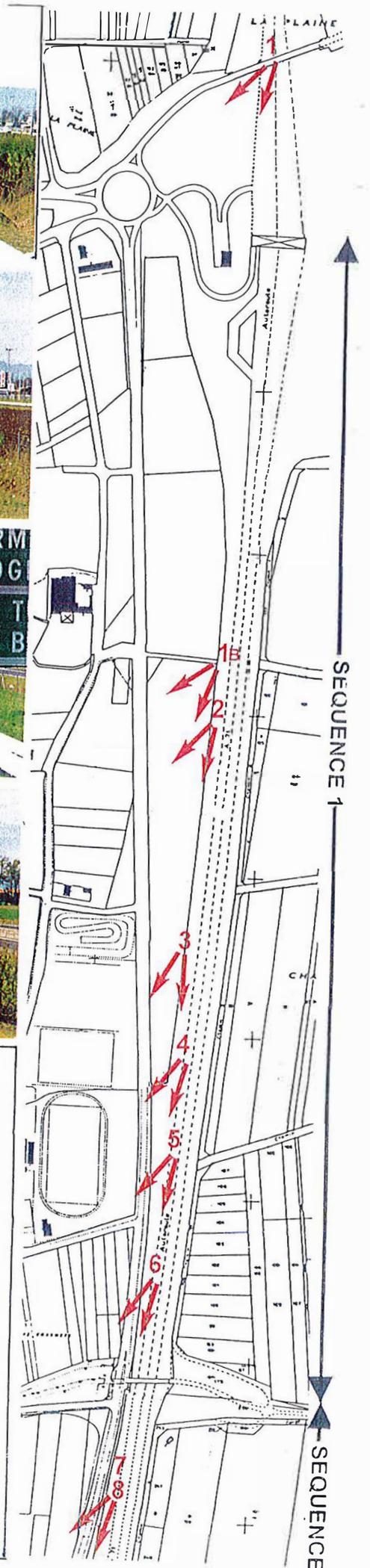
Le débouché de la rue Gambetta sur la RD 210
 Cette rue dessert d'un côté un secteur pavillonnaire et de l'autre un secteur d'activités. La sortie est gérée par un stop.

Débouché de l'allée de Chantemerle sur la RD 210

Cette voie desservant l'usine Michelin présente des caractéristiques particulières : elle est rectiligne, d'un gabarit d'environ 8 m et bordée de candélabres urbains. Un environnement encore agricole, mais voué à l'urbanisation industrielle à court terme. C'est un cul-de-sac. Le débouché sur la RD 210 est géré par un stop et un tourne-à-gauche. La très grande visibilité au niveau de cet embranchement le rend moins dangereux malgré les vitesses excessives pratiquées sur la RD 210 et la sortie de nombreux poids lourds par cette voie.

Le giratoire de Chantemerle

Il s'agit d'un noeud important (entrée Sud de Gerzat). Les différents sens de circulation sont matérialisés par des îlots directionnels engazonnés. La visibilité semble correcte quelque soit le sens de circulation. Cependant, en 1991, 5 accidents se sont produits à hauteur de ce giratoire.



● PAYSAGE

⇒ L'A 71

La découverte du paysage s'effectue de manière séquentielle et rythmée avec des paysages « panoramiques » et d'autres où les vues sont plus limitées. Les séquences paysagères traversées s'apparentent à plusieurs « familles »

- ✓ le paysage de grandes cultures, caractéristique de la Limagne,
- ✓ le paysage rural périurbain, avec des petites parcelles, des arbres, des jardins, des friches qui présente un aspect mi naturel, mi suburbain
- ✓ le paysage bâti des « façades urbaines » et sa lecture qualitative :
 - les zones d'habitat : lotissements,
 - l'urbanisme activités et commerces : rond-point de Gerzat vers Chantemerle
 - l'urbanisme hôtelier : péage de Gerzat,
 - les grandes industries : Chantemerle.

On distingue cinq séquences principales du péage à la limite communale.

→ La première séquence va du péage au premier pont. Le paysage, au caractère naturel marqué, est constitué de trois plans :

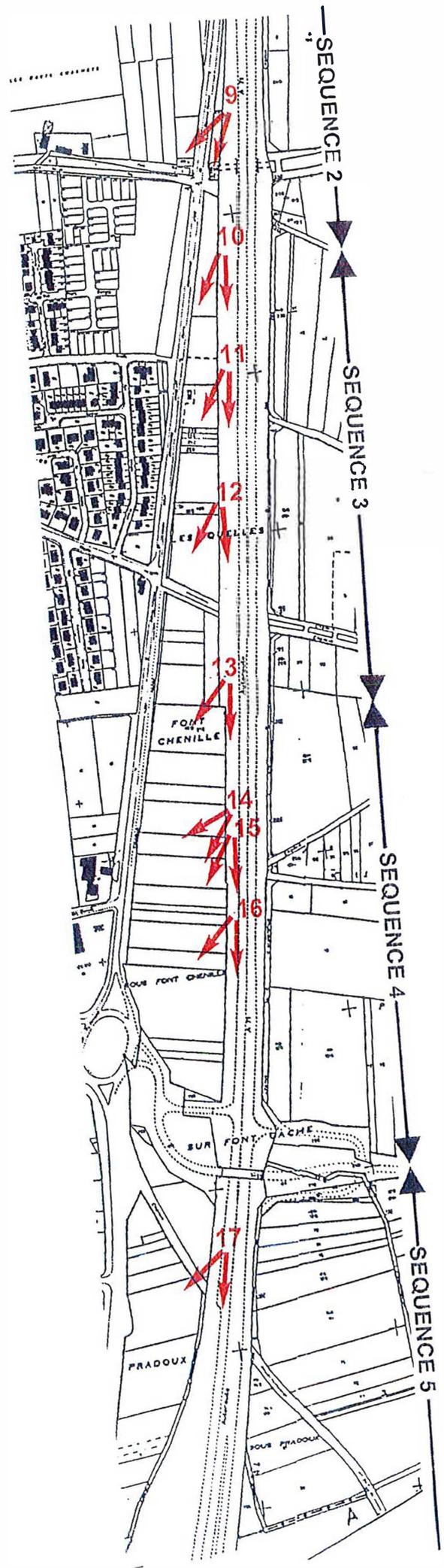
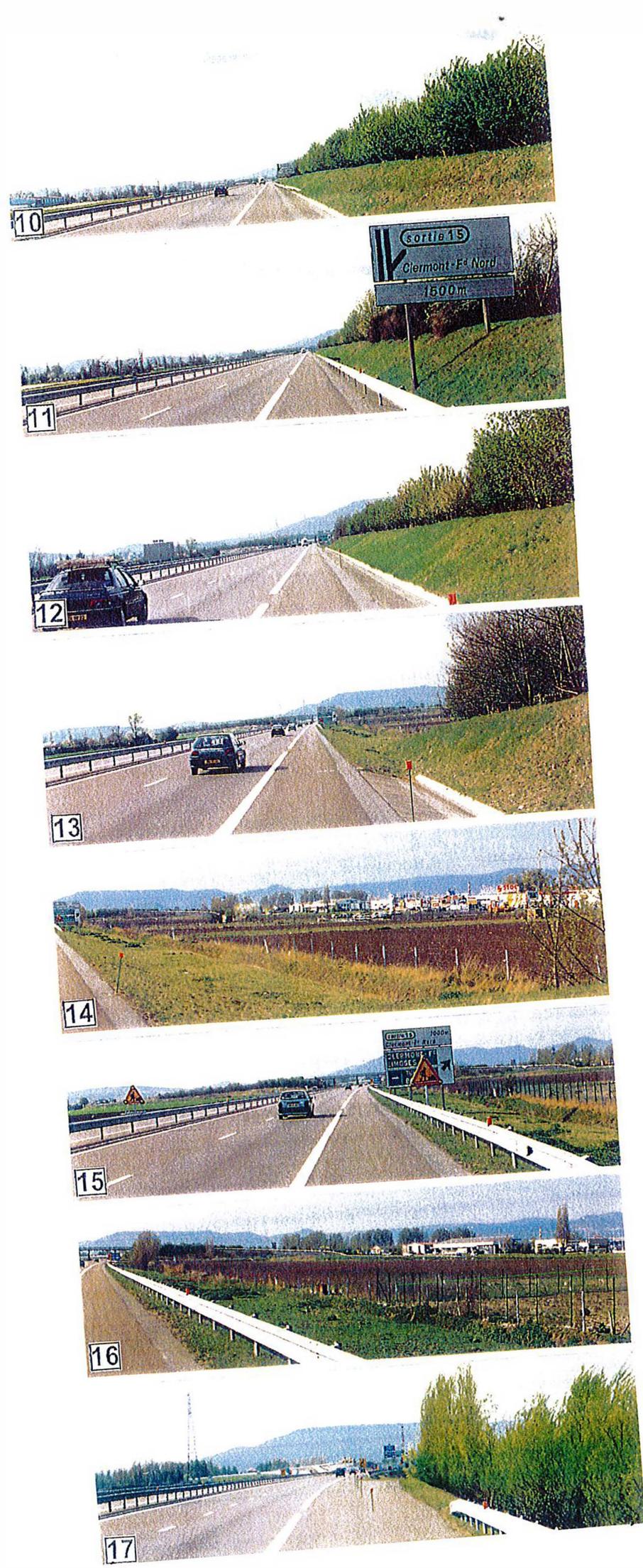
- ✓ la Chaîne des Puys en arrière-plan
- ✓ un plan intermédiaire, la zone de Rochefort, au caractère rural préservé grâce au maintien d'une trame de haies hautes étoffée.
- ✓ Un premier plan très dégagé correspondant à Neigeboeuf et aux terrains compris entre l'A 71 et la RD 210.

L'impact visuel de ce premier plan est très important car il est perçu quasiment à l'arrêt, à la sortie du péage et la végétation est rare, l'urbanisation peu présente.

Plusieurs points d'appel visuels ponctuent cette séquence. Leur impact est inégal. L'hôtel a un impact fort du fait de son isolement et ce, malgré son faible gabarit, le château d'eau et les silos plus éloignés, la ferme de Donnavignat et un pavillon.

Le deuxième point d'appel fort et identifiable est constitué par le complexe sportif et les équipements repérés par la tour du centre de secours.

La trame végétale limite quelque peu l'impact de ces constructions mais elle est insuffisamment développée le long de la RD 210 pour l'amortir complètement. Elle est limitée au droit du stade et aux approches du pont sur l'A 71.



Dans le sens Sud-Nord, le site n'est pas perçu de loin. Il faut pratiquement arriver à sa limite Sud pour le découvrir du fait de la présence du talus et de l'ouvrage existant et de la végétation. Mais cette protection reste fragile (la haie entre la RD 210 et l'A 71 a été coupée. Passé cette haie, on découvre l'ensemble du site de Neigeboeuf et au premier plan la langue de terrain sur laquelle l'autoport est projeté. Ce secteur est très sensible car aucune végétation ne fait écran.

A noter l'impact de la tranchée de la RD 402 qui forme une ligne blanche qui contraste fortement sur le paysage et plus encore celui de l'hôtel dont l'impact est d'autant plus fort qu'il est seul et que ses abords ne comportent aucune végétation.

Le secteur de l'A 71 appartient à un paysage agricole de Limagne : champs ouverts, présence d'un réseau de haies peu étoffé et hétérogène, des constructions cernées de végétation.

→ Les talus du pont bloquent les vues sur le secteur situé au delà du stade qui constitue la deuxième séquence.

Cette deuxième séquence est très courte, une fenêtre très limitée permet de découvrir un paysage pavillonnaire en partie masqué par un merlon récent protégeant les derniers groupes d'habitations construits.

→ Vient ensuite une séquence sans vue, très maîtrisée du fait de la présence d'un merlon paysagé sur l'A 71. Cet effet d'écran est amoindri l'hiver. Les toitures des groupes d'habitation émergent au dessus du talus. Dans le sens Sud-Nord, les talus du passage supérieur de la RD 2 bloquent les vues, mais au delà, le site de Fontchenille et les groupes d'habitations sont très perçus. Cette séquence est marquée par son environnement et son paysage agricole. Elle se finit par une vue dans l'axe sur Gergovie.

→ Avec la fin du merlon planté, au droit de la zone NA de Fontchenille commence une autre séquence qui est bloquée par le franchissement de la route de Malinrat. Les vues s'ouvrent largement sur la Chaîne des Puys au loin. Mais ces vues de qualité sont altérées par le plan intermédiaire constitué par un paysage d'activités très hétérogène. La réalisation du parc à voitures du garage Renault entre l'A 71 et la RD 210 n'a pas amélioré la situation. La trame végétale est toujours présente au coeur de l'urbanisation. La sensibilité du premier plan qui correspond à la zone 1NAi de Fontchenille est très grande.

→ La dernière séquence après le pont présente sensiblement les mêmes caractéristiques. La présence d'une végétation le long de l'A 71 amortit les vues sur les activités dans le sens Nord-Sud. Cet effet est amoindri l'hiver, et dans le sens Sud-Nord, le site de Pradoux est perçu avec le front des activités existantes, l'impact de la centrale à béton étant particulièrement fort.



⇒ **La RD 210**

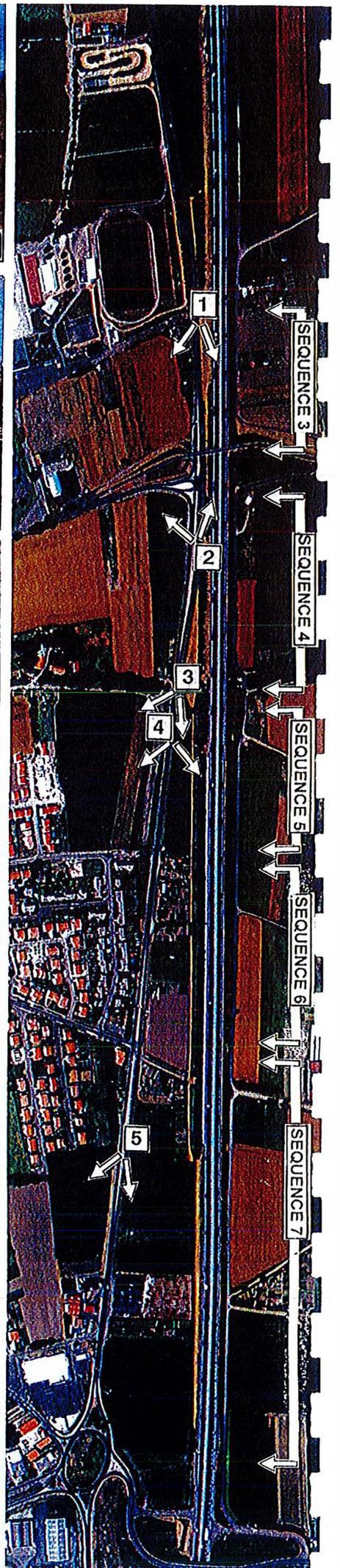
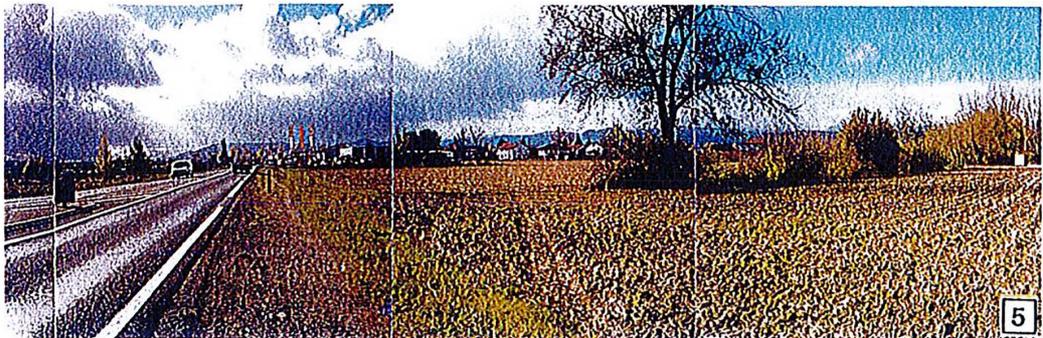
Du péage au rond-point de Fontchenille, les itinéraires ont des caractéristiques assez proches. Toutefois, les aménagements paysagers réalisés le long de l'autoroute font que le paysage perçu n'est pas identique.

Le positionnement de la RD 210 par rapport à l'urbanisation renforce l'impact des constructions situées aux abords immédiats de la voie. Enfin, même si sur les premières séquences, l'autoroute ne crée pas de blocage visuel sur la Limagne, elle n'en est pas moins un élément marquant, notamment au niveau du péage.

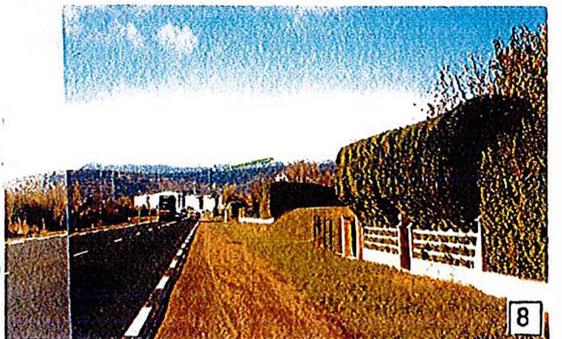
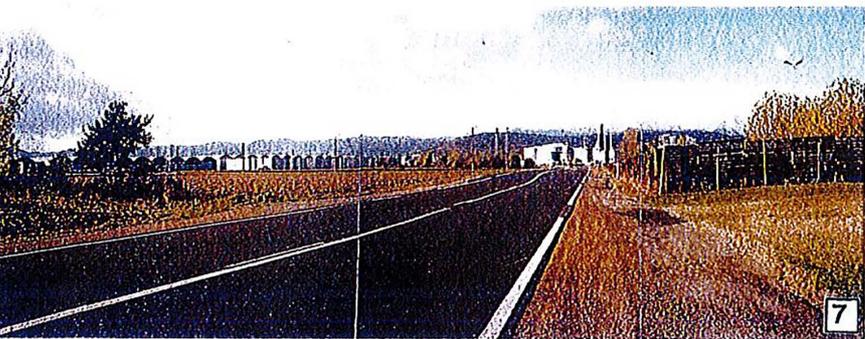
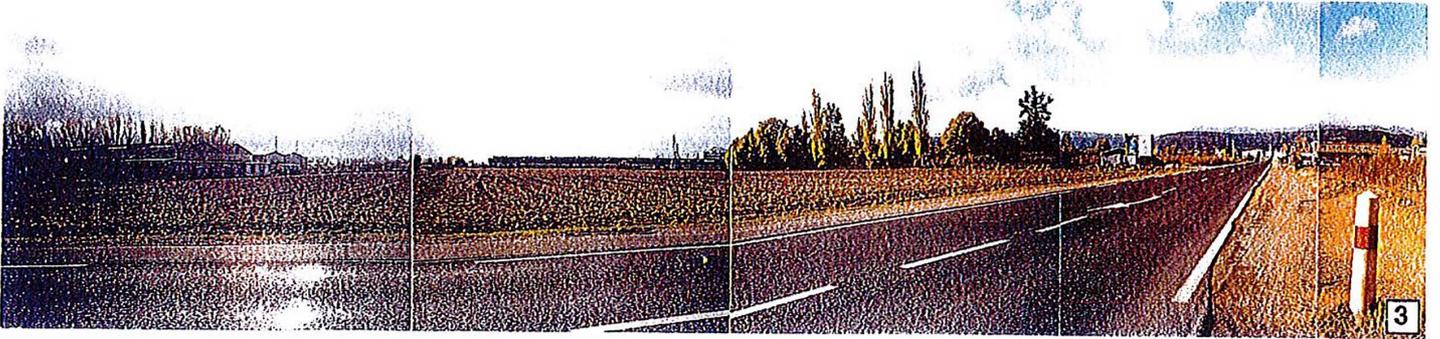
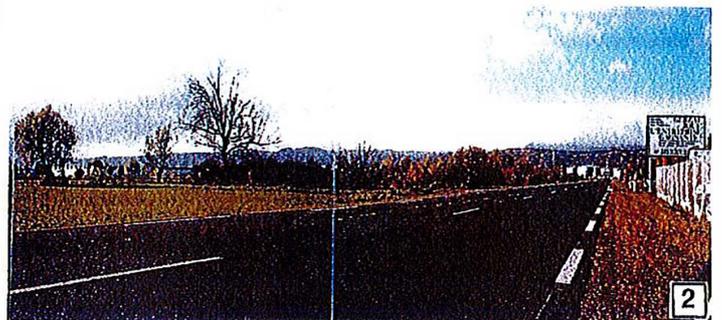
Ce parcours est très hétérogène. La voie elle-même ne bénéficie pas d'aménagements paysagers particuliers. Le traitement est sommaire.

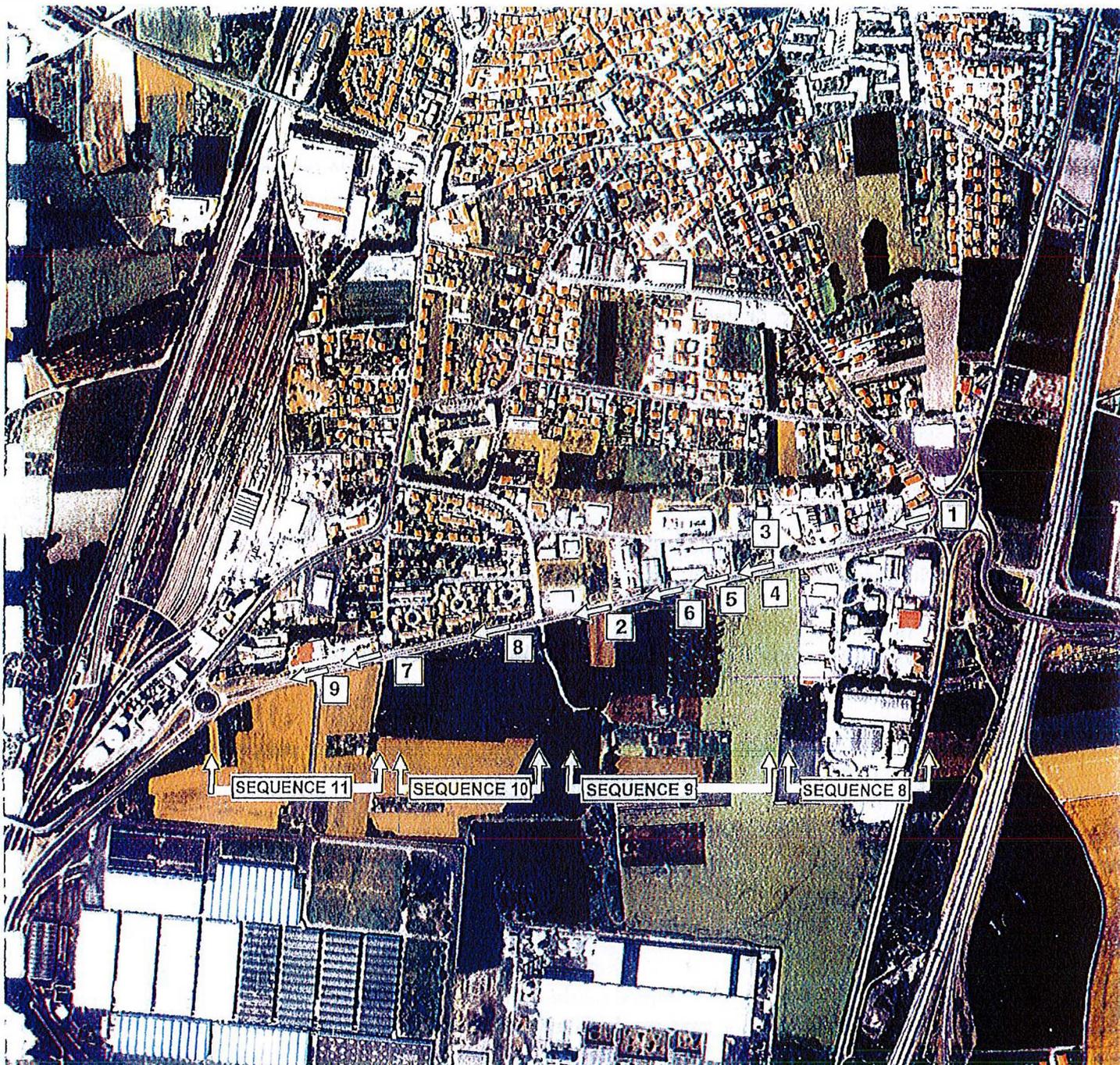
- La première séquence, au delà du péage jusqu'au pont, reste à caractère agricole dominant avec la ferme de Donavignat et la trame végétale structurant le site de Rochefort. Le secteur de Neigeboeuf est plus dégagé. Le stade forme une sous-séquence caractérisée.





- Du stade jusqu'à la fin du merlon de l'A 71, le paysage se resserre. Les vues sont bloquées à l'Est en profondeur. On ne perçoit qu'une bande étroite de petits jardins et de terres exploitées. Le merlon destiné à protéger le groupe d'habitations récent forme avec celui de l'A 71 un effet de tunnel qui limite les vues dans l'épaisseur et renforce l'impact de ses caractéristiques géométriques. Le plateau de Gergovie ferme au loin la perspective dans l'axe de la RD. De part et d'autre de ce merlon, des fenêtres s'ouvrent sur des espaces agricoles résiduels avec une présence sensible de la trame végétale qui atténue quelque peu la perception d'une urbanisation hétérogène à caractère collectif (Le Patural) ou pavillonnaire. Plus au Sud, la RD 210 tangente un groupe d'habitations très proche qui laisse voir les arrières de parcelles.
- A l'approche du rond-point, la RD 210 s'éloigne de l'A 71 et le paysage s'ouvre à nouveau sur les lointains. Toutefois, ce paysage est fortement altéré par un premier plan d'activités (station service, station de lavage de voitures, supermarché, parc à voitures lié au garage Renault).



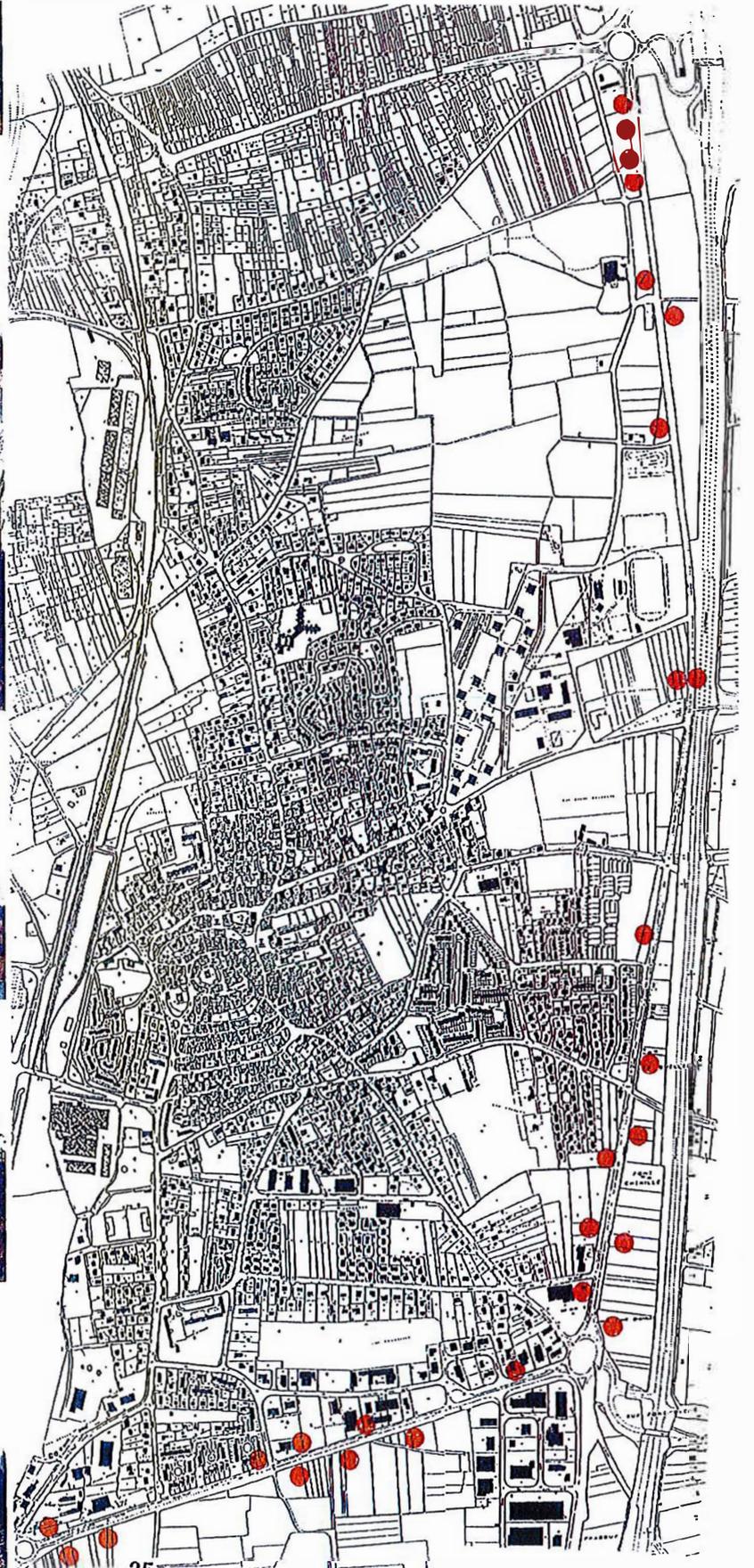
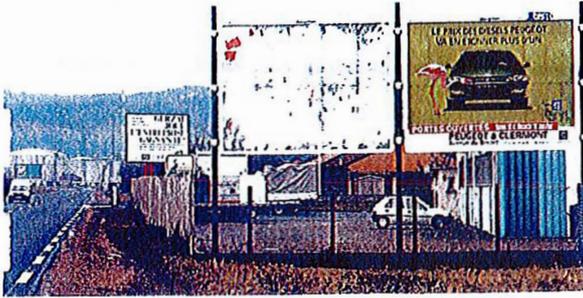


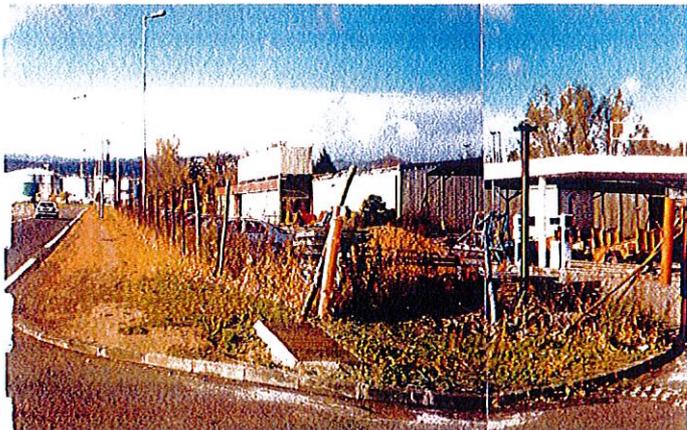
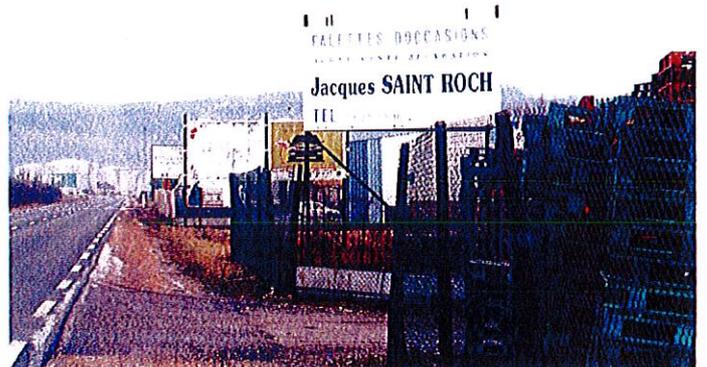
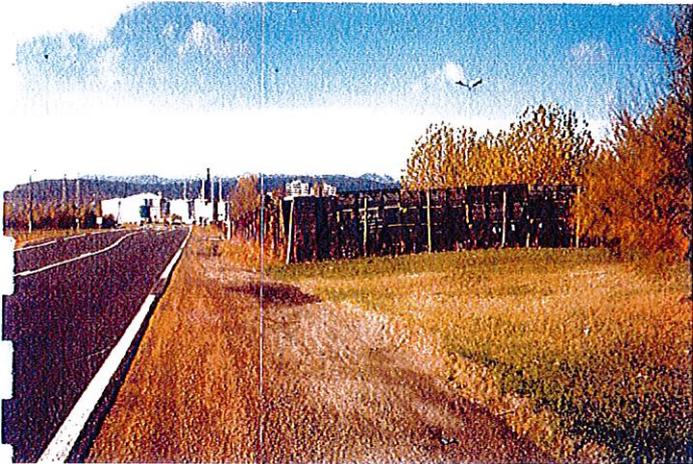
- Du rond-point de Fontchenille au dépôt de carburant se déroule une longue séquence unifiée par les vues larges et spectaculaires sur la chaîne des Puys. Mais l'hétérogénéité des abords conduit à une grande fragmentation d'un paysage fortement marqué par ces activités. Globalement, ce paysage est de qualité médiocre. L'emprise de la voie est traitée sommairement. La perspective bute sur les aires du dépôt de carburant. Les abords privés de la voie sont souvent mal entretenus et ponctués de dépôt de toutes sortes. Les clôtures sont disparates. L'architecture est hétérogène.
- Le premier passage de la zone artisanale à la sortie du rond-point est de bonne qualité, les abords de la voie sont soignés, une haie basse et des plantations délimitent la contre-allée et masquent les voitures en stationnement. Le vis à vis est moins bien traité, mais des emprises existantes permettraient d'améliorer en partie la situation.
- La suite se présente moins bien. La présence de friches non bâties et bâties confère à ce secteur une image d'abandon et de désolation. Un groupe d'habitations crée une interruption avec une végétation plus présente, mais l'hétérogénéité des clôtures et des plantations affaiblit son impact. Ce changement est de courte durée, le paysage se dégrade à nouveau après, avec une ancienne friche commerciale réaffectée en dépôt de récupération.
- Le paysage perçu au Sud est totalement différent, au delà d'une première séquence correspondant à la zone d'activités. Au paysage désordonné, hétérogène, sans qualité des franges des Pradeaux s'oppose un paysage plus harmonieux et plus valorisant en terme d'image au Sud.
- C'est un paysage de grande industrie qui occupe le plan intermédiaire. Les usines se détachent sur le fond spectaculaire de la Chaîne des Puys. L'architecture est signifiante et homogène. Ses qualités d'image ne sont pas altérées par le premier plan maintenu en zone agricole. Quelques lambeaux de végétation ponctuent ce parcours, mais cet équilibre est fragile.

LE FOISONNEMENT DES PANNEAUX PUBLICITAIRES

On recense un nombre important de panneaux publicitaires répartis sur l'ensemble du parcours de la RD 210.

Ces panneaux ont un impact fort sur le paysage urbain. Ils occultent toute perspective lointaine.





PAYSAGE: HETEROGENEITE DES CLOTURES ET
36 TRAITEMENT MEDIOCRE DES ABORDS ROUTIERS

⇒ **Nuisances**

Le cumul de la RD 210 et de l'A 71 qui tangent les principales zones d'urbanisation est une contrainte forte.

Des mesures de protection ponctuelles sont prises sur l'A 71 où un merlon paysagé est implanté au droit des groupes d'habitations et lotissements du secteur des Quelles. Mais ce merlon a des effets secondaires par rapport à la RD 210, source de nuisances importantes pour les riverains.

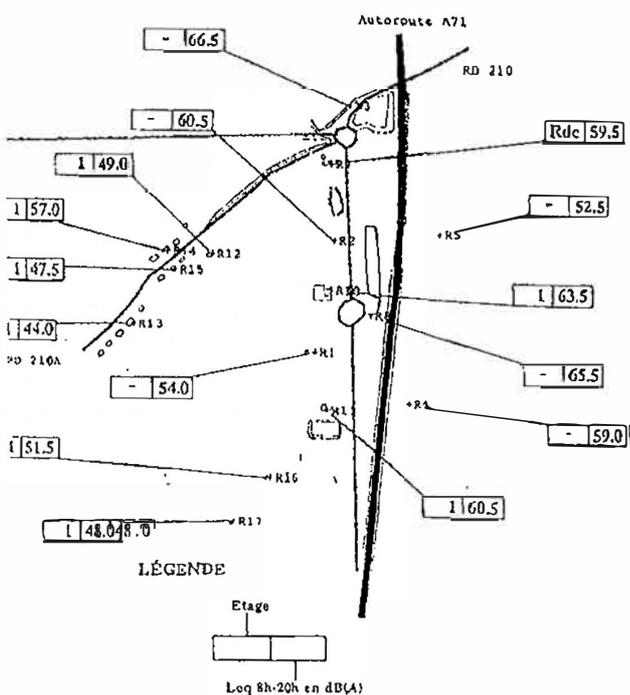
Un merlon a été prévu le long de la récente opération de la Treille, mais le reste du linéaire n'est pas protégé. La situation est critique au droit du groupe d'habitation. Plus au Sud, le recul n'est pas suffisant pour aménager une protection phonique. Il faut noter toutefois qu'un merlon continu n'est pas la meilleure solution du point de vue paysager.

Une étude vient d'être lancée sur ce secteur. Ses conclusions seront à intégrer aux projets d'aménagement.

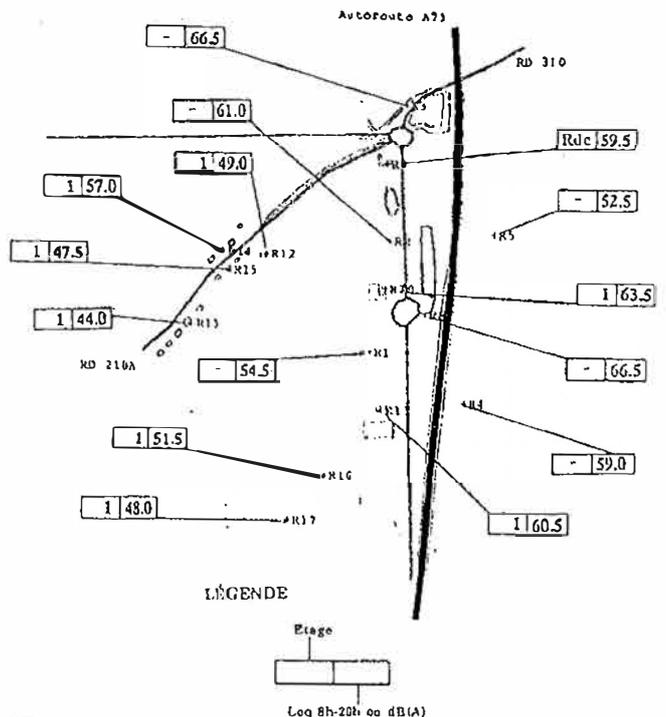
Plus au Nord, une étude d'impact acoustique a été réalisée dans le cadre de l'étude d'impact de l'autoport. Une campagne de mesures du bruit a été réalisée le 27 avril 1994 en huit points mobiles répartis sur le site et en deux points fixes de 6 heures, à deux mètres des façades suivantes (voir schémas ci-dessous) : ferme de M. Guillon au 1er étage, propriété de M. Bardy au 1er étage.

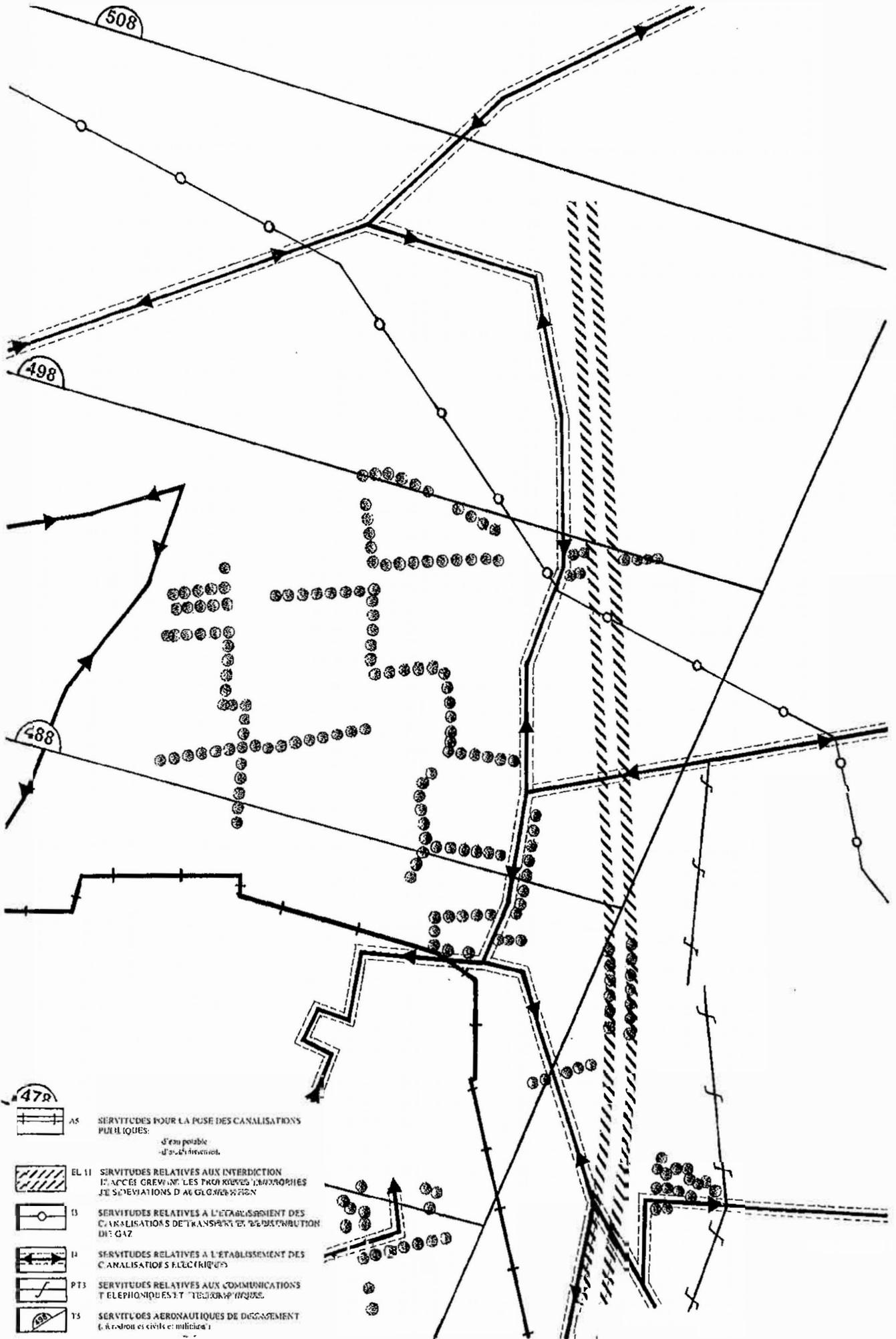
Les principales sources de bruit aujourd'hui recensées sont constituées par les axes routiers (A 71 et RD 210). Ces mesures montrent que le secteur étudié est exposé à des niveaux de bruit compris entre 50 et 65 dB(A). Les zones les plus bruyantes sont situées à proximité de la RD 210.

NIVEAUX DE BRUIT LEQ (8h-20h)
SITUATION PRÉVISIONNELLE
Cas 1 : Hypothèse de fréquentation de l'autoport : 50 véh/h

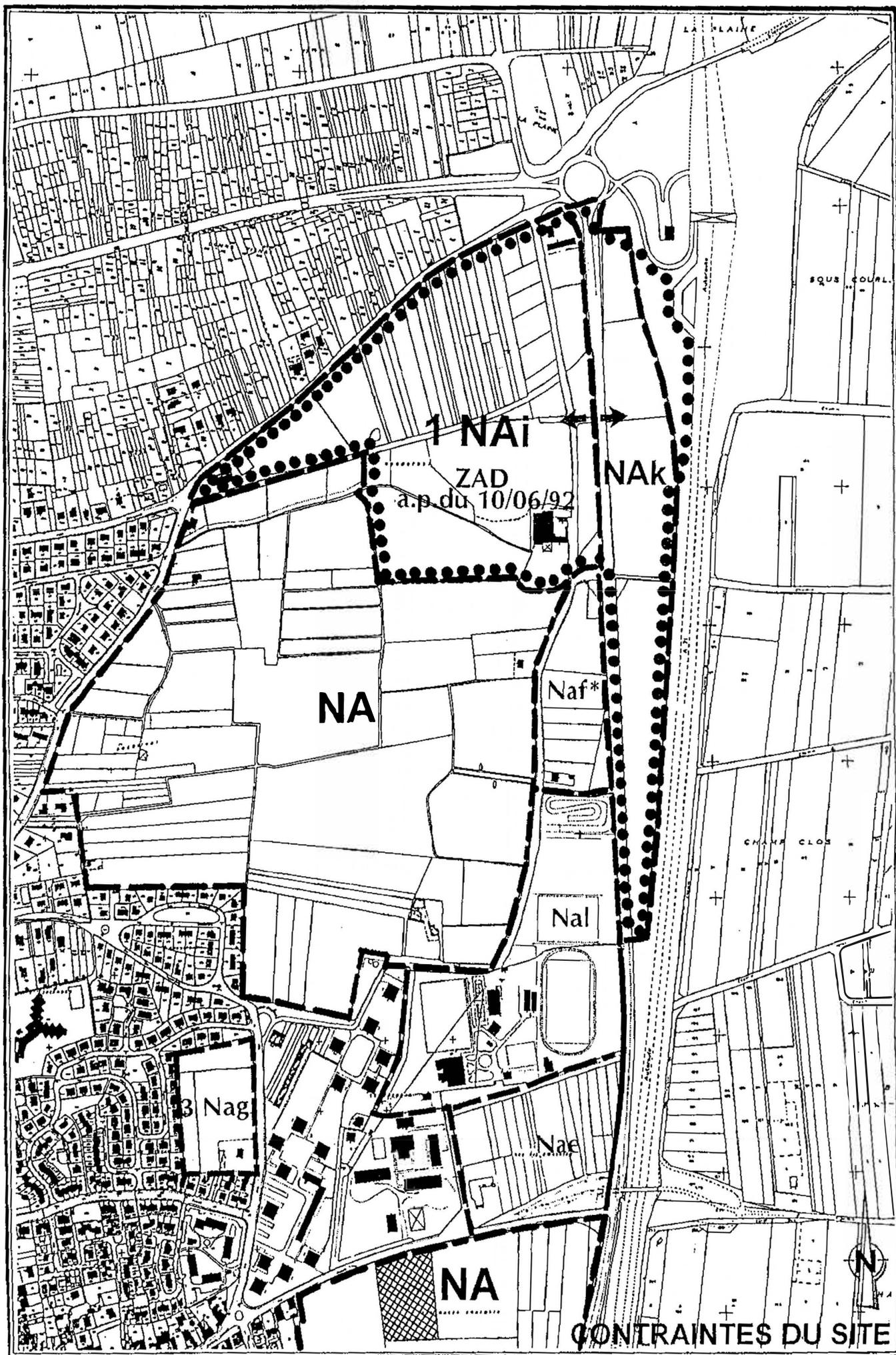


NIVEAUX DE BRUIT LEQ (8h-20h)
SITUATION PRÉVISIONNELLE
Cas 2 : Hypothèse de fréquentation de l'autoport : 100 véh/h





- 
A5 SERVITUDES POUR LA POSE DES CANALISATIONS PUBLIQUES:
 d'eau potable
 d'assainissement.
- 
EL 11 SERVITUDES RELATIVES AUX INTERDICTIONS D'ACCES CREANT LES TROIS RIVES MINIMALES DE SEPARATION D'AVIATION
- 
G SERVITUDES RELATIVES A L'ETABLISSEMENT DES CANALISATIONS DE TRANSPORT ET DE DISTRIBUTION DE GAZ
- 
E4 SERVITUDES RELATIVES A L'ETABLISSEMENT DES CANALISATIONS ELECTRIQUES
- 
PT3 SERVITUDES RELATIVES AUX COMMUNICATIONS TELEPHONIQUES ET TELEGRAPHIQUES
- 
T5 SERVITUDES AERONAUTIQUES DE DECOMPLEMENT (Aerodromes civils et militaires)



A5 SERVITUDES POUR LA POSE DES CANALISATIONS PUBLIQUES:
- d'eau potable
- d'assainissement

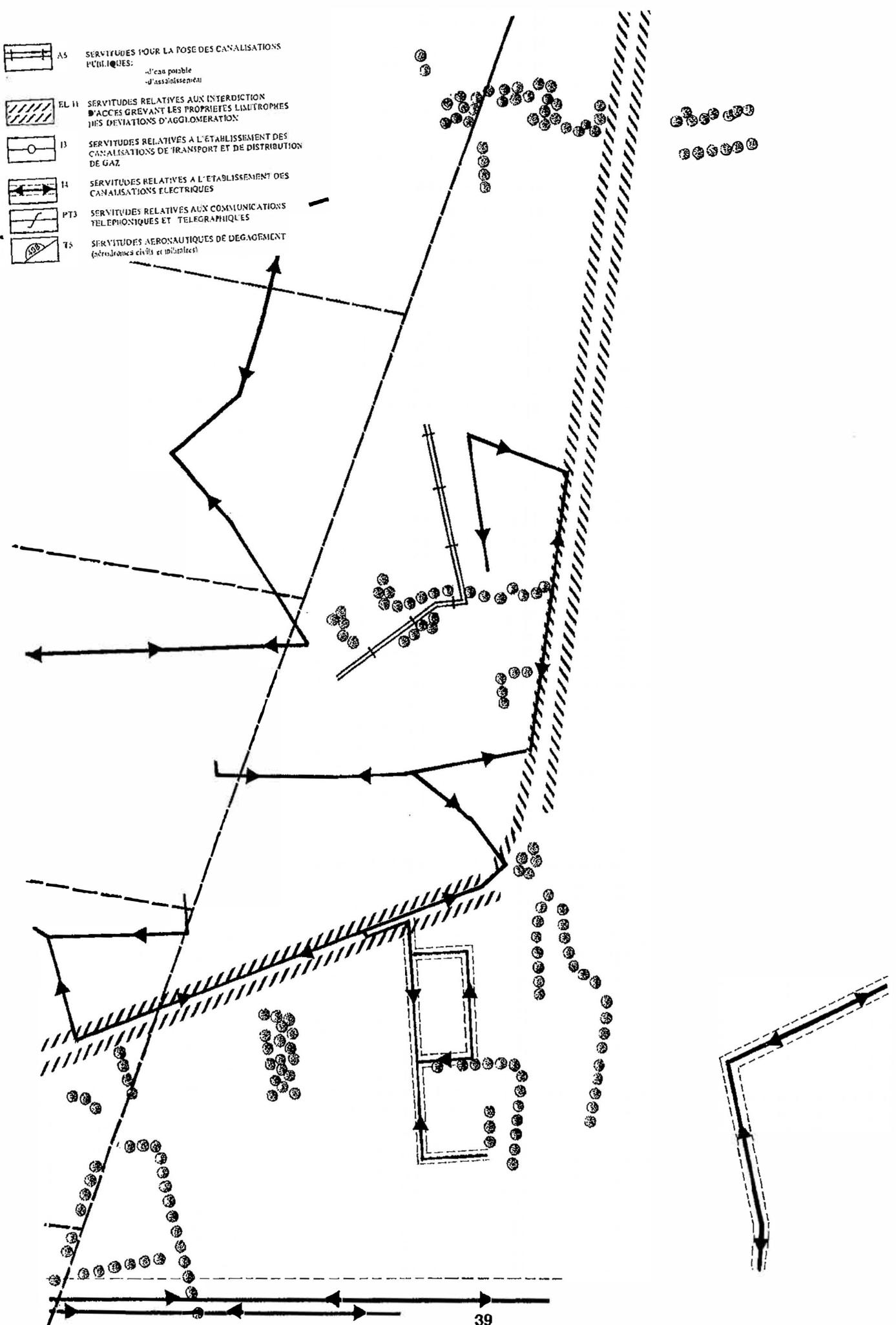
EL 11 SERVITUDES RELATIVES AUX INTERDICTIONS D'ACCES GREVANT LES PROPRIETES LIMITROPHES DES DEVIATIONS D'AGGLOMERATION

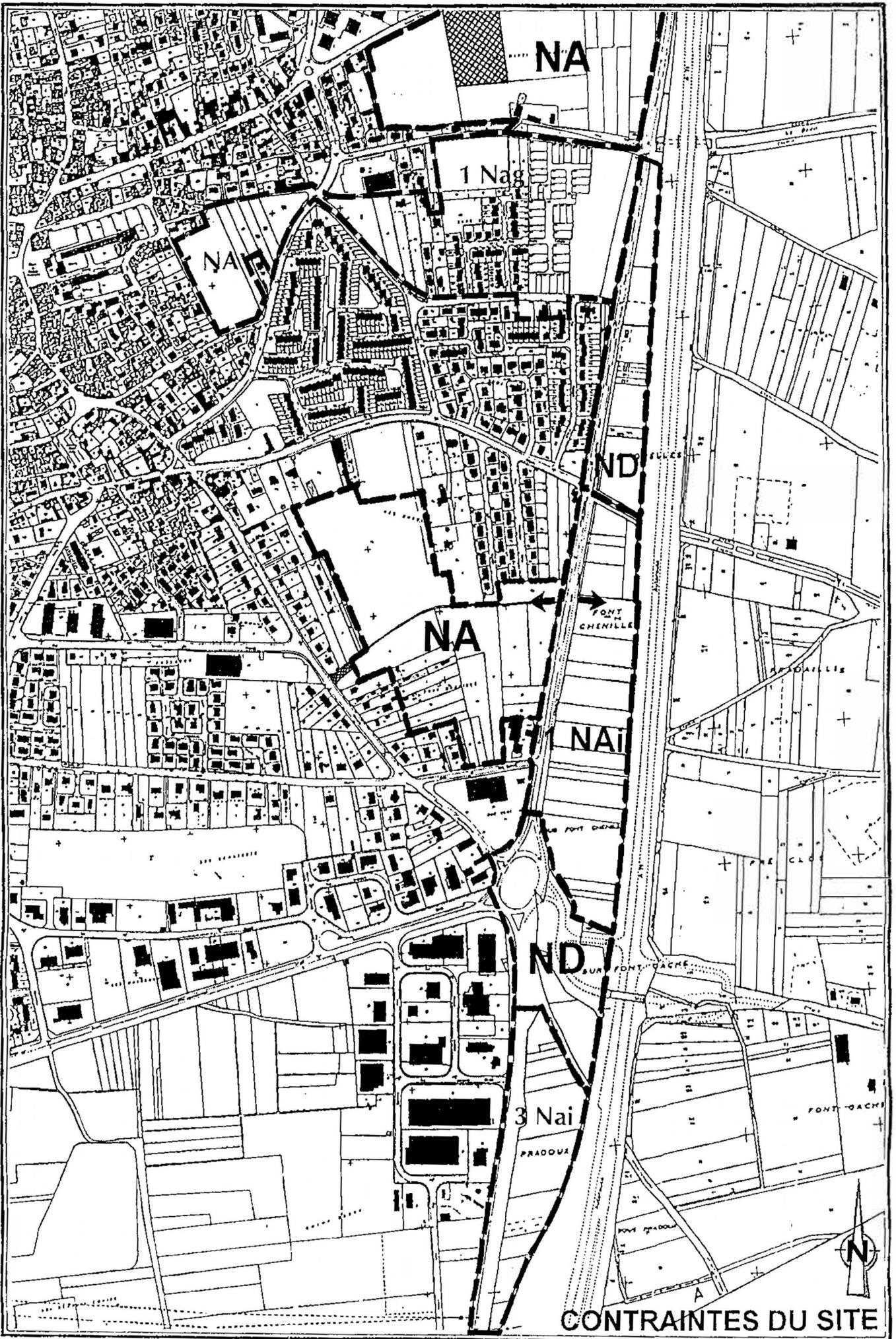
I3 SERVITUDES RELATIVES A L'ETABLISSEMENT DES CANALISATIONS DE TRANSPORT ET DE DISTRIBUTION DE GAZ

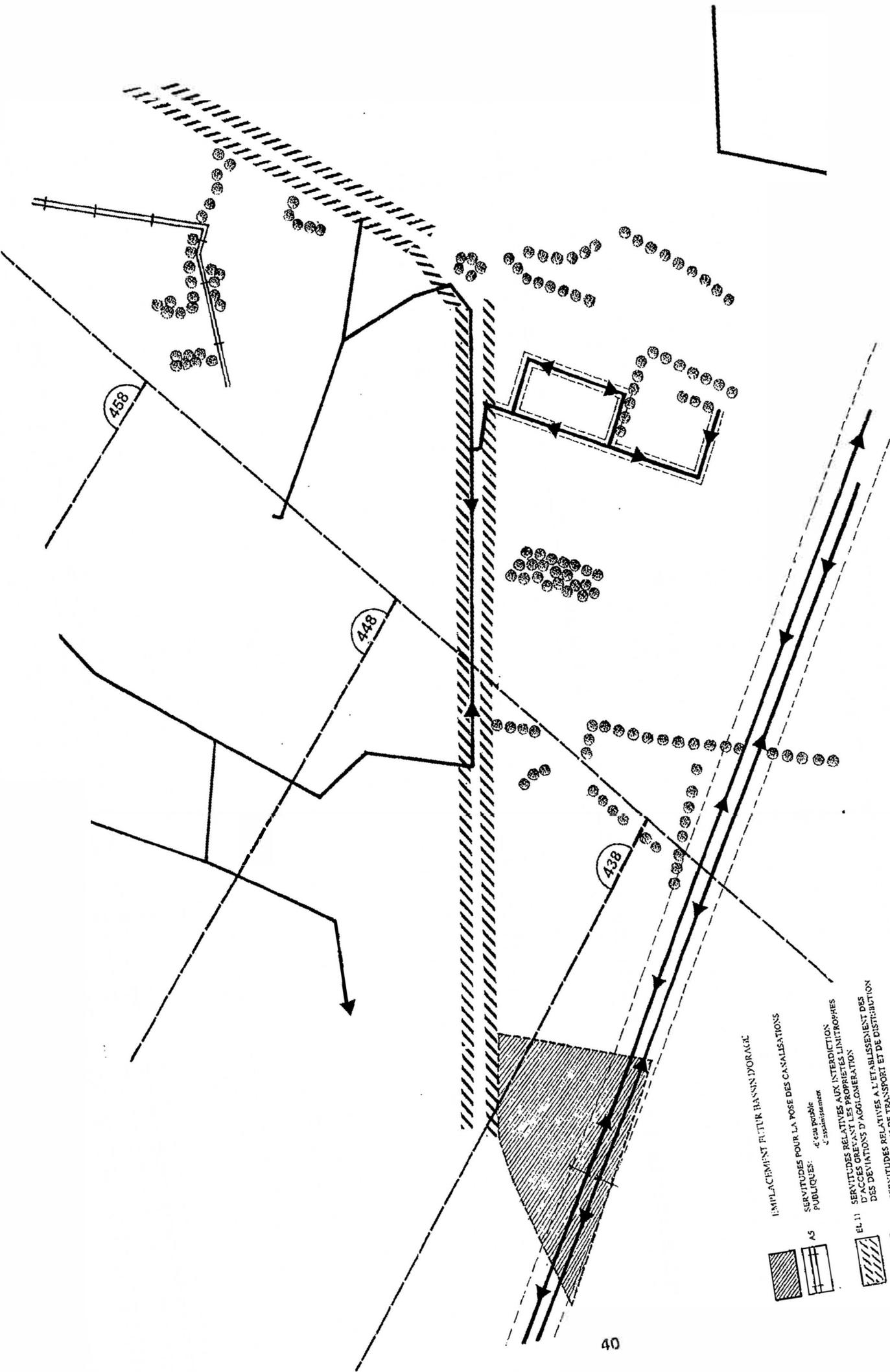
I4 SERVITUDES RELATIVES A L'ETABLISSEMENT DES CANALISATIONS ELECTRIQUES

PT3 SERVITUDES RELATIVES AUX COMMUNICATIONS TELEPHONIQUES ET TELEGRAPHIQUES

T5 SERVITUDES AERONAUTIQUES DE DEGAGEMENT (aéroports civils et militaires)

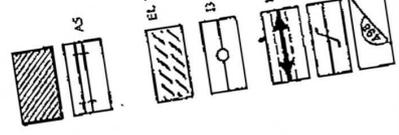


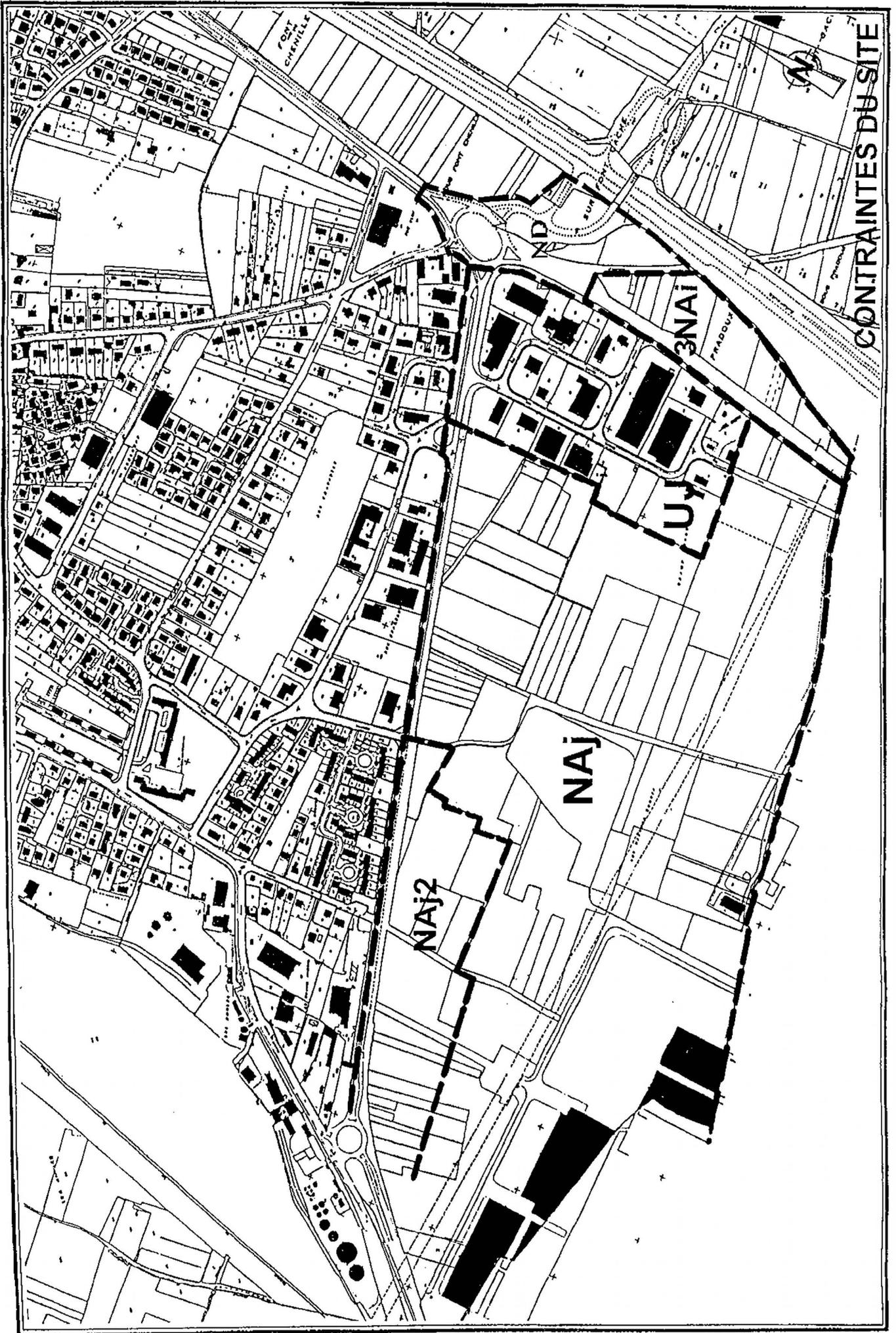




EMPLACEMENT FUTUR BASSIN D'ORAGE

- SERVITUDES POUR LA POSE DES CANALISATIONS
 PUBLICQUES: / eau possible / assainissement
- EL 11 SERVITUDES RELATIVES AUX INTERDICTIONS D'ACCES CREVANT LES PROPRIETES LIMITROPHES DES DEVIATIONS D'AGGLOMERATION
- SERVITUDES RELATIVES A L'ETABLISSEMENT DES CANALISATIONS DE TRANSPORT ET DE DISTRIBUTION DE GAZ
- SERVITUDES RELATIVES A L'ETABLISSEMENT DES CANALISATIONS ELECTRIQUES
- SERVITUDES RELATIVES AUX COMMUNICATIONS TELEPHONIQUES ET TELEGRAPHIQUES
- PT3 SERVITUDES AERONAUTIQUES DE DEGAGEMENT (aerodromes civils et militaires)
- T3





CONTRAINTES DU SITE

→ **Le secteur de Rochefort** constitue la dernière grande réserve de développement à long terme. L'option de recentrage du développement de l'urbanisation a conduit la commune à opter pour le gel du site par un classement en zone NA. Ce classement lui permettra, par le jeu du DPU, de constituer progressivement des réserves foncières pour assurer, dans de bonnes conditions économiques et techniques, l'extension de la zone urbaine. Un espace tampon paysager sera aménagé entre l'espace réservé aux activités sur Neigeboeuf et l'urbanisation nouvelle sur Rochefort. Dans l'intervalle, le site continuera à être géré par l'agriculture.

• **Le secteur central des Hauts Charmets et des Quelles (Fontchenille)**

Il constitue deux enclaves agricoles résiduelles destinées à l'urbanisation à moyen terme pour recevoir de l'habitat et des équipements. L'ouverture à l'urbanisation de ces espaces permettra d'améliorer à terme la continuité et la structuration de l'espace urbain et de satisfaire les besoins en logements. Ces réserves ont une capacité d'accueil non négligeable mais limitée.

• **Le secteur de Chantemerle**

Une grande partie des espaces d'accueil d'activités sur Gerzat est réservé au projet de parc logistique. Le secteur de Chantemerle constitue la dernière grande réserve pour accueillir des activités autres dans le périmètre communal.

La proximité des grands établissements industriels d'un côté et d'une zone plutôt à vocation artisanale au Nord permet d'envisager plusieurs hypothèses d'urbanisation. Un partage logique pourrait être effectué, les activités artisanales se développant dans le prolongement de l'existant, le reste de la zone étant réservé à l'accueil de plus grandes unités avec le maintien de la pointe affectée par les contraintes de la zone de danger non bâtie (une grande partie de cette pointe doit être réservée pour la réalisation d'un bassin d'orage).

1 SECTEUR DE ROCHEFORT/ NEIGE BOEUF

ATOUTS

- Proximité de grands projets de développement économique (biopole, autoport, parc logistique).
- Site bénéficiant de très bonnes conditions d'accès.
- Secteur très attractif du fait d'une situation privilégiée par rapport aux grands axes.
- Secteur bénéficiant d'une façade sur l'autoroute.
- Réserve de développement urbain d'un seul tenant, importante pour Gerzat.
- Bonnes conditions de raccordement aux réseaux.

CONTRAINTES

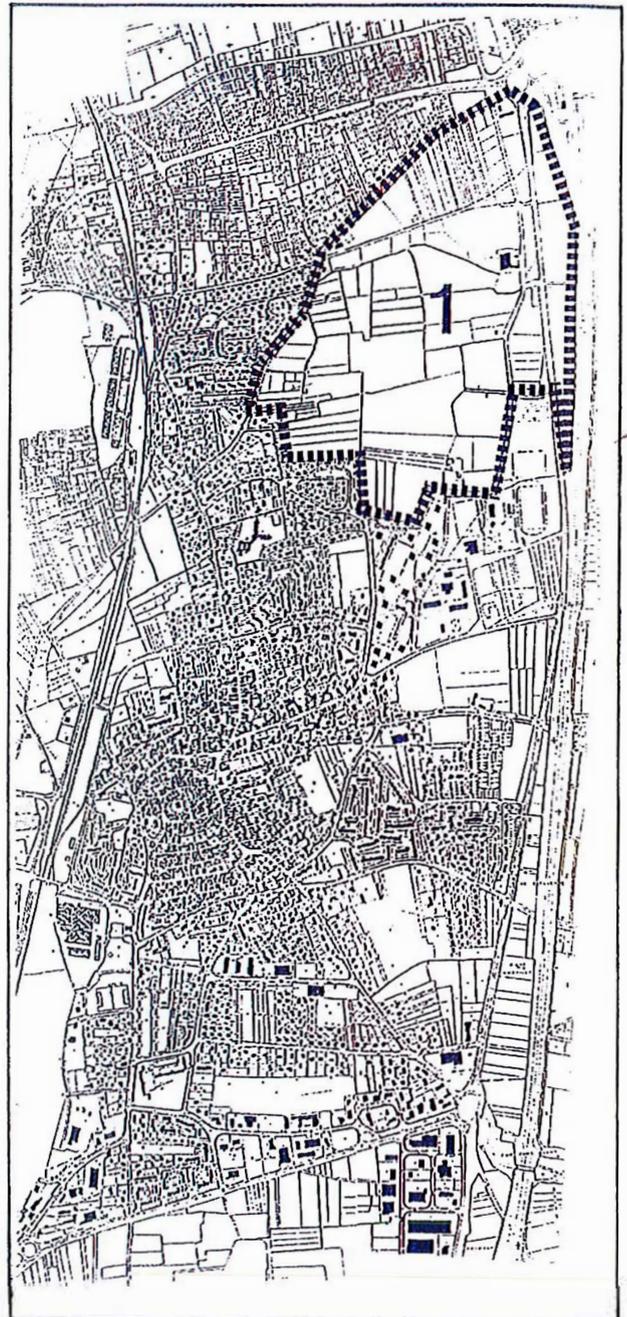
- Vocation agricole
- Absence de structuration interne de la zone par les réseaux.
- Concentration des effets de diverses servitudes plus ou moins pénalisantes.
- Sensibilité archéologique.
- Problème d'assainissement.
- Secteur sensible sur le plan paysager très vu de l'autoroute.

STATUT REGLEMENTAIRE

- En zone d'urbanisation agglomérée au schéma directeur. Une ZAD approuvée le 10/6/92 sur le secteur de Neigeboeuf.
- Neigeboeuf, classement POS 1NAi
- Autoport : classement POS 1NAk
- Rochefort : classement POS NA et 1NAi* + classement 1NAI plus au Sud pour l'extension du complexe sportif.
- Classé en aire urbaine au schéma directeur.

OBJECTIF ET VOCATION

- Ce secteur, d'importance stratégique pour Gerzat, a plusieurs vocations :
- Accueillir le projet d'autoport
 - Permettre le développement d'activités de services en cohérence avec le projet de parc logistique et d'autoport. Nécessité d'une maîtrise publique (Neigeboeuf).
 - Préserver les possibilités de développement de Gerzat à plus long terme (Rochefort).
 - Permettre le développement du complexe sportif et des équipements publics.



2

ZONE NA SOUS LA TREILLE

ATOUTS

- Enclave non urbanisée proche du centre et de la zone d'équipements.
- Accès aménagé à partir de la RD 210.
- Grandes parcelles.
- Zone facile à équiper.
- Présence d'une grande propriété bâtie avec parc arboré.

CONTRAINTES

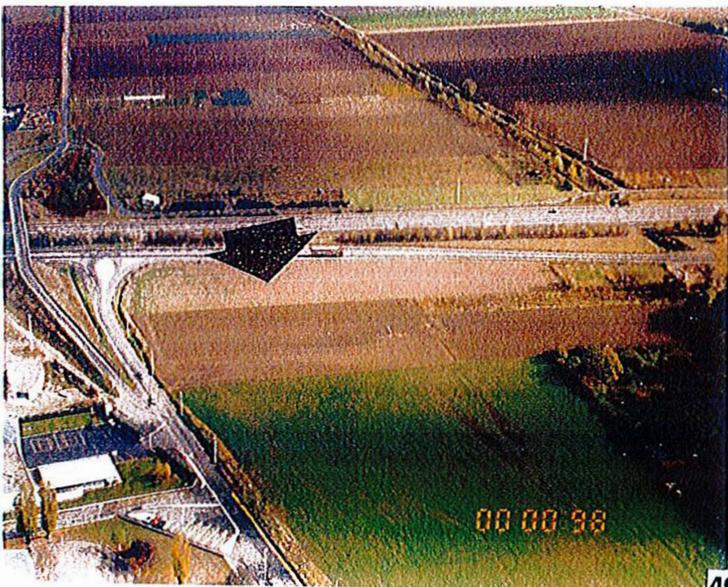
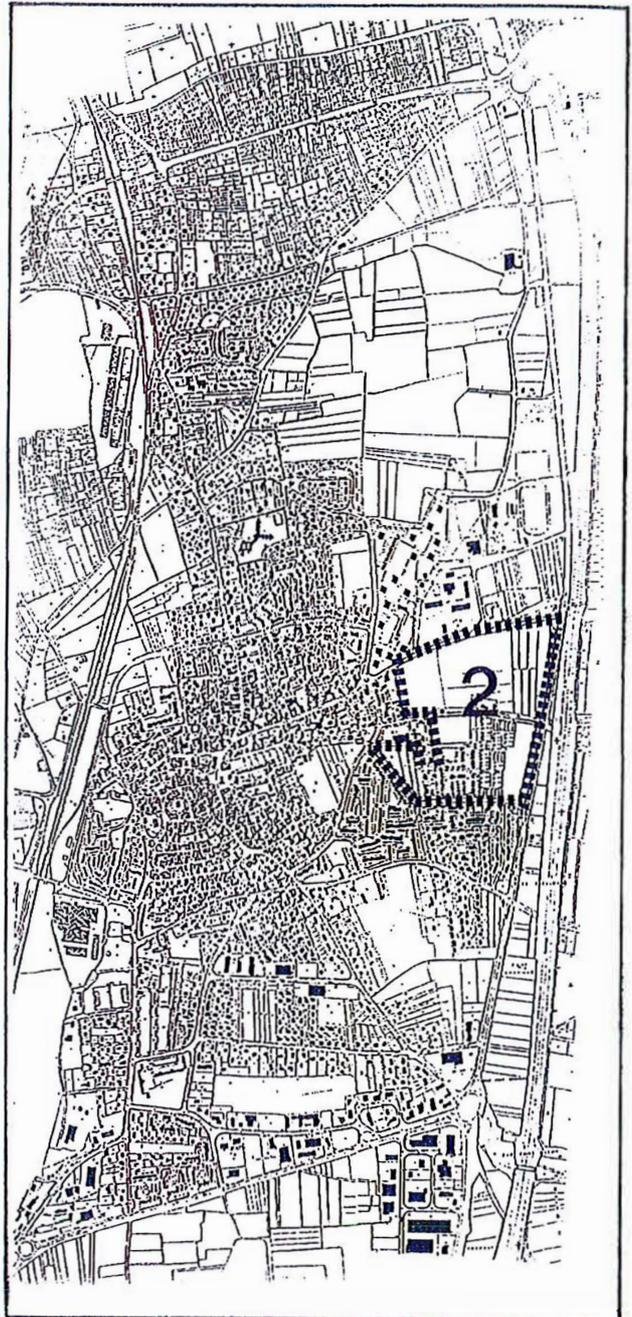
- Nuisances de la RD 210 et de l'A 71 très proches.

STATUT REGLEMENTAIRE

- Classement NA au Nord de la voie et 1Nag au Sud. Une intention de voirie est portée au POS.
- Classé en aire urbaine au schéma directeur.

OBJECTIF ET VOCAATION

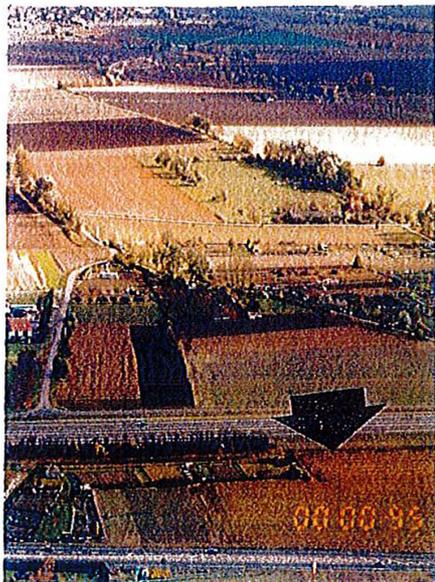
- Secteur enclavé entre la zone de sports et de loisirs et un secteur d'habitat pavillonnaire qui s'est développé récemment.
- Ce secteur est destiné à terme à l'habitat ou/et à des équipements publics. La propriété bâtie et son parc serait à intégrer comme pôle d'animation des secteurs Est. Des mesures de protection contre le bruit sont à prévoir et à intégrer à une composition paysagère d'ensemble.



3

ZONE NAI DE FONT CHENILLE

ATOUTS	<ul style="list-style-type: none"> → Situation en façade autoroutière et sur le rond-point de Fontchenille. 	
CONTRAINTES	<ul style="list-style-type: none"> → Desserte du site difficile à assurer sans perturber la circulation sur la RD 210. → Impacts paysagers très lourds, mais un environnement déjà altéré. → Un parcellaire en lanière homogène mais morcelé. → Nuisances phoniques fortes. → Faible profondeur 	
STATUT REGLEMENTAIRE	<ul style="list-style-type: none"> → Classement 1NAi* au POS → Classé en aire urbaine au schéma directeur. 	
OBJECTIF ET VOCATION	<ul style="list-style-type: none"> → Ce secteur présente des atouts de situation évidents, mais son aménagement reste difficile pour des raisons de problèmes d'accès, de parcellaire très morcelé, d'impact visuel. La seule vocation envisageable est l'activité. → Il conviendrait d'éviter un trop grand morcellement de l'urbanisation et d'apporter une réponse satisfaisante au fait que la façade autoroutière sera constituée par des fonds de parcelle. Un traitement spécifique est à prévoir au droit du rond-point à partir duquel on a une vue sur la Chaîne des Puys. 	



4

ZONE NA DE FONT CHENILLE

ATOUPS

- Enclave non urbanisée proche du centre et des équipements commerciaux.
- Bonne accessibilité à partir de la RD 210.
- Environnement pavillonnaire.
- Grand parcellaire
- Zone facile à équiper.
- Présence d'une végétation.

CONTRAINTES

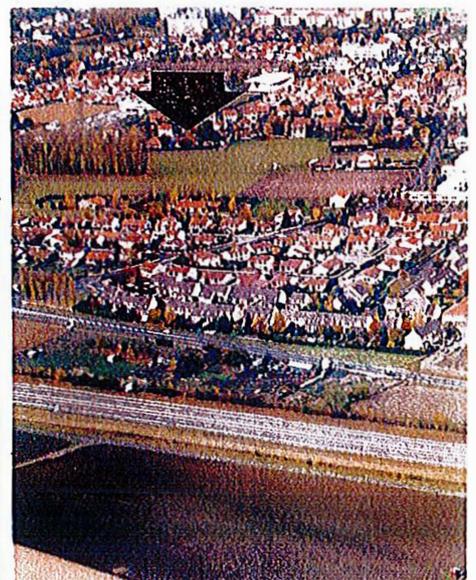
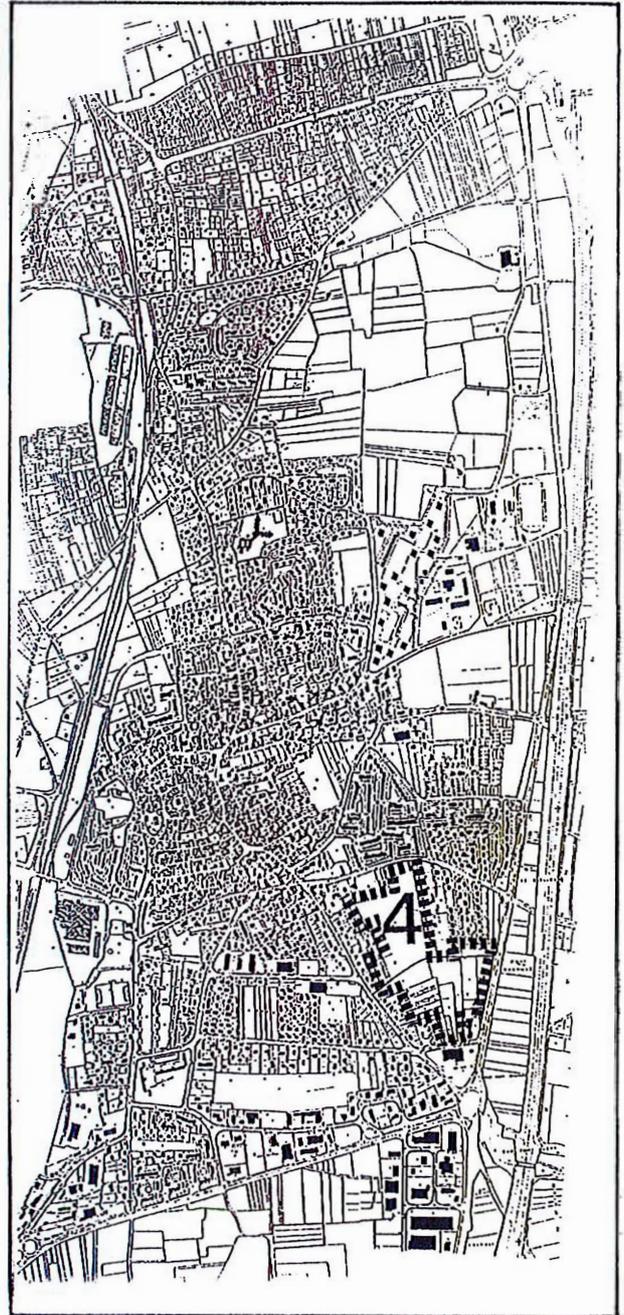
- Nuisances de la RD 210 sur la partie Sud de la zone.
- Proximité d'activités au Sud.

STATUT REGLEMENTAIRE

- Zone classée en zone NA au POS mis en révision, destinée à devenir 2NAg (seuil 10 000 m²)
- Classé en aire urbaine au schéma directeur.

OBJECTIF ET VOCATION

- La situation et l'environnement de cette zone la vouent à terme à de l'habitat pavillonnaire. Cette option est conforme à l'objectif communal de développement prioritaire de l'urbanisation sur des enclaves inscrites dans le périmètre urbanisé. L'aménagement de ce secteur peut être l'occasion de renforcer le maillage secondaire des voies à l'Est du bourg. Une affectation différente est peut être à envisager pour les terrains bordant la RD 210.



5

ZONE NAI PRADOUX

ATOUTS

→ Situation privilégiée en façade autoroutière.

CONTRAINTES

→ Impacts paysagers forts vis à vis de la RD 210, moindre vis à vis de l'autoroute A 71 du fait d'écrans végétaux existants mais cette protection est relative et fragile. Ce secteur reste très vu en hiver. Il le sera de la nouvelle bretelle autoroutière reliant l'A 72.
→ Accessibilité difficile.

STATUT REGLEMENTAIRE

→ Classé en aire urbaine au schéma directeur.
→ Classement 3NAI au POS

OBJECTIF ET VOCATION

→ Secteur résiduel bénéficiant d'une situation en bordure autoroutière en vis à vis d'une zone artisanale. Les possibilités d'aménagement de ce site sont limitées par sa morphologie et les contraintes de desserte. La seule vocation envisageable, dans l'hypothèse d'une urbanisation, est l'accueil d'activités. Il conviendrait néanmoins d'éviter des affectations dégradantes à l'image de ce qui s'est fait plus au Sud. On peut s'interroger sur l'intérêt de maintenir cette zone en zone constructible.



6

ZONE DE CHANTEMERLE

ATOUTS

- Situation privilégiée à proximité de 2 échangeurs, Gerzat au Nord et surtout l'entrée Nord de Clermont-Ferrand
- Site d'ampleur permettant d'accueillir des grandes unités.
- Impact paysager modéré du fait de la présence d'activités industrielles.

CONTRAINTES

- Parcellaire hétérogène et morcelé.
- Prévision d'un bassin d'orage sur la pointe Ouest.
- Opération d'habitat en vis à vis.
- Vocation agricole résiduelle.
- Une partie du site est en zone de danger.
- Présence de lignes EDF HT
- Servitudes aéronautiques.

STATUT REGLEMENTAIRE

- Classement futur en 1NAj2 (risques technologiques) et 1NAj1.
- Classé en aire urbaine au schéma directeur.
- Proximité de la zone de développement stratégique.

OBJECTIF ET VOCATION

- Cette enclave est tout naturellement vouée à terme au développement des activités de toute nature et plus particulièrement industrielles et artisanales. C'est la seule réserve de développement des activités dont la commune de Gerzat dispose, le secteur Ouest étant voué à un projet d'agglomération. Sa morphologie et son étendue la prédestinent préférentiellement à de grandes unités.

