

PLU

PLAN LOCAL D'URBANISME

Approuvé le : 12/05/2017



GERZAT

MISE À JOUR N°4

Approuvé le : 09/01/2025

8.8

Amendement Dupont

DIAGNOSTIC URBAIN

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

Élaboration : 12/05/2017
Mise à jour n°1 : 04/04/2019
Mise à jour n°2 : 06/12/2019
Modification simplifiée n°1 : 18/12/2020
Modification simplifiée n°2 : 24/09/2021
Mise à jour n°3 : 17/04/2023



**clermont
auvergne
métropole**

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

SOMMAIRE

INTRODUCTION.....	P. 1
PRESENTATION DES SITES	P. 3
SITUATION URBAINE DES SECTEURS.....	P. 9
ANALYSE THEMATIQUE DES SECTEURS	P. 18
- Circulation - Stationnement.....	P. 18
- Paysage.....	P. 26
STRATEGIE DE DEVELOPPEMENT/VOCATION DES SECTEURS.....	P. 42
- Secteur de Rochefort/Neigeboeuf	P. 45
- Zone NA Sous la Treille	P. 46
- Zone Nai de Fontchenille.....	P. 47
- Zone Nai de Pradoux.....	P. 49
- Zone de Chantemerle	P. 50
 PARTI D'AMENAGEMENT	
Effets de l'aménagement, préconisation et proposition réglementaires	P. 58

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

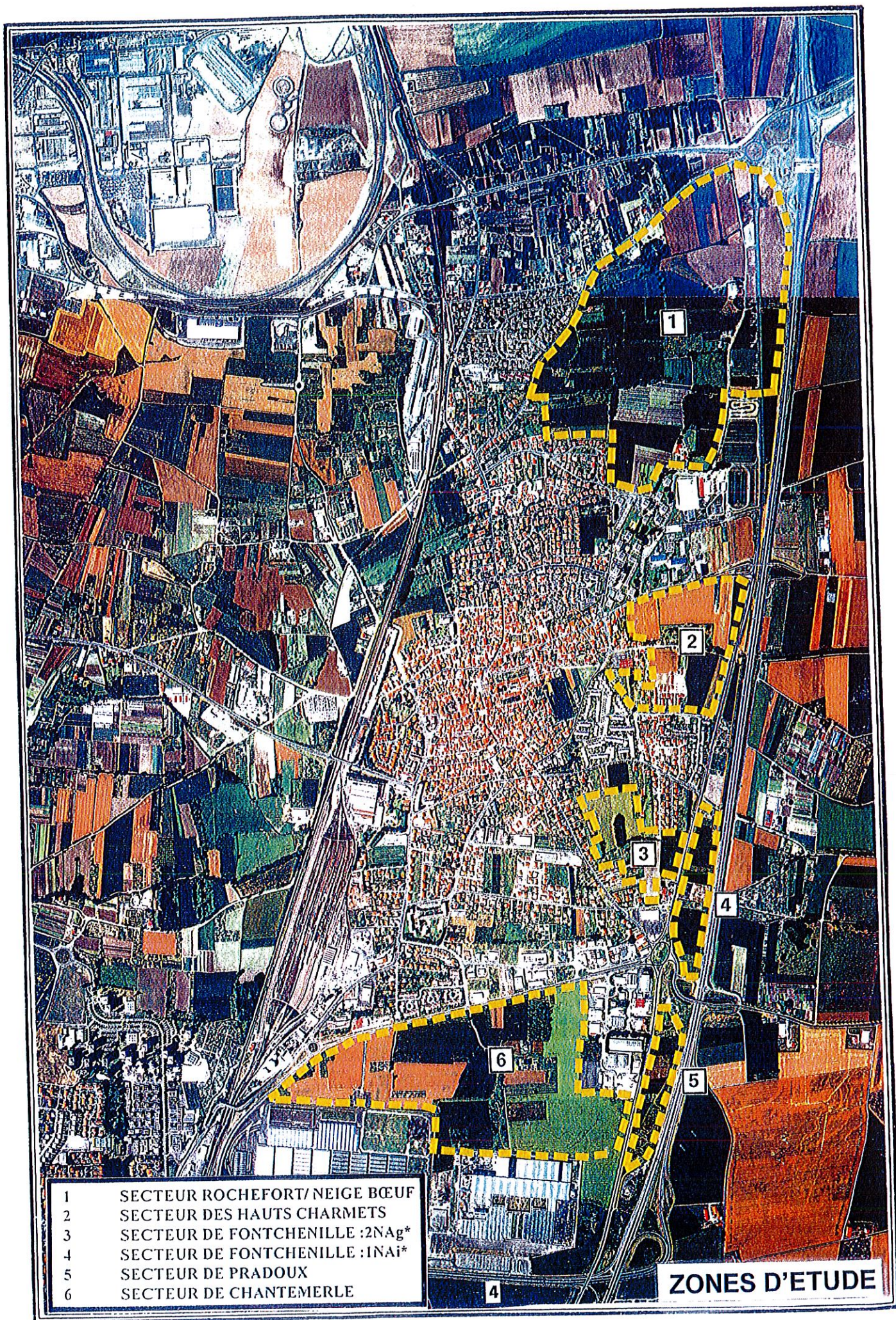
La singularité de la situation tient au fait que deux infrastructures : l'A 71 et la RD 210 se côtoient à une très faible distance, avec des interférences fortes au niveau des nuisances, des vues et des trafics.

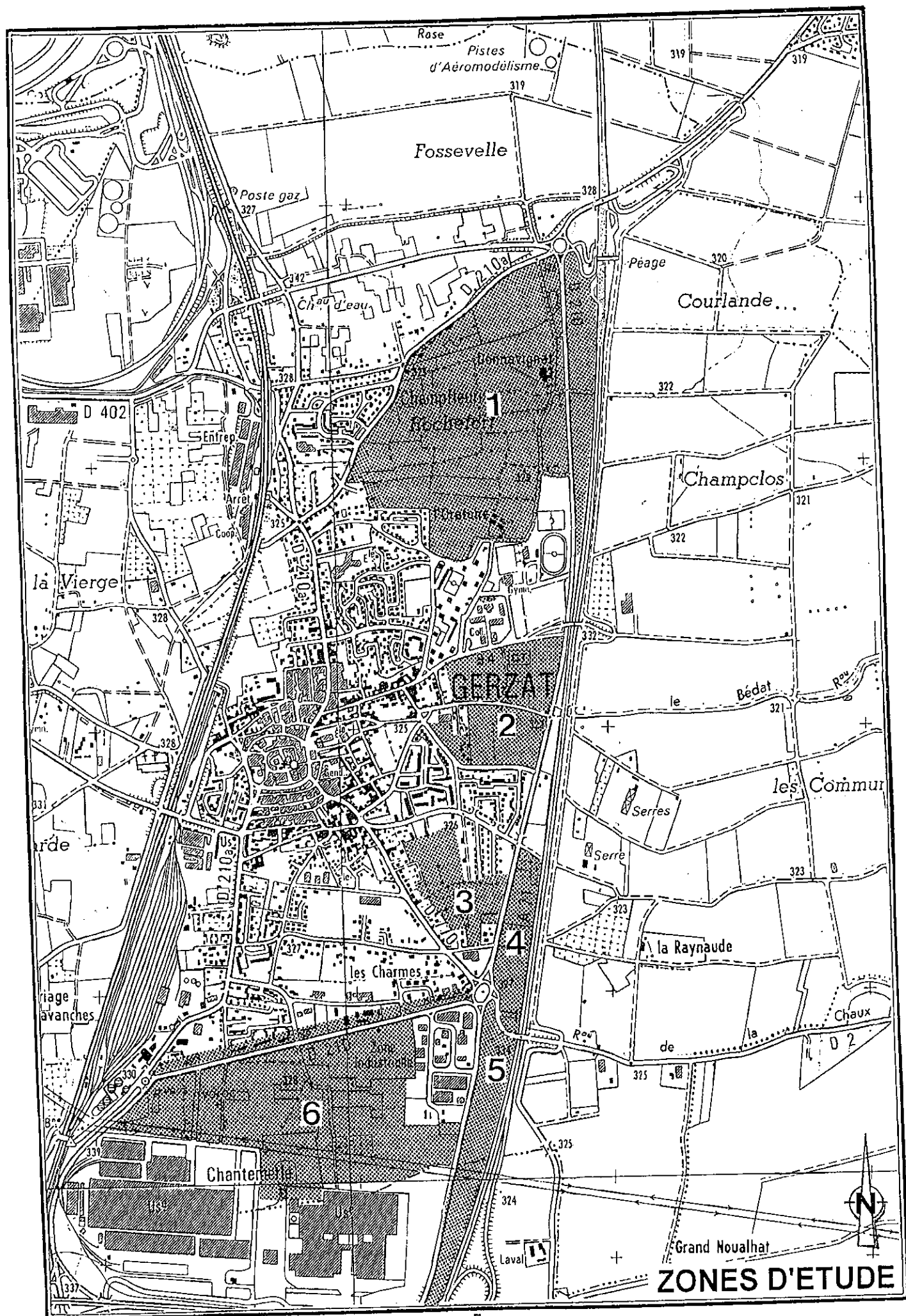
Ces infrastructures délimitent de manière nette l'aire urbaine de l'agglomération clermontoise (qui correspond au Nord à celle de la Communauté de Communes) et la Limagne.

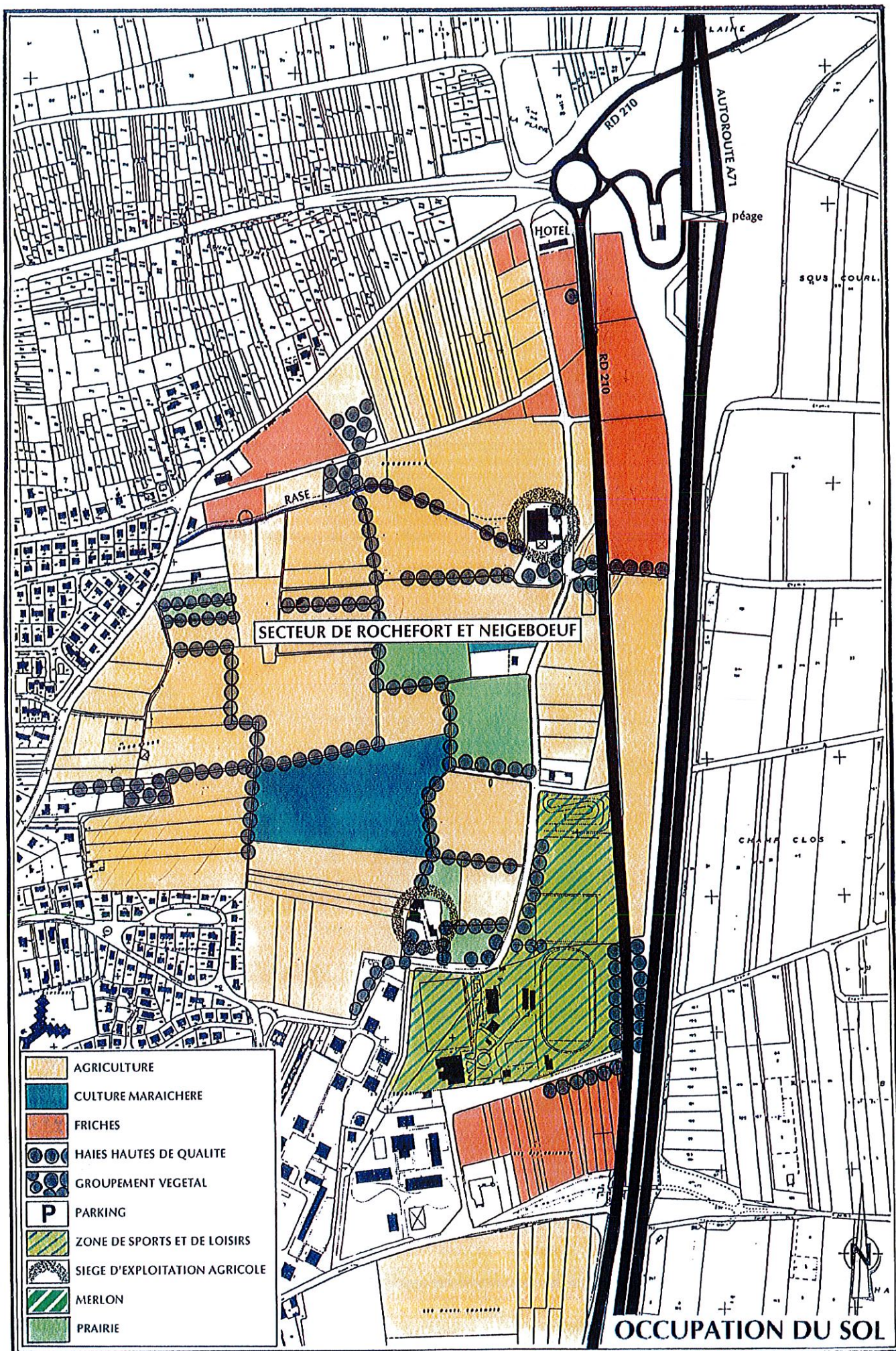
Les secteurs concernés par l'article L 111.1.4. correspondent en fait à des enclaves non urbanisées inscrites dans un périmètre d'urbanisation de Gerzat très « borné » par un ensemble d'infrastructures routières et ferrées. Cette restriction de fait des possibilités d'extension confère à ces zones un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







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.

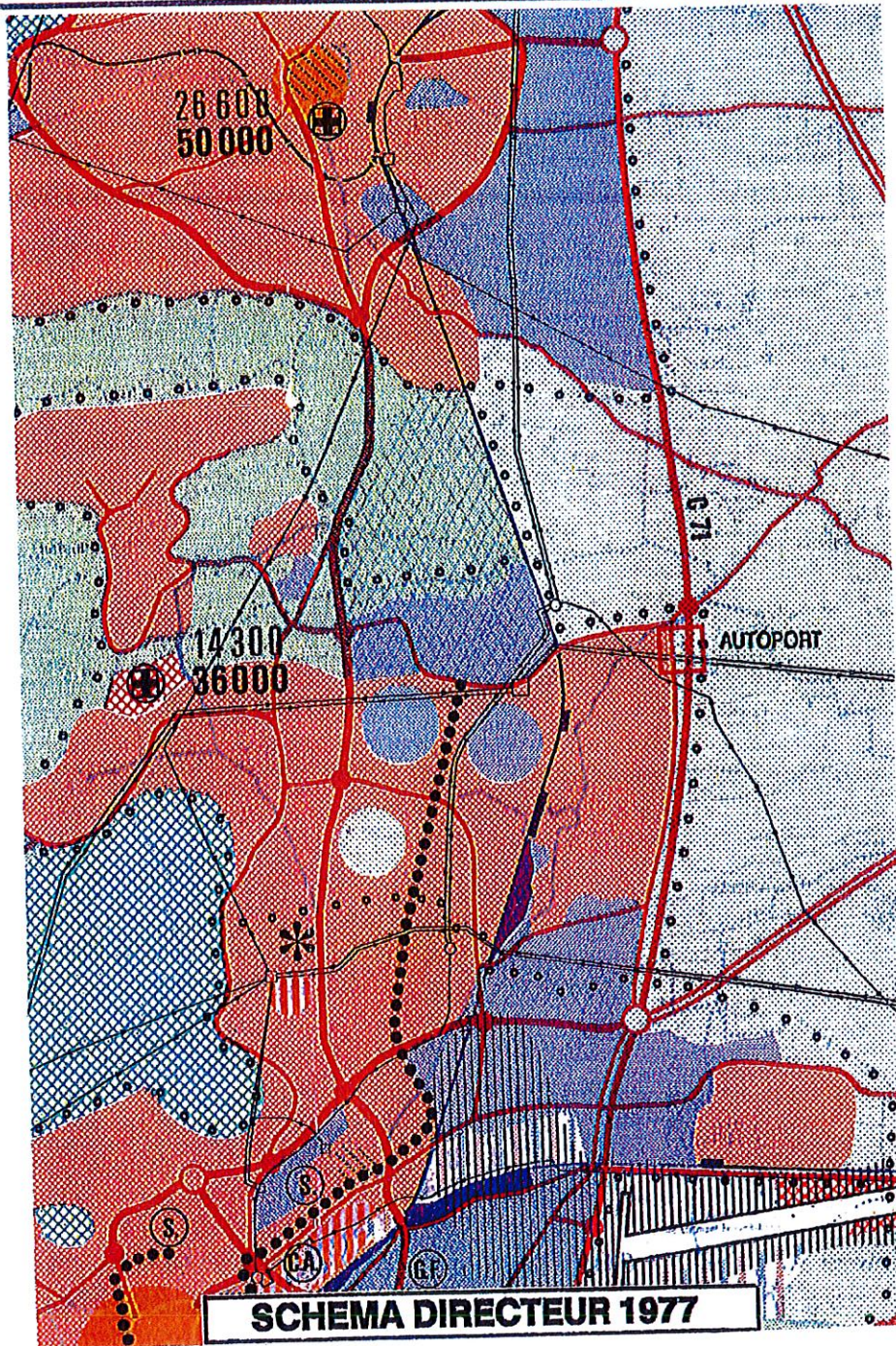
Le SDAU de 1977 faisait du secteur Nord un des sites privilégiés de développement et de structuration de l'agglomération. Le secteur était classé en zone d'urbanisation agglomérée avec trois indications complémentaires traduisant une triple vocation :

- ✓ 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.



SCHEMA DIRECTEUR 1977

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
- aéroport
- 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.

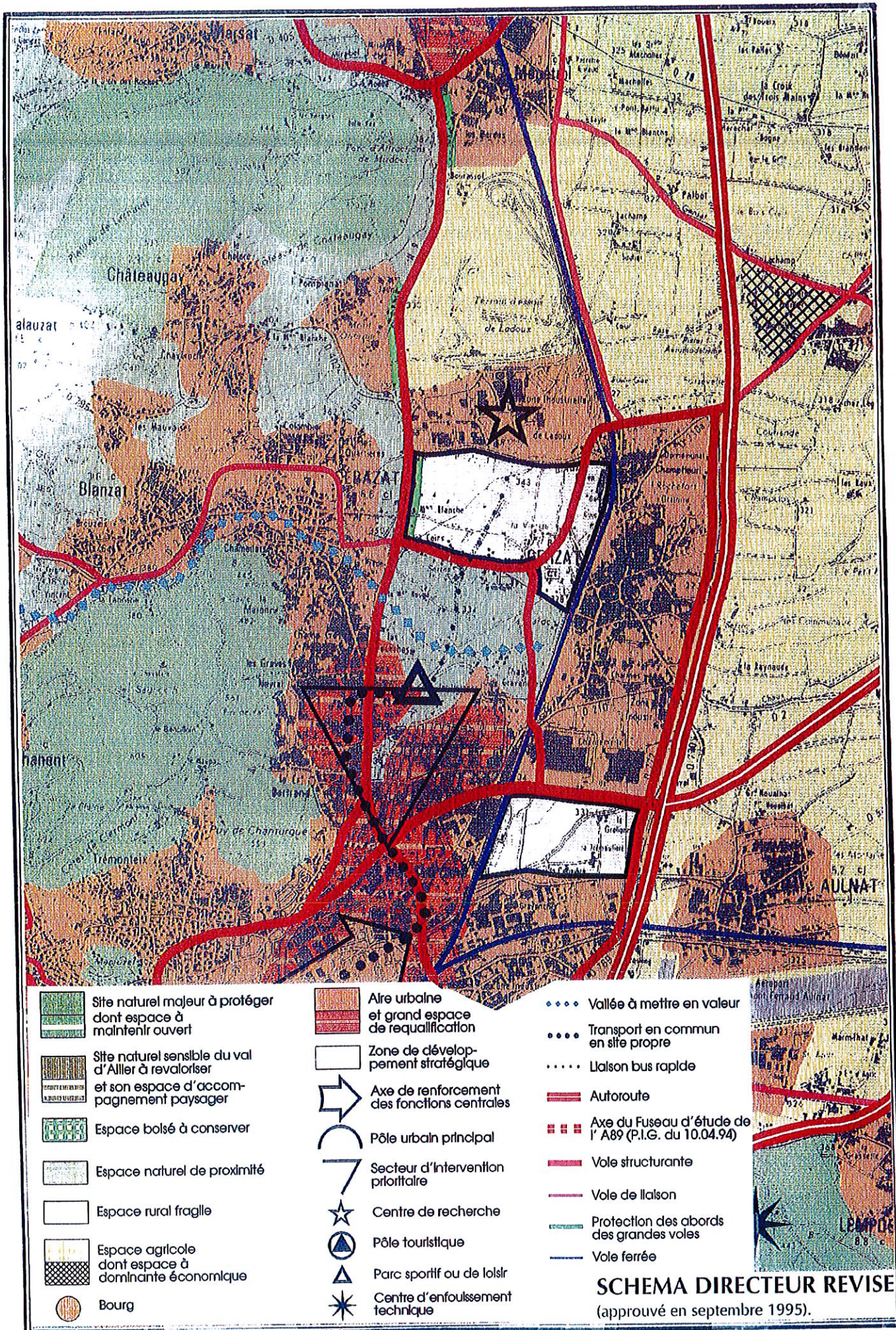
Si les ambitions en matière de développement urbain sont modérées, la vocation de développement économique se trouve renforcée.

- 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 :

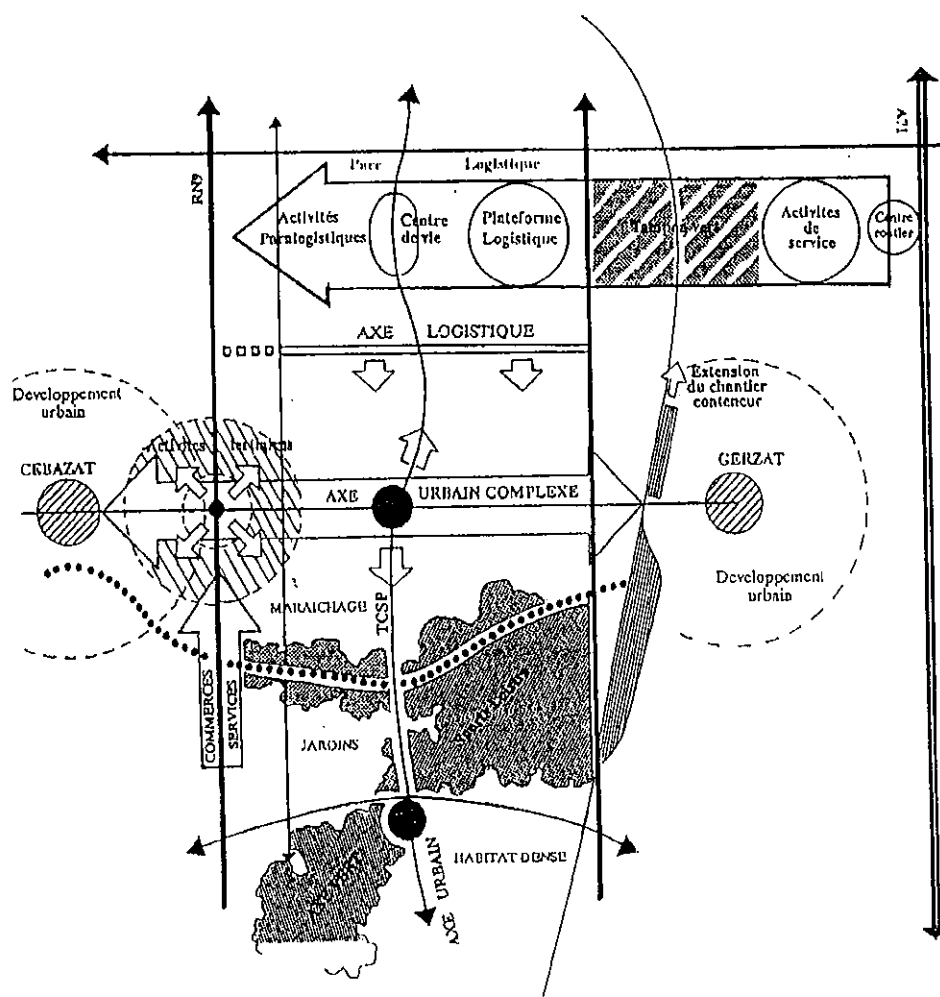
- Le site de la Prade-La Vierge est réservé strictement à l'accueil d'activités économiques au Nord de la RD 2 et à une vocation maraîchère et de loisirs au Sud,
- L'aire urbaine est repoussée jusqu'à la limite de l'A 71, englobant les terrains compris entre la RD 210 et l'autoroute.

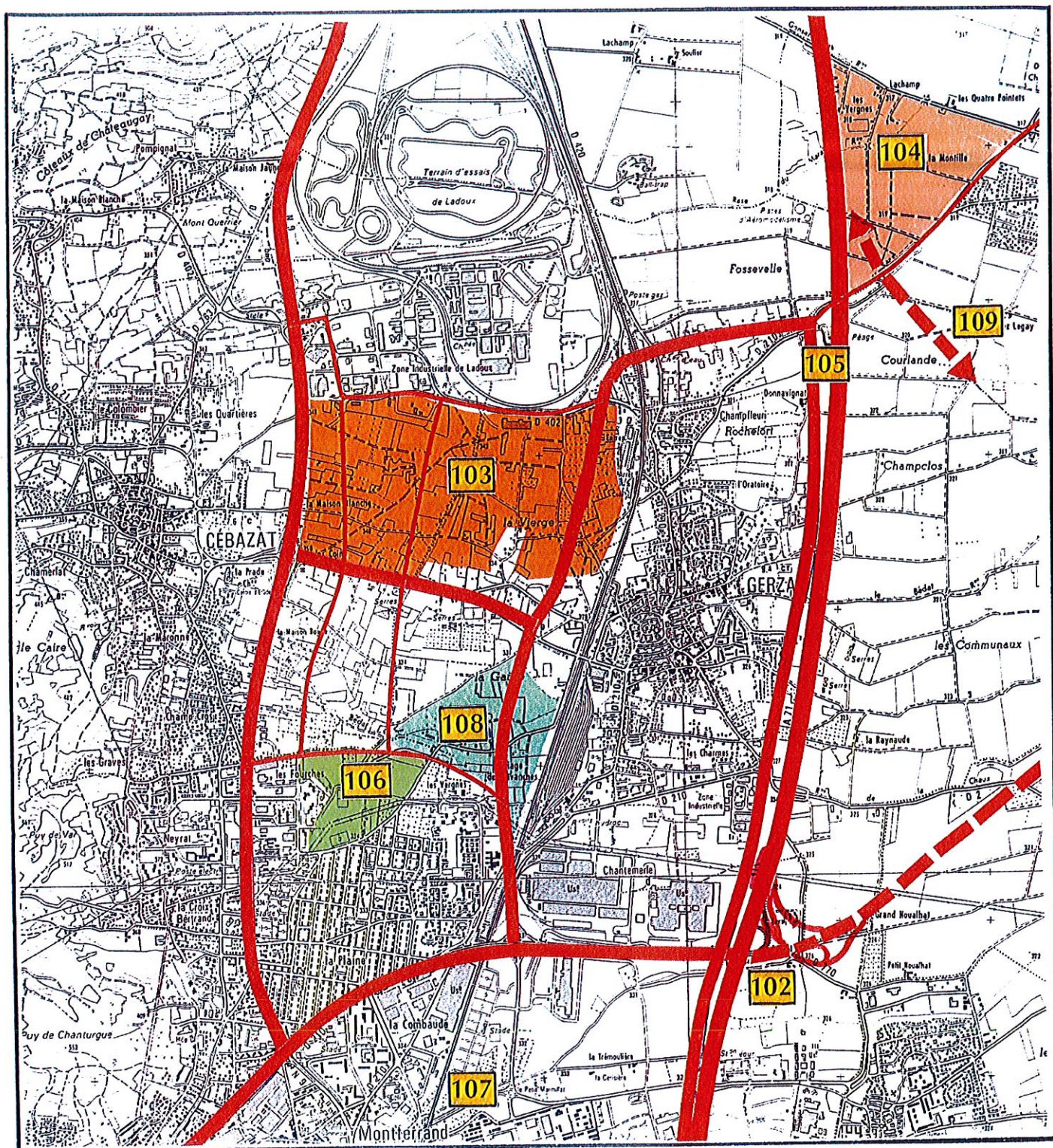


● CONCEPTION DU PROJET LOGISTIQUE

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 :

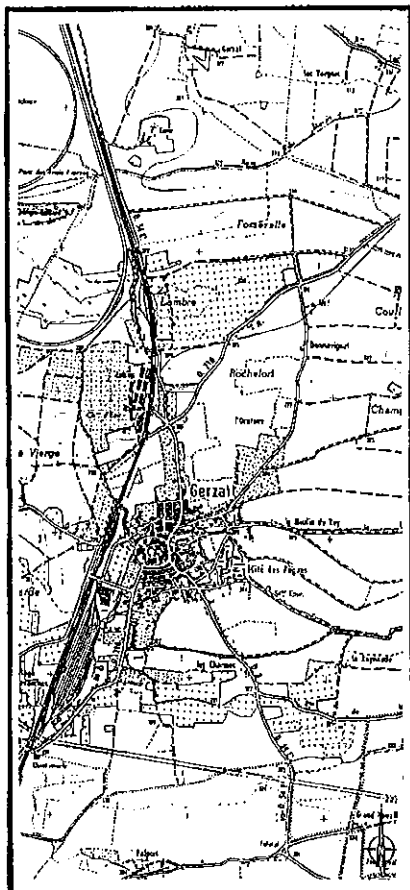
- Un centre de formation transport-logistique au Brézet.
- Un aéroport, centre de services aux chauffeurs et aux véhicules prévu au droit de l'échangeur de Gerzat. Ce projet pourrait être accompagné de la création sur le site de Neigeboeuf d'une zone de services complémentaires aux activités du parc 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 Cézeaux.



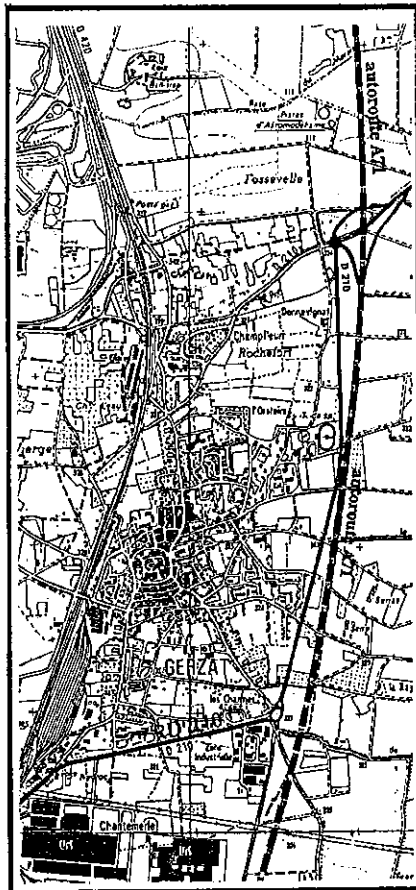


LISTE DES PROJETS AU NIVEAU DE L'AGGLOMERATION :

- 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.

● TENDANCES ET PERSPECTIVES DE DEVELOPPEMENT DE LA COMMUNE DE GERZAT

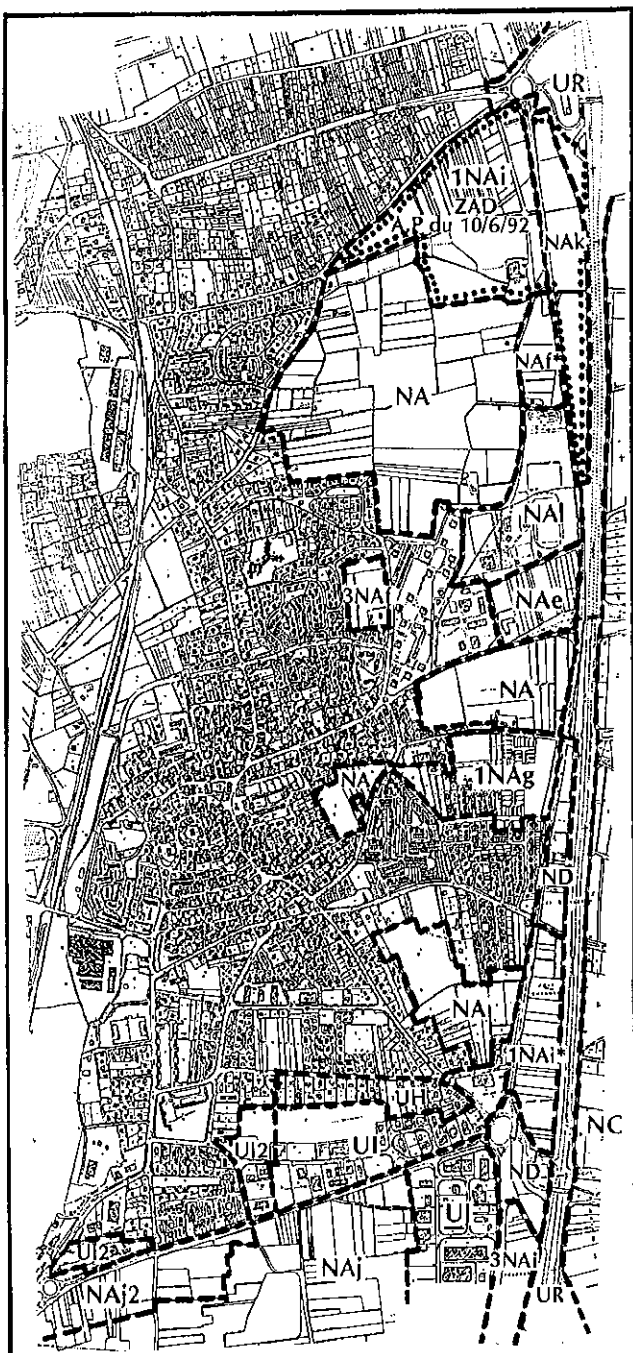
Le développement de Gerzat est essentiellement orienté à l'Est du centre ancien du fait de la coupure du territoire communal opérée à l'Ouest par la voie ferrée Clermont-Paris. Ce développement s'est effectué pendant longtemps sous une forme groupée, radioconcentrique, autour du noyau ancien. Les cités 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.

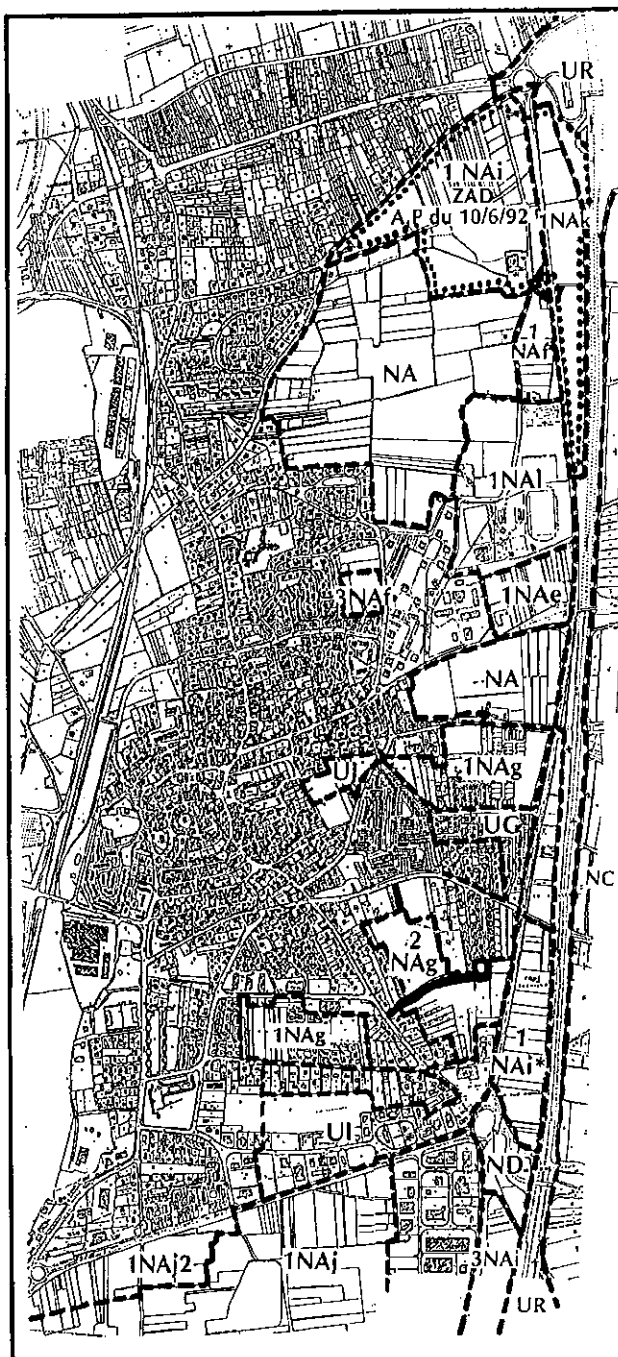
La priorité est donnée à l'urbanisation de secteurs proches du centre : zones de Trélacot et de Sous la Treille. Une réflexion est engagée sur Trélézère. Deux opérations de restructuration sont engagées parallèlement sur les îlots de la Poste, Damoiseau, la Place Pommerol faisant l'objet d'un réaménagement.

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 UI.

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 UI.	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.

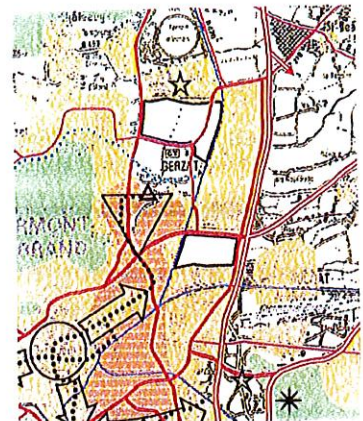
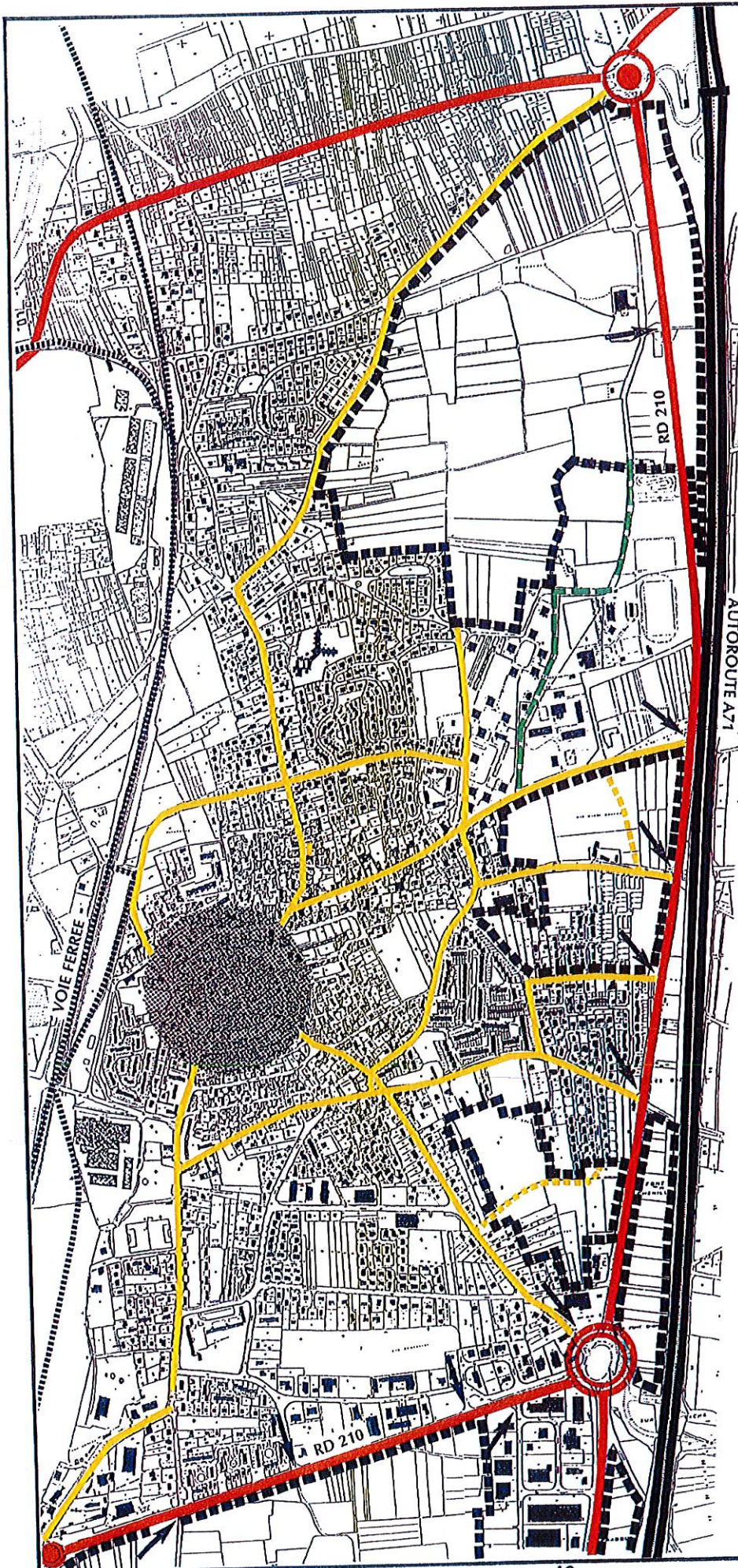
La RD 210, prolongée par la RD 772 au Sud est une voie importante qui joue des rôles multiples :

- ✓ 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

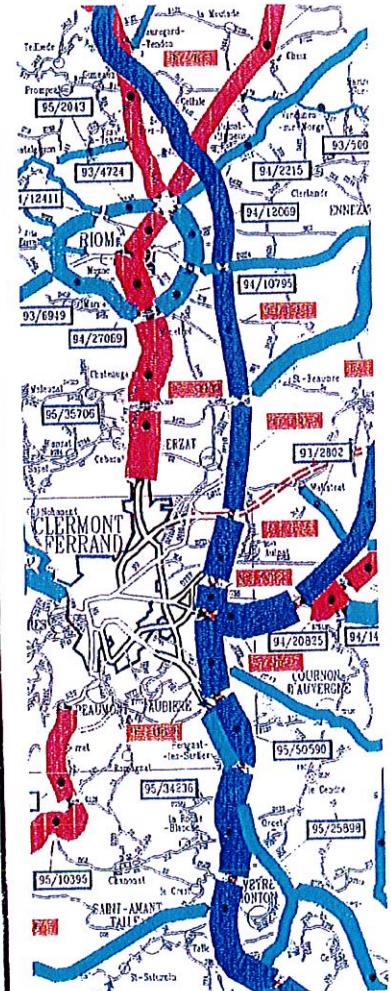
Elle supporte un trafic élevé : 12 268 véhicules par jour en 1993, 11 669 véhicules par jour en 95 (en baisse de 5 %). Le trafic poids lourds représente 13.7 % en 1993, 11.9 % en 1995. Les caractéristiques de la voie font que les vitesses pratiquées sont élevées.

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 CLERMOTOISE



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.

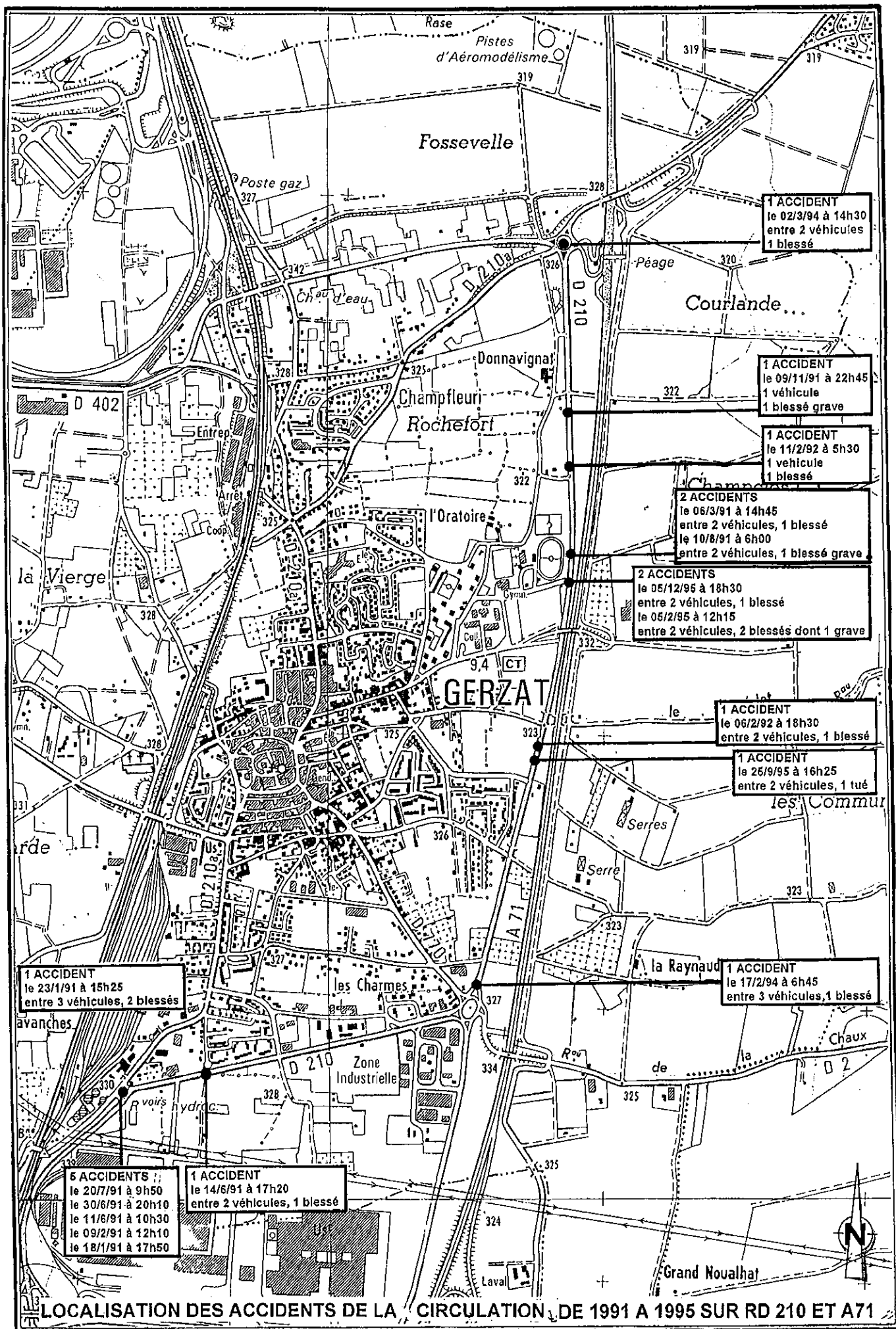
Les études du DVA en cours ont fait apparaître le très fort trafic sur la RN 9 dû à l'importance des flux migratoires entre Riom et Clermont-Ferrand. Une des hypothèses étudiées est la mise hors péage de la section Riom Clermont-Ferrand, ce qui pourrait avoir pour effet de soulager la RD 210.

⇒ **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.

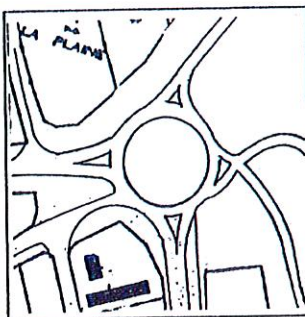
Sortie peu importante.

Giratoire aménagé.
Lieu de flux entrants.
Noeud structurant.
Un des accès principaux
à Gerzat.
Desserte zone artisanale.
Pas d'aménagement
spécifique.

Sortie peu importante

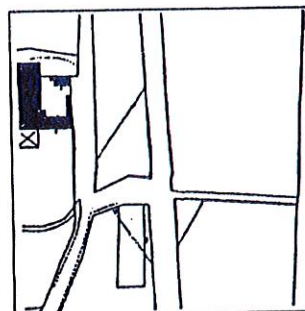
Accès à l'usine.
Tourne à gauche.

Rond point entrée sud de
Gerzat.



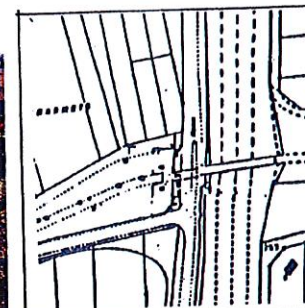
Le carrefour du péage

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.



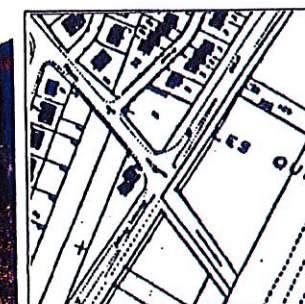
Future entrée de l'autoport

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 Rochefort. Aujourd'hui fréquenté de manière marginale, ce carrefour est amené à devenir un carrefour important de ce secteur.



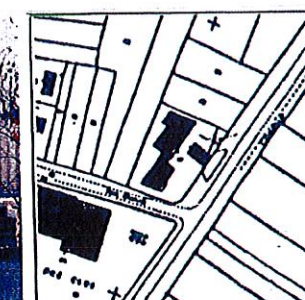
Débouché de la rue A. France sur la RD 210

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.



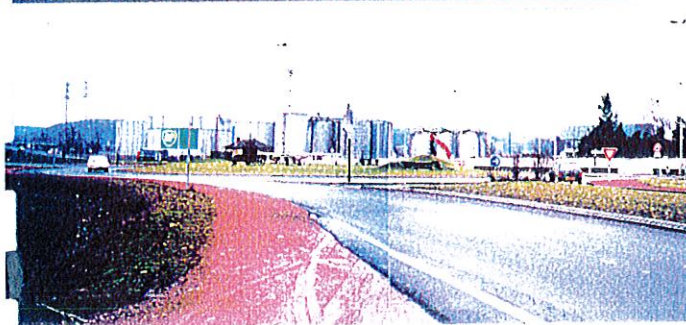
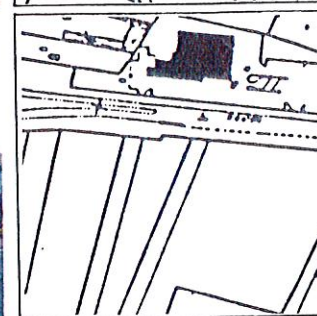
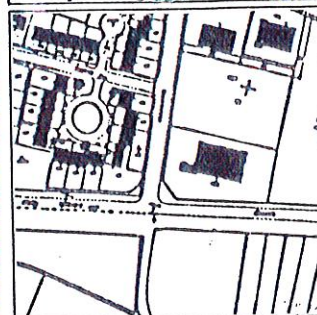
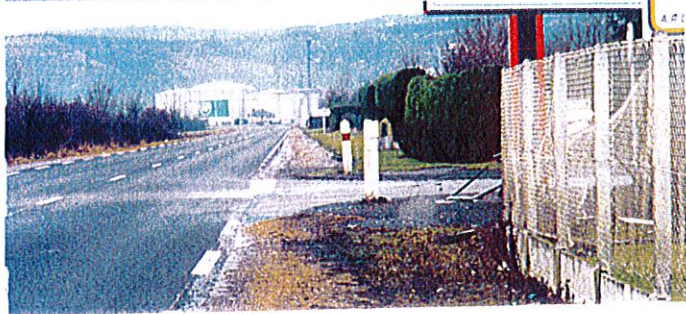
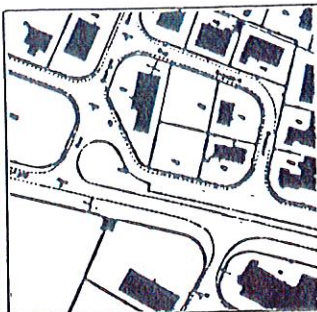
Débouché de l'allée de Fontchenille sur la RD 210

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

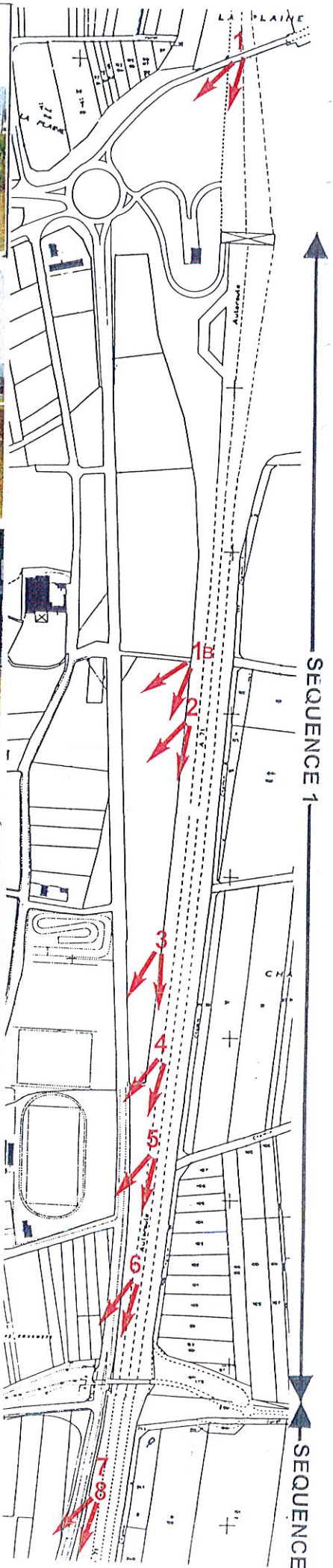
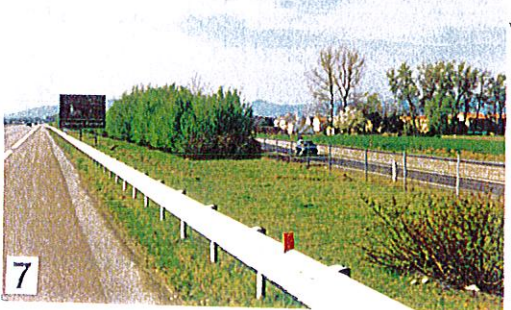
Cette rue dessert d'un côté un secteur pavillonnaire et de l'autre un secteur d'activités. La sortie est gérée par un stop.

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 :

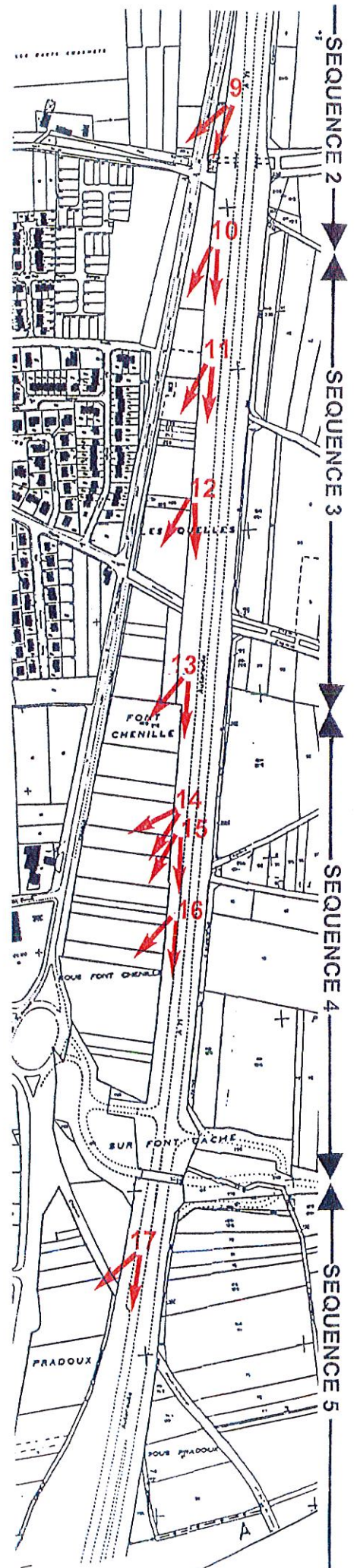
- ✓ la Chaîne des Puys en arrière-plan
- ✓ un plan intermédiaire, la zone de Rochefort, au caractère rural préservé grâce au maintien d'une trame de haies hautes étoffée.
- ✓ Un premier plan très dégagé correspondant à Neigeboeuf et aux terrains compris entre l'A 71 et la RD 210.

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 Malintrat. 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

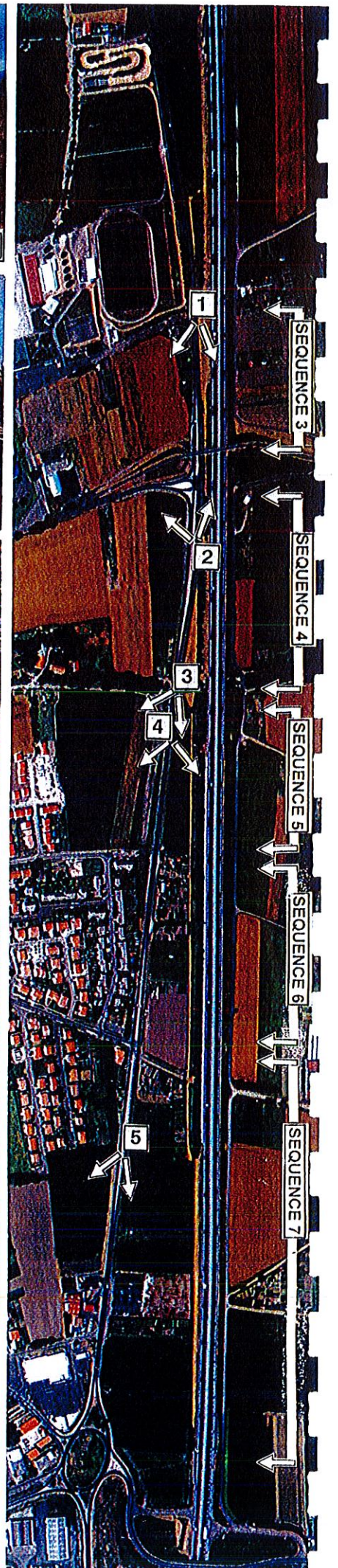
Du péage au rond-point de Fontchenille, les itinéraires ont des caractéristiques assez proches. Toutefois, les aménagements paysagers réalisés le long de l'autoroute font que le paysage perçu n'est pas identique.

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.

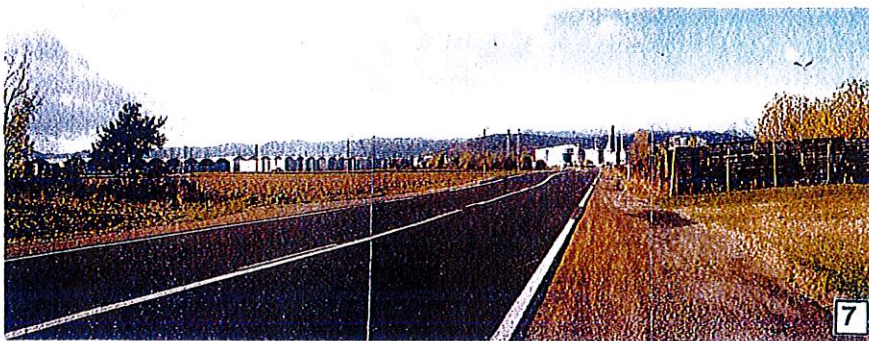
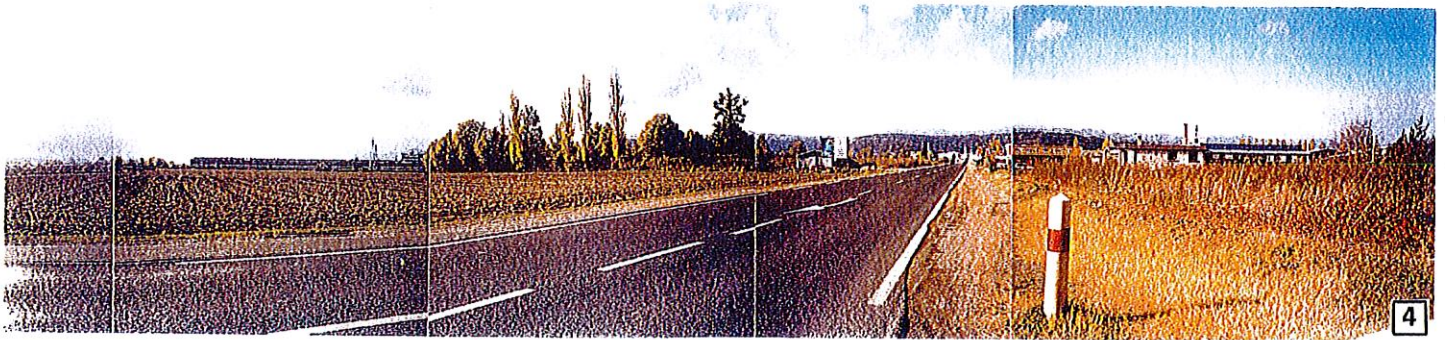
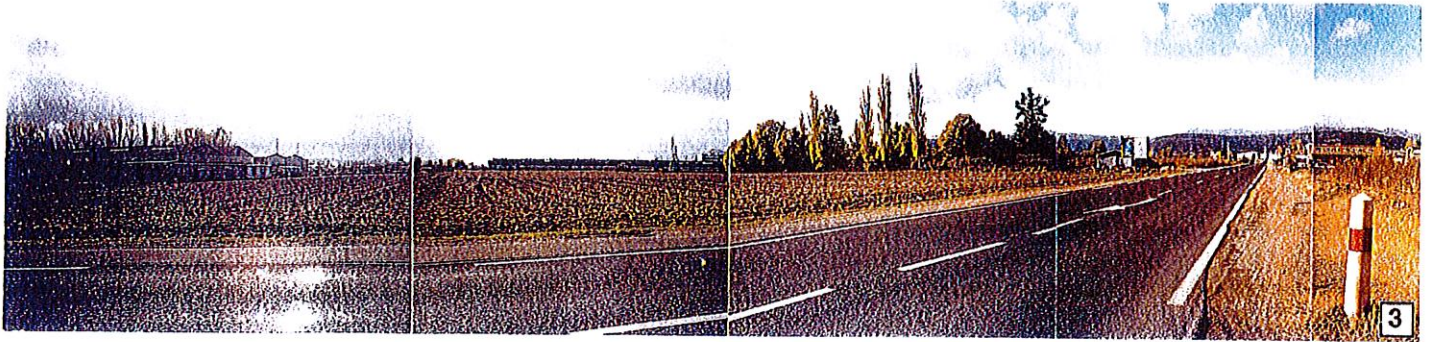
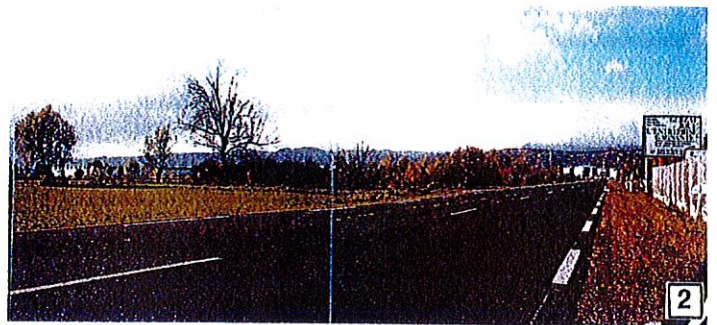
Ce parcours est très hétérogène. La voie elle-même ne bénéficie pas d'aménagements paysagers particuliers. Le traitement est sommaire.

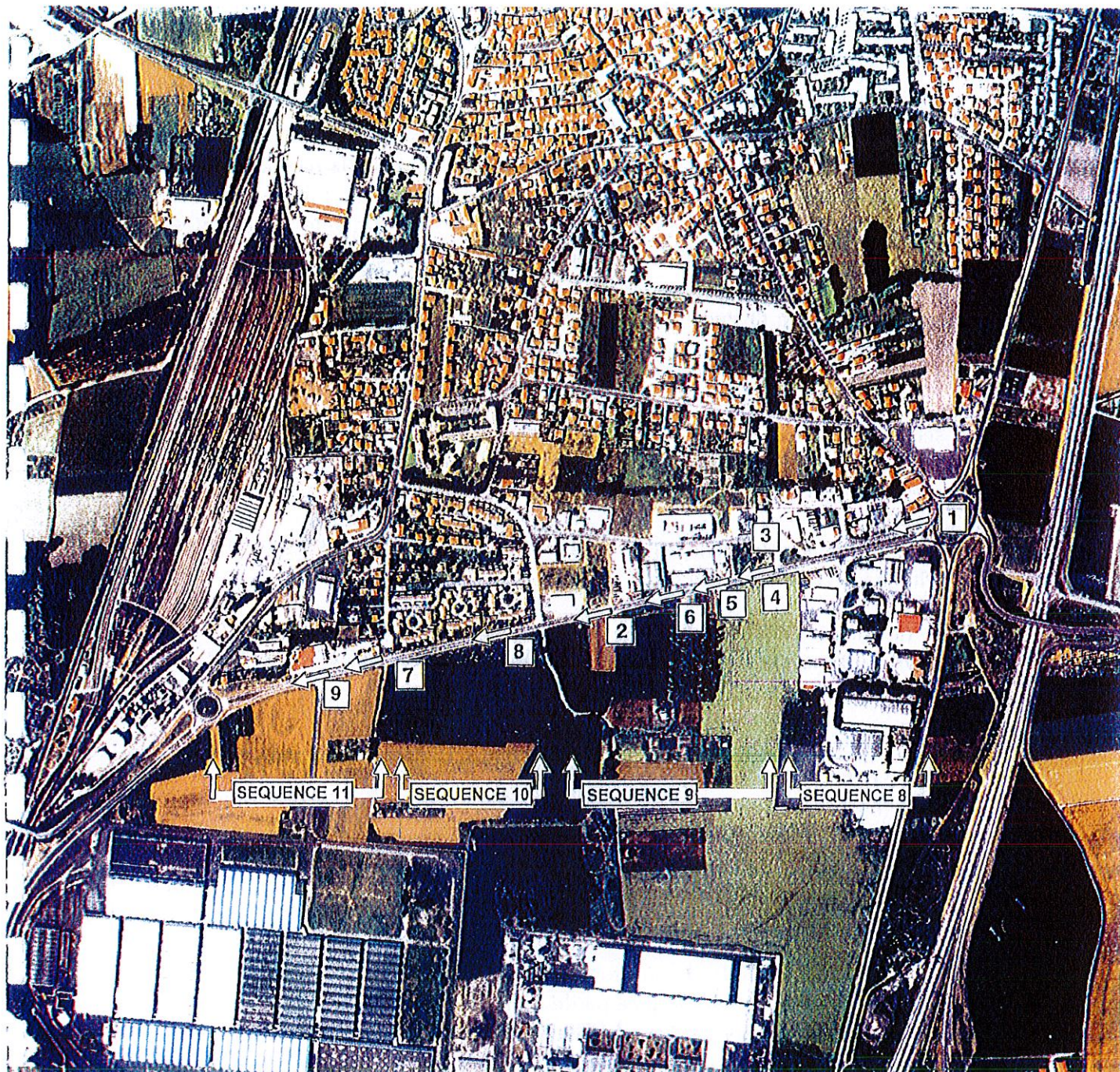
→ La première séquence, au delà du péage jusqu'au pont, reste à caractère agricole dominant avec la ferme de Donavignat et la trame végétale structurant le site de Rochefort. Le secteur de Neigeboeuf est plus dégagé. Le stade forme une sous-séquence caractérisée.





- 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).



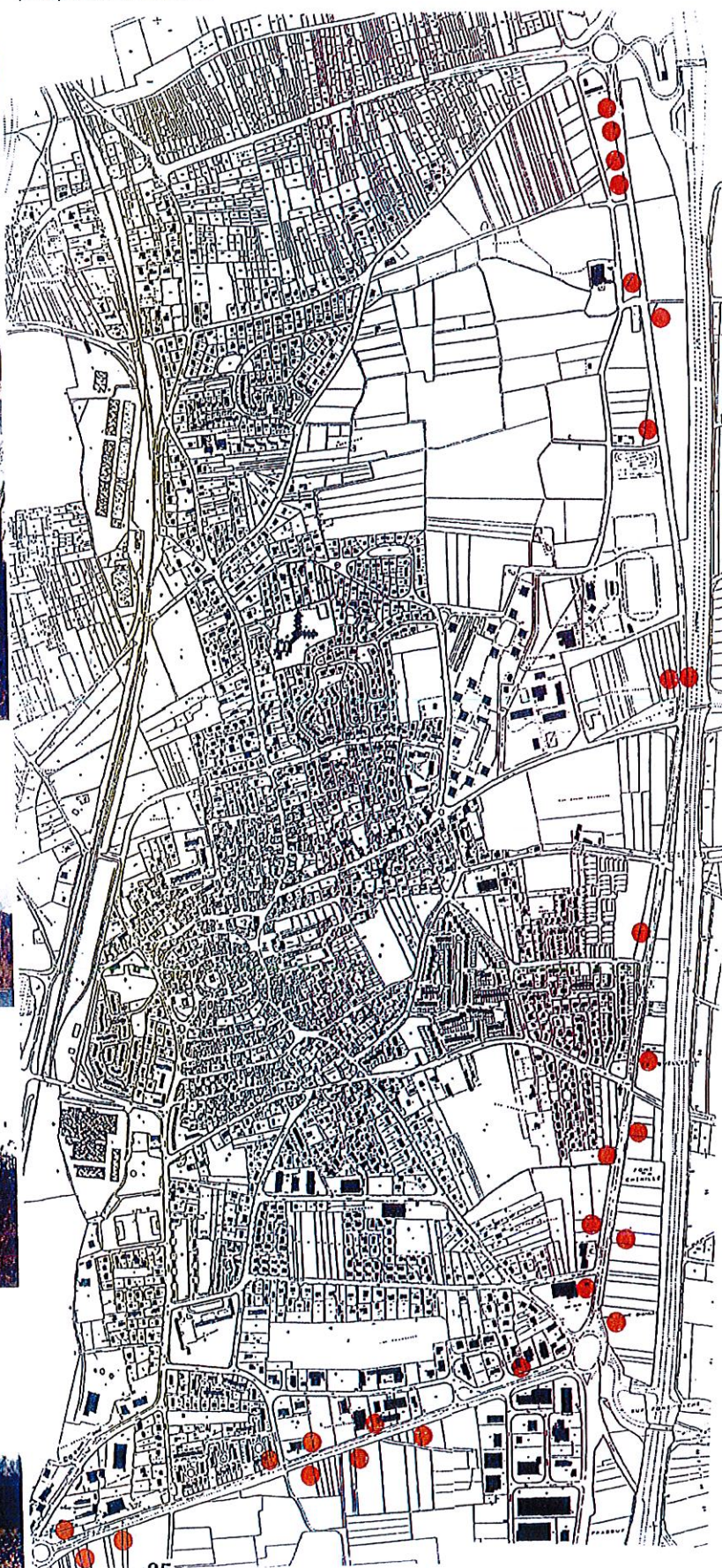


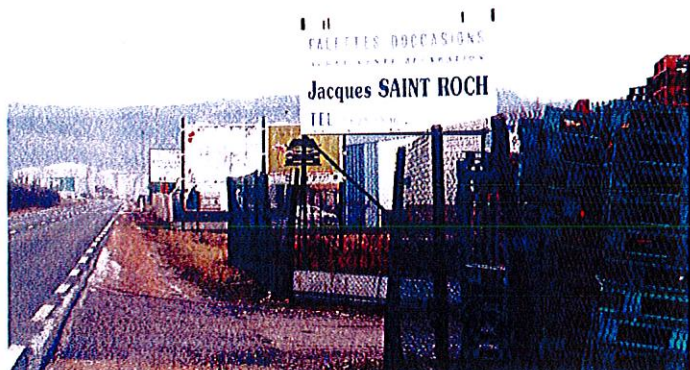
- Du rond-point de Fontchenille au dépôt de carburant se déroule une longue séquence unifiée par les vues larges et spectaculaires sur la chaîne des Puys. Mais l'hétérogénéité des abords conduit à une grande fragmentation d'un paysage fortement marqué par ces activités. Globalement, ce paysage est de 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.

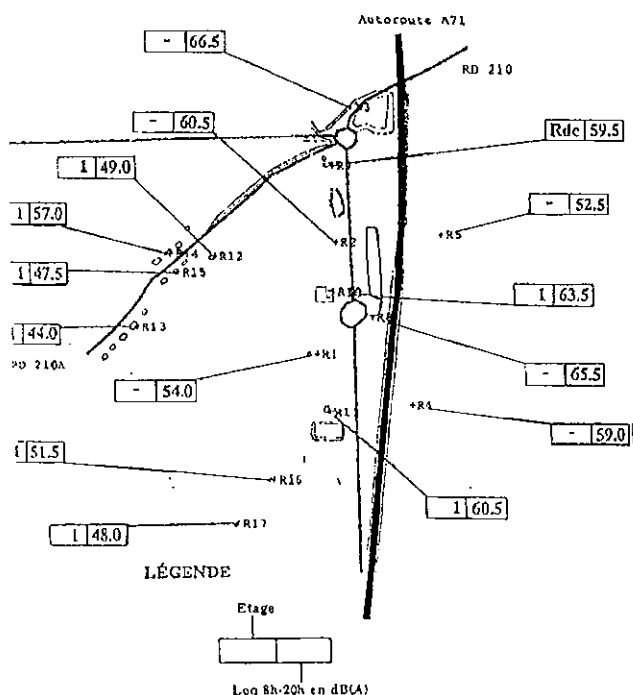
Un merlon a été prévu le long de la récente opération de la Treille, mais le reste du linéaire n'est pas protégé. La situation est critique au droit du groupe d'habitation. Plus au Sud, le recul n'est pas suffisant pour aménager une protection phonique. Il faut noter toutefois qu'un merlon continu n'est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

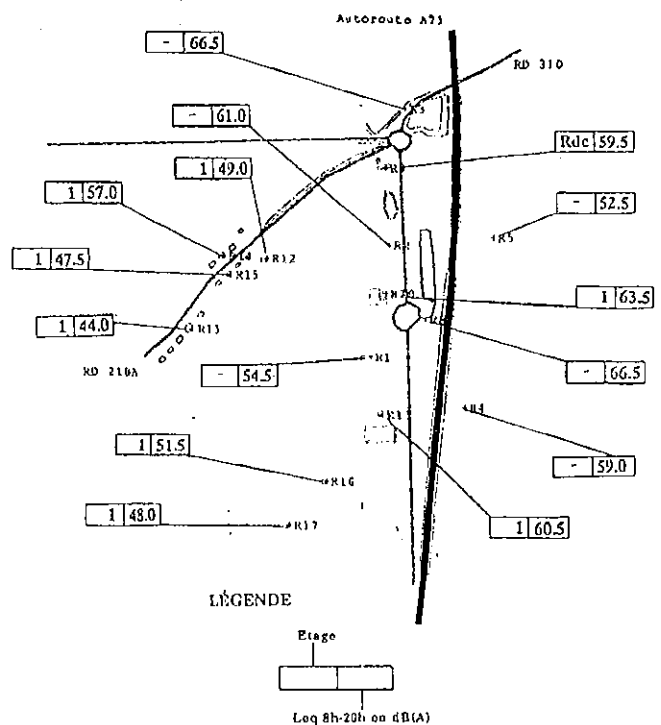
Plus au Nord, une étude d'impact acoustique a été réalisée dans le cadre de l'étude d'impact de l'autoport. Une campagne de mesures du bruit a été réalisée le 27 avril 1994 en huit points mobiles répartis sur le site et en deux points fixes de 6 heures, à deux mètres des façades suivantes (voir schémas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

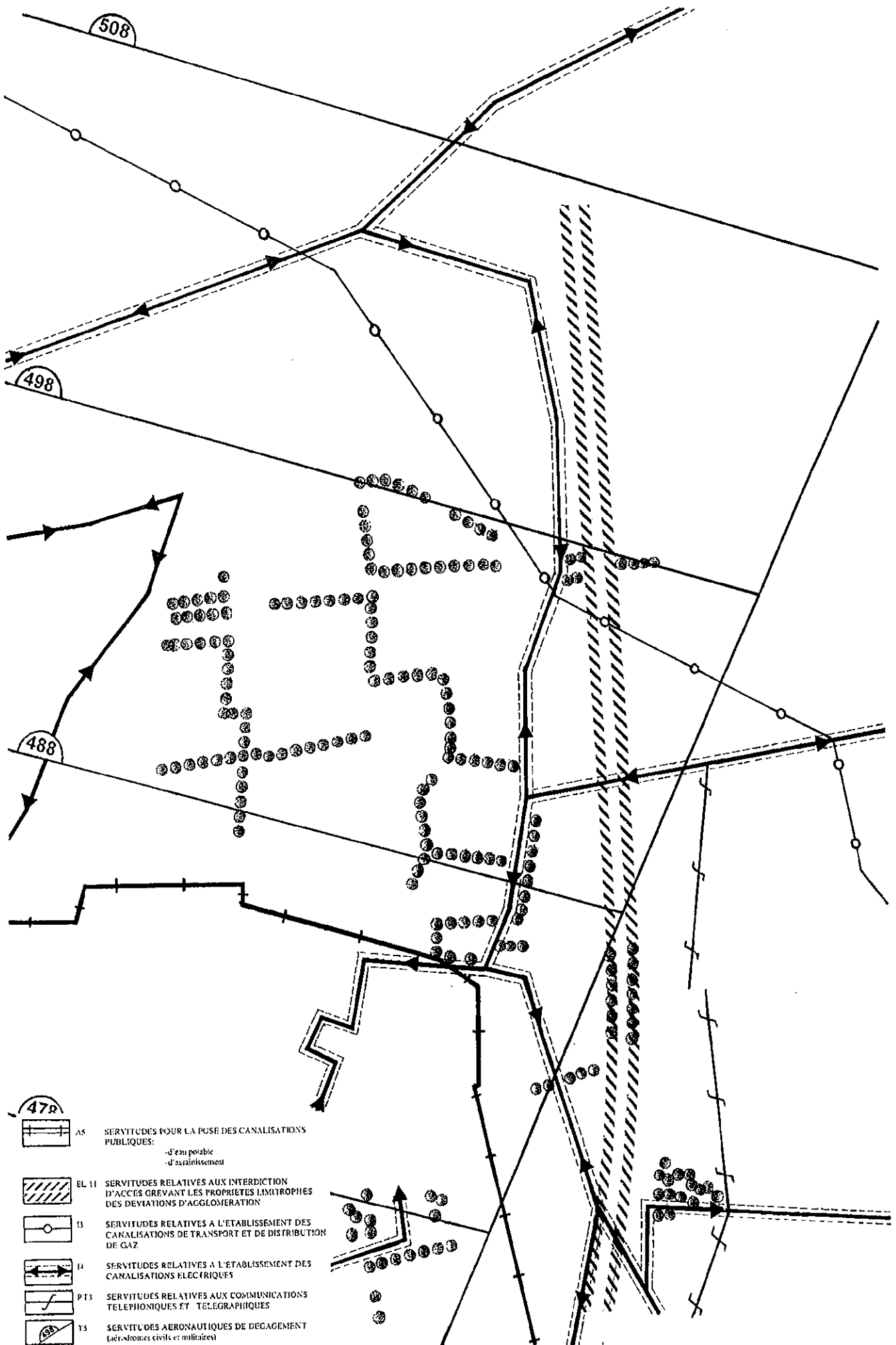
Les principales sources de bruit aujourd'hui recensées sont constituées par les axes routiers (A 71 et RD 210). Ces mesures montrent que le secteur étudié est exposé à des niveaux de bruit compris entre 50 et 65 dB(A). Les zones les plus bruyantes sont situées à proximité de la RD 210.

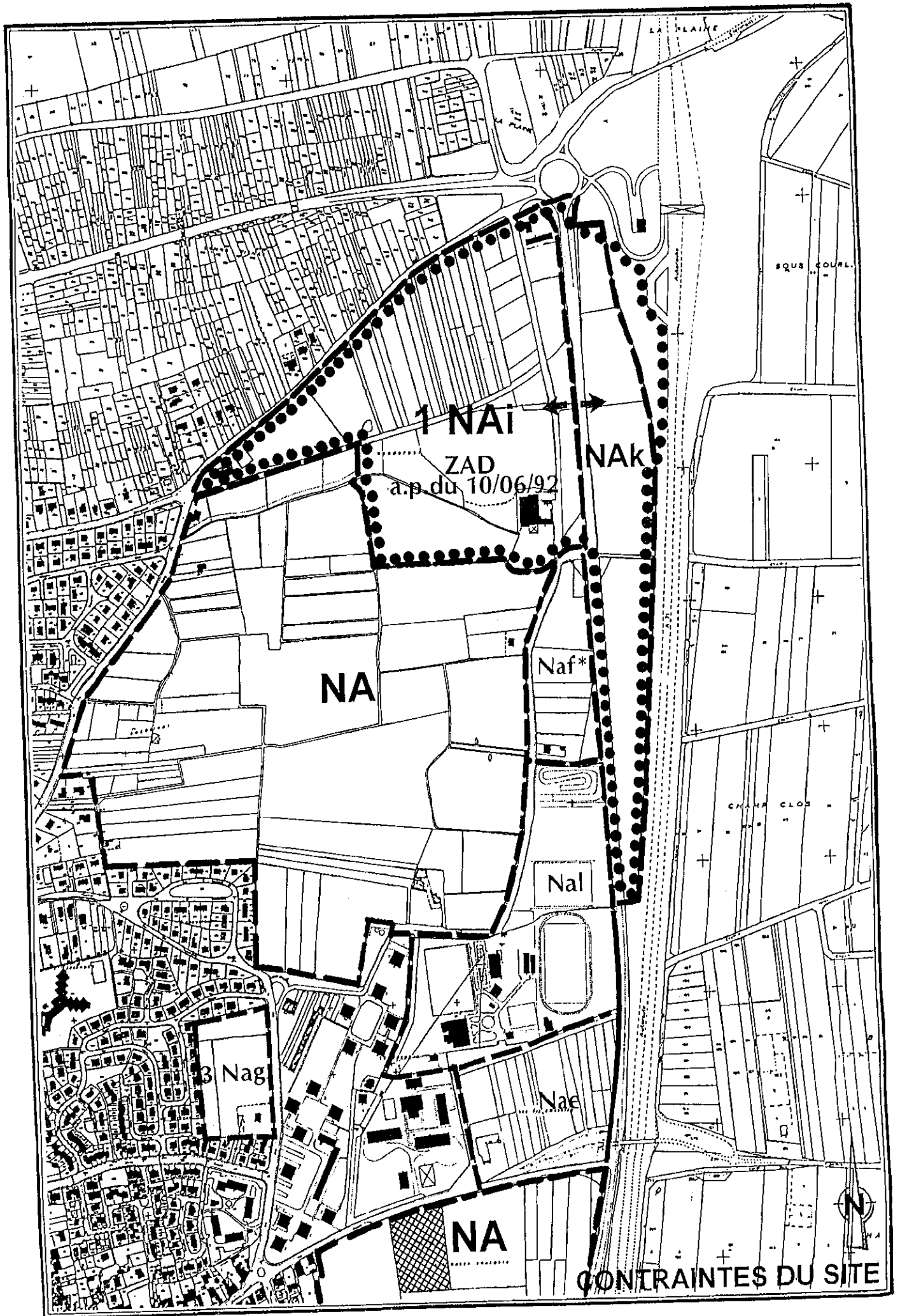
NIVEAUX DE BRUIT LEQ (8h-20h)
SITUATION PRÉVISIONNELLE
Cas 1 : Hypothèse de fréquentation de l'autoport : 50 véh/h



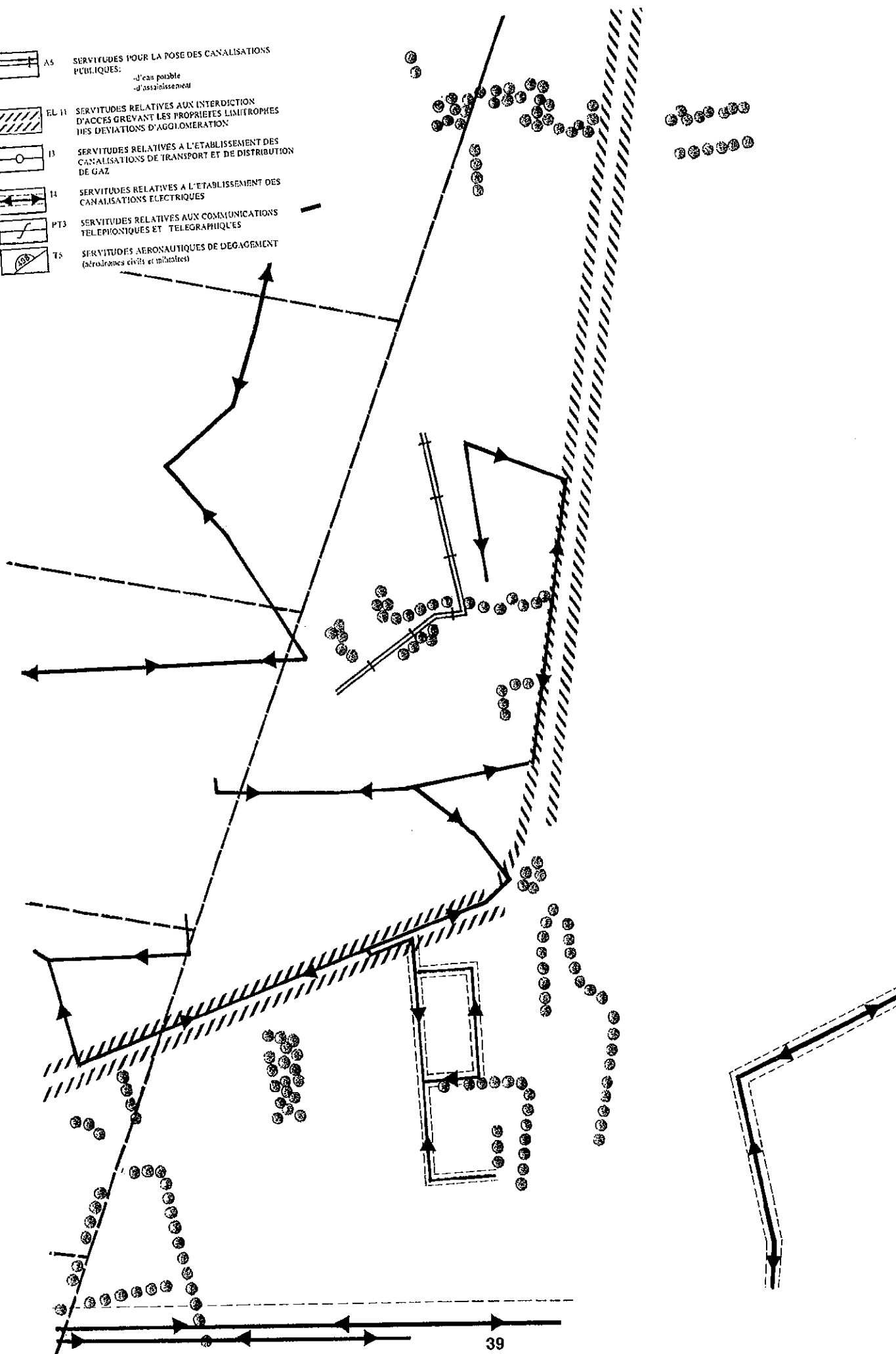
NIVEAUX DE BRUIT LEQ (8h-20h)
SITUATION PRÉVISIONNELLE
Cas 2 : Hypothèse de fréquentation de l'autoport : 100 véh/h

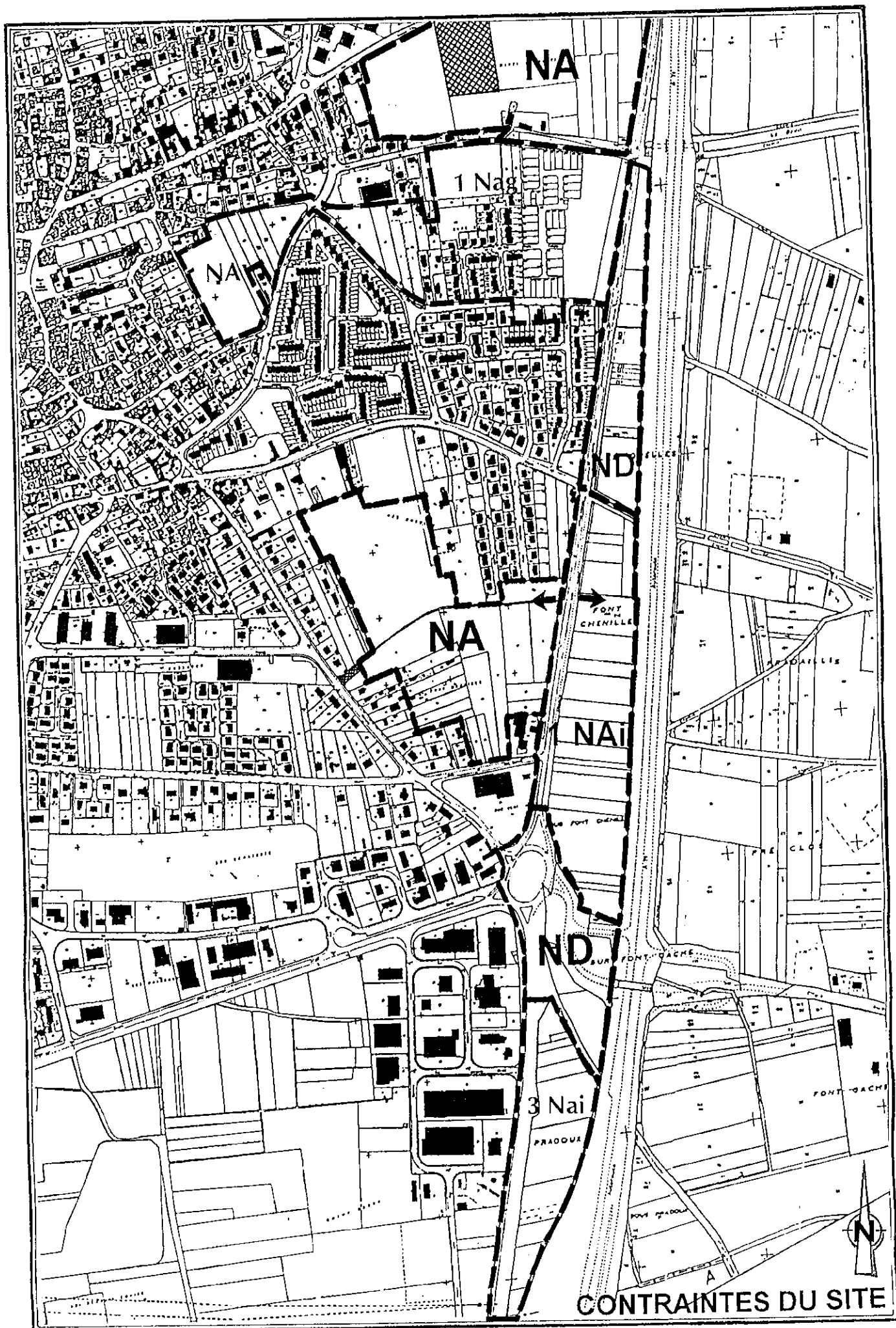


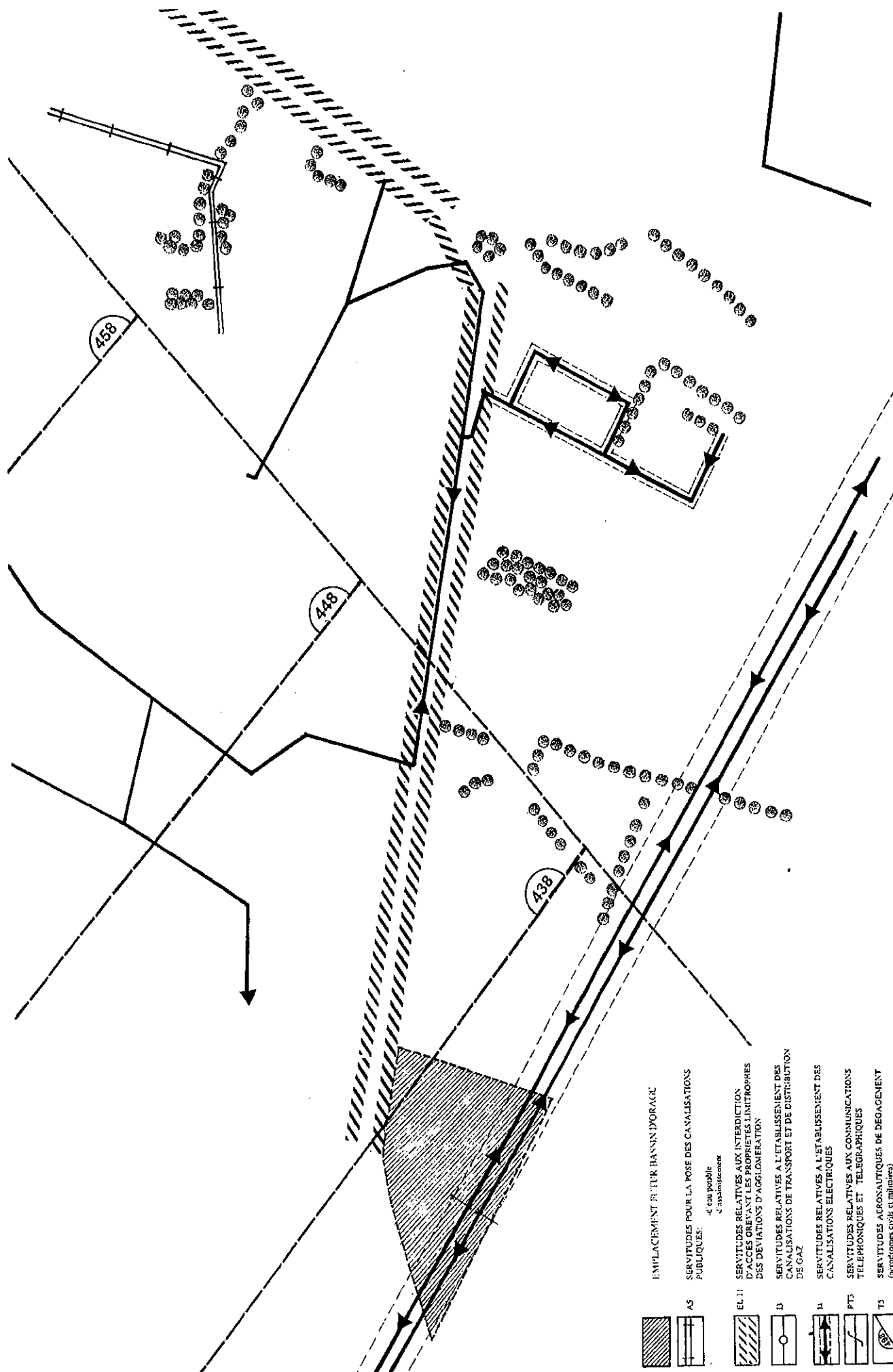


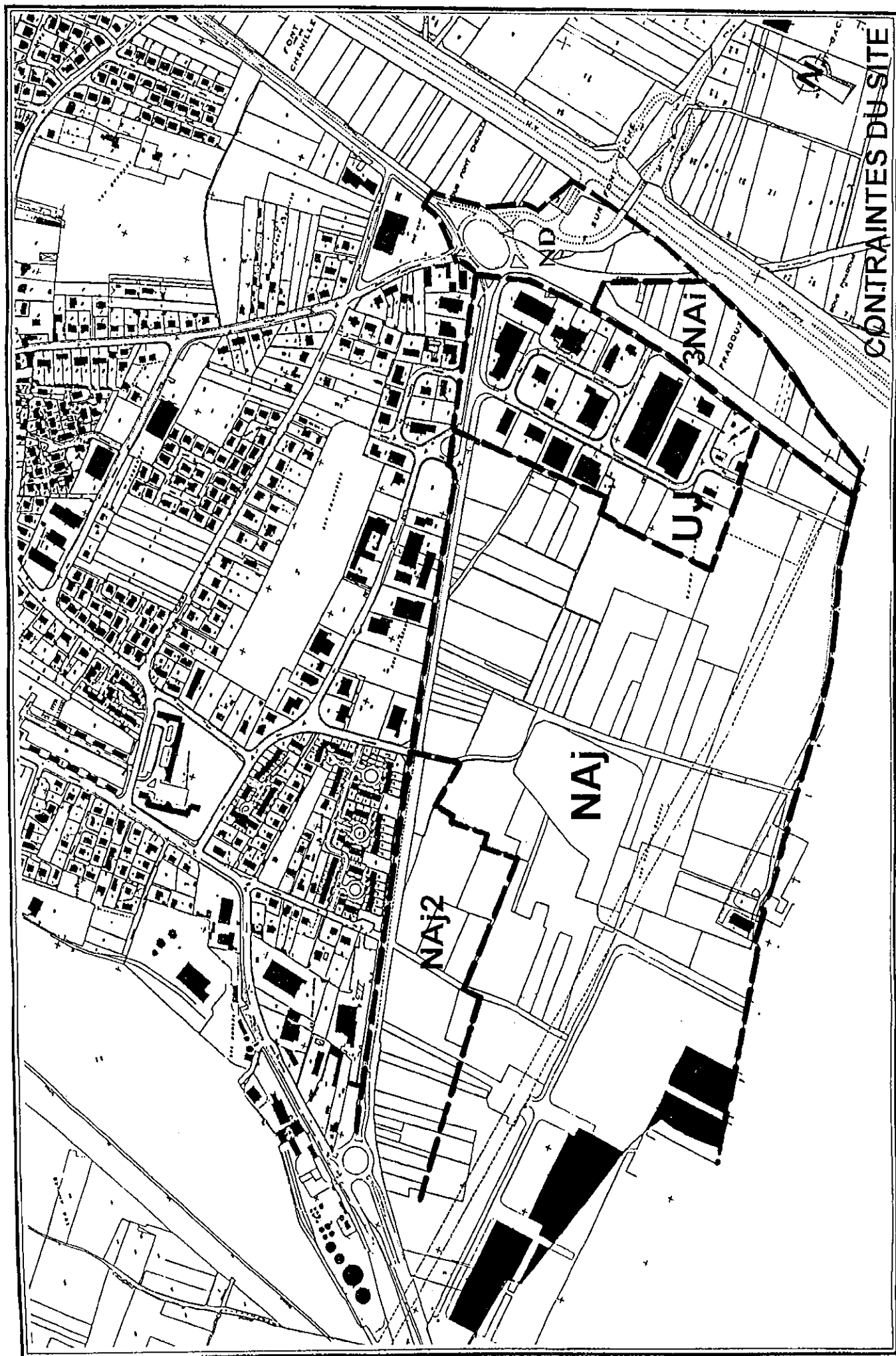


- A5 SERVITUDES POUR LA POSE DES CANALISATIONS
PUBLIQUES:
- d'eau potable
- d'assainissement
- EL 11 SERVITUDES RELATIVES AUX INTERDICTIONS
D'ACCES GREVANT LES PROPRIETES LIMITROPHES
DES DEVIATIONS D'AGGLOMERATION
- I3 SERVITUDES RELATIVES A L'ETABLISSEMENT DES
CANALISATIONS DE TRANSPORT ET DE DISTRIBUTION
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)









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

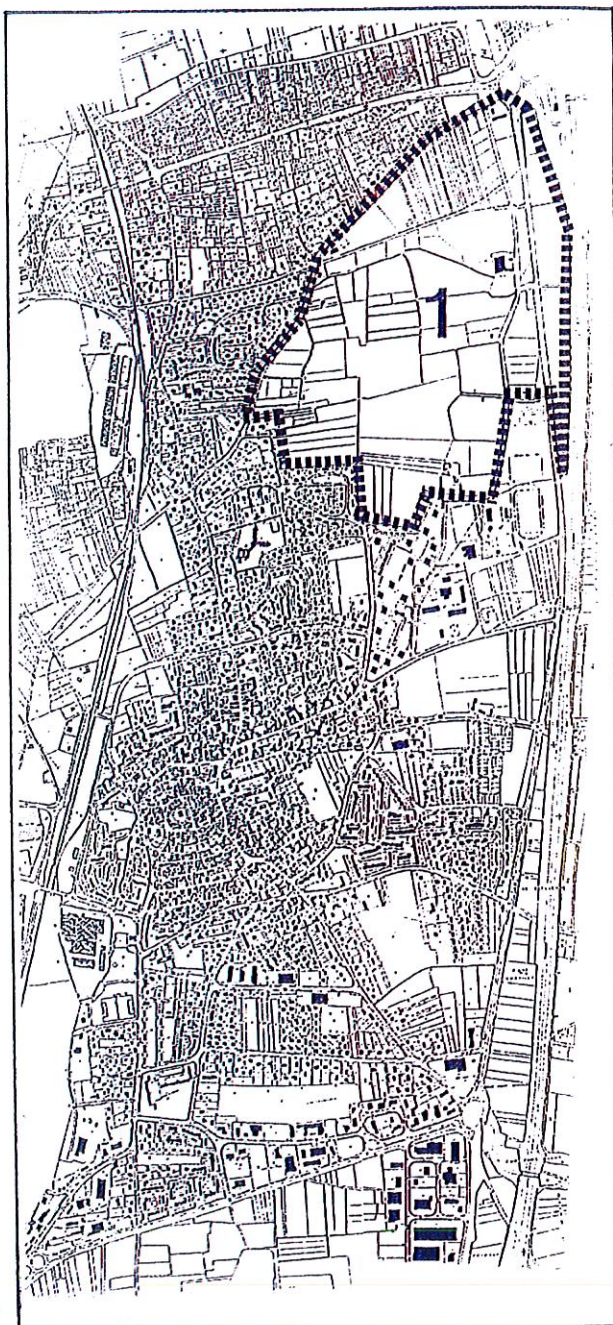
- Vocation agricole
- Absence de structuration interne de la zone par les réseaux.
- Concentration des effets de diverses servitudes plus ou moins pénalisantes.
- Sensibilité archéologique.
- Problème d'assainissement.
- Secteur sensible sur le plan paysager très vu de l'autoroute.

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

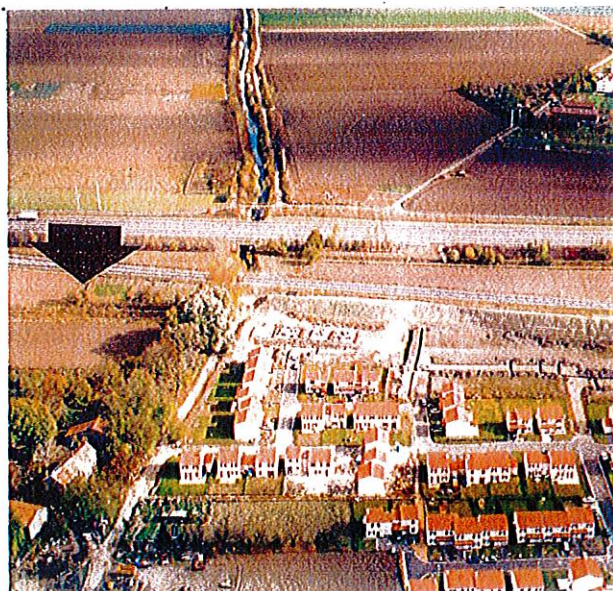
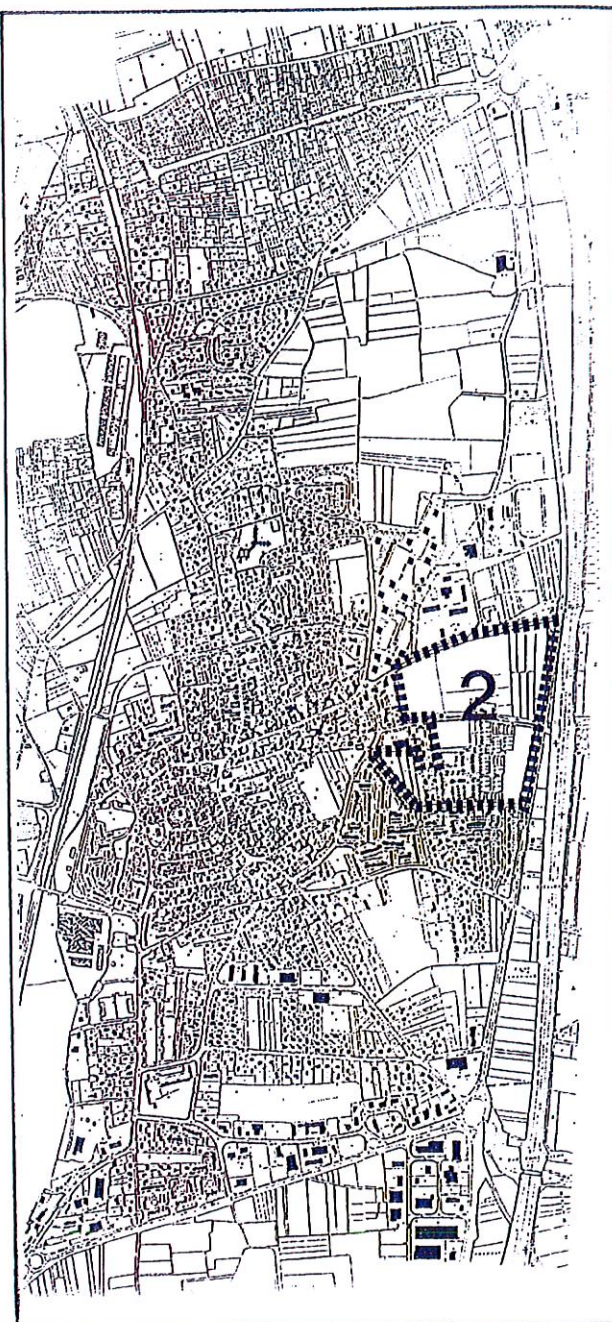
- Nuisances de la RD 210 et de l'A 71 très proches.

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 VOCATION

- 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

→ Situation en façade autoroutière et sur le rond-point de Fontchenille.

CONTRAINTES

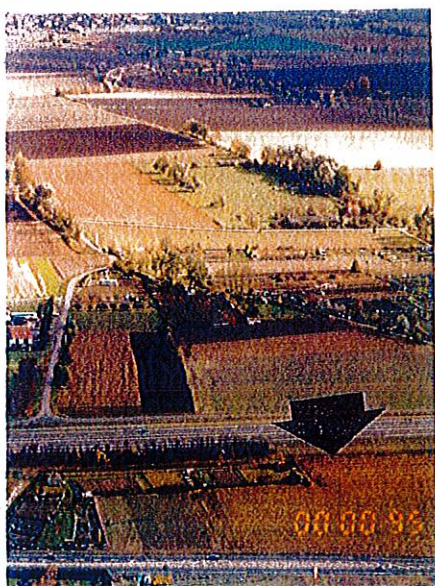
→ Desserte du site difficile à assurer sans perturber la circulation sur la RD 210.
→ Impacts paysagers très lourds, mais un environnement déjà altéré.
→ Un parcellaire en lanière homogène mais morcelé.
→ Nuisances phoniques fortes.
→ Faible profondeur

STATUT REGLEMENTAIRE

→ Classement 1NAi* au POS
→ Classé en aire urbaine au schéma directeur.

OBJECTIF ET VOCAION

→ 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

ATOUTS

- 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

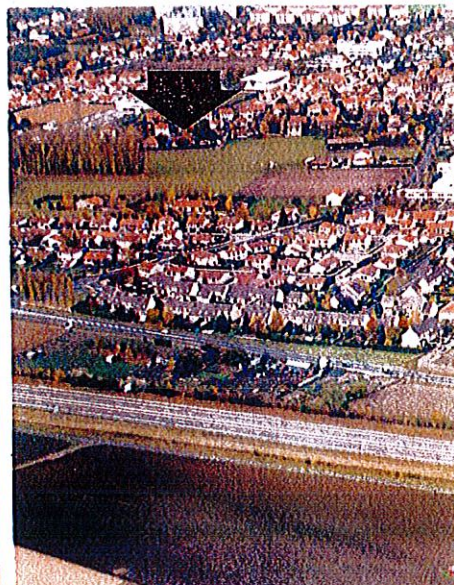
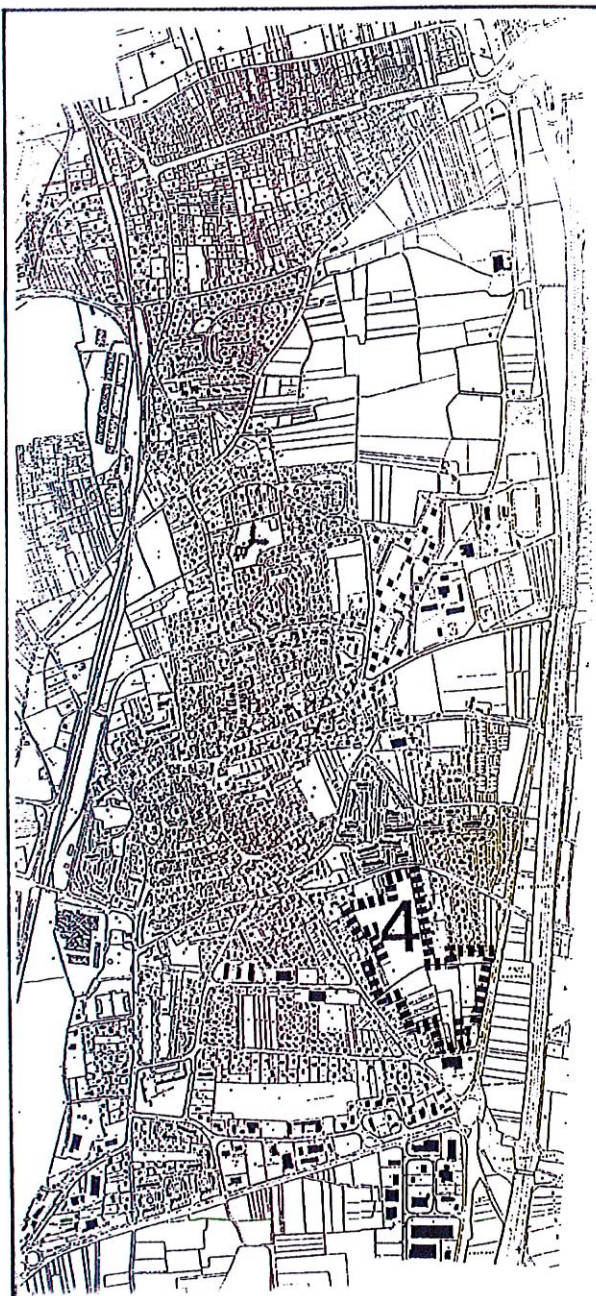
- Nuisances de la RD 210 sur la partie Sud de la zone.
- Proximité d'activités au Sud.

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.



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.



ATOUS

- 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

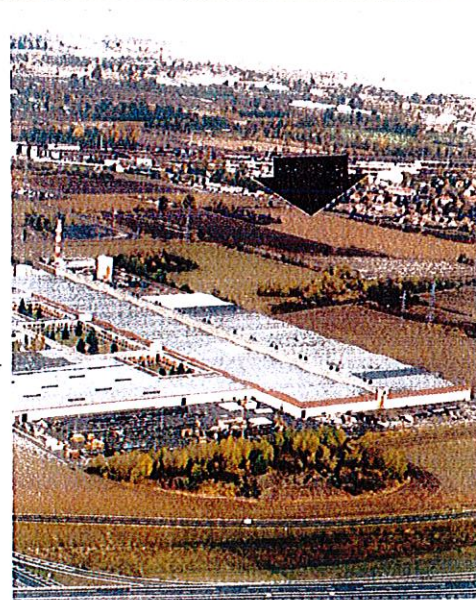
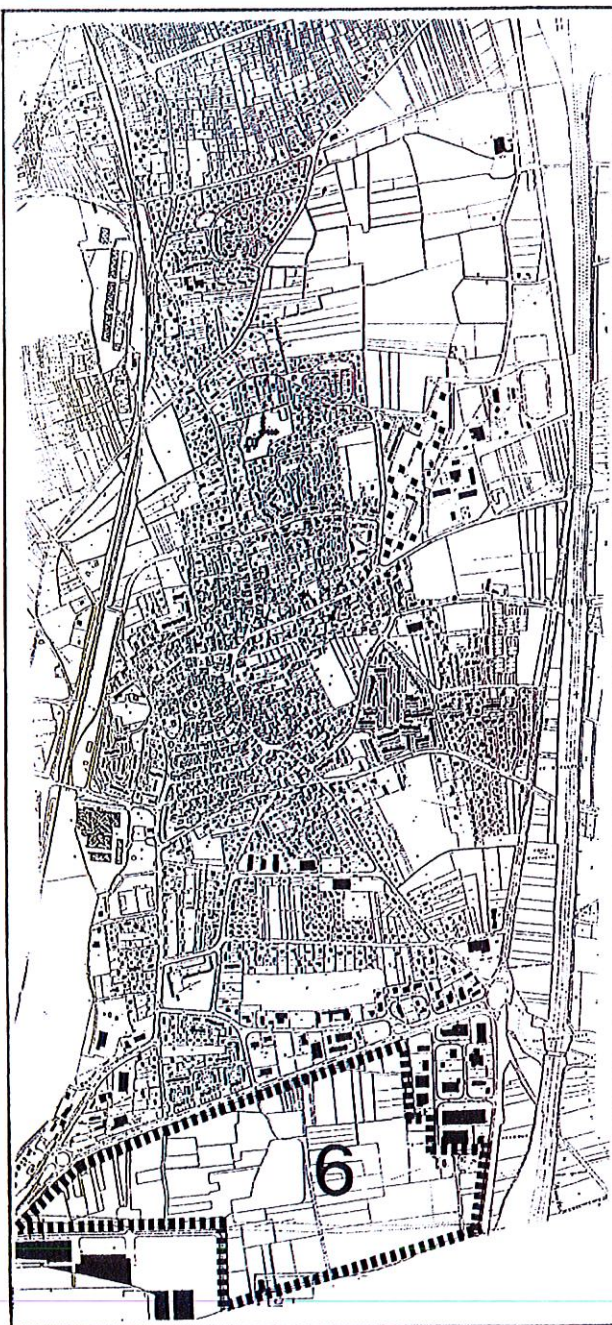
- Parcellaire hétérogène et morcelé.
- Prévision d'un bassin d'orage sur la pointe Ouest.
- Opération d'habitat en vis à vis.
- Vocation agricole résiduelle.
- Une partie du site est en zone de danger.
- Présence de lignes EDF HT
- Servitudes aéronautiques.

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.



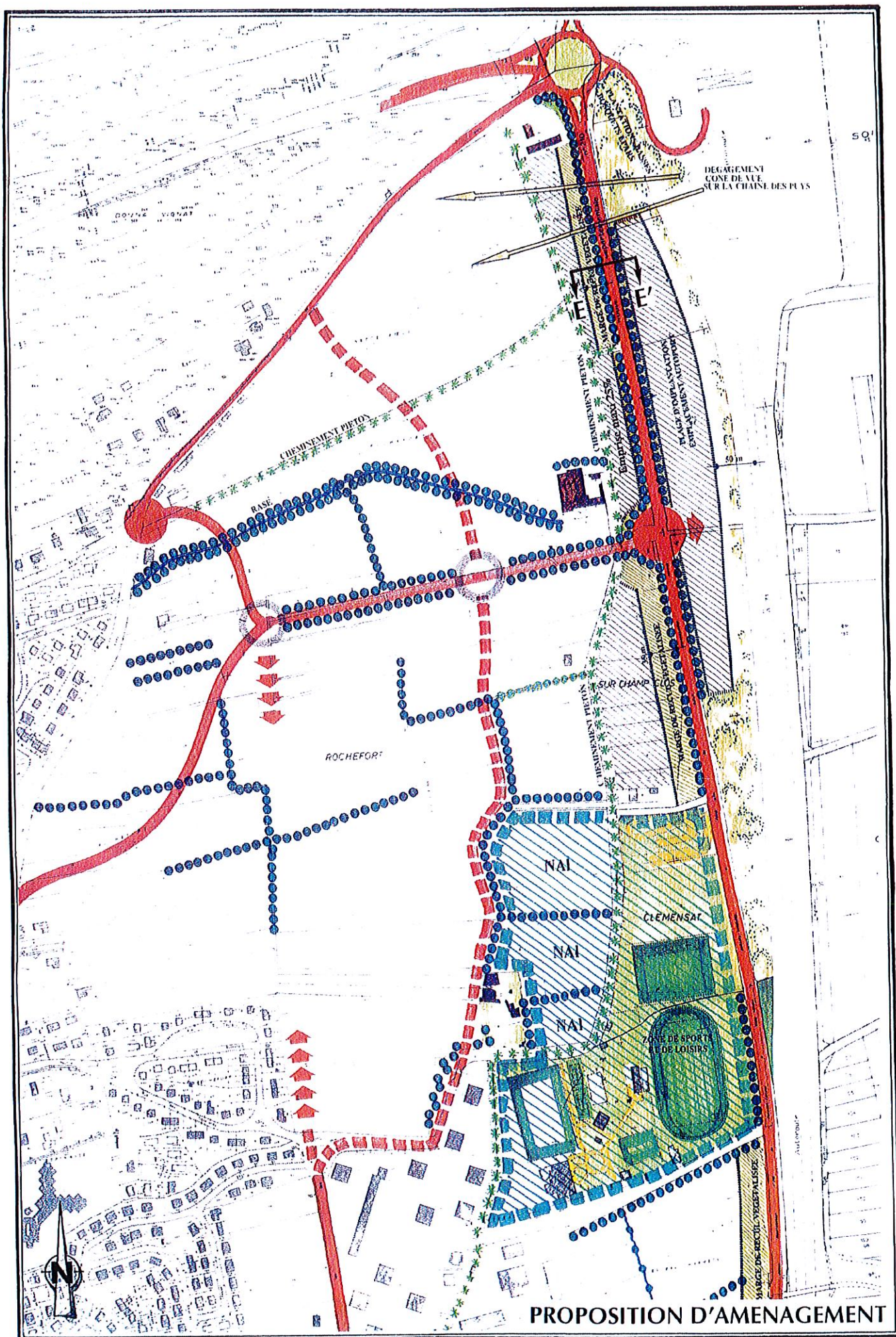
PARTI D'AMENAGEMENT

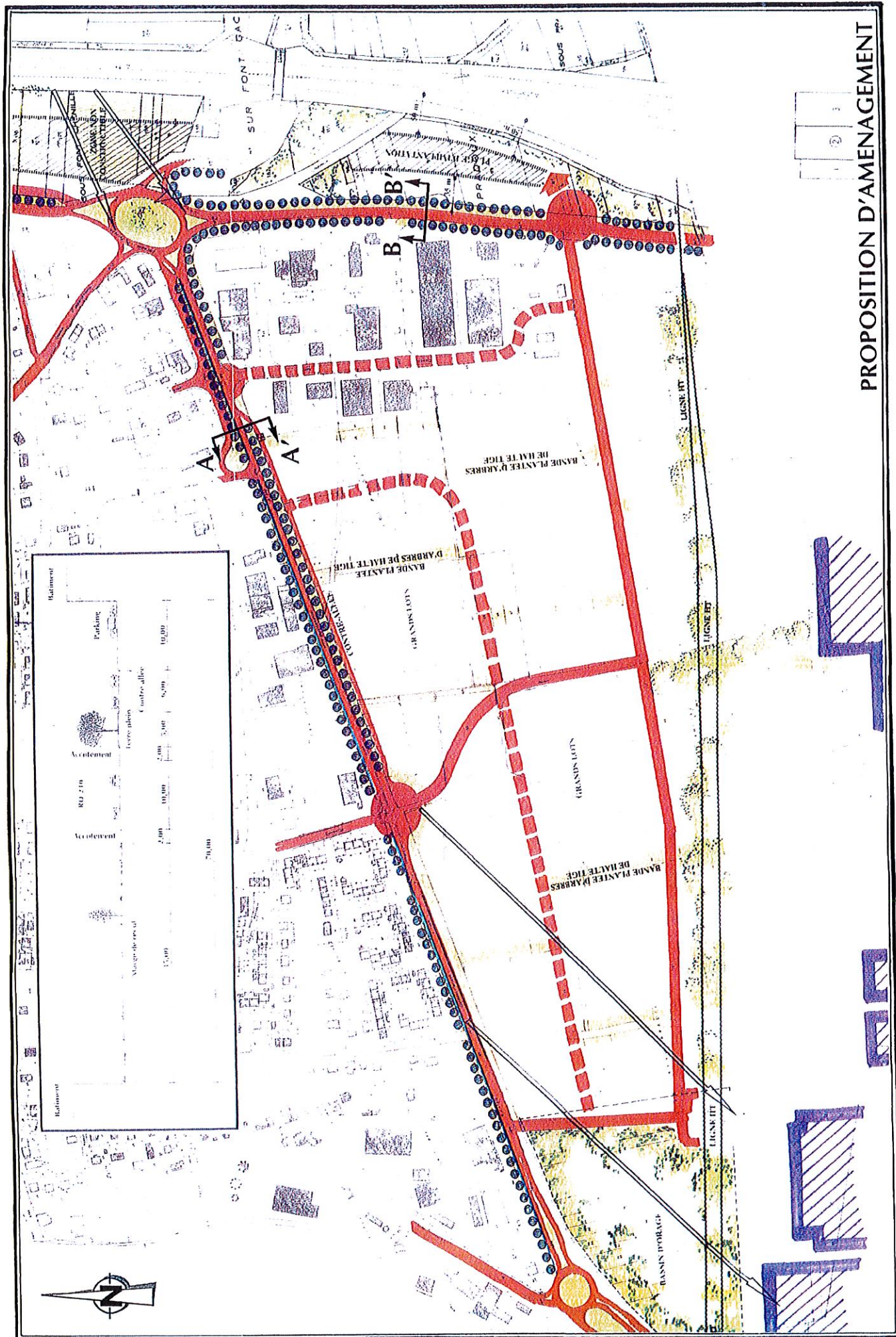
● PARTI D'AMENAGEMENT DE LA RD 210

Il repose sur le principe que cette voie ne pourra jamais être structurée par le bâti du fait de la vocation des sites et des nuisances des voies. Le parti pris est donc de faire de l'élément végétal le moyen de structuration et de caractérisation du paysage en exploitant les valeurs et l'identité du lieu.

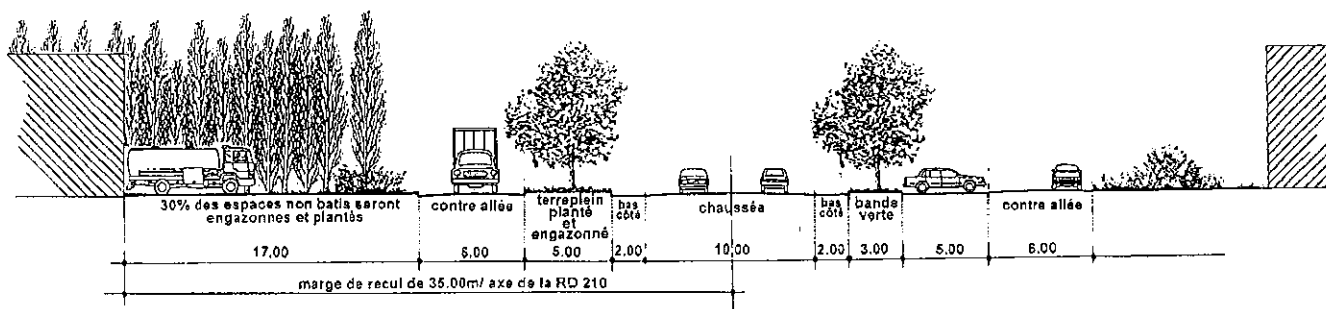
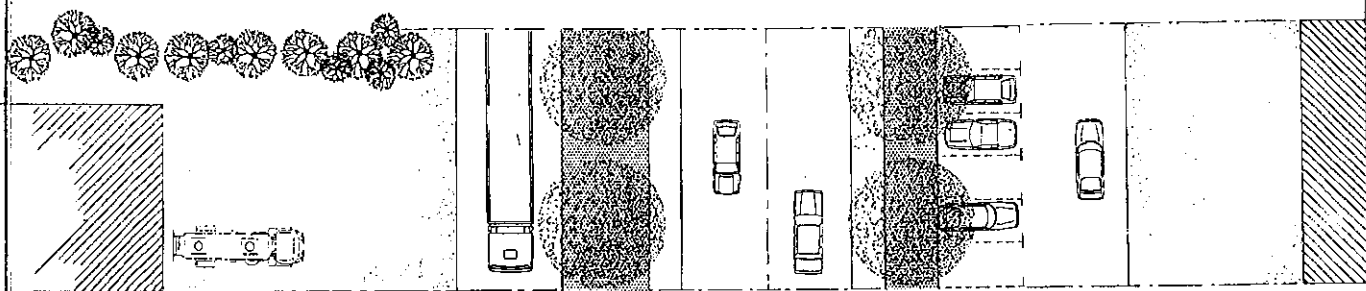
Trois types de mesures sont préconisées de manière à donner une unité à la voie et à structurer le paysage en profondeur en assurant une transition entre la Limagne et le bourg :

- Il nous paraît tout d'abord nécessaire d'améliorer le traitement de la voie elle-même en se donnant les moyens de constituer un alignement planté qui reprendrait le type d'aménagements réalisés d'Ennezat à St Beauzire. La RD 210 serait ainsi unifiée jusqu'au cœur de la ville dense. Cela permettrait de retrouver le lien entre Gerzat et la Limagne que l'A 71 a rompu artificiellement.
- Une marge de recul paysagère est à prévoir pour ouvrir le paysage, éviter l'effet de corridor qui apparaît dans les séquences entre merlons, unifier le paysage des abords qui seront très hétérogènes du fait de la disparité des vocations des zones. La largeur de cette frange paysagée serait variable pour éviter une trop grande rectitude en fonction des vocations de chaque site. Cette frange paysagée permettra en outre de protéger les riverains des nuisances visuelles et sonores des grandes infrastructures.
- Le maintien et le renforcement de la trame végétale, bosquets, haies, prolongeant le système de la Limagne au cœur du bourg. Cette trame végétale aura un rôle capital dans l'affirmation d'une image de ville verte. Elle permettra de mieux caractériser et identifier Gerzat et de le dissocier nettement de son environnement industriel. Cette végétation constituera un facteur d'amélioration du cadre de vie des habitants du bourg et des opérations d'habitat futures.





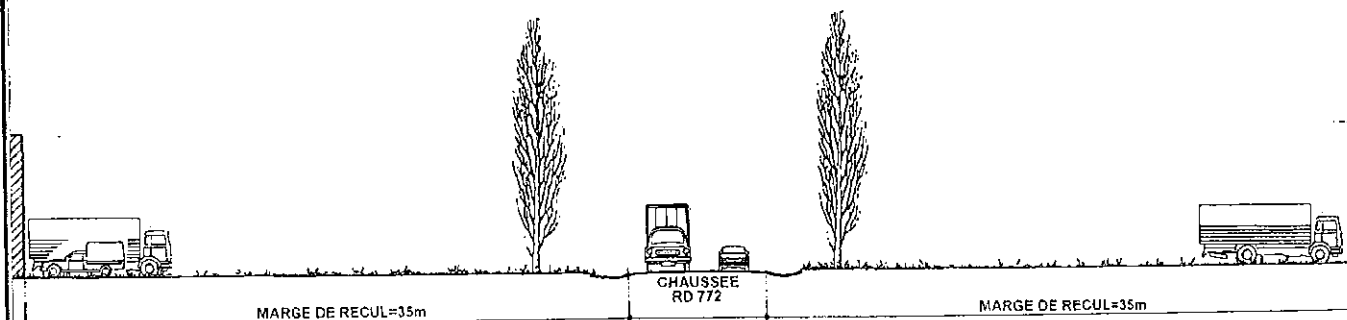
COUPE AA'



0 5 10 15m

PRESCRIPTIONS CONCERNANT LES ABORDS DE LA RD 210 DANS LE SECTEUR DE CHANTEMERLE

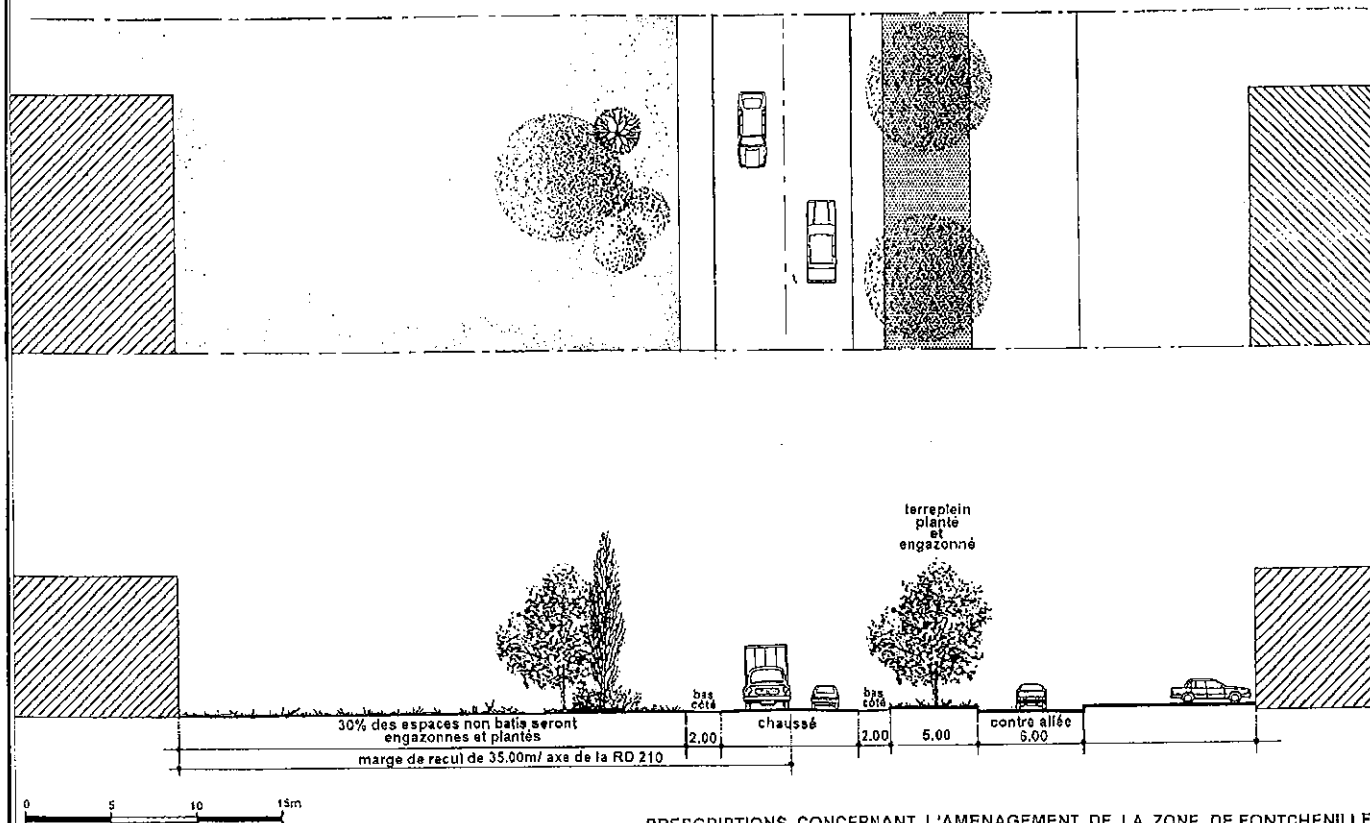
COUPE BB'



0 5 10 15m

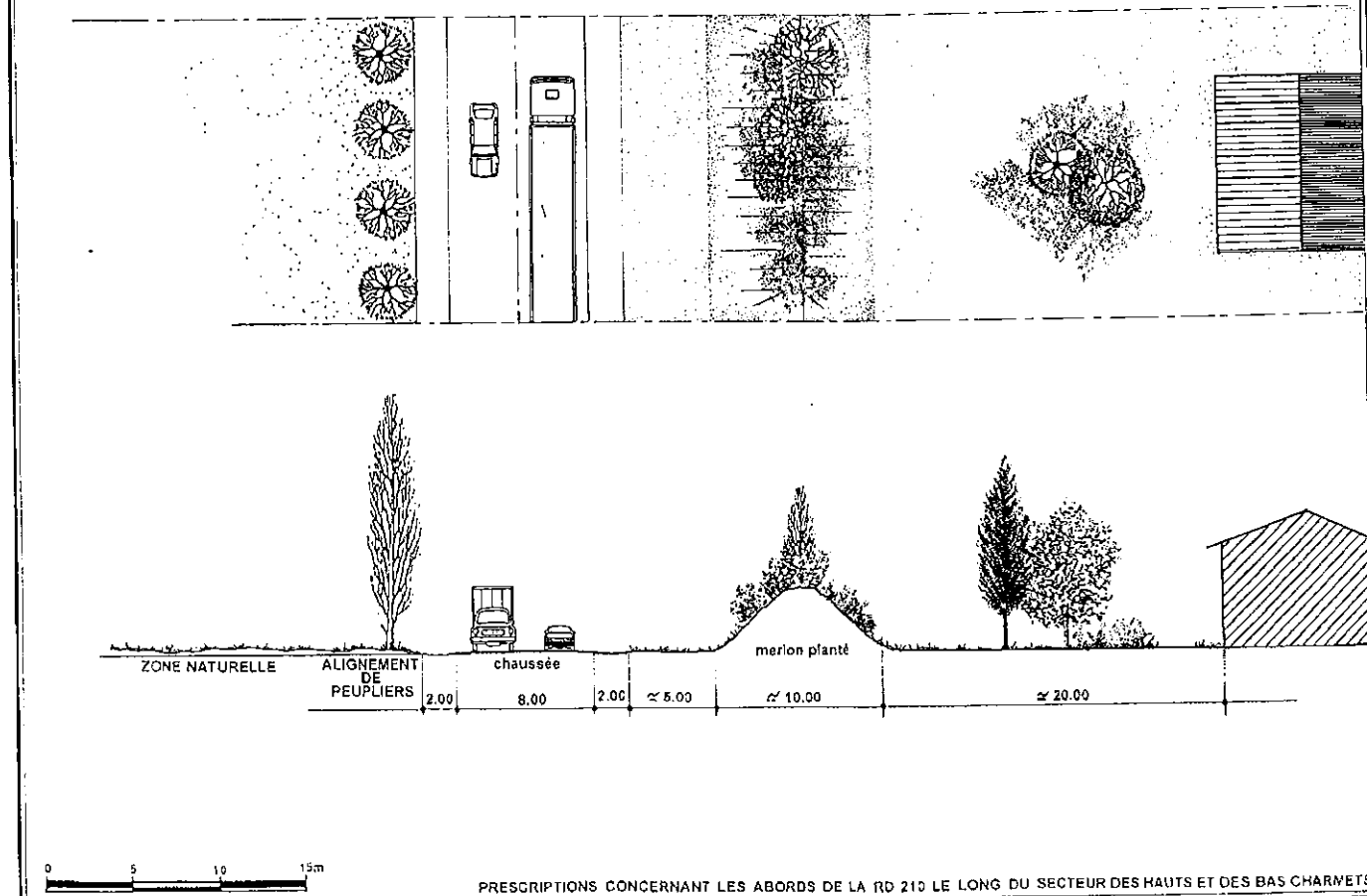
PRESCRIPTIONS CONCERNANT LES ABORDS DE LA RD 772 LE LONG DE LA ZONE DE PRADOUX

COUPE CC'



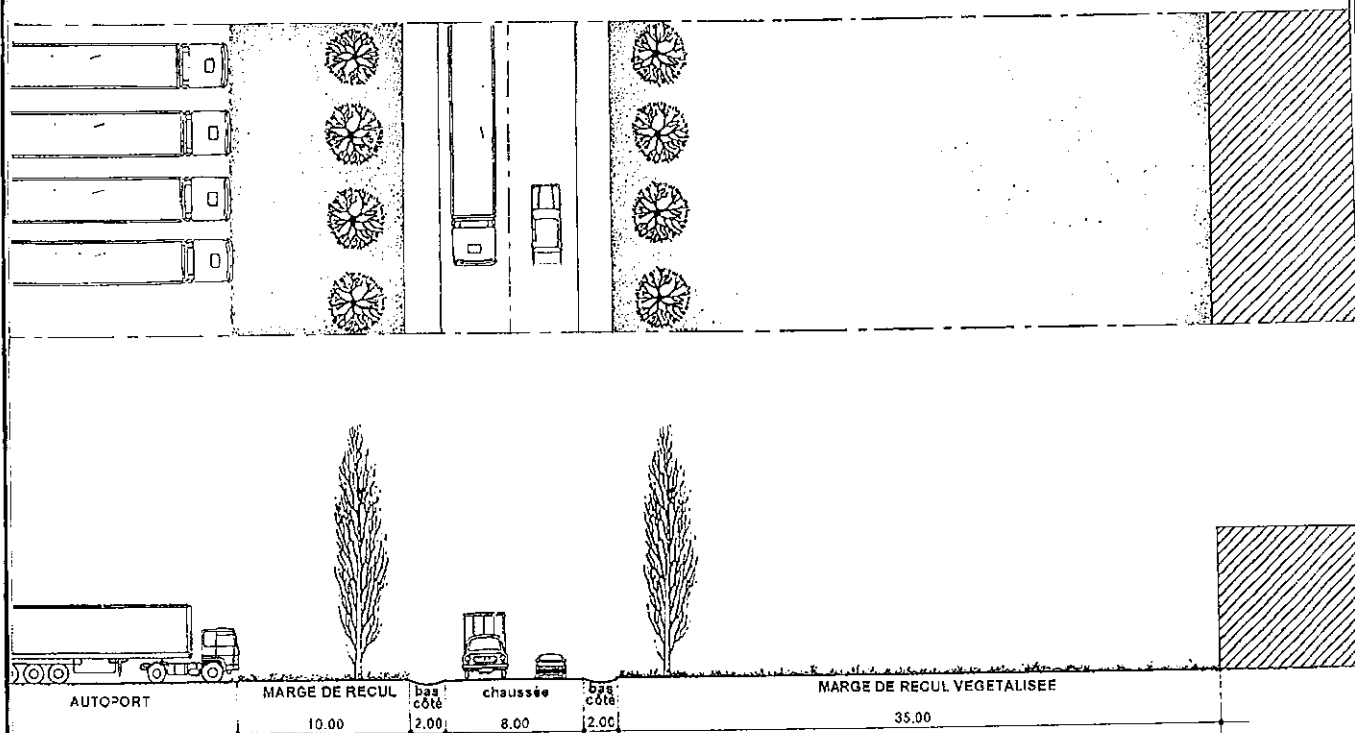
PRESCRIPTIONS CONCERNANT L'AMENAGEMENT DE LA ZONE DE FONTCHENILLE

COUPE DD'



PRESCRIPTIONS CONCERNANT LES ABORDS DE LA RD 210 LE LONG DU SECTEUR DES HAUTS ET DES BAS CHARMETS

COUPE EE'



PRESCRIPTIONS CONCERNANT LES ABORDS DE LA RD 210 LE LONG DU SECTEUR DE NEIGE BOEUF

EFFETS DE L'AMENAGEMENT	PRECONISATIONS
● CIRCULATION L'urbanisation totale du site entraînera une augmentation du trafic, notamment poids lourd, sur les différentes voies d'accès (RD 210 et RD 772) déjà chargées, qui se cumulera à celui de la ZDS et des autres projets de développement économique. L'importance de l'impact dépend de la nature des activités. Cet effet sera étalé dans le temps. Le deuxième problème posé est celui de l'accès à la zone à partir des voies structurantes. A l'heure actuelle, deux accès existent : → Un accès à l'usine → Un accès à la zone d'activités artisanales. Une multiplication de ces accès et l'absence d'un traitement de carrefour approprié contribueraient à dégrader la situation en terme de sécurité.	Cette question dépasse le cadre d'aménagement communal et met en jeu la définition du réseau structurant d'agglomération pour répondre aux choix d'aménagement du schéma directeur. C'est un des enjeux du DVA en cours d'élaboration. Une des solutions étudiées est la mise hors péage de la section Riom-Clermont pour permettre le report d'une partie du trafic d'échanges sur l'A 71. La prévision d'une diagonale structurant le parc logistique et reliant celui-ci aux zones d'activités n'apportera pas grand chose au secteur considéré ; par ailleurs sa faisabilité technique reste à prouver. • Réserver des emprises pour un élargissement éventuel de la voie. • Interdire les accès directs sur la RD 210. • Prévoir le cas échéant selon la nature des activités et leur taille une contre-allée. • La desserte primaire de la zone pourrait se faire par la création d'une boucle branchée sur la desserte de la ZA existante et revenant sur la RD 210 au niveau de la rue Gambetta, avec aménagement du carrefour, tourne à gauche ou giratoire. Il serait intéressant en outre de garder la possibilité de réaliser un autre accès par la RD 772.

EFFETS DE L'AMENAGEMENT	PRECONISATIONS
● PAYSAGE La situation actuelle est déséquilibrée. Le côté Nord de la voie offre un paysage très dégradé et hétérogène. Sur le côté Sud ont été préservées des qualités d'image fragiles puisque l'urbanisation le long de la RD 210 affectera les vues sur la Chaîne des Puys et la perception des usines. La nature du front bâti sur la RD 210 aura une importance considérable du fait de l'absence de végétation et du grand linéaire de façade. Cet impact sera d'autant plus lourd que le bâti sera fragmenté. Il sera plus gérable s'il s'agit de grandes unités. Le parti paysager doit prendre en compte le projet de bassin d'orage envisagé à l'Ouest de la zone.	Un aménagement de ce secteur devrait permettre de requalifier la RD 210 dans sa partie Nord. Une des options possibles serait de prolonger le type de traitement amorcé sur la zone des Pradeaux en dégagant les emprises nécessaires côté Sud le cas échéant (engazonnement d'une bande de 3 à 5 m de large, haie végétale continue en clôture, plantations d'alignement). • Imposer une taille minimale d'opération. • Limiter l'affectation de la zone à l'industrie et l'artisanat et les activités commerciales ou tertiaires liées à ces activités là. • Interdire les activités dégradantes (dépôts de matériel ou de matériaux usagés...) sur les RD 210 et 772. • Imposer des grands lots en façade de la RD. Localiser les activités artisanales dans le prolongement des Pradeaux. Réserver le reste à de grandes implantations. Prendre en compte les contraintes de la zone de danger. • Implantation des constructions par rapport aux voies : Créer une ordonnance simple et régulière. • Maintenir une ouverture du paysage de la RD 210 pour dégager les vues sur les lointains. • Aspect extérieur : rechercher une cohérence de la signalétique des entreprises. • Constituer une trame végétale dense et régulière perpendiculaire à la voie permettant de créer des rythmes et des alternances bâti/non bâti dans la façade de la zone et de structurer le site d'activités. Profiter de l'existence des lignes EDF pour créer une bande de végétation dense. Compléter cette trame par des plantations d'alignement sur les voies et des lignes végétales en fond de parcelle. • Maintenir et mettre en valeur les vues sur l'usine de Chantemerle. • Laisser une souplesse pour les grandes unités. • Le bâti sera implanté perpendiculairement ou parallèlement à la RD 210.

PROPOSITIONS REGLEMENTAIRES

● ARTICLE 5 - CARACTERISTIQUES DES TERRAINS

Les terrains possédant une façade sur les RD 210 ou 772 devront avoir une superficie d'au moins 10 000 m²

● ARTICLE 6 - IMPLANTATION DES CONSTRUCTIONS PAR RAPPORT AUX VOIES

Les constructions ayant une façade sur les RD 210 et 772 seront implantées perpendiculairement ou parallèlement à ces voies. Elles seront implantées à une distance minimum de 35 m de l'axe de la RD.

● ARTICLE 11 - ASPECT EXTERIEUR - ARCHITECTURE - CLOTURES

Les constructions doivent présenter un aspect compatible avec le caractère ou l'intérêt des lieux avoisinants, du site et des paysages

→ Règles générales

- ✓ Les constructions s'adapteront étroitement au profil du terrain naturel
- ✓ Les volumes seront simples
- ✓ Les choix en matière d'implantation, de volumes et d'aspect des constructions à réaliser ou à modifier devront être faits en tenant compte de l'environnement bâti ou naturel
- ✓ L'emploi à nu des matériaux destinés à être enduits ou des imitations de matériaux est interdit.
- ✓ Les différentes parties d'un bâtiment devront être traitées de manière homogène.

→ Règles particulières

- ✓ Les clôtures seront constituées soit de haies végétales, soit d'un treillis soudé. Les clôtures sur limites séparatives seront composées de haies végétales comportant des arbres de haute tige (peupliers, trembles...)
- ✓ Les éléments de publicité et de signalisation des établissements seront soit insérés dans la façade des bâtiments ou dans les murs de clôture incluant des éléments techniques, soit disposés sur un mat totem.

- ✓ Les éléments techniques et annexes (locaux, poubelles, transfo EDF, boîtes aux lettres) seront regroupés et intégrés à un dispositif de protection soit minéral soit végétal

● ARTICLE 13 - ESPACES LIBRES ET PLANTATIONS

Les plantations existantes de valeur seront maintenues.

Les opérations d'aménagement devront comprendre des bandes plantées d'arbres de haute tige d'une largeur minimum de 25 m et d'une longueur de l'ordre de 150 m. Elles seront disposées perpendiculairement à la RD 210 et réparties tous les 150 m environ. Ces bandes vertes seront disposées en quinconce en profondeur (peupliers, frênes, trembles, merisiers...)

Une bande de 5 m de large le long de l'alignement des voies principales RD 210 et RD 772 sera engazonnée et plantée. Elle ne sera en aucun cas affectée au stationnement ou à des dépôts ou aires de stockage ou d'exposition de produits.

30 % des espaces non bâtis seront engazonnés et plantés (peupliers blancs, charmes, bouleaux, érables...).

Des plantations basses sous forme de buisson seront prévues dans les secteurs neutralisés par les lignes EDF (lilas, prunelliers, cornouillers...).

Les aires extérieures de dépôt et de stockage sont interdites dans les parties visibles de l'espace public, notamment le long des RD 210 et 772. Ailleurs, elles seront masquées par des écrans végétaux.

Les aires de stationnement seront plantées à raison d'un arbre de haute tige pour 4 places.

EFFETS DE L'AMENAGEMENT	PRECONISATIONS
● CIRCULATION La superficie de cette zone étant réduite, l'incidence globale sur le trafic sera limitée. Le problème est plus celui de l'accès et de la sécurité des usagers de la RD 772. ● PAYSAGE Tout aménagement sera très perceptible à partir de la RD 772. En revanche, l'existence d'écrans végétaux le long de l'autoroute limitera l'impact visuel. La zone artisanale est déjà un facteur d'altération du paysage avec notamment la centrale à béton. Trois éléments sont à intégrer : • La réalisation en cours de la bretelle autoroutière reliant l'A 72 à l'entrée Nord d'où on aura une perception sur l'ensemble du site de Chantemerle. • L'existence d'un secteur de fouilles archéologiques. • L'utilisation regrettable de terrain en franges autoroutières pour un dépôt de BTP.	• Interdire les accès directs sur la RD 210. Prévoir un accès unique qui pourrait être réalisé en cohérence avec un accès à créer pour la zone de Chantemerle. • Imposer un aménagement d'ensemble. • Interdire les activités générant un trafic important (notamment les commerces). • Interdire toutes les activités dégradantes. Dépôts de véhicules, de matériaux ou matériaux divers, aires d'exposition commerciales etc... • Limiter le morcellement de cette zone. Prévoir une superficie minimale de parcelle de 10000 m². • Prolonger les plantations d'alignement réalisées aux abords du rond-point (peupliers). • Imposer un système de clôture comparable à celui existant en face (haie + peupliers). • Densifier la végétation sur la parcelle 150 et le long du chemin d'exploitation (plantation d'une haie mixte à la composition souple). • Imposer des clôtures végétales. • Imposer une marge de recul de 35 m par rapport à l'axe et une bande engazonnée et plantée d'au moins 5 m de large le long de la RD 772. • Limiter les hauteurs à 8 m. • Interdire les aires de stockage, dépôt d'exposition commerciales dans la partie visible de l'espace public. • Imposer des écrans végétaux pour les aires extérieures de dépôt ou de stockage

PROPOSITIONS REGLEMENTAIRES

● ARTICLE 3NAi 1 - OCCUPATIONS ET UTILISATIONS DU SOL ADMISES

→ Sans conditions

- ✓ Les démolitions
- ✓ Les coupes et abattages d'arbres
- ✓ Les défrichements

→ Sous conditions

- ✓ Les occupations et utilisations des sols suivantes sous réserve de porter sur l'ensemble de la zone : lotissements et remembrements effectués par les Associations Foncières Urbaines (A.F.U.)
- ✓ Dans le cadre des opérations mentionnées au paragraphe ci-dessus :
 - les constructions à usage d'artisanat, hôtellerie, bureaux et services, industrie, entrepôt commercial
 - les constructions à usage d'habitation liées à la direction ou au gardiennage des établissements et intégrées aux bâtiments d'activités
 - les installations classées à conditions qu'elles n'entraînent pas de gêne excessive pour le voisinage
 - les installations et travaux divers

● ARTICLE 3NAi 2 - OCCUPATIONS ET UTILISATIONS DU SOL INTERDITES

Toute occupation ou utilisation du sol mentionnée à l'article 3NAi1, notamment les activités générant un trafic important et les activités dégradantes (dépôts de véhicules ou de matériaux ou matériaux divers, aires d'exposition commerciale...).

● ARTICLE 3NAi 3 - ACCES ET VOIRIE

Les accès individuels sur la RD 772 sont interdits. Un accès unique sera créé, adapté à l'opération et en cohérence avec l'accès qui sera créé pour la zone de Chantemerle.

Il sera aménagé de façon à apporter la moindre gêne à la circulation publique.

● ARTICLE 3NAi 5 - CARACTERISTIQUES DES TERRAINS

Les terrains devront avoir une superficie d'au moins 10 000 m².

● ARTICLE 3NAi 6 - IMPLANTATION DES CONSTRUCTIONS PAR RAPPORT AUX VOIES

→ Recul

Les constructions doivent être implantées avec un retrait minimum de

- ✓ 50 m par rapport à l'axe de la voie de circulation la plus à droite de l'autoroute
- ✓ 35 m par rapport à l'axe de la RD 772.

En outre, la distance comptée horizontalement de tout point de la construction au point le plus proche de l'alignement opposé doit être au moins égale à la différence d'altitude entre ces deux points ($H = L$). Pour l'application de cette règle, la limite de la marge de reculement, si elle existe, se substitue à l'alignement.

● ARTICLE 3NAi 11 - ASPECT EXTERIEUR - ARCHITECTURE - CLOTURES

Les constructions doivent présenter un aspect compatible avec le caractère ou l'intérêt des lieux avoisinants, du site et des paysages

→ Règles générales

- ✓ Les constructions s'adapteront étroitement au profil du terrain naturel
- ✓ Les choix en matière d'implantation, de volumes et d'aspect des constructions à réaliser ou à modifier devront être faits en tenant compte de l'environnement bâti ou naturel
- ✓ L'emploi à nu des matériaux destinés à être enduits ou des imitations de matériaux est interdit.
- ✓ Les différentes parties d'un bâtiment devront être traitées de manière homogène.

→ Règles particulières

- ✓ Les volumes seront simples
- ✓ Les clôtures seront constituées soit de haies végétales, soit d'un treillis soudé. Les clôtures sur limites séparatives seront composées de haies végétales comportant des arbres de haute tige.
- ✓ Les éléments de publicité et de signalisation des établissements seront soit insérés dans la façade des bâtiments ou dans les murs de clôture incluant des éléments techniques, soit disposés sur un mat totem.
- ✓ Les éléments techniques et annexes (locaux, poubelles, transfo EDF, boîtes aux lettres) seront regroupés et intégrés à un dispositif de protection soit minéral soit végétal

● ARTICLE 13 - ESPACES LIBRES ET PLANTATIONS

Les plantations existantes de valeur seront maintenues.

Toute demande d'utilisation ou d'occupation du sol devra être accompagnée d'un plan indiquant l'état des plantations existantes.

Une bande de 5 m de large le long de l'alignement des voies principales RD 270 et RD 772 sera engazonnée et plantée. Elle ne sera en aucun cas affectée au stationnement ou à des dépôts ou aires de stockage ou d'exposition de produits.

30 % des espaces non bâtis seront engazonnés et plantés (peupliers blancs, charmes, bouleaux, érables...).

Les aires extérieures de dépôt et de stockage sont interdits aux abords de l'autoroute. Ailleurs, ils seront masquées par des écrans végétaux.

Les aires de stationnement seront plantées à raison d'un arbre de haute tige pour 4 places.

Les plantations d'alignement réalisées aux abords du rond-point seront prolongées le long de la RD 772.

Il sera plantée une haie mixte de composition souple le long du chemin d'exploitation ainsi que sur la parcelle 150.

EFFETS DE L'AMENAGEMENT	PRECONISATIONS
● CIRCULATION La principale contrainte est celle de l'accès. Il n'est pas concevable pour des raisons de sécurité de prévoir des accès directs ni de multiplier les carrefours. ● PAYSAGE Cette zone est hypersensible car perçue directement de la RD 210 et de l'A 71, le merlon s'interrompant sensiblement au droit de la zone. On est face à une situation ambivalente avec une qualité des vues lointaines et un paysage urbain intermédiaire médiocre. Une des contraintes fortes est que l'implantation « naturelle » des constructions parallèlement laisserait percevoir des fonds de parcelle à partir de l'autoroute. L'impact de cet aménagement dépend de la nature des activités et de leur nombre.	• Interdire tout accès direct sur la RD 210. Interdire les activités générant un trafic important. • Prévoir une desserte à partir d'une contre-allée se piquant sur le giratoire existant et sur un carrefour à créer plus au Nord. • Prolonger le merlon le long de l'A 71 sur 300 m environ. • Laisser un fuseau non construit et aménagé au droit du giratoire pour laisser une vue sur la Chaîne des Puys. • Prévoir une marge de recul de 50 m par rapport à l'axe de la voie de circulation de l'A 71 la plus proche et de 10 m par rapport à la contre-allée. Imposer une implantation des constructions à 10 m. • Interdire les dépôts et aires de stockage extérieures dans la bande des 10 m parallèle à la RD 210 et prévoir des écrans paysagers ailleurs. Imposer une bande engazonnée de 5 m de large le long de la RD 210. Interdire les activités dégradantes. • Interdire un trop grand morcellement de cette zone. Prévoir une superficie minimale de parcelle d'au moins 5000 m². Prévoir une unité plus grande au droit du giratoire. • Réglementer les enseignes (Idem Pradoux et Chantemerle). • Limiter les hauteurs à 8 m. • Clôture à dominante végétale intégrée dans la conception d'ensemble des espaces extérieurs. • Imposer des volumes simples, des bandeaux droits pour les toitures, une gamme de couleur à préciser dans le cahier des charges de l'opération.

PROPOSITIONS REGLEMENTAIRES

● ARTICLE 1NAi* 2 - OCCUPATIONS OU UTILISATIONS DU SOL INTERDITES

Toute occupation du sol non mentionnée à l'article 1NAi* 1, notamment

- ✓ les activités générant un trafic important (commerces...),
- ✓ toute activité dégradante

● ARTICLE 1NAi* 3 - ACCES ET VOIRIE

→ Accès

- ✓ Les accès doivent être adaptés à l'opération et aménagés de façon à apporter la moindre gêne à la circulation publique.
- ✓ Les accès individuels sur la RD 210 sont interdits
- ✓ Un seul accès depuis la RD 210 sera prévu pour desservir la zone. Cette desserte se fera par une contre-allée se piquant sur le giratoire existant et sur un carrefour à créer plus au Nord.

● ARTICLE 1NAi* 5 - CARACTERISTIQUES DES TERRAINS

Pour être constructible, un terrain doit avoir une superficie minimum de 5000 m².
Au droit du giratoire une unité plus grande sera prévue (superficie minimum de 10 000 m²)

● ARTICLE 1NAi* 6 - IMPLANTATION DES CONSTRUCTIONS PAR RAPPORT AUX VOIES

→ Recul

Les constructions seront implantées en dehors du cône de vue sur le Puy de Dôme et dans l'emprise figurant au plan.

Les constructions doivent être implantées avec un retrait minimum de

- ✓ 50 m par rapport à l'axe de la voie de circulation la plus à droit de l'autoroute
- ✓ 10 m par rapport à la limite du domaine public le long de la RD 210 en incluant la contre-allée

En outre, la distance comptée horizontalement de tout point de la construction au point le plus proche de l'alignement opposé doit être au moins égale à la différence d'altitude entre ces deux points ($H = L$). Pour l'application de cette règle, la limite de la marge de reculement, si elle existe, se substitue à l'alignement.

● ARTICLE 1NAi* 9 - EMPRISE AU SOL

Un fuseau non construit sera aménagé au Sud de la zone au niveau du giratoire, conformément au document graphique.

● ARTICLE 1NAi* 11 - ASPECT EXTERIEUR - ARCHITECTURE - CLOTURES

Les constructions doivent présenter un aspect compatible avec le caractère ou l'intérêt des lieux avoisinants, du site et des paysages

→ Règles générales

- ✓ Les constructions s'adapteront étroitement au profil du terrain naturel
- ✓ Les volumes seront simples
- ✓ Les choix en matière d'implantation, de volumes et d'aspect des constructions à réaliser ou à modifier devront être faits en tenant compte de l'environnement bâti ou naturel
- ✓ L'emploi à nu des matériaux destinés à être enduits ou des imitations de matériaux est interdit.
- ✓ Les différentes parties d'un bâtiment devront être traitées de manière homogène.
- ✓ Dans l'hypothèse de toitures à 2 pans, le pignon sera masqué par un bandeau droit constitué par le même matériau que les murs.

→ Règles particulières

- ✓ Les clôtures seront à dominante végétale intégrées dans la composition d'ensemble des espaces extérieurs.
- ✓ Les éléments de publicité et de signalisation des établissements seront soit insérés dans la façade des bâtiments ou dans les murs de clôture incluant des éléments techniques, soit disposés sur un mat totem.

● ARTICLE 1NAi* 13 - ESPACES LIBRES ET PLANTATIONS

Une bande de 5 m de large le long de l'alignement de la RD 210 sera engazonnée et plantée. Elle ne sera en aucun cas affectée au stationnement ou à des dépôts ou aires de stockage ou d'exposition de produits.

Les aires extérieures de dépôt et de stockage sont interdites dans les parties visibles de l'espace public, notamment le long des RD 210 et 772. Ailleurs, elles seront masquées par des écrans végétaux.

Le merlon existant le long de l'A 71 sera prolongé jusqu'au cône de vue.

EFFETS DE L'AMENAGEMENT	PRECONISATIONS
● CIRCULATION L'accès de la zone peut s'effectuer à partir de la rue des Martyrs et de la rue des Pègues, indépendamment de la RD 210. Toutefois, on pourrait envisager de régler simultanément le problème de l'accès aux zones 2NAg et 1NAi*. ● PAYSAGE L'urbanisation au coeur de la zone aura un impact limité du fait de l'existence d'un tissu pavillonnaire tout autour. On peut cependant faire deux remarques : * Tout aménagement en façade aura un impact sensible tant de la RD 210 que de l'A 71 dans le sens Nord/Sud, l'impact étant moindre dans le sens Nord/Sud du fait du merlon. * Les éléments végétaux existants jouent un rôle non négligeable tant que subsistent toutes les enclaves. Ce sont des éléments fragiles à préserver et à conforter car elles contribuent au caractère des lieux ● NUISANCES Les nuisances phoniques liées à la RD 210 et à l'A 71 nécessitent un traitement particulier. L'aménagement de la zone 1NAi* permettra d'atténuer les impacts par l'interposition de bâtiments.	imposer de clôtures. Prévoir un type de clôture végétale, éventuellement de • Assurer la desserte par la rue des Martyrs et la rue des Pègues avec maintien du carrefour existant prévoir un maillage entre l'allée de Fontchenille et la voie prévue en emplacement réservé au POS. • Préserver les arbres existants. Classement en EBC. Intégration à l'emprise de la voie principale. • Renforcer la trame végétale à l'intérieur de l'opération. • Deux solutions sont envisageables : réserver la façade à une activité ou prévoir un merlon planté. • Dans tous les cas prévoir une marge de recul suffisante (35 m) pour réaliser un aménagement de merlon moins brutal que celui qui vient d'être réalisé. Eloigner les constructions de la route. Cet aménagement s'intégrerait à une logique d'ensemble de traitement des abords de la RD 210. • Dans l'hypothèse de l'implantation d'une activité en façade prévoir une bande engazonnée et plantée de 5 m de large le long de la RD 210 et une proportion d'espaces paysagés d'au moins 50 % dans la partie comprise entre la façade du bâtiment et la RD 210. Ne pas oublier d'une grille, des aires de dépôts extérieures à l'arrière du bâtiment, protégées par des écrans végétaux. • Réglementer strictement les enseignes et la signalétique des entreprises. Prévoir des plantations sur les parkings. Imposer des volumes simples, un bandeau en toiture, un bardage de teinte claire, du blanc cassé au gris clair.

SECTEUR DE FONTCHENILLE 2NAg

PROPOSITIONS REGLEMENTAIRES

● ARTICLE 2NAg1 - occupation et utilisation des sols admises

→ Sans conditions :

- ✓ Les clôtures
- ✓ Les démolitions
- ✓ Les coupes et abattages d'arbres
- ✓ Les défrichements

→ Sous conditions

- ✓ Les occupations ou utilisations du sol suivantes à condition de porter sur des superficies au moins égales à 10 000 m² :
 - les lotissements
 - les remembrements effectués par des Associations Foncières Urbaines (A.F.U.)
- ✓ Les constructions à usage d'habitation, hôtellerie, équipements collectifs, commerce, artisanat et installations classées sous réserve que la gêne apportée au voisinage ne soit pas excessive, bureaux et services, stationnement dans le cadres opérations mentionnées au paragraphe ci-dessus.

● ARTICLE 2NAg 2 - OCCUPATIONS OU UTILISATIONS DU SOL INTERDITES

Toute occupation ou utilisation du sol non mentionnée à l'article 2NAG 1

● ARTICLE 2NAg 3 - ACCES ET VOIRIE

→ Accès

Lorsque le terrain est riverain de deux ou plusieurs voies publiques, l'accès sur celle de ces voies qui présenterait une gêne ou un risque pour la circulation peut être interdit.

Les accès doivent être adaptés à l'opération et aménagés de façon à apporter la moindre gêne à la circulation publique.

→ Voirie

Pour être constructible, les terrains devront être desservis par des voies publiques ou privées répondant à l'importance ou à la destination de l'immeuble ou de l'ensemble d'immeubles envisagés.

La desserte du secteur de Fontchenille sera assurée par la rue des Martyrs et la rue des Pègues. Un maillage sera prévu entre l'allée de Fontchenille et la voie prévue en emplacement réservé au POS.

● ARTICLE 2 NAg 6 - IMPLANTATION DES CONSTRUCTIONS PAR RAPPORT AUX VOIES

→ Recul

Les constructions doivent être implantées avec un retrait minimum de 35 m par rapport à l'axe de la RD 210.:

En outre, la distance comptée horizontalement de tout point de la construction au point le plus proche de l'alignement opposé doit être au moins égale à la différence d'altitude entre ces deux points ($H = L$). Pour l'application de cette règle, la limite de la marge de reculement, si elle existe, se substitue à l'alignement.

→ Nivellement

Les seuils des accès piétons ou voitures au droit de l'alignement actuel ou futur (ou au droit de la limite de la marge de recul imposée) doivent être réalisés à une altitude compatible avec le niveau actuel ou futur de la voie.

● ARTICLE 2 NAg 11 - ASPECT EXTERIEUR

Les constructions doivent présenter un aspect compatible avec le caractère ou l'intérêt des lieux avoisinants, du site et des paysages.

→ Règles générales

- ✓ Les constructions s'adapteront étroitement au profil du terrain naturel.
- ✓ Les choix en matière d'implantation, de volumes et d'aspect des constructions à réaliser ou à modifier devront être faits en tenant compte de l'environnement bâti ou naturel.
- ✓ L'emploi à nu des matériaux destinés à être enduits et des imitations de matériaux est interdit.
- ✓ Les différentes parties d'un bâtiment doivent être traitées d'une façon homogène.

→ **Règles particulières**

- ✓ Les volumes devront être simples.
- ✓ Les couvertures seront en tuile de couleur rouge, sur faible pente. Cependant, les couvertures des extensions et constructions annexes devront s'harmoniser avec le matériau de couverture du bâtiment principal.
- ✓ Les terrasses peuvent être autorisées.
- ✓ La couleur et l'aspect des enduits seront ceux des enduits traditionnels à la chaux.
- ✓ La couleur et l'aspect des enduits des extensions et constructions annexes devront s'harmoniser avec ceux du bâtiment principal.
- ✓ Les matériaux réfléchissant sont interdits
- ✓ Les clôtures ne seront pas obligatoires. Quand elles existeront, elles devront être de type végétal, éventuellement doublées d'une grille.
- ✓ Les éléments de publicité et signalisation des établissements seront insérés dans la façade des bâtiments ou dans les murs de protection des éléments techniques, soit disposés sur un mat totem.

● **ARTICLE 2NAg13 - ESPACES LIBRES ET PLANTATIONS**

Les plantations existantes de valeur doivent être maintenues.

Toute demande d'utilisation ou d'occupation du sol devra être accompagnée d'un plan indiquant l'état des plantations existantes.

Une bande de 5 m de large le long de la RD 210 sera engazonnée et plantée. Elle ne sera en aucun cas affectée au stationnement ou à des dépôts ou aires de stockage ou d'exposition de matériaux.

Le long de la RD 210, 50 % des espaces non bâtis seront engazonnés et plantés dans la partie comprise entre la façade du bâti et la route départementale.

(Classer en EBC les plantations existantes)

EFFETS DE L'AMENAGEMENT	PRECONISATIONS
● CIRCULATION Ce secteur est accessible par la RD 210 et par la rue du Patural à l'Ouest qui est un des éléments d'un contournement du centre. La superficie urbanisable ne devrait pas conduire à une aggravation de la situation actuelle. ● PAYSAGE Le secteur est peu perçu de l'A 71 du fait du merlon planté et d'écrans végétaux. Il l'est plus de la RD 210. Il s'inscrit dans une longue séquence non construite et laisse passer des vues en profondeur sur la ville. La végétation est très présente dans le paysage.	• Pas de nouvel accès sur la RD 210. Accès à organiser à partir de la rue Anatole France. Rechercher une continuité d'itinéraire de voies secondaires reliant les différentes opérations entre elles. • Garder le statut particulier de la ferme. En faire le cas échéant un lieu collectif dans l'hypothèse d'un aménagement. • Préserver le parc dans son intégralité en le classant en EBC. • Renforcer la trame végétale le long de la rue Anatole France et de la zone 1NAe. • Prévoir une marge de recul importante à paysager de 35 m par rapport à l'axe de la RD 210. • Créer des lignes vertes à l'intérieur de la zone 1NAe.

SECTEUR DES BAS ET DES HAUTS CHARMETS

PROPOSITIONS REGLEMENTAIRES

● ARTICLE 1NAe 1 - OCCUPATION OU UTILISATIONS DU SOL ADMISES

→ Sans conditions

- ✓ Les constructions à usage d'équipement collectif, de stationnement.
- ✓ Les clôtures
- ✓ Les démolitions
- ✓ Les coupes et abattages d'arbres.
- ✓ Les défrichements.

→ Sous conditions

- ✓ Les installations classées dès lors qu'elles n'entraînent pas pour le voisinage une gêne excessive.
- ✓ Les constructions à usage d'habitation sous réserve qu'elles soient directement liées à la direction ou au gardiennage des établissements.

● ARTICLE 1NAe 3 - ACCES ET VOIRIE

→ Accès

Lorsque le terrain est riverain de deux ou plusieurs voies publiques, l'accès sur celle de ces voies qui présenterait une gêne ou un risque pour la circulation peut être interdit.

Les accès doivent être adaptés à l'opération et aménagés de façon à apporter la moindre gêne à la circulation publique.

Aucun nouvel accès ne devra être créé sur la RD 210.

Un piquage sera prévu depuis la rue Anatole France pour desservir la zone NA. Les voies de desserte de l'opération à créer devront constituer un maillage avec l'existant pour permettre une continuité d'itinéraire du Sud au Nord, sans passer par la RD 210.

→ Voirie

Pour être constructible, les terrains devront être desservis par des voies publiques ou privées répondant à l'importance ou à la destination de l'immeuble ou de l'ensemble d'immeubles envisagés.

● **ARTICLE 1NAe 6 - IMPLANTATION DES CONSTRUCTIONS PAR RAPPORT AUX VOIES**

Les constructions seront implantées à une distance minimum de 35 m de l'axe de la RD 210.

● **ARTICLE 1NAe 13 - ESPACES LIBRES ET PLANTATIONS**

Les plantations existantes de valeur doivent être maintenues. Toute demande d'utilisation ou d'occupation du sol devra être accompagnée d'un plan indiquant l'état des plantations existantes.

Les voies existantes ou à créer comporteront des plantations d'alignement.

(Classer en EBC les plantations existantes)

EFFETS DE L'AMENAGEMENT	PRECONISATIONS
● CIRCULATION La zone de Rochefort nécessite la création de nouveaux accès sur la RD 210a et la RD 210. Les accès intérieurs par la rue Sous les Ors, voie de liaison au centre, ne peuvent pas suffire à assurer la desserte à terme de la zone. Il faut par ailleurs assurer une desserte à la zone NA de Neigeboeuf. Enfin le développement du parc logistique peut impliquer à terme le retraitement du giratoire du péage. Dans cette hypothèse, on pourrait s'interroger sur l'éventualité d'un déplacement du débouché de la RD 210a. ● PAYSAGE Les franges de la RD 210 doivent faire l'objet d'un traitement particulier. Pour le reste, l'enjeu majeur reste celui de la préservation de la trame végétale qui est un élément de caractérisation du paysage de ce secteur et contribue fortement à une image de ville verte que l'aménagement devrait renforcer du Nord au Sud.	• Création d'un accès primaire à partir du giratoire projeté pour l'autoport. Cette option reste valable quelque soit l'évolution de l'autoport. • Prévision d'un maillage Est/Ouest et Nord/Sud structurant la zone de Neigeboeuf et préservant le réseau de haies. • Classement en EBC des haies existantes.

ROCHEFORT - 1NAf*

PROPOSITIONS REGLEMENTAIRES

La zone 1NAf* est une zone insuffisamment équipée pour permettre une utilisation immédiate, mais dont l'urbanisation sous forme d'équipements collectifs a été décidée. Elle est destinée à devenir UF.

● ARTICLE 1NAf*1 - OCCUPATIONS OU UTILISATIONS DU SOL ADMISES

→ Sans conditions

- ✓ Les constructions à usage d'hôtellerie, équipement collectif, stationnement.
- ✓ Les lotissements
- ✓ Les clôtures
- ✓ Les démolitions
- ✓ les coupes et abattage d'arbres
- ✓ Les défrichements
- ✓ Les remembrements effectués par des Associations foncières Urbaines (A.F.U.)

→ Sous conditions

- ✓ les constructions à usage d'habitation, de commerce et artisanat, de bureaux et services, les installations classées, sous réserve qu'elles aient un rapport direct avec l'infrastructure routière.
- ✓ Les installations classées sous condition que la gêne apportée au voisinage ne soit pas aggravée.

● ARTICLE 1NAf* 2 - OCCUPATIONS OU UTILISATIONS DU SOL INTERDITES

Toute occupation ou utilisation du sol non mentionnée à l'article 1NAf*.

● ARTICLE 1NAf 3 - ACCES ET VOIRIE

→ Accès

Lorsque le terrain est riverain de deux ou plusieurs voies publiques, l'accès sur celle de ces voies qui présenterait une gêne ou un risque pour la circulation peut être interdit.

Les accès doivent être adaptés à l'opération et aménagés de façon à apporter la moindre gêne à la circulation.

Un seul accès sera autorisé sur la RD 210 (cf ER sur plan)

→ Voirie

Pour être constructible, les terrains devront être desservis par des voies publiques ou privées répondant à l'importance ou à la destination de l'immeuble ou de l'ensemble d'immeubles envisagés.

● **ARTICLE 1NAf* 11 - ASPECT EXTERIEUR - ARCHITECTURE - CLOTURES**

Les constructions doivent présenter un aspect compatible avec le caractère ou l'intérêt des lieux avoisinants, du site et des paysages.

→ Règles générales

- ✓ Les constructions s'adapteront étroitement au profil du terrain naturel.
- ✓ Les choix en matière d'implantation, de volumes et d'aspect des constructions à réaliser ou à modifier devront être faits en tenant compte de l'environnement bâti ou naturel.
- ✓ L'emploi à nu des matériaux destinés à être enduits et des imitations de matériaux est interdit.
- ✓ Les différentes parties d'un bâtiment doivent être traitées d'une façon homogène.

→ Règles particulières

- ✓ Les couvertures seront en tuile de couleur rouge, sur faible pente. Cependant, les couvertures des extensions et constructions annexes devront s'harmoniser avec le matériau de couverture du bâtiment principal.
- ✓ Les terrasses peuvent être autorisées.
- ✓ Les matériaux réfléchissant sont interdits
- ✓ Les clôtures seront à dominante végétale, intégrées dans la conception d'ensemble des espaces extérieurs. Elles seront constituées de haies végétales.
- ✓ Signalisation : les éléments de publicité et de signalisation des établissements seront soit insérés dans la façade des bâtiments ou dans les murs de protection des éléments techniques, soit disposés sur un mat totem.

● **ARTICLE 1NAf* 13 - ESPACES LIBRES ET PLANTATIONS - ESPACES BOISES CLASSES**

Les plantations existantes de valeur doivent être maintenues.

Toute demande d'utilisation ou d'occupation du sol devra être accompagnée d'un plan indiquant l'état des plantations existantes.

Les aires de stationnement devront être plantées à raison d'un arbre pour 4 places.

30 % de la superficie de la parcelle sera engazonnée et plantée. Une bande de 5 m de large minimum le long de la RD 210 sera engazonnée et plantée. Elle ne sera en aucun cas affectée au stationnement ou à des dépôts ou aires de stockage ou d'exposition.

EFFETS DE L'AMENAGEMENT	PRECONISATIONS
● CIRCULATION L'ouverture à l'urbanisation de la zone 1NAi de Neigeboeuf ne peut se faire en l'état actuel des voies et accès. ● PAYSAGE Le site présente une sensibilité paysagère forte. Tout aménagement sera très perçu tant de l'A 71 que de la RD 210. L'impact de l'autoport sera déterminant du fait de la nature du projet : * Importance des zones de parking * présence de constructions proches des voies (station services, hôtel...) Cet impact sera d'autant plus fort que les abords des voies sont dégagés. Le projet constituera le premier plan d'une vue intéressante sur la chaîne des puits à un endroit stratégique, le péage, qu'il modifiera radicalement. Des ambiances rurales intéressantes.	Organisation de nouveaux accès * par le giratoire projeté pour l'autoport à l'Est, * par un carrefour à créer sur la RD 210a au Nord * par un branchement au Sud sur une voie à créer structurant la zone de Rochefort et pouvant constituer un nouveau tracé de la RD 210a Ces voies structurantes comporteront des alignements plantés. Le traitement paysager de l'autoport représente l'enjeu principal. Sont à prévoir : * le dégagement du cône de vue sur la chaîne des puits au droit du parking à la sortie du péage. La parcelle 93 notamment devrait dans la mesure du possible laissée libre en évitant des plantations hautes. Des bosquets épars peuvent être envisagés. * La reconstitution des haies préexistantes se rattachant au système de haies du secteur de Rochefort et de la Combaude à l'est de l'A 71. Notamment reconstitution d'une haie haute composée d'essences locales avec maintien de la rase après recalibrage située au Sud du terrain (peupliers, saules...). * La création de bandes végétalisées plantées de peupliers perpendiculaires à l'A 71. Ces bandes d'une largeur de 5 m minimum permettraient de créer des masques l'impact visuel des surfaces noires et des véhicules stationnés tout en laissant des échappées visuelles sur les puits. Elles comporteraient des merlons dessinant un modelé de terrain moins uniforme. Des rases intermédiaires pourraient y être disposées constituant autant de tampons intermédiaires. * Les marges de recul devront être le plus possible végétalisées en fonction des besoins de stationnement. Elles seront de 50 m par rapport à l'axe de la voie la plus proche de l'autoroute et de 10 m par rapport à l'axe de la RD 210. Cette bande sera engazonnée et plantée. * Les bâtiments correspondant aux différentes fonctions prévues devront être regroupés pour éviter une fragmentation du paysage. * Les constructions devront répondre à une composition architecturale et paysagère globale. * La signalétique du projet et des équipements projetés devra faire l'objet d'une conception globale. Un dispositif unique sera prévu à l'entrée de l'autoport.

NEIGEBOEUF - 1NAk

PROPOSITIONS REGLEMENTAIRES

La zone 1NAk est une zone insuffisamment équipée pour permettre une utilisation immédiate, mais dont l'urbanisation sous forme d'activités tertiaires a été décidée à condition de porter sur des opérations d'ensemble.

● ARTICLE 1NAk 1 - OCCUPATIONS ET UTILISATIONS ADMISES

→ Sans conditions

- ✓ les clôtures
- ✓ Les démolitions
- ✓ Les coupes et abattages d'arbres
- ✓ Les défrichements

→ Sous conditions

- ✓ Les constructions à usage d'hôtellerie, équipement collectif, bureaux et services sous réserve de porter sur des opérations d'ensemble.
- ✓ Les installations classées sous condition que la gêne apportée au voisinage ne soit pas excessive.

● ARTICLE 1NAk 2 - OCCUPATIONS ET UTILISATIONS DU SOL INTERDITES

Toute occupation ou utilisation du sol non mentionnée à l'article 1NAk1.

● ARTICLE 1NAk 3 - ACCES ET VOIRIE

→ Accès

Les accès doivent être adaptés à l'opération et aménagés de façon à apporter la moindre gêne à la circulation publique.

Les accès individuels sur la RD 210 sont interdits. Un seul accès à la zone sera autorisé. Il devra faire l'objet d'un aménagement technique et paysager garantissant la sécurité de la circulation sur la RD 210 et celle des usagers de la zone.

→ Voirie

Pour être constructible, les terrains devront être desservis par des voies publiques ou privées répondant à l'importance ou à la destination de l'immeuble ou de l'ensemble d'immeubles envisagés.

❶ ARTICLE 1NAk 6 - IMPLANTATION DES CONSTRUCTIONS PAR RAPPORT AUX VOIES

→ **Recul** : les constructions doivent être implantées avec un retrait minimum de

- ✓ 50 m par rapport à l'axe de la voie de circulation la plus à droite de l'autoroute
- ✓ 10 m par rapport à la limite du domaine public le long de la RD 210.

Cette bande sera engazonnée et plantée.

En outre, la distance comptée horizontalement de tout point de la construction au point le plus proche de l'alignement opposé doit être au moins égale à la différence d'altitude entre ces deux points ($H = L$). Pour l'application de cette règle, la limite de la marge de reculement, si elle existe se substitue à l'alignement.

→ **Nivellement**

Les seuils des accès piétons ou voitures au droit de l'alignement actuel ou futur (ou au droit de la limite de la marge de recul imposée) doivent être réalisés à une altitude compatible avec le niveau actuel ou futur de la voie.

❷ ARTICLE 1NAk 11 - ASPECT EXTERIEUR - ARCHITECTURE - CLOTURES

Les constructions doivent présenter un aspect compatible avec le caractère ou l'intérêt des lieux avoisinants, du site et des paysages. Les bâtiments devront être regroupés pour éviter une fragmentation du paysage, suivant une logique de composition architecturale et paysagère globale.

→ **Règles générales**

- ✓ les constructions s'adapteront étroitement au profil du terrain naturel.
- ✓ Les choix en matière d'implantation, de volumes et d'aspect des constructions à réaliser ou à modifier devront être faits en tenant compte de l'environnement bâti ou naturel.
- ✓ L'emploi à nu des matériaux destinés à être enduits et des imitations de matériaux est interdit.
- ✓ Les différentes parties d'un bâtiment doivent être traitées d'une façon homogène.

→ **Règles particulières**

- ✓ Les clôtures seront à dominante végétale, intégrées dans la conception d'ensemble des espaces extérieurs.
- ✓ Les matériaux réfléchissants sont interdits.
- ✓ Les éléments de publicité et de signalisation des établissements devront être, soit insérés dans la façade des bâtiments ou dans les murs de protection des éléments techniques, soit disposés sur un mat totem.

