

4.5.2

DOSSIER DÉROGATOIRE AU TITRE DE L'ARTICLE L.111-6 DU CODE DE L'URBANISME

PRESCRIPTION

Délibérations du Conseil Communautaire du 17/12/2015 et du 08/10/2018

ARRET DU PROJET

Délibération du Conseil Communautaire du 15/05/2023

APPROBATION

Délibération du Conseil Communautaire du

SOMMAIRE

1. PREAMBULE	2
1.1. CONTEXTE GENERAL	2
1.2. CONTEXTE REGLEMENTAIRE – DEROGATION AU TITRE DE L'ARTICLE L.111-8 DU CU	4
2. ETAT DES LIEUX	5
2.1. CONTEXTE TERRITORIAL	5
2.2. CONTEXTE NATUREL	7
2.3. CONTEXTE PAYSAGER	9
2.4. RISQUES, NUISANCES ET POLLUTIONS	17
2.5. CONTEXTE URBANISTIQUE ET REGLEMENTAIRE	20
3. ENJEUX ET DISPOSITIONS REGLEMENTAIRES MISES EN ŒUVRE	22
3.1. ENJEUX ET INCIDENCES	22
3.2. DISPOSITIONS REGLEMENTAIRES MISES EN ŒUVRE	26

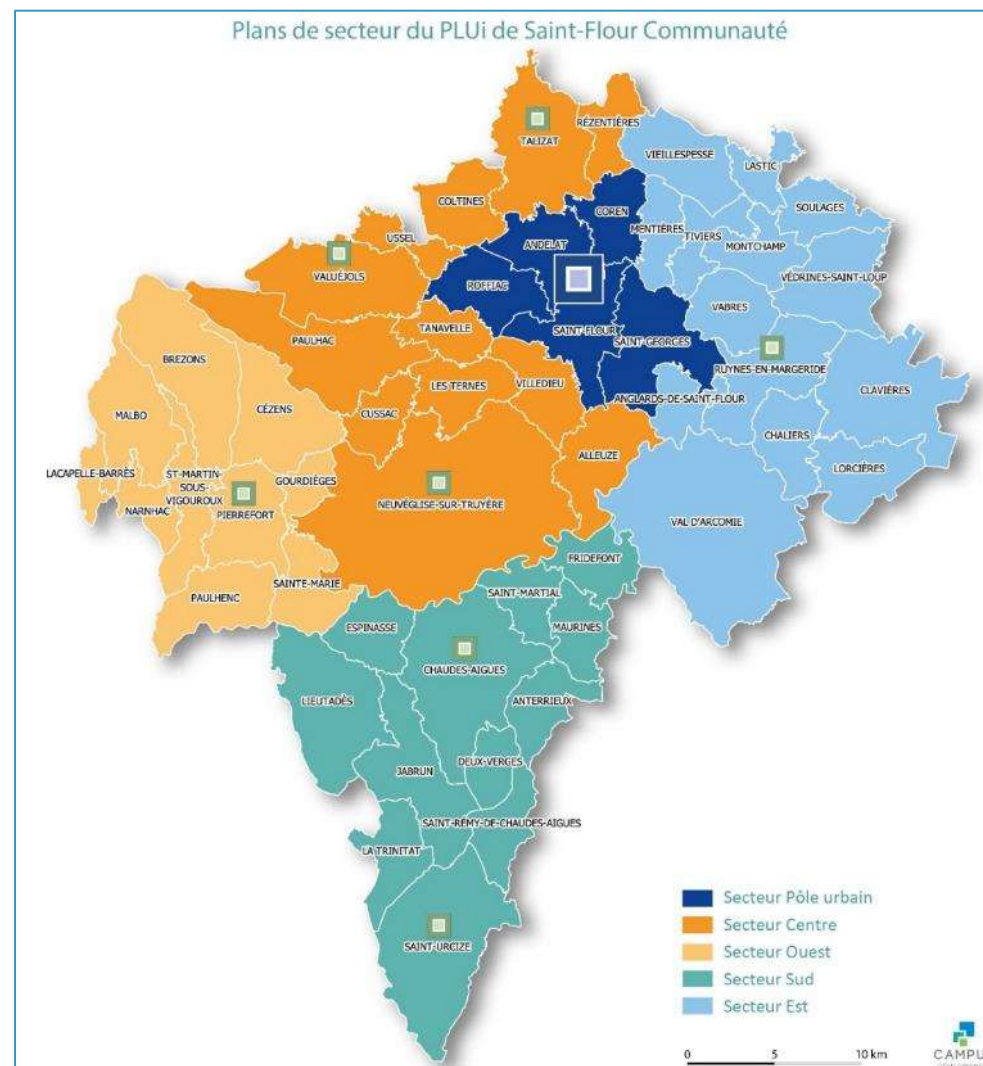
1. PREAMBULE

1.1. Contexte général

Territoire de montagne riche d'un environnement naturel et paysager exceptionnel, Saint-Flour Communauté compte **53 communes** pour près de **23 500 habitants** ; il se structure autour de **l'armature territoriale** suivante :

- **Un pôle urbain central (Saint-Flour, Saint-Georges, Roffiac, Andelat et Coren) qui rayonne sur l'ensemble du territoire** : il concentre les principaux gisements d'emplois, de services et d'équipements supérieurs. La forte valeur patrimoniale de la ville de Saint-Flour est source d'attractivité touristique. Afin d'impulser et de faire vivre une dynamique de territoire, il est nécessaire de renforcer ce pôle par l'accueil de population et la création/réhabilitation de logements, le développement des activités économiques, des équipements et des services.
- **Des pôles relais que sont Neuvéglise-sur-Truyère, Pierrefort, Chaudes-Aigues, Ruynes-en-Margeride, Talizat, Valuégols et Saint-Urcize.** Ils doivent être confortés pour consolider l'offre de services intermédiaires et de proximité au service des habitants. Ces pôles relais ont des fonctions résidentielles et de solidarités essentielles. Ils doivent permettre de maintenir un panier minimum de services dans l'espace rural. Ils participent également au maillage touristique.
- **Les communes de l'espace rural qui sont des espaces de vie importants grâce aux services de proximité présents et aux liens sociaux qui s'y développent.**

A travers l'élaboration de son Plan Local d'Urbanisme intercommunal (PLUi), Saint-Flour Communauté souhaite **se doter d'un outil permettant de construire un projet de territoire fédérateur à l'échelle de cette grande intercommunalité.**



Le Projet d'Aménagement et de Développement Durables de Saint-Flour Communauté, débattu en Conseil Communautaire le 30 juin 2021, (<https://saint-flour-communaute.fr/urbanisme-et-habitat/diagnostic-territorial-padd/>) s'articule autour de deux ambitions :

- **1/ Renforcer l'attractivité du territoire**
- **2/ Préserver et aménager durablement l'espace**

En matière de traduction réglementaire, Saint-Flour Communauté a décidé, par une délibération en date du 23 mars 2022, de définir 5 plans de secteur à l'échelle de son territoire :

- **Secteur Est** : Anglards de Saint-Flour, Vieillespesse, Lastic, Soulages, Mentières, Tiviers, Montchamp, Védrières Saint Loup, Vabres, Ruynes en Margeride, Chaliers, Lorcières, Val d'Arcomie, et Clavières
- **Secteur Sud** : Espinasse, Fridefont, Saint-Martial, Maurines, Anterrieux, Chaudes-Aigues, Lieutadès, Deux Verges, Jabrun, Saint-Rémy de Chaudes Aigues, Saint-Urcize et La Trinitat.
- **Secteur Ouest** : Brezons, Malbo, Lacapelle-Barrès, Cézens, Saint-Martin Sous Vigouroux, Gourdièges, Narnhac, Pierrefort, Paulhenc et Sainte-Marie.
- **Secteur Centre** : Rezentières, Talizat, Coltines, Ussel, Valuégols, Paulhac, Tanavelle, Les Ternes, Cussac, Villedieu, Alleuze et Neuvéglise sur Truyère.
- **Secteur Pôle urbain** : Coren, Andelat, Roffiac, Saint-Georges et Saint-Flour

Dans le cadre des orientations du SCOT Est Cantal, le projet de PLUi, son PADD et sa traduction réglementaire affichent un objectif ambitieux d'attractivité en matière d'accueil d'activités économiques, de maintien des activités commerciales, et de valorisation des filières traditionnelles et innovantes. La Communauté de communes souhaite ainsi renforcer la capacité d'attraction du territoire vis-à-vis des entreprises et des actifs tout en soutenant les initiatives entrepreneuriales. Pour ce faire, le territoire doit pouvoir s'appuyer sur des zones d'activités économiques performantes et facilement accessibles pour les entreprises.

C'est pourquoi la **Communauté de communes souhaite notamment permettre l'implantation de projets économiques sur le site d'activités « du Drop » de la commune de Val d'Arcomie**. Ce site bénéficie de la desserte immédiate de l'échangeur n°31 de l'A75 et il accueille déjà le restaurant / multiple rural du village de Loubaresse et un espace de stationnement aménagé.

De par sa situation à proximité immédiate de l'A75 et de la RD909, voies classées à grande circulation, le secteur du Drop est affecté par les dispositions de l'article L.111-6 du Code de l'Urbanisme, lesquelles interdisent, en dehors des espaces urbanisés, toutes constructions et installations dans une bande de 100 mètres de part et d'autre de l'axe de l'A75, et de 75 mètres de part et d'autre de l'axe de la RD909.

Constatant que l'application de la marge de recul règlementaire ampute fortement les possibilités de valorisation de ce site, **la collectivité a décidé de réaliser une étude dite « amendement Dupont » conformément aux dispositions de l'article L.111-8 du Code de l'Urbanisme qui prévoit la possibilité de fixer des règles d'implantation différentes de celles prévues par l'article L.111-6 du Code de l'Urbanisme à condition de justifier que ces règles sont compatibles avec la prise en compte des nuisances, de la sécurité, de la qualité architecturale, ainsi que de la qualité de l'urbanisme et des paysages.**

1.2. Contexte réglementaire – Dérogation au titre de l'article L.111-8 du CU

- Article L.111-6 du Code de l'Urbanisme :

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

- Article L.111-8 du Code de l'Urbanisme :

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

En résumé, pour le développement du secteur « du Drop » à Loubaresse (commune de Val d'Arcomie), il est nécessaire de conduire une étude dérogatoire au titre de l'article L.111-8 du Code de l'Urbanisme.

La présente étude a pour finalité de définir et de d'intégrer dans le PLUi les dispositions permettant de déroger aux marges de recul de 100 m et de 75 m imposés par articles L.111-6 et suivants du Code de l'Urbanisme.

2. ETAT DES LIEUX

2.1. Contexte territorial

■ Localisation du site concerné

Le site concerné par la présente étude se situe sur la commune de Val d'Arcomie qui fait partie du plan de secteur Est du PLUi de Saint-Flour Communauté. Val d'Arcomie est une commune nouvelle qui a été créée le 1^{er} janvier 2016 réunissant quatre anciennes communes : Faverolles, Loubaresse, Saint-Just et Saint-Marc.

Le site du « Drop », objet de la présente étude dérogatoire s'inscrit dans la continuité du village de Loubaresse, à 1km environ au Nord-Ouest de son noyau urbain ancien où se situe notamment la mairie de Val d'Arcomie. Il se trouve par ailleurs au contact de l'extension urbaine pavillonnaire plus récente de Loubaresse (lotissement communal de Pidières), qui s'est structurée en lien avec le tracé de la RD909.

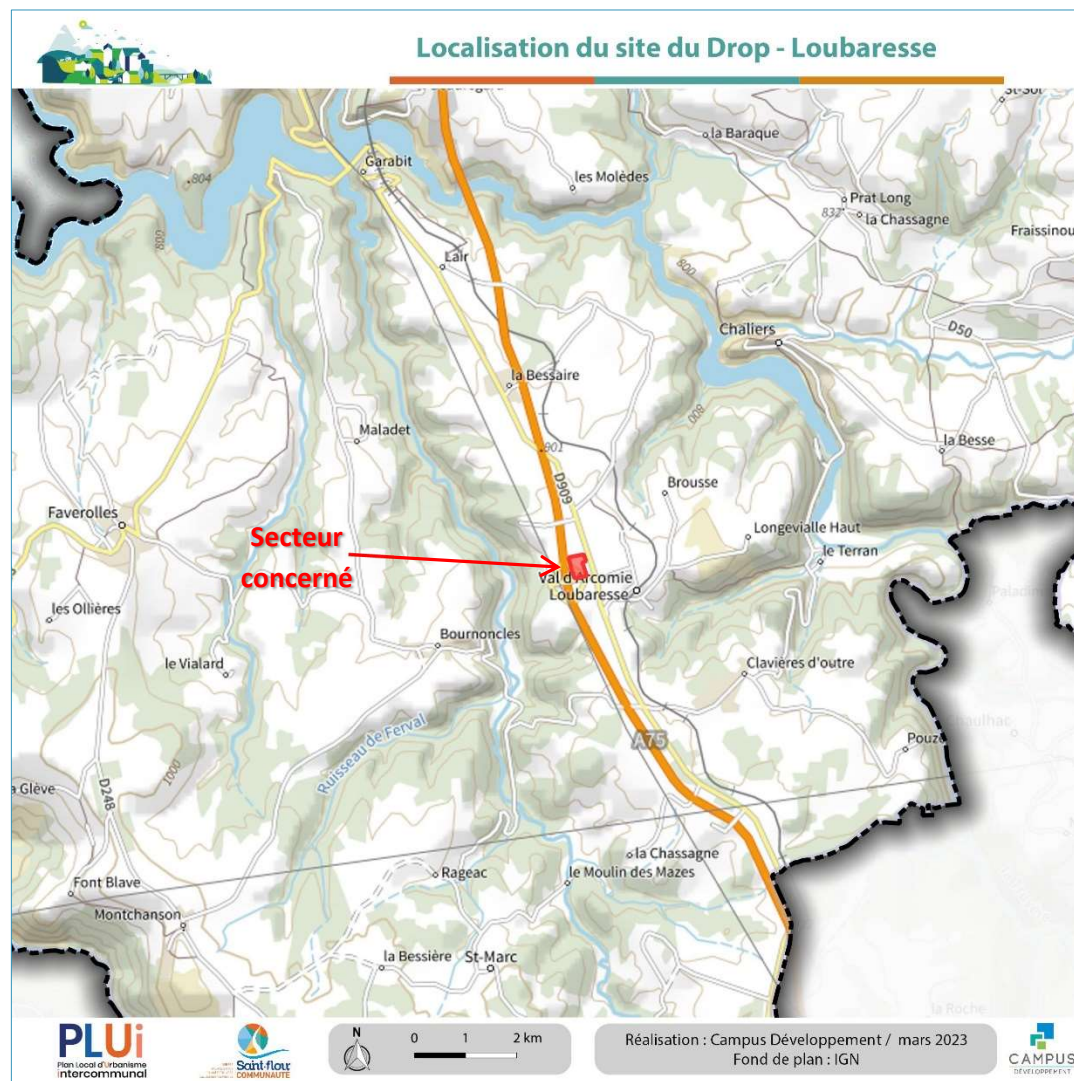
Le secteur étudié représente une emprise de 2,83 ha dans le prolongement d'un secteur déjà occupé par le restaurant « du Drop », le logement social attenant, et le parking aménagé pour les poids-lourds.

NB : à noter que le site est soumis à la Loi Littoral ; par contre il n'est pas concerné par le site classé des Gorges de la Truyère qui se situe à environ 700 mètres.

■ Accessibilité et transports

Le site du « Drop » bénéficie d'une desserte routière très privilégiée.

- A une échelle large, le « Drop » se situe immédiatement au niveau de l'échangeur routier n°31 sur le tracé de l'autoroute A75. Sur cet axe national Nord-Sud, le Drop se situe donc à 2h20 de Montpellier ou



Béziers au Sud, et à 15 minutes de Saint-Flour ou à 1h20 de Clermont-Ferrand au Nord.

Le Drop représente ainsi une étape particulièrement accessible depuis l'autoroute pour les véhicules légers et pour les poids-lourds. En effet le service offert par le restaurant du Drop et le parking aménagé pour les poids-lourds font du Drop un relai-routier apprécié. Le secteur « du Drop – Loubaresse » s'inscrit donc comme une alternative plus confidentielle que les aires de repos de l'A75 telles que l'aire de Garabit au Nord ou l'aire de la Lozère au Sud. Cette situation lui confère néanmoins un fort potentiel de fréquentation par des usagers recherchant un service plus convivial et donc plus personnalisé.

- A une échelle plus locale, le site du Drop se situe également en position de vitrine sur la RD909 : ancienne Route Nationale 9 et voie classée à grande circulation. Cet axe également orienté Nord-Sud permet de rejoindre d'une part, Garabit en 5 minutes et Saint-Flour en 20 minutes au Nord, et d'autre part Saint-Chély d'Apcher en 15 minutes au Sud.

Le site du Drop peut également être dénommé « la Chan Ouest » et la RD909 prend le nom de rue des abeilles lors de sa traversée de Loubaresse.

Il faut noter que le Bar-restaurant du Drop est un multiple rural créé à l'initiative de la Communauté de communes et de la commune et offrant notamment le service de relais Poste. Son emplacement a été choisi pour son accessibilité aisée.

La création de ce multiple rural, ouvert en 2015 a déjà fait l'objet d'une dérogation aux marges de recul imposées en entrée de ville dans le cadre d'une étude « amendement Dupont »

Par ailleurs, on peut également citer la présence d'autres activités implantées le long de la RD909, non loin du site étudié : un mécanicien agricole et un producteur de miel.

A noter enfin que la voie ferrée passe à proximité du site du Drop (moins d'un km) bien que la gare de Loubaresse soit aujourd'hui fermée et ne permette plus d'arrêt sur la ligne Neussargues-Béziers.



2.2. Contexte naturel

■ Milieu physique : Topographie-hydrographie

Le site du Drop – Loubaresse se positionne entre la vallée de l'Arcomie et la vallée de la Truyère sur une zone de plateau qui présente un caractère préservé remarquable. Du point de vue du relief, le secteur destiné à l'accueil d'activités économiques se situe ainsi dans un contexte immédiat peu accidenté, et son emprise est plane.

Une très légère déclivité du site peut néanmoins être notée du Sud vers le Nord. Le point haut du terrain, s'élevant à 949 mètres d'altitude, se trouve à son angle Sud-Ouest tandis que le point bas se trouve au Nord-Est à et 944 mètres d'altitude.

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

Le site n'est concerné par aucun zonage règlementaire environnemental. Les espaces préservés les plus proches se situent à 700 m au Nord- Est du secteur d'étude :

- Zone Naturelle d'Intérêt Écologique, Faunistique et Floristique de type 2 (ZNIEFF Planèze de Saint-Flour)
- Zone Natura 2000 – directive Oiseaux - FR8312010 Gorges de la Truyère
- Site classé de la vallée ennoyée de la Truyère et du Bès, Garabit-Grandval

■ Occupation du sol

L'OAP « Le Drop - Loubaresse » à Val d'Arcomie correspond aux limites de la parcelle cadastrée ZR22 de 3,02 hectares à laquelle il faut retirer l'emprise déjà occupée par le parking et la voirie aménagés pour les poids lourds.

Le site correspond ainsi à un terrain agricole de 2,83 ha situés entre l'autoroute A75 et la RD909.

Ce site ne supporte aucune construction. Il est néanmoins immédiatement bordé par l'échangeur n°31 de l'A75 et la RD909. Il est également marqué par la présence immédiate du restaurant/multiple rural du village de Loubaresse et par l'espace de stationnement aménagé (hors secteur d'étude).



© Saint-Flour communauté



Le site est occupé par une prairie agricole non recensée au Registre Parcellaire Graphique sur sa majeure partie.

Au Nord, il comprend deux limites de parcelles recensées au RPG 2021 comme prairie permanente à rotation longue (6 ans ou plus) ainsi qu'une autre prairie temporaire de 5 ans ou moins.

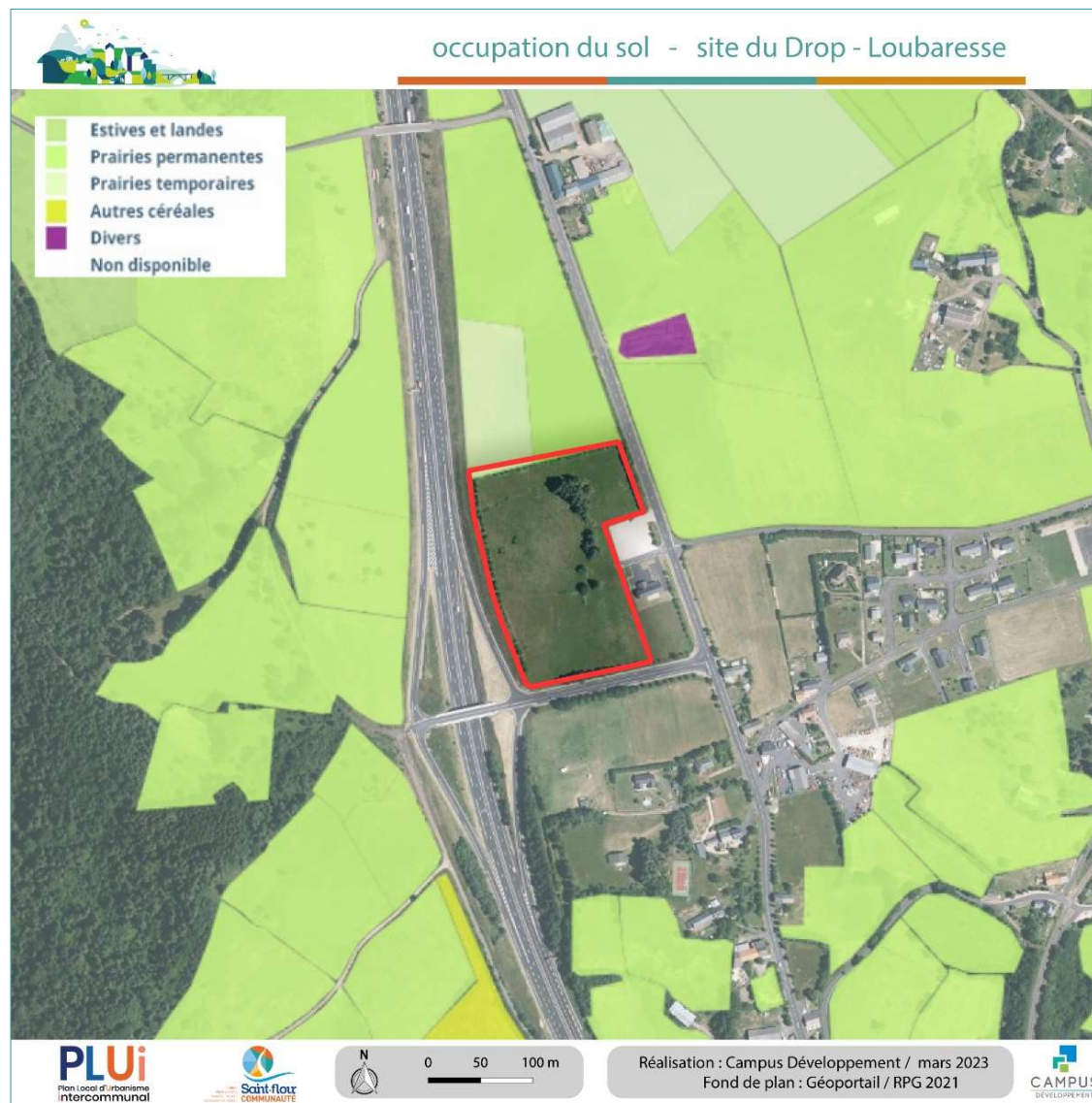
La parcelle est partiellement ouverte sur les paysages environnants. En effet, des haies et alignements d'arbres ont été plantés tout au long des limites du secteur. Quelques arbres isolés et un bosquet sont présents au centre du terrain étudié. La parcelle est longée par des fossés.



Haie plantée sur le site le long de la RD 909 - © google maps



Arbres isolés et bosquet sur site derrière le parking déjà présent - © google maps



2.3. Contexte paysager

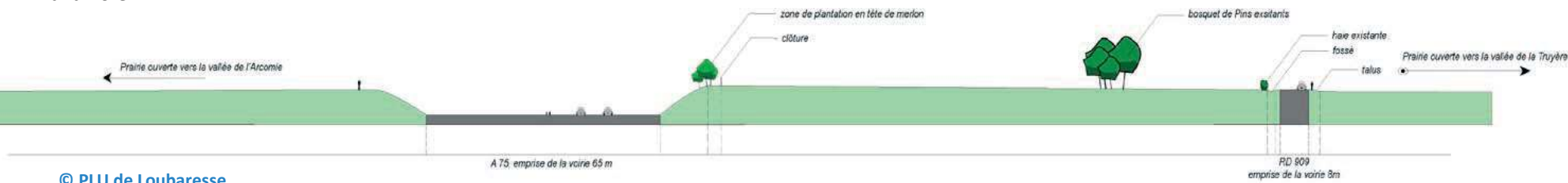
■ Paysages et perceptions

Le site s'insère au cœur de trois grandes unités paysagères :

- Les versants de la vallée de l'Arcomie, vallée étroite et s'étendant à perte de vue depuis le plateau de Loubaresse,
- Les versants de la vallée de la Truyère ouvrant sur les paysages lointains de la Margeride et le site de Garabit. Cette vallée présente un patrimoine naturel identifié par : une ZNIEFF de type 2, un site Natura 2000 – directive oiseaux, un site Natura 2000 – directive habitats (section à moules perlières de la Truyère).
Par décret du 22 décembre 2022, le classement du site de la vallée ennoyée de la Truyère et du Bès, Garabit-Grandval vient préserver un paysage grandiose, contrasté de gorges, enserrant une vallée ennoyée ainsi que les abords de plateaux qui constituent son écrin. Le site accueille également le viaduc ferroviaire de Garabit, construit par Gustave Eiffel et classé Monument historique en 2017.
- Le plateau, sur lequel est implantée l'emprise du site, espace ouvert sur le territoire des vallées et de la Margeride à vocation essentiellement agricole.

L'implantation du site sur le plateau induit ainsi :

- Des perceptions lointaines sur les paysages de la Margeride,
- Une perception très sensible des urbanisations nouvelles,
- L'implantation traditionnelle de l'habitat sur le plateau en relation avec l'espace agricole (de type extensif) et souvent implanté perpendiculairement à la voie.



Par ailleurs, le secteur d'étude n'est pas situé dans un périmètre de protection des monuments historiques mais il se situe néanmoins non loin d'un patrimoine architectural remarquable :

- À 600 m environ vers le Sud-Est, la ferme Allègre (dite maison du paysan qui abrite l'écomusée de la Margeride) et la ferme Torrette (dite la vieille maison de Loubaresse) sont 2 immeubles inscrits au titre des monuments historiques. Aucune inter-visibilité n'est constatée avec ces monuments historiques qui se situent en contrebas, dans le noyau ancien de Loubaresse.

- De l'autre côté, le Château de Pompignac, se trouve à environ 650 m au nord-ouest du site. Ce monument, également inscrit au titre des monuments historiques (in. M.H. le 01-10-1941) se situe sur l'autre rive de l'A75, et est perceptible depuis le site du Drop. L'inter-visibilité est sensible notamment avec la partie haute de ce bâtiment depuis la RD909.

■ Perceptions depuis la RD 909

Les perceptions visuelles de la RD 909 reposent sur plusieurs échelles de regard :

- Perceptions à l'échelle de la géographie

La RD 909 s'inscrit dans un cône de vision très étendu du fait de son tracé parcourant le plateau. Cette implantation induit des perceptions très lointaines dans le paysage.

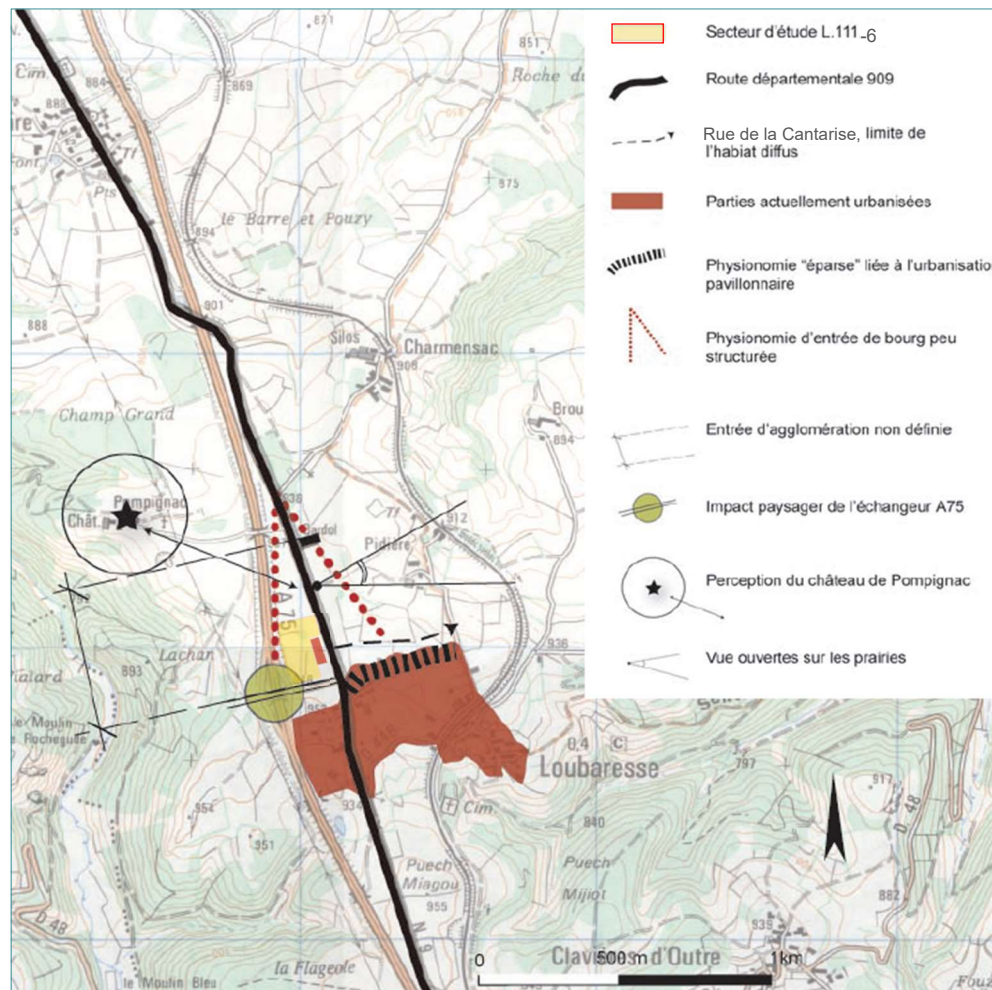
Les structures du paysage agricole traversé par la voie reposent essentiellement sur de prairies naturelles vouées à l'élevage. Le paysage est marqué par un habitat sous la forme de hameaux agglomérés et quelques fermes sous forme de bâti isolé. La qualité architecturale des bâtiments d'élevage dans ce secteur de « Champ Ouest » est à noter.

- Perceptions du paysage immédiat depuis la voie

Les vues depuis la voie sont marquées par une diversité de séquences liées à la nature du paysage traversé : espace agricole, traversée de hameaux, alignements d'arbres, perception lointaine de la physionomie des bourgs, château de Pompignac...

- Perceptions en entrée de village

La physionomie de la partie actuellement urbanisée du secteur « de Champs Ouest » est difficile à appréhender du fait de la dispersion des constructions et d'un habitat diffus. L'urbanisation récente de ce secteur se détache de la densité des villages agglomérés traversés par la voie. L'urbanisation permise par le projet de PLUi encadrée par des OAP pourra permettre de structurer l'organisation urbaine de ce secteur du village de Loubresse



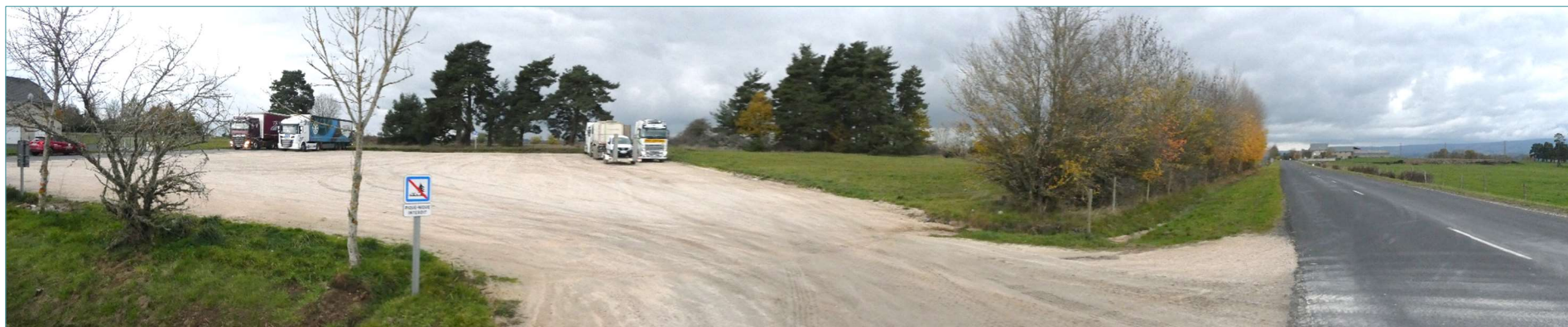
Fond de plan : PLU de Loubresse



Perspective à l'approche de site du Drop (dans le sens Nord → Sud). Le paysage est ouvert sur les prairies à l'exception du site du Drop encadré par un masque de haies relativement denses - © google maps



Vue sur l'ensemble déjà urbanisé du site du Drop : bar-restaurant, logement et parking poids-lourds, depuis l'intersection entre la RD909 et la rue de la Cantarise © Campus Développement – novembre 2022



Vue en direction du site étudié qui comprend notamment des bosquets de pins de haute tige © Campus Développement – novembre 2022



Vue sur le château de Pompignac depuis la RD909, le monument se détache de la ligne du plateau – © google maps



Bosquets existants, cadrent les vues sur le château

A 75 en déblais, peu perceptible depuis la RD 909

Cône visuel vers le château

Perception du château de Pompignac depuis le site du Drop. Le Monument Historique présente une inter-visibilité avec le site du Drop, bien que le périmètre de protection de 500 mètres n'atteigne pas le site. Les arbres au sein de l'emprise délimitent des cônes de vue vers le château - © PLU de Loubaresse



Perception à l'intersection entre la voie vers l'échangeur autoroutier et la RD909.
Un alignement d'arbres le long de la voie de l'échangeur et une haie arbustive dense le long de la RD 909 encadrent le site du Drop.
© google maps



Vue depuis la voie entre la RD 909 et l'échangeur autoroutier, bordée d'un alignement de jeunes chênes le long de la limite Sud du site. L'absence de strate arbustive basse rend le site davantage perceptible sur cette frange Sud.
© Campus Développement – novembre 2022

■ Perceptions depuis l'A75

Les perceptions visuelles de l'A75 reposent essentiellement sur le passage en déblais ou remblais de la voie.

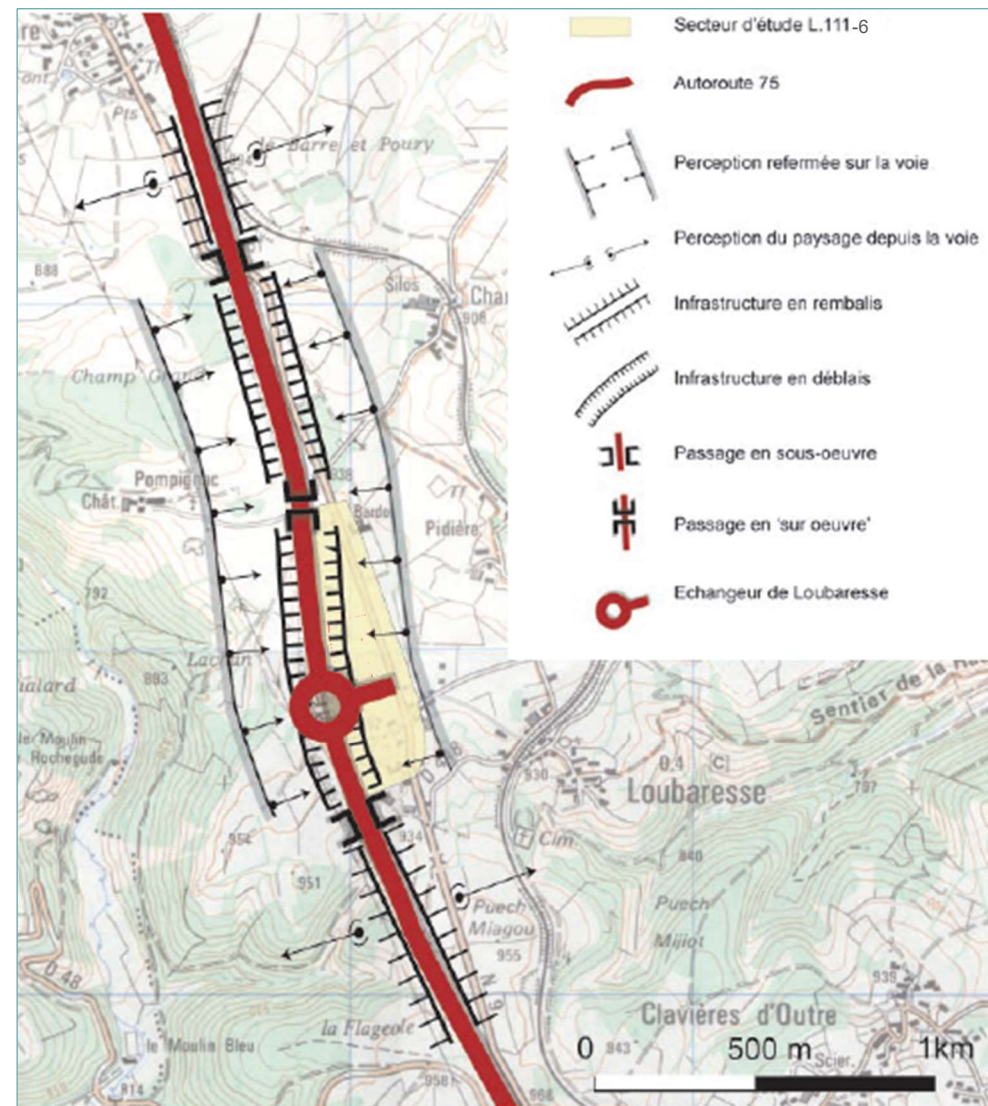
En amont et aval du site du Drop, l'infrastructure est implantée en remblais ou à niveaux avec le territoire alentour. Cette situation offre des points de vues ouverts sur le territoire.

Au niveau du site, l'A75 s'inscrit en déblais, cette configuration limite très fortement les inter-visibilités entre l'autoroute et le site du Drop.

Cette implantation en déblais induit également :

- Une perception limitée de l'infrastructure dans le paysage (l'infrastructure en déblais n'est pas perceptible depuis le château de Pompignac)
- L'insertion des constructions en contrehaut de l'autoroute reste difficile et nécessite un recul suffisant par rapport à la voie afin de limiter de perspectives visuelles.

Par ailleurs, l'échangeur de Loubaresse, définit un espace peu qualifié et un changement d'échelle par rapport au contexte environnant.





Entrée de l'A75, en situation de déblais - © google maps



Vue sur l'A75 en contrebas depuis la limite Ouest du site
© PLU de Loubaresse



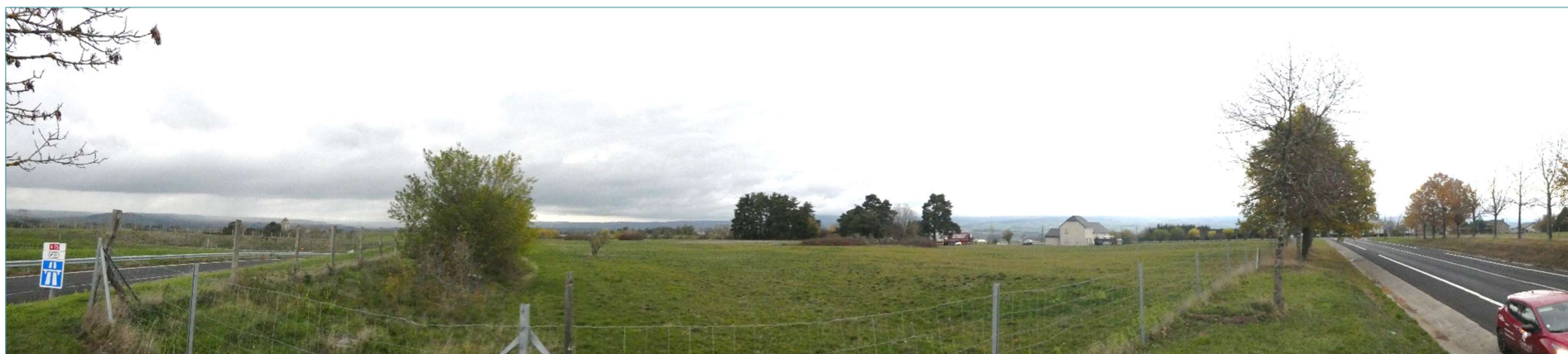
Vue depuis l'A75 (sens Sud→Nord) en direction du site d'étude - © google maps



Vue depuis l'A75 (sens Nord→Sud) en direction du site d'étude – Les haies encadrant le site sont perceptibles depuis l'autoroute © google maps



Vue lointaine en direction du site depuis le pont de l'échangeur n°31 de l'autoroute - © google maps



Vue depuis l'échangeur autoroutier, à l'angle Sud-Ouest du secteur d'étude. Position où les perceptions sur le site du Drop sont les plus présentes du fait d'un filtre végétal épars.
© Campus Développement – novembre 2022

2.4. Risques, nuisances et pollutions

■ Risques Naturels

La commune de Val d'Arcomie n'est pas couverte par un Plan de Prévention des Risques Naturels. Le secteur du Drop **n'est pas concerné par des risques naturels majeurs** :

■ **Inondations**

Le secteur de Loubaresse sur la commune de Val d'Arcomie est considéré comme présentant un risque important de crues torrentielles par le DDRM du Cantal. Cependant, le secteur ne semble pas susceptible d'être exposé à ce risque inondation, notamment en raison de la topographie plane et de sa position sur le plateau. La commune n'est pas couverte par un Plan de Prévention des Risques Inondations.

■ **Mouvements de terrain**

Le secteur ne semble pas susceptible d'être exposé à des mouvements de terrain, notamment en raison de la topographie plane.

■ **Cavités souterraines**

Les caractéristiques des formations géologiques rendent très peu probable la présence de cavités naturelles non documentées, à proximité de la zone d'étude.

■ **Séismes**

La commune est exposée à un risque sismique faible de niveau 2.

■ **Radon**

Compte-tenu des caractéristiques volcaniques des formations géologiques, le potentiel radon du territoire est élevé (catégorie 3).

■ **Retrait gonflement des sols argileux**

La zone d'étude n'est pas concernée par une exposition à l'aléa retrait-gonflement des argiles.

■ **Feu de forêts**

Le risque de feux de forêt est présent sur la commune de Val d'Arcomie, en lien avec les espaces boisés de la commune. Ce risque serait particulièrement marqué en période de sécheresse estivale. Cependant le secteur d'étude n'est pas concerné directement par ce risque car éloigné des principaux massifs forestiers qui s'établissent principalement sur les versants des vallées.

■ **L'aléa volcanisme**

Dans le département du Cantal, l'aléa volcanique concerne l'ensemble du département. Son histoire, récente à l'échelle géologique mais très ancienne à l'échelle humaine nous amène à le caractériser par un niveau faible.

- **Le risque « évènements climatiques »**

L'ensemble du territoire intercommunal est donc concerné par les risques climatiques tels les vents violents, les tempêtes, les tornades, les rafales d'orages, les épisodes neigeux exceptionnels (neige-verglas), canicule, grand froid... Ceux-ci pourraient augmenter avec le réchauffement climatique.

- **Risques Technologiques et industriels**

Le secteur d'étude **n'est pas concerné par un risque industriel ou technologique majeur ou important** :

- **Pollution des sols**

2 anciens sites industriels ou sites pollués ou susceptibles de l'être sont recensés sur la commune de Val d'Arcomie mais aucun ne se situe à proximité du secteur du Drop.

- **Installations industrielles**

2 ICPE (Installations Classées pour la Protection de l'Environnement) sont documentées sur la commune de Val d'Arcomie. Aucune ne se situe à proximité immédiate de la zone d'étude.

- **Transport de marchandises dangereuses (TMD)**

Le risque de Transport de Matières Dangereuses (risque TMD) est consécutif à un accident se produisant lors du transport par voie routière, ferroviaire, aérienne, fluviale ou par canalisation, de matières dangereuses. La présence de matières dangereuses dans un transport peut être à l'origine d'accidents ou aggraver les conséquences d'accidents de transport. Selon la nature des matières dangereuses, on peut avoir des risques d'explosion, d'incendie, de dégagement de produits toxiques ou d'épandage de matières polluantes. C'est pourquoi, le transport des matières dangereuses fait l'objet d'une réglementation de sécurité spécifique.

L'autoroute A 75 étant une infrastructure routière fréquentée, elle présente un risque défini comme « existant » à proximité du site du Drop. Le site n'est donc pas concerné par un risque TMD « important » ou « majeur ».

La ligne ferroviaire Paris – Béziers, supportant du trafic de fret, traverse également la commune mais son tracé est au minimum éloigné de 500 mètres du secteur d'étude.

- **Les nuisances sonores**

Le secteur étant bordé par une autoroute et par une route à grande circulation, il est concerné par les nuisances sonores du trafic routier sur l'A75 bien que l'implantation en déblais de l'infrastructure filtre la perception auditive. Dans une moindre mesure le secteur est concerné par les nuisances routières sur l'axe RD909 et sur l'espace de stationnement du Drop qui supporte un trafic routier moins important.

Un plan de prévention du bruit dans l'environnement (PPBE) a été approuvé par l'arrêté préfectoral n°2011-0628 du 28 avril 2011. Des cartes de bruit stratégiques prévues à l'article L.572-2 du code de l'environnement ont été produites dans le Cantal. Sur le territoire de Val d'Arcomie (Loubresse), l'infrastructure A75 est classée comme voie bruyante.

La commune est ainsi concernée par les dispositions de l'arrêté préfectoral du 9 août 2011 portant classement au bruit des infrastructures de transport terrestres dans le Cantal.

Dans le cadre de l'article L. 571-10 du code de l'environnement, chaque département doit recenser et classer les infrastructures de transports terrestres en fonction de leurs caractéristiques acoustiques et du trafic. Ce classement distingue les voies bruyantes en 5 catégories :

Catégorie de l'infrastructure	Largeur maximale des secteurs affectés par le bruit de part et d'autre de l'infrastructure
1	d = 300 m
2	d = 250 m
3	d = 100 m
4	d = 30 m
5	d = 10 m

Chaque catégorie est reliée à un rayon d'impact sonore. Ce rayon est à prendre en compte dans l'aménagement. **Sur le territoire de Val d'Arcomie, l'axe routier concerné est l'A75 (catégorie 2)** ; la RD 909 est classée comme voie bruyante pour certains tronçons (catégories 3 et 4) ce qui n'est pas le cas sur la commune.

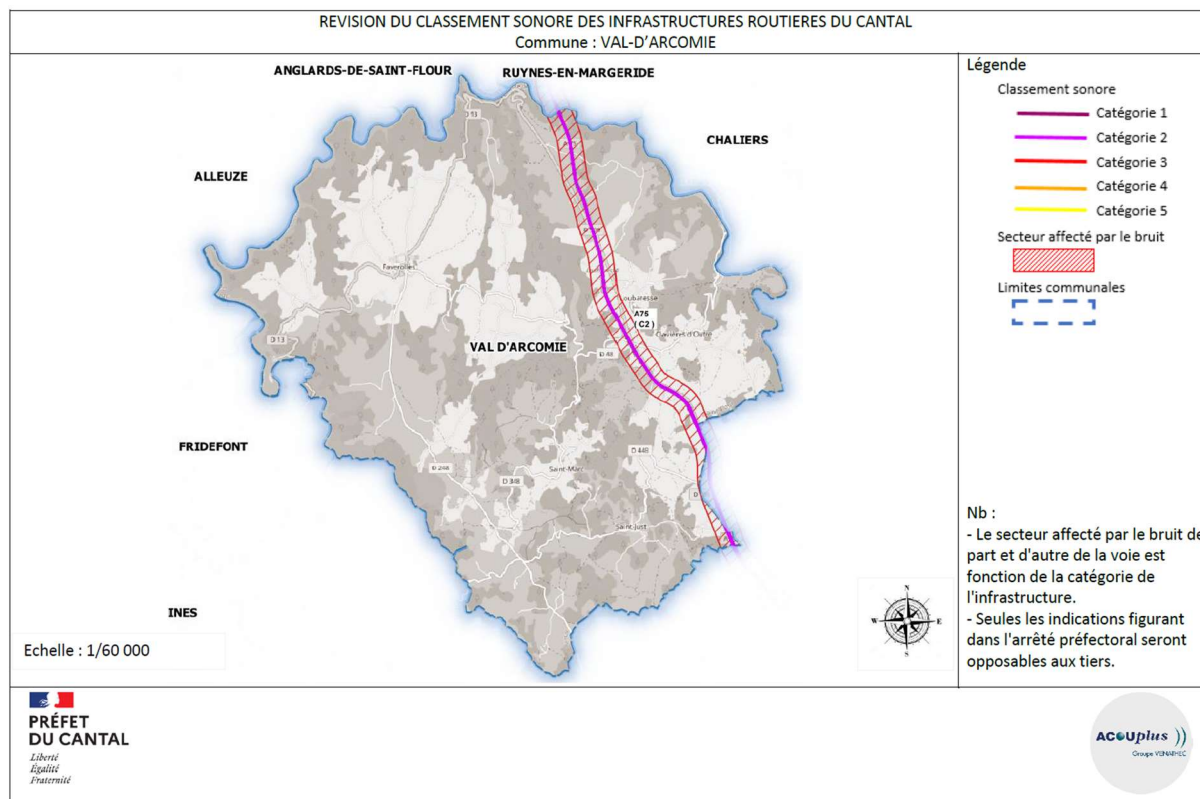
Conformément à l'arrêté préfectoral n°2011-1202 en date du 09/08/2011 révisé par l'arrêté n°2021-1393 du 8 octobre 2021, le classement sonore de voiries doit figurer dans les annexes des documents d'urbanisme. Le PLUi est le seul document à avoir valeur réglementaire et est opposable aux tiers. Il permet aux collectivités de limiter l'urbanisation à proximité d'infrastructures classées bruyantes.

La construction de nouveaux bâtiments dans la zone affectée par le bruit est soumise aux normes d'isolation acoustique de façade.

■ La qualité de l'air

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

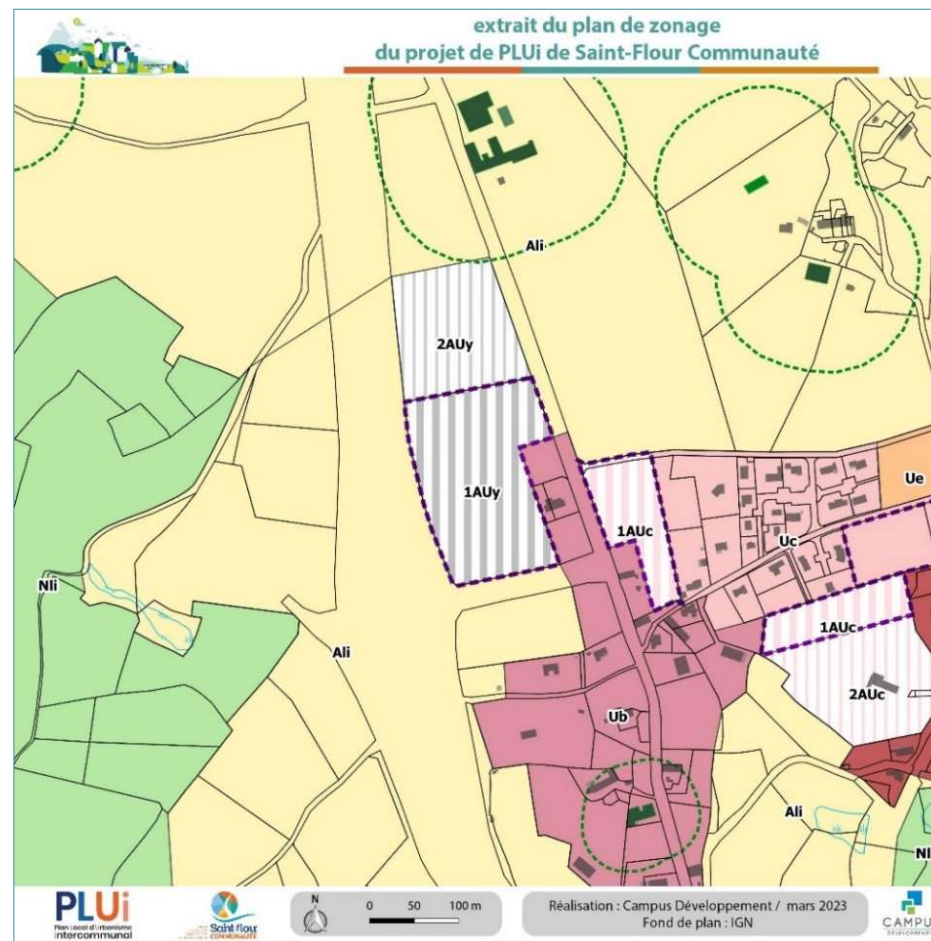
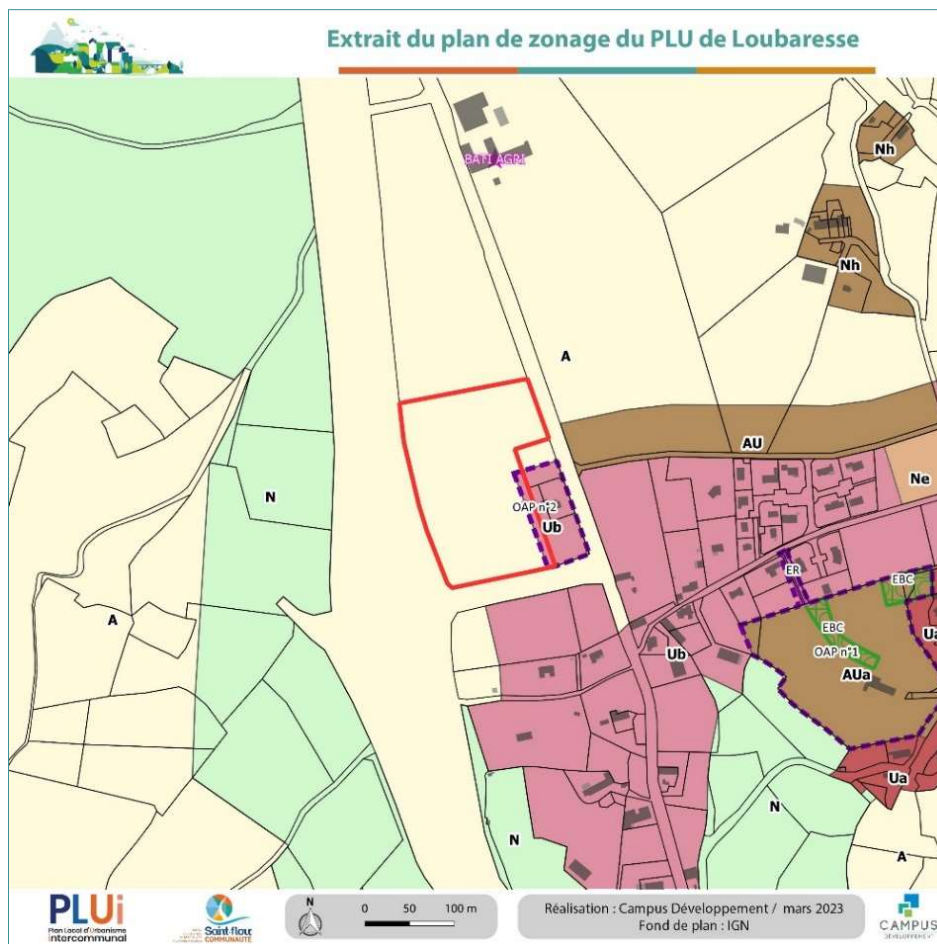
Le secteur d'étude, au regard de sa proximité avec les principaux axes routiers de la commune est donc susceptible d'être concerné par la pollution atmosphérique issue de la circulation automobile (Oxydes d'Azote et Composés Organiques Volatiles). Cependant le territoire est reconnu pour sa grande qualité de l'air.



2.5. Contexte urbanistique et réglementaire

■ Zonage du PLU

Au sein du PLU en vigueur de l'ancienne commune de Loubaresse, approuvé le 29 novembre 2011, le secteur du Drop concerné par l'étude est presque intégralement classé au sein de la zone Agricole (A). Seule une bande à l'Est de l'emprise du secteur de 1 049 m², est classée en zone Ub car correspondant à une marge de la zone urbaine du restaurant du Drop.



Les terrains concernés par le projet ont été classés dans une nouvelle zone 1AUy dans le plan de zonage du secteur Est du projet de PLUi de Saint-Flour Communauté (1AUy : « Zone à urbaniser à court terme pour accueillir des activités économiques »). De plus, une OAP a été élaborée sur l'ensemble de la zone 1AUy délimitée, afin de définir ses principes d'aménagement.

Par ailleurs, une zone à urbaniser dite « fermée », est également délimitée le long de la limite Nord du secteur d'étude dans l'optique d'offrir la possibilité à long terme d'étendre la zone d'activités du Drop vers le Nord. Cette zone 2AUy ne peut être ouverte à l'urbanisation qu'après une procédure de modification du PLUi, comprenant notamment la réalisation d'une nouvelle OAP sur la zone 2AUy. De même, une nouvelle étude dérogatoire dite « Amendement Dupont » sera alors nécessaire pour déroger aux marges de recul imposées par l'A75 et la RD909.

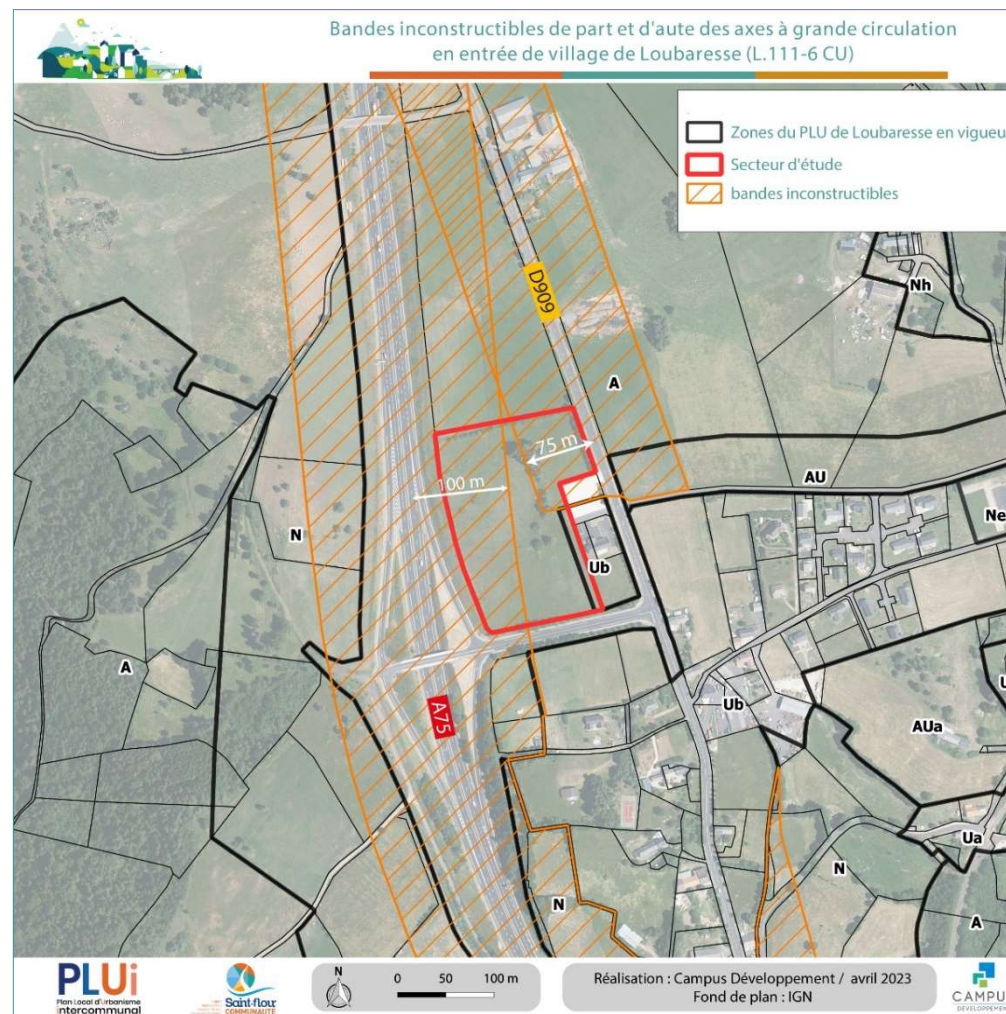
■ Règles définies par l'amendement Dupont

En application de l'article L.111-6 du Code de l'Urbanisme, le **secteur d'étude** en entrée Nord-Ouest du village de Loubaresse **est actuellement inclus dans les marges de recul inconstructibles** :

- de 100 mètres par rapport à l'autoroute A 75 ; la distance de 100 m délimitant la bande inconstructible est mesurée à partir de l'axe de la voie Est de l'A75 (sens Sud → Nord).
- de 75 mètres par rapport à l'axe de la RD909.

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

Il faut noter qu'une étude « Amendement Dupont » a été réalisée dans le cadre du PLU de Loubaresse approuvé en 2011. Cette étude a permis de rendre constructible le secteur dénommé Champs Ouest afin de permettre d'une part l'extension de l'habitat dans la continuité du bourg et la création d'un multiple rural. Celui-ci s'est implanté à une distance de 20 mètres par rapport à l'axe de la RD909.



3. ENJEUX ET DISPOSITIONS REGLEMENTAIRES MISES EN ŒUVRE

3.1. Enjeux et incidences

■ Effet sur l'urbanisation

La construction de l'A75 au niveau de Loubaresse ouverte en 1992, a délimité entre les deux axes à grande circulation, un secteur « d'entre deux » qui s'étend sur 3 km du Nord au Sud sur une largeur de 200 mètres environ. Cet espace, au niveau de l'échangeur routier « Loubaresse – Viaduc de Garabit », devient un lieu propice et stratégique pour le développement économique et les déplacements en raison de sa bonne accessibilité. Il peut notamment affirmer son rôle d'étape sur l'axe A75 (Clermont-Ferrand – Montpellier/Béziers) achevé complètement depuis la fin des années 2000.

Le projet de création de l'espace d'activités économiques du Drop se propose d'offrir, sur une superficie de **2,53 hectares**, des terrains aménageables pour l'accueil d'activités de services, d'équipements ainsi que pour des activités commerciales.

Le développement de cette emprise sur la commune de Val d'Arcomie s'inscrit dans la continuité des activités déjà présentes sur le site du Drop (bar-restaurant, multiple rural, relais Poste, logement social et parking poids-lourds). L'objectif est donc de renforcer l'attractivité économique et commerciale de la Communauté de communes en lien avec les activités économiques existantes dans ce secteur de Loubaresse. Le site du Drop représente en effet une porte d'entrée sur la Communauté de Communes, il participe au maillage de l'offre économique du territoire intercommunal.

L'implantation sur ce site pourra également être recherchée pour des installations liées aux flux de déplacements et à l'intermodalité (aire de covoiturage, aire adaptée aux camping-car, bornes de recharge électriques, station-service...). Le site du Drop pourra également accueillir des activités et services en lien avec l'offre touristique structurée autour du site de Garabit.

L'urbanisation linéaire le long des deux infrastructures routières (A75 et RD 909) est aujourd'hui peu présente dans ce périmètre d'étude, à l'exception du bâtiment du café-restaurant et de son logement attenant. Cette dispersion des constructions rend l'entrée de village peu lisible. Les constructions à venir pourront s'approcher du profil des bâtiments existants afin de créer un ensemble d'activités économiques et de services harmonieux.

En face du site, sur l'autre rive de la RD909, une zone 1AUc, encadrée par une OAP, permet dans le projet de PLUi le développement d'un habitat relativement dense. L'ensemble devra définir à terme une entrée de village mieux qualifiée et plus structurée qu'actuellement.

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

Le secteur du Drop représente une entrée sur le village de Loubaresse. Si aujourd'hui les parcelles sont valorisées par l'activité agricole, la perception de ces espaces par l'utilisateur automobile est fortement marquée par la présence de l'ensemble bâti du café-restaurant et du logement attenant, qui constitue un point d'accroche visuel conduisant le regard.

Les interférences des futures constructions à vocation économique, de services ou d'équipements avec les perspectives paysagères seront limitées à partir du réseau routier, en raison d'une **trame végétale existante, filtrant les vues depuis l'entrée de village, et qu'il convient de préserver** :

- Dans un premier lieu, les haies longeant tout le site sont des plantations plus ou moins denses à enjeu. Elles constituent une strate arbustive assez propice pour l'avifaune et les espèces assimilées aux nombreux milieux ouverts agricoles situés à proximité.

Du côté ouest, sud et sud-est, il s'agit d'un cordon arboré peu dense sans strate basse avec un intérêt plus faible au niveau environnemental. De manière positive, elles permettront de faciliter l'intégration paysagère des futures constructions.

L'emprise du projet jouxte également des terrains agricoles au Nord (zone 2AUy), une attention particulière est à porter au traitement de la nouvelle limite de l'urbanisation, afin de créer une transition qualitative entre le bâti de la zone et les terrains.

- En outre, au sein de la parcelle, la présence relictuelle d'un bosquet et de pins de haute tige au sein du site doit être soulignée. Ils sont composés principalement d'arbres isolés pouvant potentiellement présenter des enjeux environnementaux (abris, déplacement, repos de certaines espèces). La destruction de cette végétation arborée pourrait présenter des impacts négatifs.

Ces éléments marqueurs identitaires du paysage de la Margeride doivent être protégés dans le cadre de l'aménagement de la zone. Les arbres les plus intéressants pourront agrémenter le paysage de la zone mais également servir d'îlot de fraîcheur. De surcroît, un enjeu paysager est identifié. Des vues sont



présentes depuis le carrefour de l'échangeur de l'autoroute A75 ainsi que depuis la route reliant ce carrefour et la RD909. Notons de plus les vues sur le Château de Pompignac depuis l'intérieur du site qui peuvent être mises en scène par la présence des pins délimitant des cônes de vue. Les impacts sur les paysages pourraient donc être importants, d'autant plus dans un secteur d'entrée de ville.

Par ailleurs les bâtiments d'activités manquent souvent d'homogénéité en tout point de vue (implantation, échelle, formes, volumes et couleurs). Sur un plan architectural, l'enjeu est de **constituer des fronts bâtis structurés et qualitatifs**. L'architecture des nouvelles constructions pourra s'inscrire dans la continuité du bâti présent dans ce secteur de Loubaresse. A ce titre il faut noter une forte homogénéité dans l'orientation Nord-Sud des constructions existantes et des lignes de faîtage perpendiculaires aux axes RD909 et A75. Cette orientation permettra de conserver un effet de vitrine le long de la voie conduisant à l'échangeur 31 (limite sud du site).

Il convient parallèlement de limiter la hauteur des constructions tant pour des motifs architecturaux que de protection des perspectives paysagères.

Le long de l'A75, les constructions devront éviter de s'installer en position de limite de talus en surplomb de l'autoroute. Un léger recul par rapport à cette ligne d'implantation permettra d'éviter toute perception du bâti depuis l'autoroute. Les haies existantes assurent déjà partiellement cet objectif.

Les enjeux principaux résident donc dans la confortation de la trame végétale et la constitution de premiers plans qualitatifs depuis la RD 909 et la voie d'accès à l'échangeur, tant sur le plan architectural que paysager.

■ Risques, nuisances et pollutions

Le site est directement exposé aux nuisances sonores générées par l'A75 (voie classée bruyante) et dans une moindre mesure de la RD909, même si la végétation existante et le relief jouent un rôle d'écran phonique réduisant leur impact. Le renforcement des écrans végétaux dans le cadre des aménagements pourra participer à la réduction des nuisances sonores du trafic routier.

Des mesures d'isolation phonique des constructions devront être prises conformément à la réglementation en vigueur¹. Néanmoins, le secteur n'a pas vocation à accueillir une occupation résidentielle mais des services, équipements ou commerces. Les nuisances engendrées par le bruit sont donc à relativiser et doivent être appropriées au type de constructions implantées.

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

¹ Cf. annexe 4-6-1. Classement sonore, du Plan Local d'Urbanisme intercommunal – Prescriptions d'isolement acoustique décrites dans l'arrêté préfectoral n°2021-1393 du 8 octobre 2021

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

■ Accessibilité, sécurité

Le projet générera une augmentation du trafic VL et PL liés aux nouvelles activités, notamment les déplacements liés au transport et à la logistique. Néanmoins, ces flux vont se répercuter sur des axes majeurs de communication (échangeur autoroutier n°31 et RD 909) qui disposent d'une capacité permettant d'absorber sans contraintes particulières les flux supplémentaires.

Afin de ne pas générer des problématiques de flux ou de visibilité, il convient de ne pas créer d'accès supplémentaire au site qui est déjà desservi par une voie calibrée pour les poids lourds.

Le site n'est pas concerné par des enjeux majeurs de sécurité car son accès existant est sécurisé et l'aménagement d'une desserte interne est facilité par une topographie plane.

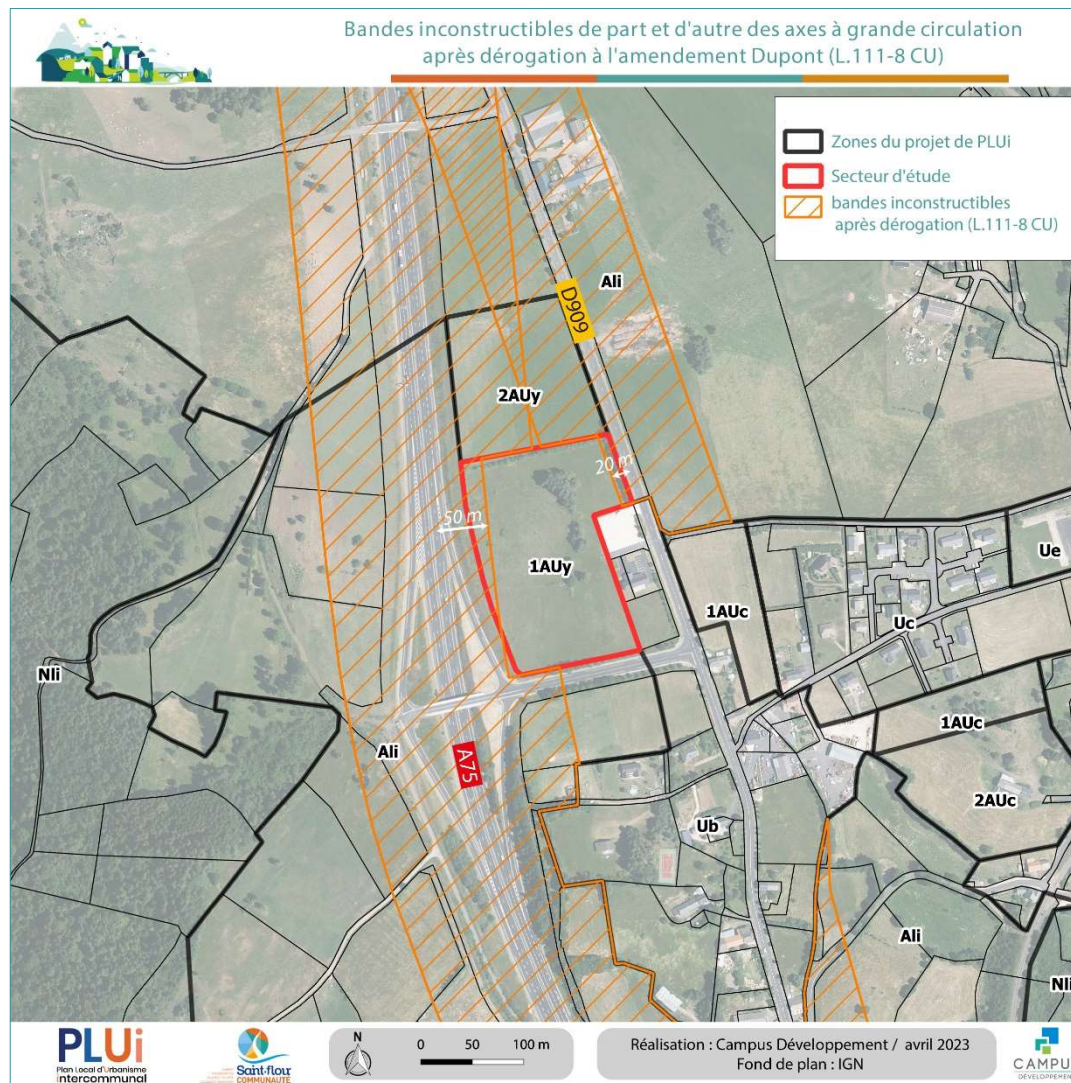
Bien que la majorité des accidents intervienne sur l'autoroute, ces données ne sont pas prises en compte dans l'étude puisque l'urbanisation projetée au PLUi n'a aucune interaction directe avec l'autoroute A75.

3.2. Dispositions réglementaires mises en œuvre

■ Modulation de la bande inconstructible

Constatant que l'application des marges de recul réglementaires (100 m à partir des voies de l'A75 et 75 mètres de part et d'autre de l'axe de la RD909), amputent fortement les possibilités d'aménagement sur le secteur délimité, la **Communauté de communes a décidé de fixer, via la présente étude « amendement Dupont », des règles d'implantation différentes de celles prévues par l'article L.111-6 du CU, à savoir :**

- une réduction de la marge de recul à 50 m minimum à partir de l'axe de la voie Est de l'A75 (sens Sud → Nord),
- une réduction de la marge de recul à 20 m minimum à partir de l'axe de la RD909.



■ Traduction règlementaire des critères de qualité du projet

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

Ainsi, afin de répondre aux enjeux identifiés sur le secteur d'étude, des mesures sont intégrées au sein du projet de PLUi de Saint-Flour Communauté :

- Pour partie dans l'**OAP « Le Drop - Loubaresse »**. Cette OAP couvre l'intégralité de l'emprise du projet d'accueil d'activités économiques sur le secteur du Drop. Elle permet de préciser et de spatialiser les dispositions règlementaires.
 - Pour partie au **règlement écrit**. Un règlement écrit propre à la zone 1AUy est créé dans le règlement du secteur Est du PLUi de Saint-Flour Communauté. Un certain nombre de règles sont notamment intégrées aux dispositions de l'article 5, relatifs aux caractéristiques urbaine, architecturale, environnementale et paysagère, afin de répondre aux critères de qualité du projet.
 - **Dans l'annexe concernant le classement sonore des infrastructures de transports terrestres (A75).**
- Création de l'OAP « le Drop – Loubaresse » prenant en compte les nuisances, la sécurité, la qualité urbaine et paysagère, la qualité architecturale

L'OAP prévoit des prescriptions écrites qui complètent le schéma d'aménagement de la zone du Drop illustré ci-après.

■ Programmation urbaine

Il s'agit d'un secteur à vocation d'activités économiques mixtes (commerces, services et équipements publics) à développer qui doit accueillir de nouvelles activités à proximité de l'échangeur autoroutier de Loubaresse avec un impératif d'intégration paysagère des constructions et des aménagements.

Le parti d'aménagement du secteur repose sur les principes suivants :

- Aménager la zone dans le cadre d'une opération d'aménagement d'ensemble.
 - Respecter un recul minimum de 50 mètres par rapport à l'axe de l'A75 et un recul minimum de 20 mètres par rapport à l'axe de la RD 909 pour les constructions et installations prévues lors de l'aménagement du secteur.
- ### ■ Principes de déplacements
- Créer un accès unique au site sécurisé et fluide, en prolongeant la voie existante desservant le restaurant et le parking. Il n'est pas autorisé d'accès direct depuis la voie de l'échangeur 31.
 - Créer une voie de desserte principale médiane desservant l'ensemble des constructions de la zone.

- Cette voie, dans sa partie sud, sera pourvue d'une aire de retournement qui prendra la forme d'une placette calibrée pour les poids lourds et facilitant les manœuvres.
- Dans sa partie nord, la voie de desserte principale créée devra pouvoir être prolongée pour anticiper la desserte d'une éventuelle extension du site vers le Nord.

- **Principes d'intégration paysagère et de mise en valeur des continuités écologiques**
 - **Assurer la cohérence architecturale et paysagère entre les constructions, les aménagements de la zone et ceux de l'activité existante, en respectant un alignement et un étagement cohérent et harmonieux.**
 - **Les constructions rechercheront une exposition des façades principales vers le Sud**, et une orientation des faîtes Nord-Sud afin de bénéficier des meilleures perspectives paysagères ;
 - Les constructions s'élèveront au **maximum en R+1 ou R+1+combles**, afin de ne pas bloquer les perspectives paysagères.
 - **Maintenir et renforcer la frange végétale arborée, en bordures Nord et Ouest du secteur.** Cette frange végétale jouera un rôle de masque visuel dense pour l'intégration paysagère du site à l'interface des espaces agricoles et naturels et des axes à grande circulation.
 - **Traiter l'interface entre la zone d'activités et la RD909 et la voie de l'échangeur 31 (franges Est et Sud correspondant à la vitrine de la zone d'activités) par la création de haies champêtres ponctuellement arborées et associant plusieurs essences locales.** Ces haies joueront le rôle de filtre visuel ponctuel. Elles pourront recevoir des clôtures composées d'un grillage ou d'une grille avec ou sans mur bahut n'excédant pas 1 mètre de haut.
 - **Conserver les arbres d'intérêts d'un point de vue écologique et paysager à l'intérieur de l'opération** notamment afin de conserver un cadre végétal épars.

En résumé, l'OAP retenue prévoit :

- Des mesures visant à éviter les incidences :
 - Maintien des espaces libres de constructions le plus possible en espaces végétalisés ;
 - Utilisation de l'accès au site existant ;
 - Maintien d'arbres isolés d'intérêt au sein du site avec un balisage préventif autour des arbres à conserver ;
 - Maintien des haies végétalisées autour du site pour favoriser l'insertion paysagère.
- Des mesures visant à réduire les incidences :
 - Densification des haies par des essences locales sur le côté ouest, sud et sud-est afin de permettre l'insertion paysagère des aménagements
 - Mise en place de mesures visant à limiter les nuisances sonores (frange végétale à l'Ouest).

Val d'Arcomie - OAP « le Drop - Loubaresse » - schéma de principe d'aménagement



PERIMETRE

Périmètre de l'orientation d'aménagement et de programmation

VOCATION DES ESPACES ET FONCTIONNEMENT URBAIN

Secteur dédié à l'accueil d'activités économiques

CIRCULATION ET DEPLACEMENTS

Voie principale à double sens à créer (principe de desserte)

Aire de retournement à créer

Anticiper une future extension de la zone en prévoyant des possibilités de connexion

INTEGRATION PAYSAGERE ET CONTINUITES ECOLOGIQUES

Créer un écran visuel via la plantation de boisements denses

Créer un écran visuel ponctuel via des plantations d'arbustes et arbres ponctuels (bosquets denses disséminés)

Conserver les arbres d'intérêts à l'intérieur de l'opération

Ligne directrice d'implantation du bâti

Nombre de niveaux autorisé pour le bâti (ou équivalent en hauteur)

CHIFFRES CLES :

Emprise de l'OAP* : 25 293 m²
 (* déduction des marges de recul par rapport à l'A75 et à la RD909)

Vocation : commerces, services et équipements

- Règlement écrit de la zone 1AUy prenant en compte les nuisances, la sécurité, la qualité urbaine et paysagère, la qualité architecturale

Pour le secteur Est du PLUi de Saint-Flour Communauté, le règlement écrit de la zone 1AUy « Zone à urbaniser à court terme pour accueillir des activités économiques » prévoit :

➤ Des mesures visant à éviter les incidences :

- Maintien des espaces libres de constructions le plus possible en espaces végétalisés
- Maintien des haies végétalisées autour du site pour favoriser l'insertion paysagère : « Les plantations existantes et notamment les haies seront prioritairement conservées. Elles seront complétées avec des essences variées rustiques permettant la constitution de haies vives (charmille, noisetier, houx, fusain, sorbier, aubépine, sureau, prunellier...). »
- Respect d'une hauteur maximale afin de limiter les vues (hauteur maximale R+1 ou R+1+combles)

➤ Des mesures visant à réduire les incidences :

- Densification des haies par des essences locales afin de permettre l'insertion paysagère des aménagements

➤ Des mesures visant à compenser des incidences :

- Remplacement de la végétation arborée détruite dans le cadre des aménagements

➤ Des mesures d'accompagnement :

- Réalisation des stationnements avec des matériaux perméables permettant l'infiltration des eaux (plaques alvéolées engazonnées, graviers, mélange terre pierre, enrobé drainant, béton poreux...).
- Attention portée aux espèces exotiques envahissantes lors des travaux (mesures pour limiter la dispersion notamment)
- Mise en place d'installations intégrées de production d'énergie renouvelable

L'ensemble des règles permettant de retranscrire ces mesures se trouvent au règlement écrit de la zone 1AUy de la pièce 3.2.2 Règlement Ecrit – secteur Est.

- Prescriptions d'isolement acoustique en lien avec l'arrêté du 8 octobre 2021 portant révision du classement sonore des infrastructures de transports terrestres

Dans le cas présent, cela concerne l'A75 qui est classée en catégorie 2.

« Les bâtiments d'habitation, les bâtiments d'enseignement, les bâtiments de soins, de santé et d'action sociale ainsi que les hôtels à construire dans les secteurs affectés par le bruit mentionnés à l'article 3 doivent présenter un isolement acoustique minimum contre les bruits extérieurs conformément à l'article R.111-23-2 du code de la construction et de l'habitation et aux arrêtés pris en application des articles R.571-32 à 43 du code de l'environnement susvisés. »