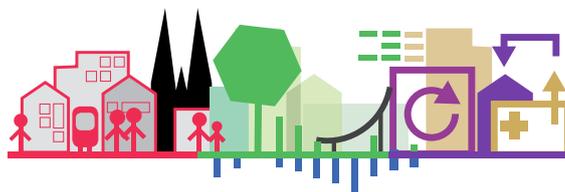


3

ORIENTATIONS D'AMÉNAGEMENT ET DE PROGRAMMATION



PLU APPROUVÉ
04 NOVEMBRE 2016

CLUB PLUI
19 Oct 2017

PRÉAMBULE

Les Orientations d'Aménagement et de Programmation (OAP) prévoient les actions et opérations d'aménagement à mettre en œuvre, notamment pour "mettre en valeur l'environnement, les paysages, les entrées de ville et le patrimoine, lutter contre l'insalubrité, permettre le renouvellement urbain et assurer le développement de la commune".

Elles sont établies en cohérence avec les objectifs du Projet d'Aménagement et de Développement Durable (PADD).

Le Plan Local d'Urbanisme de Clermont-Ferrand entend donner une place significative aux OAP afin d'insufler une dynamique de projet et une vision prospective de la ville autour des grands enjeux identifiés. Un premier volet stratégique est ainsi conçu comme un outil de préfiguration urbaine à long terme et de co-production de la ville, complémentaire au règlement et à son caractère normatif.

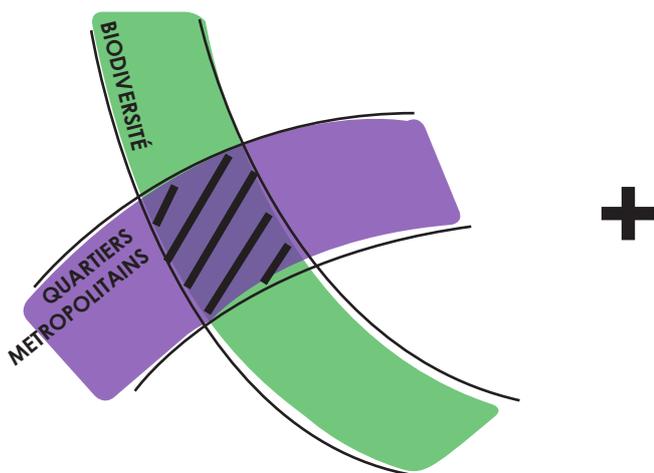
Il incite les porteurs de projet à s'inscrire dans une dynamique globale autour des enjeux suivants :

- la nature en ville et la biodiversité,
- la recomposition urbaine des Quartiers Métropolitains,
- la constitution d'un Parc Linéaire et d'un réseau de Sentiers Urbains,
- les qualités urbaines et paysagères au droit des infrastructures routières et des entrées de villes,
- la mise en valeur des franges urbaines.

Ces grandes orientations stratégiques sont complétées, dans un second volet, par des orientations de secteurs portant sur des sites de projet spécifiques.

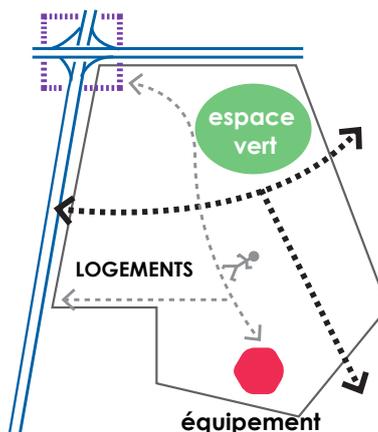
LES OAP STRATÉGIQUES :

S'INSCRIRE DANS UNE DYNAMIQUE GLOBALE ET UNE SUPERPOSITION DES ENJEUX



LES OAP DE SECTEURS :

RÉPONDRE À DES ENJEUX FONCTIONNELS, FORMELS ET QUALITATIFS SUR DES SITES DÉFINIS



DES INTENTIONS URBAINES EN "ECHO" AU RÈGLEMENT ET SES SECTEURS STRATÉGIQUES

1. ORIENTATIONS STRATÉGIQUES



NATURE EN VILLE ET BIODIVERSITÉ

QUARTIERS MÉTROPOLITAINS

PARC LINÉAIRE ET SENTIERS URBAINS

INFRASTRUCTURES ET ENTRÉES DE VILLE

FRANGES URBAINES

1.1 NATURE EN VILLE ET BIODIVERSITÉ



PRÉSENTATION

L'Orientation Nature en Ville et Biodiversité concerne l'ensemble du territoire communal de Clermont-Ferrand. Elle s'organise autour de la définition d'un schéma de principe de la Trame Verte et Bleue et des actions relatives à sa mise en oeuvre. Elle est complétée par une "Charte de la biodiversité en ville" sans portée juridique, avec valeur de recommandation.



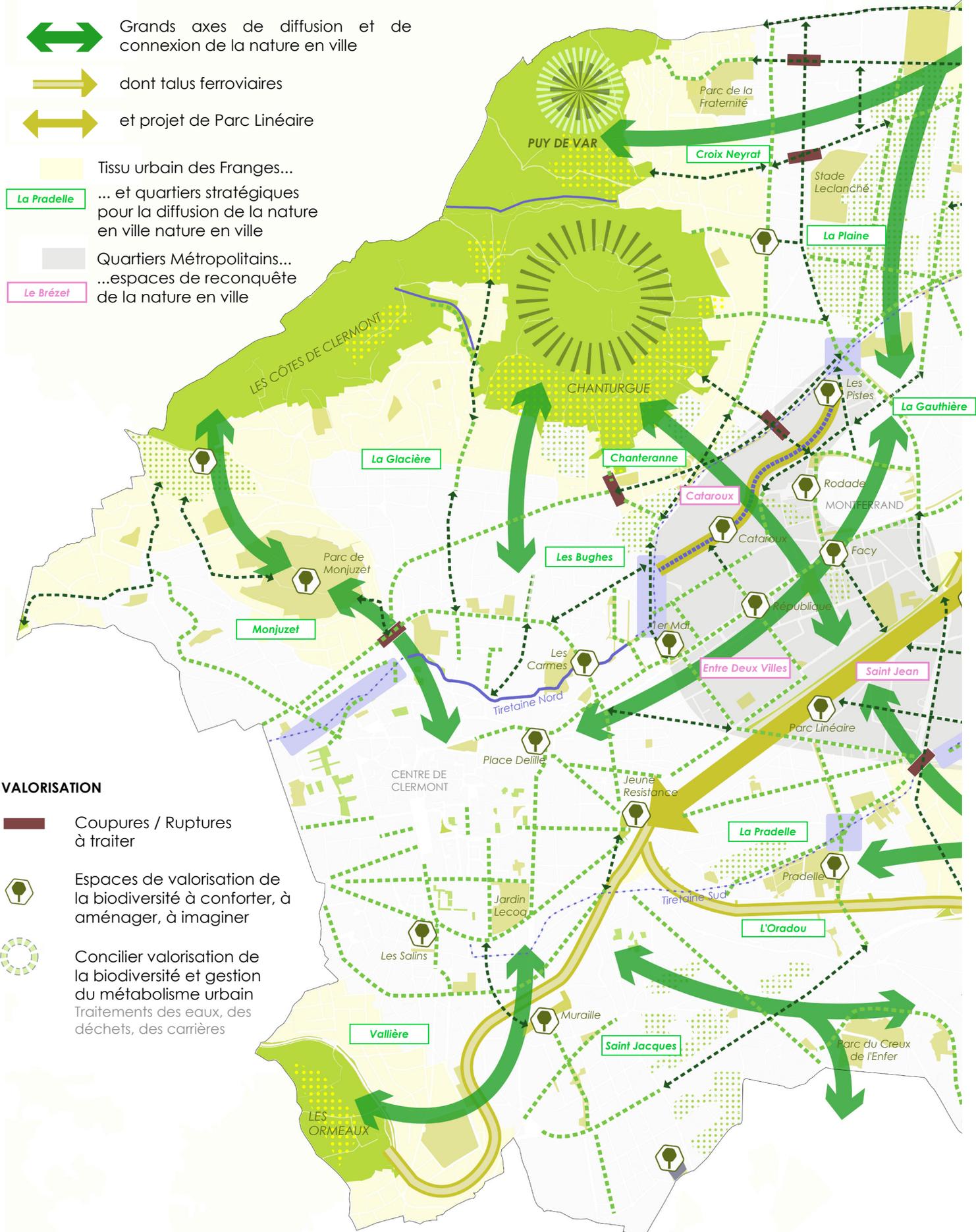
CONSTATS ET OBJECTIFS

À Clermont-Ferrand, le diagnostic a révélé une ville plutôt « minérale » carencée en écosystèmes urbains, des risques et des nuisances (pollution, bruit, risques d'inondation...) qui entravent la qualité urbaine, une absence de qualité de l'espace public majoritairement liée à un fonctionnement principalement viaire mais aussi une proximité visuelle avec des sites remarquables. Le PADD a en conséquence mis en avant un certain nombre d'enjeux prioritaires :

CONSTAT DIAGNOSTIC	ENJEUX / OBJECTIFS DE L'OAP NATURE EN VILLE
Peu de nature en ville	Qualité cadre de vie / attractivité territoriale / Santé publique : - réintroduire la nature en ville, - préserver, valoriser l'identité paysagère du territoire, - préserver les zones de nature fragilisées (Côtes, Crouel), - créer des continuités écologiques (trame verte, corridors écologiques).
Déficit d'espaces verts de proximité : <i>Carte des secteurs sans espaces verts à moins de 10 minutes à pied.</i>	Créer / Recréer des espaces verts diversifiés (de proximité, cheminements verts [sentés urbaines], corridors écologiques, espaces récréatifs, alignements d'arbres, espaces verts privés, aménagements verts sur espaces privés lors des constructions, ...).
Pas de grand parc urbain	Répondre aux attentes des clermontois et partenaires et créer un grand parc urbain.
Faible connaissance et protection des espaces verts privés	Faire participer les espaces verts privés à la trame verte. Pour ce faire, assurer une plus grande pérennité/protection/restauration des espaces verts privés.
Des franges urbaines attractives mais fragilisées.	Lutte contre l'étalement urbain / Préservation de l'agriculture / Préservation de la qualité environnementale et paysagère du territoire.
Une trame verte incomplète	Amélioration du cadre de vie, image et attractivité. Lutte contre les nuisances (qualité de l'air) et les aléas climatiques (îlot de chaleur).

Face à ce constat et aux enjeux environnementaux, **l'intégration du végétal dans la ville de Clermont-Ferrand servira autant à préserver et développer les écosystèmes urbains** (du fait de son rôle bénéfique sur la biodiversité) qu'à permettre une adaptation climatique de la ville et une amélioration du confort et du cadre de vie des clermontois.

SUPPORTS DE DIFFUSION



Grands axes de diffusion et de connexion de la nature en ville

dont talus ferroviaires

et projet de Parc Linéaire

Tissu urbain des Franges...
 ... et quartiers stratégiques pour la diffusion de la nature en ville

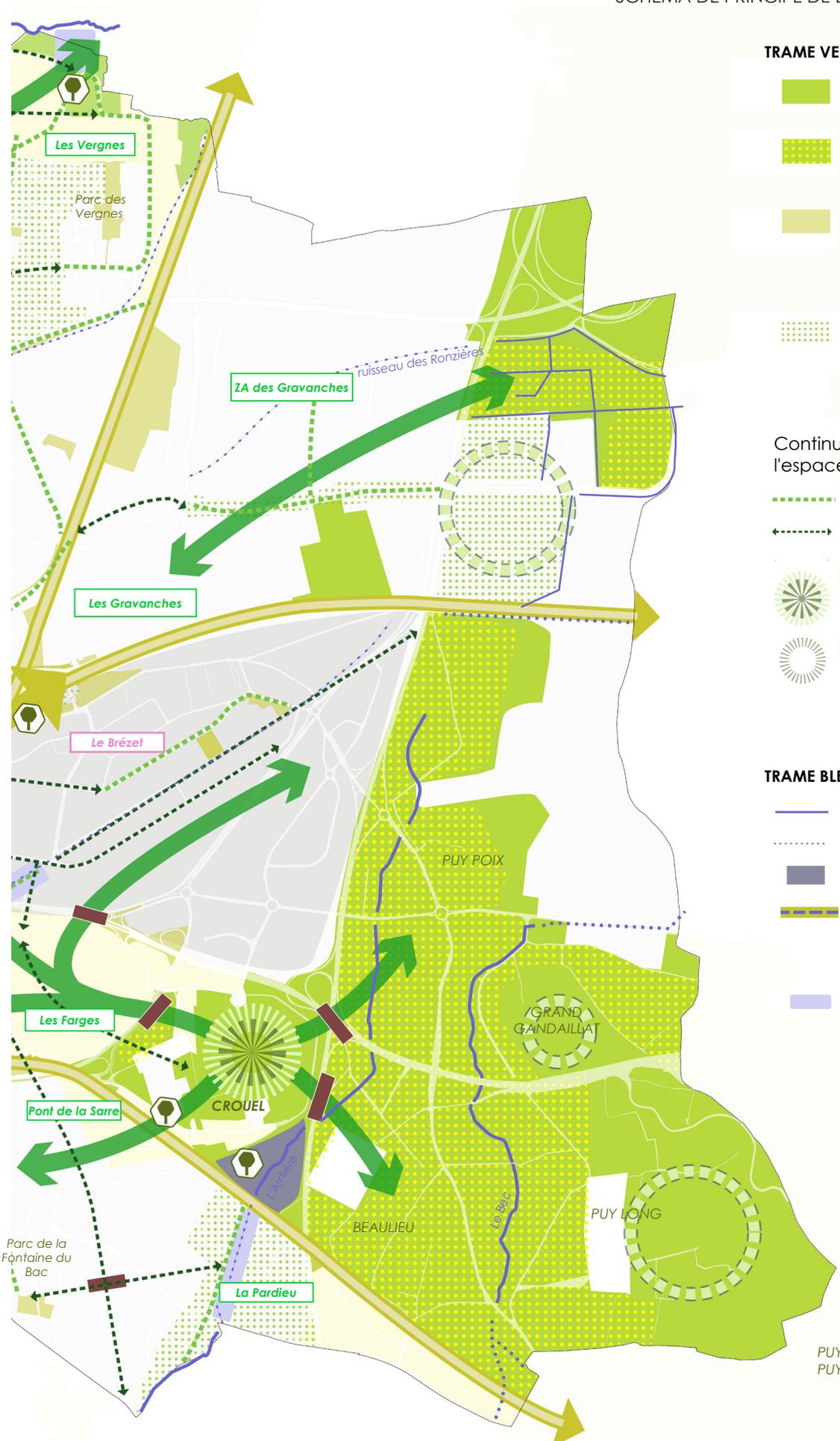
Quartiers Métropolitains...
 ...espaces de reconquête de la nature en ville

VALORISATION

Coupures / Ruptures à traiter

Espaces de valorisation de la biodiversité à conforter, à aménager, à imaginer

Concilier valorisation de la biodiversité et gestion du métabolisme urbain
 Traitements des eaux, des déchets, des carrières



TRAME VERTE

-  Espaces naturels et agricoles
-  dont développement de l'agriculture
-  Espaces verts urbains
Parcs, équipements sportifs, jardins vivriers, cœur d'îlots et grands espaces verts privés
-  Tissus urbains relais de la nature en ville :
Cités Jardins, Ecoquartiers, ZA de la Pardieu, gestion des eaux

Continuités de trame verte sur l'espace public :

-  existante, à valoriser
-  à créer
-  Espaces naturels remarquables protégés
-  Renforcement de la protection des espaces naturels - classement du site des Côtes en Espace Naturel Sensible (ENS)

TRAME BLEUE

-  Cours d'eau, rases, canaux
-  Cours d'eau busés
-  Bassins écrêteurs
-  Trame bleue à créer
découverte de la Tiretaine sur le site de Cataroux / Les Pistes
-  Présence de l'eau à valoriser
Aménagements paysagers

LES GRANDS ESPACES VERTS PUBLICS...



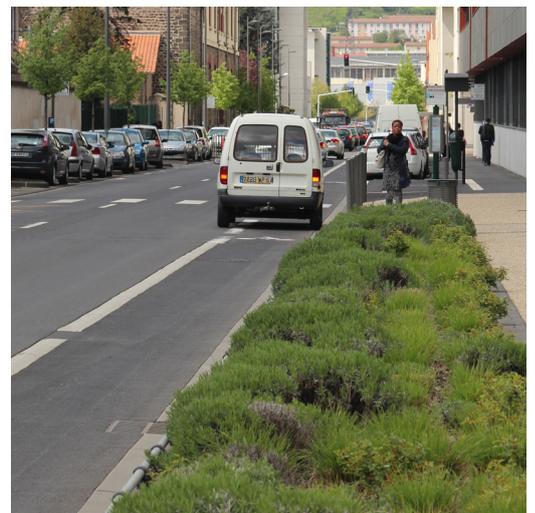
... ET PRIVÉS



LES CONTINUITÉS SUR L'ESPACE PUBLIC :
DES ALIGNEMENTS D'ARBRES...



... OU D'AUTRES DISPOSITIFS



LA TRAME DES JARDINS :
UNE POROSITÉ VIS À VIS DES VOISINS...



...OU DE L'ESPACE PUBLIC





Boulevard Fitzgerald Kennedy



Boulevard Edgar Quinet



Connexion à préserver vers le stade de Montpiéd



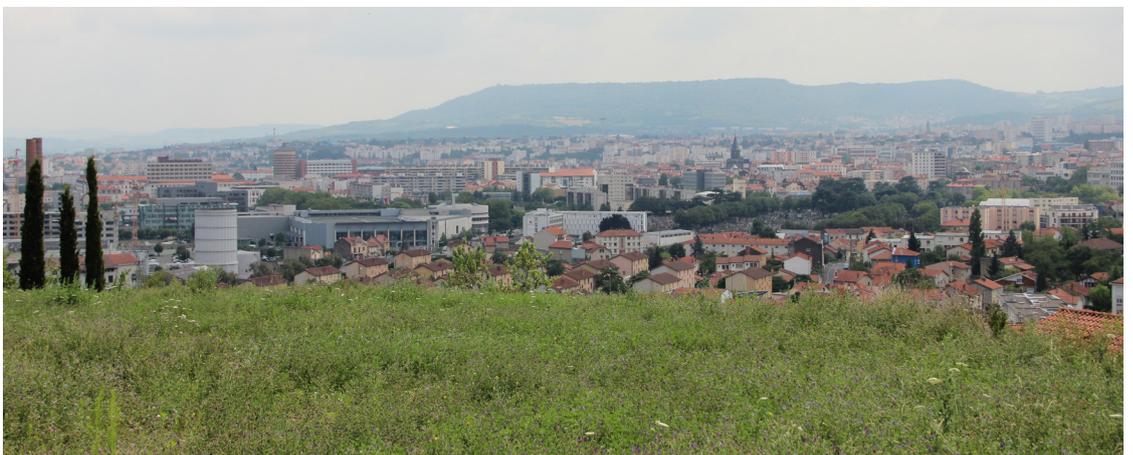
Valoriser les pénétrantes vers Chanturgue



Continuité de nature aménagée, Croix-Neyrat



Espace de nature de proximité en lien avec les Côtes



Accès à la nature depuis l'école d'architecture avec à proximité un secteur de vignes et les Côtes



Développer et créer des espaces de nature autour des Pistes et créer un stationnement à revêtement perméable



Des alignements et des espaces à préserver et valoriser à Montferrand et valoriser le site par l'aménagement de la place de la Rodade



Stationnement de la rue Debay Facy



Boulevard Léon Jouhaux à l'avenue de la République : renforcer la biodiversité



Maison de l'habitat : un point d'ancrage pour une allée de l'innovation végétale



Place du 1er Mai : restauration écologique



Place Delille comme espace d'articulation



Travailler sur les haies vives pour réduire les ruptures



Voie cyclable et emprise ferroviaire comme support de la trame verte



Crouel : un accès à la nature depuis le centre urbain



Obstacle autoroutier : vers la création de franchissements écologiques



Des corridors à créer sur les emprises des talus ferroviaires



Le square de la Résistance : point d'entrée du futur parc à requalifier écologiquement

La gestion des eaux pluviales

La gestion des eaux pluviales pourra se faire par des noues végétalisées et bassins d'orage ouverts et multifonctionnels (lieux de balade, pique-nique, jeux...) dans le but d'en faire des espaces d'agrément en accompagnement de voirie et d'urbanité.

Ces espaces de gestion des eaux associés aux espaces publics qualifient l'environnement résidentiel et répondent aux enjeux de développement de la biodiversité en milieu urbain. Ils seront clairement identifiés comme tels le long de la structure viaire. Ils seront paysagés de manière à être de véritables éléments de conception urbaine, en plus de leur rôle hydraulique essentiel.



Des gazons : capacité d'accueil du public



Enherbement rustique



Enherbement fleuri bas



Enherbement fleuri haut



Espaces publics à l'ambiance naturelle et exemples de gestion différenciée



Gestion des eaux pluviales intégrée aux espaces verts

Les revêtements perméables, la végétation spontanée et interstitielle

- Préférer les joints perméables : joints creux enherbés associés à une structure perméable.
- Mais aussi, laisser des espaces de nature spontanée s'introduire dans la ville...



Exemples de jeux dynamiques sur le thème de la nature



Pieds d'arbres : végétalisation, mulch orhanique



Revêtements perméables



Végétation spontanée et interstitielle



Création de mares - corridors



Hibernaculum



Bassin actuel de Saint-Jacques



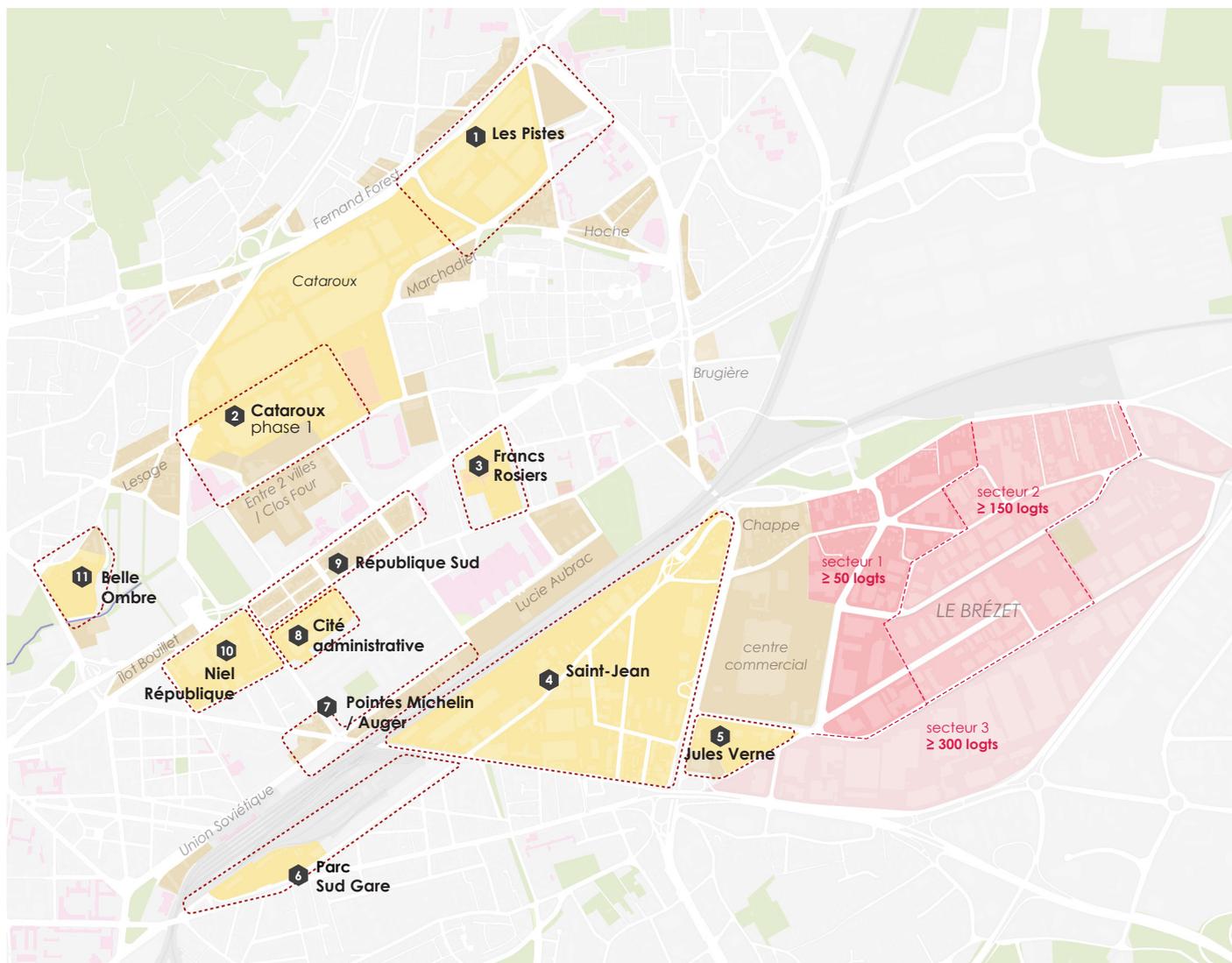
Exemple du bassin Schutz – Ville de Saint-Jérôme



Exemple de réalisation de passages à faune - NOX



LES LIEUX DE LA TRANSFORMATION URBAINE



Les grands sites de projets,
grands sites mutables sur le long
terme, présentant une certaine
cohérence foncière

Les îlots de restructuration urbaine,
en cours de restructuration ou à
restructurer

Le Brézet,
opérations de logements autorisées
au-dessus de :

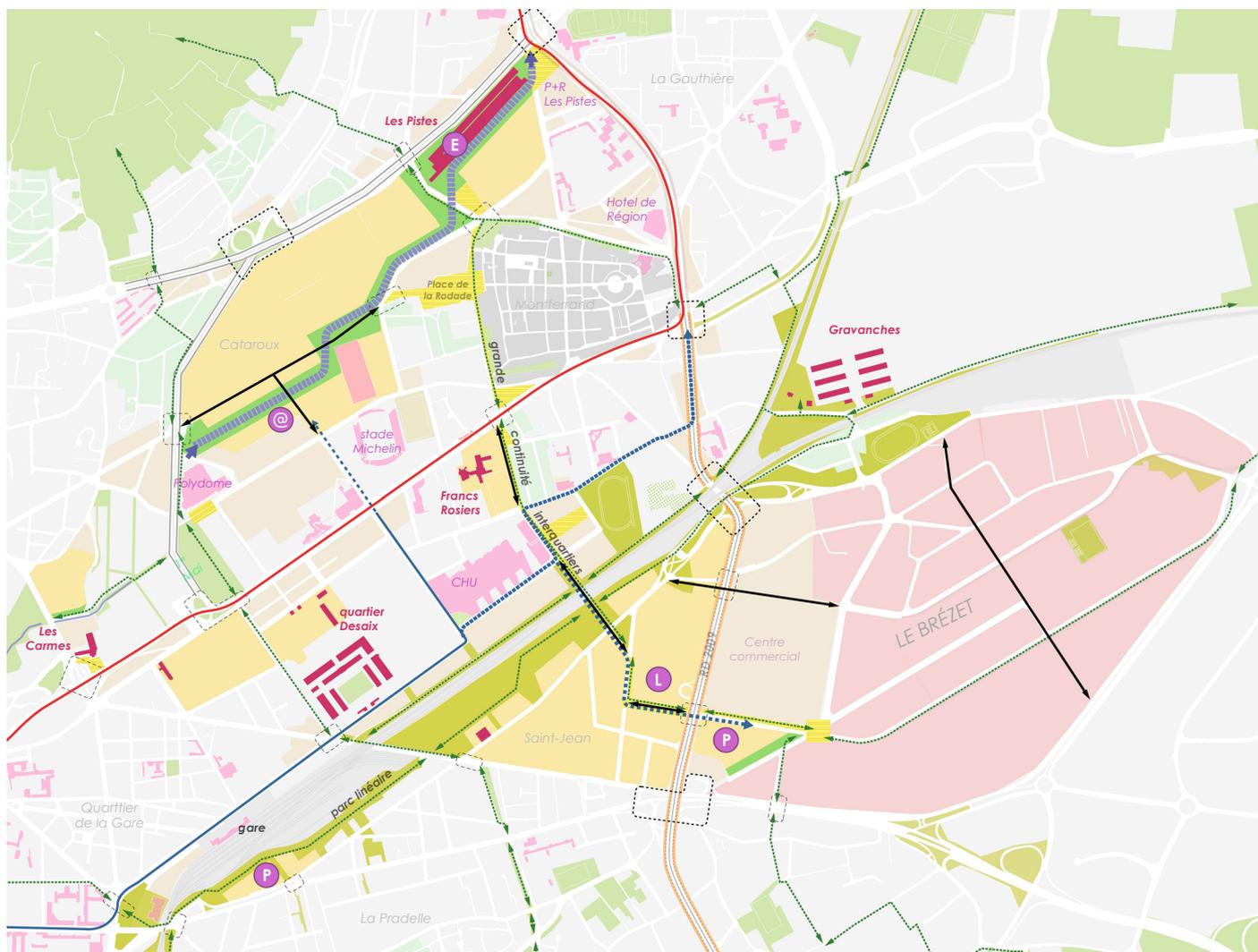
- 50 logements / secteur 1
- 150 logements / secteur 2
- 300 logements / secteur 3

Projets d'ensemble

Secteurs devant faire l'objet d'une
réflexion d'ensemble (plan guide,
périmètre d'étude, etc...)

- 1/ Les Pistes
- 2/ Cataroux - phase 1
- 3/ Francs Rosiers
- 4/ Saint-Jean
- 5/ Jules Verne
- 6/ Parc Sud Gare
- 7/ Pointes Michelin / Auger
- 8/ Cité administrative
- 9/ République Sud
- 10/ Niel République
- 11/ Belle Ombre

LES LIEUX PHARES ET ÉLÉMENTS STRUCTURANTS



EXISTANT

- Espaces verts, sportifs et naturels
- Équipements
- Cités jardins
- Montferrand / centre ancien

RAPPEL

- Grands sites de projet
- Îlots de restructuration urbaine

ELEMENTS DE PROJET STRUCTURANTS A l'Échelle DE LA VILLE

- Maillage niveau 1
- Sentiers Urbains
- Parc linéaire [localisation de principe]
- Projet d'extension ligne B et possibilités d'extension à long terme
- Requalification RD 2009
- Requalification Av. Fernand Forest
- Principe de requalification des grands carrefours et échangeurs

LIEUX PHARES

- Patrimoine bâti remarquable à valoriser

Équipements Métropolitains à créer

- P Parking et Intermodalité
- L Lycée professionnel [Saint-Jean]
- @ Quartier Digital [Cataroux / Clos Four]
- E Équipement : programmation à définir [Les Pistes]
- Redécouverte de la Tiretaine [localisation de principe]
- Aménagements paysagers liés à l'eau [localisation de principe]
- Espaces publics majeurs à créer / valoriser
- Amélioration des traversées et des continuités



LES LIEUX DE LA TRANSFORMATION URBAINE

-  Sites de projet : nouveaux îlots urbains, denses, mixtes et maillés [localisation de principe]
-  Îlots et front urbain à restructurer ou en cours de restructuration
-  Le Brézet

LES LIEUX PHARES

-  Patrimoine bâti remarquable à valoriser

Équipements Métropolitains à créer

-  Parking et Intermodalité
-  Lycée professionnel [Saint-Jean]
-  Quartier numérique [Cataroux / Clos]
-  Équipements polyvalents : programmation à définir [Les Pistes]

-  Espaces publics majeurs à créer / valoriser
-  Redécouverte de la Tiretaine [localisation de principe]
-  Point d'entrée de l'eau
-  Aménagements paysagers liés à l'eau [localisation de principe]

LE MAILLAGE

-  Maillage niveau 1 [structurant à l'échelle de la ville]
-  Maillage niveau 2 [structurant à l'échelle des quartiers]
-  Maillage niveau 3 [proposition à long terme]
-  Projet d'extension ligne B et possibilités d'extension à long terme

ELEMENTS / ORIENTATION PARC ET SENTIERS

-  Sentiers Urbains
-  Parc linéaire [localisation de principe]

ELEMENTS / ORIENTATION BIODIVERSITÉ ET TRAME VERTE

-  Espaces verts et naturels existants
-  Trame verte à préserver, à créer (espaces verts, naturels, quartiers jardins)

ELEMENTS / ORIENTATION INFRASTRUCTURES ET ENTRÉES DE VILLE

-  Requalification RD 2009
-  Requalification Av. Fernand Forest
-  Principe de requalification des carrefours et Portes Urbaines

1.3
PARC LINÉAIRE
ET SENTIERS URBAINS



PRÉSENTATION



TERRITOIRE CONCERNÉ

L'orientation concerne à la fois :

- **les abords du faisceau ferroviaire central**, du centre de Clermont-Ferrand jusqu'aux Gravanches, pour le projet de **parc linéaire**. Ce dernier est complémentaire au projet du quartier Saint-Jean et doit être intégré à sa conception urbaine,
- **l'ensemble de la commune** s'agissant **des sentiers urbains**, axes de traversée de la ville au contact de la nature.



PRINCIPAUX OBJECTIFS DU PADD

- **Tisser la ville avec la nature : structurer le développement urbain autour des espaces de nature en ville et créer un grand parc linéaire.**
- **Associer le développement des continuités écologiques à de nouveaux usages.**
- **Développer un réseau vert pour les modes doux : les sentiers urbains.**



LES ENJEUX TRANSVERSAUX, SUPPORTS DE PROJET

- **La mobilité** au travers :
 - de l'aménagement d'axes doux,
 - de la valorisation du site de la gare et du renforcement de l'intermodalité,
 - de la hiérarchie des fonctions viaires et l'aménagement des entrées de ville et des portes urbaines.
- **Le renouvellement urbain et l'intensification urbaine**
 - en intégrant les continuités douces / de nature aux projets de renouvellement urbain,
 - en libérant des emprises foncières pour de nouvelles constructions en front de parc.
- **La nature en ville et le paysage**
 - en renforçant et en valorisant la présence végétale et les continuités de biodiversité,
 - en valorisant l'espace urbain et les vues sur le grand paysage.

ORIENTATION 1 / LE PARC LINÉAIRE

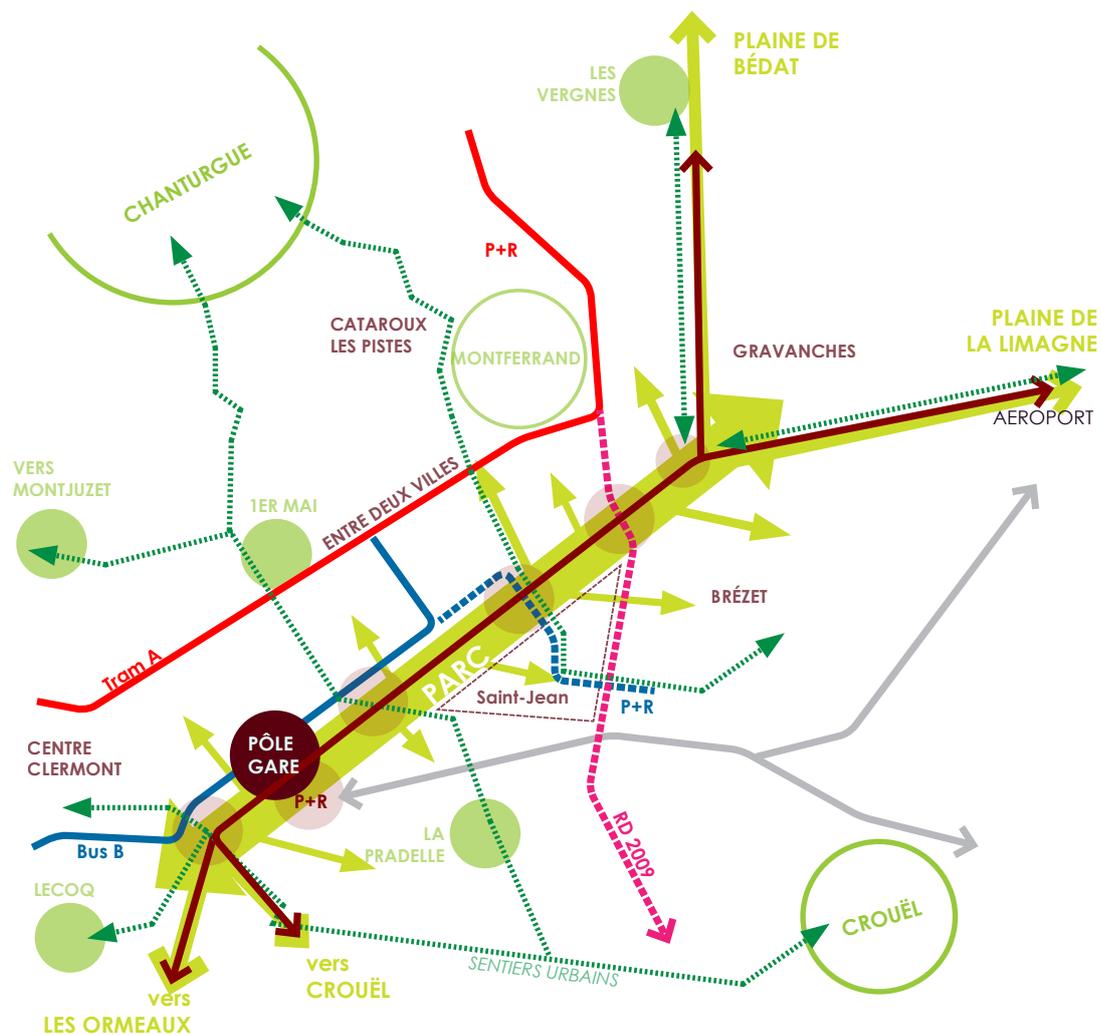


PRINCIPES

Le projet du Parc Linéaire a pour objectif de faire émerger au centre de la ville un espace vert, ouvert et singulier. Cet élément fort de centralité, au cœur des lieux de la transformation urbaine, est connecté :

- avec la Grande Mobilité (la gare, l'aéroport),
- avec la mobilité urbaine : automobile et TCSP (les boulevards du XIX^{ème} siècle, la RD 2009, le maillage des Quartiers Métropolitains),
- avec la micro-mobilité : sentiers urbains, voies cyclables.

LE PARC LINÉAIRE, UN ÉLÉMENT DE MOBILITÉ À L'ÉCHELLE DE LA VILLE



Il s'agit de relier les grands sites de reconquête urbaine et leurs nouveaux espaces verts associés. La mise en œuvre d'une continuité le long des voies ferrées constitue la colonne vertébrale de la création d'un grand parc linéaire qui irrigue les quartiers traversés.

Ainsi, les emprises ferroviaires mutables au droit du quartier Saint-Jean pourraient permettre de réaliser un vaste espace vert structurant, poumon des nouveaux Quartiers Métropolitains et assurant une liaison douce avec le centre de Clermont-Ferrand, les quartiers bordant l'avenue de la République, le Brézet et les Gravanches.

Il permet de résorber le manque en espace vert de « l'entre-deux villes » et de renforcer le corridor de biodiversité des talus ferroviaires, véritable continuité traversant de part en part l'espace urbain clermontois. Il participe à mettre en réseau les espaces verts de proximité existants et futurs en se diffusant dans les quartiers alentours (au sein des espaces verts privés, des équipements sportifs et des jardins partagés existants, des espaces publics et des alignements d'arbres).

Le projet s'appuie en grande partie sur des éléments existants : les vues sur le grand paysage, les arbres de hautes tiges présents sur le site, les talus et friches ferroviaires, les espaces de circulation (aires de stationnements et voirie à restructurer) et les franges bâties limitrophes.

Le projet de parc linéaire s'articule autour des trois applications suivantes.

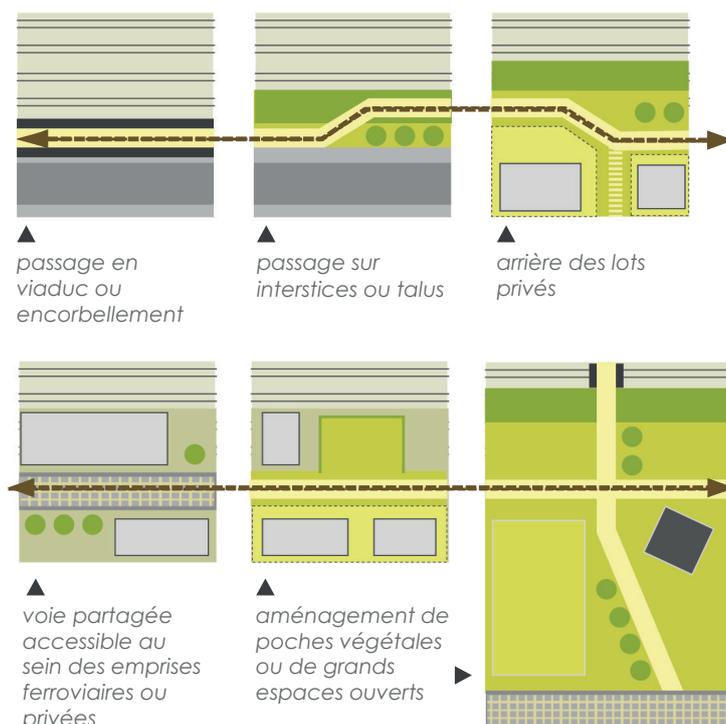


APPLICATION 1 : SUR LES CIRCULATIONS

- **La réalisation d'une grande circulation douce continue**, depuis le centre de Clermont (square de la Jeune Résistance) jusqu'au site militaire des Gravanches, le long de la façade Sud du faisceau ferroviaire central. Cet axe aménagé pour les piétons et les cyclistes emprunte à la fois des espaces publics réaménagés, des circulations existantes au sein des emprises privées et les espaces ferroviaires intégrés dans le projet.
- **La réalisation d'une promenade complémentaire** au droit des talus sur la façade Nord des voies ferrées et permettant de rejoindre le parvis de la gare.
- **L'amélioration des traversées** du faisceau ferroviaire au droit des axes existants, dans le cadre du maillage des Quartiers Métropolitains ou par la création d'ouvrages dédiés aux modes doux.
- **Les circulations du parc linéaire se prolongent et se connectent au réseau de sentiers urbains** (notamment le long des voies ferrées en direction de Crouel ou sur la voie militaire des Gravanches).
- Les **principes de localisation des points d'accès au parc linéaire** sont établis au regard de la continuité avec les axes existants et peuvent évoluer lors de la définition des projets contigus (Saint-Jean, rue Auger, etc,...). Les circulations du parc permettent ainsi de relier les différents quartiers, existants et en devenir.

A ce titre, les continuités identifiées comportent **des traversées piétonnes prioritaires**, affirmées sous formes de places ou de plateaux, avec une réduction visuelle de l'emprise de la chaussée. De même, la rue du Pré la Reine, à l'interface de Saint-Jean et du parc, pourrait faire l'objet d'un aménagement spécifique, apaisé et qualitatif.

PRINCIPES D'AMÉNAGEMENT EN FONCTION DES EMPRISES DISPONIBLES



ORIENTATION 1 / LE PARC LINÉAIRE

SCHÉMA DE PRINCIPE

LE PARC LINÉAIRE



- Parc linéaire [localisation de principe] et talus ferroviaires
- Grande circulation douce à créer et traversées du parc
- jardins familiaux* Espaces verts et sportifs existants intégrés au parc
- Autres espaces verts, sportifs et naturels existants
- Sentiers Urbains
- Principaux points d'entrées et de continuité avec la ville
- Principe de requalification des carrefours et amélioration des traversées
- Préservation et renforcement du végétal sur les grands axes
- Eléments de biodiversité (cœurs d'îlots, quartiers jardins)

- Îlots de front de parc : constructions intégrées au parc [localisation de principe]
- principales constructions existantes au droit du parc
- Rue Guynemer /du Pré la Reine : la rue du parc, aménagement qualitatif
- RAPPEL
- Grands sites de projet
- Maillage : franchissement des voies ferrées
- Projet d'extension ligne B
- P+R Parking et Intermodalité



APPLICATION 2 : SUR LES ESPACES VERTS ET LES AMÉNAGEMENTS

En-dehors des axes de circulations douces, **la largeur du Parc Linéaire peut varier en fonction des emprises disponibles** pour le projet, offrant des espaces verts complémentaires parfois linéaires, parfois plus vastes et ouverts, notamment au droit du quartier Saint-Jean.

Il s'agit d'une manière générale de **renforcer le couvert végétal** au sein du parc et à ses abords (lots privés, espaces publics), en relation étroite avec les quartiers environnants, notamment les axes menant au parc.

Il s'agit de **s'appuyer sur les espaces verts, les arbres isolés ou les alignements existants**. La succession de paysages fermés et ouverts doit contribuer à **mettre en valeur les vues sur le grand paysage**, en particulier la Chaîne des Puys.

La diversité des espaces traversés doit se traduire dans les aménagements, parfois sommaires, parfois qualitatifs, et les espaces et équipements proposés. A titre d'exemple :

- **des équipements de proximité** variés (jardins d'enfants et aires de jeux, esplanades sportives et petits terrains de sport ouverts, espaces de repos et de pique-nique, cafés...)
- **des équipements participatifs et polyvalents** à l'origine d'événements fédérateurs (potagers pédagogiques, jardins viviers partagés, prairies événementielles, cinéma en plein air...)
- **des équipements métropolitains nouveaux**, sur les franges du parc ou au sein de la reconversion du bâti existant (halle ferroviaire, ancienne caserne...)



APPLICATION 3 : SUR LES CONSTRUCTIONS AUX ABORDS DU PARC

Le projet de Parc Linéaire s'inscrit dans la stratégie de renouvellement urbain des Quartiers Métropolitains et **participe à l'intensification urbaine avec des constructions sur ses franges** :

- autour du Pôle de la Gare avec des emprises disponibles ou mutables (site de projet Gare Sud),
- autour des rues Auger et Lucie Aubrac, îlots en cours de restructuration avec de nombreux projets en cours,
- le long de la rue du Pré la Reine au nord du site de Saint-Jean,
- aux abords de la RD 2009 dans le cadre de sa requalification,
- sur le site militaire des Gravanches et ses abords.

Les constructions nouvelles devront veiller à s'intégrer dans la logique du parc linéaire en permettant la création de **continuités douces** et en assurant une **présence végétale importante** (espaces extérieurs, façades et toitures végétalisées, etc,...) notamment sur les fonds de parcelles bordant le parc ou les talus ferroviaires.

Le périmètre du projet comporte également **de nombreuses constructions existantes qui participent au parc** :

- les ensembles résidentiels de la rue Guynemer, dont les espaces verts sont à préserver et à intégrer dans la logique du parc,
- les bâtiments techniques liés à la circulation des trains et les bâtiments d'activités qu'il s'agit de mieux intégrer au parc (réorganisation des circulations et des accès) et qui pourraient participer aux équipements du parc dans le cadre de projets de reconversion,
- le bâti patrimonial identifié aux abords de Saint-Jean et sur le site militaire des Gravanches.

LES SUPPORTS DE PROJETS : DES ESPACES EXISTANTS À VALORISER

Square de la Jeune Résistance



Contre-allée de stationnements



Délaissé ferroviaire et vue sur le grand paysage



Friche rue Lucie Aubrac



Saint-Jean, voie ferrée



Carrefour RD 2009 - rue du Pré la Reine



Voie militaire des Gravanches



ORIENTATION 1 / LE PARC LINÉAIRE

●●●●● RÉFÉRENCES

EXEMPLES DE PROJETS DE CONSTRUCTION AUX ABORDS DE VOIES FERRÉES OU SUR DES FRICHES FERROVIAIRES

Nantes / Logements sur d'anciens terrains SNCF



Paris / ZAC Clichy Batignolles



Paris / Halle Pajol, reconversion d'une halle ferroviaire



EXEMPLES DE CONTINUITÉS AU SEIN DES LOTS PRIVÉS



Nantes / Continuité de l'espace naturel en cœur d'îlot



Pantin / Cœur d'îlot privé accessible



Paris / Projet immobilier développé de part et d'autre d'un cheminement

EXEMPLES DE CONTINUITÉS DOUCES AUX ABORDS DES VOIES FERRÉES



Cologne / Parc longeant les voies ferrées / passage en viaduc au dessus des voies routières



Zurich / transformation de la voie extérieure en promenade et création d'espaces verts attenants



Lyon / piste cyclable interurbaine le long des voies ferrées



Paris / Petite Ceinture / aménagements réversibles



PRINCIPES

Les sentiers urbains sont des itinéraires piétons et/ou cyclistes, parfois dissociés de la circulation automobile, parfois partagés et apaisés. Ils structurent la ville et son quotidien et permettent de traverser la ville au contact de la nature : la circulation de la biodiversité devient complémentaire de la circulation des habitants.

Les sentiers urbains relient entre eux :

- les grands espaces agricoles et naturels des franges urbaines,
- les cœurs de nature présents dans le centre urbain (les parcs, les squares, les jardins vivriers, les cités jardins...),
- les équipements et les lieux de proximité d'aujourd'hui et de demain,
- les cœurs historiques de Clermont et Montferrand et les lieux de la transformation urbaine.

Leurs tracés reprennent autant que possible les aménagements en faveur des modes doux existants et les continuités de nature présentes dans le tissu urbain.



APPLICATION 1 : ORIENTATIONS GÉNÉRALES

Les principes d'aménagement des sentiers urbains sont :

- la facilité et **le confort du cheminement des piétons** (largeur de trottoirs, apaisement de la circulation, amélioration des traversées des axes routiers),
- le **renforcement de la présence végétale** (alignement d'arbres, plantation sur l'espace public et en pied d'immeuble, végétalisation des clôtures...),
- la mise en place d'une signalétique commune.

Les sentiers urbains sont principalement situés sur l'espace public mais peuvent également emprunter des circulations existantes au sein des espaces privés après concertation avec les propriétaires (cœur d'îlots résidentiels, grands espaces verts privés...).

La présente orientation identifie 7 grands axes de traversée de la ville (Cf carte ci-contre) dont les tracés seront à définir plus précisément lors de leur mise en œuvre.

Les sentiers urbains sont complémentaires :

- des circulations du Parc Linéaire,
- de l'aménagement de continuités piétonnes le long ou à proximité de la Tiretaine, notamment dans le projet de découverte de la rivière à l'air libre sur le site de Cataroux,
- des cheminements existants qui irriguent les quartiers et permettent la desserte des équipements, notamment ceux qui sont liés à l'enfance (écoles, centres sportifs, bibliothèques...).



APPLICATION 2 : ORIENTATIONS PARTICULIÈRES

Pour chacun des sentiers urbains identifiés, des orientations spécifiques et prioritaires sont définies ci-après.

Sentier 1 (S1) Les Côtes - Les Ormeaux :

- aménager un sentier et un accès aux Côtes depuis l'écoquartier de Trémonteix ;
- aménager un nouvel accès au parc de Montjuzet depuis la rue Armand Fallières côté Nord et mettre en valeur l'entrée du parc depuis le centre de Clermont (rue des Aubépines) ;
- améliorer les traversées des boulevards de ceinture et aménager les portes d'entrées du centre historique de Clermont-Ferrand, et notamment au droit du parking des Salins ;
- améliorer les continuités piétonnes en direction des Ormeaux, notamment les franchissements existants des voies ferrées.

SCHEMA DE PRINCIPE



----> Les principaux sentiers urbains identifiés

- S1** **Les Côtes - Les Ormeaux**
via Trémonteix - Montjuzet - Le Plateau - Vallières
- S2** **Chanturgue - Beaumont**
via La Glacière - Les Bughes - Le Plateau - Lecoq - Saint-Jacques
- S3** **Chanturgue - Les Cézeaux**
via 1er Mai - La Pradelle - L'Oradou - Creux de l'Enfer
- S4** **Chanturgue - Anzelle / Plaine de la Limagne**
via Les Pistes - Montferrand
> Saint-Jean - Capricorne - Crouël (itinéraire Sud)
> Les Gravanches (itinéraire Nord)
- S5** **Puy du Var - Les Vergnes**
via Croix-de-Neyrat et Champratel
- S6** **Parc Linéaire - Plaine du Bédât**
via La Gauthière - La Plaine - Champratel
- S7** **Centre de Clermont - Crouel**

- Espaces verts, sportifs et naturels existants
- Cités jardins et écoquartiers
- Parc linéaire [localisation de principe]
- Équipements
- Chemin de la Tiretaine
- Cheminement le long de la Tiretaine découverte sur le site de Cataroux
- Axe du Parc Linéaire
- Tour du centre historique de Clermont

Sentier 2 (S2) Chanturgue - Beaumont :

- renforcer la présence végétale sur les rues du quartier de la Glacière (alignements, massifs...),
- aménager la rue Thévenot Thibault en axe partagé,
- améliorer les continuités au droit de la "Muraille de Chine",
- intégrer les réaménagements des rues George Rissler et Beaudelaire à Saint-Jacques.

Sentier 3 (S3) Chanturgue - Cézeaux :

- renforcer la végétalisation et améliorer les continuités piétonnes sur l'avenue Fernand Forest, la rue Niel, l'avenue Edouard Michelin,
- aménager des continuités piétonnes entre les rues Simmonet et e la Pradelle en lien avec les jardins vivriers,
- améliorer les traversées piétonnes au droit de l'échangeur entre les boulevards Jacques Bingen et la rue de l'Oradou,
- améliorer les continuités entre le Parc du Creux de l'Enfer et le campus des Cézeaux.

Sentier 4 (S4) Chanturgue - Anzelle :

- améliorer les franchissements piétons au droit de l'avenue Fernand Forest,
- aménager une continuité piétonne et végétalisée sur le secteur des Pistes en direction de Montferrand,
- améliorer les traversées et continuités piétonnes entre Saint-Jean et le Brézet et les traversées de l'avenue de l'Agriculture,
- aménager une continuité piétonne depuis le secteur Capricorne Guichard en direction de Crouel,
- aménager une continuité piétonne sur les rues des Ronzières et le Chemin de Beaulieu.

Sentier 5 (S5) Puy de Var - Les Vergnes :

- améliorer l'accessibilité au Puy de Var depuis la rue Jouanneau,
- utiliser comme support les aménagements récents des quartiers Croix-de-Neyrat, Champratel, les Vergnes et du centre commercial Nord et assurer leur continuité jusqu'à la Plaine du Bédât.

Sentier 6 (S6) Parc Linéaire - Plaine du Bédât :

- aménager le Chemin du Moutier,
- utiliser comme support les aménagements récents de la Gauthière et la rue Viviani,
- aménager une continuité entre l'écoquartier de Champratel et la Plaine du Bédât en concertation avec la commune de Cébazat.

Sentier 7 (S7) Centre de Clermont - Crouel :

- apaiser la circulation et améliorer l'entrée du centre historique de Clermont-Ferrand depuis le square de la Jeune Résistance,
- apaiser la circulation et aménager une continuité sur la rue Clovis Hugues et proposer un aménagement paysager au droit des talus ferroviaires.

UTILISER LES SUPPORTS DÉJÀ PRÉSENTS

Rempart de Montferrand



Croix-de-Neyrat



Rue de la Condamine



Chemin de Crève Cœur



AMÉNAGER LES TRONÇONS MANQUANTS

Rue Clovis Hugues



Rue Delabre



La Pradelle



Sentier des Gravouses



1.4
INFRASTRUCTURES
ET ENTRÉES DE VILLE



LES ENTRÉES DE VILLES :
LES VUES SUR LE LOINTAIN COMME ÉLÉMENT FÉDÉRATEUR, DES QUALITÉS URBAINES INÉGALES



Boulevard Louis Chartre / Zone d'activités des Gravanches



Avenue de l'Agriculture / Zone d'activités du Brézet



Avenue Fernand Forest / Voie express en belvédère



Rue de l'Oradou / Un boulevard urbain au paysage routier

- **Renforcer le caractère urbain des axes traversant les zones commerciales du Sud de la ville et le Brézet**, notamment l'avenue de l'Agriculture :

- en requalifiant **l'espace public** (continuité et qualité des cheminements piétons, végétalisation et alignements d'arbres, amélioration de l'insertion du mobilier urbain et des enseignes publicitaires),

- en privilégiant une **implantation des constructions** qui renforce le profil urbain aux abords des voies, en diminuant les retraits et en évitant un surdimensionnement des aires de stationnements, qui devront être le moins visible possibles depuis la voie (implantation sur les arrières, écran végétal, etc...),

- **Requalifier l'avenue Fernand Forest jusqu'à la place du 1er Mai** afin de mieux insérer cet axe dans le tissu urbain, tout en préservant les vues en **belvédère** qu'il offre sur la ville. Il s'agit de permettre une circulation des modes doux sur cet axe et d'améliorer les traversées, notamment dans le cadre de projet de renouvellement urbain sur le site de Cataroux / Les Pistes.

- **Aménager la Liaison Urbaine Sud-Ouest (LUSO) en veillant à son intégration paysagère et environnementale** et en permettant une diversité des modes de déplacement (modes doux et/ou transports en commun).

- D'une manière générale, les aménagements devront permettre de **diminuer les nuisances sonores liées à la circulation** (qualité des revêtements employés, dispositifs anti-bruit...), en particulier au droit des voies express qui traversent les secteurs habités.



APPLICATION 2 : SUR LES BOULEVARDS URBAINS

- **Améliorer les conditions de circulation des transports en commun et des cyclistes** sur les grands boulevards urbains qui mènent au centre de Clermont-Ferrand : les avenues Raymond Bergougnan et du Limousin, l'avenue de la Libération, le boulevard Lafayette et la rue de l'Oradou, la rue Anatole France et l'avenue Edouard Michelin.

- Privilégier **une densité de construction**, en lien avec la desserte par le réseau de transport en commun, et **l'implantation d'activités en rez-de-chaussée** participant à l'animation urbaine.

- Améliorer les espaces publics au droit **des grands carrefours**, notamment les traversées piétonnes et le report modal.



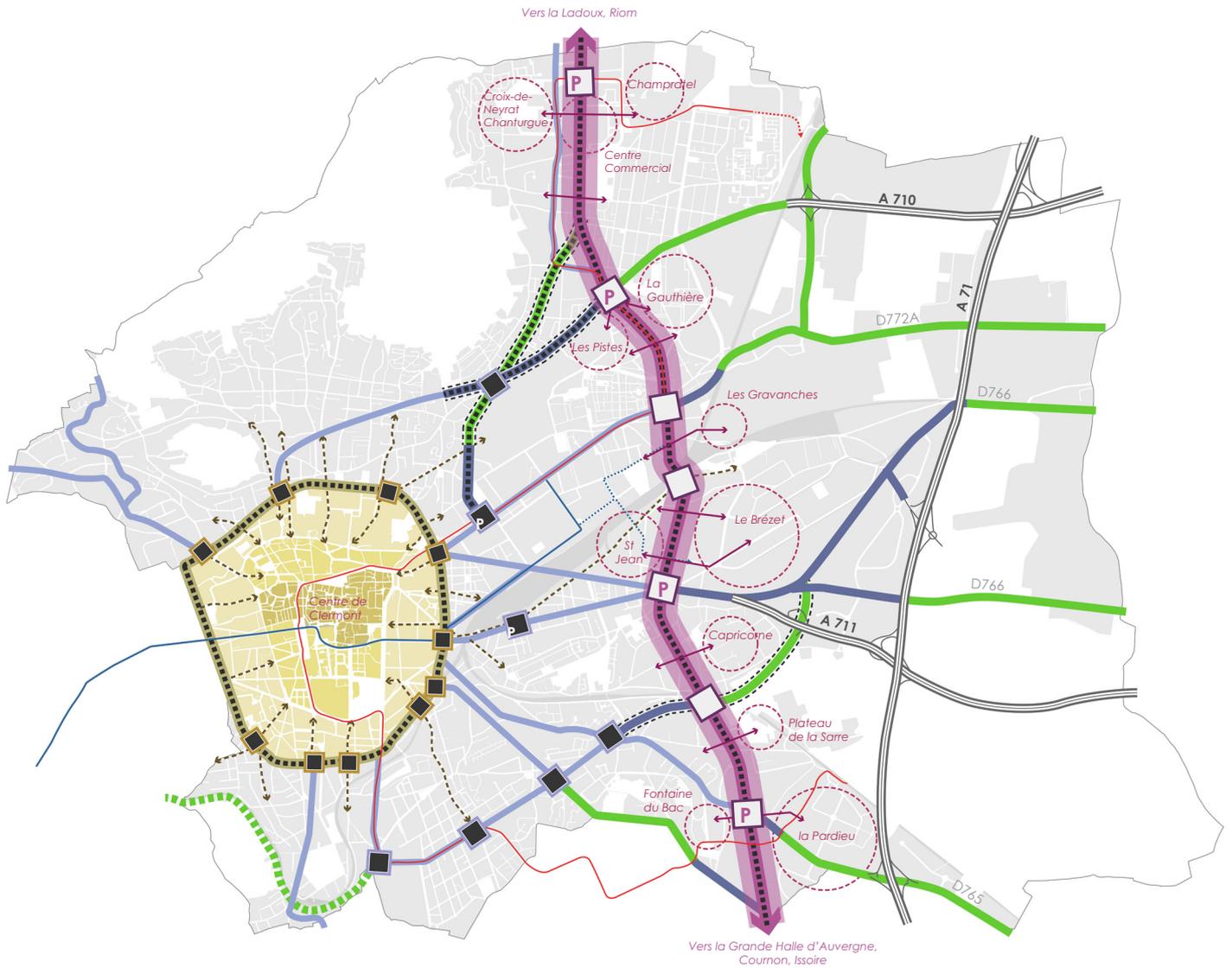
APPLICATION 3 : SUR LE CENTRE-VILLE DE CLERMONT-FERRAND

- Simplifier le schéma de circulation sur les boulevards de ceinture et proposer un traitement de l'espace public commun à l'ensemble des boulevards afin de **mettre en valeur leurs qualités patrimoniales** (alignements remarquables, architectures caractéristiques).

- Mettre en valeur **les portes du centre-ville** de Clermont-Ferrand par des aménagements qualitatifs (programme d'embellissement, plantations sur l'espace public).

- Organiser **un apaisement progressif de la circulation depuis les boulevards de ceinture jusqu'au Plateau**, en lien avec les capacités de stationnement et le gabarit des voies.

- **Améliorer les continuités vers les quartiers limitrophes** dans une logique d'extension du centre-ville (continuités de traitement dans les aménagements, itinéraires apaisés préférentiels, etc,...).



AXE DE LA RD 2009

 Intensification urbaine et amélioration des fonctionnalités de la voie tous modes : automobile, TCSP, modes doux

 Principaux sites de projet et de renouvellement urbain aux abords de la RD 2009

 Amélioration des traversées et des liaisons interquartiers de part et d'autre de la voie

 Grands carrefours et échangeurs à requalifier et renforcement de l'intémodalité

P Parking relais à créer / à renforcer

AXES D'ENTRÉE DE VILLE

 Voies express existantes

 Voies express à requalifier

 Façade végétale à préserver / à renforcer

 Façade urbaine à renforcer

 Liaison Urbaine Sud-Ouest : intégration paysagère et environnementale, diversité des modes de déplacements

BOULEVARDS URBAINS

 Boulevards urbains existants : intensification urbaine et renforcement de l'animation des rez-de-chaussée, amélioration des circulations douces et des transports en commun

 Mise en valeur des portes urbaines et renforcement de l'intémodalité

CENTRE DE CLERMONT

 Boulevards de ceinture : aménagements qualitatifs et réorganisation des circulations

 Apaisement progressif de la circulation

 Portes du centre-ville à mettre en valeur

 Traitement des continuités depuis / vers le centre-ville



APPLICATION 4 : SUR L'AXE DE LA RD 2009

A/ ORIENTATION GÉNÉRALE

L'axe de la RD 2009 est stratégique :

- **à l'échelle du territoire du Grand Clermont**, cet axe pourrait être le **support d'un transport en commun interurbain**, notamment le projet de bus express du "RER Clermontois", figurant au Plan de Déplacement Urbain (PDU) ;
- **à l'échelle de la ville de Clermont-Ferrand**, sa requalification participerait à la qualité des entrées de ville, autant qu'à une réduction des coupures du tissu urbain. Il est en effet marqué par un caractère routier, peu qualitatif et peu franchissable, alors que de nombreux projets de renouvellement, d'intensification ou de restructuration urbaine se trouvent de part et d'autre de la voie.

Ainsi l'orientation définit les intentions urbaines suivantes pour l'ensemble de la RD 2009 et ses abords :

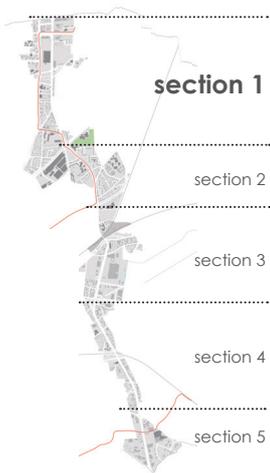
- **requalifier progressivement la voie** en renforçant le partage de l'espace entre les différents modes de déplacement, comprenant la **réalisation sur le long terme d'une voie en site propre** dédiée au transport en commun ;
- améliorer **les qualités de l'espace public et les circulations piétonnes** (agrandissement ou création de trottoirs) et **végétaliser les abords de la voie**, en particulier par la plantation d'arbres ;
- **améliorer les fonctionnalités des grands carrefours et échangeurs**, pour la circulation automobile mais également les modes doux, notamment au droit de nouvelles intersections avec le maillage des Quartiers Métropolitains et les sentiers urbains. Un renforcement de l'intermodalité y sera systématiquement recherché ;
- **favoriser des programmes de constructions présentant une mixité des fonctions et une certaine densité bâtie** dans une logique d'optimisation du sol.

A ce titre, **les opérations d'ensemble de maisons individuelles ou groupées ne sont pas souhaitées** le long de la RD 2009 et **les programmes à vocation commerciale veilleront à développer des fonctions complémentaires** (bureaux, logements, équipements) et des **formes architecturales innovantes**, en rupture avec le modèle traditionnel sous forme de local dédié et isolé.

- **Réduire l'impact visuel des stationnements au sein des lots privés**, en privilégiant une réalisation "en ouvrage" (en souterrain, en silo, en toiture, à rez-de-chaussée) ou une implantation en fond de parcelle ou en cœur d'îlots.

B/ RECOMMANDATIONS SPÉCIFIQUES AUX DIFFÉRENTES SECTIONS

L'axe de la RD 2009 n'est pas uniforme. Ainsi 5 sections peuvent être définies, répondant à des enjeux et des objectifs spécifiques :



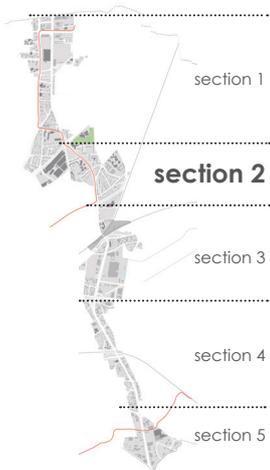
SECTION 1 "CLÉMENTEL" : de l'entrée de ville Nord au carrefour des Pistes.



Vue sur le Boulevard Clémentel depuis la rue du Pont Neyrat

Ce secteur offre des possibilités de mutation importantes. Il est parallèle au tracé du tramway sur la rue du Topilleur Sirocco. L'interface entre les deux axes devient ici un secteur stratégique avec un tissu urbain disposant de nombreuses possibilités de requalification. Il s'agit notamment :

- **d'améliorer l'insertion urbaine du centre commercial Nord et des projets d'aménagements commerciaux et récréatifs contigus.** Il s'agit de veiller à réduire les effets de coupures urbaines entre d'une part les quartiers Croix-de-Neyrat / Chanturgue, et d'autre part les quartiers Champratel / Les Vergnes, en permettant une continuité piétonne interquartier. De même, il s'agit de favoriser une mutualisation des aires de stationnement et l'aménagement de places dédiées à l'intermodalité et à l'autopartage, en particulier, dans le cadre de l'amélioration du carrefour d'entrée de ville en lien avec le tramway. Les aires de stationnement devront participer à la végétalisation du secteur par des plantations d'arbres et l'emploi de revêtements perméables ;
- **d'améliorer les qualités paysagères au droit du quartier de la Plaine** (programme de végétalisation des clôtures ou de l'espace public).



SECTION 2 "JOUHAUX" : du carrefour des Pistes au boulevard Auriol



Vue sur le Boulevard Jouhaux au droit de l'Hôtel de Région

Cette section, davantage urbaine et qualitative, bénéficie de la présence du tramway et de l'Hôtel de Région. Elle constitue un site stratégique de couture urbaine entre des tissus urbains aux différences très marquées (Montferrand, les grands ensembles de la Gauthière, le patrimoine industriel des Pistes). Il s'agit de :

- **requalifier le carrefour des Pistes**, afin de fluidifier la circulation, en cohérence avec la requalification de l'avenue Fernand Forest et les projets de renouvellement urbain sur le secteur des Pistes. À ce titre, l'emprise du parking relais pourrait être optimisée, afin de réduire les effets de coupures urbaines, et d'assurer **des continuités vers le quartier de la Gauthière** au travers d'aménagements qualitatifs ;
- de **préserver les alignements d'arbres existants** et développer une unité du paysage en direction de la Gauthière et les Pistes ;
- de favoriser la **restructuration urbaine au droit de l'intersection avec l'avenue de la République** (densification du bâti et développement de l'intermodalité).

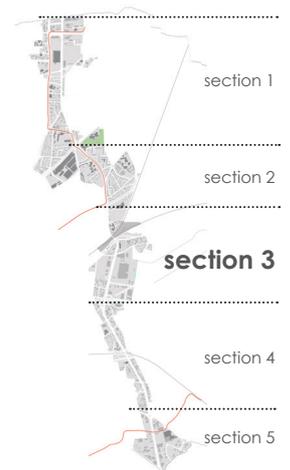
SECTION 3 "BRUGIÈRE-SAINT-JEAN" : de Montferrand à l'avenue de l'Agriculture



Vue sur le boulevard Saint-Jean

Cette section est à la fois la plus stratégique (intersections avec le parc linéaire et les Quartiers Métropolitains) et celle qui offre le plus d'opportunités de transformation urbaine (interfaces avec les sites de projet de Saint-Jean, de Jules Verne, avec le Brézet). Il s'agit :

- **d'améliorer le profil urbain sur l'avenue de Brugière** (intensification urbaine, implantation parallèle à l'axe de la voie...),
- d'étudier les possibilités d'**agrandissement du passage sous les voies ferrées**,
- de requalifier l'échangeur à l'intersection de l'avenue Jean Mermoz et d'**aménager la continuité du parc linéaire** en direction des Gravanches,
- **d'améliorer le profil urbain le long du boulevard Saint-Jean** et les traversées entre les quartiers Saint-Jean et le Brézet. Sur cette section, plus large qu'ailleurs, il s'agit de constituer un front bâti structurant et les constructions sont incitées à utiliser les hauteurs maximales autorisées par le règlement.
A ce titre, le vaste espace dédié au stationnement du centre commercial pourrait faire l'objet d'un projet d'optimisation en accueillant de nouvelles constructions en front de voie.
- **de réaménager l'échangeur avec l'avenue de l'Agriculture en lien avec le pôle multimodal du site Jules Verne** (extension de la ligne B, parking relais, sentier urbain).



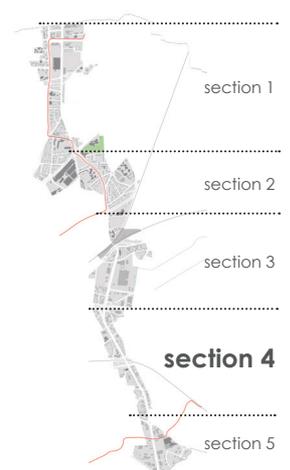
SECTION 4 "MOULIN-FLAUBERT" : du Brézet à la rue du Rassat



Vue sur le Boulevard Jean Moulin

Cette section est marquée par une faible occupation du sol malgré une certaine mixité des fonctions avec de l'habitat pavillonnaire, des bureaux et commerces. Il s'agit principalement d'intensifier l'urbanisation et de réduire les coupures entre les quartiers, en :

- **aménageant des continuités et des traversées** entre les quartiers de la Pradelle et le site de projet Guichard-Capricorne,
- améliorant les traversées au droit de l'échangeur avec le boulevard Jacques Bingen en **lien avec les sentiers urbains en direction du Puy de Crouel et le site de projet du Plateau de la Sarre**. A ce titre de nouvelles intersections sont à envisager afin de desservir le site de projet et les fonds de parcelles enclavés.





SECTION 5 "FLAUBERT SUD" : DU PLATEAU DE LA SARRE AU PONT D'AUBIÈRE

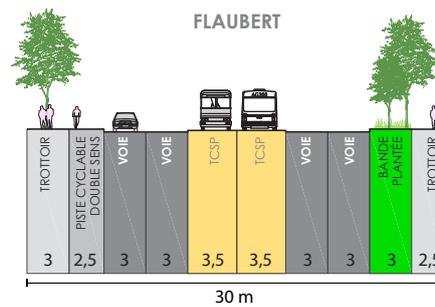
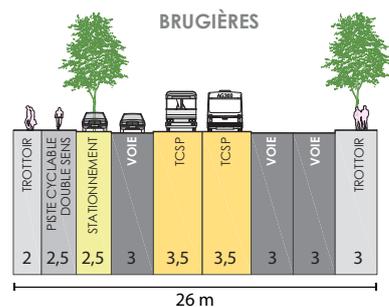
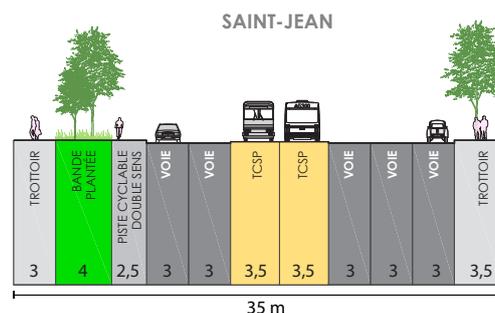
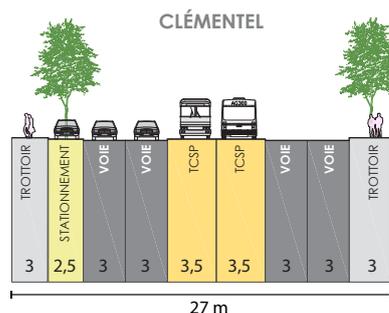


Vue sur la RD 2009 au droit de la zone commerciale Sud

Cette section, essentiellement commerciale, marque l'entrée Sud de la ville. Elle se révèle stratégique en participant à un ensemble plus large, allant des Cégeaux à la Pardieu, regroupant grands équipements et transports en commun structurants. Il s'agit :

- à l'instar du secteur commercial de l'entrée Nord, de veiller à **une meilleure insertion urbaine des implantations commerciales et à une réduction de l'impact visuel des stationnements**, pour lesquels il sera recherché une plus grande mutualisation et le développement de nouveaux services en mobilité ;
- de **développer une mixité des fonctions** au travers de la réalisation de logements et d'activités tertiaires et technologiques, en lien avec les pôles d'innovation de la Pardieu et des Cégeaux. L'apport de nouvelles fonctions doit participer à réduire les coupures urbaines de part et d'autre des axes présents dans le secteur (RD 2009, avenue de la Margeride, avenue Ernest Cristal) ;
- De **préserver et renforcer le caractère végétal** de l'entrée de ville au droit de la Pardieu et les continuités vertes en direction du Puy de Crouel, le long de l'Artière et en direction des Cégeaux.

EXEMPLES DE RECOMPOSITIONS POSSIBLES DE LA VOIE EN FONCTION DES LARGEURS PRÉSENTES



1.5 FRANGES URBAINES



PRÉSENTATION



TERRITOIRE CONCERNÉ

L'orientation Franges Urbaines concerne les espaces à l'interface entre ville et nature, qu'ils soient urbains autant que naturels ou agricoles, et plus particulièrement, les Côtes de Clermont et leurs quartiers limitrophes.



PRINCIPAUX OBJECTIFS DU PADD

- **Protéger les espaces agricoles** en limitant l'extension urbaine, et en veillant à la compatibilité des usages et des formes de l'urbanisation limitrophe de l'agriculture.
- Accompagner **le réinvestissement des friches agricoles sur les Côtes**, notamment par le développement de la culture de la vigne, et soutenir la structuration de la filière viticole.
- **Soutenir le développement de circuits courts** et l'agriculture de proximité ainsi que la création de lieux-relais pour le renforcement des interactions ville/campagne.
- **Fédérer autour de l'alimentation**, notamment dans le cadre du partage des savoir-faire du pôle agrialimentaire, du développement de l'agriculture urbaine et périurbaine.
- **Développer les espaces de partage autour de la nature.**
- **Protéger les coteaux et les pentes de l'urbanisation nouvelle.**
- **Affirmer la valeur du grand paysage de Clermont-Ferrand**, à la fois en préservant les vues depuis la ville vers les Puys et la plaine de la Limagne et en développant l'accessibilité du relief et les parcours en belvédère (sur les Côtes, Montjuzet, Crouel).

ORIENTATIONS / FRANGES URBAINES



PRINCIPES

Les espaces de franges urbaines sont également concernés par les orientations stratégiques précédentes :

- **Nature en ville et Biodiversité**, du point de vue de la préservation des écosystèmes mais également des aménagements pouvant contribuer à leur valorisation ;
- **Parc Linéaire et Sentiers Urbains**, au travers des itinéraires permettant de rejoindre la nature depuis la ville ;
- **Infrastructures et Entrées de ville**, au travers des objectifs de préservation des vues et d'insertion paysagère des grands axes.

Par ailleurs l'orientation de secteur Crouel / Plateau de la Sarre développe des intentions relatives à la transition entre ville et nature sur ce site de frange urbaine.

La présente orientation stratégique Franges Urbaines s'organise autour de trois volets d'action complémentaires aux orientations précédemment citées :

- **le développement de l'agriculture** périurbaine et de proximité,
- **l'insertion paysagère et écologique des constructions** sur les pentes,
- **l'accessibilité aux espaces de nature** et le développement de nouveaux usages.

DÉVELOPPER L'AGRICULTURE



Vignes sur le site de Sabourin



Friches sur les Côtes : espace de reconquête de la viticulture



INRA



Vergers sur les Ormeaux

DÉVELOPPER LES CHEMINEMENTS ET LES ESPACES DE PROXIMITÉ



Sentiers sur les côtes



Aire de jeux à l'interface ville-nature

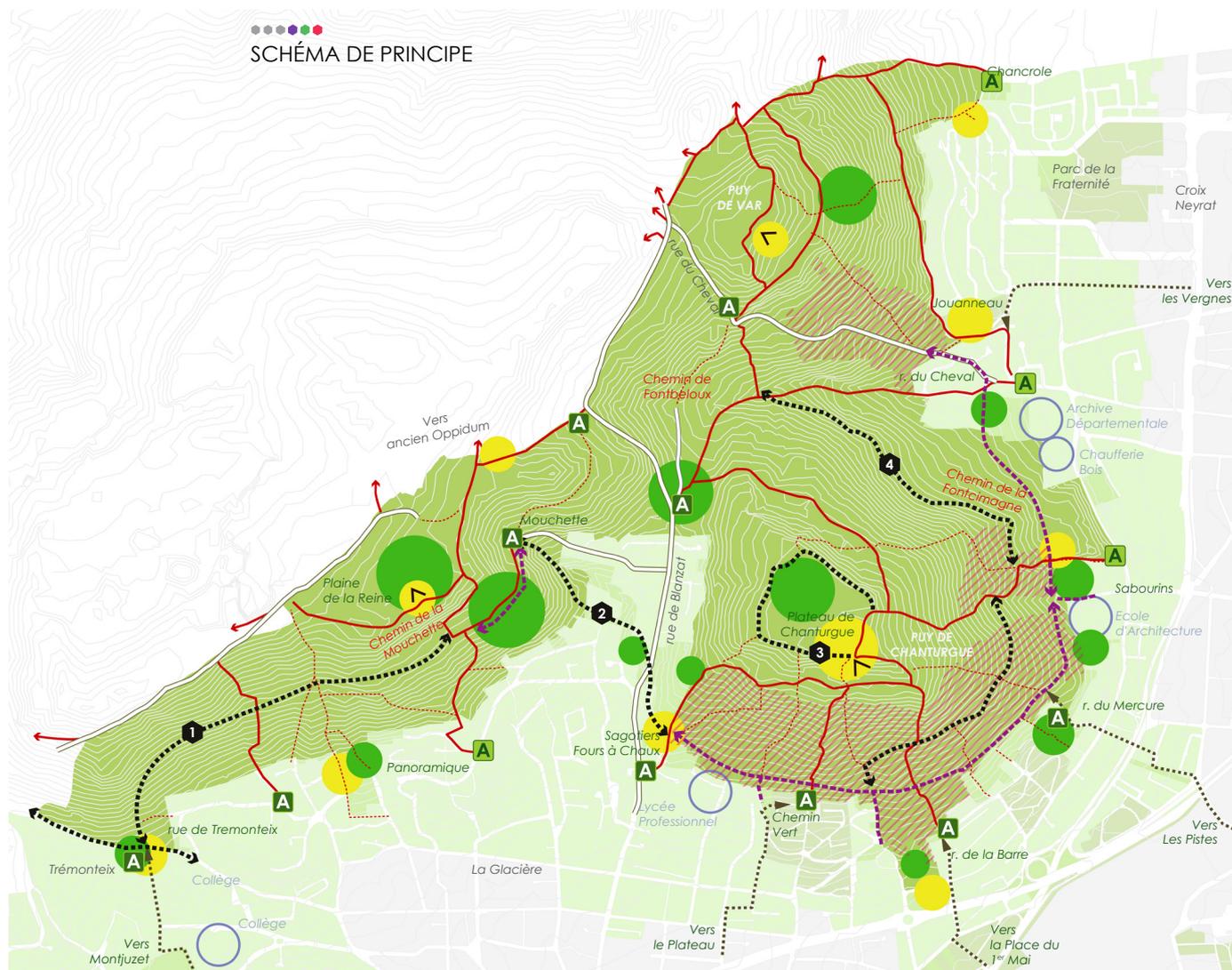
VEILLER À L'INTEGRATION DES CONSTRUCTIONS DANS LEUR ENVIRONNEMENT



Construction en contact avec la viticulture



Constructions sur les Côtes



LES ESPACES ET USAGES

- Espaces naturels et agricoles des Côtés de Clermont
- Espace urbain des Franges
- Zone de protection agricole du SCOT : développement de la viticulture
- Autres sites stratégiques pour le développement de la viticulture, l'agriculture de proximité et le pastoralisme
- Développement des fonctions récréatives ou pédagogiques
- ◀ Mise en valeur du panorama
- Principaux équipements présents à proximité des Franges
- Sentiers urbains

LES CHEMINEMENTS

- Principales voies carrossables
- sentiers existants à conforter,
- autres sentiers d'accès (les montées)
- Axes de liaisons et promenades belvédère à imaginer
- 1 Liaison Trémonteix - Les Côtés
- 2 Liaison Les Côtés - Chanturgue
- 3 Tour du Plateau de Chanturgue
- 4 Liaison Fontcimagne - rue du Cheval
- Axes de liaisons à imaginer
les chemins des vignes : Promenade basse et fonctionnalités agricoles
- Accès existants à conforter
- Autres accès potentiels à développer

2. ORIENTATIONS DE SECTEURS



CHANTURGUE - BÉDAT

GUICHARD / CAPRICORNE

CROUEL / PLATEAU DE LA SARRE

KESSLER / MURAILLE DE CHINE

HOTEL DIEU

ÎLOT DU GALET

CHATEAUBRIANT / BREGUET / BEAUPEYRAS / SULLY

●●●●●●●●
CONTEXTE

Ce vaste secteur comprend différents sites de projets et de transformation urbaine :

- le secteur Neyrat, entrée de ville qui s'articule autour de la RD 2009 et de l'axe du tramway, avec une forte présence commerciale et des îlots en cours de restructuration,
- le secteur Champratel, faisant l'objet d'un programme de renouvellement urbain et d'un écoquartier résidentiel en cours de réalisation,
- le secteur des Vergnes, constitué de grands ensembles, pour lequel un projet de renouvellement urbain est programmé.

Il s'agit principalement d'assurer une cohérence d'ensemble de l'urbanisation sur ces sites, notamment au regard des continuités du maillage et des cheminements ainsi que de la transition avec les espaces naturels et agricoles limitrophes.

●●●●●●●●
ORIENTATIONS

• **Poursuivre la structuration du maillage**, dans une logique de continuités des axes circulés ou doux, entre les différents secteurs. A ce titre, le maillage des sentiers urbains et des cheminements devra permettre d'irriguer les quartiers en direction du quartier de la Plaine, des Côtes, et de la Plaine du Bédât.

• **Renforcer l'intermodalité et améliorer l'insertion urbaine des espaces de stationnement :**

- en poursuivant les réflexions sur la création d'une halte ferroviaire aux Vergnes,
- en développant des pôles d'échanges au sein des différentes places urbaines à qualifier,
- en renforçant la présence végétale et l'utilisation de revêtements perméables au sein des grandes emprises de stationnement présentes ou en projet, notamment aux abords du stade et de part et d'autre du centre commercial.

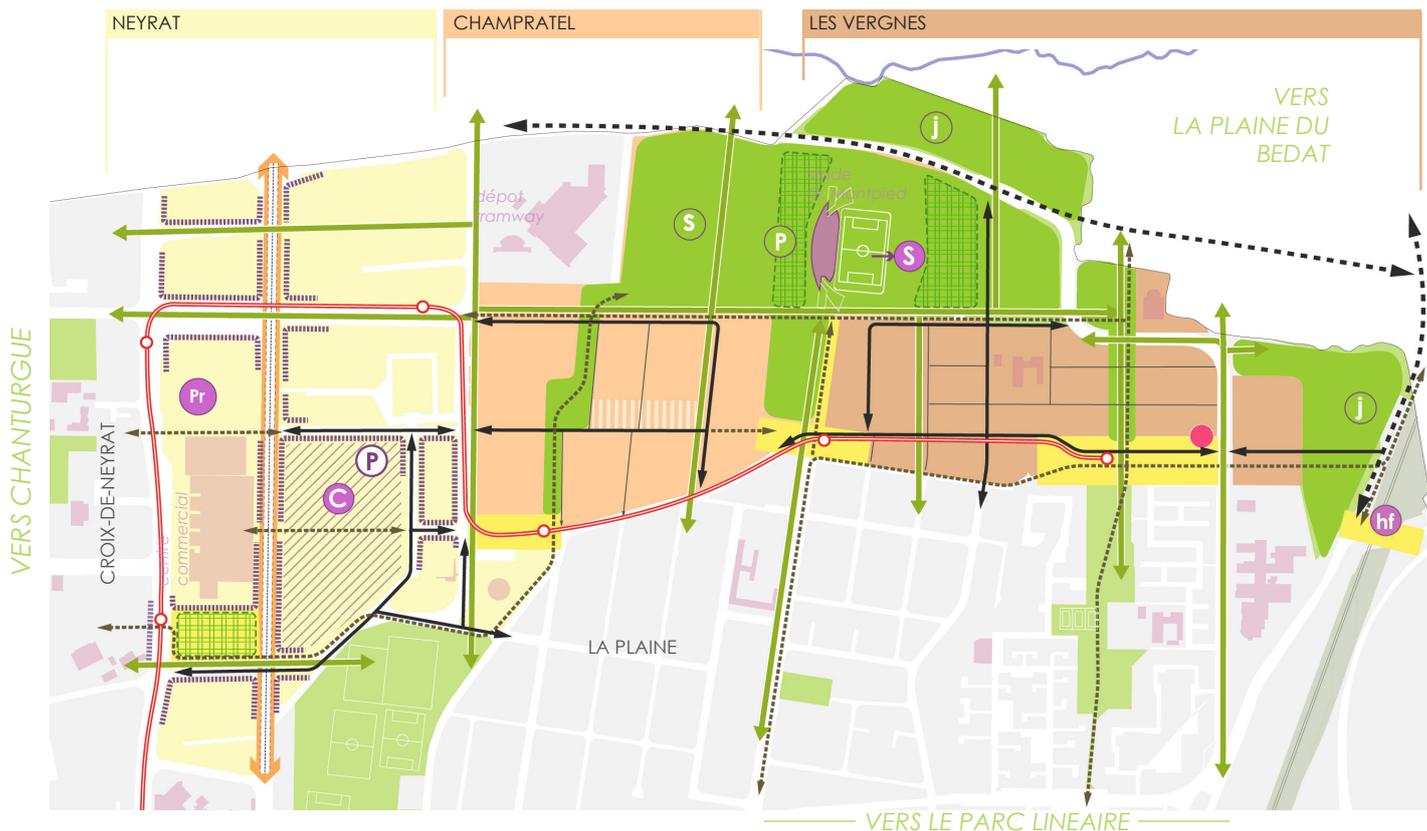
• **Mettre en œuvre des projets de renouvellement urbain** répondant aux spécificités des secteurs, à savoir :

- sur le secteur Neyrat, situé sur l'axe de la RD 2009, une intensification urbaine en développant notamment les activités tertiaires et en diversifiant le secteur commercial avec l'implantation de services liés aux loisirs et à la culture. Les nouveaux grands équipements commerciaux ou de loisirs devront veiller à la qualité de leur insertion urbaine en veillant à la continuité des cheminements piétons et en réalisant des stationnements en superstructure ;
- sur le secteur Champratel, la réalisation d'un écoquartier à vocation résidentielle avec une diversité de typologies bâties ;
- sur le secteur des Vergnes, un programme de renouvellement urbain, avec notamment un développement de l'offre en logements privés et la mise en valeur des espaces publics et des éléments remarquables du patrimoine (Château des Vergnes) et du paysage (alignements d'arbres).

• **Assurer les qualités paysagères et les continuités de nature**, sur ce secteur de frange urbaine, limitrophe de la plaine du Bédât, de la cité jardin de la Plaine, du stade Leclanché et des parcs de la Fraternité et des Vergnes. Les grandes continuités de nature à préserver ou à créer sont à intégrer dans la conception des projets, sur les espaces publics ou au sein des îlots privés.

De même la frange paysagère présente le long de la limite communale est à valoriser par le maintien de fonctions récréatives ou liées à l'agriculture de proximité (jardins vivriers).

SCHÉMA DE PRINCIPE



- | | | | |
|---|--|--|---|
|  | LES VERGNES
projet de renouvellement urbain : renforcement de l'offre en logements privés |  | espace public majeur à qualifier : développement de l'intermodalité |
|  | CHAMPRATEL
projet de renouvellement urbain et écoquartier en cours |  | parking de proximité à conforter |
|  | NEYRAT
îlots urbains à structurer : mixité des fonctions urbaines |  | création d'une halte ferroviaire |
|  | entrée de ville : façade urbaine à structurer |  | sentier urbain et principaux cheminements à créer, à préserver |
|  | îlot mixte : commerces, bureaux, équipements de proximité, dont : |  | grandes continuités de nature à préserver et à créer, notamment en lien avec le projet de parc linéaire |
|  | implantation possible entre 0 et 10 mètres (Champratel) |  | frange paysagère à valoriser, dont : |
|  | pôle Culture/loisirs à créer |  | équipements sportifs |
|  | mutualisation des stationnements en superstructure |  | jardins vivriers |
|  | maillage : voies principales à créer et à restructurer |  | projet d'extension du stade G. Montpied |
|  | principe de voies secondaires |  | stationnements à requalifier ou à créer : aménagements paysagers |
|  | requalification RD 2009 |  | stationnements mutualisés |
|  | axes de désenclavement à haute intégration environnementale |  | élément de patrimoine à mettre en valeur |
| | |  | espaces verts existants |

**CONTEXTE**

Ce secteur périphérique est essentiellement composé de maisons individuelles et de jardins vivriers installés sur de grandes parcelles en lanières. Ce tissu pavillonnaire assez lâche est ceinturé par de grands axes routiers et un tissu d'activités commerciales et industrielles qui l'isole du reste de la ville. L'enjeu est de permettre une urbanisation des cœurs d'îlots et des fonds de parcelles qui soit précautionneuse du site et de son caractère stratégique vis-à-vis des continuités de nature et du paysage.

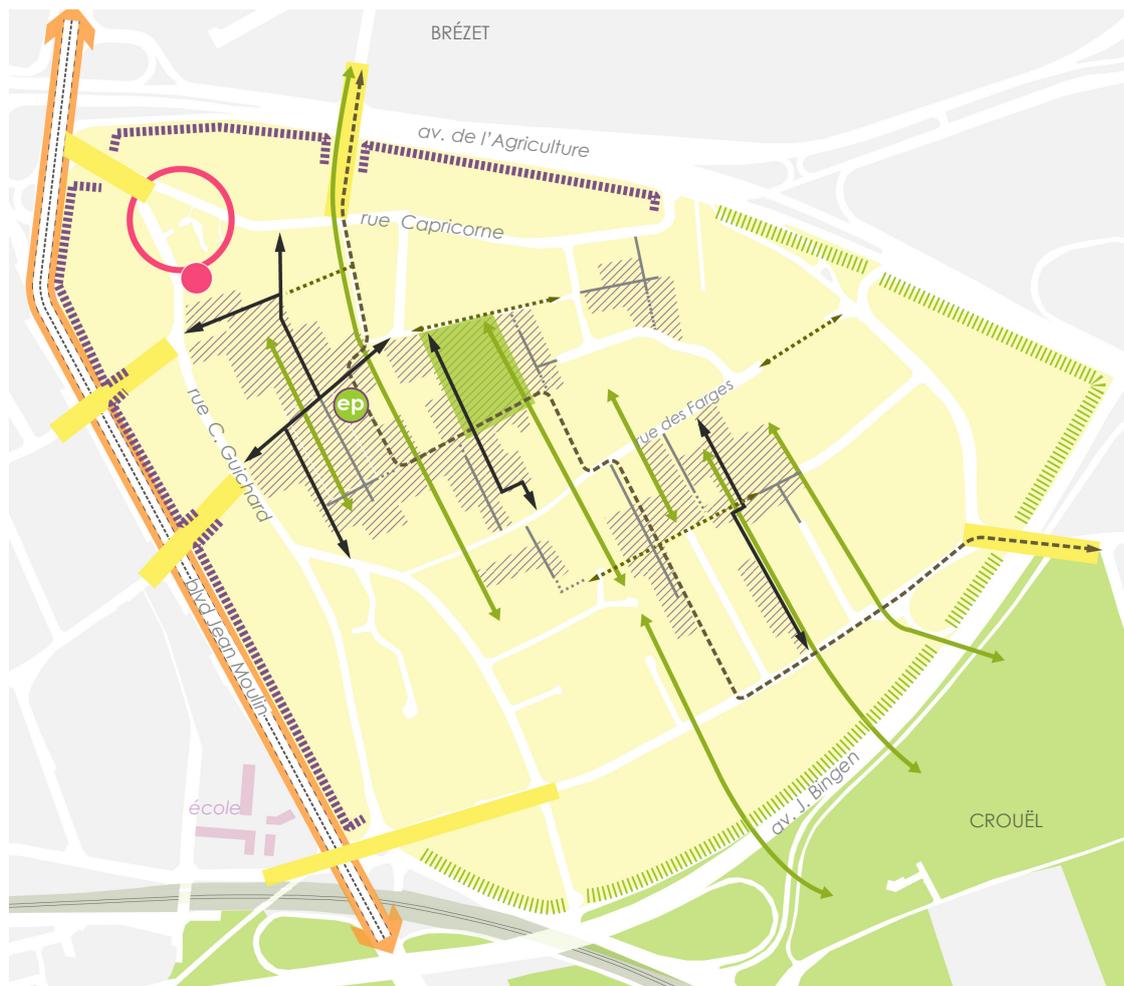
**ORIENTATIONS**

- **Urbaniser les cœurs d'îlots et fonds de parcelles** par une typologie de maisons de ville et logements individuels groupés comportant des espaces de jardins privés et de jardins vivriers. Ces espaces verts pourront s'appuyer sur la trame végétale existante afin de maintenir des continuités de nature et de paysage à travers l'ensemble du site et se prolongeant en direction du secteur de Crouel limitrophe.
- **Organiser une desserte des constructions** par un système composé d'impasses, de sentes et venelles limitant la circulation de transit au cœur du quartier. Les dessertes automobiles devront être conçues de manière à réduire leur impact visuel et environnemental (faible largeur, utilisation de revêtements perméables...) et seront limitées par une mutualisation des accès et des stationnements. A ce titre, l'aménagement de desserte sur fond voisin et les découpages parcellaires en drapeau devront préalablement faire l'objet d'une réflexion sur les possibilités de mutualisation des accès avec les terrains limitrophes.
- **Organiser un maillage doux**, permettant la traversée des cœurs d'îlots, notamment la création d'un «sentier urbain» permettant de relier le Brézet à Crouel. Un petit espace collectif de proximité (aire de jeux, espace de détente ou de rencontre...) pourra être aménagé en lien avec le sentier urbain.
- **Organiser le maillage viaire en entrée de secteur**, notamment par le prolongement de la rue de la Source et la création d'un axe reliant la rue du Capricorne à la rue Claude Guichard.

De même, les connexions avec les quartiers limitrophes devront être améliorées par une requalification des espaces publics permettant la traversée des grands axes routiers (boulevard Jean Moulin, avenue de l'Agriculture et Jacques Bingen), notamment en lien avec les équipements scolaires, les commerces de proximité et les espaces de nature.

• Mettre en valeur les franges du site :

- en préservant le tissu ancien présent au niveau de la pointe constituée par les rues Guichard et Capricorne, en particulier le patrimoine remarquable de l'ancienne léproserie ;
- en reconstituant un front bâti qualitatif le long de l'avenue de l'Agriculture et du boulevard Jean Moulin. Le long de ce tronçon de la RD 2009, il sera recherché l'implantation de bureaux et logements collectifs, pouvant comporter des surfaces commerciales à rez-de-chaussée ;
- Préserver et développer les façades végétales au droit des axes routiers (A711 et boulevard Jacques Bingen).



- | | | | |
|---|--|---|--|
|  | îlot urbain à structurer |  | maillage à créer |
|  | cœur d'îlot à urbaniser :
typologie de maisons de
ville et logements individuels
groupés avec espaces de
jardins |  | principe de desserte en
impasses et venelles reliées
par des cheminements doux |
|  | espace vert à conserver et à
valoriser, avec accès piétons |  | traversée du site par un sentier
urbain.... |
|  | principe de continuités
de nature et de paysage |  | ... et réalisation d'un espace de
proximité complémentaire |
|  | façade urbaine à structurer |  | autres continuités douces à
créer ou à préserver |
|  | façade végétale à
préserver, à développer |  | espace public et traversées à
améliorer |
|  | tissu ancien à préserver |  | requalification RD 2009 |
|  | élément de patrimoine
à mettre en valeur | | |
|  | équipement existant | | |

**CONTEXTE**

Ce secteur de frange urbaine est stratégique vis-à-vis de l'entrée de la nature en ville et de la qualité paysagère des lisières avec les espaces naturels et agricoles. Il comporte notamment deux sites à forts enjeux :

- le site du Plateau de la Sarre, îlot enclavé entre les voies ferrées et la RD 2009 occupé sur des franges par un tissu mixte entre activités commerciales et habitat individuel diffus, et en son centre, par des espaces de jardins et de friches ;
- le site de Crouel, marqué par un relief caractéristique (le Puy de Crouel), la présence de grandes infrastructures routières et d'un paysage composite associant espaces cultivés, activités artisanales, habitat diffus et le cimetière de Crouel.

**ORIENTATIONS**

- **Désenclaver le site du Plateau de la Sarre** par un maillage viaire interne se raccordant au boulevard Gustave Flaubert (RD 2009) et à la rue des Courtiaux.

La réalisation d'accès depuis l'allée du Pont de la Sarre n'est pas souhaitée, le caractère champêtre de cette voie devant être préservé dans le cadre de la mise en œuvre du parc linéaire et des sentiers urbains, avec une continuité douce le long des voies ferrées en direction de la campagne.

De même, les carrefours et traversées en direction des quartiers limitrophes devront être améliorés, notamment au droit de l'échangeur avec le boulevard Jacques Bingen.

- **Urbaniser le site du Plateau de la Sarre :**

- en restructurant le tissu urbain aux abords de la RD 2009 (commerces, bureaux, logements collectifs),
- par des typologies moins denses en cœur de site et en direction des voies ferrées, avec un tissu de logements individuels groupés ou de maisons de ville disposant d'espaces de jardins.

Dans les deux cas, les aménagements devront être conçus de manière à permettre des continuités de nature et de paysage depuis la RD 2009 en direction de Crouel (traitements des cœurs d'îlots, des espaces extérieurs, trame des jardins...) et devront prendre en compte les vues sur le grand paysage.

Les franges du site le long de l'allée du Pont de la Sarre devront constituer une façade végétale importante et accueillir des espaces verts de proximité (jardins vivriers, espaces de détente ou de jeux...).

- **Assurer des transitions paysagères et des continuités sur le site de Crouel :**

- en préservant les espaces cultivés existants et en développant une agriculture de proximité sur les terrains situés entre l'avenue Jacques Bingen et la partie urbanisée du site, tout en conservant les lisières boisées,
- en assurant une porosité du tissu bâti sur les terrains urbanisés permettant des continuités de nature et de paysage,
- en renforçant la présence végétale au sein du cimetière et à ses abords ainsi qu'au droit des infrastructures routières et des délaissés de l'échangeur,
- en créant des accès au Puy de Crouel, en lien avec les sentiers urbains,
- en affirmant le caractère remarquable de l'espace naturel du Puy de Croueël par une gestion précautionneuse du site Natura 2000.



- îlots urbains à structurer, dont :
- cœur d'îlot : typologie de maisons de ville et logements individuels groupés avec espaces de jardins
- tissu urbain mixte (commerces, bureaux logements collectifs)
- et façade urbaine à structurer sur la RD 2009
- secteur urbanisé du site de Crouel : faible empreinte bâti et porosité du paysage
- maillage à créer
- carrefours et traversées à améliorer
- requalification RD 2009
- sentier urbain
- renforcement de l'accessibilité au Puy de Crouel
- A point d'accès au site
- ep espace de proximité en lien avec les sentiers urbains (aménagements paysagers, jardins vivriers,...)
- principe de continuités de nature et de paysage au travers des îlots urbains et des infrastructures
- façade végétale à préserver et à développer au droit des infrastructures et des sentiers urbains
- cimetière de Crouel : renforcement de la présence végétale et paysagement des abords
- Puy de Crouel : espace naturel à préserver et à valoriser
- espaces cultivés en zone naturelle à préserver ou à créer : développement d'une agriculture de proximité

**CONTEXTE**

Ce secteur constitue une transition entre le centre de Clermont-Ferrand et le quartier Saint-Jacques, avec des formes urbaines très diverses, passant d'un tissu historique à un urbanisme de grands ensembles. Il est marqué par des coupures importantes liées au relief et aux infrastructures ferroviaires et routières (viaduc).

Il comprend de nombreuses emprises mutables ou à restructurer :

- les îlots en friche, situés entre les rues Kessler et Rabanese, pour lesquels des orientations ont déjà été définies dans le cadre de l'ancienne Zone d'Aménagement Concerté Kessler Rabanese,
- les grands ensembles constitués de la «Muraille de Chine» et de la barre située allée des Dômes, dont les restructurations (réhabilitation ou démolition) sont envisagées dans le cadre du NPNRU (Nouveau Programme National de Rénovation Urbaine),
- les îlots situés de part et d'autre de la voie ferrée, notamment l'ancien site de l'Ecole Nationale Supérieure d'Architecture.

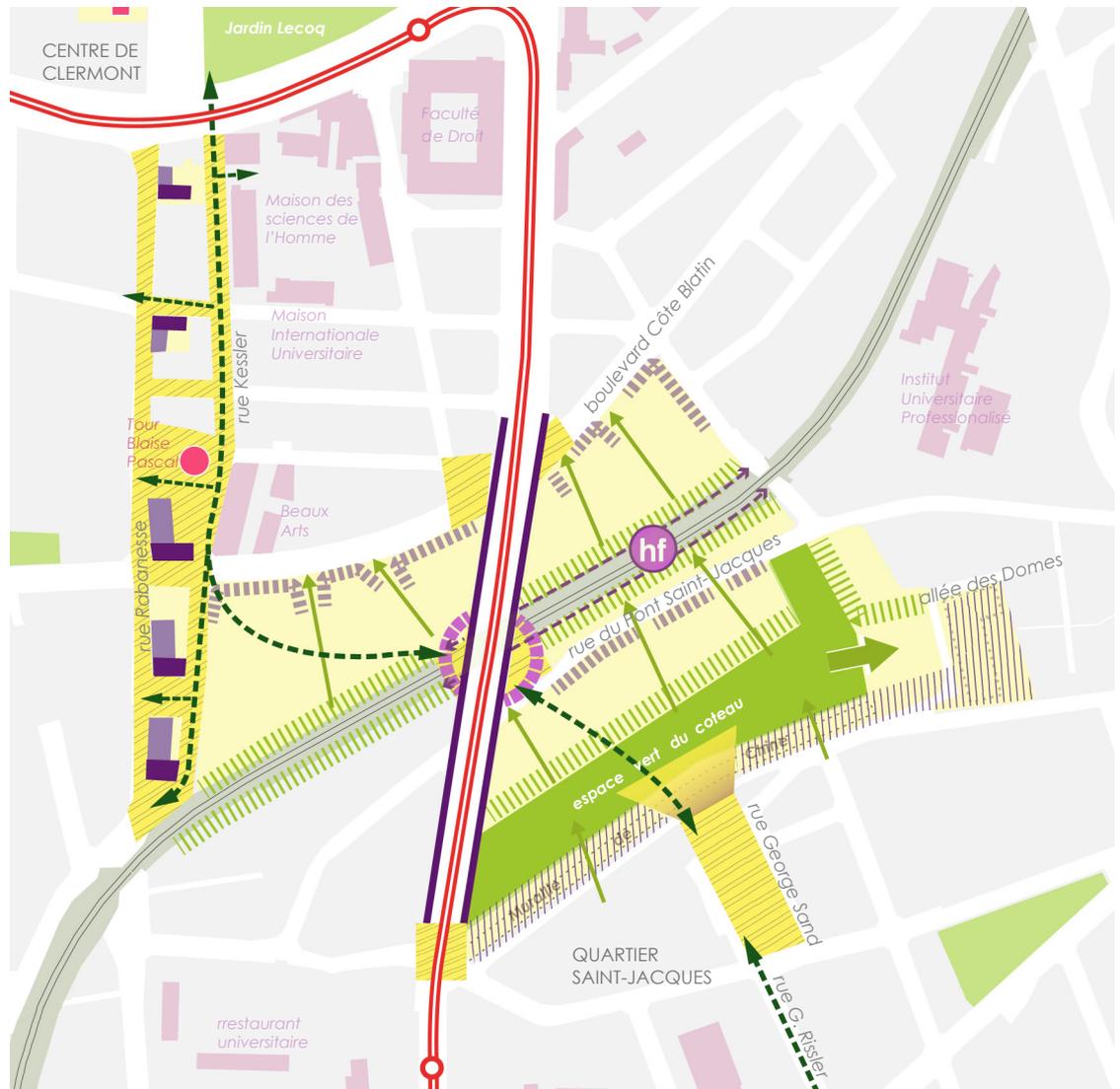
Ce secteur bénéficie de la présence de nombreux équipements culturels, sportifs et universitaires ainsi que du tramway. Situé entre le centre de Clermont-Ferrand et le campus des Cézeaux, il constitue un site pivot stratégique pour le développement de la vie étudiante clermontoise (enseignement, logements, services et équipements).

**ORIENTATIONS**

- **Planter de nouvelles constructions le long de la rue Rabanese**, selon le principe de cinq séquences homogènes d'un point de vue morphologique et architectural avec une alternance entre des éléments bas et des émergences plus hautes afin de recréer un profil urbain singulier, assurant la transition entre tissu historique et périphérique.
- **Créer des espaces publics de proximité** en relation avec chaque séquence, qui permettent des micro porosités dans le tissu urbain et l'articulation entre différentes mobilités avec notamment **la rue Kessler qui devient le support d'un mail piéton** et la réalisation d'une place urbaine face à l'école des Beaux-Arts en mettant en valeur le bâti patrimonial de la Tour Blaise Pascal.
- **Mettre en œuvre un programme de rénovation urbaine sur la «Muraille de Chine»** et la tour attenante. En cas de démolition, de nouvelles constructions pourront être envisagées sur le site à condition de laisser des respirations et des transparences depuis le haut du coteau. Il s'agit notamment de laisser libre un espace en belvédère dans la continuité de la place George Sand et de permettre des accès vers l'espace vert du coteau.
- **Permettre la création d'une grande continuité**, reprenant le principe des sentiers urbains, depuis le jardin Lecoq jusqu'à l'axe aménagé de la rue George Rissler. Il s'agit notamment d'aménager une continuité douce sur l'ancien site de l'école d'architecture, depuis le parvis des Beaux-Arts jusqu'au viaduc.
- **Améliorer le traitement et les fonctionnalités du viaduc :**
 - en qualifiant des espaces sous-viaduc (traitement paysager, nouvelles constructions...),
 - en permettant un accès piéton depuis l'espace vert du coteau, la rue du Pont Saint-Jacques et les quais de la halte ferroviaire.
- **Requalifier les accès à la halte ferroviaire** et renforcer l'intermodalité autour de la station (vélos en libre-service, cheminement vers les autres transports en commun...).
- **Restructurer progressivement les îlots bâtis** entre les boulevards de ceinture et l'espace vert du coteau :
 - en réaffirmant des façades urbaines sur le boulevard Côte Blatin et la rue du Pont Saint-Jacques, notamment en limitant la visibilité des stationnements,
 - en organisant **des continuités vertes et des porosités visuelles**, entre l'espace vert du coteau et les voies ferrées, entre les voies ferrées et le boulevard Côte Blatin,

- en laissant libre de constructions ou en végétalisant les fonds de parcelles limitrophes de l'espace vert du coteau et des talus ferroviaires (continuité de biodiversité),
- en réaménageant les espaces de stationnement joutant les lieux de nature en y accentuant la présence végétale.

SCHÉMA DE PRINCIPE



EXISTANT	ORIENTATIONS	
espace vert du coteau	îlots urbains à restructurer	continuité verte et porosité visuelle à créer
autres espaces verts	principe d'implantation des constructions	principe d'extension de l'espace vert ou d'intégration des stationnements existants
équipements	façade urbaine à structurer	continuité douce à créer, à valoriser
tramway A	façade végétale à créer, à préserver, notamment au droit des talus ferroviaires (espaces de biodiversité)	amélioration du traitement et des fonctionnalités du viaduc
	épaisseur potentielle pour une reconstruction en tenant compte de la visibilité sur la ville historique	requalification de la halte ferroviaire et renforcement de l'intermodalité
	espace public à créer, à requalifier, à valoriser	point nodal d'intermodalité
	élément de patrimoine à mettre en valeur	

●●●●●●●●
CONTEXTE

D'une superficie de 4,5 ha et composé de nombreux monuments historiques, espaces verts et voiries internes, le site de l'ancien Hôtel Dieu, désaffecté en 2009, est un vaste îlot situé en centre-ville, entre la place de Jaude, la place des Salins et le jardin Lecoq.

L'objectif de cette OAP est d'organiser la restructuration du site dans le respect de son identité, de sa couverture végétale et de son insertion dans l'environnement urbain avoisinant.

●●●●●●●●
ORIENTATIONS

- **Permettre la valorisation du patrimoine historique** par la réutilisation et la mise en valeur des bâtiments préservés ainsi que par l'exigence de qualité architecturale et de bonne **insertion des nouveaux bâtiments à créer**.
- **Préserver la couverture végétale** par le maintien des espaces verts existants, la création d'un jardin public accessible aux clermontois et le développement de continuités végétales en lien avec le jardin Lecoq.
- **Mettre en œuvre un programme de mixité sociale et de mixité fonctionnelle** exigé par le positionnement stratégique en cœur de ville du site et accueillir un équipement métropolitain relevant des fonctions culturelles ou universitaires.
- **Permettre l'ouverture du site sur la ville** par la création d'un maillage apaisé permettant sa traversée. Il s'agit notamment de créer un axe qualitatif reliant le boulevard Charles de Gaulle à l'avenue Vercingétorix, et plus largement la place de Jaude au jardin Lecoq.

SCHÉMA DE PRINCIPE



ÎLOT DU GALET**CONTEXTE**

Cet îlot situé dans le centre historique de Clermont-Ferrand, entre la rue de Fontgiève et la place de la Liberté, comporte de nombreuses constructions dégradées ou insalubres, avec une desserte par des ruelles et des cours de faible largeur avec peu d'éclairage naturel.

**ORIENTATIONS**

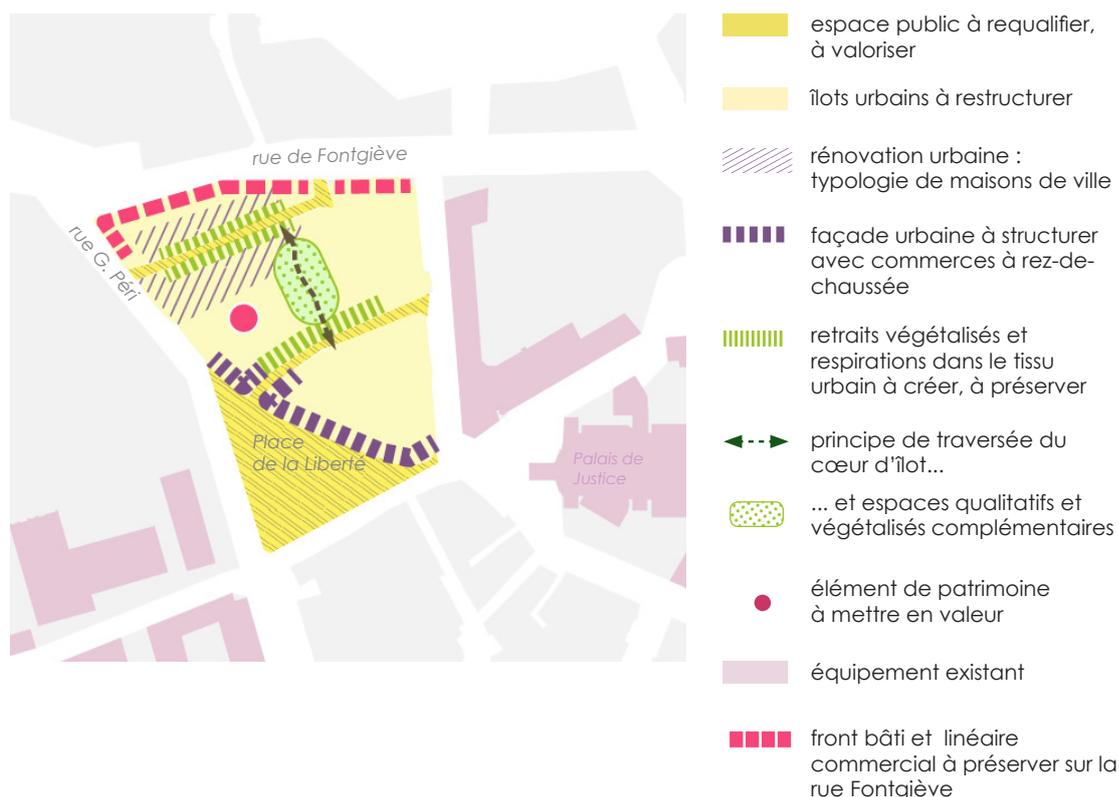
• **Engager la rénovation urbaine de l'îlot** au travers d'un programme de démolition/reconstruction ou de réhabilitation sur les constructions dégradées. Dans le cadre de reconstructions, il s'agit :

- de privilégier une typologie étroite et étagée au droit de la place de la Liberté, dans le respect de la trame parcellaire existante, comportant notamment de petites surfaces commerciales en rez-de-chaussée,
- de privilégier une typologie de maison de ville dans le respect du parcellaire existant sur la rue Haute Fontgiève, la partie Nord de la rue Gabriel Péri et sur la rue du Gallet. Dans les ruelles, les constructions devront s'implanter avec un retrait permettant de reconstituer un fronton végétal ou des espaces de jardins, afin d'apporter des respirations au tissu urbain.

• **Organiser une traversée du cœur d'îlot**, offrant des espaces complémentaires qualitatifs et végétalisés.

• **Préserver les espaces ouverts sur la rue**, notamment la cour de la Maison Saint-Pierre, dont le bâti patrimonial est à mettre en valeur.

• **Requalifier les espaces publics existants**, notamment les ruelles (rue Haute fontgiève et rue du Gallet) et la place de la Liberté.

SCHEMA DE PRINCIPE

**CONTEXTE**

Cet îlot situé dans le quartier résidentiel de la Glacière dispose de nombreuses parcelles «en lanière» ou enclavées. Il s'agit de structurer l'urbanisation du cœur d'îlot afin d'éviter le morcellement parcellaire «en drapeau» et de proposer des formes urbaines adaptées au contexte tout en présentant une certaine densité.

**ORIENTATIONS**

- **Urbaniser le cœur d'îlot** par des constructions résidentielles sous forme de maisons de ville, de logements individuels groupés ou de petits ensembles intermédiaires.
- **Préserver le caractère végétal** du cœur d'îlot et maintenir des continuités de nature, notamment au travers de la trame des jardins privés et la réalisation d'un espace vert commun accessible au centre de l'îlot. De même les frontons végétalisés des parcelles sur rue sont à préserver et à développer.
- **Aménager des accès** au cœur d'îlot par un système d'impasses reliées par des cheminements doux. Il s'agit d'éviter la traversée de l'îlot par la circulation de transit et de proposer une mutualisation du stationnement résidentiel sous forme de petites poches de stationnement. Des accès automobiles, en nombre limité, devront être aménagés depuis les voies qui encadrent l'îlot. Des cheminements doux complémentaires (système de sentes ou venelles) pourront compléter le dispositif, y compris en direction de la place de la Glacière.
- Affirmer la place de la Glacière en tant que pôle de proximité en préservant et développant l'animation commerciale et en valorisant l'espace public.

SCHEMA DE PRINCIPE