



PLU

Plan Local d'Urbanisme

APPROBATION DU PLU

Délibération du Conseil municipal du 28/10/2015

MODIFICATIONS, REVISIONS...

- Modification n°1 : délibération du CM du 29/11/2017
- Déclaration de projet n°1 : délibération du CM du 10/07/2019
- Modification n°2 : abandonnée par délibération du CM du 26/10/2022.
- Modification n°3 : délibération du CM du 18/10/2023.

MODIFICATION N°3

DEROGATION « *ENTREE DE VILLE* »

(ARTICLE L.111-6 ET SUIVANTS DU CU)

CAMPUS Développement
Centre d'affaire MAB, entrée n°4
27, route du Cendre
63800 COURNON-D'AUVERGNE
Tel: 04 44 05 27 08
Mail : urbanisme@campus63.fr



SOMMAIRE

1. PREAMBULE	3
2. ETAT DES LIEUX	5
2.1. CONTEXTE TERRITORIAL	5
2.2. CONTEXTE URBANISTIQUE ET REGLEMENTAIRE.....	15
3. ENJEUX ET DISPOSITIONS REGLEMENTAIRES MISES EN ŒUVRE.....	18
3.1. ENJEUX ET INCIDENCES	18
3.2. DISPOSITIONS REGLEMENTAIRES MISES EN ŒUVRE	21
3.2.1. MODIFICATION DU REGLEMENT GRAPHIQUE : MODULATION DE LA BANDE INCONSTRUCTIBLE.....	21
3.2.2. TRADUCTION DANS LE REGLEMENT ECRIT DES CRITERES DE QUALITE DU PROJET	22
3.2.3. CREATION D'UNE OAP	30

1. PREAMBULE

■ Rappel du contexte

Le Conseil Municipal de Combronde a prescrit par délibération du 6 avril 2022 complétée par la délibération du 26 octobre 2022, la modification n°3 de son Plan Local d'Urbanisme qui avait été approuvé le 28 octobre 2015.

Au travers de cette procédure de modification, la commune de Combronde affirme sa volonté de **permettre la sédentarisation de familles issues de la communauté des gens du voyage déjà installées sur le territoire communal**. Un des objectifs motivant la procédure étant en effet la création de Secteurs de Taille Et de Capacité Limitée (STECAL) à l'entrée Sud-Est de Combronde pour l'aménagement de terrains familiaux.

Les terrains délimités par ces secteurs ont été choisis car la commune a en déjà en partie la maîtrise foncière. Par ailleurs, ils sont déjà pour partie investis par les familles concernées. Il s'agit donc des terrains réunissant le plus d'opportunités pour l'aménagement rapide de terrains familiaux et le moins de contraintes pour les gens du voyage et les autres riverains. Ils se trouvent néanmoins à proximité immédiate de deux axes majeurs : l'autoroute A71 traversant le territoire communal et la RD2144, principale desserte du bourg de Combronde.

Ces deux axes A71 et RD2144 étant classés voies à grande circulation¹, ces secteurs situés au Sud-Est en entrée de ville de Combronde **sont affectés par les dispositions de l'article L 111.6 du Code de l'Urbanisme, lesquelles interdisent, en dehors des espaces urbanisés, toutes constructions et installations dans une bande de 100 mètres de part et d'autre de l'A71 et dans une bande de 75 mètres de part et d'autre de l'axe de la RD2144.**

Constatant que l'application de la marge de recul réglementaire ampute fortement les possibilités d'aménagement de terrains familiaux sur l'emprise de ces secteurs, la commune a décidé de réaliser une étude dérogatoire « entrée de ville » conformément aux dispositions de l'article L 111-8 du CU qui prévoit la possibilité de fixer des règles d'implantation différentes de celles prévues par l'article L. 111-6 du CU et suivants à condition de justifier que ces règles sont compatibles avec la prise en compte des nuisances, de la sécurité, de la qualité architecturale, ainsi que de la qualité de l'urbanisme et des paysages.

La présente étude a pour finalité de définir et d'intégrer dans le PLU les dispositions permettant de déroger aux reculs de 100 m et de 75 m imposés par l'article L 111.6 du Code de l'Urbanisme.

¹ Cf. décret n°2005-1499 du 5 décembre 2005 relatif à la consistance du réseau routier national, et décret n°2010-578 du 31 mai 2010 modifiant le décret n°2009-615 du 3 juin 2009 fixant la liste des routes à grande circulation

■ Rappel législatif

— Article L111-6 du Code de l'Urbanisme :

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

— Article L111-8 du Code de l'Urbanisme :

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

2. ETAT DES LIEUX

2.1. Contexte territorial

■ Localisation du site concerné

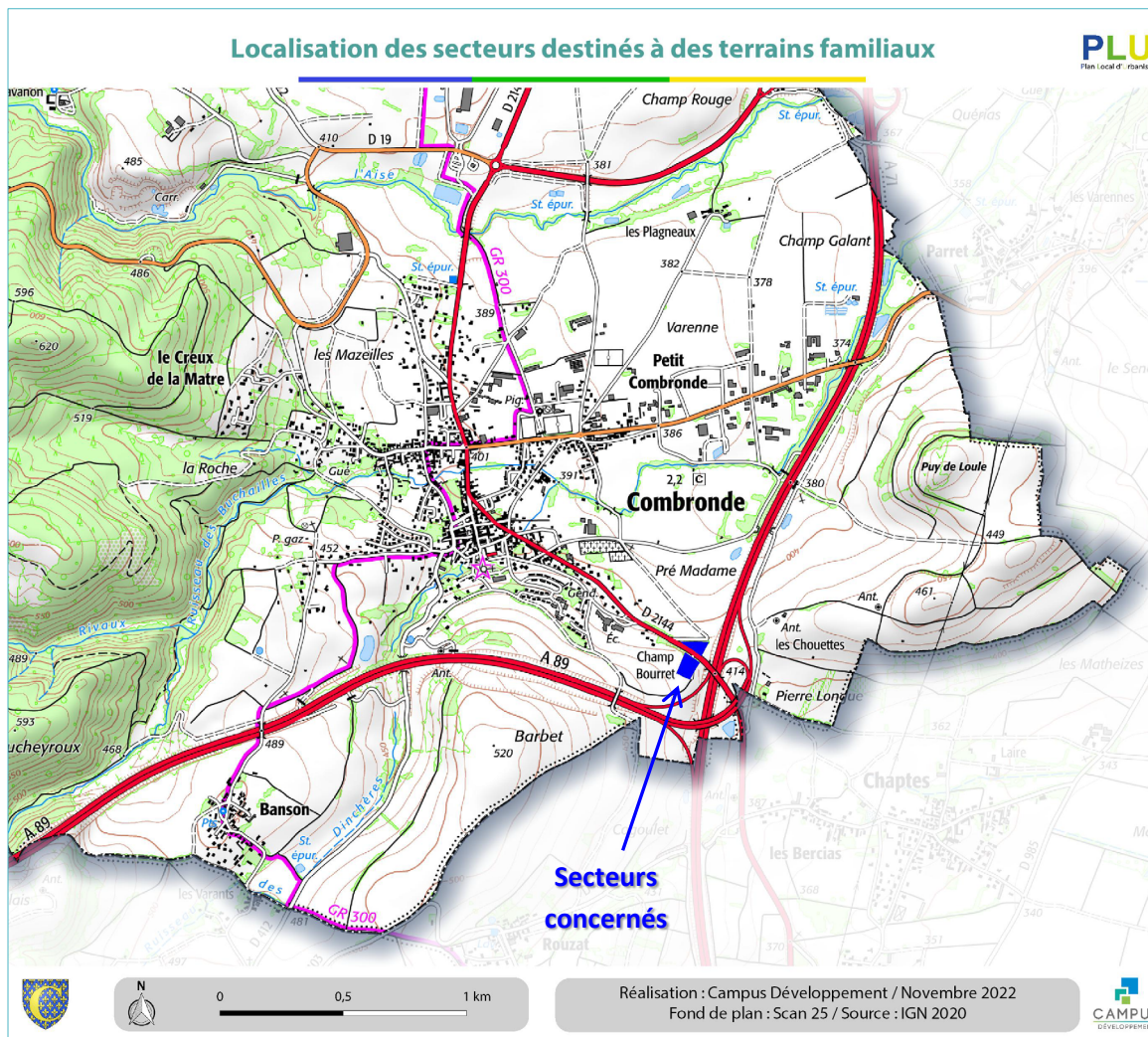
Le site concerné par la présente étude se compose de deux emprises proches l'une de l'autre, car éloignées de seulement de 25 mètres. Ces deux secteurs représentent une surface limitée de respectivement 3 438 m² et 5 727 m². Ils sont classés dans la zone Ngv par modification n°3 du PLU.

Les 2 secteurs concernés par la présente étude, se situent au niveau de l'entrée Sud-Est de la ville de Combronde de part et d'autre de la RD2144. Ils sont également positionnés à proximité de l'autoroute A71, et proche des échangeurs routiers qui permettent sa jonction avec l'autoroute A89.

■ Accessibilité et transports

Les 2 secteurs concernés sont accessibles à partir de la RD2144, route à grande circulation, qui sépare les 2 entités.

La RD2144 constitue la principale traversée de la ville de Combronde. Les 2 secteurs étudiés se positionnent au niveau de l'entrée de ville de Combronde, juste avant le panneau d'entrée en agglomération. Ils sont donc positionnés hors agglomération. De plus, ils sont situés à plus de 100 mètres des premières habitations de Combronde.

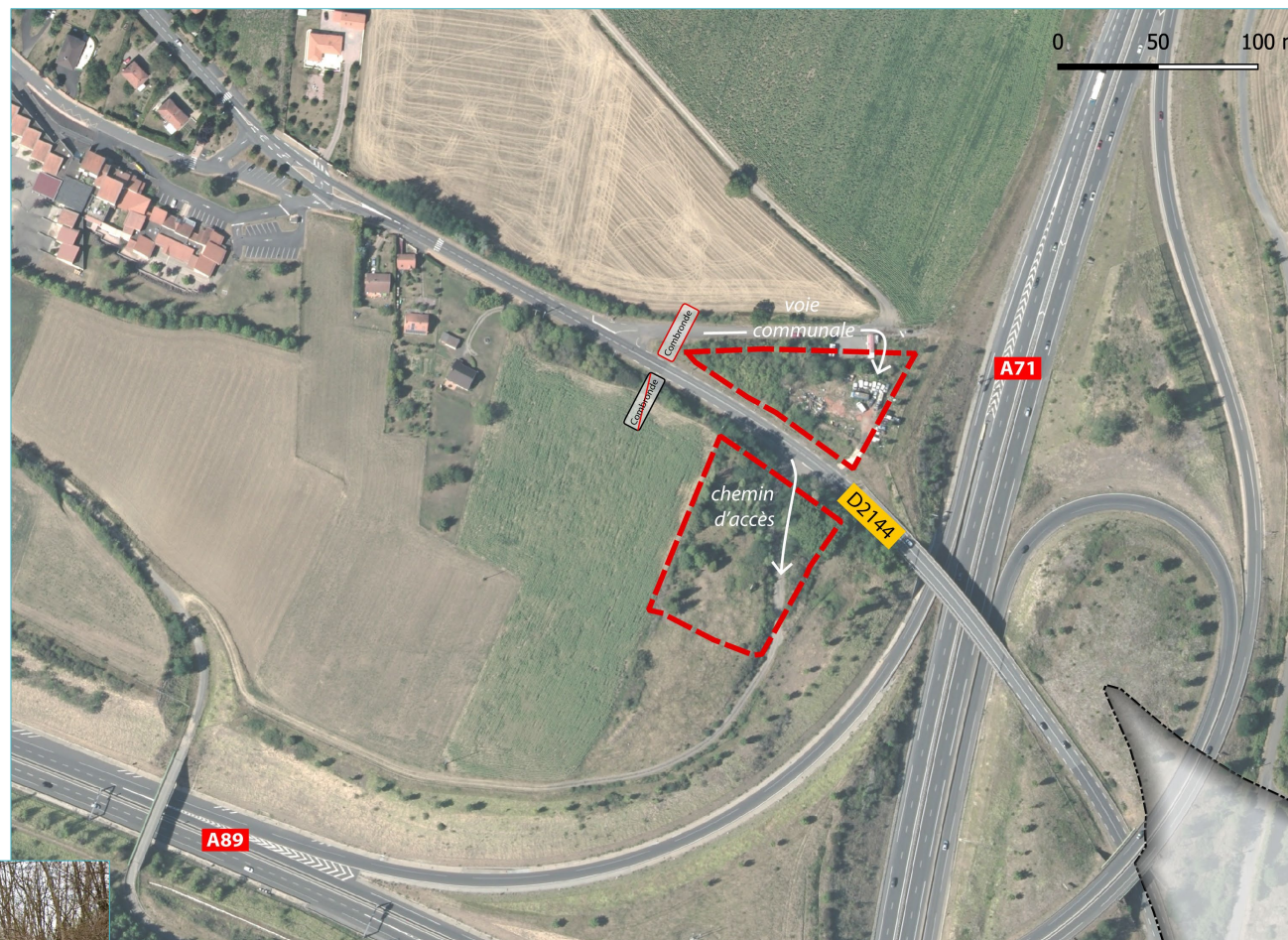


Les 2 emprises ne possèdent pas de connexion directe au réseau autoroutier.

Leur desserte interne est limitée au regard de leur faible surface.

Le secteur situé au Nord de la RD2144 possède néanmoins un accès privilégié via la voie communale qui forme sa limite Nord.

L'accès au secteur Sud se fait directement depuis la RD2144 d'où part un chemin qui traverse le terrain concerné



Accessibilité aux secteurs - Fond de plan : orthophoto 2019



Chemin d'accès au secteur Sud depuis la RD2144

■ Milieu physique : Topographie - hydrographie

Du point de vue du relief, les secteurs destinés à l'accueil des gens du voyage se situent dans un contexte immédiat peu accidenté, au sein des paysages de la plaine de la Limagne.

Situés à 415 mètres d'altitude, ils sont néanmoins légèrement en surplomb du bourg de Combronde (s'étalant à une altitude de 400 à 405 mètres environ). Ils dominent surtout les voies de l'A71 car positionnés en bordure des talus aménagés pour la construction de l'autoroute.

A l'intérieur des emprises délimitées, les terrains concernés restent relativement plats.

Par ailleurs, les terrains concernés par les secteurs d'étude, de par leur légère surélévation se trouvent éloignés du réseau hydrographique de la commune et de zones humides potentielles cartographiées sur le territoire communal.



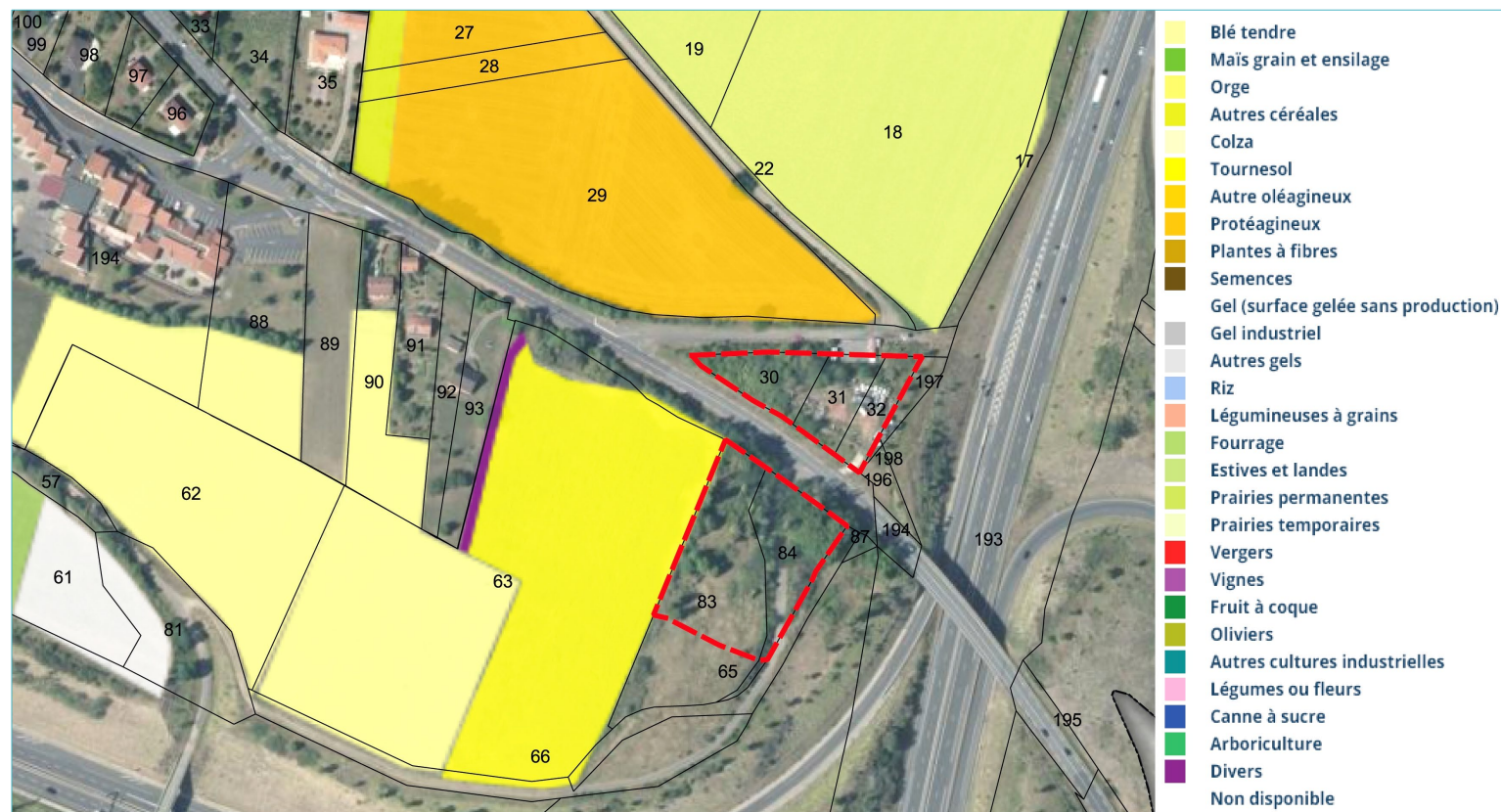
Vue 3D des secteurs d'étude - © google maps

■ Occupation du sol

Le secteur Sud se compose essentiellement d'espaces naturels dominés par une végétation en friche mêlant arbustes et arbres de haute tige. Le chemin d'accès à cette emprise traverse le secteur jusqu'à son extrémité Sud-Est. Il pourra servir de desserte pour l'aménagement des futurs terrains familiaux, mais il est actuellement peu aménagé et devient peu carrossable à la sortie Sud du secteur.

Le secteur Nord est essentiellement occupé par une activité de casse automobile gérée par la personne issue de la communauté des gens du voyage qui souhaite s'installer officiellement sur ce site. Son lieu de résidence (mobil-home) se trouve également en limite Nord du secteur. Ce secteur est donc défini avec pour but principal de délimiter l'activité existante et d'officialiser une occupation déjà admise sur l'emprise concernée.

Les secteurs d'étude ne sont pas exploités en tant que terres agricoles. A leur voisinage, ils sont néanmoins bordés par des parcelles agricoles déclarées à la PAC en tant que cultures. Il est à noter qu'aucune construction ou installation agricole n'est localisée à proximité des secteurs étudiés.



Registre Parcellaire Graphique 2021 – source : géoportail

■ Paysages et perceptions

Les deux secteurs sont peu perceptibles depuis la RD2144 qui traverse le site, car en partie masqués par la végétation. Le secteur Nord est plus facile à percevoir car il concerne des terrains moins végétalisés. Cependant les constructions ne sont pas amenées à se multiplier sur ce secteur qui est davantage utilisé pour entreposer des véhicules (casse auto). Une clôture opaque est d'ores et déjà installée pour masquer les vues sur le site.

La perception la plus marquée des secteurs d'étude se fait depuis le pont de la RD2144 qui enjambe l'A71. Un cordon végétal d'arbres feuillus a été planté lors de l'aménagement des talus en bordure d'autoroute. Il filtre les vues sur les secteurs, sauf en période hivernale durant laquelle on pourra apercevoir les éventuelles constructions des terrains familiaux. Il sera donc important de limiter la hauteur de celles-ci pour ne pas modifier le profil visuel du site.



Vue sur les secteurs d'étude depuis le pont franchissant l'A71 (sens Est-Ouest)

Dans le sens Ouest-Est en sortant de Combronde, il est plus difficile de percevoir les secteurs, notamment le secteur Sud qui se dévoile seulement en haut la légère montée et après une légère courbe à droite. La végétation et le relief masquent davantage les limites des secteurs dans cette direction.

Enfin, les secteurs étudiés s'avèrent difficiles à appréhender depuis les voies d'autoroute car situés en surplomb de celles-ci. Les cordons végétaux marquant la limite haute des talus jouent leur rôle de filtre visuel voire sonore.



Perceptions depuis la RD2144 à la sortie de Combronde (sens Ouest-Est)



Aperçu du secteur Nord en surplomb de l'autoroute A71 (sens Nord-Sud) – perception atténuée par le cordon végétal

■ Risques, nuisances et pollutions

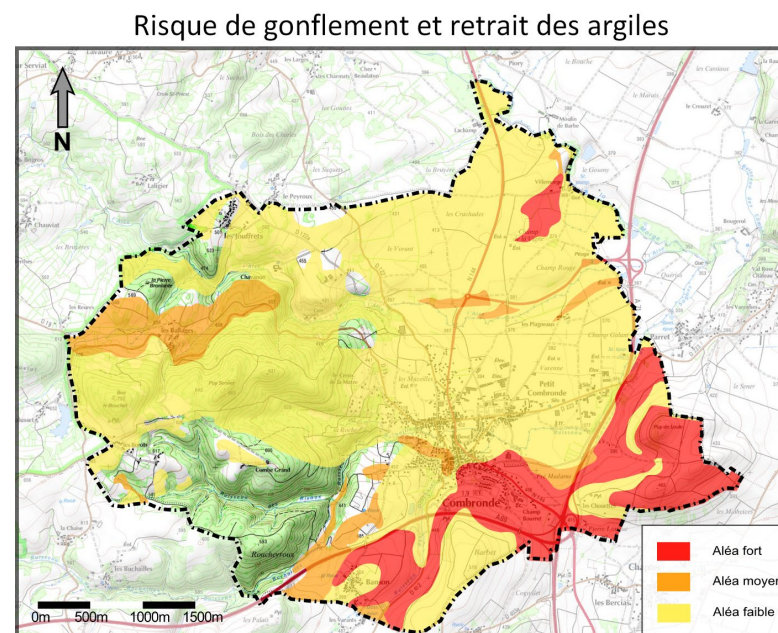
— Risques Naturels

La commune n'est pas couverte par un Plan de Prévention des Risques Naturels. Les secteurs d'aménagement ne sont pas concernés par des risques naturels majeurs identifiés.

Les secteurs étudiés peuvent être en revanche soumis à certains risques touchant l'ensemble du territoire de la commune de Combronde :

- Le **risque de feux de forêt** est présent à Combronde, en lien avec les vastes espaces boisés de la commune. Ce risque serait particulièrement marqué en période de sécheresse estivale. Cependant les feuillus sont relativement moins inflammables que les résineux, ainsi c'est tout particulièrement les quelques bois xérophiles des buttes calcaires du sud et de l'est de la commune qui seraient les plus vulnérables. Les secteurs d'étude ne sont donc pas concernés directement par ce risque.
- La commune de Combronde est concernée par le **risque d'inondation torrentielle**. La commune n'est pas dotée d'un PPRI (Plan de Prévention des Risques inondation). Cependant une étude d'inondabilité² que la commune a fait réaliser a permis d'identifier les zones d'aléa le long des ruisseaux de l'Aize, des Buchailles, des Dinchères et des Sagnes. Les secteurs d'étude ne sont pas concernés par ces zones d'aléas car distants du réseau hydrographique.
- La commune est concernée par le **risque retrait-gonflement des sols argileux**. La majeure partie de la commune est classée en aléa faible, à l'exception :
 - de l'angle sud-ouest, qui serait à priori une zone non argileuse,
 - d'une zone linéaire centre-est classée en aléa moyen au niveau du hameau Les Ballages, ainsi qu'une zone linéaire au sud de la commune le long de l'A89,
 - de la partie sud-est de la commune, classée en aléa fort, ainsi qu'une zone linéaire au nord-est du Parc de l'Aize et du hameau de Villemorge.

Les phénomènes de retrait-gonflement de certaines formations géologiques argileuses affleurantes provoquent des tassements différentiels qui se manifestent par des désordres affectant principalement le bâti individuel.



Source : Rapport de présentation du PLU de Combronde

² SAFEGE, étude de définition des zones inondables, rapport d'étude, commune de Combronde, juillet 2005.

- La commune est concernée par le **risque glissement de terrain**. Trois glissements de terrains au moins ont eu lieu sur le territoire de Combronde, le long de l'Aize, aux abords de RD 412 et au sud-est du bourg.
Les glissements de terrain se produisent généralement en situation de forte saturation des sols en eau. Ils peuvent mobiliser des volumes considérables de terrain, qui se déplacent le long d'une pente. Les mouvements de terrain (en particulier les glissements) sont les plus densément présents dans les formations sédimentaires d'âge tertiaire situées sur les coteaux de Limagne.
- D'après le décret n° 2010-1254 du 22 octobre 2010 relatif à la prévention du risque sismique, le **risque sismique est modéré** sur la commune de Combronde, correspondant à une **zone de sismicité 3**. La réglementation impose l'application de règles parasismiques pour les constructions neuves. L'arrêté du 22 octobre 2010 fixe les règles de construction parasismique pour les bâtiments à risque normal, applicables aux nouveaux bâtiments, et aux bâtiments anciens dans des conditions particulières, dans les zones 2 à 5. À noter cependant que des règles spécifiques sont utilisées pour les installations classées.
- Enfin, la commune est également soumise au **risque radon** dans les habitations, le potentiel radon de la commune étant qualifié de « *moyen ou élevé* » sur le site de l'Institut de Radioprotection et de Sûreté Nucléaire.

— Risques technologiques

Il existe un **risque lié aux Transports de Matières Dangereuses** (TMD : risque d'explosion, d'incendie, de dispersion de produits dans l'air) lié à la proximité de l'A71, de l'A89 et de la RD 2144. Le nœud autoroutier entre l'A89 et l'A71 implique un risque lié à l'accidentologie des matières dangereuses et toxiques en cours de transport.

La présence de matières dangereuses dans un transport peut être à l'origine d'accidents ou aggraver les conséquences d'accidents de transport. Selon la nature des matières dangereuses, on peut avoir des risques d'explosion, d'incendie, de dégagement de produits toxiques ou d'épandage de matières polluantes. C'est pourquoi, le transport des matières dangereuses fait l'objet d'une réglementation de sécurité spécifique.

Combronde est également identifié par le Dossier Département des Risques Majeurs du Puy-de-Dôme comme une commune concernée par des risques liés à la présence de **canalisations de transport de gaz** naturel car une conduite de gaz haute pression et un poste de détente sont présents au Sud du bourg.

La commune de Combronde **n'est pas concernée par un risque industriel**. Les secteurs d'étude sont suffisamment éloignés des installations classées recensées sur la commune de Combronde.

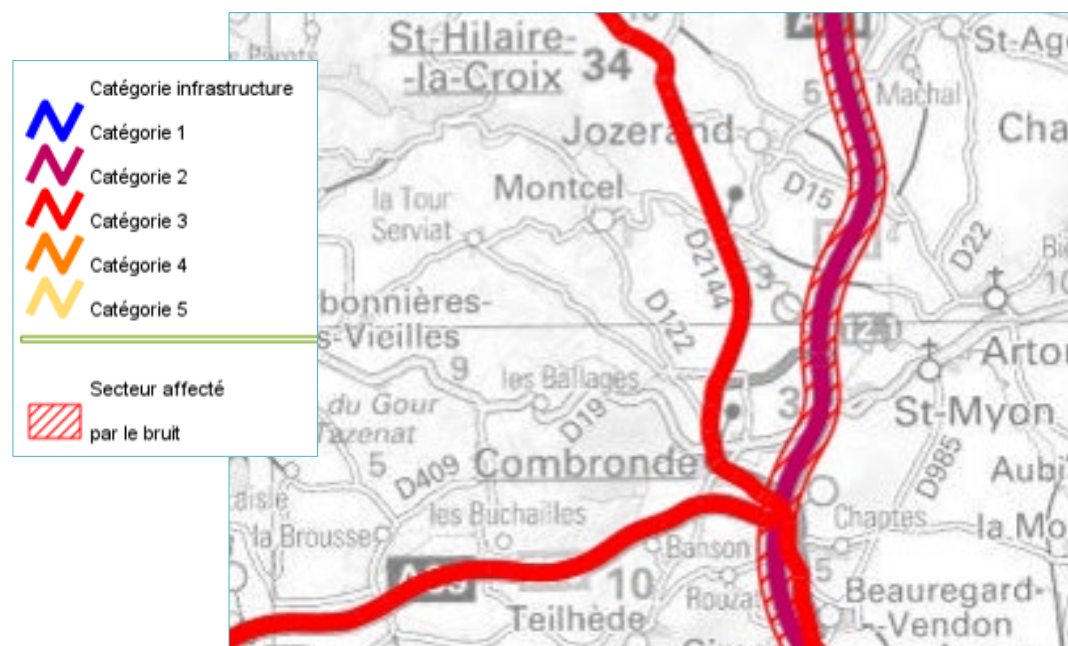
— Les nuisances sonores

La commune, traversée par deux autoroutes et par une route d'importance régionale à forte fréquentation, est concernée par des dispositifs de limitation des nuisances sonores engendrées par le trafic routier. Les **secteurs d'étude** se situant à proximité de ces 3 axes, ils sont **concernés par les nuisances sonores de l'A71, de l'A89 et de la RD2144**.

Ainsi, l'A71 est classée axe de catégorie 2, la largeur maximale des secteurs affectés par le bruit de part et d'autre de l'infrastructure étant de 250 mètres. Les nuisances sonores associées à l'A71 impactent principalement la partie Est de la commune de Combronde. Les secteurs d'études sont concernés par les nuisances sonores de l'A71.

L'A89, est quant à elle classée axe de catégorie 3, la largeur maximale des secteurs affectés par le bruit de part et d'autre de l'infrastructure étant de 100 mètres. Les nuisances sonores associées à l'A89 impactent principalement la partie Sud de la commune de Combronde. Les secteurs d'études sont situés à une distance inférieure à 100 mètres de l'échangeur routier A71 / A 89 dans le sens Nord-Sud.

Enfin, la RD 2144, traversant la commune du nord au sud, est également classée axe de catégorie 3, la largeur maximale des secteurs affectés par le bruit de part et d'autre de l'infrastructure étant de 100 mètres. Les nuisances sonores associées à la RD 2144, impactent principalement le centre-ville de la commune de Combronde et les secteurs urbanisés situés le long de cet axe. Les secteurs d'études sont concernés par les nuisances sonores de la RD2144.



Niveau sonore de référence LAeq(6h-22h) en dB(A)	Niveau sonore de référence LAeq(22h-6h) en dB(A)	Catégorie de l'infrastructure	Largeur maximale des secteurs affectés par le bruit de part et d'autre de l'infrastructure
L > 81	L > 76	1	d= 300m
76 < L ≤ 81	71 < L ≤ 76	2	d= 250m
70 < L ≤ 76	65 < L ≤ 71	3	d= 100m
65 < L ≤ 70	60 < L ≤ 65	4	d= 30m
60 < L ≤ 65	55 < L ≤ 60	5	d= 10m

Classement sonore des infrastructures terrestres du département du Puy-de-Dôme – source : rapport de présentation PLU de Combronde

— La qualité de l'air

La commune de Combronde ne dispose pas de station de mesure de la qualité de l'air à proximité. Elle se situe en zone rurale mais également à proximité d'axes routiers importants. La qualité de l'air dans la commune est considérée comme relativement bonne.

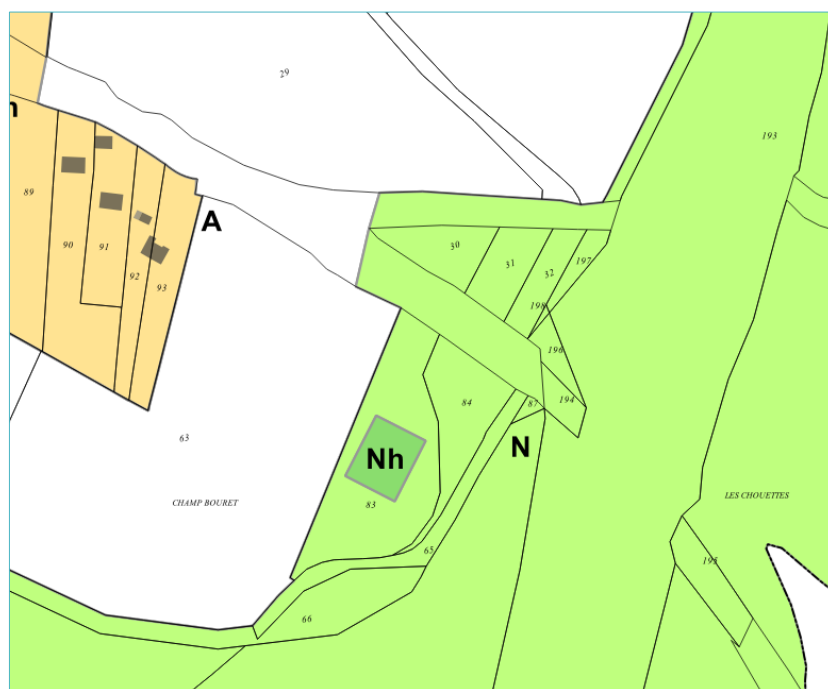
La plupart des polluants atmosphériques, excepté l'ozone, sont produits localement. Ils sont en grande majorité dus aux émissions des secteurs industriels et des transports. Les usines induisent une pollution localisée autour de leur site d'implantation tandis que les transports émettent surtout autour des grands axes de circulation, leur niveau de pollution dépendra donc de la densité du réseau et de sa fréquentation.

Les secteurs d'étude, au regard de leur proximité avec les principaux axes routiers de la commune sont donc susceptibles d'être concernés par la pollution atmosphérique issue de la circulation automobile (Oxydes d'Azote et Composés Organiques Volatiles).

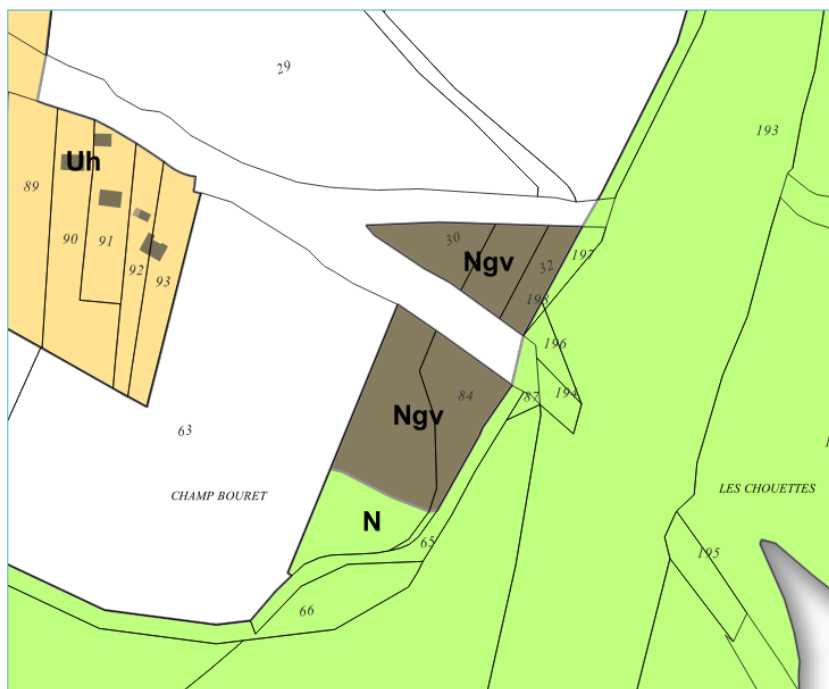
2.2. Contexte urbanistique et réglementaire

■ Zonage du PLU

Au sein du PLU approuvé le 28 octobre 2015, les emprises prévues pour l'implantation des gens du voyage sont classées au sein de la zone naturelle (N). Des STECAL sont donc délimités par la modification n°3 du PLU pour classer les secteurs objet de l'étude, en zone Ngv.



Extrait du plan de zonage du PLU en vigueur



Extrait du plan de zonage après modification n°3

Il faut noter dans le PLU en vigueur, la présence d'un secteur Nh de 1 043 m² qui avait été délimité sur le plan de zonage (« pastillage »), à l'endroit du secteur Sud étudié. Les sous-secteurs Nh correspondent aux secteurs partiellement construits (hameaux et habitats regroupés) où la construction est autorisée de manière modérée.

On retrouve en effet, une emprise bâtie identifiée au sein de la parcelle YI 83, sur les versions du cadastre antérieures à 2018. Ce bâti correspondait à une ancienne maison en ruine. Aujourd'hui, il n'est plus possible de repérer cette ancienne construction sur le terrain.

Cette ancienne construction a conduit à la délimitation du secteur Nh à l'approbation du PLU en 2015. Par ailleurs, cette maison était à l'origine raccordée aux réseaux.

Ainsi les réseaux d'électricité et eau potable sont acheminés jusqu'à la parcelle YI83 et serviront l'aménagement des terrains familiaux.



Parcelles cadastrales 2013-2018 – source : géoportail

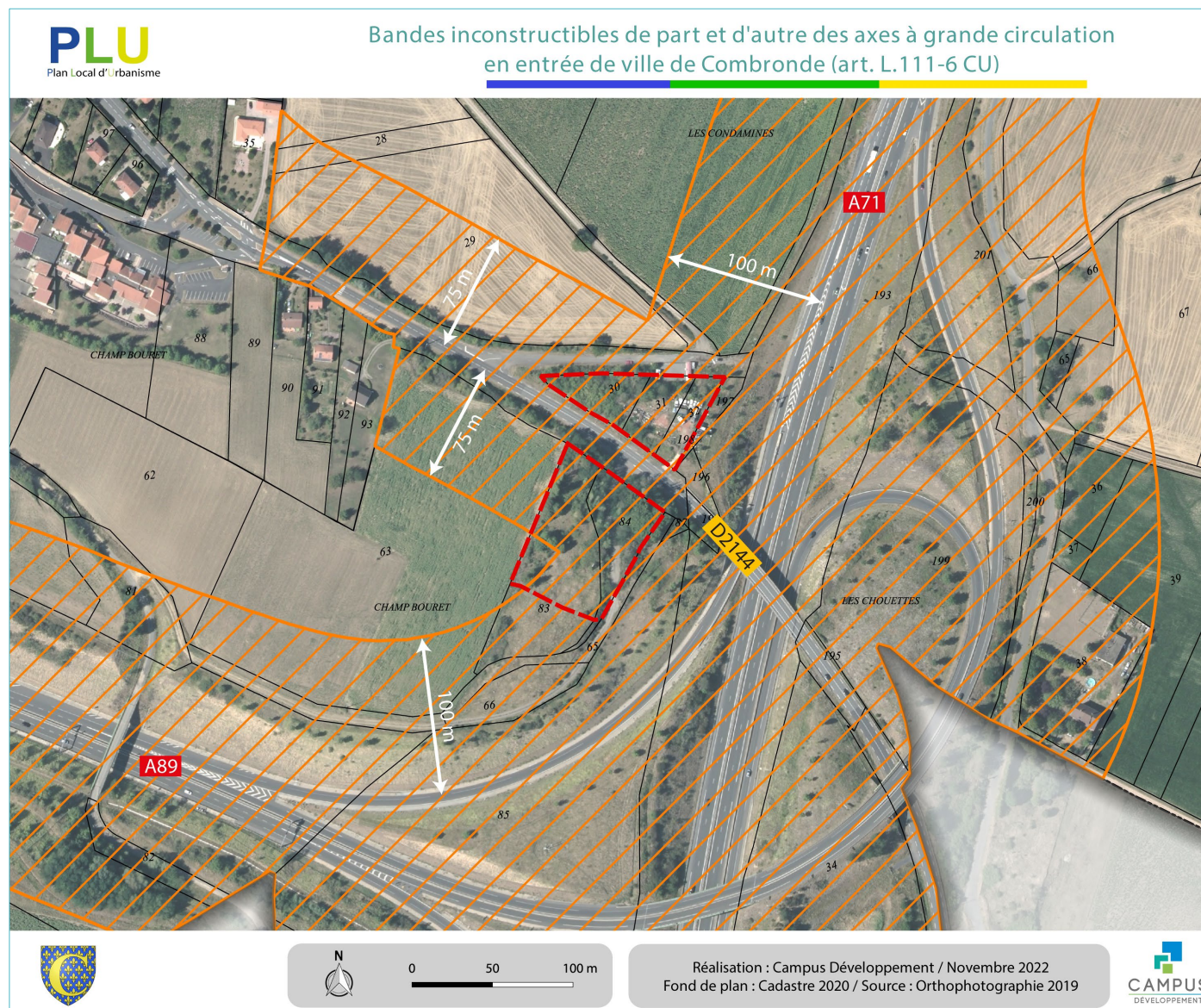
■ Règles définies par l'amendement Dupont

En application de l'article L.111-6 du Code de l'Urbanisme, **les secteurs d'étude** en entrée Sud-Est de la ville de Combronde **sont actuellement inclus dans les marges de recul inconstructibles** :

- de 75 m par rapport à l'axe de la RD2144 ;
- de 100 m par rapport à l'alignement des voies de l'A71 (y compris ses échangeurs vers l'A89),

classées voies à grande circulation.

Le PLU peut toutefois fixer des règles d'implantation différentes de celles prévues au L.111-6 lorsqu'il comporte une étude, dite « **amendement Dupont** », permettant de justifier, en fonction des spécificités locales, que ces règles sont compatibles avec la prise en compte des nuisances, de la sécurité, de la qualité architecturale ainsi que de la qualité des paysages (article L.111-8) : c'est l'objet de la présente étude.



3. ENJEUX ET DISPOSITIONS REGLEMENTAIRES MISES EN ŒUVRE

3.1. Enjeux et incidences

■ Effet sur l'urbanisation

La délimitation de STECAL (Secteur de Taille Et de Capacité Limitée) destinés à l'implantation de familles issues de la communauté des gens du voyage, n'aura qu'une incidence limitée sur l'urbanisation de Combronde du fait de leur emprise limitée et des aménagements et constructions limités autorisés par le règlement de la zone Ngv. Ces secteurs délimités au règlement graphique du PLU par la procédure de modification n°3 représentent donc une consommation foncière négligeable.

En effet, l'aménagement de ces secteurs porte sur des terrains partiellement occupés et ne présentant pas d'enjeux agricoles ou environnementaux :

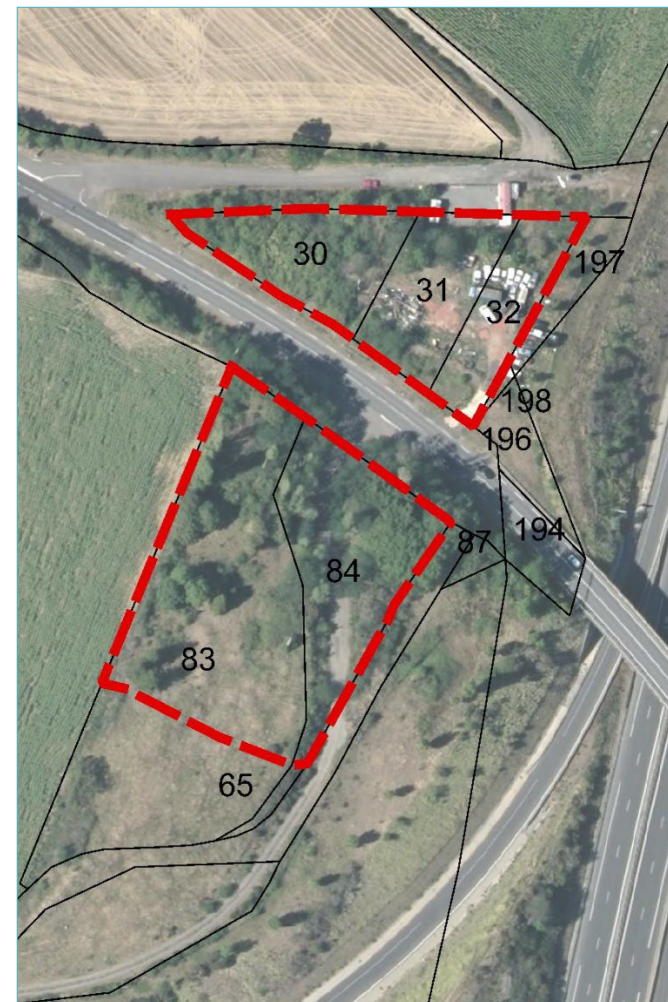
- Dans le secteur Sud, il est prévu l'aménagement de terrains familiaux, tel que le prévoit le Schéma Départemental des Gens du voyage. Ceux-ci, permettront de répondre au besoin identifié par la commune et la Communauté de communes pour offrir des emplacements aménagés à des groupes familiaux déjà installés sur la commune.

La parcelle YI 84 appartient à la commune de Combronde. La parcelle YI 83 est en cours d'acquisition par la Communauté de Communes auprès d'ASF.

Les terrains familiaux seront aménagés sur la parcelle YI83 où les réseaux sont déjà acheminés. Ils seront ainsi positionnés en retrait de l'A71 et masqués par la végétation le long de la RD2144 afin de limiter leur impact visuel. La parcelle YI84, restera dédiée à la voie d'accès au secteur et sa végétation sera conservée pour renforcer le masque visuel et sonore.

- Le secteur Nord, correspond davantage à l'officialisation d'une implantation existante. En effet, une activité de ferrailage est d'ores et déjà déclarée sur cette emprise.

Les parcelles YH31 et YH32 sont propriétés de la commune. Un emplacement réservé est instauré par la modification n°3 du PLU sur la parcelle privée YH30, en vue de son acquisition par la



commune. Cette parcelle supplémentaire permettra de délimiter un tènement foncier plus cohérent et d'offrir à l'activité de ferrailage une surface plus confortable tout en restant masquée par la végétation présente sur la parcelle.

■ **Accessibilité, sécurité**

L'emplacement réservé sur la parcelle YH30 vient répondre à un besoin de surface pour l'activité de ferrailage existante. A ce titre, en accord avec la mairie, la parcelle YH197 a été récemment été dégagée des véhicules entreposés pour les éloigner de l'autoroute et éviter toute chute sur les voies.

Par ailleurs, la délimitation des 2 STECAL pour l'implantation des gens du voyage ne générera pas d'augmentation du trafic routier car il s'agit de déplacer des familles déjà installées à Combronde ou de confirmer les usages existants.

Les secteurs ne sont pas concernés par des enjeux majeurs de sécurité car ils disposent d'accès existants relativement sécurisés et d'une desserte interne déjà connectée à la RD2144.

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

Les seuls aménagements et constructions prévus sur le site seront restreints au secteur sud et à la parcelle YI83. Leurs impacts seront minimes car l'objectif se limite à fournir 4 terrains familiaux maximum pour stationner les caravanes, accompagnés de quelques aménagements : terrassement et graves au sol, arrivée d'eau et électricité, blocs sanitaires (WC et douche).

■ **Risques, nuisances, pollutions**

Le site est directement exposé aux nuisances sonores générées par l'A71 et la RD2144 même si la végétation existante et le relief jouent un rôle d'écran phonique réduisant leur impact. Le renforcement des écrans végétaux dans le cadre des aménagements des terrains familiaux pourra participer à la réduction des nuisances sonores du trafic routier.

Des mesures d'isolation phonique des constructions devront être prises conformément aux textes en vigueur³. Néanmoins, le secteur n'a vocation à accueillir qu'une occupation résidentielle limitée sous forme de terrains familiaux, les nuisances engendrées par le bruit sont donc à relativiser et doivent être appropriées au type de constructions implantées.

³ Cf. annexe 5-1-2 du Plan Local d'Urbanisme – Prescriptions d'isolement acoustique

L'officialisation de l'activité de ferrailage dans le secteur Nord délimité lors de la modification n°3 du PLU sera suivie par la mise en œuvre d'une convention renouvelable entre la commune et l'occupant qui permettra de convenir de règles d'occupation partagées. La mise en place d'une cuve de collecte des huiles et possibles polluants émanant de l'activité de ferrailage est d'ores et déjà envisagée par la commune.

Concernant l'aléa retrait gonflement des argiles et le risque de séisme, le type d'habitat des gens du voyage réduit considérablement l'exposition à ces risques. Leurs prises en compte relèvent de principes constructifs et de la responsabilité des constructeurs et du respect de la réglementation en vigueur qui ne sont donc pas gérés par les documents d'urbanisme.

Le risque de Transport de Matière Dangereuse est difficile à gérer car imprédictible. Les axes à grand circulation présentent cependant la plus forte probabilité de survenance que les autres axes moins fréquentés, mais l'éloignement des constructions permet de limiter le risque vis-à-vis des personnes présentes sur le site.

La zone sera équipée de bornes de défense incendie reliées à une ressource d'eau suffisante pour en assurer l'alimentation (réseau de distribution d'eau potable ou pompage dans le bassin de rétention pouvant également servir de réserve incendie, etc.). L'accès des véhicules de secours est garanti par la voie de desserte interne à la zone.

3.2. Dispositions réglementaires mises en œuvre

3.2.1. Modification du règlement graphique : Modulation de la bande inconstructible

Constatant que l'application des marges de recul réglementaires :

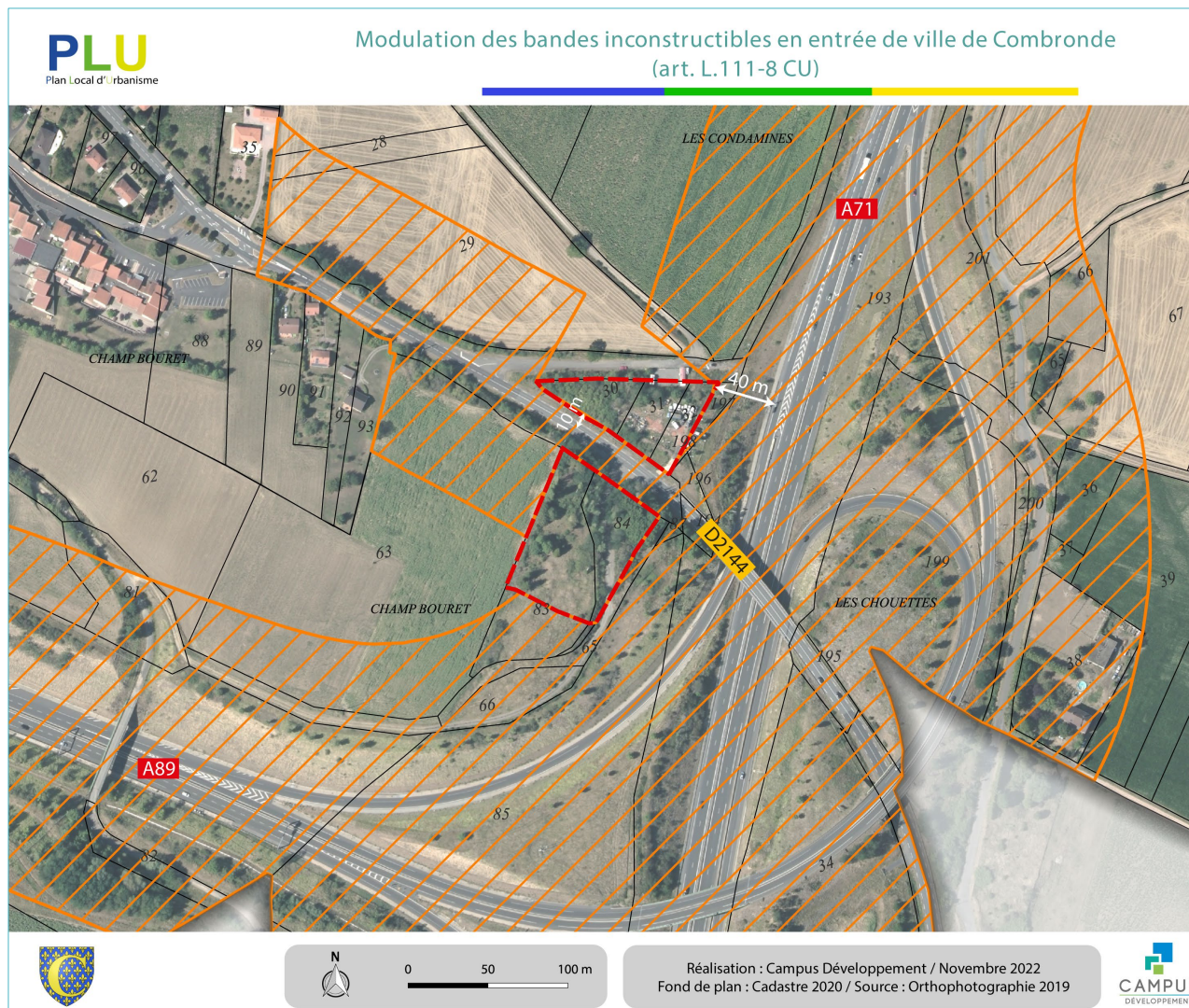
- de 100 m à partir des voies de l'A71,
- de 75 mètres de part et d'autre de l'axe de la RD2144,

amputent fortement les possibilités d'aménagement de terrains familiaux sur les secteurs délimités, la commune a décidé de fixer, via la présente étude « amendement Dupont », des règles d'implantation différentes de celles prévues par l'article L.111-6 du CU, à savoir :

- une réduction de la marge de recul à 40 m minimum à partir de l'alignement de l'A71 et de ses échangeurs.
- une réduction de la marge de recul à 10 m minimum à partir de l'axe de la RD2144

L'article L.111-8 du CU autorise en effet la modulation de la bande inconstructible le long des grands axes routiers lorsque les enjeux en termes de nuisances, de sécurité et de qualité architecturale urbaine et paysagère sont pris en compte dans le PLU (cf. Enjeux et incidences).

A cet effet, dans le **règlement graphique** : les 2 STECAL sont par définition délimités sur des emprises de tailles limitées afin de limiter les impacts des aménagements sur la zone naturelle.



3.2.2. Traduction dans le règlement écrit des critères de qualité du projet

Afin de répondre aux enjeux identifiés sur les secteurs d'étude, des mesures sont également intégrées au sein du **règlement écrit** du PLU Combronde par le biais de la procédure de modification n°3 :

- Un règlement de zone Ngv est créé spécifiquement pour l'implantation des gens du voyage. Il est rédigé notamment avec des dispositions réglementaires propres à l'aménagement de terrains familiaux sur les secteurs objets de la présente étude. Celles-ci prennent en compte les caractéristiques urbaine, architecturale, environnementale et paysagère des sites concernés.

■ **Règlement écrit de la zone Ngv prenant en compte les nuisances, la sécurité, la qualité urbaine et paysagère, la qualité architecturale**

DISPOSITIONS APPLICABLES A LA ZONE Ngv

Il s'agit des secteurs de taille et de capacité d'accueil limitées dans lesquels des constructions peuvent être autorisées à la condition qu'elles ne portent atteinte ni à la préservation des sols forestiers, ni à la sauvegarde des sites, des milieux naturels et des paysages.

- *La zone Ngv, correspond au secteur réservé à l'implantation des gens du voyage. Elle correspond à des terrains sur lesquels sont autorisés l'installation de courte durée de résidences mobiles ou l'aménagement de terrains familiaux.*

Article Ngv 1 : Occupations et utilisations du sol interdites

Sont interdites les constructions destinées :

- *À l'hébergement hôtelier,*
- *Aux bureaux,*
- *Au commerce,*
- *À l'artisanat,*
- *À l'industrie,*
- *À l'exploitation agricole,*
- *À la fonction d'entrepôt.*

Dans le **secteur Ngv**, sont également interdites :

- Les constructions et installations non compatibles avec la vocation de la zone.

Article Ngv 2 : Occupations et utilisations du sol soumises à des conditions particulières

Dans les secteurs soumis au risque d'inondation figurant au règlement graphique, les constructions sont admises à conditions que :

- La plus grande longueur de la construction soit orientée, dans la mesure du possible, dans le sens du courant ou à défaut parallèlement à l'axe du champ d'inondation ;
- Les planchers habitables ou fonctionnels des constructions autorisées soient implantés à au moins 0,20 m au-dessus de la côte des plus hautes eaux ; La côte des plus hautes eaux (CPHE) est définie comme la côte du terrain naturel (TN) au point le plus haut sous l'emprise du projet à laquelle est ajoutée la hauteur d'eau maximum correspondant à l'aléa pris en compte pour la parcelle concernée soit :
 - 0,5 m dans les secteurs d'aléa faible,
 - 1 m dans les secteurs d'aléa moyen.
- La construction ne comporte pas de sous-sols ;
- La construction ne soit pas située dans un secteur d'aléa fort.

Les constructions et installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif sont admises à condition qu'elles assurent une mission de production, de transport ou de distribution d'énergie ou d'eau potable, de télédiffusion, de télécommunication, d'assainissement, qu'elles soient liées ou nécessaires aux infrastructures routières, ou qu'elles exigent la proximité immédiate des infrastructures routières.

Dans le **secteur Ngv**, sont autorisées les résidences mobiles constituant l'habitat permanent de leurs utilisateurs ainsi que les constructions et installations qui leurs sont liées (habitat adapté, bloc sanitaire, mobil-home ...), à condition que les résidences mobiles disposent chacune d'une place de 75 m² minimum (hors espaces collectifs, hors bâti et hors espace réservé au stationnement de véhicules et circulations internes à l'aire d'accueil).

Article Ngv 3 : Conditions de desserte des terrains par les voies publiques ou privées et d'accès aux voies ouvertes au public

1 - Voirie

Pour être constructible, un terrain doit être desservi par une voie publique ou privée dont les caractéristiques doivent permettre de satisfaire aux exigences de sécurité, de défense contre l'incendie, de protection civile et de collecte des ordures ménagères.

Les dimensions des voiries devront être adaptées aux usages qu'elles supportent ou aux opérations qu'elles doivent desservir.

2 - Accès

Les autorisations d'utilisation du sol peuvent être refusées si les accès présentent un risque pour la sécurité des usagers des voies publiques ou pour celle des personnes utilisant ces accès. Cette sécurité doit être appréciée compte tenu, notamment de la position des accès, de leur configuration ainsi que de la nature et de l'intensité du trafic.

Le nombre des accès sur les voies publiques peut être limité dans l'intérêt de la sécurité. En particulier lorsque le terrain est desservi par plusieurs voies, les constructions peuvent n'être autorisées que sous réserve que l'accès soit établi sur la voie où la gêne pour la circulation est la moindre.

Les seuils des accès au droit de l'alignement actuel ou futur de la voie de desserte doivent être réalisés à une altitude compatible avec le niveau actuel ou futur de la voie.

Article Ngv 4 : Conditions de desserte des terrains par les réseaux publics

1 - Eau

Les constructions destinées à l'habitation doivent être raccordées au réseau public de distribution d'eau potable.

2 - Électricité

Sans objet.

3 - Assainissement

3-1 - Eaux usées

Les constructions doivent disposer d'un système d'assainissement individuel règlementaire. Les dispositifs devront être conçus de manière à pouvoir être branchés sur le réseau collectif lorsque celui-ci sera réalisé.

3-2 - Eaux pluviales

L'ensemble des surfaces imperméabilisées doivent être drainées et les eaux collectées dirigées vers un dispositif adapté pour infiltrer, ou stocker avec rejet à débit limité vers le milieu naturel les eaux pluviales sur le terrain d'assiette de l'opération.

Article Ngv 5 : Superficie minimale des terrains constructibles

Non règlementée.

Article Ngv 6 : Implantation des constructions par rapport aux voies et emprises publiques

À l'exception des constructions ou installations liées ou nécessaires aux infrastructures routières, des services publics exigeant la proximité immédiate des infrastructures routière et des réseaux d'intérêt public, et des secteurs où une réduction de la marge de recul est justifiée à titre dérogatoire dans le cadre d'une étude prévue aux articles L.111-6 à L.111-10 du Code de l'Urbanisme, les nouvelles constructions doivent être implantées avec un recul :

- *De 100 mètres minimum par rapport à l'axe de l'A71 et de l'A89 ;*
- *De 75 mètres minimum par rapport à l'axe de la RD 2144 ;*
- *De 3 mètres minimum par rapport à l'alignement des autres voies et emprises publiques, à l'exception des constructions et installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif qui peuvent s'implanter soit à l'alignement, soit avec un recul minimum de 1,5 mètre.*

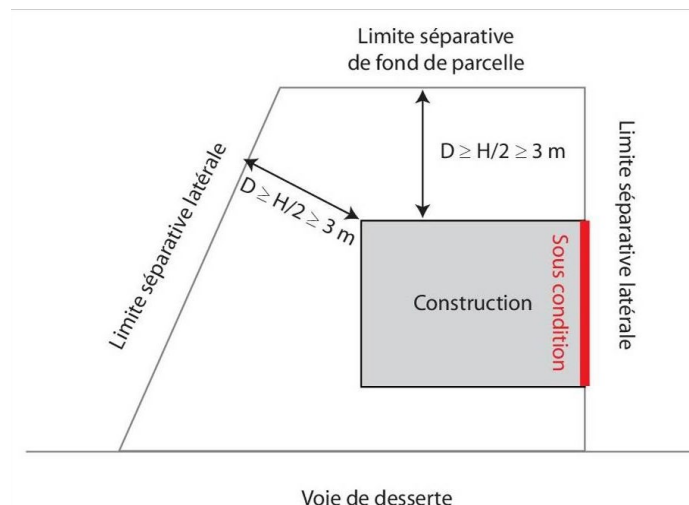
Néanmoins, lorsqu'une construction existante à l'approbation du Plan Local d'Urbanisme est implantée avec un recul inférieur à ceux mentionnés ci-dessus, les extensions et les surélévations de cette construction sont admises avec un recul au moins égal à celui de la construction existante.

Les constructions ou installations liées ou nécessaires aux infrastructures routières, les services publics exigeant la proximité immédiate des infrastructures routières et les réseaux d'intérêt public peuvent être implantés soit à l'alignement, soit avec un recul minimum de 1,5 mètre par rapport à l'alignement de l'A71, de l'A89 et de la RD 2144.

Article Ngv 7 : Implantation des constructions par rapport aux limites séparatives

L'implantation sur les limites séparatives est admise sous réserve du respect des dispositions de l'article Ngv 10.

Autrement, en cas d'implantation en recul par rapport aux limites séparatives, les constructions doivent être édifiées avec un recul (D) au moins égale à la moitié de la hauteur (H) de la construction mesuré selon les dispositions de l'article Ngv 10, sans que ce recul soit inférieur à 3 mètres ($D \geq H/2 \geq 3m$).



Concernant les constructions et installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif, l'implantation se fait soit en limite séparative, soit avec un recul minimum de 1,5 mètre.

Article Ngv 8 : Implantation des constructions les unes par rapport aux autres sur une même propriété

Non réglementés.

Article Ngv 9 : Emprise au sol des constructions

L'emprise au sol des extensions ou des annexes des constructions existantes à l'approbation du Plan Local d'Urbanisme n'excèdera pas 30% de l'emprise au sol des constructions existantes avant travaux.

Article Ngv 10 : Hauteur maximale des constructions

La hauteur des constructions est mesurée verticalement au droit de la construction entre le point le plus bas du sol existant (le sol existant se définissant comme l'état du terrain naturel avant tout affouillement et/ou exhaussement) et le faitage de la construction.

La hauteur maximale des constructions ne pourra excéder 8 mètres. Dans une bande de 4,50 m parallèle aux limites séparatives, la hauteur maximale des constructions ne pourra excéder 4,50 m.

Article Ngv 11 : Aspect extérieur des constructions et aménagement de leurs abords

1 – Dispositions générales

L'implantation des constructions s'effectuera en recherchant un équilibre entre déblais et remblais.

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.

L'emploi à nu de matériaux destinés à être enduits ou recouverts est interdit. Les matériaux dont l'aspect évoque celui de fustes sont interdits.

Les pastiches d'architectures étrangères à la région sont interdits.

Les dispositifs externes des pompes à chaleur doivent être disposés de manière à ne pas être visibles depuis la voie de desserte de la construction alimentée par la pompe à chaleur et, sauf en cas d'incapacité technique, à au moins trois mètres des limites séparatives.

2 – Toitures

La pente des toitures ne pourra pas être supérieure à 60 % (31°) et, si elles ne sont pas en terrasse, inférieure à 35% (19°). Les toits terrasse sont admis. Néanmoins, lorsqu'ils ne sont pas végétalisés, ils ne seront admis que pour les constructions annexes contiguës à la construction principale et à condition que leur superficie ne dépasse pas 40 m² pour l'ensemble des constructions d'une même unité foncière.

Si elles ne sont pas en terrasse, les toitures devront être à deux ou quatre pans. Les toitures à un pan sont admises sur les volumes moins hauts accolés par leur plus grande hauteur au volume principal de la construction et sur les annexes dont l'emprise au sol est inférieure à 40 m².

À l'exception des dispositifs de récupération d'énergie solaire, des vérandas et des toits terrasse, les matériaux de couverture devront avoir l'aspect et la couleur des tuiles de couleur rouge brique, sans nuances et de types canal, ou à emboîtement.

L'assemblage d'éléments de récupération d'énergie solaire (capteurs photovoltaïques, thermiques, etc.) devra être fait dans le plan de couverture et devra présenter un aspect d'ensemble de forme carrée ou rectangulaire.

Les châssis de toit doivent être intégrés dans le plan de la couverture.

3 – Façades

Elles seront recouvertes d'un revêtement à l'aspect d'un enduit crépi, taloché ou gratté, ou d'un bardage à l'aspect de bois naturel non teinté dont les lames seront disposées verticalement ou horizontalement.

La couleur principale des façades sera choisie selon le nuancier disponible en Mairie de Combronde.

Une couleur différente est admise pour les huisseries ainsi qu'autours des ouvertures (encadrement).

Une seule couleur principale sera admise pour l'ensemble des constructions d'une même unité foncière.

L'installation des modules extérieurs des climatiseurs est interdite en saillie sur les façades. Ils devront être encastrés dans le mur par une reprise en sous-œuvre et cachés par une grille.

Pour les travaux de réfection ou de réhabilitation des constructions existantes :

- Les éléments de décors architecturaux tels que les modénatures (corniches en pierre de taille ou en briques, génoises, etc.) et les parements en pierre de taille ou en brique (linteau, piedroit, chaînage d'angle, bandeau, etc.) devront être conservés et laissés apparents. Un badigeon de la même couleur d'origine que la pierre sera admis sur les parements en pierre ;*
- L'appareillage de pierre pourra également demeurer visible, auquel cas l'enduit à pierre vue ou à joint beurré ne devra être ni en saillie, ni en creux par rapport au plan de l'appareillage.*

4 – Clôtures

Elles seront constituées de grillage de couleur grise (type nuancier RAL 7016 ou approchant), verte (type nuancier RAL 6005 ou approchant) ou marron (type nuancier RAL 8017 ou approchant).

La hauteur des clôtures ne pourra être supérieure à 1,8 mètre.

Article Ngv 12 : Réalisation d'aires de stationnement

*Dans le **secteur Ngv**, le stationnement des véhicules correspondant aux besoins de l'aire d'accueil doit être assuré en dehors des voies publiques.*

Article Ngv 13 : Réalisation d'espaces libres et plantations

Non réglementés.

Article Ngv 14 : Coefficient d'occupation du sol

Non réglementés.

Article Ngv 15 : Performances énergétiques et environnementales

Non réglementés.

Article Ngv 16 : Infrastructures et réseaux de communications électroniques

Non réglementés.

3.2.3. Création d'une OAP

■ Les principes de composition urbaine retenus

La desserte du secteur sud Ngv1 se fera depuis la RD2144 à partir du chemin existant qui traverse le terrain concerné. Les circulations (agricoles...) sur ce chemin qui se prolonge hors du secteur Ngv1 vers le Sud, devront être préservées.

L'accès au secteur Nord Ngv2 ne devra pas se faire directement sur la RD2144, où la visibilité est limitée, mais via la voie communale qui longe la limite nord du secteur.

Afin de limiter les nuisances sonores et la pollution de l'air liée au réseau autoroutier, l'implantation des gens du voyage se fera au plus près des limites Ouest de chaque secteur.

■ Les principes de composition paysagère retenus

Les secteurs Ngv1 et Ngv2 ont pour vocation l'installation de familles des gens du voyage, avec un impératif d'intégration architecturale et paysagère des constructions et aménagements. Les installations nouvelles devront privilégier une composition simple et soignée des volumes afin d'assurer une bonne intégration dans le paysage environnant. Des mesures d'isolation phonique des constructions devront être prises conformément aux textes en vigueur et appropriées au type de constructions implantées.

Dans le secteur sud Ngv1, les terrains familiaux seront aménagés principalement sur la parcelle YI83 où les réseaux sont déjà acheminés. Ils seront ainsi positionnés en retrait de l'A71 et masqués par la végétation le long de la RD2144 afin de limiter leur impact visuel. La parcelle YI84, restera dédiée à la voie d'accès au secteur et sa végétation sera conservée pour renforcer le masque visuel et sonore.

Le secteur nord Ngv2 correspond davantage à l'amélioration d'une implantation existante. Les constructions, installations et activités devront également rester masquées depuis les voies de circulation par la préservation des écrans végétaux existants entourant le secteur.

De plus, une zone tampon non bâtie suffisamment large, à l'Est de chaque secteur, devra être respectée, afin d'éloigner les installations du réseau routier. Le renforcement de la végétation par la plantation d'arbres de haute tige et de haies arbustives est attendu au sein de ces bandes tampons et à leur interface avec les implantations des gens du voyage afin de conforter le masque visuel et sonore vis-à-vis des axes de circulation.

