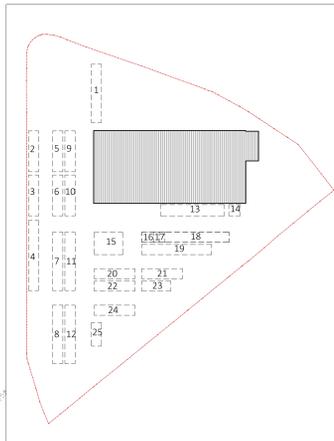
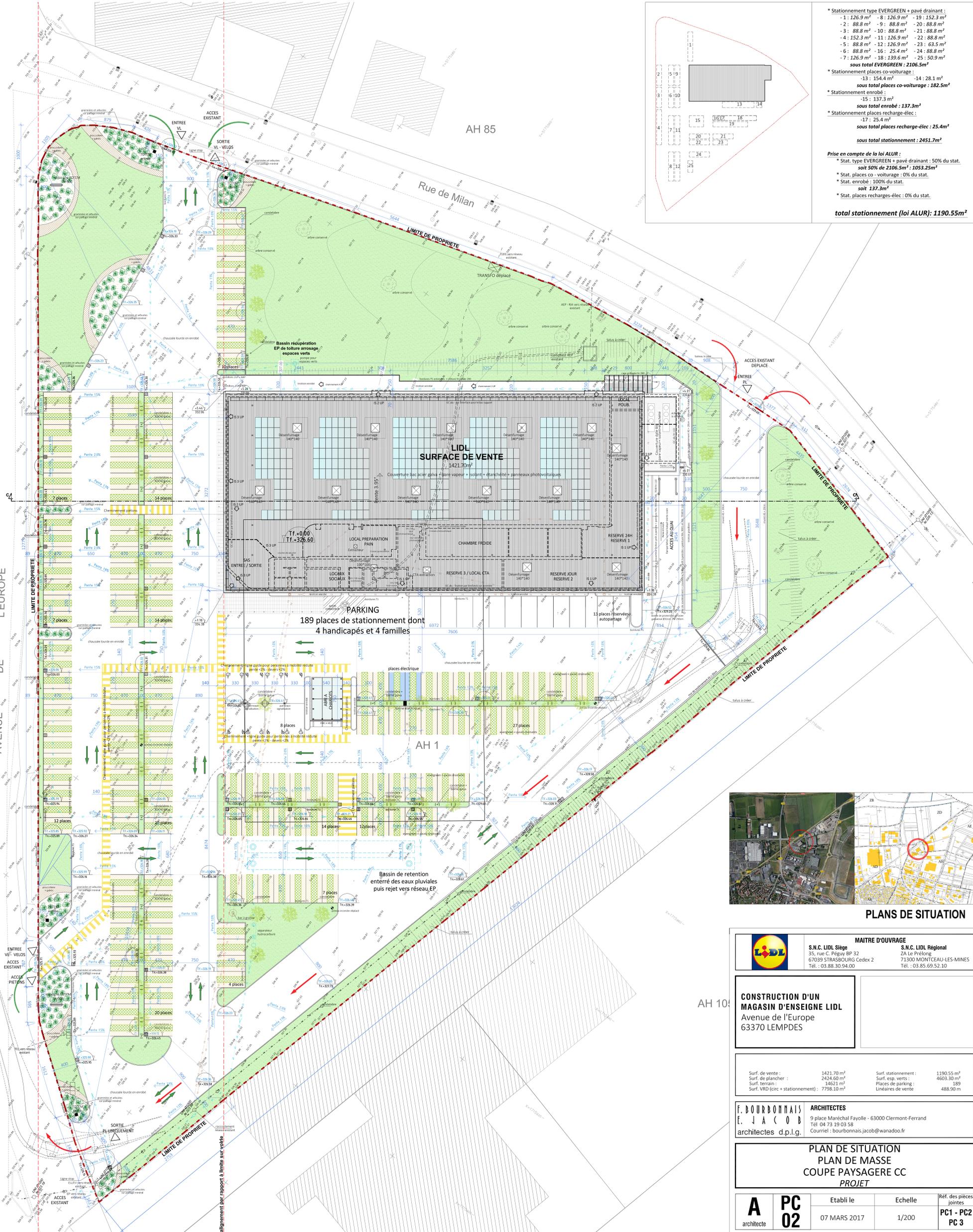


COUPE PAYSAGERE CC - ech 1/200



* Stationnement type EVERGREEN + pavé drainant :

- 1 : 126.9 m² - 8 : 126.9 m² - 19 : 152.3 m²
- 2 : 88.8 m² - 9 : 88.8 m² - 20 : 88.8 m²
- 3 : 88.8 m² - 10 : 88.8 m² - 21 : 88.8 m²
- 4 : 152.3 m² - 11 : 126.9 m² - 22 : 88.8 m²
- 5 : 88.8 m² - 12 : 126.9 m² - 23 : 63.5 m²
- 6 : 88.8 m² - 16 : 25.4 m² - 24 : 88.8 m²
- 7 : 126.9 m² - 18 : 139.6 m² - 25 : 50.9 m²

sous total EVERGREEN : 2106.5m²

* Stationnement places co-voiturage :

- 13 : 154.4 m²
- 14 : 28.1 m²

sous total places co-voiturage : 182.5m²

* Stationnement enrôlé :

- 15 : 137.3 m²

sous total enrôlé : 137.3m²

* Stationnement places recharge-élec :

- 17 : 25.4 m²

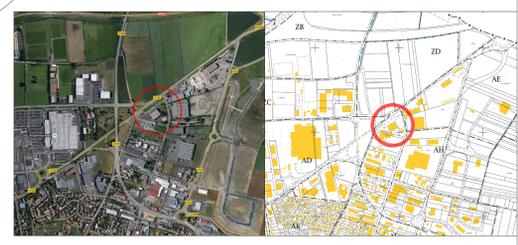
sous total places recharge-élec : 25.4m²

sous total stationnement : 2451.7m²

Prise en compte de la loi ALUR :

- * Stat. type EVERGREEN + pavé drainant : 50% du stat. soit 50% de 2106.5m² : 1053.25m²
- * Stat. places co-voiturage : 0% du stat. soit 137.3m²
- * Stat. enrôlé : 100% du stat.
- * Stat. places recharges-élec : 0% du stat.

total stationnement (loi ALUR) : 1190.55m²



PLANS DE SITUATION

	S.N.C. LIDL Siège	MAITRE D'OUVRAGE	S.N.C. LIDL Régional
	35, rue C. Peguy BP 32 67039 STRASBOURG Cedex 2 Tél. : 03.88.30.94.00		71300 MONTCEAU-LES-MINES Tél. : 03.85.69.52.10

CONSTRUCTION D'UN MAGASIN D'ENSEIGNE LIDL
Avenue de l'Europe
63370 LEMPDES

Surf. de vente :	1421.70 m ²	Surf. stationnement :	1190.55 m ²
Surf. de plancher :	2424.60 m ²	Surf. esp. verts :	4603.30 m ²
Surf. terrain :	3462.1 m ²	Places de parking :	189
Surf. VRD (circ. + stationnement) :	7798.10 m ²	Linéaires de vente :	488.90 m

F. BOURBONNAIS
E. JACOB
architectes d.p.i.g.

ARCHITECTES
9 place Maréchal Foyolle - 63000 Clermont-Ferrand
Tél 04 73 19 03 58
Courriel : bourbonnais.jacob@wanadoo.fr

PLAN DE SITUATION
PLAN DE MASSE
COUPE PAYSAGERE CC
PROJET

A architecte	PC 02	Etabi le	Echelle	Ref. des pièces jointes
		07 MARS 2017	1/200	PC1 - PC2 PC 3

Ind.	DATE	DESIGNATIONS DES MODIFICATIONS

PLAN DE MASSE - ech 1/200

- Quercus ilex avec fosse délimitée par bordure T1
 - Quercus ilex
 - Arbre existant conservé
- arbustes et graminées type :
- photinia red robin
- buxus sempervirens
- cornouiller
- forsythia
- gazon
 - pouzolane + galets
 - paillage minéral
- places Evergreen avec pavés drainants 15x15
 - places de stationnement recharge électrique Evergreen avec pavés drainants 15x15
 - réseau EP
 - réseau EU/EV

Annexe

2

Notice descriptive

**MAITRE D'OUVRAGE****S.N.C. LIDL Siège**

35, rue C. Péguy BP 32
67039 STRASBOURG Cedex 2
Tél. : 03.88.30.94.00

S.N.C. LIDL Régional

ZA Le Prélong
71300 MONTCEAU-LES-MINES
Tél. : 03.85.69.52.10

**CONSTRUCTION D'UN
MAGASIN D'ENSEIGNE LIDL**

Avenue de l'Europe
63370 LEMPDES

Surf. de vente : 1421.70 m²
Surf. de plancher : 2424.60 m²
Surf. terrain : 14621 m²
Surf. VRD (circ + stationnement) : 7798.10 m²

Surf. stationnement : 1190.55 m²
Surf. esp. verts : 4603.30 m²
Places de parking : 189
Linéaires de vente : 488.90 m

**F. BOURBONNAIS
E. J A C O B
architectes d.p.l.g.**

ARCHITECTES

9 place Maréchal Fayolle - 63000 Clermont-Ferrand
Tél 04 73 19 03 58
Courriel : bourbonnais.jacob@wanadoo.fr

**NOTICE DESCRIPTIVE
INSERTIONS PAYSAGERES
PHOTOGRAPHIES DU TERRAIN**

A architecte	PC 05	Etabli le	Echelle	Réf. des pièces jointes
		07 MARS 2017		PC4 - PC6 PC7- PC8

Ind.	DATE	DESIGNATIONS DES MODIFICATIONS

PC 4 NOTICE ARCHITECTURALE

Situation du terrain - environnement

Le terrain se situe au croisement de deux voies de circulation à la sortie de la ville de Lempdes : l'avenue de l'Europe et la rue de Milan. Il s'inscrit dans un environnement hétéroclite avec des zones agricoles au Nord et à l'Est, des zones d'activités (plateforme courrier, artisanat...) au Sud et des zones à vocations commerciales à l'Ouest (CORA, DECATHLON...). En arrière plan apparaît l'Aéroport de Clermont Auvergne situé à Aulnat ainsi que l'A711 en direction de Lyon. Un important nœud routier se situe en amont de la parcelle (au sud), au niveau de la caserne de pompiers.

Ce terrain accueille actuellement une ancienne cellule commerciale (ATLAS) et un bâtiment abritant une activité artisanale. Ces deux entités seront démolies dans le cadre du présent projet.

Cette parcelle présente une forte dénivellation entre la partie située le long de l'avenue de l'Europe à la topographie plate et le fond de celle-ci le long de la rue de Milan. Les accès se font actuellement à la fois le long de l'avenue de l'Europe, mais également au croisement des deux voies et enfin sur la rue de Milan.

Projet de construction - volumétrie - matériaux

Le projet consiste à la construction d'un magasin d'enseigne LIDL avenue de l'Europe à Lempdes, conforme au nouveau concept architectural (NFKT14) de l'enseigne. Ce bâtiment en R+1 (seul le RDC sera accessible au public) se composera d'une surface de vente, d'un sas d'entrée et de sortie, de locaux sociaux sur deux niveaux, d'un local préparation pain, de réserves, de chambres froides, d'un quai de déchargement avec auvent et rampe d'accès poids lourds et de locaux techniques situés également sur deux niveaux.

L'accès au bâtiment se fera depuis les accès existants dont un sera déplacé (accès poids lourds rue de Milan). Il y aura le long de l'avenue de l'Europe une entrée pour les véhicules légers (VL) - piétons et vélos, une sortie pour les poids lourds (PL), VL et vélos ; à l'angle entre avenue de l'Europe et rue de Milan une entrée / sortie VL et enfin rue de Milan une entrée PL.

Le futur magasin LIDL sera implanté parallèlement à l'avenue de l'Europe, présentant sur cette voie une façade entièrement vitrée et se prolongeant vers l'entrée du magasin située à l'angle des façades Sud et Ouest, entrée qui sera également vitrée sur toute la hauteur. La structure du bâtiment sera composée de poteaux béton isolés par l'extérieur soutenant une charpente bois lamellé collé et supportant une toiture mono pente (3.95°) en bac acier recouvert d'une membrane. Le quai de déchargement accolé en façade Est recevra quant à lui une couverture en toiture terrasse où seront installés des groupes extérieurs. L'enveloppe du bâtiment sera composé de murs en béton cellulaire, matériau léger, porteur et isolant à la fois et ne nécessitant pas l'ajout d'un complexe isolant, qui seront soit recouverts d'un enduit taloché et peints en blanc crème (RAL 9001), soit habillé de panneaux de parements en pierre calcaire (en façade principale - façade Sud). Un couronnement en bardage de type ALUCOBOND gris RAL 9006 sera réalisé en partie haute des murs et sera remplacé au droit des châssis vitrés au R+1 par des brises soleil de même finition et de même teinte. Un soubassement peint gris RAL 7038 sera mis en œuvre. L'ensemble des menuiseries seront en alu laqué de teinte grise RAL 7024. Enfin deux enseignes seront installées sur ce bâtiment : une sur la façade Ouest vitrée et une autre sur la façade Sud.

Afin de minimiser le nivellement du terrain, le bâtiment sera implanté à une altitude proche du niveau intérieur du magasin existant. Des talus seront ainsi mis en œuvre à l'est de la parcelle le long de la voie d'accès PL et le long de la façade arrière du bâtiment, permettant de dissimuler les groupes extérieurs situés dans une cage grillagée, ainsi qu'en limite sud avec bâtiment mitoyen.

Traitement paysager - aménagement

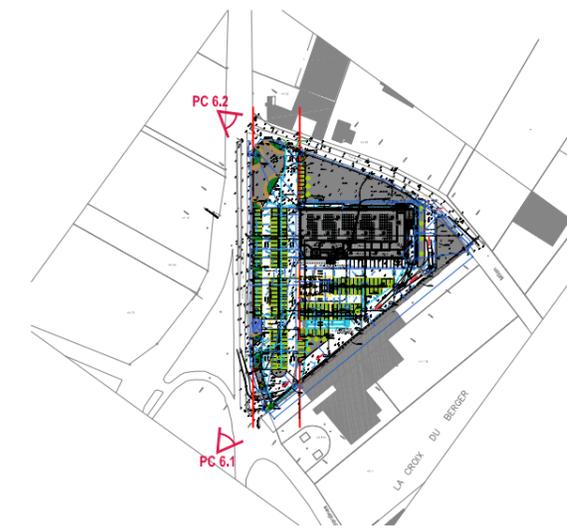
Les espaces libres seront paysagés et recevront un parking de 189 places dont 4 places dédiées aux personnes handicapés, 4 places famille, 2 places réservées pour la recharge des voitures électriques, et 13 places réservées pour l'auto partage. Ce parking sera découpé en îlot avec bandes végétales engazonnées et plantation d'arbre de type Quercus Ilex. Ce projet prévoit la conservation de 8 arbres existants et la plantation de nouveaux permettra d'obtenir une parcelle plantée de 48 arbres. Un traitement particulier des espaces verts le long de l'avenue de l'Europe ainsi qu'au droit de l'entrée et sortie VL sera mis en œuvre. En effet ponctuellement des espaces mêlant le végétal au minéral (plantations de massifs arbustifs et graminés type photinia red robin, buxus semperviens, forsythia, cornouiller, sur un paillage minéral et cernés de sentier en pouzzolane et galets) seront intégrés aux espaces engazonnés.

Les entrées et sortie VL seront équipées de totems rétro éclairés et 2 totem-enseignes seront installés le long de l'avenue de l'Europe.

Dans une démarche écologique, 168 places seront réalisées en pavés drainant et evergreen, permettant ainsi de limiter les zones imperméables de stationnement. De plus les eaux de toitures seront récupérées pour être ensuite utilisées pour l'arrosage des espaces verts, limitant ainsi l'usage d'eau potable. Un bassin de rétention sera mis en œuvre sur site pour collecter les eaux pluviales de parking puis les rejeter de façon limitée après traitement (séparateur hydrocarbure). Enfin des panneaux photovoltaïques seront installées en toiture et permettra au bâtiment de tendre vers une autonomie en terme d'énergie consommée.



PC 6.1 INSERTION - vue projet



PC 6.1 INSERTION - vue actuelle



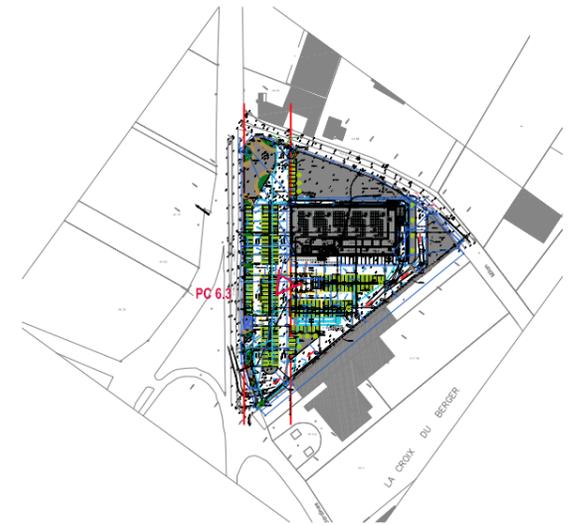
PC 6.2 INSERTION - vue projet



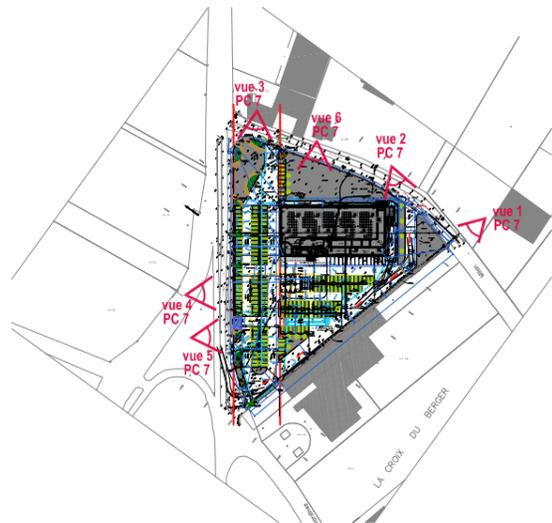
PC 6.2 INSERTION - vue actuelle



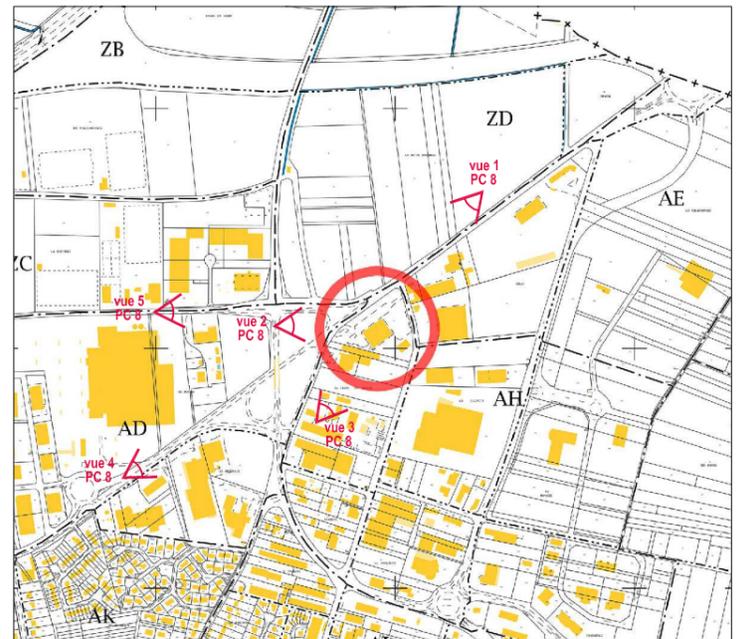
VUE AERIENNE



PC 6.3 INSERTION



PC 7 - VUES DU TERRAIN DANS ENVIRONNEMENT PROCHE



PC 8 - VUES DU TERRAIN DANS PAYSAGE LOINTAIN

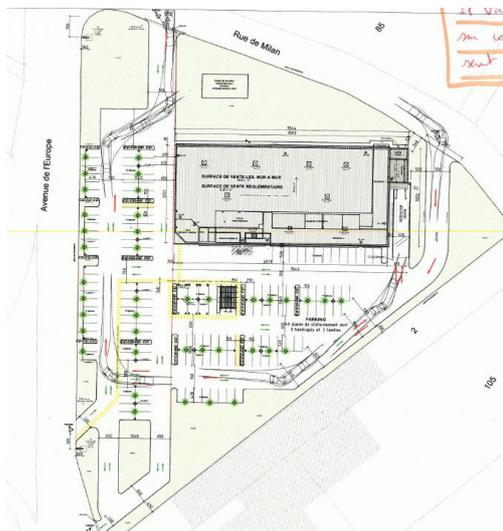
Annexe

3

Rapport d'étude SORMEA

Rapport d'étude

Futur centre commercial Lidl situé avenue de l'Europe -
Lempdes (63)



Projet magasin Lidl –avenue de l'Europe (63370)

133 rue Châteaubriand
63100 CLERMONT-FERRAND
Tél. : 04.73.24.67.57
Fax : 04.73.24.69.88
www.sormea.fr

Version 1	Rédaction	Vérification	Validation
Mars 2017	P.GERMANAUD	J.BONTE	J.CHIRADE

Table des matières

1	CONTEXTE DE L'ETUDE ET PLANNING	3
2	LOCALISATION DES COMPTAGES	4
3	RESULTATS ENQUETE TERRAIN	5
3.1	Les comptages automatiques	5
3.1.1	Trafic Moyen Journalier	5
3.2	Les comptages directionnels	5
3.3	Répartition du trafic en UVP - Rue de Milan	7
3.3.1	Vendredi HP 16h30-17h30	7
3.3.2	Samedi HP 16h00-17h00	8
3.4	Répartition du trafic en UVP - Rue des Bardines	9
3.4.1	Vendredi HP 16h30-17h30	9
3.4.2	Samedi HP 16h00-17h00	10
4	EXPLOITATION DES DONNEE	11
4.1	Analyse socio-économique	11
4.2	Les réserves de capacité à l'état actuel	12
4.2.1	Axe RD766/Rue de Milan	12
4.2.2	Axe RD766/Rue des Bardines	13
4.3	Le futur projet	15
4.3.1	Les hypothèses prises en compte pour le calcul de trafic induit	15
4.3.2	Estimation du futur flux généré par LIDL le Vendredi	16
4.3.3	Estimation du futur flux généré par LIDL le Samedi	17
4.4	Répartition du trafic futur Rue de Milan	18
4.4.1	Vendredi HP 16h30-17h30	18
4.4.2	Samedi HP 16h00-17h00	19
4.5	Répartition du trafic futur Rue des Bardines	20
4.5.1	Vendredi HP 16h30-17h30	20
4.5.2	Samedi HP 16h00-17h00	21
4.6	Réserve de capacité futures	23
4.6.1	Axe RD766/Rue de Milan	22
4.6.2	Axe RD766/Rue des Bardines	23
5	CONCLUSION DE L'ETUDE	25

1 CONTEXTE DE L'ETUDE ET PLANNING

Dans le cadre du projet de la création du futur centre commercial Lidl situé Avenue de l'Europe à Lempdes en lieu et place de l'ancien magasin Atlas, LIDL souhaite évaluer l'impact du projet en vue d'un dépôt de CDAC.

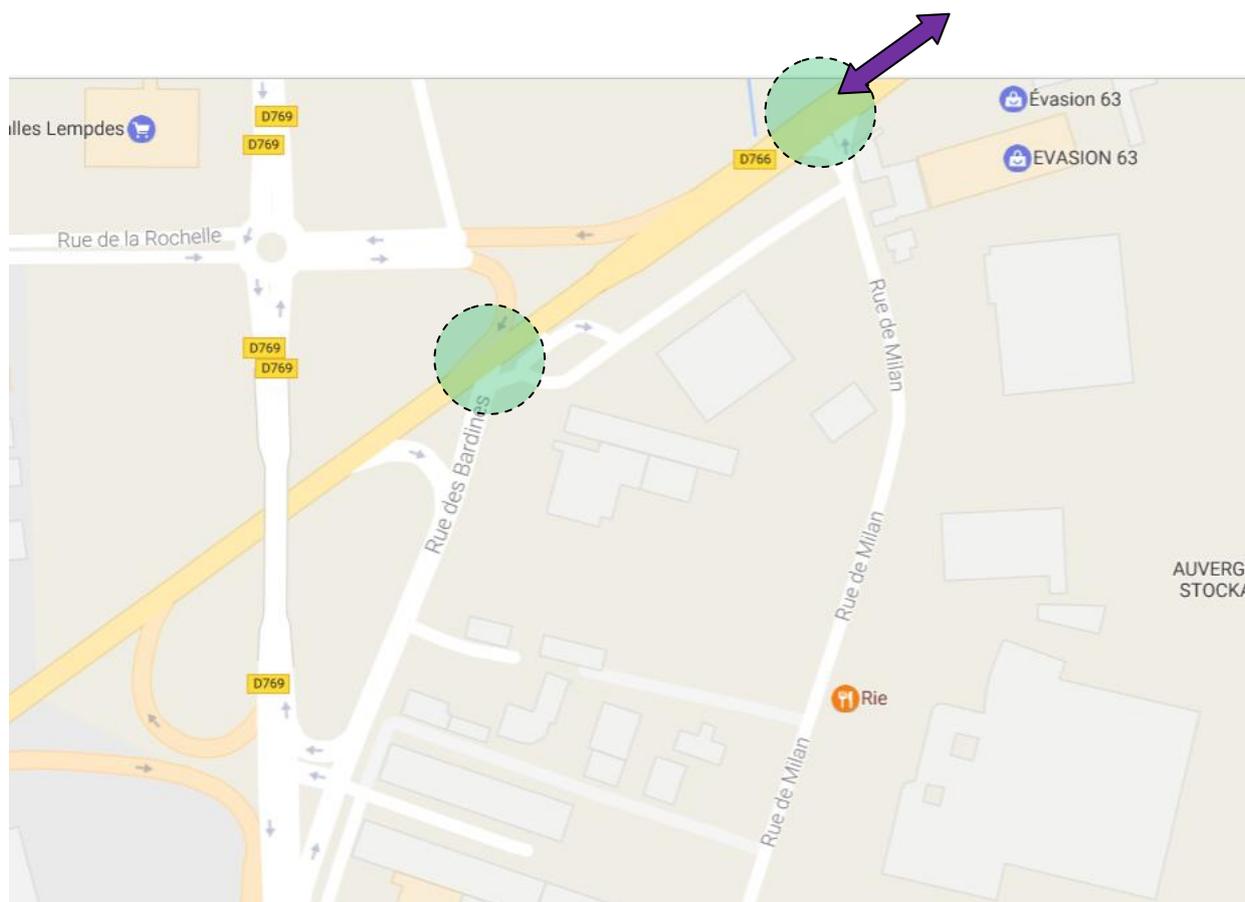
Cette étude devra intégrer les éléments suivants :

- Etude et analyse de l'existant – Vendredi et samedi.
- Estimation des flux futurs
- Impact du programme sur les infrastructures actuelles
- Propositions d'améliorations nécessaires pour accompagner l'évolution de la demande
- Note technique complète

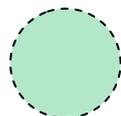
Pour mener à bien cette étude, trois types de recueils de données ont été menés :

- ✓ Des comptages automatiques par radar :
 - D'une durée de 7 jours consécutifs,
 - Discrimination VL/PL,
 - Détaillés par quart d'heure.
- ✓ Des comptages directionnels par caméra :
 - Réalisés en période de pointe, Vendredi 3 mars de 16h30 à 18h30 et le Samedi 4 mars de 15h00 à 17h00,
 - Discrimination VL/PL/TC/2RM,
 - Détaillés par quart d'heure.
- ✓ Un relevé de fonctionnement sur l'ensemble de la zone d'étude
 - Identification des dysfonctionnements éventuels sur les carrefours,
 - Relevé le jour de l'enquête aux mêmes heures de pointe.

2 LOCALISATION DES COMPTAGES



Lempdes 63370



Comptages directionnels



Comptage automatique

La totalité des données a été recueillie les semaines 9-10 de 2017, hors période de vacances scolaires :

- Comptages directionnels et remontées de file, le Vendredi 3 et Samedi 4 Mars 2017,
- Comptages automatiques du lundi 6 mars au dimanche 2017.

3 RESULTATS ENQUETE TERRAIN

3.1 Les comptages automatiques

3.1.1 Trafic Moyen Journalier



3.2 Les comptages directionnels

Les heures de pointe du Vendredi et du Samedi ont été déterminées par les comptages directionnels pour nos deux rues étudiées.

Comptages directionnels : **Rue de Milan**

-	Heure	Total (TV)
Vendredi	16h30-17h30	1021
	16h45-17h45	994
	17h-18h	958
	17h15-18h15	990
	17h30-18h30	902
Samedi	15h-16h	954
	15h15-16h15	991
	15h30-16h30	975
	15h45-16h45	989
	16h-17h	1000

- L'heure de pointe du Vendredi est de 16h30 à 17h30.
- L'heure de pointe du Samedi est de 16h00 à 17h00.

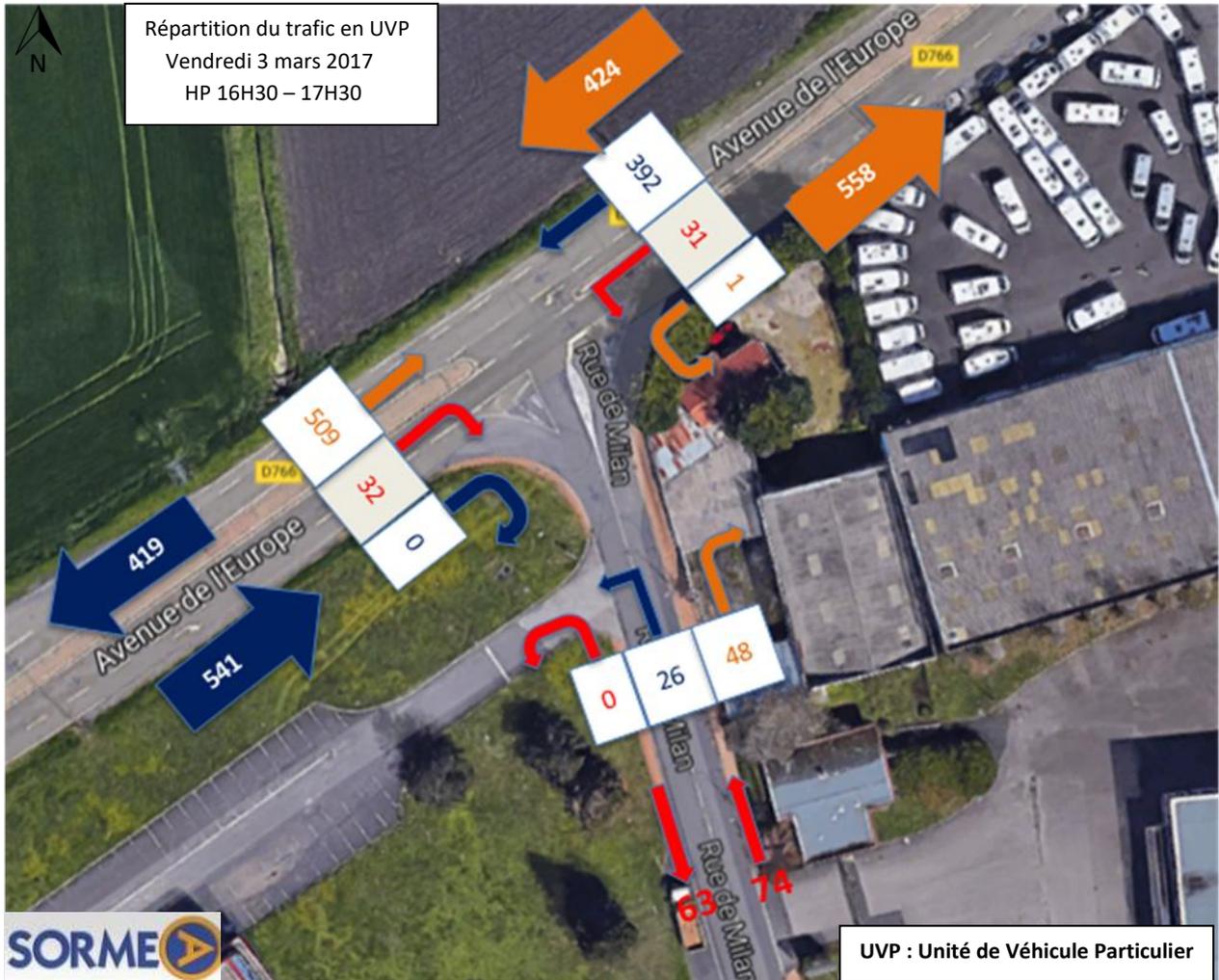
Comptages directionnels : **Rue des Bardines**

Jour	Heure	Total (TV)
Vendredi	16h30-17h30	765
	16h45-17h45	748
	17h-18h	728
	17h15-18h15	765
	17h30-18h30	703
Samedi	15h-16h	730
	15h15-16h15	765
	15h30-16h30	769
	15h45-16h45	762
	16h-17h	796

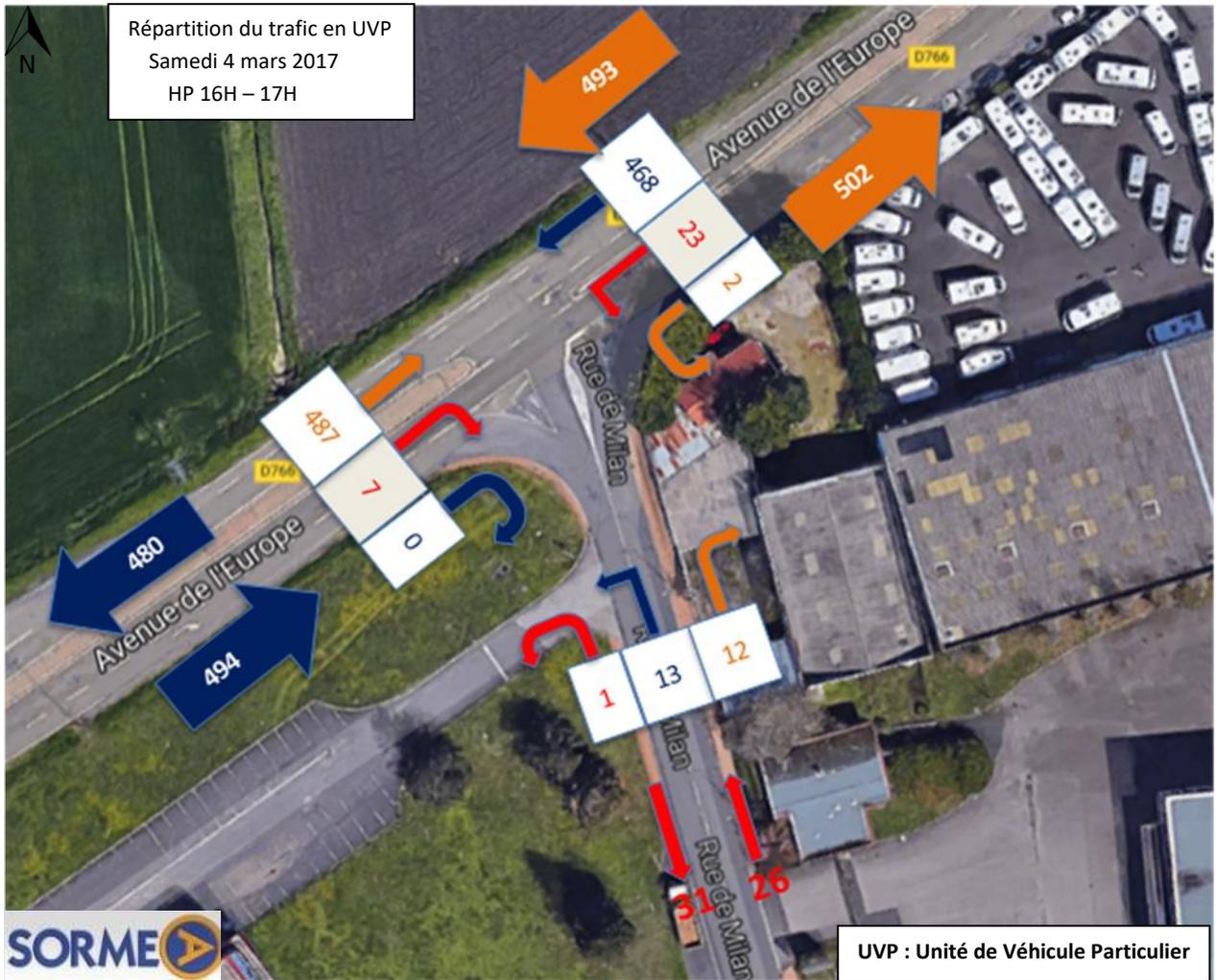
- L'heure de pointe le vendredi est de 16h30 à 17h30 ainsi que de 17h15 à 18h15. Pour la suite de cette étude nous choisirons de garder la première tranche horaire citée.
- L'heure de pointe le samedi est de 16h00 à 17h00.

3.3 Répartition du trafic en UVP Rue de Milan

3.3.1 Vendredi HP 16h30 - 17h30



3.3.2 Samedi HP 16h - 17h



3.4 Répartition du trafic en UVP Rue des Bardines

3.4.1 Vendredi HP 16h30 – 17h30



3.4.2 Samedi HP 16h – 17h



3.4.2 Conclusions sur la situation actuelle

On observe que le flux principal concerne les mouvements tout droits sur l'axe RD766 sur les deux carrefours, en effet à la situation actuelle les mouvements évoqués ci-dessus représentent environ 90% à 97% des déplacements au niveau des carrefours.

Le trafic du Samedi est plus faible que celui du Vendredi, qui comprend les flux pendulaires travail → domicile en plus des flux à destination des zones commerciales.

Aucuns dysfonctionnements n'ont été observés, les véhicules depuis les voies secondaires malgré l'importance des mouvements exprimés ci-dessus ont des temps d'attentes faibles n'induisant des comportements dangereux.

4 EXPLOITATION DES DONNEES

4.1 Analyse socio-économique

A l'échelle de Lempdes –Aulnat, Cournon-d'Auvergne, Dallet, Malintrat, Pont-du-Château:

- En 2014, l'aire de ce secteur comptabilisait **44 213 habitants** sur une superficie de **71.53 Km²**, soit une densité de population égale à **646 hab/Km²**. A l'échelle de la France, et surtout de l'Auvergne c'est une densité de population élevée, cela est dû à une proximité géographique de l'agglomération clermontoise.
Entre 2008 et 2014 on note une augmentation de la population de près de 4% soit un taux annuel moyen de 0,67 %. En 2013 les ménages s'élevaient au nombre de 19 625. L'augmentation du nombre d'habitants est due notamment à la dynamique économique de l'ancienne capitale régionale.
- En 2014, la tranche d'âge la plus importante de la population était les 45-59 ans (21%), suivie des tranches d'âge des 60-74 ans (18%), des 15-29 ans (18%) et des 0-14 ans (17%). Les deux tranches d'âge les moins représentées sont les 15-29 ans (16%) et les 75 ou plus (8%).

Nous considérons donc que pour la suite de l'étude une croissance de 1% par an sera appliquée aux mouvements tout droits sur l'axe RD 766.

4.2 Les réserves de capacité à l'état actuel

Les calculs des réserves de capacités sont déterminés selon la méthode de calcul définie dans le guide des carrefours urbains du Certu.

Qp	Qs	C	RC	T
Flux sur la voie principale	Flux sur la voie secondaire	Capacité	Réserve de capacité	Temps d'attente en secondes

Manœuvre de franchissement de la voie principale	
<i>Nombre de files de la voie principale</i>	<i>Valeur du créneau critique</i>
1	4 secs

Manœuvre d'insertion sur la voie principale en tourne à droite (TAD) ou tourne à gauche (TAG)		
	<i>Valeur du créneau critique</i>	
<i>Nombre de files de la voie principale</i>	<i>Voie principale à double sens</i>	
1	TAD	TAG
50km/h	5 secs	6secs

4.2.1 Axe RD766/Rue de Milan

Vendredi HP 16h30 – 17h30

Branche	Mouvement	Qp	Valeur du créneau critique	Qs	C	RC	T
RD 766	TAG	965	4	74	500	85%	8

Branche	Mouvement	Qp	Valeur du créneau critique	Qs	C	RC	T
Rue de Milan	TAD	541	5	74	580	87%	7
	TAG	965*	6	74	300	75%	16

*Ce chiffre (965) a été calculé en considérant le Tourne A Gauche effectué en traversant les axes de la RD 766 en une seule fois.

Samedi HP 16h – 17h

Branche	Mouvement	Qp	Valeur du créneau critique	Qs	C	RC	T
RD 766	TAG	493	6	26	700	96%	5

Branche	Mouvement	Qp	Valeur du créneau critique	Qs	C	RC	T
Rue de Milan	TAD	494	5	26	600	96%	6
	TAG	987*	6	26	300	91%	13

*Ce chiffre (987) a été calculé, en considérant le Tourne A Gauche effectué en traversant les axes de la RD 766 en une seule fois

Les réserves de capacité du Vendredi et Samedi soir pour la rue de Milan présentent un niveau très acceptable, il en est de même pour les temps d'attentes.

4.2.2 Axe RD766/Rue des Bardines

Vendredi HP 16h30 – 17h30

Branche	Mouvement	Qp	Valeur du créneau critique	Qs	C	RC	T
RD 766	TAG	742	4	38	540	93%	7

Branche	Mouvement	Qp	Valeur du créneau critique	Qs	C	RC	T
Rue des Bardines	TAD	513	5	38	600	94%	6

Samedi HP 16h – 17h

Branche	Mouvement	Qp	Valeur du créneau critique	Qs	C	RC	T
RD 766	TAG	491	4	30	700	96%	5

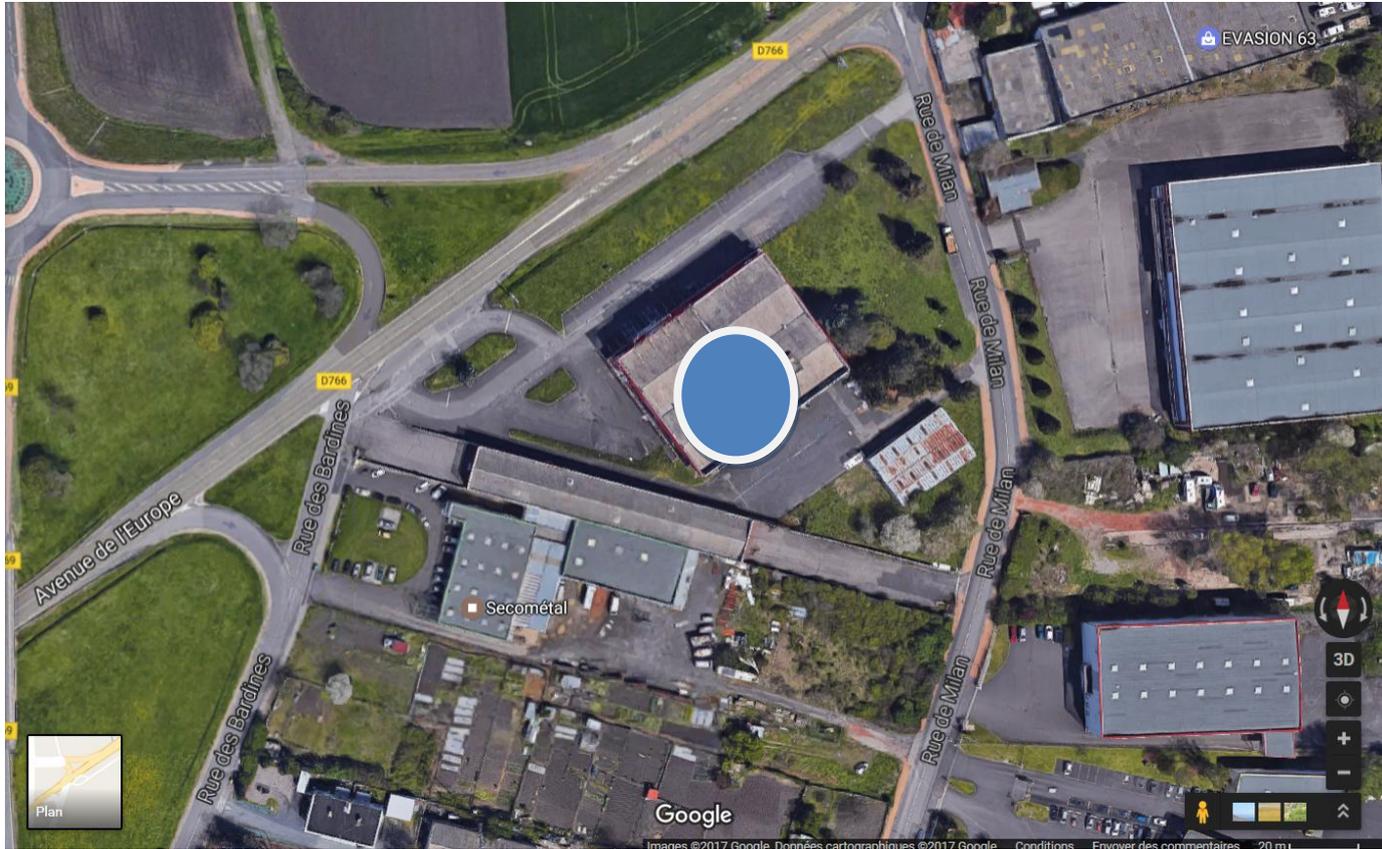
Branche	Mouvement	Qp	Valeur du créneau critique	Qs	C	RC	T
Rue des Bardines	TAD	491	5	30	600	95%	6

Les réserves de capacité de cet axe présentent un niveau élevé pour toutes les branches.

Ce carrefour présente également un bon fonctionnement pour l'heure de pointe du Vendredi et du Samedi avec un temps d'attente faible.

4.3 Le futur projet

Le projet est de créer un LIDL, en lieu et place de l'ancien magasin Atlas.



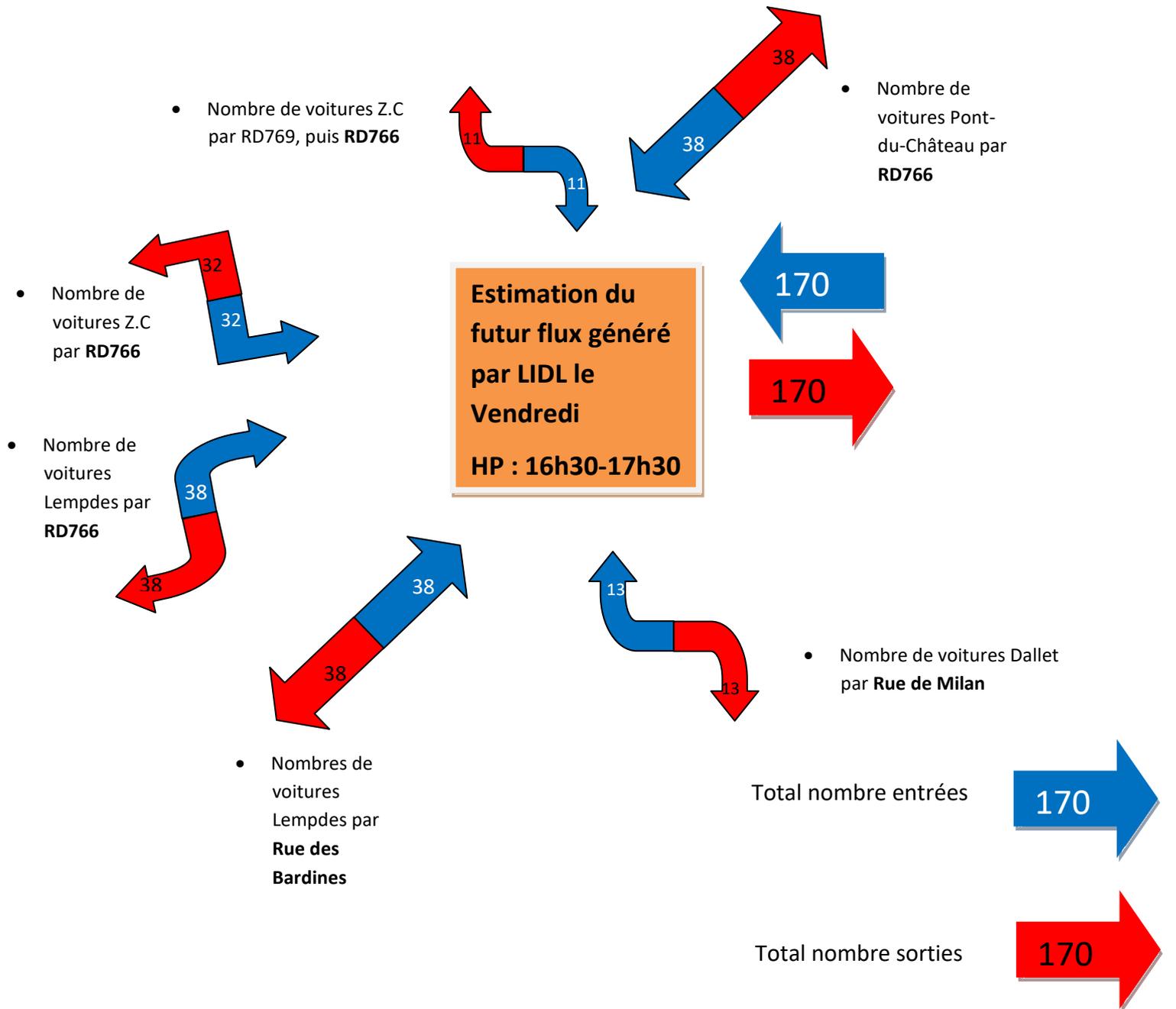
- **Emplacement futur LIDL**

4.3.1 Les hypothèses prise en compte pour le calcul de trafic induit

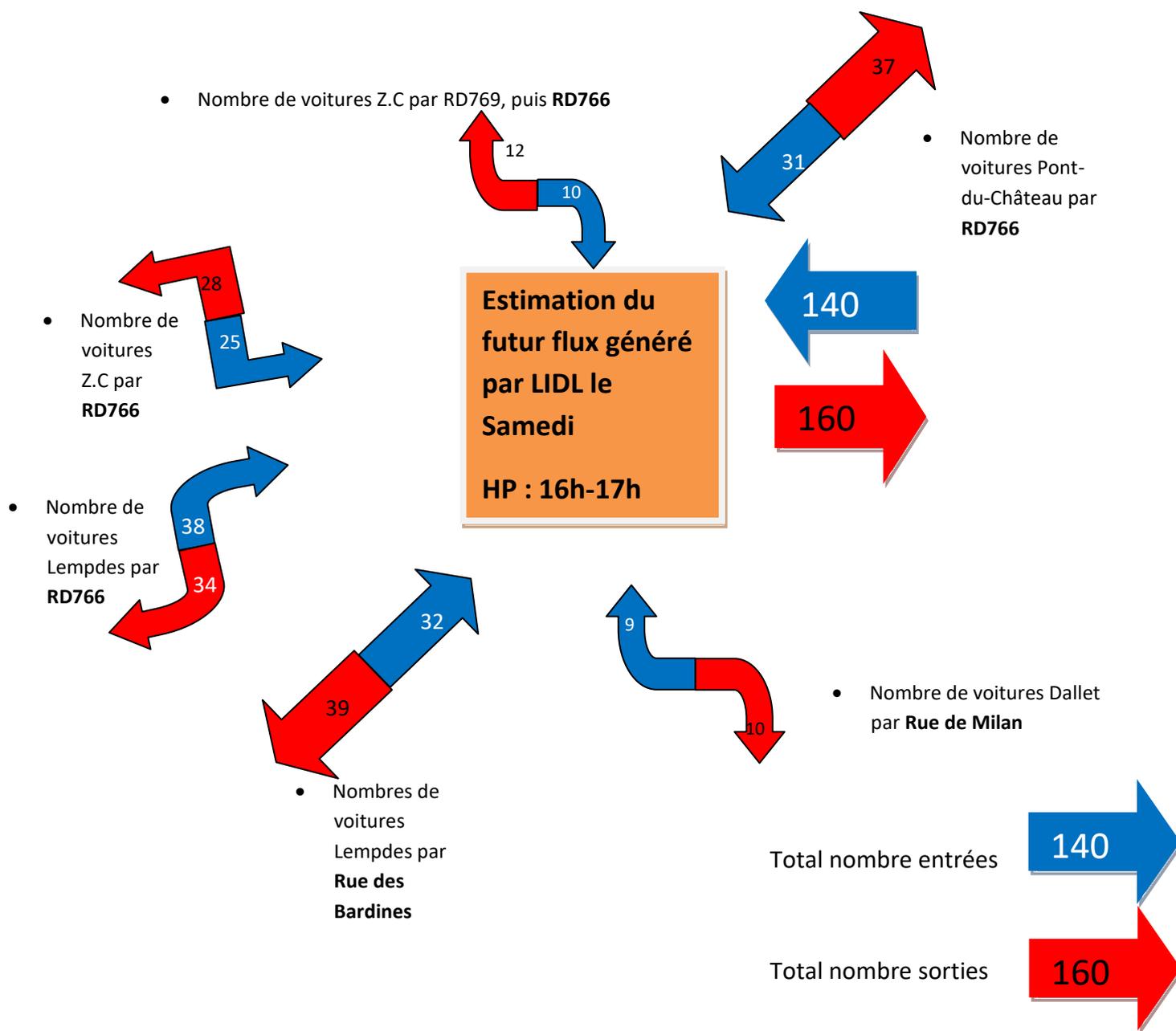
NB : Afin de s'assurer de la faisabilité de l'étude, toutes les hypothèses ont été choisies selon les hypothèses hautes.

- Augmentation du trafic en 2017=1% sur RD 766.
- Pour les estimations de trafic nous avons ensuite réparti le flux entrant et sortant grâce à l'analyse de l'aire de chalandise du magasin ainsi que l'importance démographiques des communes concernées et des accès offert par les infrastructures routières actuelles.
- Pour ce type de surface commerciale on estime à **1 200 véhicules jours la fréquentation du magasin**, se traduisant aux **heures de pointe** par :
- **Le Vendredi 170 véhicules entrants et sortants**
 - Environ 25% soit 38 véhicules utiliseront la RD 766 en provenance de Pont-du-Château
 - Environ 25% soit 38 véhicules prendront la rue des Bardines en provenance de Lempdes
 - Environ 10% soit 13 véhicules emprunteront la rue de Milan en provenance de Dallet
 - Les 40% restant soit 81 véhicules, adopteront la RD766 en origine de Lempdes ou de la Zone Commerciale, situé à l'Ouest du futur LIDL.
- **Le Samedi 140 véhicules entrants et 160 sortants**, en ce basant sur la même répartition en origine et destination, cela donne :
 - 31 véhicules utiliseront la RD766 en provenance de Pont6du-Château
 - 32 véhicules prendront la rue des Bardines en provenance de Lempdes
 - 9 véhicules emprunteront la rue de Milan en provenance de Dallet
 - 68 véhicules adopteront la RD766 en origine de Lempdes ou de la Zone Commerciale, situé à l'Ouest du futur LIDL.

4.3.2 Estimation du futur flux généré par LIDL le Vendredi

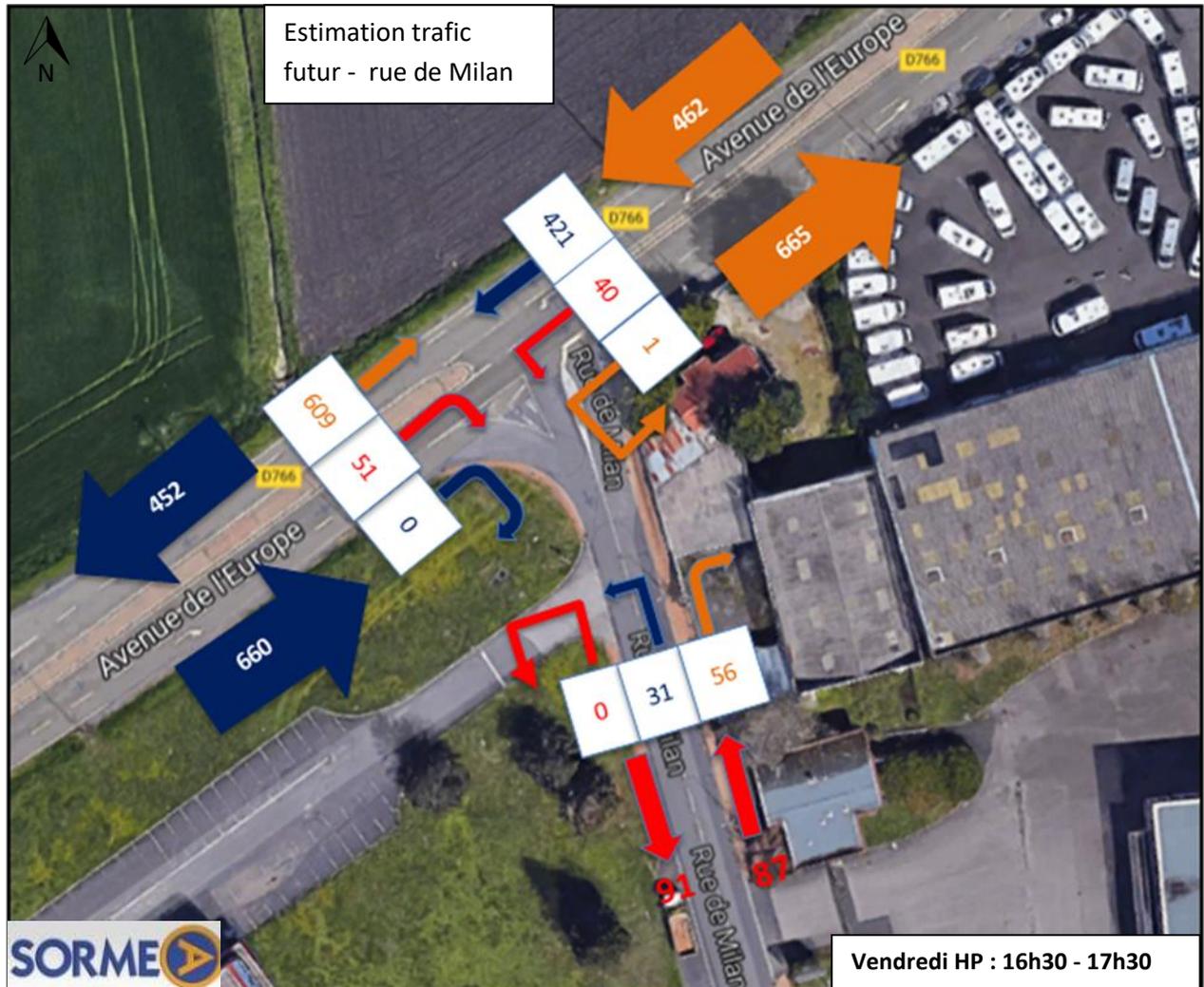


4.3.3 Estimation du futur flux généré par LIDL le Samedi

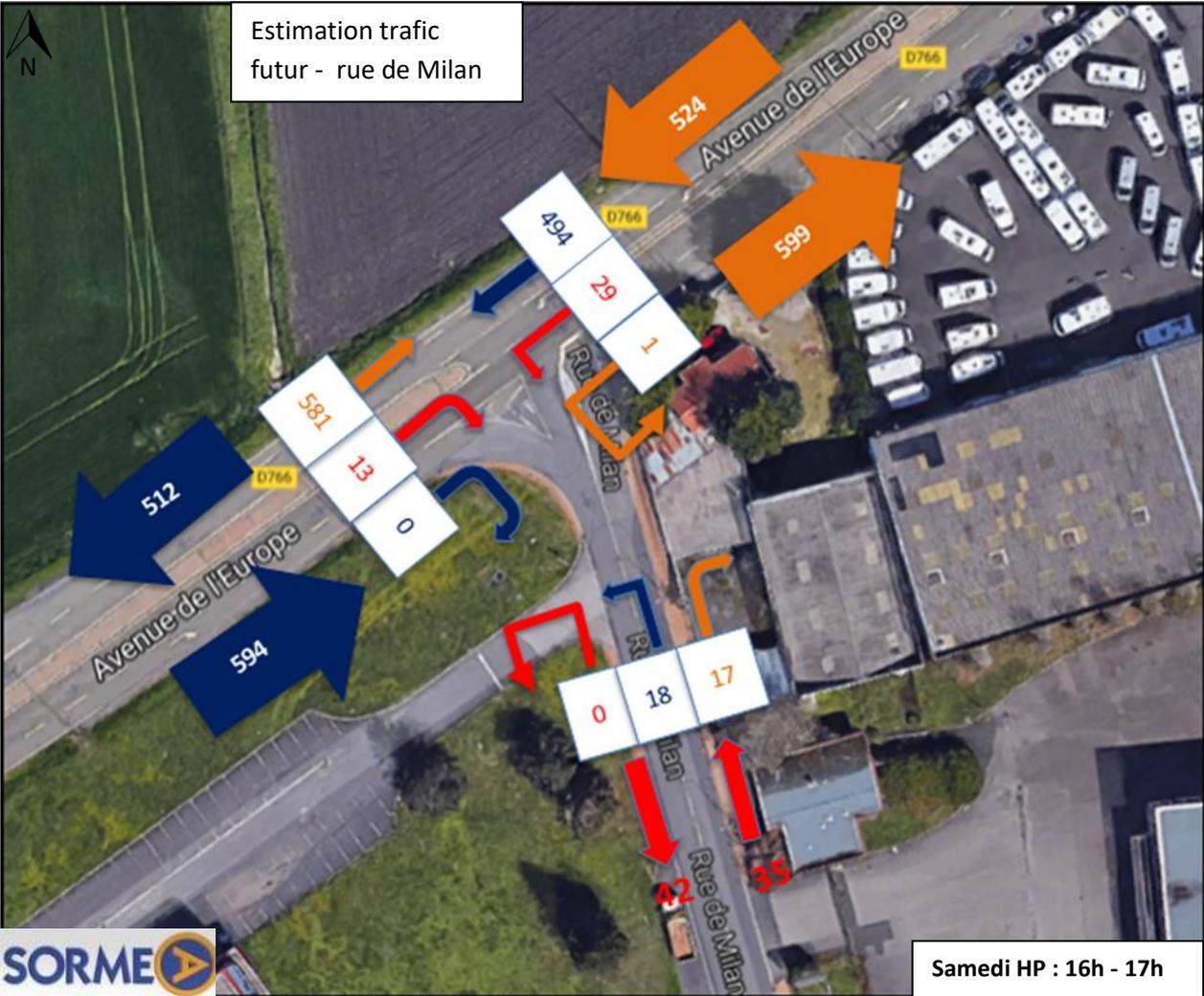


4.4 Répartition du trafic futur - Rue de Milan

4.4.1 Vendredi HP 16h30 - 17h30

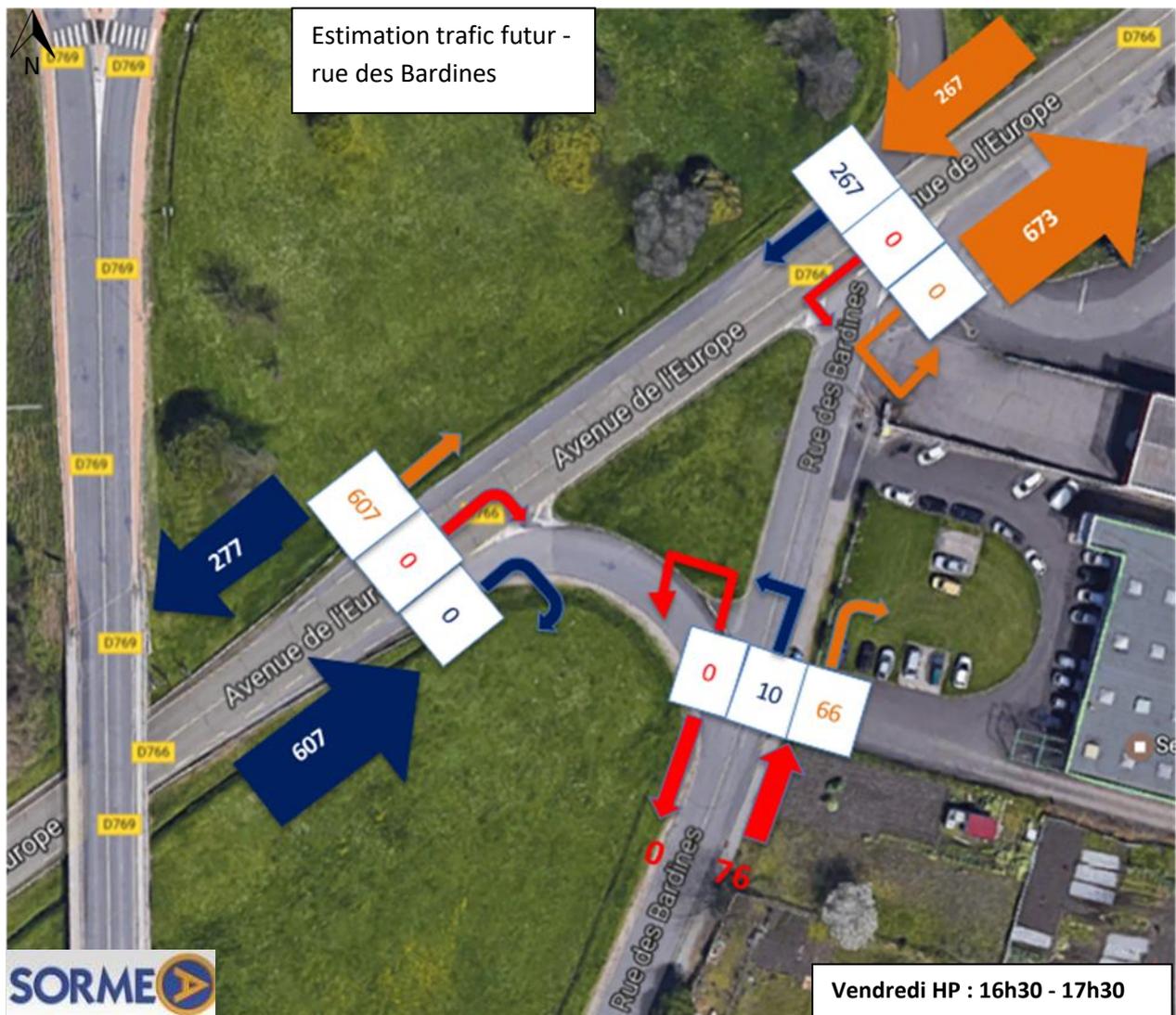


4.4.2 Samedi HP 16h-17h

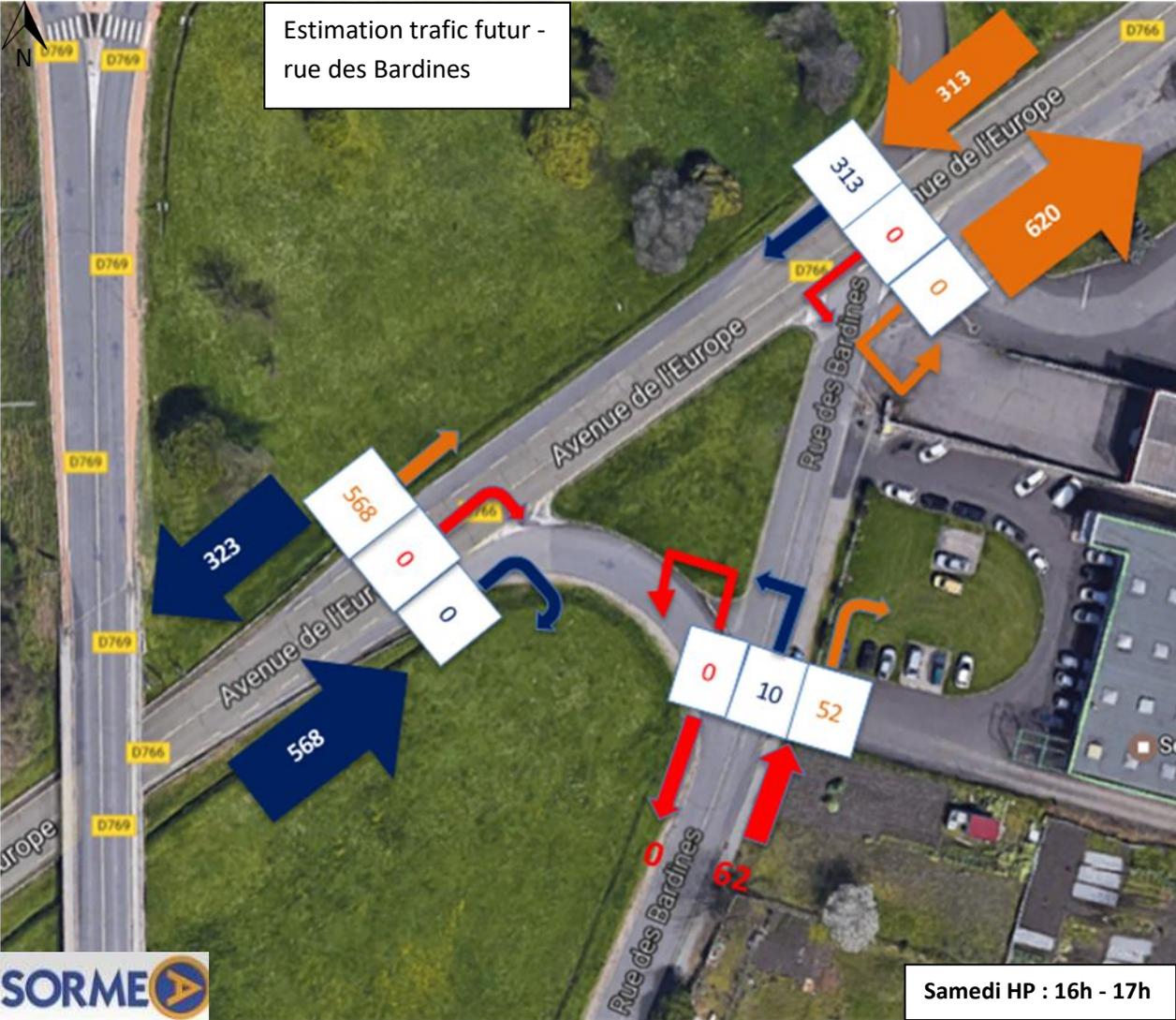


4.5 Répartition du trafic futur - Rue des Bardines

4.5.1 Vendredi HP 16h30 - 17h30



4.5.2 Samedi HP 16h - 17h



4.6 Réserve de capacité futures

4.6.1 Axe RD766/Rue de Milan

Vendredi HP 16h30 – 17h30

Branche	Mouvement	Qp	Valeur du créneau critique	Qs	C	RC	T
RD 766	TAG	1122	4	87	460	81%	10

Branche	Mouvement	Qp	Valeur du créneau critique	Qs	C	RC	T
Rue de Milan	TAD	660	5	87	520	83%	8
	TAG	1122*	6	87	240	64%	24

*Ce chiffre (1122) a été calculé, en considérant le Tourne A Gauche effectué en traversant les axes de la RD 766 en une seule fois

Samedi HP 16h – 17h

Branche	Mouvement	Qp	Valeur du créneau critique	Qs	C	RC	T
RD 766	TAG	524	4	35	680	95%	6

Branche	Mouvement	Qp	Valeur du créneau critique	Qs	C	RC	T
Rue de Milan	TAD	593	5	35	540	94%	7
	TAG	1118*	6	35	240	85%	18

*Ce chiffre (1118) a été calculé, en considérant le Tourne A Gauche effectué en traversant les axes de la RD 766 en une seule fois

4.6.2 Axe RD766/Rue des Bardines

Vendredi HP 16h30 - 17h30

Branche	Mouvement	Qp	Valeur du créneau critique	Qs	C	RC	T
RD 766	TAG	874	4	76	540	86%	8

Branche	Mouvement	Qp	Valeur du créneau critique	Qs	C	RC	T
Rue des Bardines	TAD	607	5	76	540	86%	8

Samedi HP 16h - 17h

Branche	Mouvement	Qp	Valeur du créneau critique	Qs	C	RC	T
RD 766	TAG	881	4	62	540	89%	8

Branche	Mouvement	Qp	Valeur du créneau critique	Qs	C	RC	T
Rue des Bardines	TAD	568	5	62	560	89%	7

On constate que sur l'ensemble des branches des différents carrefours, les réserves de capacité et les temps d'attente futurs seront jugés très acceptable. Toutefois on peut noter le temps d'attente maximum pour la rue de Milan en Tourne A Gauche sur la RD766, avec un temps estimé à 24 secondes.

5 CONCLUSION DE L'ETUDE

Actuellement les voies de desserte du futur centre commerciale sont faiblement utilisées.

Mais grâce aux calculs établis par le guide des carrefours urbains, à terme avec le magasin Lidl ouvert, nous pouvons conclure que les temps d'attente resteront faibles (bien inférieurs à 30 secondes préconisant la modification des aménagements), et les réserves de capacité se maintiendront à taux élevé.

Par conséquent, l'ouverture de la surface commerciale n'engendrera pas de dysfonctionnement nécessitant la mise en œuvre de nouveaux aménagements, les infrastructures actuelles sont en capacités de supporter l'augmentation des flux induit par le projet LIDL.

Annexe

4

Carte des risques d'inondation par remontée de nappe sur le site



Légende :

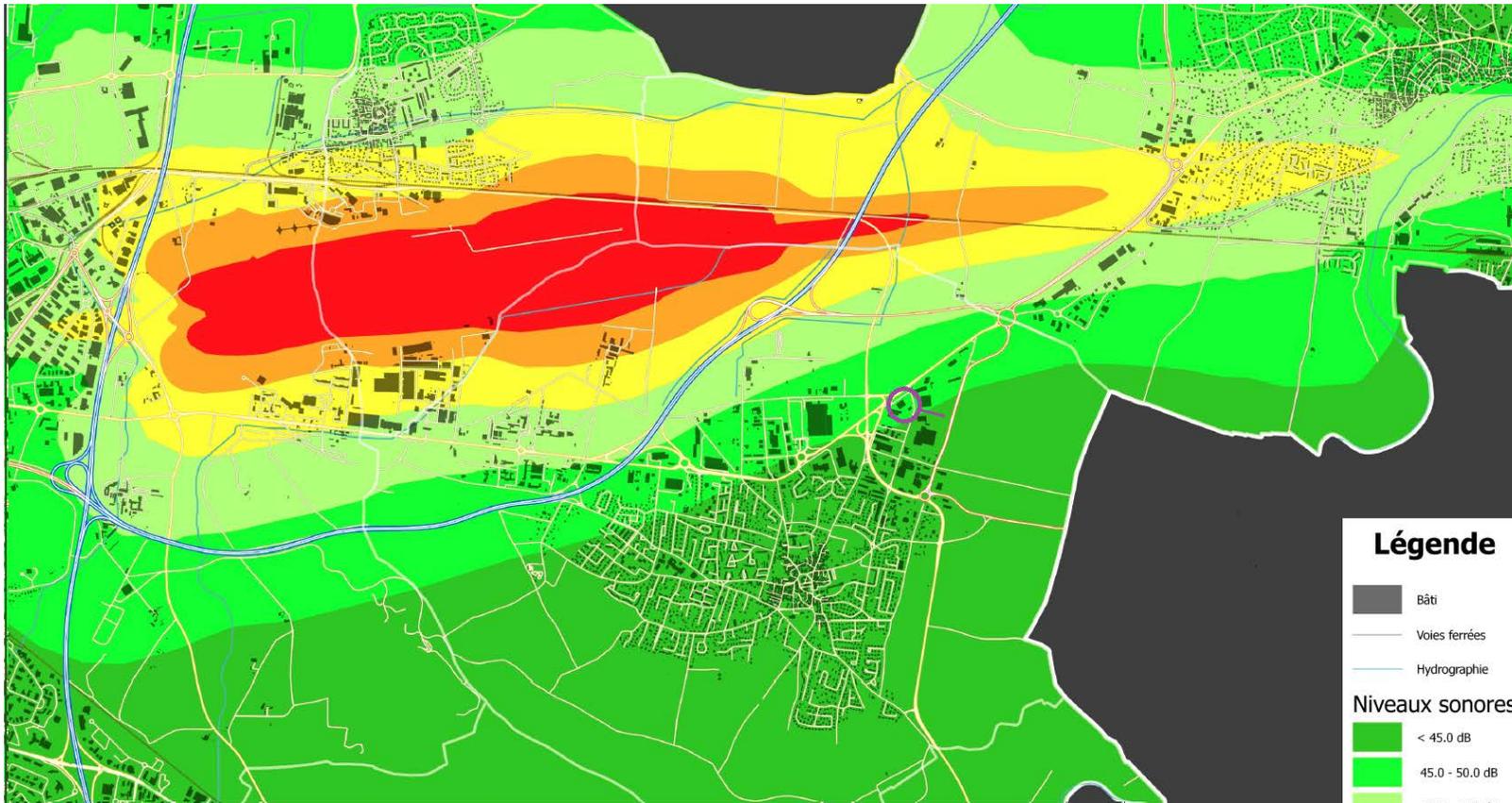
- aléa très faible à inexistant
- aléa très faible
- aléa faible
- aléa moyen
- aléa fort
- aléa très élevé, nappe affleurante
- site du projet

source: Infoterre

Annexe

5

Cartes d'exposition au bruit (source : Clermont Auvergne Métropole)



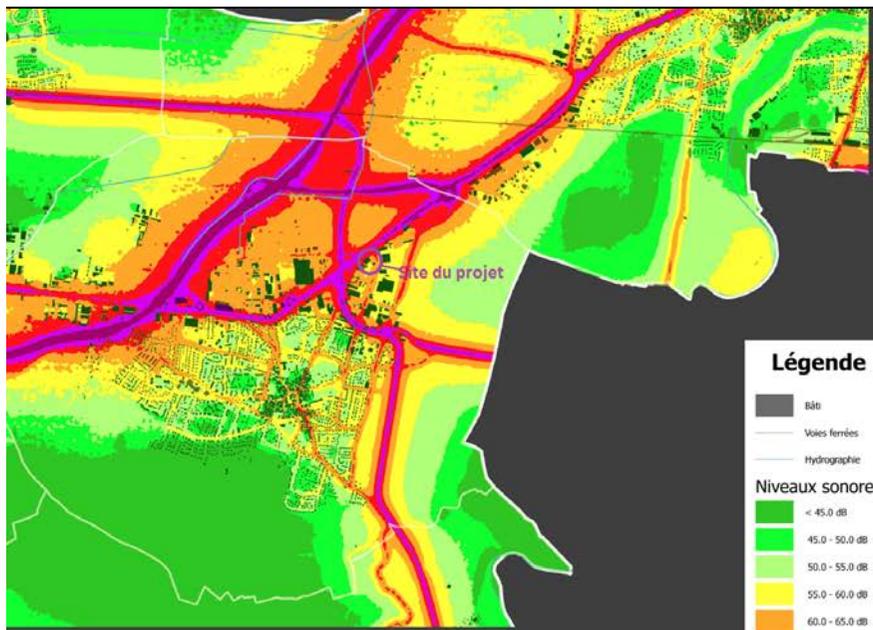
Légende

- Bâti
 - Voies ferrées
 - Hydrographie
- Niveaux sonores
- < 45.0 dB
 - 45.0 - 50.0 dB
 - 50.0 - 55.0 dB
 - 55.0 - 60.0 dB
 - 60.0 - 65.0 dB
 - 65.0 - 70.0 dB
 - 70.0 - 75.0 dB
 - > 75 dB

AGGLOMERATION CLERMONTOISE

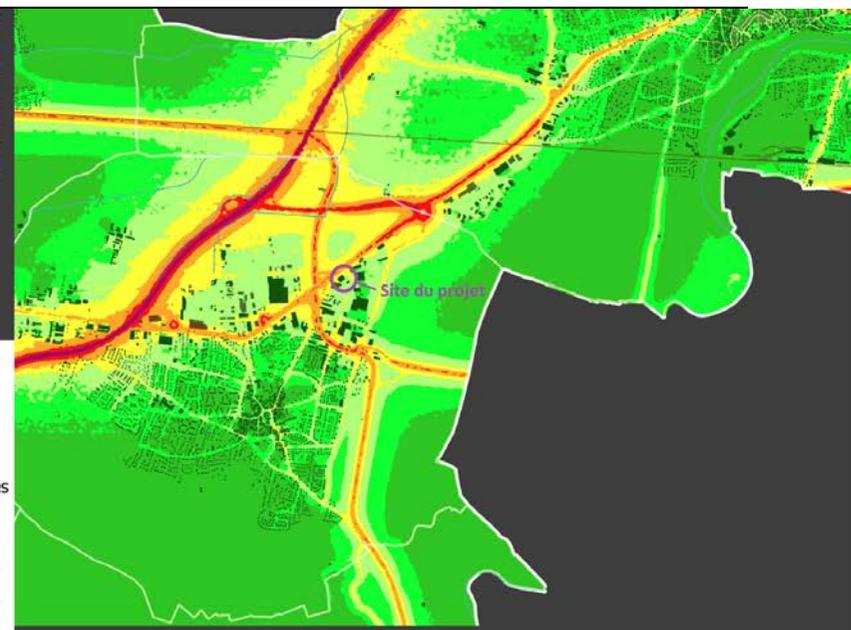
CARTOGRAPHIE DU BRUIT AERONAUTIQUE
LDEN : niveau sonore moyen sur 24h





AGGLOMERATION CLERMONTOISE

CARTOGRAPHIE DU BRUIT ROUTIER
LDEN : niveau sonore moyen sur 24h



AGGLOMERATION CLERMONTOISE

CARTOGRAPHIE DU BRUIT ROUTIER
LN : niveau sonore moyen entre 22h et 6h

Légende

- Bâti
- Voies ferrées
- Hydrographie

Niveaux sonores

- < 45.0 dB
- 45.0 - 50.0 dB
- 50.0 - 55.0 dB
- 55.0 - 60.0 dB
- 60.0 - 65.0 dB
- 65.0 - 70.0 dB
- 70.0 - 75.0 dB
- > 75 dB



Annexe

6

PLU de Lempdes (63) : plan des zonages et dispositions applicables

LEGENDE

-  Limites de zones
-  Emplacements réservés
-  Zone non-aedificandi
-  Zone à orientations particulières d'aménagement
- Secteur en cours d'étude sursis sur toute construction de plus de 10m2 Art. L123-2 du C.U. Délais jusqu'au 20-06-2012
-  Secteurs subordonnés à démolition (voir orientations d'aménagement) Art. 123-1-10 du C.U.
-  Espaces boisés à créer ou conserver
-  Prise en considération du projet de contournement de l'axe Nord/Sud de l'agglomération
-  Chemin ruraux à protéger
-  Pistes cyclables
-  10m / 7m
Limite d'application des hauteurs
-  Site protégé NATURA 2000



DEPARTEMENT DU PUY DE DÔME COMMUNE DE LEMPDES	1.2 APP <small>J.MARIE FREYDEFONT URBANISTE 62 Av. Edouard Michelin 63100 Clermont Ferrand Tél : 04.73.90.23.03 Fax : 04.73.90.22.15</small> GRUPE SYCOMORE
--	--

Plan Local d'Urbanisme

DOCUMENTS GRAPHIQUES

ech : 1/5000

- MODIFICATIONS - REVISIONS PARTIELLES MISES A JOUR**
- 1 modification N°1 appr. par DCM le 31 octobre 2008
 - 2 modification N°2 appr. par DCM le 27 mai 2011
 - 3 révision simplifiée N°1 appr. par DCM le 27 avril 2012
 - 4 modification N°3 appr. par DCM le 31 mai 2013
 - 5 modification simplifiée N°1 appr. par DCM le 20 décembre 2013
 - 6 modification N°4 appr. par DCM le 23 janvier 2015
- Approbation du PLU par Délibération du Conseil Municipal le 20 juin 2007

DISPOSITIONS APPLICABLES A LA ZONE Ui

La zone Ui est une zone d'activités artisanales, industrielles non polluantes et tertiaires.

Les règles relevant d'autres législations sont rappelées dans l'article «dispositions générales», au début du document, ainsi que les définitions des termes employés dans le présent règlement.

La zone est notamment concernée par le Plan d'Exposition au Bruit.

❖ SECTION 1 - NATURE DE L'OCCUPATION ET DE L'UTILISATION DU SOL

Ui 1 - SONT INTERDITS

Les bâtiments isolés à usage d'habitation à l'exception de ceux mentionnés à l'article 2.

Les changements de destination de bâtiments existants à vocation d'habitation, à l'exception de ceux mentionnés à l'article 2.

Toute activité susceptible d'entraîner des risques de pollution ou de nuisances graves pour le voisinage.

Les dépôts de matériaux et stockages extérieurs d'une hauteur supérieure à 3m.

Les terrains pour le stationnement des caravanes, à l'exception des commerces de caravanes ;

Les carrières, les affouillements et exhaussements du sol, à l'exception de ceux mentionnés à l'article 2.

Ui 2 - SONT AUTORISES SOUS CONDITIONS

Les constructions à usage d'habitation, dans la limite de une par activité, à condition qu'elle soit nécessaire au gardiennage de l'établissement en activités, et qu'elle soit intégrée à celui-ci.

Les installations classées pour la protection de l'environnement, soumises à déclaration, à condition qu'elles n'entraînent pas de gêne excessive pour le voisinage.

Les exhaussements et excavations des sols, liés et nécessaires à la réalisation de constructions, d'infrastructures ou d'installations autorisées.

La reconstruction à l'identique de bâtiment en cas de destruction accidentelle.

Les constructions, infrastructures et installations techniques, sous condition d'être nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif.

Le stockage des matériaux d'une hauteur inférieure à 3 mètres, à condition d'être dissimulé par des clôtures bâties ou végétales afin de n'être pas visible du domaine public.

❖ SECTION 2 - CONDITIONS D'OCCUPATION DU SOL

Ui 3 - ACCES ET VOIRIE

1 - Accès

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

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

En particulier l'entrée et la sortie des véhicules lourds ne devront pas entraîner de manoeuvre sur la voie publique.

Les seuils devant les portails ou portes doivent avoir un recul ou une largeur suffisants pour permettre l'attente des véhicules lourds en dehors des chaussées.

2 - Voirie

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

Ui 4 - DESSERTE PAR LES RESEAUX

Les raccordements au réseau devront être conçus de manière à éviter tout retour en cas de surcharge du collecteur public.

1 - Eau

Toute construction à usage d'habitation ou d'activités doit être raccordée au réseau public d'eau potable.

2 - Assainissement

Les raccordements au réseau devront être conçus de manière à éviter tout retour en cas de surcharge du collecteur public.

a) Eaux usées

Toute construction raccordée au réseau d'eau potable doit être raccordée au réseau public d'eaux usées.

L'évacuation des eaux résiduaires industrielles est subordonnée à un prétraitement approprié, réalisé et exécuté dans les conditions réglementaires après autorisation.

Les eaux de refroidissement ne peuvent être rejetées au milieu naturel que si leur température est conforme à la réglementation en vigueur.

Un regard de visite sera exécuté à la limite intérieure de chaque propriété pour permettre des prélèvements de contrôle.

Tout déversement en puisard ou fossé drainant est interdit.

b) Eaux pluviales

Les eaux pluviales des nouvelles toitures devront être stockées dans une cuve de volume adapté, afin d'être utilisées sur le terrain.

Le débit de rejet des eaux de surfaces devra être dimensionné en fonction de la capacité du réseau collecteur : 16 l / s / ha au maximum. En cas de fortes précipitations, les aménagements sur le terrain ou l'ensemble des terrains devront permettre la rétention du surplus, pendant la période de saturation du réseau, avant évacuation au collecteur public.

Dans le cas d'opérations d'ensemble, tout ou partie de la rétention devra être mutualisée sur des espaces communs.

Des réseaux avec bacs séparateurs d'hydrocarbures seront exigés soit en raison de l'activité, soit pour toute surface de stationnement supérieure à 1000 m² sur les parcelles.

En aucun cas les eaux pluviales ne seront déversées dans le réseau eaux usées.

3 - Alimentation électrique

Le raccordement au réseau de distribution électrique devra être réalisé en utilisant des techniques ou des supports réduisant au maximum l'impact visuel.

Ui 6 - IMPLANTATION DES CONSTRUCTIONS PAR RAPPORT AUX VOIES ET EMPRISES PUBLIQUES

L'implantation des bâtiments devra tenir compte des importants risques de ruissellement d'eaux pluviales, en particulier lorsque le terrain se situe en aval de la voie.

1 - Recul

Les constructions doivent être implantées avec un retrait minimum de 5 m.

Sur la rue Pierre Boulanger, le recul minimal est de 15m.

Les façades sur la rue Pierre Boulanger devront être parallèles à celle-ci.

L'implantation des constructions et installations techniques nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif est libre.

2 - Nivellement

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

Ui 7 - IMPLANTATION DES CONSTRUCTIONS PAR RAPPORT AUX LIMITES SEPARATIVES

A moins que la construction ne jouxte la limite séparative, la distance comptée horizontalement de tout point de cette construction au point de la limite séparative qui en est le plus rapproché doit être au moins égale à la moitié de la différence d'altitude entre ces deux points, sans pouvoir être inférieure à quatre mètres.

Les constructions à usage d'activités ne pourront pas jouxter une limite séparative avec une parcelle où est implanté de l'habitat.

L'implantation des constructions et installations techniques nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif est libre.

Ui 8 - IMPLANTATION DES CONSTRUCTIONS LES UNES PAR RAPPORT AUX AUTRES SUR UNE MEME PROPRIETE

Implantation libre

Ui 9 - EMPRISE AU SOL

L'emprise au sol des constructions ne doit pas excéder 60 % de la superficie du terrain.

L'emprise des constructions et installations techniques nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif est libre.

Ui 10 - HAUTEUR DES CONSTRUCTIONS

La hauteur ne peut excéder 10 mètres sur une verticale donnée, ouvrages techniques, cheminées et autres superstructures exclus.

Cependant une hauteur supérieure (12 m maximum) pourra être autorisée ponctuellement pour des impératifs techniques justifiés par les activités.

Pour les constructions et installations techniques nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif, la hauteur est limitée à 20m.

Ui 11 - ASPECT EXTERIEUR - ARCHITECTURE - CLOTURES

Règles générales :

L'emploi à nu des matériaux destinés à être enduits et des imitations de matériaux est interdit.

Les bétons utilisés en façades extérieures ne peuvent rester bruts de décoffrage que si les coffrages ont été prévus à cet effet comme par exemple les bétons architectoniques.

Les différentes parties d'un bâtiment doivent être traitées d'une façon homogène.

Les constructions s'adapteront étroitement au profil du terrain naturel.

Les choix en matière d'implantation, de volume et d'aspect des constructions à réaliser ou à modifier devront être faits en tenant compte de l'environnement bâti ou naturel.

Un soin tout particulier devra être apporté aux façades visibles des grands axes de circulation.

Règles particulières :

Tous les bâtiments devront participer à une même composition d'ensemble par des constructions aux lignes pures et aux couleurs discrètes.

Les dépôts de matériaux et aires de stockage extérieurs, à l'exception des matériaux exposés à la vente, devront être impérativement dissimulés par des clôtures bâties ou végétales conformes à l'article 13.

Façades

Leur conception sera marquée par la prédominance des lignes horizontales (mur souligné par des auvents, lisses, brises soleil, allèges filtrantes, panneaux à structure horizontale, joints creux ou effet de soubassement marqué).

Les matériaux employés présenteront un aspect fini, soigné et stable dans le temps, par exemple :

- Métal laqué
- Verre
- Béton blanc ou gris dans des coffrages soignés
- Bois lasuré ou non (à utiliser sur de petites surfaces ou éléments particuliers)

Couleurs :

Les teintes dominantes seront discrètes

Il est recommandé de n'utiliser qu'une seule couleur vive, par exemple la dominante du logo de l'entreprise.

Les couleurs vives sont possibles pour des éléments ponctuels d'appel, auvent, signalisation, éléments architecturaux particuliers.

Couvertures :

Les couvertures en tuile sont interdites. Les couvertures seront réalisées dans les tons de gris, gris bleu.

Le traitement des toitures devra être aussi soigné que celui des façades.

Clôtures :

Sauf impératif technique et nécessaire dissimulation de matériaux, la hauteur maximale des clôtures sera de 2,50 m

Les coffrets techniques et boîtes aux lettres devront être intégrés dans un élément bâti

Les clôtures sur voies comporteront au minimum une semelle filante affleurant le terrain naturel ou bien un muret bahut pour arrêter proprement les revêtements de surface.

Ui 12 - STATIONNEMENT

Le stationnement et les manœuvres de véhicules lourds doivent être assurés en dehors des voies publiques.
La superficie à prendre en compte pour le stationnement d'un véhicule sur une aire collective est de 25 m², y compris les accès.

La capacité de stationnement doit être adaptée aux besoins de l'activité, à savoir :

- a. Pour les constructions à usage de bureaux ou d'artisanat, il est exigé 1 place par tranche de 50 m² de surface hors oeuvre nette.
- b. Pour les constructions à usage de commerce, il est exigé 1 place par tranche de 25 m² de surface de vente.
- c. Pour les dépôts et autres activités, il est exigé 1 place par tranche de 100 m² de surface hors oeuvre nette.
- d. Pour les constructions à usage d'habitation, il est exigé 2 places de stationnement par logement.

Ces données pourront être adaptées selon les cas particuliers.
Les équipements publics devront faire l'objet d'une étude particulière.

Ui 13 - ESPACES LIBRES ET PLANTATIONS - ESPACES BOISES CLASSES

L'aménagement des espaces libres devra être conçu pour permettre la rétention des eaux pluviales exigée à l'article 4.

Les aires de stationnement à l'air libre seront plantées à raison d'un arbre pour 4 places de stationnement.

Les haies seront composées de plusieurs essences locales mélangées, à dominante feuillue. (voir liste indicative au dossier «orientations d'aménagement»)

Tous les espaces non bâtis devront être aménagés et entretenus.

Les espaces libres non affectés au stationnement ou aux aires d'évolution devront être paysagés et entretenus.

Les parkings dont la surface excède 2000 m² doivent être redécoupés par des bandes paysagées non étanches.

❖ SECTION 3 - POSSIBILITE MAXIMUM D'OCCUPATION DU SOL

Ui 14 - COEFFICIENT D'OCCUPATION DU SOL

Il n'est pas fixé de C.O.S.