

Etude préalable à l'aménagement du Secteur Rocade - Marius Michel - Commune de GERZAT

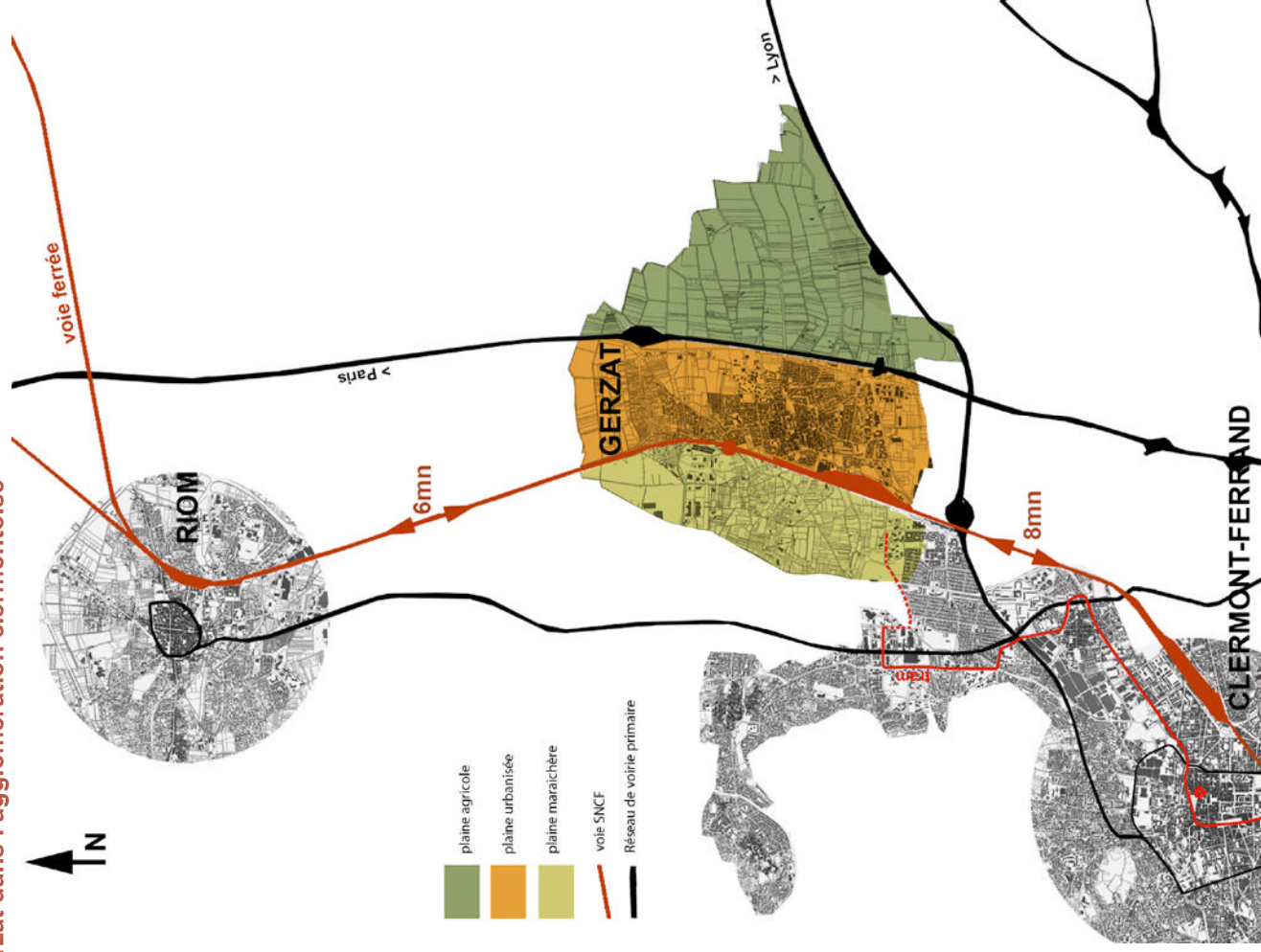


ETAPE 1 / DIAGNOSTIC - décembre 2010

Sommaire

- 1- Gerzat dans l'agglomération clermontoise
- 2- Un site central à reconquérir
- 3- Densité et maillage urbain
- 4- Des projets connexes et moteurs
- 5- Espaces publics et qualité d'habiter
- 6- Une rocade ou un boulevard?
- 7- Les franges du site
- 8- Un site fertile
- 9- Accès et liaisons
- 10- Domanialité
- 11- Urbanisme réglementaire
- 12 - Orientations
- 13- références
 - des références locales (agglomération de Clermont ferrand)
 - Servon / Vilaine (métropole rennoise) : une densification de centre bourg
 - Ober Widenb (Bâle-Suisse) : la reconquête d'un site industriel et la combinaison de deux densités et typologies
 - Spittelhof (Bâle-Suisse): une densité dans un tissu pavillonnaire aéré
 - Slotsbaken (Danemark): une densité retrouvée en limite urbaine

Gerzat dans l'agglomération clermontoise



> **une commune prise en étau**
l'A71 et la voie ferrée constituent deux infrastructures lourdes qui compriment le développement urbain de Gerzat.

> **trois paysages contrastés**

Les limites relativement étanches des deux infrastructures impriment au territoire de la plaine de Gerzat, trois paysages très contrastés dont :

- l'étendue agricole de la Limagne à l'est,
- un territoire maraîcher et bocager à l'ouest,
- un territoire urbanisé par tranches successives autour du noyau initial.

Connexions à l'agglomération

> **le réseau routier**

La proximité du réseau routier conjugué à ses ramifications offrent à Gerzat une connexion rapide au territoire de l'agglomération.

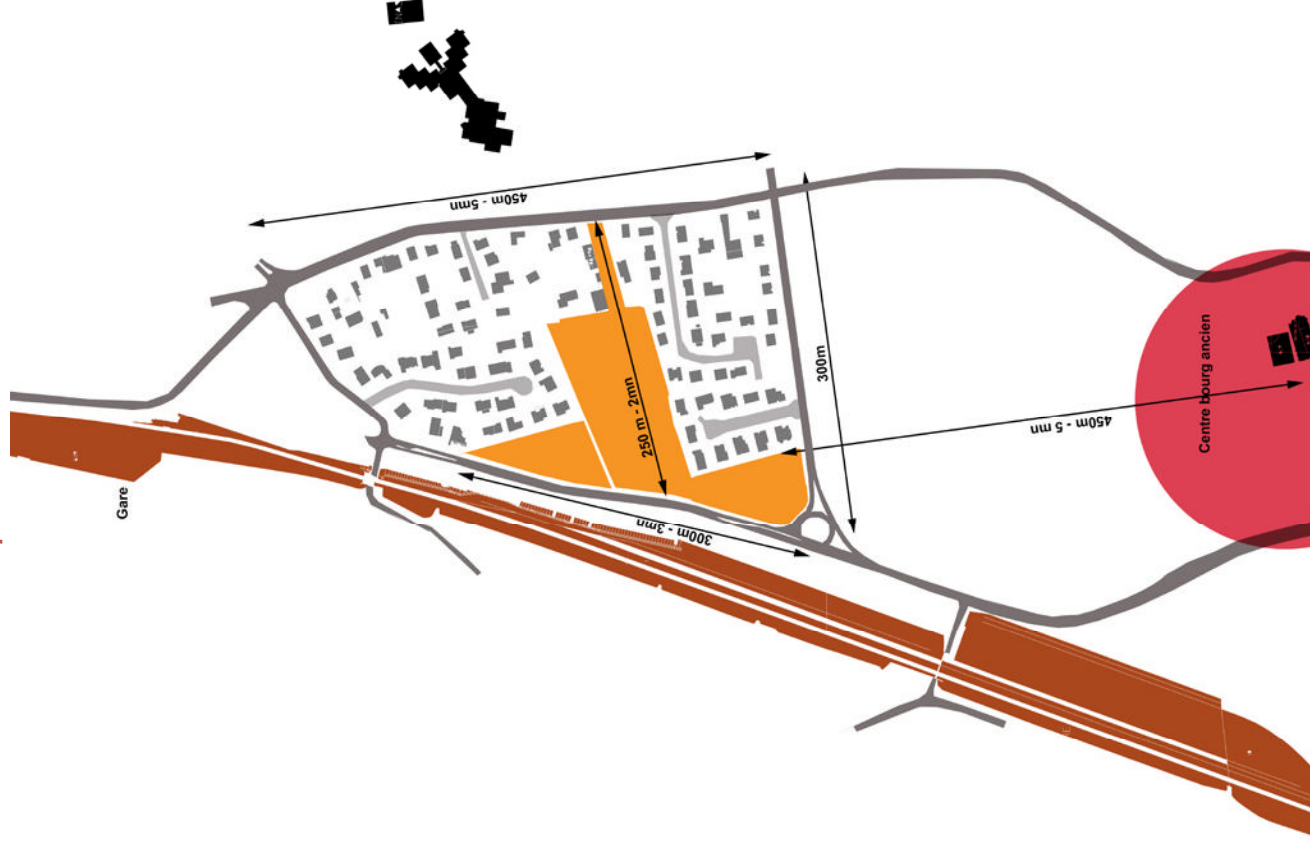
> **une desserte ferroviaire**

La halte ferroviaire place les habitants de Gerzat à 6mn de Riom et à 8mn de la gare centrale de Clermont-Ferrand.

> **le prolongement du tramway**

La ligne de tramway qui dessert les quartiers nord de Clermont jusqu'à Champratel sera prochainement prolongée jusqu'au quartier des Vergnes en limite sud de Gerzat.

Un site central à reconquérir



> Plus de 2ha disponibles

Les terrains libres établis en bord et au cœur du méga-îlot constitué par les rues Marius Michel au sud, la rocade à l'ouest, l'avenue de la Gare à l'est et la rue de l'Étincelle au nord, représentant une surface de 2,25ha, ont été identifiés par l'OPHIS comme potentiellement urbanisable. Aujourd'hui occupés pour partie par des jardins familiaux et prairies, parcourus par le ruisseau du Petit Bédard, établis à mi-distance entre le centre-bourg ancien au sud et la Gare de Gerzat au nord (5mn à pied), desservis par la nouvelle rocade inscrite en parallèle de la voie ferrée, les terrains offrent dorénavant une localisation enviable.

> densité actuelle

L'actuel méga-îlot constitué essentiellement d'habitat individuel desservi par la voirie périphérique et par quatre impasses qui irriguent le cœur de l'îlot, offre une surface globale de 9ha dont 1/4 environ non urbanisée (2,25ha). La densité estimée des parcelles loties correspond à 15 logements à l'ha, le méga-îlot accueillant 90 maisons sur environ 6 ha.

> densité projetée

L'OPHIS projette la réalisation d'environ 100 logements sur les 2,25 ha potentiellement disponibles soit un triplement de la densité actuelle : entre 50 et 60 logements à l'ha.

> un enjeu évident de restructuration urbaine

La situation du site bordant la nouvelle rocade et la voie ferrée à l'ouest, offrant une ouverture potentielle à l'est vers l'avenue de la Gare, permettant des connexions avec le système d'impasses des lotissements, comporte un potentiel de couture urbaine évident qu'il convient de saisir : la qualité de l'opération tient pour partie à sa capacité à tisser des liens avec le centre-bourg, les quartiers de l'est, la gare et au-delà de la voie ferrée avec la structure agricole et bocagère.

Densité et maillage urbains

densité bâtie



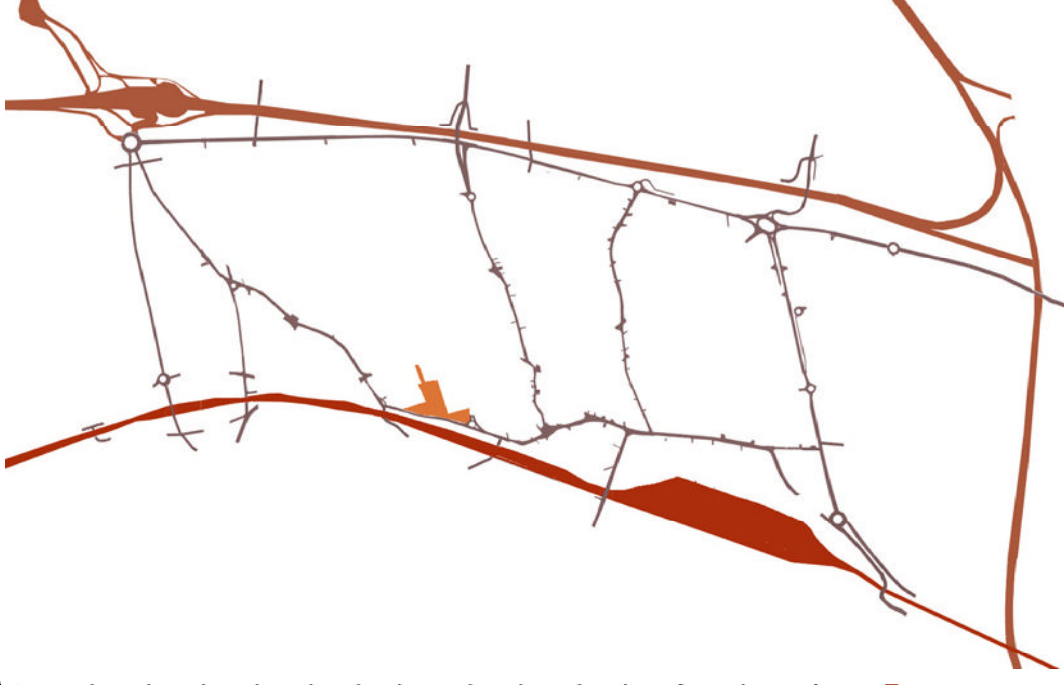
L'urbanisation de Gerzat est fortement marquée par un développement pavillonnaire diffus et tentaculaire qui a aussi contribué à vider le centre bourg initial. des quartiers d'habitat social et une zone d'activités importante au sud complète le paysage urbain

densité viaire



Le plan des dessertes de la commune traduit son évolution urbaine où se côtoient les chemins, les anciennes routes de desserte du centre bourg, les routes développées le long des infrastructures, les rocades, mais surtout une multiplication des voies en impasse irriguant le tissu pavillonnaire.

transversalités et connexions



Le franchissement transversal des infrastructures s'effectue assez clairement au nord et au sud de la plaine urbanisée, les franchissements intermédiaires sont plus confidentiels.



La commune de Gerzat en accord avec les objectifs du SCOT et de l'Agenda 21 a initié une réflexion sur la globalité de son territoire dans le cadre de la réalisation de son PLU, et a identifié des priorités.

> **Confortement du centre bourg**

- requalification des espaces publics
- redensification d'un centre bourg dépeuplé
- amélioration des services et soutien de l'offre commerciale

> **Confortement du pôle gare**

- relocalisation de la halte ferroviaire plus proche du centre bourg et confortement d'un pôle d'échange multi-modal (projet en concurrence avec la relocalisation aux Vergennes à l'aboutissement de la ligne de tramway prolongée)

> **Renouvellement urbain du quartier du Patural**

- requalification des espaces publics
- réalisation de nouveaux logements

> **Création de deux éco-quartiers**

En cohérence avec le SCOT pour la création à terme de 2500 logements (sur une base de 40logts/ha)

- Ecoquartier au nord du quartier du Patural en zone NA
- Ecoquartier ouest sur le site dit du *Bourly*

> **Création d'un parc paysager**

Dans un secteur inondable, le confortement des activités en place (agriculture, maraîchage et potagers) doit permettre la création d'un grand parc paysager opérant un lien fort entre Gerzat et les Vergennes.

> **Accueil du lycée professionnel nord**

La commune de Gerzat s'est portée candidate à l'accueil du lycée professionnel nord qui doit être réalisé par le Conseil Général et dont le dossier est en cours d'examen.

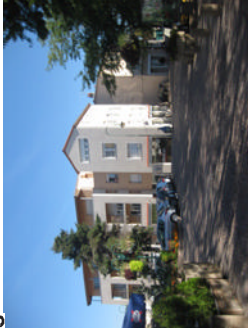
> **Confortement du parc logistique**

Au nord ouest de la commune, le parc logistique a vocation à être développé.

Confortement du centre bourg



rues Zola et Jaures



place du Dr Pommerol



place de Verdun



place des Remparts

Confortement pôle gare et itinéraires mode-doux



rue de la Limagne vers la Gare



promenade le long des voies ferrées, rue du Maringot



Projets de renouvellement urbain



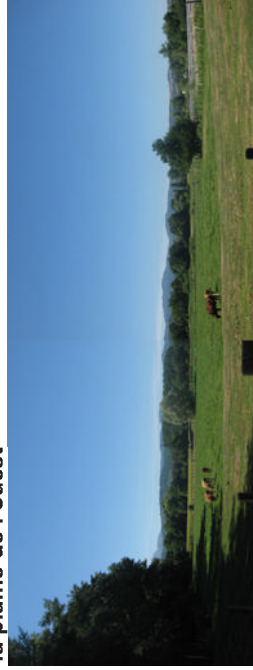
quartier du Patural



Projet de développement de la plaine de l'ouest



plaine maraîchère et bocagère : un paysage à préserver



parc logistique à structurer et densifier

Espaces publics et qualités d'habiter

L'urbanisation du tènement Rocade ouest-Marius Michel doit être exemplaire dans sa capacité de s'ouvrir au voisinage immédiat et de développer des liaisons douces structurantes en terme d'espaces publics. La proximité avec le centre bourg, la proximité avec la bande verte qui longe la voie ferrée, les connexions dans la profondeur du tissu urbain vers les quartiers du Patural et l'écoquartier nord constituent des opportunités à saisir.

> Un parc linéaire ?

La bande plantée et boisée qui accompagne le talus de la voie de chemin de fer au droit du site et celle située au delà de la Gare plus au nord constituent deux séquences de qualité propices à la promenade nord sud. La libération de la plateforme de la Gare suite à son transfert et l'évolutivité possible du site de marchandises offre une fort potentiel de parc linéaire.

> Liaisons vers le quartier du Patural et l'écoquartier nord

- débouché par la parcelle B 118 du site à l'av de la Gare
- par la place de l'école et le mail, les rues h. pourrat et Rochefort jusqu'au site presenti d'accueil de l'écoquartier nord

> liaisons vers le centre bourg

La structuration d'itinéraires modes doux entre le site et la place V. Hugo au sud de la commune nécessite la réouverture de passages et venelles, la requalification de séquences existantes et l'acquisition partielle de parcelles. Ces itinéraires doivent s'inscrire dans la démarche plus globale de revalorisation du centre ancien passant par une qualité d'espaces public retrouvée et une redensification : les places Verdun, de la Mairie, du 19 mars 1962, Salengro, 8 mai 1945 enfin la place des Remparts constituent un chapelet d'espaces publics où un équilibre entre le piéton et la voiture doit être recherché.

> Liaison centre bourg vers le parc central

La liaison entre la place du Dr Pommerol et le parc central à l'est par la rue des Couradoux, la place J. Zay et la rue Toussaint Louverture doit être mieux identifiée et qualifiée.

Une ramification d'espaces et d'itinéraires à inventer > le site identifié constitue l'une des dernières opportunités à proximité immédiate du centre bourg d'opérer des liaisons structurantes en terme de déplacements et de qualité d'habiter : il convient d'exploiter au mieux les potentiels.





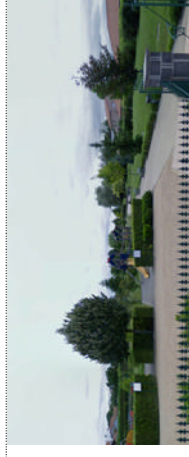
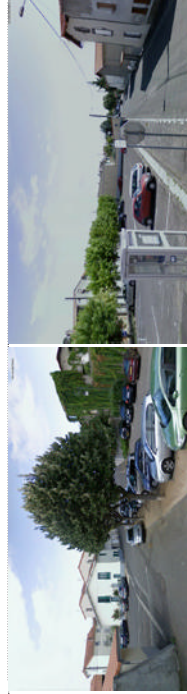
la promenade en bord de voie ferrée, vers un parc linéaire



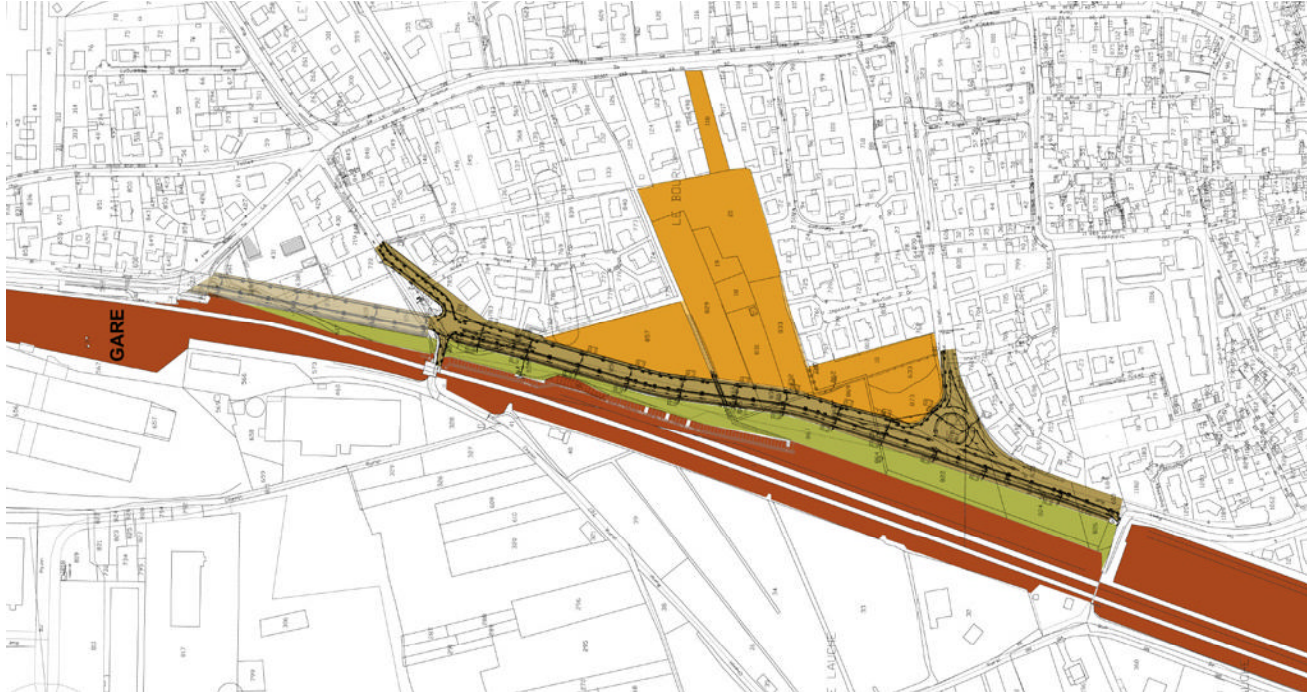
connexion du site à l'est vers l'école, le mail planté et à l'éco-quartier nord



itinéraire piéton et cyclable potentiel entre le centre bourg et le sud du site



Un boulevard, une rocade, une digue ?



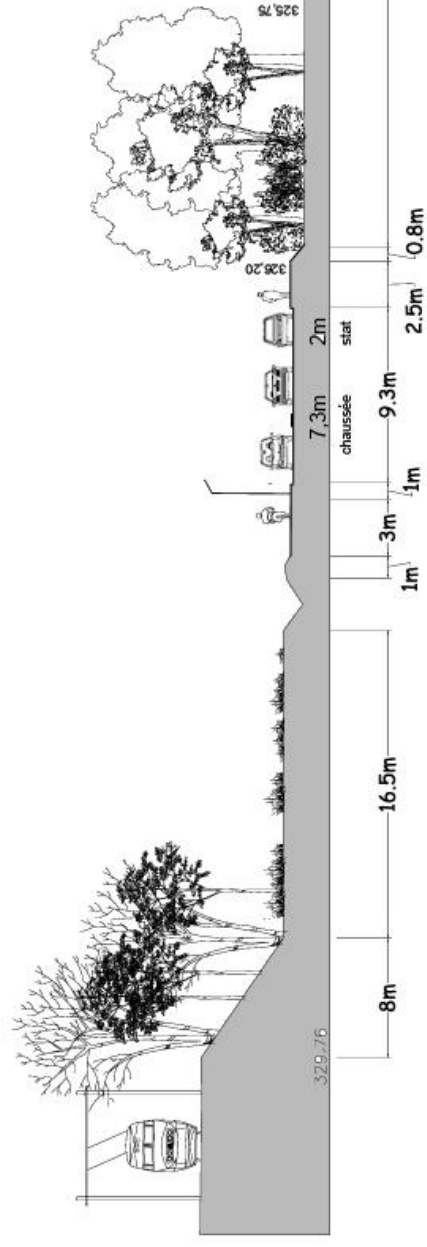
Une occasion manquée > la réalisation récente d'un boulevard parallèle à la voie ferrée entre la rue Marius Michel au sud et la rue de l'Éincelle au nord et son prolongement programmée jusqu'à la rue du Maringot et l'actuelle halte ferroviaire, si nécessaire qu'il soit, présente un caractère routier fortement préjudiciable à la mise en place de qualités d'habiter en rive.

Une digue ? > la rocade établie à un niveau nettement supérieur par rapport aux parcelles du site (jusqu'à 70cm de différence) constitue un effet de digue : talus côté est, large et profond fossé côté ouest au delà de la piste cyclable conjuguée à l'absence de traversée piétonne et à la largeur des emprises, rendent la rocade très difficilement franchissable pour les piétons.

Un dispositif et un vocabulaire routiers > la largeur de la chaussée (en moyenne de 9,50m incluant un stationnement latéral de 2m), la mise en place d'un terre plein central ou d'un marquage, l'utilisation de bordures béton, la configuration et l'emprise excessive du carrefour avec la rue M. Michel combinant moitié de giratoire et îlots directionnels, les candéalbres à 8m, constituent la triste panoplie d'une voie rapide plus que d'un boulevard. L'absence de plantation (en alternance avec le stationnement ou dans l'îlot central) induit une minéralité que confortent encore les murs de clôture des pavillons qui bordent la voie.

Bande cyclable, prairie et talus SNCF > la piste cyclable bi-directionnelle (simple bandeau en enrobé) est davantage associé par son traitement à la chaussée qu'à la bande latérale engazonnée.

Vers une transformation > la qualité du projet tiendra pour partie à la capacité à transformer la rocade en boulevard, à lui offrir un caractère plus amène à même de créer des conditions d'habiter favorables.





traitement très routier du carrefour avec la rue M. Michel avec giratoire et flots directionnels



perception de la rocade en direction du sud



perception de la rocade en direction du nord



prolongement en cours vers la gare

les franges du site



> la frange boisée

Le long de la voie ferrée, une frange boisée généreuse installée dans le talus SCNF et constituée d'essences colonisatrices constitue une toile de fond ouest précieuse à la rocade et au site qui établit un filtre visuel avec la voie ferrée.



> la nappe pavillonnaire

L'habitat pavillonnaire investit la totalité des limites du site et forge un paysage urbain d'une grande banalité, où les clôtures maçonnées et les haies opaques se succèdent, n'offrent aucune intensité urbaine. Le clocher de Gerzat, les quelques immeubles collectifs réhaussent cette silhouette aplatie.



> le petit Bédât et la ripisylve

Le ruisseau dit du *Petit Bédât* traverse à ciel ouvert l'îlot entre l'avenue de la gare et la Rocade avant d'être busé dans sa traversée de la ligne de chemin de fer. Large fossé plus que ruisseau, le cours d'eau n'est pas moins accompagné d'une ripisylve très présente sur le site et qui constitue une armature solide à valoriser.

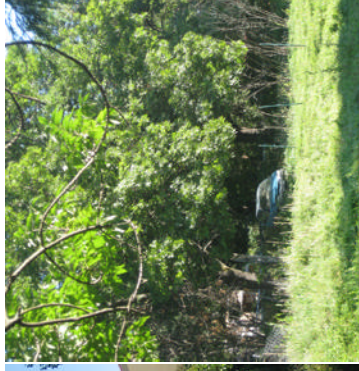


Un sol fertile

La présence du ruisseau du petit Bédât, les jardins potagers et la vigueur de la végétation spontanée qui occupent le site témoignent de l'humidité du sol et de sa fertilité. Cette fertilité sera à valoriser dans le cadre de la structuration du futur quartier par le végétal. Le pré-rapport de sol de la rocade indique des venues d'eau de 0.20 à 1.70 m de profondeur, et préconise pour les couches possibles un traitement à la chaux (présence de terres argileuses type classe A3 sur 2.5m environ). Les fondations du bâtiments seront fonction des bâtiments, architectures et descentes de charges, mais il ne faut pas exclure des venues d'eau en pieds de fondation (à traiter par une mise en place de drains, d'une étanchéité suffisante, et à l'extrême d'un couvlage des parties les plus enterrées).



les jardins familiaux et au loin la ripisylve du Petit Bédât



densité des bandes boisées



prairies humides et ripisylve du Petit Bédât en toile de fond

Un sol en décaissé

la réalisation de la rocade telle une digue génère aujourd'hui un site en décaissé d'environ 80cm à 100cm sur environ la moitié sud du linéaire. Cette situation constituera une contrainte forte pour l'aménagement du site.



Quelques figures végétales remarquables

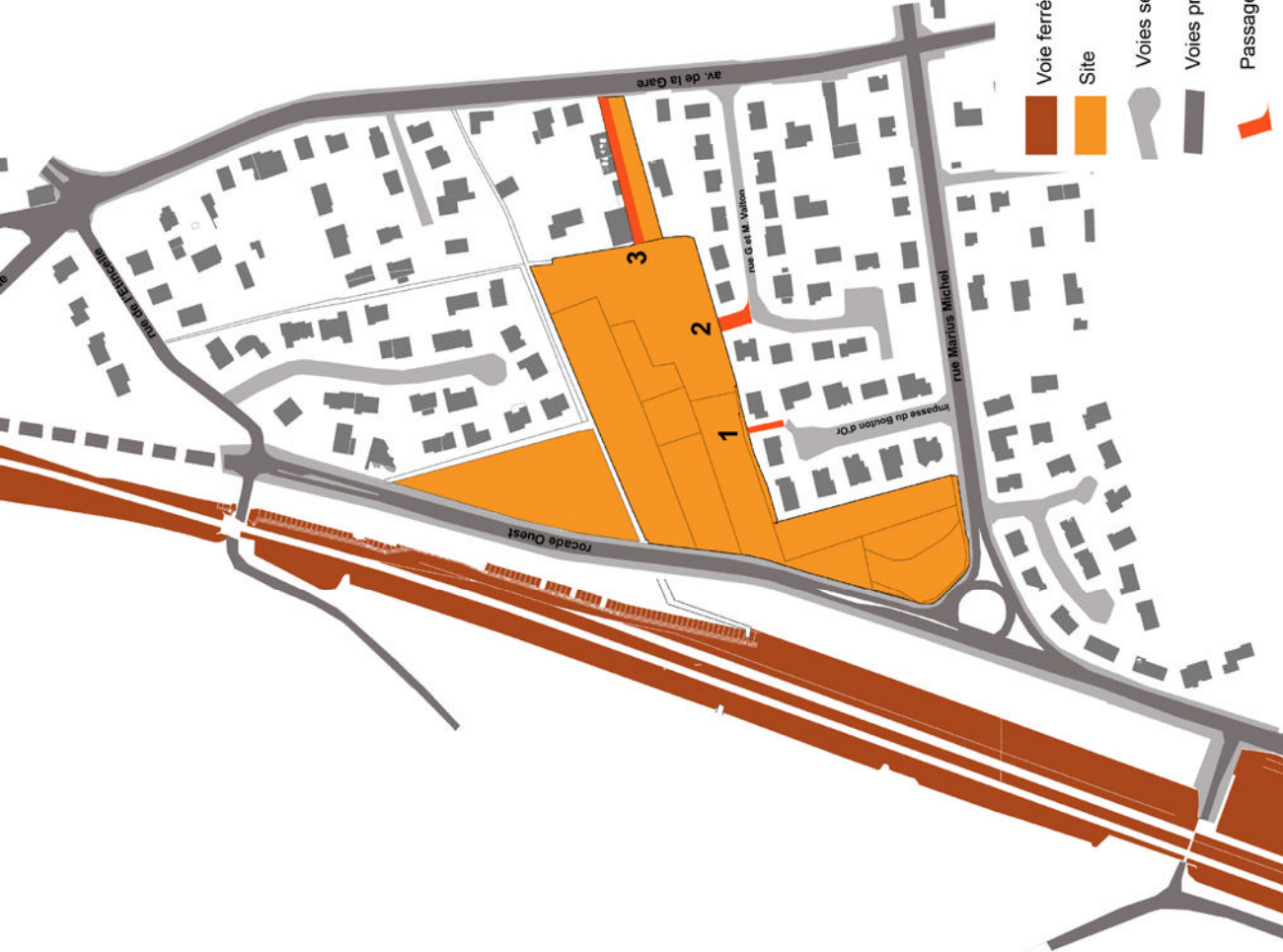
Au delà de la ligne boisée qui suit le petit Bédât, les quatre peupliers, les sujets isolés au coeur des parcelles -tel le frêne qui marque le passage vers la rue Valton-, les quelques bosquets établis en limite du site constituent des figures végétales remarquables et un patrimoine arboré sur lequel il convient de s'appuyer pour structurer et qualifier les futurs espaces publics, espaces privatifs communs et dessertes de l'opération de logements.



frêne isolé marquant le seuil vers la rue Valton

la figure des 4 peupliers

Les accès et liaisons



Les passages 1 et 2 au sud offrent deux connexions aux lotissements riverains mais surtout des potentielles liaisons piétonnes et cyclables vers le centre bourg.

> **le passage 1** s'inscrit dans le prolongement de l'impasse du bouton d'Or, un passage donne accès au site



> **le passage 2**, qualifié par la présence d'un frêne, rejoint la rue Valton. Il constitue un seuil potentiel vers le futur quartier.



le frêne vient qualifier le passage

> **le passage 3**, permettra la liaison du site à l'avenue de la Gare, à l'école et aux quartiers est de la commune. Il convient de le traiter avec attention



ouverture potentielle du site sur l'avenue de la Gare (à gauche de la maison)



de la rue Marius Michel jusqu'au coeur du site par l'impasse du Bouton d'Or



le passage et le cadrage sur le coeur d'îlot



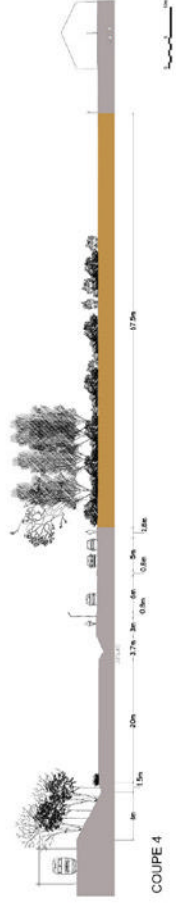
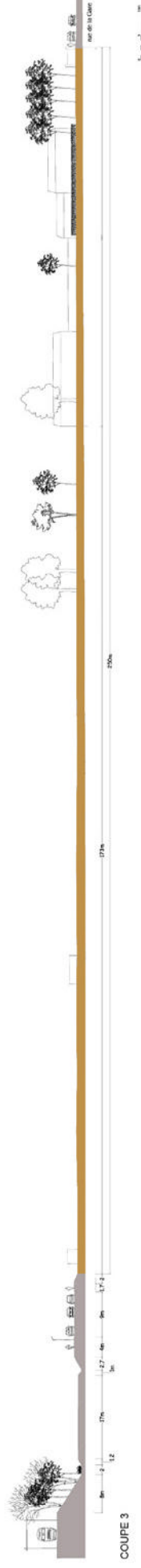
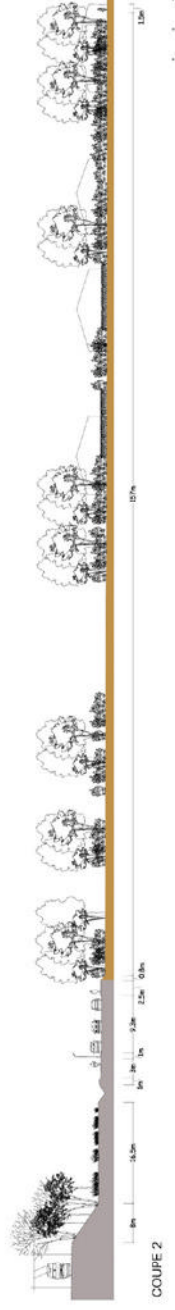
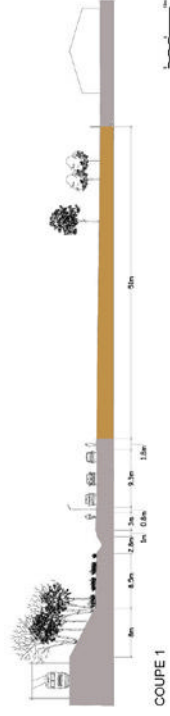
Parcelle 18 opérant la liaison entre le couer du site et l'avenue de la Gare



perception de l'ouverture à l'est depuis le coeur du site

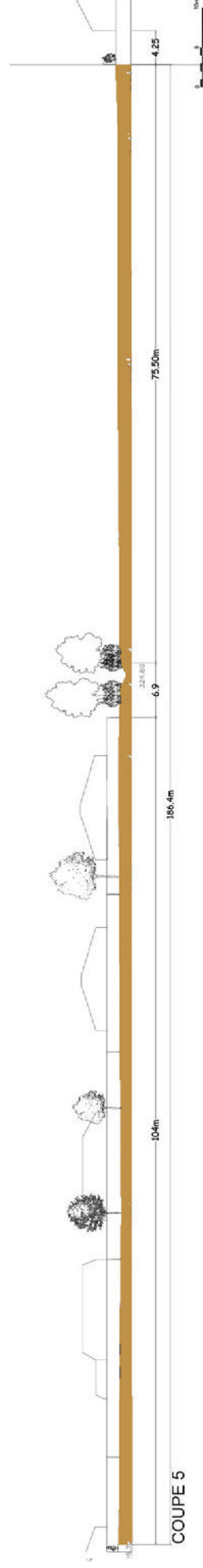
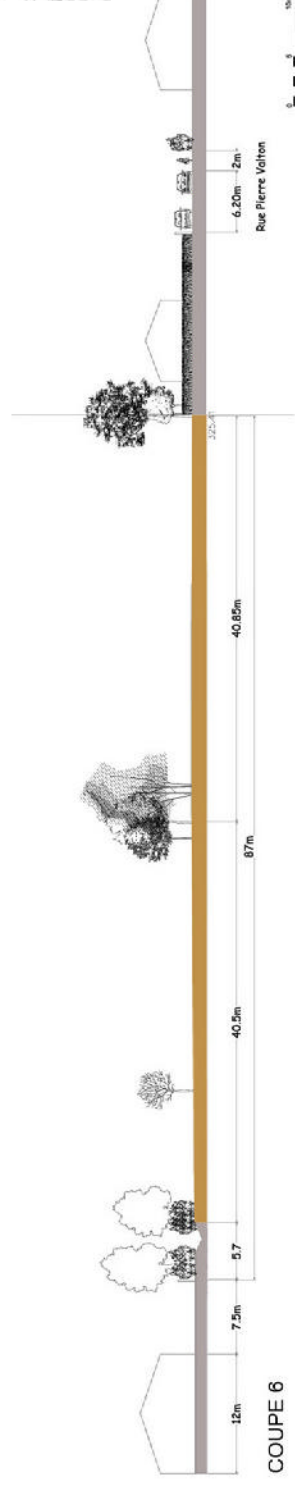
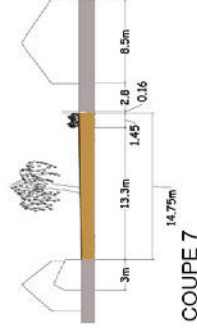
Profondeur du site

D'une longueur maximum de 250m entre la rocade et l'avenue wde la Gare, le site présente au nord et au sud de vraies étroitures et des configurations en pointe avec lesquelles il conviendra de composer.



Profondeur du site

Large de seulement 15m sur la parcelle permettant une ouverture à l'est vers la rue de la Gare, le site présente une largeur moyenne de 85 m sur le tènement central compris entre le petit Bédât et la limite sud.





Parcelles	Superficies (M²)	propriétaires	Observations
BI862	339	commune	
BI857	3796	Commune	
BI869	621	Commune	
BI873	1132	Commune	
BI633	798	Commune	
BI681	93	Commune	
BI871	70	Commune	
BI833	1884	Epf-Snaf	Acquisition amiable
BI 829	3482	Consorts MAURAND	Aucune négociation engagée
BI118	1106	MR MAURAND Jean-Charles	Aucune négociation engagée
BI20	4649	Consorts MAURAND	Aucune négociation engagée
BI831	1429	MR et Mme GRAVIL Louis	Aucune négociation engagée
BI18	629	Succession VIDAL	En cours acquisition succession à régler préalablement
BI19	729	MME COUDEYRAS	E n cours acquisition accord du 30/08/2010
BI10	1688	MR BLANC Jean-Pierre	Aune négociation amiable engagée
Total	22445		

> 15 Parcelles

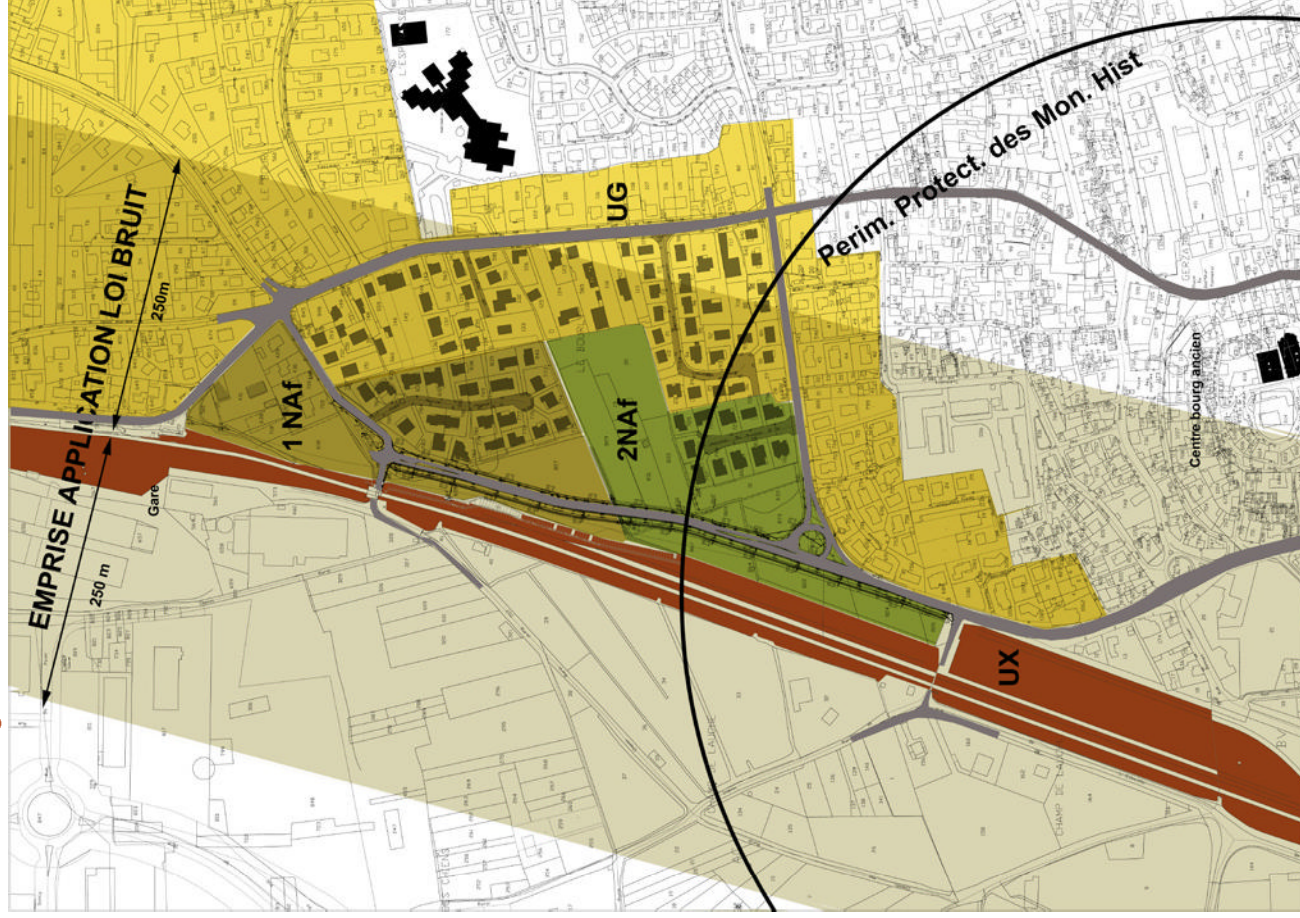
Les 2,25 ha potentiellement disponibles sont découpés en 15 parcelles de taille variant de 70m2 (parcelles résiduelles liées à la réalisation de la rocade ouest) à 4649m2 pour la grande parcelle centrale (BI20)

> Parcelles acquises

8733m2 soit 40% des 2,25 ha appartiennent d'ores et déjà à la collectivité publique dont 80 % à la commune (6849 m2) et 20% à l'EPF-SMAF (1884m2)

> Parcelles à acquérir

13712 m2 soit 60% de la globalité des terrains restent à acquérir. Seules les deux petites parcelles au coeur du site d'une surface globale de 1358m2 (BI 18 et 19) sont en cours d'acquisition soit 10% seulement des parcelles privées.



> Application Loi Bruit

Une largeur de 250 m de part et d'autre de la voie ferrée soit une bande de 500m est soumise à l'application de la loi Bruit. Depuis le 28 octobre 1994, une nouvelle réglementation relative aux caractéristiques acoustiques des bâtiments d'habitation (NRA) remplace le texte de 1969 et les modifications de 1975.

Pour les logements construits après 1969 ou après la NRA, vous pouvez vous retourner contre le propriétaire s'il y a un problème d'isolation acoustique dans la mesure où il doit vous assurer la tranquillité du logement. Mais ce dernier n'est pas forcément responsable du défaut d'isolation : il peut alors lui se retourner à son tour contre l'entrepreneur. Attention toutefois : même si la NRA est plus stricte en matière de norme d'isolation, cela ne garantit pas une absence totale de bruit.

> Zonage PLU

Le site identifié est soumis à la réglementation de trois zones, 1NAF (parcelle 857 au nord), 2NAF (pour la majorité des parcelles), UG (parcelle 18).

Les zones 1NAF et 2NAF sont aujourd'hui insuffisamment équipées pour permettre une utilisation immédiate mais une urbanisation sous forme d'équipements collectifs a été décidée. Elles sont destinées à devenir zone UF.

Dans la zone 2NAF sont autorisées les occupations ou utilisations du sol suivantes :

- soit un minimum de 20 logements collectifs ou 10 logements individuels sous condition de réalisation de 20% de logements sociaux et une SHON commerciale ou d'activités supérieure à 1000m²,
- soit un aménagement devant réunir la totalité des parcelles concernées dans le cas où la zone ou partie de la zone ne présente pas la surface suffisante pour réaliser les opérations visées à l'alinéa ci-dessus sous condition de 20% de logements sociaux pour les opérations de 10 logements ou plus.

> Périmètre de protection des Monuments Historiques

Quelques parcelles au sud du site sont inscrites dans le Périmètre de Protection des Monuments Historiques en raison de la proximité immédiate du centre bourg.

Le plan ci-contre reprend le zonage du POS modifié n°8

Enjeux

En lien avec les potentiels du site et les contraintes fortes du site, en lien aussi avec les projets connexes initiés ou en cours d'élaboration, une somme d'enjeux inhérents à la mise en place des futures conditions d'habiter semblent, d'ores et déjà, s'imposer.

1- la mutation des abords de la voie ferrée en parc linéaire intégrant

- la gestion du talus boisé,
- la valorisation de la prairie

2- la transformation de la rocade en boulevard intégrant :

- la réduction de l'emprise du carrefour avec la rue M. Michel
- la plantation d'un alignement d'arbres
- la plantation des terre-plein centraux et des accotements
- la mise en place de traversées piétonnes sécurisées et confortables entre le site et le parc linéaire

3- la valorisation des modes doux intégrant :

- la mise en place de connexions piétonnes et cyclables vers les quartiers est et vers le centre bourg en s'appuyant sur les passages existants
- la liaison au pôle Gare actuel ou à venir

4- la mise en place des qualités d'habiter intégrant :

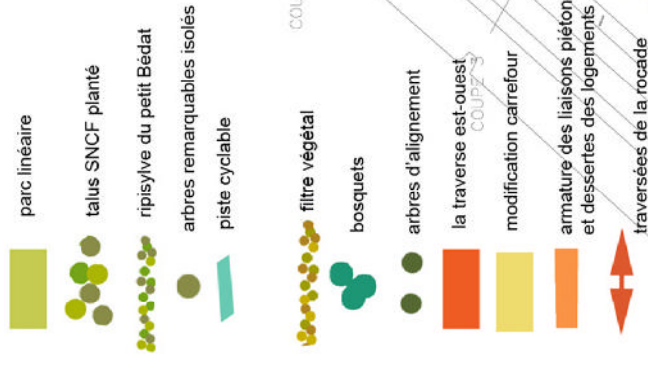
- la question de la proportion entre espaces publics / espaces privatifs communs et espaces privatifs
- la question de l'échelle (rapport à la nappe pavillonnaire, au boulevard et voie ferrée),
- la prise en compte des nuisances sonores du boulevard et de la voie ferrée (périmètre loi bruit)
- la question de la mixité programmatique entre activités / commerces / logements, entre logements en accession et logements sociaux, entre individuel, intermédiaire et collectif
- la question du stationnement (le POS préconisant 2 places par logement)
- la question du végétal comme matière structurante du projet
- la gestion de l'eau.

5- l'urbanisation du ténement intégrant :

- une densité recherchée de 65 logts/ha soit 150 logements environ sur 2,25ha
- une variation des densités et typologies allant du logement collectif (50%) en lien avec le boulevard, au logement intermédiaire (20% environ) et individuel groupé (30%).
- une variété de l'offre entre le logement locatif Ophis (30%), l'accession sociale Ophis (10%) et la promotion privée (60%)

Orientations

Orientations



Mise en place de l'armature de desserte, d'espaces publics et d'espaces extérieurs privatifs partagés :

- 1- valorisation d'un axe majeur est-ouest offrant une perméabilité au site
- 2- valorisation des rives du ruisseau et gestion de la ripisylve,
- 3- connexions avec les lotissements sud et le centre bourg

En marge et accompagnement du projet :

- 1- développement d'un parc linéaire le long de la voie ferrée
- 2- reconquête du boulevard (modifications du carrefour, plantations et traversées supplémentaires)

