

RÉVISION DU

PLU

PLAN LOCAL D'URBANISME

5

**Orientations
d'Aménagement et
de Programmation
(OAP)**



PRESCRIPTION

Délibération du Conseil Municipal du 19/04/2016
Délibération du Conseil Métropolitain du 20/12/2019

ARRET DU PROJET

Délibération du Conseil Métropolitain du 24/06/2022

APPROBATION DU PROJET

Délibération du Conseil Métropolitain du 30/06/2023

CAMPUS Développement
Centre d'affaire MAB, entrée n°4
27, route du Cendre
63800 COURNON-D'AUVERGNE
Tel: 04 73 45 19 44
Mail : urbanisme@campus63.fr

SOMMAIRE

1. PREAMBULE	4
1.1. CONTEXTE REGLEMENTAIRE – RAPPEL LEGISLATIF	4
1.2. LE CONTENU ET LA FORME DES OAP SECTORIELLES	6
1.3. LES SECTEURS COMPORTANT UNE OAP.....	7
2. OAP « PRE FILIAT »	8
3. OAP « RUE DU MONT MOUCHET »	12
4. OAP « AV. JEAN-JACQUES ROUSSEAU »	15
5. OAP « ZONE INDUSTRIELLE AERONAUTIQUE ».....	18
6. OAP « AEROPORT CLERMONT-FERRAND – AUVERGNE »	21

1. PREAMBULE

1.1. Contexte réglementaire – rappel législatif

NB : modifié par la Loi « Climat et résilience » du 22 août 2021

■ Article L.151-6 du CU

« Les orientations d'aménagement et de programmation comprennent, en cohérence avec le projet d'aménagement et de développement durables, des dispositions portant sur l'aménagement, l'habitat, les transports, les déplacements et, en zone de montagne, sur les unités touristiques nouvelles. [...] »

■ Articles L.151-6-1 et L.151-6-2 du CU

Les Orientations d'Aménagement et de Programmation (OAP) définissent, en cohérence avec le projet d'aménagement et de développement durables (PADD) :

- *« Un échéancier prévisionnel d'ouverture à l'urbanisation des zones à urbaniser et de réalisation des équipements correspondant à chacune d'elles, le cas échéant. »*
- *« Les actions et opérations nécessaires pour mettre en valeur les continuités écologiques. »*

■ Article L.151-7 du CU

Au titre de l'article L.151-7 du Code de l'Urbanisme, les Orientations d'Aménagement et de Programmation (OAP) peuvent notamment :

- *« 1° Définir les actions et opérations nécessaires pour mettre en valeur l'environnement, les paysages, les entrées de villes et le patrimoine, lutter contre l'insalubrité, permettre le renouvellement urbain, favoriser la densification et assurer le développement de la commune.*
- *2° Favoriser la mixité fonctionnelle en prévoyant qu'en cas de réalisation d'opérations d'aménagement, de construction ou de réhabilitation un pourcentage de ces opérations est destiné à la réalisation de commerces ;*
- *4° Porter sur des quartiers ou des secteurs à mettre en valeur, réhabiliter, renaturer, restructurer ou aménager ;*
- *5° Prendre la forme de schémas d'aménagement et préciser les principales caractéristiques des voies et espaces publics ;*
- *6° Adapter la délimitation des périmètres, en fonction de la qualité de la desserte, où s'applique le plafonnement à proximité des transports prévu aux articles L. 151-35 et L. 151-36.*
- *7° Définir les actions et opérations nécessaires pour protéger les franges urbaines et rurales. Elles peuvent définir les conditions dans lesquelles les projets de construction et d'aménagement situés en limite d'un espace agricole intègrent un espace de transition végétalisé non artificialisé entre les espaces agricoles et les espaces urbanisés, ainsi que la localisation préférentielle de cet espace de transition.*

En zone de montagne, ces orientations définissent également la localisation, la nature et la capacité globale d'accueil et d'équipement des unités touristiques nouvelles locales. » [...]

■ Article R.151-6

Les Orientations d'Aménagement et de Programmation (OAP) « *par quartier ou secteur définissent les conditions d'aménagement garantissant la prise en compte des qualités architecturales, urbaines et paysagères des espaces dans la continuité desquels s'inscrit la zone, notamment en entrée de ville. Le périmètre des quartiers ou secteurs auxquels ces orientations sont applicables est délimité dans le règlement graphique prévu à l'article R.151-10.* »

■ Article R.151-7

Les Orientations d'Aménagement et de Programmation (OAP) « *peuvent comprendre des dispositions portant sur la conservation, la mise en valeur ou la requalification des éléments de paysage, quartiers, îlots, immeubles, espaces publics, monuments, sites et secteurs qu'elles ont identifiés et localisés pour des motifs d'ordre culturel, historique, architectural ou écologique, notamment dans les zones urbaines réglementées en application de l'article R. 151-19.* »

■ Article R.151-8

Les Orientations d'Aménagement et de Programmation (OAP) « *des secteurs de zones urbaines ou de zones à urbaniser mentionnées au deuxième alinéa du R. 151-20 dont les conditions d'aménagement et d'équipement ne sont pas définies par des dispositions réglementaires garantissent la cohérence des projets d'aménagement et de construction avec le projet d'aménagement et de développement durables. Elles portent au moins sur :*

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

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

■ Article R.151-8-1

Les Orientations d'Aménagement et de Programmation (OAP) applicables à une Zone d'Aménagement Concerté (ZAC) « *créée par la délibération d'approbation du plan local d'urbanisme en application de l'article L.151-7-2 comportent au moins :*

- 1° *Le schéma d'aménagement de la zone d'aménagement concerté qui en précise les principales caractéristiques d'organisation spatiale ;*
- 2° *Le programme global prévisionnel des constructions à édifier dans la zone d'aménagement concerté ;*
- 3° *La mention du régime applicable au regard de la part communale ou intercommunale de la taxe d'aménagement dans cette zone.* »

1.2. Le contenu et la forme des OAP sectorielles

En complémentarité du règlement, les OAP portant sur des quartiers ou des secteurs sont le principal outil de mise en œuvre du PADD. Pour éviter les modifications successives du PLU, **les OAP doivent rester un outil souple, adapté à la temporalité du projet urbain et capable d'intégrer les modifications auxquelles sont soumis ces projets**. Les OAP permettent la mise en œuvre d'un urbanisme de projet partagé entre l'aménagement du porteur de projet et le projet de territoire de la collectivité.

■ Des OAP à caractère opposable (rapport de compatibilité)

Plus concrètement, les OAP visent à orienter le développement de certaines zones urbaines (zones U) et des zones à urbaniser ouvertes (zones 1AU). Les principes d'aménagement et d'insertion doivent être respectés même si des adaptations mineures sont possibles dans le cadre de la traduction opérationnelle du projet ⇒ **rapport de compatibilité**.

Ces orientations, au-delà d'un schéma d'aménagement qui précise les principales caractéristiques d'organisation spatiale du secteur (desserte, espaces publics, vocation ...), viennent expliciter la manière dont les terrains doivent être aménagés. Le projet urbain attendu sur ces sites stratégiques est décrit, les permis d'aménager et de construire doivent être compatibles avec ce document de référence.

Au titre de l'article R151-6 du Code de l'Urbanisme, les périmètres des secteurs faisant l'objet d'OAP sont délimités au règlement graphique.

■ L'échéancier prévisionnel d'ouverture à l'urbanisation

Au titre de l'article L.151-6-1 du Code de l'Urbanisme, les Orientations d'Aménagement et de Programmation (OAP) définissent, en cohérence avec le projet d'aménagement et de développement durables (PADD) **un échéancier prévisionnel d'ouverture à l'urbanisation des zones à urbaniser et de réalisation des équipements correspondant à chacune d'elles, le cas échéant**.

En lien avec les orientations du PADD, la collectivité a fait le choix de temporiser l'ouverture à l'urbanisation des secteurs constructibles classés en U ou AU au règlement graphique.

- Les zones U : Elles sont directement urbanisables.
- Les zones 1AU « ouvertes » : Elles sont urbanisables lors de la réalisation d'un projet d'aménagement d'ensemble, divisé en une ou plusieurs opérations.

En l'occurrence, dans le cas de la commune d'Aulnat, une seule zone 1AU a été identifiée.

■ Le volet rédactionnel et le schéma d'aménagement

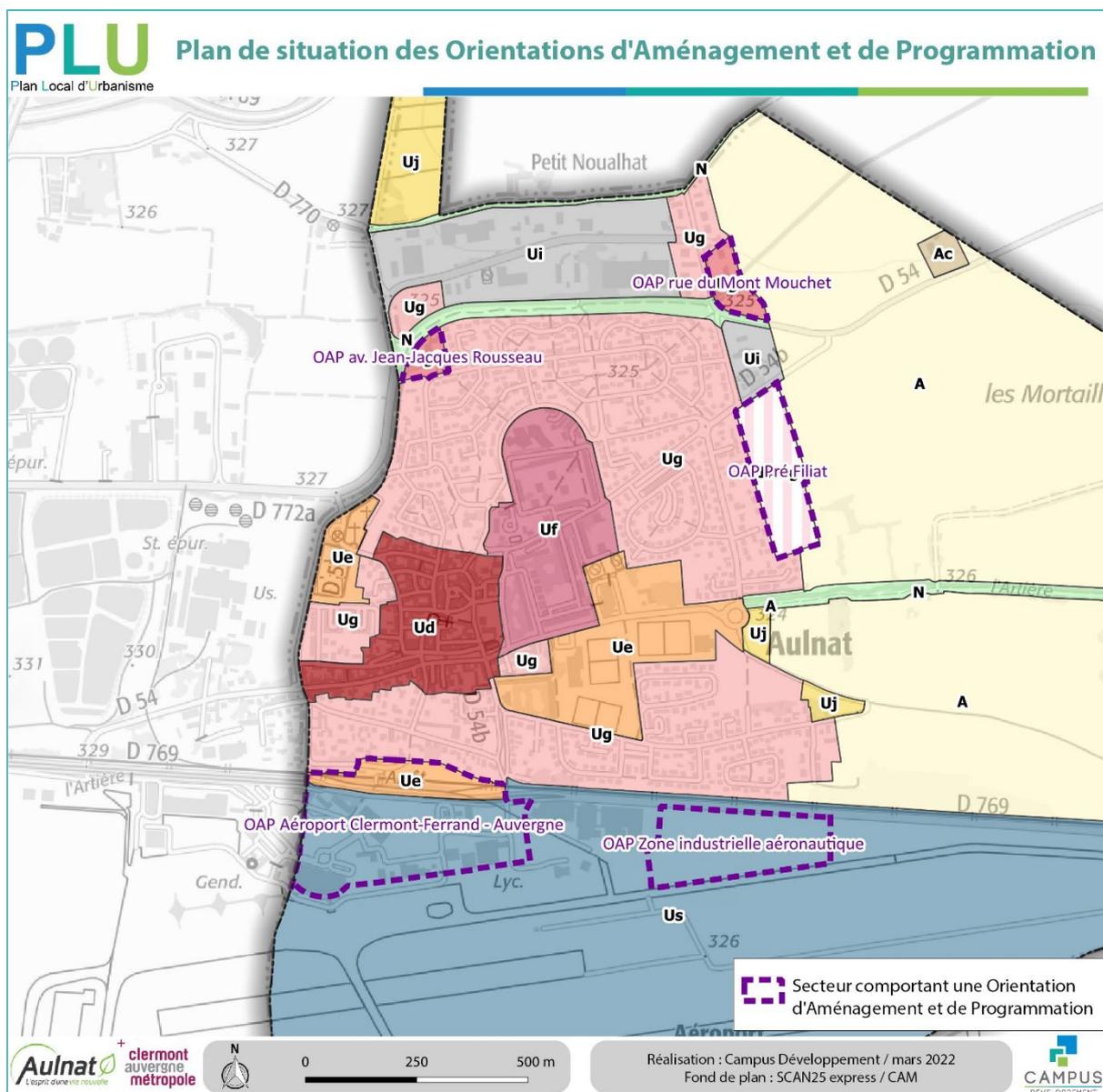
Plus concrètement, chaque OAP comporte un volet rédactionnel et un schéma d'aménagement :

- **Le volet rédactionnel** comprend plusieurs parties : le contexte territorial illustré de photographies, la programmation urbaine au sein de l'OAP agréementée d'un phasage le cas échéant, les principes de déplacements, les principes d'intégration paysagère et de mise en valeur des continuités écologiques si nécessaire.
- **Le schéma d'aménagement** complète et/ou précise spatialement les principes posés par le volet rédactionnel. Leurs implantations sur le schéma ne sont qu'indicatives et destinées à illustrer des principes de desserte, d'organisation ou d'aménagement urbain et paysager de la zone concernée. Des adaptations pourront donc être admises lors de l'aménagement de la zone, dès lors que ces ajustements ne remettent pas en cause les principes d'aménagement de l'OAP.

1.3. Les secteurs comportant une OAP

Le PLU de la commune d'Aulnat compte 5 Orientations d'Aménagement et de Programmation sectorielles :

Numéro	Désignation
1	Pré Filiat
2	rue du Mont Mouchet
3	av. Jean-Jacques Rousseau
4	Zone industrielle aéronautique
5	Aéroport Clermont-Ferrand – Auvergne



2. OAP « PRE FILIAT »

■ Contexte et enjeux

Le secteur du « Pré Filiat » se situe à l'entrée Nord-Est de la ville en direction de Malintrat, dans le prolongement du secteur pavillonnaire de l'avenue Saint-Exupéry et du lotissement de l'impasse Jean Curabet. Il est classé au PLU en zone à urbaniser à court terme pour accueillir de l'habitat principalement (1AUg).

Le site s'étend sur une surface de **3,9 ha** et est directement desservi au Nord par l'avenue Jean Jaurès. Le Sud est connecté par des cheminements doux à l'avenue Saint-Exupéry et au lotissement de l'impasse Jean Curabet.

Actuellement occupé par des parcelles agricoles cultivées en maïs, le site du « Pré Filiat » présente une topographie relativement plane.

Ce site constitue une **frange urbaine de la ville**, c'est-à-dire une interface entre les quartiers pavillonnaires et les terres agricoles de la plaine de la Limagne. Cette localisation en limite des espaces urbanisés implique un **projet d'aménagement ambitieux pour lequel la qualité des aménagements et l'intégration paysagère sont au centre des enjeux**. Il s'agit notamment de soigner les interfaces « urbaines/rurales » en donnant un rôle central à l'espace de transition végétalisé entre les secteurs urbanisés et les espaces agricoles.



Le principal objectif poursuivi, par l'ouverture à l'urbanisation de cette zone, est de **conforter l'attractivité résidentielle d'Aulnat** en répondant aux nombreuses sollicitations pour s'installer sur la commune. Il s'agit donc de proposer une offre d'habitat diversifiée afin de contribuer au rééquilibrage du parc de logements de la ville (une mixité à renforcer, des parcours résidentiels à créer...).

■ Programmation urbaine

Le site « Pré Filiat » est un secteur à vocation d'habitat principalement. Il s'agit de concevoir un projet d'aménagement urbain ambitieux, situé à l'interface entre le tissu urbain et les espaces agricoles, et proposant une offre d'habitat diversifiée.

L'aménagement de cette zone pourra se faire lors de la réalisation d'un projet d'aménagement d'ensemble, divisé en une ou plusieurs opérations portant chacune sur une surface minimum de terrain de 5 000 m².

Le parti d'aménagement du secteur reposera sur les principes suivants :

- **Développer une opération d'habitat** incluant une diversité de typologies (habitat individuel pur ou groupé et habitat intermédiaire) et mettant en œuvre une densité cohérente avec le tissu bâti limitrophe :
 - **Créer un secteur dense le long de l'avenue J. Jaurès** (logements intermédiaires/ petits collectifs de standing) permettant la constitution d'une entrée de ville/façade urbaine de qualité ;
 - **Privilégier des typologies individuelles groupées au contact de la frange paysagère** conçues de manière à permettre des ouvertures sur le paysage environnant ;
 - **Créer un secteur « pavillonnaire » en continuité du tissu urbain mitoyen**, assurant la transition avec l'existant.
 - **Aménager une frange paysagère à l'Est** du secteur, matérialisant la transition entre « ville dense » et « plaine agricole » et accueillant des espaces verts de proximité (parc linéaire, aire de jeux, cheminement piéton, jardins partagés/vergers ...) ;
 - **Prévoir la création d'environ 60 à 70 logements** sur l'ensemble du secteur, soit une densité d'environ 25 logements/ha soit 390m² par logement en moyenne ;
 - Privilégier une densité de 25 logements par hectare pour l'habitat individuel pur, 40 logements par hectare pour l'habitat individuel groupé et 65 logements par hectare pour l'habitat intermédiaire.

CHIFFRES CLÉS :

Périmètre de l'OAP : 39 700 m²

Surface aménageable : 27 040 m²

(Dédution de 5 900m² correspondant à la frange paysagère tampon ; déduction de 20% de la surface du reste de la zone (6 760m²) correspondant aux voiries, carrefour giratoire, espaces publics...)

Capacité théorique : entre 60 et 70 logements

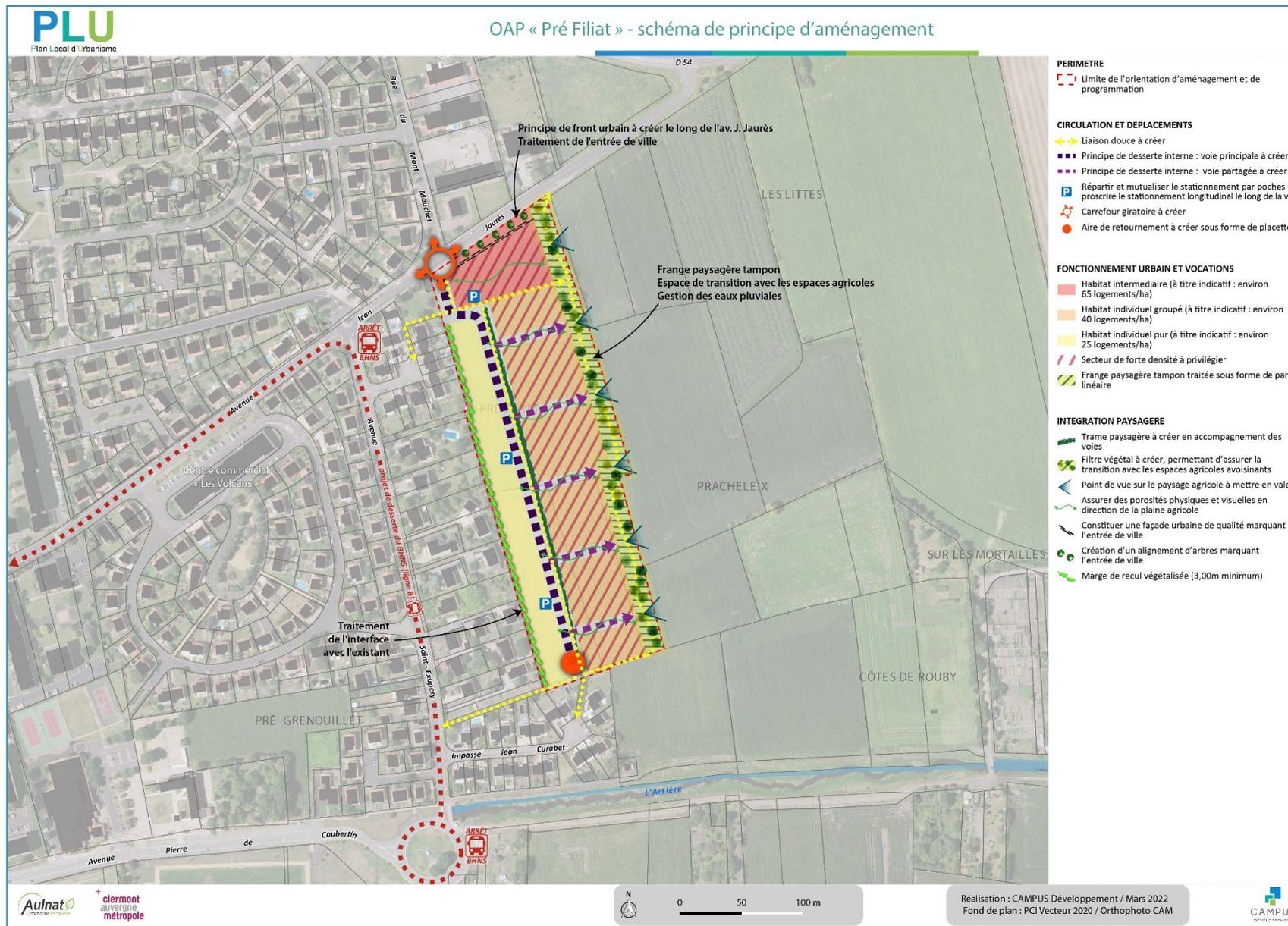
Densité : ≈ 25 logt/ha soit 390 m² par logt

■ Principes de déplacements

- **Créer un quartier intégré dans le tissu environnant** à travers un réseau viaire connecté et hiérarchisé :
 - **Créer une voie primaire d'axe Nord-Sud, structurant le maillage des voies internes.** Cette voie doit intégrer des liaisons douces aménagées dans l'esprit de contre-allées fortement végétalisées ;
 - **Définir un seul accès principal à la zone pour les véhicules** se connectant à l'avenue Jean Jaurès de manière sécurisée ;
 - **Concevoir le maillage des voies secondaires sous forme de voie partagée ;**
 - **Développer des liaisons douces internes et en relation avec les quartiers avoisinants** afin d'optimiser l'usage des déplacements doux, notamment à destination des équipements publics du secteur, du centre commercial et des futurs arrêts du BHNS ;
- **Anticiper la demande en stationnement** induite par les nouveaux programmes tout en maîtrisant l'impact sur l'espace public. Il s'agit notamment de créer des espaces de stationnements sous forme de poches intégrées et végétalisées.

■ Principes d'intégration paysagère et de mise en valeur des continuités écologiques

- **Traiter les interfaces entre la ville et la plaine agricole** par la création d'une frange végétale en limite Est du secteur :
 - **Créer un filtre végétal**, planté en épaisseur, laissant passer le regard mais ne jouant pas un rôle d'écran visuel qui empêche la vision du secteur dans son ensemble
 - **Mettre en œuvre une gestion intégrée des eaux pluviales** : collecter, stocker, ralentir, réutiliser et transférer
 - **Ménager des cônes de vues paysagers** depuis la frange vers la plaine agricole
- **Assurer des porosités physiques et visuelles** au sein des secteurs résidentiels les plus denses en direction de la plaine agricole
- **Maîtriser le paysage urbain** le long de l'avenue Jean Jaurès et **définir une identité qualitative** pour cette entrée de ville :
 - **Constituer une façade urbaine de qualité le long de l'avenue**
 - **Création d'un alignement d'arbres marquant l'entrée de ville**
- **Mettre en œuvre des marges de recul paysagères** à l'interface avec les constructions pavillonnaires existantes



3. OAP « RUE DU MONT MOUCHET »

■ Contexte et enjeux

Le site « rue du Mont Mouchet » s'inscrit au sein d'un secteur mixte regroupant des activités artisanales et de l'habitat résidentiel. Il est situé à l'extrémité Est de la zone d'activités économiques « Les Ronzières », à proximité des quartiers résidentiels de « Pacheroux ». Le secteur « rue du Mont Mouchet » est classé au PLU dans une zone urbaine opérant mutation vers une vocation à dominante d'habitat (Ug*).

Le site s'étend sur une surface de 1,2 ha et est contigu à la rue du Mont Mouchet qui correspond également à la M54. Il est situé en face de la coulée verte des Ronzières et sera bordé à l'Est par le futur cheminement du « tour de ville » projeté par la ville d'Aulnat.

Actuellement occupée par des locaux d'activités en friche et par une entreprise de réparation de véhicules, la zone est découpée en deux entités par le ruisseau des Ronzières et le chemin qui le borde.



Sa situation en frange urbaine de la ville, à proximité du maillage doux existant et à venir, confère à ce site en reconversion à la fois **un cadre de vie de qualité mais également un enjeu de façade urbaine à recomposer.** Les bâtiments à construire, destinés à accueillir de nouveaux logements devront prendre en compte une nécessaire optimisation du foncier, tout en gardant des espaces végétalisés en cohérence avec la densité du tissu bâti limitrophe.

Par ailleurs, dans ce contexte de mutation, il est nécessaire d'améliorer l'intégration du site à son environnement par des actions en faveur du maintien du fonctionnement hydraulique et écologique du ruisseau des Ronzières.

Il est à noter que **l'aménagement paysager de la frange urbaine de cette future zone d'habitat avec la plaine de la Limagne sera traité via l'aménagement du cheminement du « tour de ville » par la commune.**

■ Programmation urbaine

Le site « rue du Mont Mouchet » est destiné à devenir un secteur à vocation d'habitat. Il s'agit de reconstruire la ville sur elle-même afin de transformer cette ancienne microzone artisanale en un espace à vocation résidentielle qui s'intègre au tissu urbain pavillonnaire mitoyen.

L'aménagement de cette zone pourra se faire lors de la réalisation d'un projet d'aménagement d'ensemble, divisé en une ou plusieurs opérations portant chacune sur une surface minimum de terrain de 5 000 m².

CHIFFRES CLÉS :

Périmètre de l'OAP : 12 700 m²

Surface aménageable : 10 160 m²

(Déduction de 20% de la surface de la zone dédiée aux voiries, espaces publics...)

Capacité théorique : entre 25 et 30 logements

Densité : ≈ 26 logt/ha soit 375m² par logt

Le parti d'aménagement du secteur reposera sur les principes suivants :

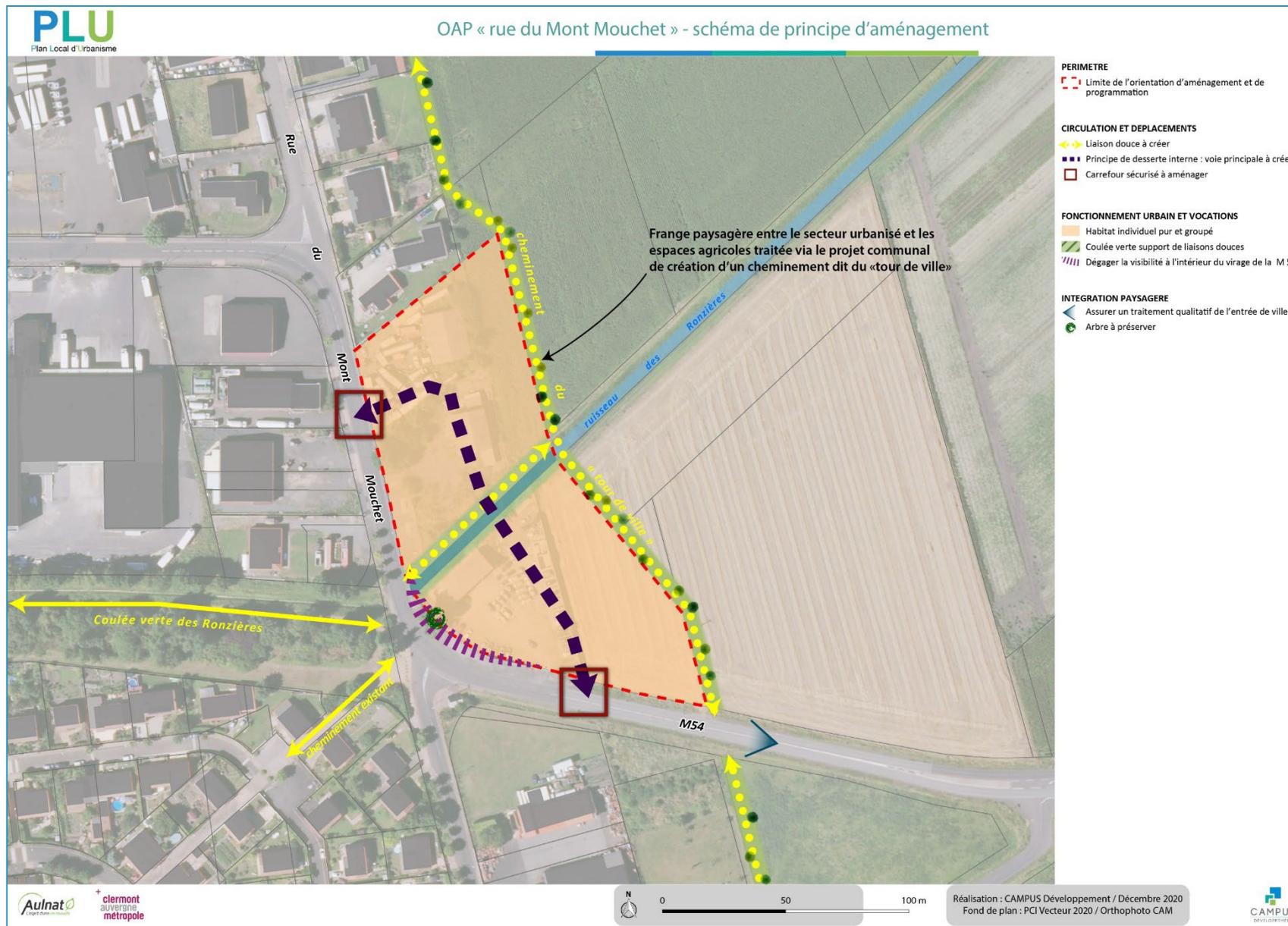
- **Privilégier les formes d'habitat individuel pur et groupé** en cohérence avec les typologies bâties du secteur pavillonnaire contigu ;
- Prévoir la création d'environ 25 à 30 logements individuels purs ou groupés, avec une densité moyenne d'environ 26 logements par hectare (soit 375 m² en moyenne par logement) :
 - Privilégier une densité de 25 logements par hectare pour l'habitat individuel pur et 40 logements par hectare pour l'habitat individuel groupé.

■ Principes de déplacements

- **Créer une voie de desserte principale traversant le site en sens unique**, localisée en position centrale et assurant une desserte cohérente de l'ensemble de la zone. Des voies secondaires peuvent être ponctuellement créées pour desservir des parcelles enclavées, sous réserve de se connecter à la voie principale et non à la M54/rue du Mont Mouchet ;
 - **Définir une entrée unique à la zone pour les véhicules** se connectant à la M54/rue du Mont Mouchet de manière sécurisée. Depuis les lots à bâtir, les accès privés pour les véhicules donnant directement sur la M54/rue du Mont Mouchet sont proscrits ;
 - **Définir une sortie unique à la zone pour les véhicules**, différente de l'entrée sur le site, se connectant à la M54/rue du Mont Mouchet de manière sécurisée. L'utilisation de la même entrée/sortie est tolérée lors de la phase 1 d'aménagement de la zone. Toutefois, la différenciation entre l'entrée et la sortie de la zone 1AUG doit obligatoirement intervenir dans le cadre de la phase 2 de l'aménagement de la zone ;
- **Développer une liaison douce interne, en lien avec le ruisseau des Ronzières**, permettant la connexion de la coulée verte des Ronzières au futur cheminement du « tour de ville » ;
- **Dégager la visibilité à l'intérieur du virage de la M54/rue du Mont Mouchet.**

■ Principes d'intégration paysagère et de mise en valeur des continuités écologiques

- **Assurer la cohérence architecturale et paysagère** entre les constructions de la zone et celles du tissu urbain contigu ;
- **Préserver l'arbre remarquable** contigu au domaine public, localisé dans le virage de la M54.
- **Assurer le fonctionnement hydromorphologique du ruisseau des Ronzières**, c'est-à-dire préserver la possibilité au ruisseau d'occuper son espace naturel, de s'étendre lors des crues, de mobiliser des matériaux ou d'en déposer ;
- **Maintenir la végétation des berges** pour préserver ses fonctions écologiques (corridor, habitat ...) ainsi que ses fonctions d'ancrage et de stabilisation de la berge du ruisseau.



4. OAP « AV. JEAN-JACQUES ROUSSEAU »

■ Contexte et enjeux

Le secteur « av. Jean-Jacques Rousseau » est situé en limite Nord de la ville, en bordure de la coulée verte des Ronzières, dans l'un des quartiers résidentiels de « Pacheroux ». Il est classé au PLU dans une zone urbaine opérant mutation vers une vocation à dominante d'habitat (Ug*).

Le site s'étend sur environ 7 300 m² et correspond à d'anciens locaux tertiaires.

Dans le cadre de la mutation de ce terrain vers une vocation d'habitat, les bâtiments à construire destinés à accueillir de nouveaux logements devront prendre en compte une nécessaire optimisation du foncier, tout en gardant des espaces végétalisés en cohérence avec la morphologie du tissu bâti limitrophe.

La situation de la zone par rapport au maillage doux existant nécessite de mettre en relation le tissu pavillonnaire existant de « Pacheroux » avec la coulée verte des Ronzières au moyen de liaisons piétonnes.



■ Programmation urbaine

Le site « av. Jean-Jacques ROUSSEAU » est destiné à devenir un secteur à vocation d'habitat. Il s'agit de reconstruire la ville sur elle-même afin de transformer les locaux existants à usage tertiaire en un espace à vocation résidentielle qui s'intègre au tissu urbain pavillonnaire mitoyen.

L'aménagement de cette zone pourra se faire soit lors de la réalisation d'une opération d'aménagement d'ensemble, soit au coup par coup au fur et à mesure de la réalisation des équipements internes à la zone (réseaux, découpage en lots ...).

CHIFFRES CLÉS :

Périmètre de l'OAP : 7 300 m²

Surface aménageable : 5 840 m²

(Déduction de 20% de la surface de la zone dédiée aux voiries, espaces publics...)

Capacité théorique : entre 30 et 40 logements

Densité : ≈ 56 logt/ha soit 175 m² par logt

Le parti d'aménagement du secteur reposera sur les principes suivants :

- **Prévoir la création d'environ 30 à 40 logements individuels groupés et collectifs**, avec une densité moyenne d'environ 56 logements par hectare (soit 175 m² en moyenne par logement) ;
 - Privilégier une densité de 40 logements par hectare pour l'habitat individuel groupé et 95 logements par hectare pour l'habitat collectif.

■ Principes de déplacements

- **Requalifier l'accès existant à l'avenue Jean-Jacques Rousseau** et l'aménager pour qu'il devienne l'entrée/sortie principale à la zone pour les véhicules ;
- **Développer des liaisons douces internes** permettant la connexion de l'avenue Jean-Jacques Rousseau à la coulée verte des Ronzières et la connexion de l'avenue Jean-Jacques Rousseau au cheminement du « tour de ville ».

■ Principes d'intégration paysagère et de mise en valeur des continuités écologiques

- **Assurer la cohérence architecturale et paysagère** entre les constructions de la zone et celles du tissu urbain contigu ;
- **Privilégier des formes urbaines de petites tailles**, en limitant la hauteur des bâtiments collectifs à R+2, afin d'assurer des transitions harmonieuses entre les différentes typologies de bâti.

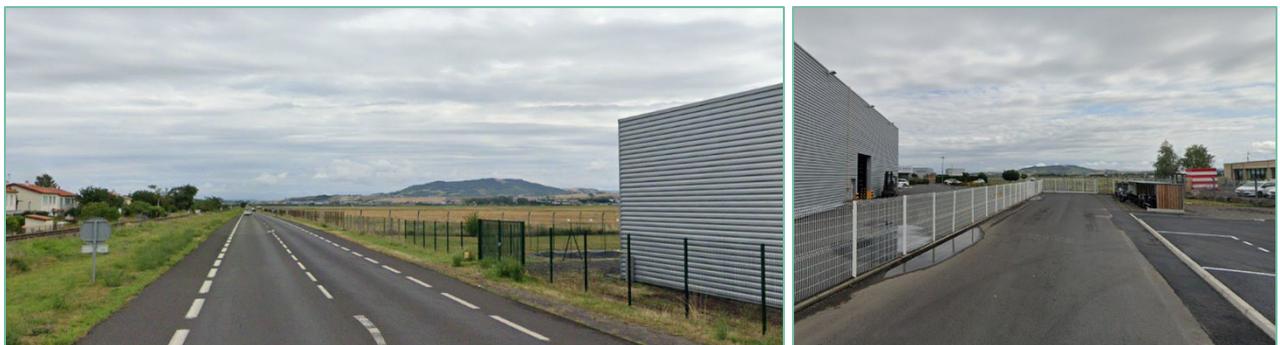


5. OAP « ZONE INDUSTRIELLE AÉRONAUTIQUE »

■ Contexte et enjeux

Le secteur « zone industrielle aéronautique » est localisé sur la plateforme de l'aéroport Clermont-Ferrand – Auvergne. Il se situe plus exactement à l'Est de l'aérogare, dans le prolongement de la première zone industrielle aéronautique d'Aulnat. Il est classé au PLU en zone urbaine à vocation d'accueil des activités liées aux infrastructures de transport aérien et aux activités militaires (Us).

Le site s'étend sur environ 5,7 ha et est desservi à l'Ouest par la rue Touria Chaoui. L'emprise de la zone est délimitée au Nord par la M769 et au Sud par la voie de circulation technique de l'aéroport. Cette emprise dispose d'un potentiel important pour de nouvelles entreprises du secteur aéronautique puisqu'elle dispose d'un accès sur la piste de l'aéroport.



Les principaux enjeux d'aménagement de la zone résident dans la constitution d'un premier plan qualitatif depuis la M769, tant sur le plan architectural que paysager.

■ Programmation urbaine

Le site de la « zone industrielle aéronautique » est un secteur à vocation d'accueil des activités artisanales et industrielles du secteur aéronautique, avec un impératif d'intégration architecturale et paysagère des constructions et des aménagements. Une hauteur maximale de 12 mètres pour le bâti est à respecter.

L'aménagement de cette zone pourra se faire soit lors de la réalisation d'une opération d'aménagement d'ensemble, soit au coup par coup au fur et à mesure de la réalisation des équipements internes à la zone (voie, réseaux, découpage en lots ...).

CHIFFRES CLÉS :

Périmètre de l'OAP : 57 500 m²

Surface aménageable : 46 000 m²

(Déduction de 20% de la surface de la zone dédiée aux voiries, espaces publics...)

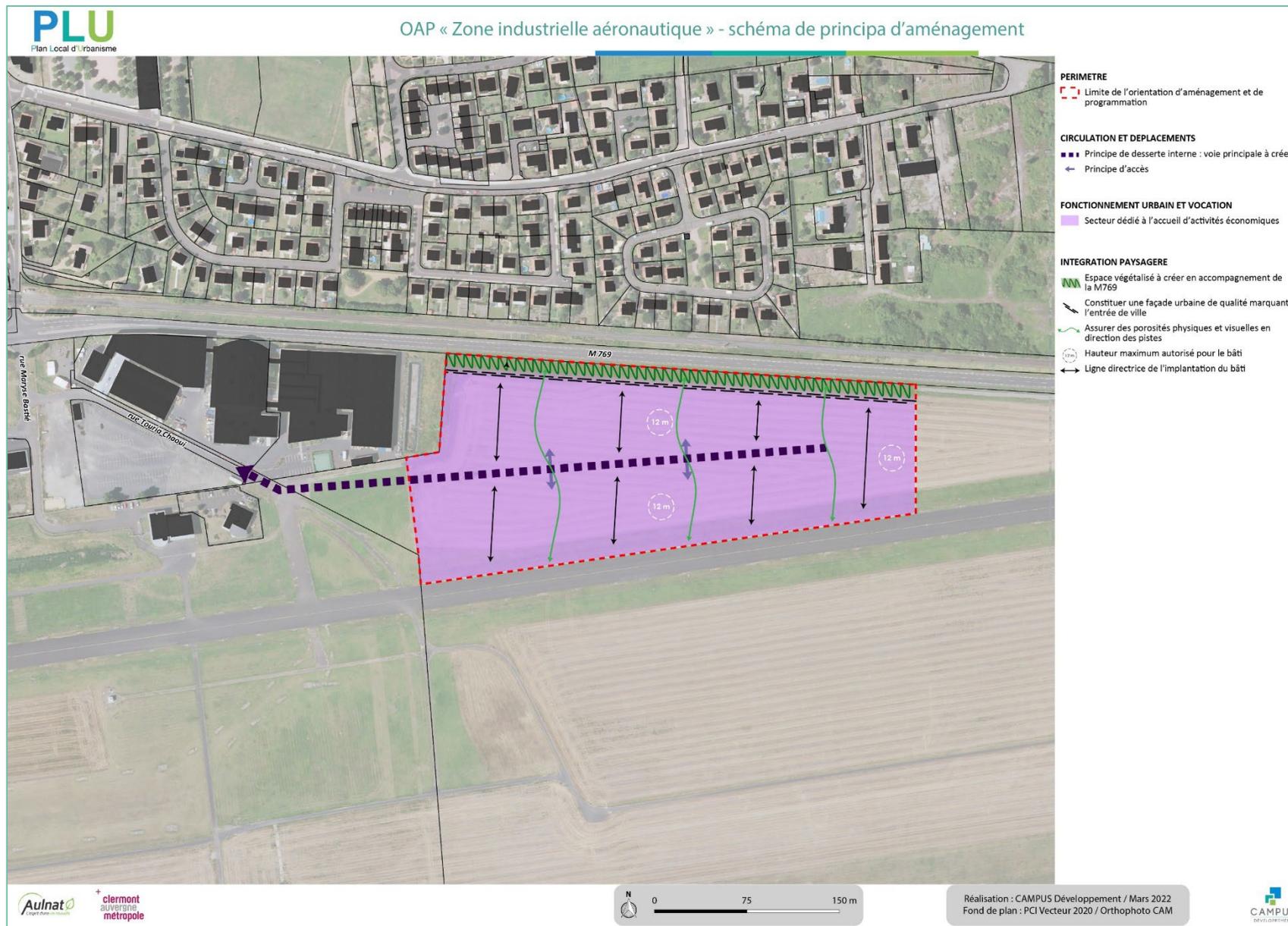
■ Principes de déplacements

- **Créer un accès principal pour les véhicules en se connectant à l'amorce de voirie existante rue Touria Chaoui.** Des voies secondaires pourront être créées, à condition qu'elles soient connectées à la voie interne principale. Les voies en impasse devront être pourvues d'une aire de retournement calibrée pour les poids lourds ;
- **Définir des accès sécurisés propres à chaque lot créé,** depuis la voie interne principale ou les voies secondaires. Aucun accès direct aux lots de la zone ne sera autorisé depuis la M769 ;
- **Développer un cheminement piétonnier en accompagnement** de la voie principale d'accès à créer.

■ Principes d'intégration paysagère et de mise en valeur des continuités écologiques

- **Mettre en valeur l'entrée de ville Est d'Aulnat et préserver des perspectives sur les pistes de l'aéroport.** Il s'agit de créer une mise en scène paysagère à la fois de l'entrée de ville et des abords de l'aéroport :
 - **Maintenir des vues et cadrages sur les pistes de l'aéroport depuis la M769 et les quartiers résidentiels** qui font face à la zone. L'implantation des bâtiments principaux sur la zone d'activités devra assurer des porosités physiques et visuelles en direction des pistes (proscrire les effets de masque depuis la M769) ;
 - **Interdire les aires de stockage de matériaux ou de déchets directement visibles depuis la M769 ;**
 - **Constituer une façade urbaine de qualité le long de la M769 ;**
 - **Créer un espace végétalisé, engazonné ou traité en végétation basse, en accompagnement de la M769.** Cette trame végétale ne doit pas jouer un rôle d'écran visuel qui empêche la vision de la zone, mais celui d'un aménagement paysager qualitatif correspondant au recul des bâtiments par rapport à la voie.
- **Assurer une bonne intégration des constructions nouvelles dans le paysage environnant** en mettant en œuvre une composition simple et soignée des volumes, et un épannelage¹ harmonieux des hauteurs des constructions principales ;
- **Rechercher une imperméabilisation minimale de l'unité foncière** en réponse aux enjeux d'amélioration du microclimat et d'infiltration des eaux pluviales.

¹ L'épannelage désigne la forme simplifiée des masses bâties constitutives d'un tissu urbain.



6. OAP « AÉROPORT CLERMONT-FERRAND – AUVERGNE »

■ Contexte et enjeux

Le secteur de l'aéroport « Clermont-Ferrand – Auvergne » constitue la frange Sud de la ville d'Aulnat et son entrée Ouest. Il comprend les activités et infrastructures aéroportuaires mais également une plateforme multimodale qui est desservie à la fois par les transports publics et par la halte ferroviaire. Le Sud du secteur, délimité par la voie ferrée, est classé au PLU en zone urbaine à vocation d'accueil d'activités liées aux infrastructures de transport aérien et aux activités militaires (Us). Le Nord est, quant à lui, classé en zone urbaine dédiée aux équipements d'intérêt collectif et de services publics (Ue).

Le site s'étend sur environ 12,2 ha. Son emprise est délimitée au Nord par les quartiers pavillonnaires d'Aulnat et au Sud par les pistes de l'aéroport. **Cette emprise profite de la vitrine qu'offre l'aéroport et dispose d'un potentiel attractif pour l'implantation de nouvelles activités.**



Les principaux enjeux d'aménagement de la zone résident dans **la constitution d'un paysage urbain qualitatif de part et d'autre de la M769/rue Youri Gagarine, et la reconnexion de la ville d'Aulnat à l'aéroport par des liaisons fonctionnelles.**

Il s'agit également d'**accompagner la mise en œuvre de projets structurants à l'échelle métropolitaine** : le développement de la zone de l'aéroport, l'aménagement de la Ligne B de Bus à Haut Niveau de Service (BHNS) mais aussi la valorisation du secteur de la halte ferroviaire.

■ Programmation urbaine

Le site de la « zone industrielle aéronautique » est un secteur à vocation d'accueil d'activités et de services en lien avec les secteurs aéronautique et du transport. Il s'agit d'optimiser les ressources foncières non utilisées afin de favoriser le développement de l'aéroport.

L'aménagement de cette zone pourra se faire soit lors de la réalisation d'une opération d'aménagement d'ensemble, soit au coup par coup au fur et à mesure de la réalisation des équipements internes à la zone (voie, réseaux, découpage en lots ...).

CHIFFRES CLÉS :

Périmètre de l'OAP : 122 030 m²

Surface aménageable : environ 11 000 m²

Il est souhaitable que ce site accueille des bâtiments d'activités de qualité et valorisant l'espace urbain. On privilégiera, en façade sur la M769/rue Youri Gagarine, des activités tertiaires (commerces, services, hôtellerie, bureaux...) et des équipements publics.

■ Principes de déplacements

- **Développer l'intermodalité des déplacements ;**
- **Accompagner la mise en œuvre de la Ligne B de Bus à Haut Niveau de Service (BHNS) ;**
- **Faciliter et encourager les modes de déplacement doux** dans ce site où les infrastructures constituent un obstacle aux circulations motorisées :
 - Créer une voie sécurisée pour les circulations douces en accompagnement de la M769/rue Youri Gagarine ;
 - Améliorer/mettre en valeur les liaisons douces en direction des arrêts du BHNS et de la halte ferroviaire ;
 - Renforcer la liaison piétonne et cyclable depuis le Nord du site vers le centre-ville d'Aulnat.
- Assurer le stationnement des véhicules correspondant aux besoins des constructions et installations nouvelles en dehors des voies et des emprises publiques.

■ Principes d'intégration paysagère et de mise en valeur des continuités écologiques

- **Concevoir les abords de la M769/rue Youri Gagarine et de la voie ferrée comme une large avenue urbaine**, bordée de façades structurantes parallèles à cet axe. Les façades visibles depuis la M769/rue Youri Gagarine devront être traitées avec la qualité de façades principales, quel qu'en soit l'accès ;
- **Créer un espace végétalisé, engazonné ou traité en végétation basse, en accompagnement de la M769**. Cette trame végétale ne doit pas jouer un rôle d'écran visuel qui empêche la vision de la zone, mais celui d'un aménagement paysager qualitatif correspondant au recul des bâtiments par rapport à la voie ;
- **Rechercher une imperméabilisation minimale des terrains d'emprise des constructions nouvelles** en réponse aux enjeux d'amélioration du microclimat et d'infiltration des eaux pluviales.

