

Département du Puy-de-Dôme

PLAN LOCAL D'URBANISME

- COMMUNE DE COMBRONDE -

Date : Octobre 2023

3 – Orientations d'Aménagement et de Programmation

Mairie

6 rue de l'Hôtel de Ville
63460 Combronde
Tel : 04 73 97 10 25
Fax : 04 73 97 12 17
Email : combronde.urba@orange.fr

SARL CAMPUS Développement

27, route du Cendre
63 800 COURNON D'AUVERGNE
Tel : 04 73 45 19 44
Email: urbanisme@campus63.fr

Prescrit par D.C.M. du 29/02/2012

Arrêté par D.C.M. du 21/05/2014

Approuvé par D.C.M. du 28/10/2015

Révision, modification, mise en compatibilité

Modification n°1 approuvée par D.C.M. du 29 novembre 2017

Déclaration de projet n°1 approuvée par D.C.M. du 10 juillet 2019

Procédure de modification n°2 prescrite par D.C.M. du 7 juillet 2021 puis abandonnée par D.C.M. du 26 octobre 2022

Modification n°3 approuvée par D.C.M. du 18 octobre 2023

SOMMAIRE

Préambule	1
Zone à urbaniser 1AUh du « <i>Cœur de bourg</i> »	2
Zones à urbaniser 1AUh et 2AUh des « <i>Mazelles</i> »	6
Zone à urbaniser AUep de « <i>Fromental</i> ».....	10
Zones à urbaniser 1AUi, 2AUi et 3AUi du « <i>Parc de l'Aize</i> ».....	12
Secteurs Ngv 1 et Ngv 2 - OAP n° 5 « <i>Terrains familiaux</i> ».....	15
Secteur Ngv 3 - OAP n° 6 « <i>Aire d'accueil de petit passage</i> »	18

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 échéancier 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 orientations d'aménagement et de programmation 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 Plan Local d'Urbanisme.

Zone à urbaniser 1AUh du « Cœur de bourg »

Cette zone 1AUh est située dans le prolongement immédiat du bourg de Combronde, dans une vaste « *dent creuse* » demeurée non urbanisée entre le tissu urbain ancien du bourg et les extensions urbaines résidentielles de celui-ci. Elle est destinée à accueillir des habitations mais aussi de constructions destinées à favoriser la diversité des fonctions urbaines du bourg, comme des commerces et des services.

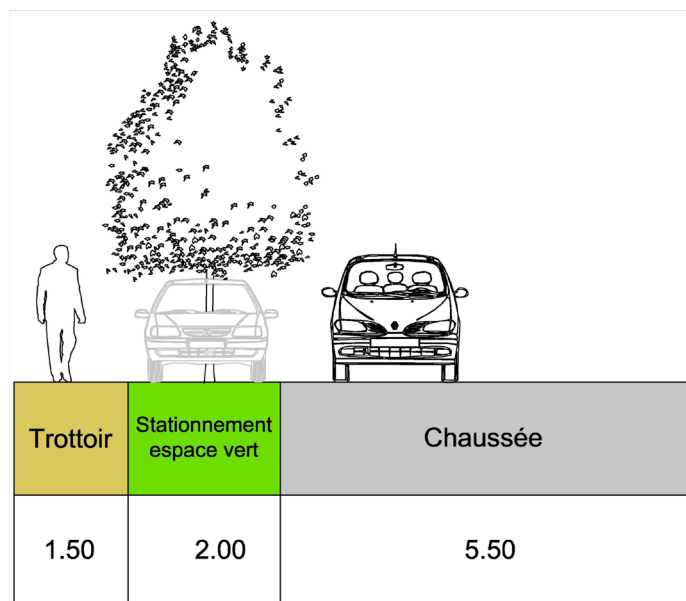
L'urbanisation de cette zone, est contrainte par la présence d'un secteur inondable à l'Est et par le ruisseau des Buchailles qui la traverse d'Ouest en Est. Certaines parcelles présentent également une végétation intéressante constituée d'essences ornementales mais dont le développement important leurs confèrent une forte valeur paysagère. Enfin, l'urbanisation de cette zone doit conduire à créer un tissu urbain dont l'aspect doit rappeler celui des quartiers environnants constitués, à l'Ouest du tissu ordonné et dense du bourg et, à l'Est, de quartiers pavillonnaires mais dont les constructions sont également disposées de façon relativement ordonnée.

L'aménagement de ce quartier doit également être l'occasion de créer des poches de stationnement public afin de favoriser l'accès aux commerces et aux services du bourg mais également de permettre la réhabilitation des logements les plus anciens du bourg qui ne disposent pas d'emplacement de stationnement.

Les principes de composition urbaine du futur quartier

L'aménagement de ce futur quartier s'appuie sur la création d'une voie de desserte parcourant le futur quartier du Nord au Sud, depuis l'avenue Max Menut jusqu'au Clos Courtin. Le profil en travers type de cette voie se décompose en :

- Un trottoir d'une emprise libre de tout obstacle (y compris le mobilier urbain) de 1,5 mètre de large ;
- Un espace de stationnements publics longitudinaux, agrémenté d'arbres d'alignement disposés régulièrement le long de la voie ;
- Une chaussée d'une emprise minimum de 5,5, mètres de large.



Coupe type de la voie de desserte à créer

Le long du ruisseau des Buchailles un cheminement piéton, établi entre l'avenue Étienne Clémentel et cette future voie de desserte, permettra de relier en liaison douce et plus directement le futur quartier aux commerces et aux services du centre bourg. Il permettra ainsi de créer un espace public présentant le double avantage d'offrir un espace vert de promenade et de loisirs aux habitants du bourg tout en permettant de préserver la continuité de la trame bleue dans cette zone en conservant, de part et d'autre du cours d'eau, la végétation en place. Ce cheminement devra comporter au moins :

- Une bande verte, d'au moins 2 mètres de large comptés depuis l'emprise publique du ruisseau des Buchailles. Une bande verte d'une largeur équivalente devra en outre également être maintenue au Nord de l'emprise publique du ruisseau afin de préserver la bande boisée située le long du cours d'eau ;
- Un cheminement piéton d'une largeur minimum de 2 mètres.

Enfin, afin de renforcer l'offre en stationnements publics à proximité du bourg, des poches de stationnement public devront être prévues le long de l'Avenue Étienne Clémentel. L'aire de stationnement existante le long du Clos Courtin sera également conservée.

Les principes de composition paysagère

Quatre éléments ont guidé la définition des intentions paysagères concernant l'aménagement de la zone :

- Le ruisseau des Buchailles et son orientation Ouest/Est créant une perspective paysagère à préserver ;
- La composition de la trame parcellaire existante sur laquelle doit s'appuyer une partie de la trame paysagère ;
- La végétalisation de deux parcelles sur lesquelles des arbres d'ornement assez âgés sont présents et qu'il conviendrait de préserver ;
- La présence d'un secteur inondable dans la zone.

La trame verte de la zone s'appuie ainsi tout d'abord sur les trois perspectives visuelles formées par le ruisseau des Buchailles, et deux cœurs d'îlot verts localisés au sud du ruisseau et qui seront disposés parallèlement au cours de celui-ci : le schéma de composition prévoit en effet de maintenir des espaces verts privés en cœurs d'îlots. Ces espaces permettront de dégager des perspectives visuelles ouvertes sur les cœurs d'îlots entre les masses bâties, et elles permettront également de préserver les arbres les plus remarquables actuellement présents dans la zone, profitant ainsi aux futurs habitants du quartier.

Enfin, le secteur affecté par un risque d'inondation sera maintenu en espace vert publics, constituant ainsi un trait d'union paysager entre les espaces verts privés et la promenade piétonne du ruisseau des Buchailles.

Au Nord-est de la zone à urbaniser en revanche, la trame paysagère est plus simple afin de raccrocher visuellement ce secteur aux quartiers pavillonnaires situés plus à l'Est ; elle se compose donc uniquement de l'alignement d'arbres prévu le long de la future voie de desserte de la zone.

Les principes de composition architecturale

La zone se décompose en deux secteurs distincts concernant l'aspect architectural des futures constructions.

Au Sud-ouest, la trame paysagère constituée de vastes cœurs d'îlots verts et d'un espace vert public, d'un cheminement doux largement végétalisé le long du ruisseau des Buchailles, et d'aires de stationnement le long de l'avenue Etienne Clémentel, imposent de prévoir des constructions de type intermédiaire ou collectif afin d'obtenir une densité de logements satisfaisante par rapport à l'importance des espaces non bâtis.

Ainsi, quatre secteurs d'accueil de logements intermédiaires ou collectifs sont prévus. Les bâtiments seront implantés parallèlement à la trame verte décrite ci-dessus, faisant ainsi bénéficier aux logements d'une large vue sur les espaces verts maintenus entre chaque masse bâtie ainsi que d'une orientation au sud pour bénéficier des apports solaires. La hauteur de ces constructions devra être comprise entre R+1 (rez-de-chaussée surmontée d'un étage) et R+2+combles (rez-de-chaussée surmontée d'un étage, lui-même surmonté de combles habitables) afin de rapprocher visuellement ces constructions des volumes présents dans le bourg. Une dégressivité de la hauteur de ces immeubles à mesure que l'on progresse vers le Sud de la zone est également souhaitable afin de créer une certaine animation architecturale tout en évitant les effets de masque vis-à-vis des apports solaires. Pour les bâtiments situés en vis-à-vis des aires de stationnement public prévues le long de l'avenue Étienne Clémentel, la partie de leur rez-de-chaussée située face à ces stationnement devra être aménagée en local commercial ou de service dans le but de renforcer l'offre commerciale et de service de l'avenue Etienne Clémentel.

Au Nord-est de la zone, au contraire, les aménagements paysagers plus réduits (ils se limitent à l'alignement d'arbre le long de la future voie de desserte) permettent de ne prévoir que des logements individuels d'une hauteur maximum de R+1 (rez-de-chaussée surmontée d'un étage). Cela permettra en outre de raccrocher visuellement cette partie de la zone à urbaniser aux quartiers pavillonnaires situés plus à l'Est. Afin de renforcer cette cohérence paysagère entre ce secteur de la zone et le tissu urbain pavillonnaire situé plus à l'Est, il est en plus demandé que le faîtage principal des futures constructions soit orienté selon un axe Nord/Sud.

Enfin, bien que ce secteur soit réservé à des pavillons, il doit néanmoins atteindre une densité de bâti au moins équivalente à celle des lotissements pavillonnaires limitrophes, soit au moins 15 logements par hectare.

Ces deux zones à urbaniser sont situées au Nord du faubourg de *Lyronde*. Elles sont essentiellement destinées à accueillir des quartiers résidentiels, en extension du bourg de Combronde.

Elles s'inscrivent dans un projet à long terme d'urbanisation de l'ensemble du secteur des *Mazelles* afin de permettre l'accueil des nouvelles populations en prévision notamment des effets probables du développement du Parc de l'Aize sur la démographie communale.

L'aménagement de ces zones doit ainsi tenir compte de leur situation en continuité du tissu urbain dense et ordonné du faubourg de *Lyronde*, de la transition à assurer entre l'espace urbain et l'espace agricole au Nord jusqu'à l'extension prévisible mais à long terme de l'urbanisation sur cette zone agricole.

L'objectif est donc de créer un tissu urbain cohérent avec les zones urbaines limitrophes et la proximité du bourg, hiérarchisé dans la desserte interne du futur quartier, et harmonieux avec les paysages naturels et agricoles alentours.

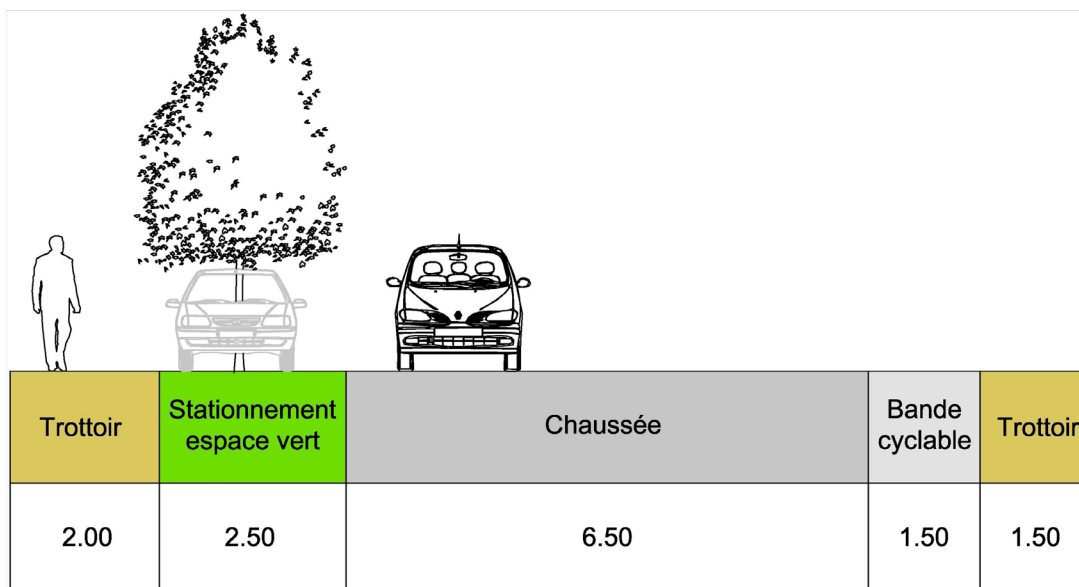
Les principes de composition urbaine des futurs quartiers

L'aménagement urbain de ces quartiers s'appuie en partie sur le développement d'une trame viaire à partir du réseau de chemins existant dans les zones 1AUh et 2AUh, mais il est principalement guidé par la création d'une voie nouvelle entre la RD 19 (rue du Général Taillardat) et la rue de Lachamp, le long de la limite Nord de la zone 1AUh. Cette nouvelle voie permettra à terme de dévier le trafic de transit en dehors du faubourg de Lyronde puisqu'elle permettra de rejoindre la RD 2144 via la rue des anciens combattants d'Afrique du Nord.

Devenant ainsi une voie d'entrée de ville, son aménagement doit être particulièrement soigné afin de donner une image qualitative de la commune. L'aménagement de cette voie se décompose ainsi, selon une coupe Sud/Nord, en :

- Un trottoir d'une emprise de 2 mètres de large,
- Un espace de stationnement public longitudinal d'une largeur de 2,5 mètres et régulièrement entrecoupé d'arbres d'alignement ;
- Une chaussée d'une emprise comprise entre 6 et 7 mètres de large ;
- Une bande cyclable permettant de remonter la voie d'une largeur de 1,5 mètre ;
- Un trottoir (ou une bande enherbée) d'une largeur de 1,5 mètre.

Enfin, afin de sécuriser les accès vers et depuis cette voie vis-à-vis de la RD 19, l'accès Ouest devra être aménagé face à l'accès du chemin des caves.



À partir de cet axe principal de desserte du nouveau quartier, le réseau viaire se développe en direction du Sud pour desservir le cœur de la zone 1AUh, puis de la zone 2AUh.

Ainsi, une première voie en « U » sera aménagée au sein de la zone 1AUh depuis le chemin d'exploitation situé à l'extrémité Ouest de la zone 1AUh et jusqu'au chemin d'exploitation situé plus à l'Est.

Dans un second temps, une seconde voie en « U » sera aménagée entre l'extrémité Ouest de la première voie en « U » et jusqu'au chemin d'exploitation situé le plus à l'Ouest de la zone 2AUh, desservant ainsi cette zone.

Ces voies de desserte devront comprendre au minimum :

- Un trottoir d'une emprise sans obstacles (y compris mobilier urbain) de 1,5 mètre de large minimum,
- Une chaussée d'une emprise d'au moins 3,5 (sens unique) ou 5,5 mètres (double sens) de large.

Enfin, les continuités piétonnes existantes seront maintenues, notamment en direction du faubourg de *Lyrondé*, tandis qu'une nouvelle voie piétonne, entre la deuxième voie en « U » desservant la zone 1AUh et la rue de Lachamp sera créée.

Les principes de composition paysagère

Le principal aménagement paysager de la zone correspond à un alignement d'arbre à créer le long de la future voie transversale.

Il est également prévu de créer un espace vert public au cours de la zone et au croisement des différents cheminements piétons afin de proposer aux futurs habitants du quartier mais également à ceux des quartiers limitrophes un espace vert de qualité jouant le rôle d'espace de rencontre et de convivialité.

Il est également demandé de favoriser la gestion naturelle des eaux pluviales au travers de noues paysagères et de bassins paysagers plutôt qu'au travers de canalisations enterrées.

Enfin, afin de créer une certaine unité paysagère le long de la future voie transversale, les clôtures qui seront aménagées le long de celle-ci devront être uniquement constituées de murs plein, sans crénelages pour une même propriété, et d'une hauteur de 1,6 mètre. Cette relative unité d'aspect permettra de créer un paysage cohérent le long de la future voie transversale, participant ainsi à la qualité paysagère de cette future entrée de ville.

Les principes de composition architecturale

La zone se décompose en trois secteurs distincts concernant l'aspect architectural des futures constructions. Ces secteurs définissent des quartiers de densité différente qui va décroissante au fur et à mesure que l'on s'éloigne du bourg.

Ainsi l'extrémité Nord-est de la zone 2AUh ainsi que la majorité de la zone 1AUh, situés à proximité du bourg devront être bâties avec une densité importante notamment avec des logements collectifs, intermédiaires ou individuels groupés. La hauteur des logements a été fixée en fonction du tissu urbain environnant, les immeubles les plus hauts (jusqu'à R+3) étant disposés au plus près du faubourg des Lyrondes tandis que les petits collectifs, les logements intermédiaires et les logements individuels groupés seront disposés au Nord et à l'Ouest de la zone densément bâtie afin d'assurer la transition entre la zone la plus dense et les secteurs de logements individuels.

Au-delà de la zone de logements collectifs, intermédiaires et individuels groupés, la zone 2AUh accueillera des logements individuels afin de raccrocher visuellement cette zone avec les lotissements résidentiels situés plus à l'Ouest et au Sud. Néanmoins, bien que ce secteur soit réservé à des pavillons, il doit atteindre une densité de bâti plus importante que celles des lotissements situés plus à l'Ouest, c'est-à-dire une densité d'au moins 15 logements par hectare.

Enfin, dans le but encore une fois de renforcer l'effet de paysagé d'entrée de ville le long de la future voie transversale, il est demandé de privilégier l'orientation du faitage principal des constructions individuelles situées en vis-à-vis de cette future voie parallèlement à celle-ci.

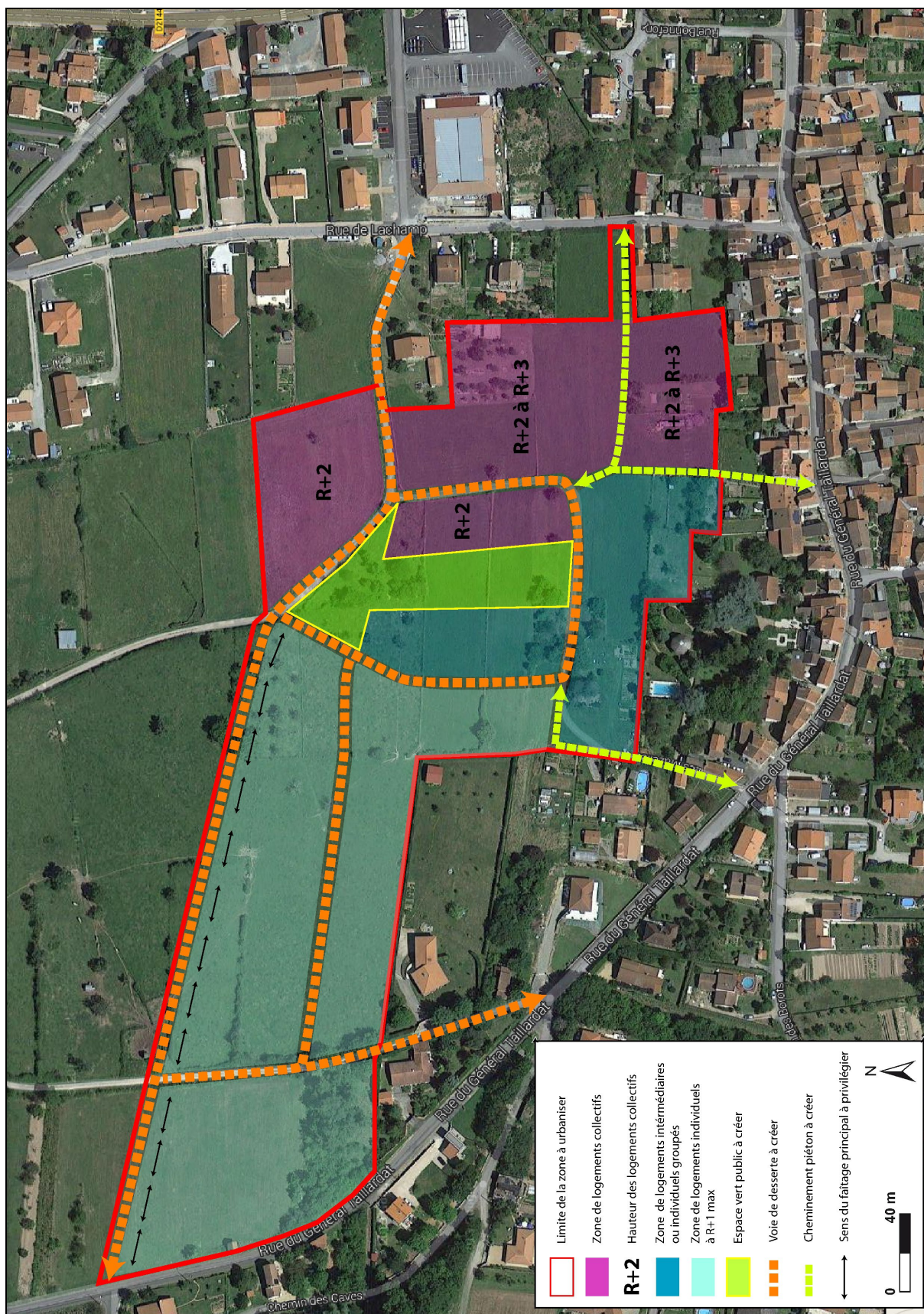


Schéma d'aménagement des zones à urbaniser 1AUh et 2AUh des « Mazelles »

Zone à urbaniser AUep de « Fromental »

Cette zone est située à l'Est du bourg, entre le *Petit Combronde* et la Zone artisanale de *La Varenne*. Inscrite de longue date dans le document d'urbanisme de la commune de Combronde, elle est destinée à accueillir un établissement d'enseignement (collège).

La construction de cet équipement public sur ce site lui permettra de bénéficier de la proximité du bourg de Combronde tout en étant facilement accessible depuis les communes de rattachement grâce au projet d'aménagement du futur contournement Nord du bourg.

Néanmoins, le projet d'aménagement n'ayant actuellement fait l'objet d'aucune étude, l'orientation d'aménagement de la zone se bornera à rappeler les principaux principes d'aménagement à respecter pour l'aménagement de la zone.

Les principes de composition urbaine

Une continuité piétonne devra être établie entre la rue du Fromental et le chemin des Plagneaux.

Une aire sécurisée, distincte des voies publiques, devra être aménagée pour permettre l'arrêt des transports scolaires et des parents d'élèves.

Un trottoir, d'une emprise de 2 mètres de large minimum devra être aménagé le long de la rue du Fromental afin de sécuriser l'accès aux équipements sportifs communaux situés plus au Sud.

Les principes de composition paysagère

Une haie végétale dense, composée d'arbres de haute-tige, d'essences arbustives et buissonnantes devra être plantée le long de l'extrémité Nord de la zone afin de créer une limite paysagère nette entre l'équipement public et la zone agricole plus au Nord.

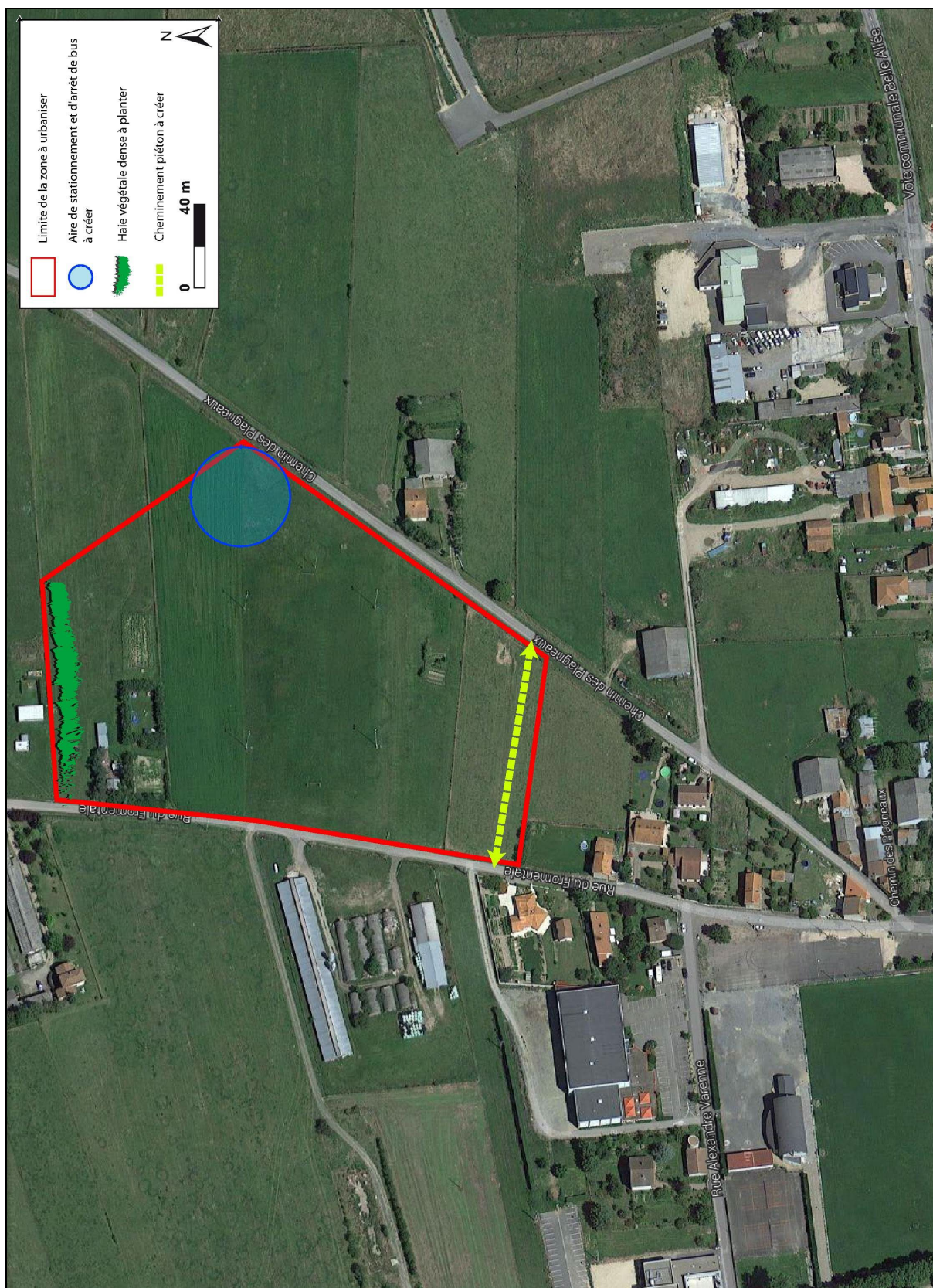


Schéma d'aménagement de la zone à urbaniser AUep de « Fromental »

Les zones à urbaniser AUi sont destinées à accueillir les extensions du Parc de l'Aize. Ce parc, à vocation essentiellement industrielle et logistique devrait atteindre, au final, une superficie totale d'environ 160 hectares.

Afin de maintenir le plus longtemps possible l'activité agricole au sein du périmètre d'aménagement de la ZAC de l'Aize 2, l'aménagement de cette dernière doit s'effectuer en plusieurs phases, réparties au sein des trois différentes zones à urbaniser. Cependant, l'aménagement de l'ensemble du parc devant être cohérent d'une phase à l'autre, c'est le projet global d'aménagement de la zone qui est présenté.

Les principes de composition urbaine

La desserte des extensions Est et Ouest du parc d'activités est prévue à partir du carrefour giratoire situé sur la RD 2144. Aucun autre accès direct sur la RD 2144 n'est créé.

À l'intérieur de la ZAC, les différents lots sont desservis par des voiries de 7 mètres de large, bordurées de trottoirs minéralisés pour les piétons ou engazonnés dans les autres cas. Une aire de retournement est prévue à l'extrémité des voiries en impasse.

Des stationnements poids lourds seront réalisés sur accotement sur les portions à faible pente et à proximité des accès.

Les emprises publiques de part et d'autre de la voirie ont des largeurs variables permettant de dégager des espaces réservés aux plantations, aux noues et à la circulation des piétons et des cycles. Les circulations piétonnes se font ainsi soit sur trottoir, soit sur des allées ou chemins indépendants de la voirie routière au gré des opportunités offertes par les emprises publiques.

Les principes de composition paysagère

Les principales continuités écologiques présentes dans les zones à urbaniser sont liées aux prairies situées à l'Ouest de la RD 2144 qui disposent encore d'un réseau de haies cependant assez lâche. Ce corridor est d'autant plus important qu'il assure un lien entre les ripisylves de l'Aize et de la Morge avec les rares bosquets qui subsistent dans l'espace agricole. Le projet comprend donc un axe vert majeur destiné à accentuer ce corridor.

Cet axe paysager majeur s'accompagne de la reconstitution de continuités boisées en lien avec le réseau de haies préexistant au sein de l'espace public et dans les espaces privés : haies et bosquets en chapelets le long des talus des plateformes créées et le long des limites de parcelles.

Le long de la RD 2144, dans sa traversée du Parc de l'Aize, la voie sera bordée d'un alignement d'arbres structurant renforçant la perspective paysagère en direction du bourg de Combronde au Sud, ou en direction du château de Jozerand au Nord.

Enfin, concernant la collecte des eaux pluviales sur les espaces publics, il convient de privilégier le recours aux noues semées et plantées d'arbres et arbustes, et débouchant sur des bassins aux contours épousant les reliefs naturels ou recréés par le biais du modelage des plateformes.

Ces bassins disposeront de berges en pentes douces sur certains côtés, de zones de profondeur variable pour accueillir une végétation diversifiée, seront plantés de végétaux assurant l'épuration et favorisant l'accueil de la faune. De plus, ils seront pour la plupart combinés avec les espaces naturels préservés ou recréés.

Les espaces verts prévus dans l'aménagement du Parc de l'Aize se composent ainsi :

- De boisements et de bosquets ;
- D'espaces parsemés d'arbres ;
- De plantations aléatoires sur le pourtour des noues ;
- De haies bocagères le long du corridor écologique ;
- De plantation d'alignement le long de la RD 2144 ;
- De bassins et de milieux humides.

Pour les boisements et les bosquets, l'objectif est de conforter les reliefs structurants du parc d'activités en amplifiant leur présence par des masses boisées. Ces masses boisées seront constituées d'arbustes et de jeunes plants forestiers plantés en masse.

Pour les espaces parsemés d'arbres, l'objectif est de constituer des filtres arborés entre les espaces riverains, par exemple entre le hameau de Villemorge et le parc d'activités, par des arbres plantés en groupes aléatoires. Ces filtres arborés seront constitués de baliveaux (jeunes arbres) plantés aléatoirement, qui sont le prélude d'arbres tige de qualité.

Pour les plantations aléatoires sur le pourtour des noues, l'objectif est d'amorcer le processus de recolonisation naturelle des noues et vallons par des végétaux adaptés aux milieux humides. Les vallons et les noues seront plantés aléatoirement de baliveaux.

Pour les haies bocagères le long du corridor écologique, l'objectif est de protéger l'espace du corridor écologique des nuisances liées au parc d'activités. La haie bocagère accompagnera également le chemin de randonnée. La haie bocagère (forme libre) sera constituée d'un mélange de jeunes plants, de baliveaux et d'arbustes.

Pour les plantations d'alignement le long de la RD 2144, l'objectif est créer un filtre entre la route et la zone d'activités existante de part et d'autre de celle-ci. Ces filtres arborés seront constitués d'arbres tiges plantés régulièrement et alignés.

Pour les bassins et les milieux humides, l'objectif est d'implanter une végétation de milieux humides sur le pourtour des bassins et dans les creux (de type roselière par exemple) de manière à favoriser la biodiversité et améliorer la qualité de l'eau. Le pourtour des bassins seront plantés de végétaux adaptés aux milieux humides.



Schéma d'aménagement des zones à urbaniser 1AUi, 2AUi et 3AUi de « l'Aize »

Contexte et enjeux :

Les secteurs Ngv 1 et Ngv 2 correspondent à deux emprises proches l'une de l'autre, car éloignées seulement de 25 mètres. Ces deux secteurs représentent une surface de respectivement 5 727 m² et 3 438 m².

Ces secteurs 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.

Ces axes étant classés voies à grande circulation, 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.

- Ainsi tenant compte de la réduction des marges de recul, la RD 2144 impose un recul des constructions de 10 mètres de part et d'autre de son axe ;
- A l'Est, l'A71 impose un recul des constructions de 40 mètres par rapport à son axe.

Les deux secteurs Ngv1 et Ngv2 « terrains familiaux » correspondent à des Secteurs de Taille Et de Capacité Limitée (STECAL) qui sont destinés à des terrains familiaux pour des familles issues de la communauté des gens du voyage.

- Le secteur Ngv1, d'une superficie de 5 727 m², au Sud de la RD 2144 permet d'offrir des possibilités de sédentarisation pour des familles installées sur d'autres terrains publics de la commune de Combronde. La commune a décidé de dédier une partie de la parcelle cadastrée YI 83 dont elle a la maîtrise foncière et la parcelle YI 84 qu'elle est en train d'acquérir, pour la création de ce secteur.
- Le secteur Ngv2, au Nord la RD2144, d'une superficie de 3 438 m², vient délimiter l'installation existante de gens du voyage. Les parcelles YH32 et YH31 propriétés de la commune et la parcelle YH30 qu'elle souhaite acheter à terme sont destinées à la création de ce secteur. La création d'un emplacement réservé permettra à la commune de préempter la parcelle privée YH30 lors de sa mise en vente, et de constituer ainsi un îlot de parcelles plus cohérent.

Les principes de composition urbaine

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

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 à grandes circulations.



Contexte et enjeux :

Le secteur Ngv 3 correspond à un Secteur de Taille et de Capacité d'Accueil limitées (STECAL), d'une superficie de 3 439 m², permettant de répondre aux besoins d'installations de façon temporaire (stationnement limité dans le temps et aménagements légers permettant aux utilisateurs de disposer de toilettes, accès à l'eau, électricité...).

Ce secteur se situe au niveau de l'entrée Est de la ville de Combronde, en retrait de la Zone Artisanale de la Varenne.

La commune a décidé de dédier une partie de la parcelle cadastrée YE 49 dont elle a la maîtrise foncière pour la création d'une aire de petit passage, pour les familles susceptibles de faire étape sur la commune de Combronde. L'objectif est d'accueillir dans de bonnes conditions, les groupes familiaux en itinérance, issus de la communauté des gens du voyage, qui rencontrent des difficultés d'installation sur la commune.

Les aires de petit passage sont en effet destinées à des courtes haltes des gens du voyage en particulier dans les communes de moins de 5 000 habitants. Les aires sont de capacité limitée avec un maximum de 10 places et équipées des infrastructures indispensables (accès à l'eau et à l'électricité, dispositif de ramassage des ordures ménagères...). Plus précisément, cette aire pourrait être gérée comme un « Terrain Temporaire d'Accueil ».

Les principes de composition urbaine

L'accès à l'aire d'accueil se fera par un accès unique depuis la rue de Picardie. A l'intérieur de l'aire, l'accès aux emplacements sera facilité par une voie centrale suffisamment dimensionnée pour permettre la circulation et les manœuvres des caravanes.

Le nombre maximal d'implantations est fixé à 10 emplacements. Chacun devra offrir une surface minimum de 75 m².

L'aménagement et l'équipement de ce secteur pour l'installation des caravanes devront intégrer : terrassement et graves au sol, arrivée d'eau et électricité, sanitaires (bloc WC et douche...) ...

Les principes de composition paysagère

Le secteur Ngv3 a pour vocation l'installation temporaire 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.

Le site sera clos et protégé des vents dominants par un filtre végétal composé d'arbres de haute tige et/ou de haies arbustives.

Pour favoriser le confort des occupants, une zone tampon non bâtie, large de 20 mètres minimum, à l'Est du secteur Ngv3, devra être respectée. Le renforcement de la végétation par la plantation d'arbres de haute tige et de haies arbustives est attendu au sein de cette bande tampon et à son interface avec les implantations des gens du voyage afin de conforter le masque vis-à-vis des installations voisines.

