

Département du Puy-de-Dôme

PLAN LOCAL D'URBANISME

- Commune de La Roche-Blanche -

- Juin 2017 -

2b. Orientations d'Aménagement et de Programmation

Mairie de La Roche-Blanche

1, rue de la Mairie
63670 LA ROCHE-BLANCHE
Tel : 04 73 79 40 09
Fax : 04 73 79 40 27
Mail : mairie-
larocheblanchegergovie@wanadoo.fr

SARL CAMPUS Développement

27, route du Cendre
Centre d'Affaire MAB – Entrée n°4
638000 COURNON-D'Auvergne
Tel : 04 44 05 27 08
Mail : urbanisme@campus63.fr

Prescrit par D.C.M. du 16/03/2010

Arrêté par D.C.M. du 31/05/2012

Approuvé par D.C.M. du 08/10/2013

Révision, modification, mise en compatibilité

Modification simplifiée n°1 approuvée par D.C.M. du 26/01/2015

Modification n°1 approuvée par D.C.M. du 17/11/2016

Déclaration de projet n°1 approuvée par D.C.M. du 23/06/2017

SOMMAIRE

PRÉAMBULE	1
I. LA ZONE AUa « <i>LE PECHER</i> ».....	2
II. LA ZONE AUa « <i>L'ETRADE</i> ».....	4
III. LA ZONE AUa « <i>SOUS LAVAUX</i> ».....	6
IV. LES ZONES 1AU _i , 1AU _{ie} et 2AU _i « <i>AMÉNAGEMENT DU SECTEUR NORD DU PARC D'ACTIVITÉS ÉCONOMIQUES DE LA NOVIALLE-GERGOVIE</i> » ...	7
V. LES ZONES UI, 1AUI ET 2AUI « <i>AMÉNAGEMENT DU SECTEUR SUD DU PARC D'ACTIVITÉS ÉCONOMIQUES DE LA NOVIALLE-GERGOVIE</i> »	10

PRÉAMBULE

Selon les dispositions de l'article L.123-1-4 du Code de l'urbanisme, « *Dans le respect des orientations définies par le projet d'aménagement et de développement durables, les orientations d'aménagement et de programmation comprennent des dispositions portant sur l'aménagement, l'habitat, les transports et les déplacements.*

1. En ce qui concerne l'aménagement, les orientations peuvent définir les actions et opérations nécessaires pour mettre en valeur l'environnement, les paysages, les entrées de villes et le patrimoine, lutter contre l'insalubrité, permettre le renouvellement urbain et assurer le développement de la commune.

Elles peuvent comporter un échancier prévisionnel de l'ouverture à l'urbanisation des zones à urbaniser et de la réalisation des équipements correspondants.

Elles peuvent porter sur des quartiers ou des secteurs à mettre en valeur, réhabiliter, restructurer ou aménager.

Elles peuvent prendre la forme de schémas d'aménagement et préciser les principales caractéristiques des voies et espaces publics.

2. [...] »

L'article L.123-5 du Code de l'Urbanisme vient rappeler que : « [...] *tous travaux, constructions, plantations, affouillements ou exhaussements des sols, pour la création de lotissements et l'ouverture des installations classées appartenant aux catégories déterminées dans le plan [...] doivent en outre être compatibles, lorsqu'elles existent, avec les orientations d'aménagement mentionnées à l'article L.123-1-4 et avec leurs documents graphiques.* »

Les OAP sont donc opposables lors de la délivrance des autorisations d'urbanisme : permis de construire, d'aménager et de démolir, et déclarations préalables. Les certificats d'urbanisme doivent les mentionner. Cependant, il est expressément prévu que cette opposabilité ne se manifeste qu'en termes de compatibilité. Ainsi, les opérations d'aménagement et de constructions doivent être réalisées seulement en compatibilité avec les orientations d'aménagement et de programmation et, en revanche, en conformité avec le règlement du P.L.U.

Quatre orientations d'aménagement et de programmation ont été prévues dans le P.L.U. de La Roche-Blanche ; elles se présentent sous la forme de schéma précisant les voies, cheminements et équipement publics à aménager.

Concernant les voies, cheminements et équipements publics indiqués sur ces schémas, leurs implantations n'est qu'indicative et destinées à instaurer des principes de liaisons et d'organisation de l'aménagement de la zone. Des adaptations pour l'implantation des voies, cheminements et équipements publics pourront donc être admises lors de l'aménagement des zones concernées par ces orientations d'aménagement et de programmation.

De plus, la topographie des « *dents creuses* » de la commune qui fait l'objet d'Orientations d'Aménagement et de Programmation ne doit pas être un frein à un parcellaire moyen de 700 m² sur la commune (SCoT) mais ne sera que difficilement atteignable sur les zones à urbaniser de « *Croix de Roubay* » et de « *Sous Lavaux* ».

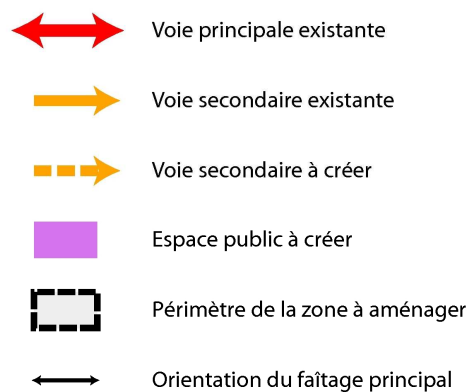
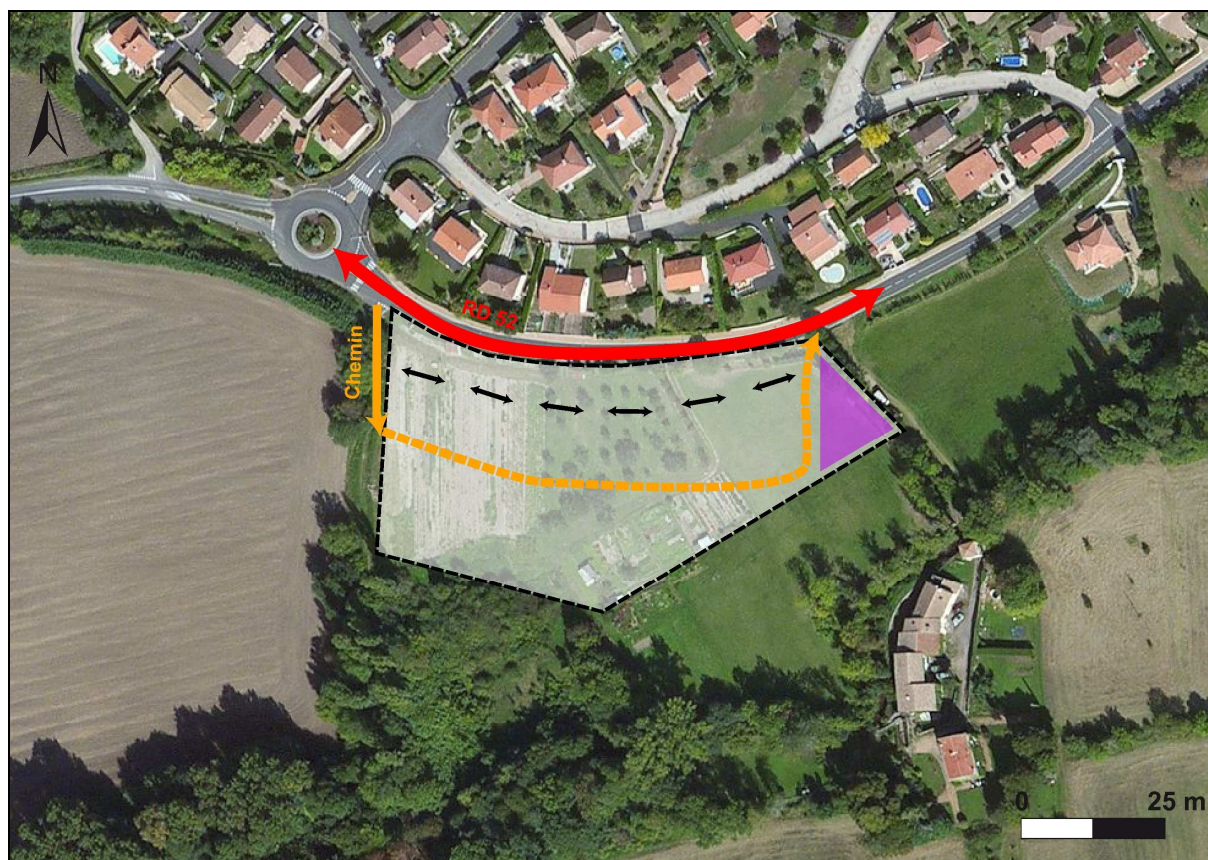
Les principes de liaisons viaires et piétonnes mentionnés dans les orientations d'aménagement et de programmation doivent en revanche être respectés.

Concernant les autres zones à urbaniser de la commune, leur ouverture à l'urbanisation étant conditionnée par une modification du Plan Local d'Urbanisme, les orientations d'aménagement et de programmation de ces zones seront élaborées lors de cette procédure.

I. LA ZONE AUa « LE PECHER »

Cette zone à urbaniser se situe à l'entrée Ouest de la commune de La Roche-Blanche, au Sud de la RD 52. Elle est destinée à accueillir des habitations dans un nouveau quartier en extension directe des quartiers résidentiels existants, c'est pourquoi son urbanisation doit être encadrée afin d'assurer une continuité urbaine et paysagère entre le futur quartier et le bourg. Cette zone est par ailleurs ouverte à l'urbanisation afin de créer une véritable impression « *d'entrée de ville* » sur cette voie d'accès à la commune.

Le site est desservi sur sa limite Nord par la RD 52 et la desserte de ce nouveau quartier devra s'appuyer sur ce réseau existant. Enfin le paysage urbain créé par ce nouveau quartier devra être suffisamment qualitatif en raison de sa situation en entrée de ville.



Le réseau viaire qui desservira le nouveau quartier se compose donc d'une nouvelle voie en sens unique accessible depuis la RD 52. Elle sera accessible depuis le carrefour existant situé à l'Est du giratoire et permettant d'emprunter un chemin qui longe la limite Ouest de la zone à urbaniser. Ce

chemin sera aménagé afin de permettre la circulation automobile sur la portion concernée par l'accès à la zone AUa. La nouvelle voie en sens unique permettra ensuite de desservir toute la zone et de rejoindre la RD 52 à son extrémité Est.

Les accès directs sur la RD 52 ne sont pas admis pour des raisons évidentes de sécurité des usagers.

La voie de desserte interne à la zone devra avoir une largeur minimale de 3,5 mètres concernant la bande roulante et sera accompagnée par un trottoir d'une largeur minimale de 1,5 mètre.

« *L'espace public* » figuré sur le schéma ci-dessus comprendra un espace vert destiné à servir de lieu de rencontre et de convivialité pour les futurs résidents du quartier. Il devra comporter une aire de stockage des containers de collecte des déchets ménagers intégrée dans l'aménagement paysager de l'espace public. Il pourra également comporter des stationnements publics.

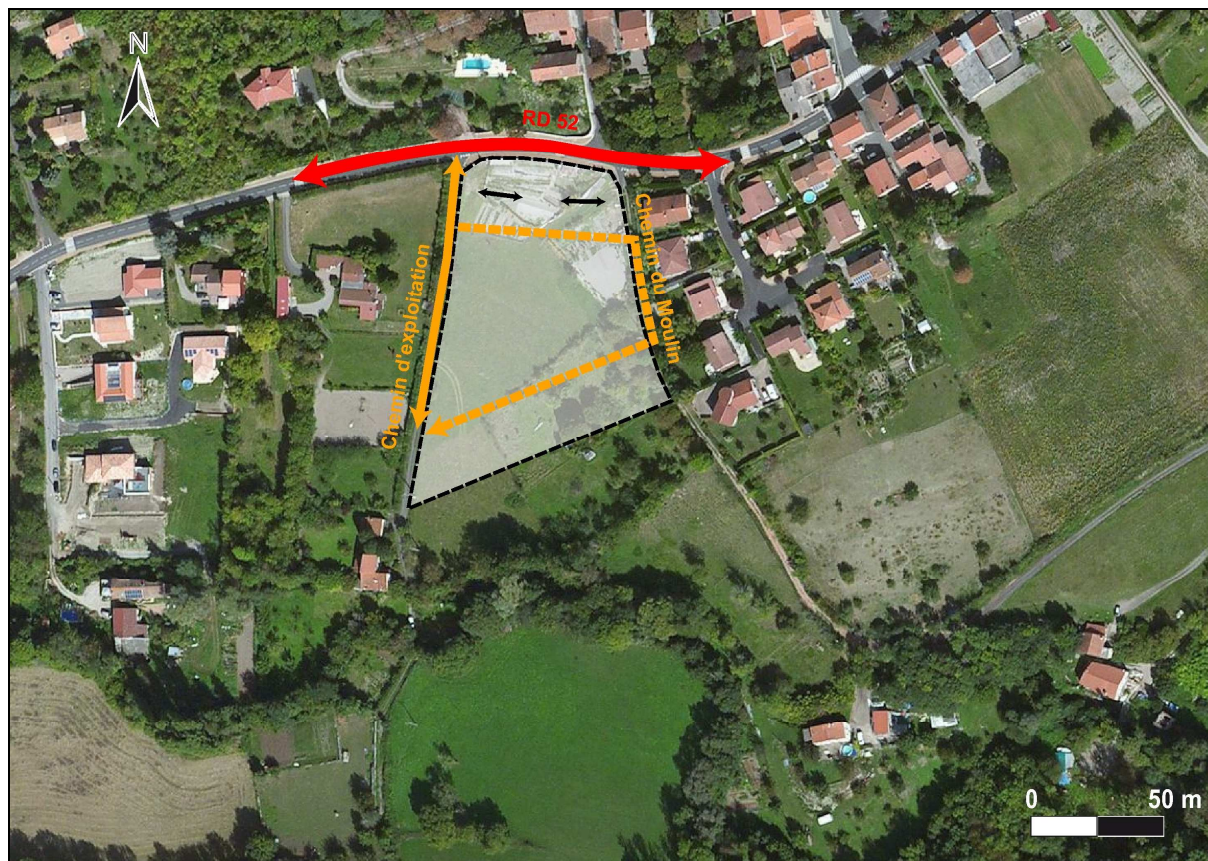
À vocation essentiellement résidentielle, ce nouveau quartier devra assurer la transition entre l'espace agricole à l'Ouest et la zone dense du bourg.






Afin de mettre en valeur cette entrée de ville, le faitage principal des constructions situées entre la RD 52 et la future voie de desserte interne de la zone devra être disposé parallèlement à la RD 52 ; cette disposition est destinée à créer un effet de perspective et de ligne de fuite afin que le regard des automobilistes ne soit pas « accroché ».

Concernant la typologie des constructions, il est plutôt attendu des habitations individuelles non accolées afin de maintenir quelques percées visuelles entre la RD 52 et l'arrière de la zone, en direction de l'Auzon et de sa ripisylve.

II. LA ZONE AUa « L'ETRADE »

Cette zone à urbaniser se situe au Sud-Ouest du bourg de La Roche-Blanche. Elle est située entre deux zones pavillonnaires situées à l'Est et à l'Ouest. Le site est bordé au nord par la RD 52, à l'Est par le chemin du Moulin et à l'Ouest par un chemin d'exploitation. Ce dernier étant carrossable tandis que le chemin du moulin étant difficile d'accès car non aménagé, c'est principalement sur le chemin d'exploitation que va s'appuyer le développement du réseau viaire de desserte de la zone.



-  Voie principale existante
-  Voie secondaire existante
-  Voie secondaire à créer
-  Périmètre de la zone à aménager
-  Orientation du faitage principal

La desserte de la zone s'effectue donc depuis le chemin d'exploitation situé à l'Est de celle-ci, les accès directs sur la RD 52 étant interdits.

Ce chemin sera réaménagé afin de permettre la circulation, en double sens et jusqu'à l'accès le plus au Sud de la zone à aménager, des véhicules, et en particulier des engins de secours, de lutte contre l'incendie, et de déneigement, en élargissant si nécessaire son emprise sur la zone AUa.

Depuis le chemin d'exploitation, une voie en sens unique traversera la zone d'Ouest en Est pour rejoindre le chemin du Moulin, empruntera une partie de chemin en direction du Sud, et rejoindra de nouveau le chemin d'exploitation en traversant la zone d'Est en Ouest.

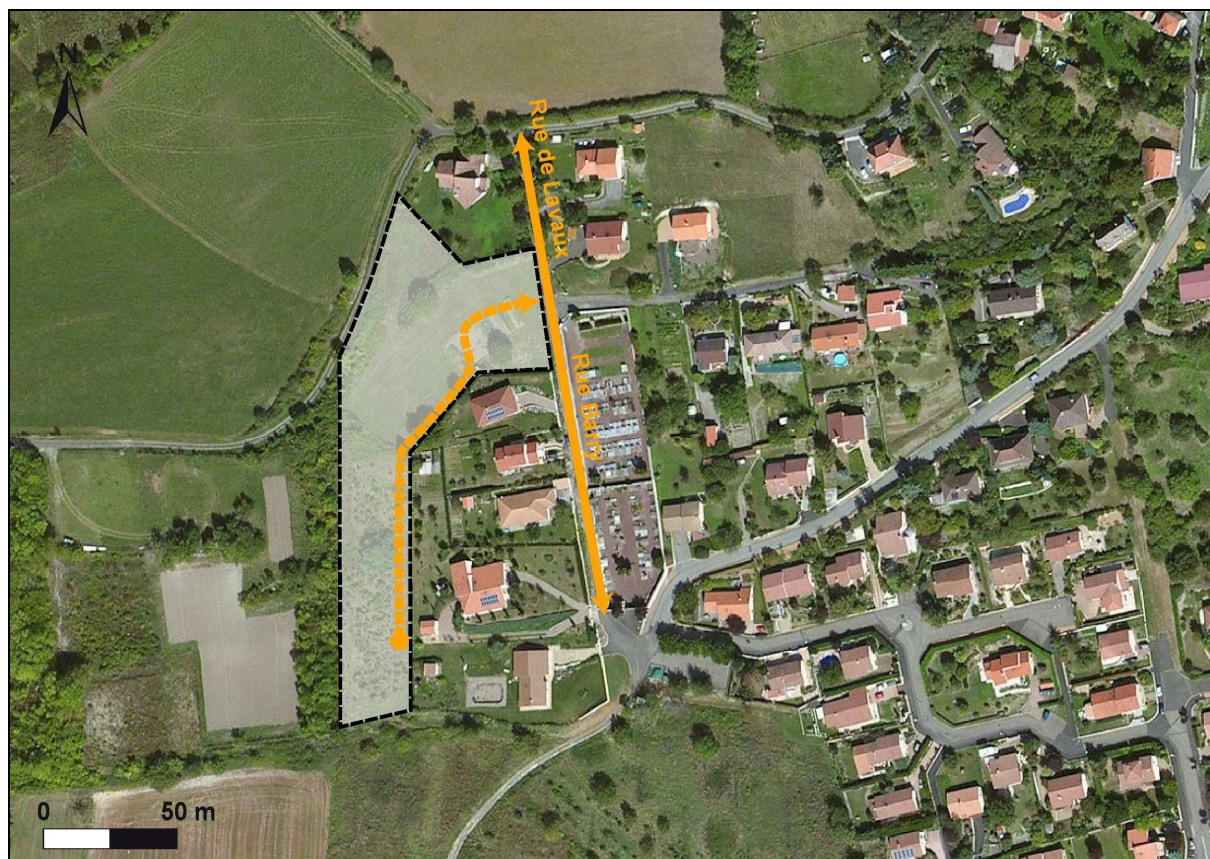
Cette voie de desserte interne devra avoir une largeur minimale de 3,5 mètres concernant la bande roulante et sera accompagnée par un trottoir d'une largeur minimale de 1,5 mètre.




À vocation essentiellement résidentielle, ce nouveau quartier permettra de constituer un front urbain continu au Sud de la RD 52 et d'affirmer ainsi le caractère urbain de cette voie dans sa traversée du bourg de La Roche-Blanche.

Afin d'assurer une cohérence paysagère entre les deux zones AUa située au Sud de la RD 52, le faitage principal des constructions situées entre la RD 52 et la future voie de desserte interne de la zone devra être disposé parallèlement à la RD 52 ; cette disposition est destinée à créer un effet de perspective et de ligne de fuite afin que le regard des automobilistes ne soit pas « accroché ».

III. LA ZONE AUa « *SOUS LAVAUX* »

Cette zone à urbaniser se situe entre les bourgs de La Roche-Blanche et de Gergovie, à l'interface entre la zone pavillonnaire et la zone agricole. Elle est desservie par les rues de Lavaux et Barry, à la limite Est. L'extrémité Sud de la zone est également longée par un chemin d'exploitation peu entretenu. La desserte du site doit donc se faire par les rues de Lavaux et Barry.



-  Voie secondaire existante
-  Voie secondaire à créer
-  Périmètre de la zone à aménager

La desserte de la zone s'effectuera donc depuis Lavaux et Barry. Une voie en impasse sera aménagée depuis ces rues et longera ensuite les parcelles des pavillons existant pour aboutir au Sud du site. L'extrémité de cette voie devra être aménagée avec une aire de retournement dont les dimensions devront permettre la manœuvre des engins de secours, de lutte contre l'incendie, et de déneigement.

IV. LES ZONES 1AUi, 1AUie et 2AUi « AMÉNAGEMENT DU SECTEUR NORD DU PARC D'ACTIVITÉS ÉCONOMIQUES DE LA NOVIALLE-GERGOVIE »

Situation du site :

Il est situé au nord-est de la commune, entre les routes départementales n°978 et n°979. Il est accessible depuis la RD 978. Il constitue un prolongement du Parc d'Activités Économiques de La Novialle-Gergovie.

Enjeux et objectifs :

Situé en contrebas des RD 978 et 979, le site est situé non loin de l'échangeur n°4 de l'autoroute A75, procurant ainsi un accès rapide aux grandes infrastructures routières pour les entreprises qui viendront s'implanter sur ce site. Actuellement constitué de terrains agricoles localisés dans un espace de grandes cultures, le site est particulièrement exposé dans le paysage, mais aussi depuis les sites archéologiques du plateau de Gergovie et du Grand Camp de César de la bataille de Gergovie. Aussi, s'il existe une demande forte pour des emplacements directement accessibles depuis le réseau autoroutier, la situation du site dans un espace dit « d'entrée de ville » sous-entend un niveau d'exigences plus élevé en termes d'urbanisme, de paysage et d'architecture, puisqu'il s'agit de mettre en scène des entreprises, mais aussi le territoire de la communauté de communes Mond'Arverne dans sa dimension économique, et enfin cette entrée de ville de la commune de La Roche-Blanche.

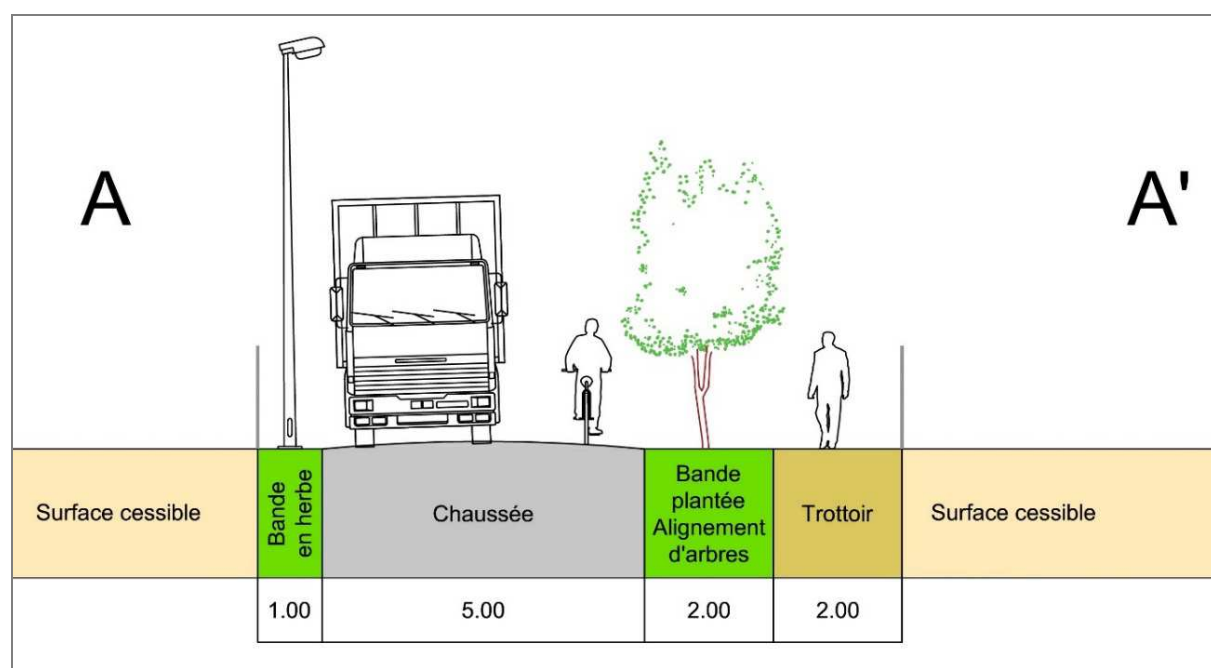
L'aménagement de cette zone à urbaniser, disposée en continuité du Parc d'Activités Économiques de La Novialle-Gergovie, permettra donc d'accueillir de nouvelles activités artisanales, industrielles, et logistiques, mais aussi éventuellement tertiaires ou commerciales.

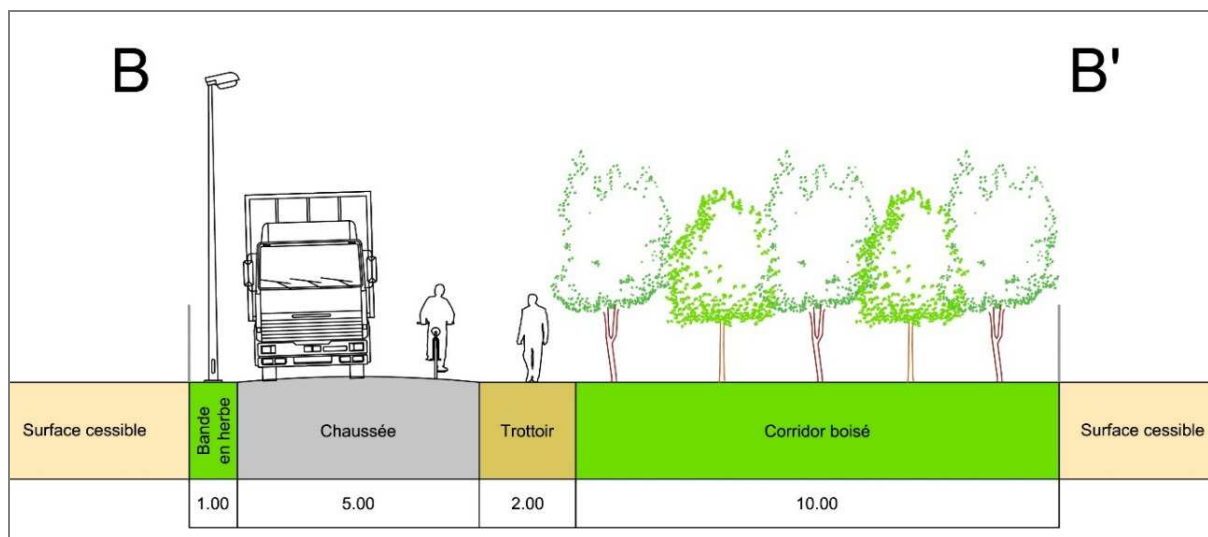
Équipements publics ou collectifs prévus pour l'aménagement de la zone :

L'accès à la zone s'organisera depuis le giratoire de l'échangeur n°4 de l'A75, situé à l'extrémité nord du site, tandis que la sortie de la zone d'effectuera sur la RD 978.

La desserte interne de la zone s'organise donc autour d'une voie en sens unique sécurisant ainsi l'accès à la zone ainsi que la sortie sur la RD 978 qui ne sera possible qu'en s'insérant dans le sens de circulation sud-nord, soit sans couper de sens de circulation.

Cette voie devra être conçue en compatibilité avec les principes décrits sur le schéma ci-dessous :





Les dimensions indiquées sur les schémas ci-dessus sont des dimensions minimum à respecter.

Concernant la desserte piétonne et cycle de la zone, outre le trottoir qui devra être aménagé le long de la voie de desserte interne une bande cyclable sera aménagée le long de la voie de desserte interne afin de permettre la circulation à contre-sens des cyclistes. Ces aménagements permettront de rétablir les continuités cycles et piétonne avec le chemin agricole qui longe actuellement les limites nord et ouest de la zone à urbaniser.

La collecte des eaux de pluies s'effectuera par l'intermédiaire de bassins collectifs de rétention des eaux pluviales aménagés, pour l'un, à l'extrémité nord du site dans la zone 1AUie afin de recueillir les eaux de la moitié nord du site, et pour l'autre, dans le prolongement de la voie de desserte interne, à l'est, afin de recueillir les eaux de la moitié sud du site et de prolonger le corridor boisé prévu dans les dispositions paysagères. Ces bassins devront être aménagés avec un aspect le plus naturel possible, en évitant les aménagements trop techniques.

Dispositions prévues pour assurer l'insertion paysagère de la zone vis-à-vis de la RD 978 :

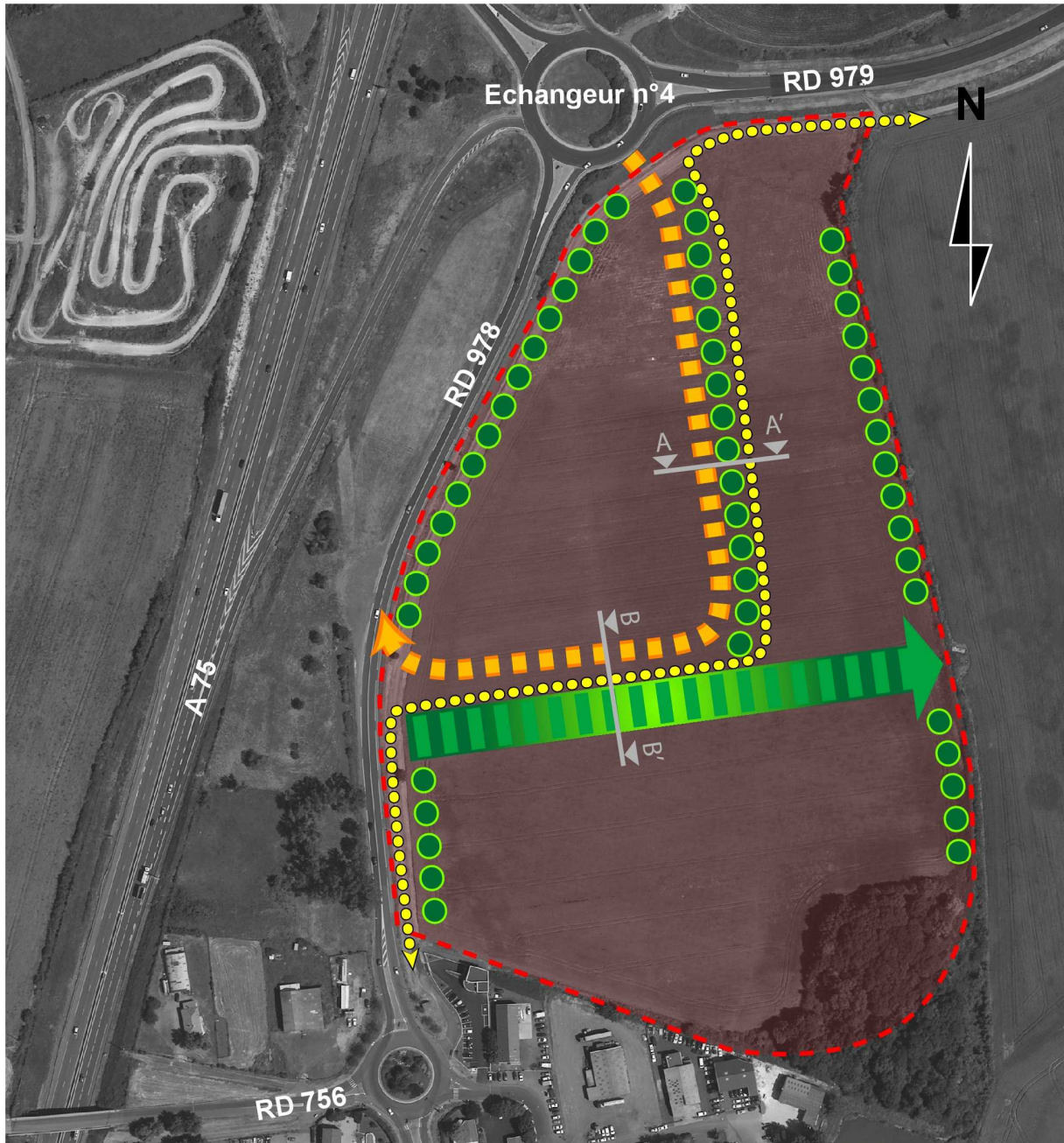
Un alignement d'arbre de haute-tige sera planté sur l'emprise du chemin d'exploitation situé le long de la limite Est du site. Par ailleurs, les constructions devront s'implanter avec un retrait au moins égal à 35 mètres par rapport à l'axe de la RD 978. Les espaces privés situés dans cette marge de recul devront être conservés en espace libre ou éventuellement accueillir des aires de stationnement des véhicules particuliers des employés, aires qui devront être végétalisées en partie traitées avec des matériaux perméables.

Autres dispositions paysagères prévues pour assurer l'insertion de la zone :

Un corridor boisé, d'une emprise d'au moins 10 mètres de large, et situé au droit de la moitié sud de la voie de desserte interne avec une disposition perpendiculaire à la RD 978, doit être créé. Ce corridor doit permettre de conserver une fenêtre paysagère depuis la route départementale sur les reliefs situés dans le lointain à l'est. Cette bande sera densément plantée avec un mélange aléatoire d'arbres de haute-tige et d'essences buissonnantes afin de créer une coupure franche entre les constructions situées de part et d'autre de ce corridor. Les accès aux lots à créer au travers de corridor devront être limités au strict minimum (en regroupant ces accès notamment) afin de préserver la continuité de ce corridor.

Une bande publique de 5 mètres de large est également imposée le long de la rase située à l'extrémité est de la zone. Elle permettra, d'une part, de conserver un chemin d'accès pour l'entretien de la rase (débardage, enlèvement des embâcles, curage, etc.) et d'autre part de renforcer la trame végétale présente le long de celle-ci en plantant un linéaire d'arbustes et d'essences buissonnantes dans le but de créer un filtre végétal dense entre les futures constructions et la RD 979.

Enfin, les limites séparatives seront plantées sur une largeur minimum de 2 mètres avec une association d'essences végétales composée d'un tiers d'arbustes (par exemple : Cornouiller blanc, Épine vinette, Églantier, Saule pourpre, Viorne obier, Troène commun, etc.) et de deux tiers de grands arbustes (Aubépine commune, Fusain d'Europe, Houx commun, Noisetier commun, Prunellier, Sureau noir, etc.).



- ■ ■ Principe de desserte viaire à créer
- ● ● Alignement d'arbres à planter
- ◀ ● ● ● ▶ Continuité cycle/piéton à rétablir
- ➡ Corridor boisé à créer
- - - Limites de la zone à aménager

V. LES ZONES UI, 1AUI ET 2AUI « AMÉNAGEMENT DU SECTEUR SUD DU PARC D'ACTIVITÉS ÉCONOMIQUES DE LA NOVIALLE-GERGOVIE »

Situation du site :

Il est situé au nord-est de la commune, entre la route départementale n°978 et l'autoroute A75. Il est accessible depuis la RD 978. Il constitue un prolongement du Parc d'Activités Économique de La Novialle-Gergovie.

Enjeux et objectifs :

Situé entre la RD 978 et l'autoroute A75, le site est situé non loin de l'échangeur n°4 de l'autoroute, procurant ainsi un accès rapide aux grandes infrastructures routières pour les entreprises qui viendront s'implanter sur celui-ci. Actuellement constitué de terrains agricoles, le site est particulièrement exposé dans le paysage, mais aussi depuis le site archéologique du plateau de Gergovie. Aussi, s'il existe une demande forte pour des emplacements directement accessibles depuis le réseau autoroutier, la situation du site dans un espace dit « d'entrée de ville » sous-entend un niveau d'exigences plus élevé en termes d'urbanisme, de paysage et d'architecture, puisqu'il s'agit de mettre en scène des entreprises, mais aussi le territoire de la communauté de communes Mond'Arverne dans sa dimension économique, et enfin cette entrée de ville de la commune de La Roche-Blanche.

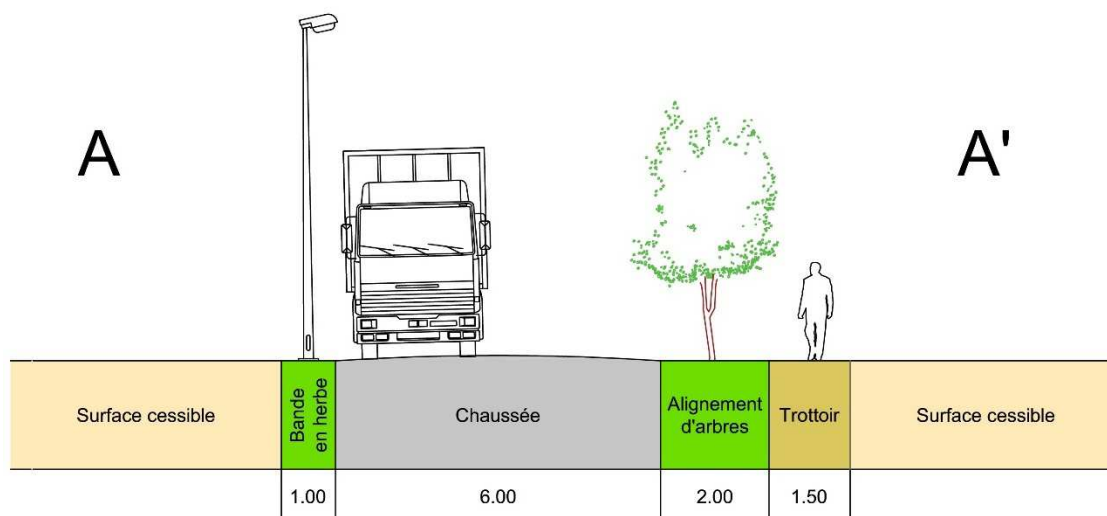
L'aménagement de cette zone, disposée en continuité du Parc d'Activités Économiques de La Novialle-Gergovie, permettra donc d'accueillir de nouvelles activités artisanales, industrielles, ou logistiques, mais aussi éventuellement tertiaires ou commerciales.

Équipements publics ou collectifs prévus pour l'aménagement de la zone :

L'accès à la zone s'organisera autour d'un carrefour giratoire aménagé sur la RD 978, au droit de la rue de la Serre.

La desserte interne de la zone s'organise autour d'une voie qui longe l'extrémité nord de la zone à urbaniser, permettant à la fois la desserte future de celle-ci, ainsi que celle des terrains situés dans la zone Ui. Il n'est pas prévu de bouclage et l'extrémité de cette voie devra donc être aménagée, à son extrémité, avec une aire de retournement dont les dimensions minimales devront permettre au poids-lourds de faire demi-tour.

Cette voie devra être conçue en compatibilité avec les principes décrits sur le schéma ci-dessous :



Les dimensions indiquées sur les schémas ci-dessus sont des dimensions minimum à respecter.

Concernant la desserte piétonne de la zone, outre le trottoir qui devra être aménagé le long de la voie de desserte interne, le chemin agricole qui longe la limite ouest de la zone urbanisée sera conservé.

La collecte des eaux de pluies s'effectuera par l'intermédiaire des rases qui longent ou traversent la zone à aménager et/ou par le réseau de collecte existant. Une rétention préalable devra être prévue sur chaque lot. Les eaux collectées seront tamponnées dans un bassin de rétention qui sera aménagé à l'extrémité sud-est de la zone 1AUi.

Dispositions prévues pour assurer l'insertion paysagère de la zone vis-à-vis des RD n°978 et de l'A75 :

Vis-à-vis de la RD 978, les terrains situés au droit du futur carrefour d'accès à la zone seront conservés en espace libres sur une bande de 35 mètres de large depuis l'axe de la RD 978. Cette bande sera plantée d'arbres de haute-tige, créant ainsi un filtre entre la RD 978 et les premières constructions.

En outre les limites sud et est de la zone à urbaniser 2AUi comprennent une marge de recul de 10 mètres qui devra être conservée en espaces libres. Ces espaces seront plantés d'un mélange aléatoire d'arbres de haute-tige et d'essences buissonnantes, créant là aussi un filtre végétal entre les constructions, les zones agricoles situées plus au sud et la RD 978.







Concernant l'A75, outre le chemin d'exploitation qui sera conservé le long de la moitié nord, créant ainsi un premier recul, les constructions devront s'implanter avec un retrait au moins égal à 50 mètres par rapport à l'axe de la chaussée Est de l'autoroute.

Les espaces privés situés dans cette marge de recul devront être conservés en espace libre ou éventuellement accueillir des aires de stationnement des véhicules particuliers des employés, aires qui devront être végétalisées en partie traitées avec des matériaux perméables ou semi-perméables.

Cette marge de recul devra également recevoir une partie des matériaux de déblais issus des terrassements effectués pour établir les constructions. Ces matériaux de déblais seront disposés en merlon avec une pente maximale de 3 pour 2 et une hauteur maximale de 2 mètres ; ils seront obligatoirement recouverts de terre végétale issue du décapage des parcelles et plantés avec un mélange d'arbres de haute-tige ou d'essences buissonnantes.

Enfin, les limites séparatives seront plantées sur une largeur minimum de 2 mètres avec une association d'essences végétales composée d'un tiers d'arbustes (par exemple : Cornouiller blanc, Épine vinette, Églantier, Saule pourpre, Viorne obier, Troène commun, etc.) et de deux tiers de grands arbustes (Aubépine commune, Fusain d'Europe, Houx commun, Noisetier commun, Prunellier, Sureau noir, etc.).



- | | | | |
|---|-------------------------------------|---|-------------------------------|
|  | Principe de desserte viaire à créer |  | Alignement d'arbres à planter |
|  | Chemin à conserver |  | Talus végétalisés |
|  | Giratoire à créer |  | Limites de la zone à aménager |