



Commune de SAINT-BONNET-DE-ROCHEFORT



St-Bonnet
de Rochefort

REVISION DE LA CARTE COMMUNALE

1b – Annexe au rapport de présentation

-

Etude de dérogation à la loi Barnier
(article L.111-9 du Code de l'Urbanisme)

Décembre 2025
Réf : 51511

SOMMAIRE

Sommaire.....2

Préambule.....3

Contexte local3

Contexte réglementaire3

Etat initial du site4

Le site et son environnement4

Localisation du site4

Références cadastrales5

Occupation actuelle du site6

Topographie.....7

Visibilité du site dans le grand paysage8

Visibilité du site depuis l’A7110

La trame viaire, les voies classées à grande circulation12

Le document d’urbanisme communal13

Les principales caractéristiques du projet.....14

Le fonctionnement global du projet14

L’organisation de la plateforme de chargement ferroviaire sur le secteur Vicq/Saint-Bonnet-de-Rochefort15

La mise en conformité avec les objectifs de la loi Barnier17

Les nuisances17

La sécurité17

La qualité architecturale, de l’urbanisme et des paysages17

Bilan.....21

Les nouvelles modalités d’application22

Les nouveaux reculs imposés par rapport à l’A7122

Les compléments apportés au document d’urbanisme communal.....22

Les pièces graphiques.....22



PREAMBULE

CONTEXTE LOCAL

La commune de Saint-Bonnet-de-Rochefort se situe dans la région Auvergne-Rhône-Alpes, dans le département de l’Allier. Elle appartient au bassin de vie de Gannat qui se trouve à 10 km du bourg de Saint-Bonnet-de-Rochefort. Elle se situe à proximité de Gannat et Vichy et entre Moulins au Nord et Clermont-Ferrand au Sud.

Le territoire communal est traversé par une infrastructure d’envergure nationale, l’A71, axe qui relie Paris à Clermont-Ferrand. Il ne dessert pas directement la commune mais la traverse dans sa partie Ouest. L’échangeur se trouve à Ebreuil à une dizaine de kilomètres de Saint-Bonnet-de-Rochefort.

La commune accueille 717 habitants en 2020 sur un territoire de 16,41 km², soit une densité de 43 habitants au km².

Saint-Bonnet-de-Rochefort est membre de la Communauté de Communes Saint-Pourçain Sioule Limagne qui regroupe 60 communes et plus de 34 000 habitants. Elle est intégrée dans le périmètre du SCoT Saint-Pourçain Sioule Limagne. La commune est compétente en matière d’urbanisme.

La commune de Saint-Bonnet-de-Rochefort souhaite permettre l’aménagement de la station de chargement de Vicq dans le cadre du projet EMILI (Extraction du Mica Lithinifère par IMERYS). Le projet d’aménagement s’inscrit sur le secteur de Champs Chapuis, de part et d’autre de la limite communale partagée avec la commune de Vicq.

Il est dans l’état actuel incompatible avec la Carte Communale opposable sur la commune de Saint-Bonnet-de-Rochefort. En effet, le projet se situe en zone non constructible, dans la bande de recul de 100 m liée au statut d’autoroute de l’A71. L’évolution des distances d’implantation des constructions et installations, imposées par les marges de recul, ne peut être permise que par dérogation à la loi Barnier.

CONTEXTE REGLEMENTAIRE

L’article L111-6 du Code de l’Urbanisme a été introduit par la loi n° 95-101 du 2 février 1995 « relative au renforcement de la protection de l’environnement » plus connue sous le nom de loi Barnier. Cet article poursuit l’objectif d’encourager les communes à s’engager en faveur d’un urbanisme de qualité aux abords des axes routiers structurants.

Il a pour finalité d’inciter les collectivités à mener un large processus de réflexion en préalable à l’aménagement des secteurs localisés à proximité des axes routiers les plus importants, sur des espaces inscrits en dehors des zones urbanisées.

Le projet d’aménagement initié par cette démarche sera intégré au document d’urbanisme communal. Si les réflexions menées ne sont pas traduites dans ce document, les dispositions énoncées à l’article L111-6 du Code de l’Urbanisme s’appliquent de façon indépendante au zonage défini dans le document d’urbanisme. A savoir pour les constructions et les installations, l’instauration d’une marge de recul de 100 m de part et d’autre de l’axe :

- Des autoroutes,
- Des routes express,
- Des déviations au sens du Code de la Voirie Routière.

La marge de recul est de 75 m pour les autres routes classées à grande circulation.

Pour construire à une distance inférieure à celles énoncées, les réflexions menées doivent se traduire par des règles d’urbanisme qui assurent un développement urbain de qualité aux abords des infrastructures routières principales. Les dispositions de l’article L111-6 du Code de l’Urbanisme ne s’appliquent pas :

- Aux constructions ou installations liées ou nécessaires aux infrastructures routières,
- Aux services publics exigeant la proximité immédiate des infrastructures routières,
- Aux bâtiments d’exploitation agricole,
- Aux réseaux d’intérêt public,
- A l’adaptation, au changement de destination, à la réfection ou à l’extension de constructions existantes.

Dans le cadre de la procédure de révision de la Carte Communale de la commune de Saint-Bonnet-de-Rochefort, le projet d’aménagement à vocation économique du secteur de Champs Chapuis a été intégré aux réflexions, en particulier concernant l’aménagement des abords de l’A71 qui longe le site du projet. Tout projet d’aménagement inscrit dans une bande de 100 m de part et d’autre de cet axe est concerné par l’article L111-6 du Code de l’Urbanisme.

C’est pourquoi ce dossier de dérogation à l’article L111-6 du Code de l’Urbanisme a été construit pour déterminer sur le site de Champs Chapuis, des règles d’implantation qui diffèrent de celles inscrites dans cet article. Elles intègrent la prise en compte de la qualité de l’urbanisme et des paysages, la qualité architecturale, les nuisances et la sécurité.

Ce dossier a été réalisé en application de l’article L111-9 du code de l’urbanisme :
« Dans les communes dotées d'une carte communale, la commune ou l'établissement public de coopération intercommunale compétent peut, avec l'accord de l'autorité administrative compétente de l'Etat et après avis de la commission départementale de la nature, des paysages et des sites, fixer des règles d'implantation différentes de celles prévues par l'article L. 111-6 au vu d'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. »

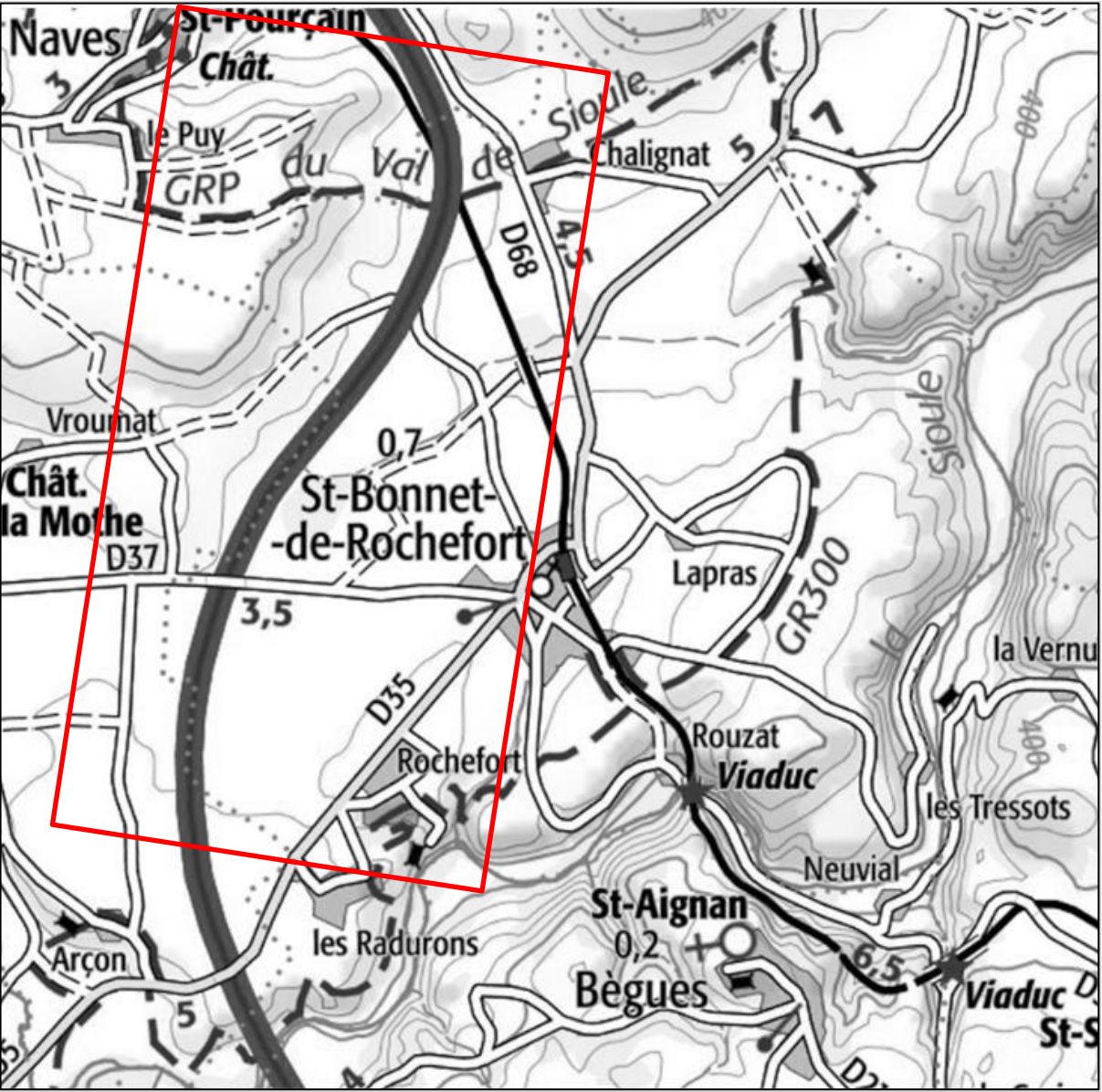
ETAT INITIAL DU SITE

LE SITE ET SON ENVIRONNEMENT

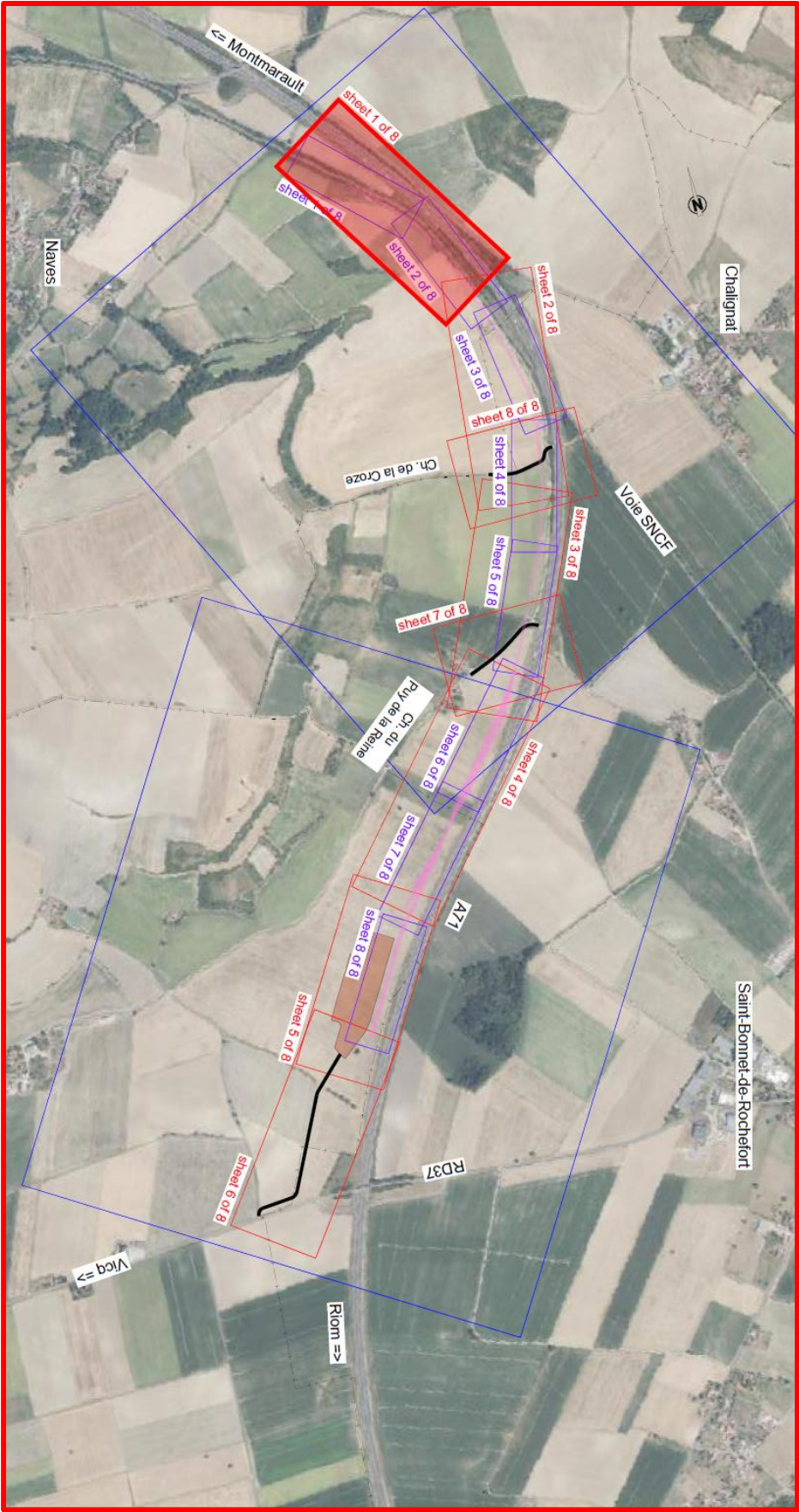
LOCALISATION DU SITE

Le projet de station de chargement est localisé sur le secteur de Champs Chapuis, à l’interface entre les communes de Saint-Bonnet-de-Rochefort et de Vicq.

Le tènement d’accueil du projet s’étend sur une superficie d’environ 18,7 ha, dont 7,39 sur la commune de Saint-Bonnet-de-Rochefort.



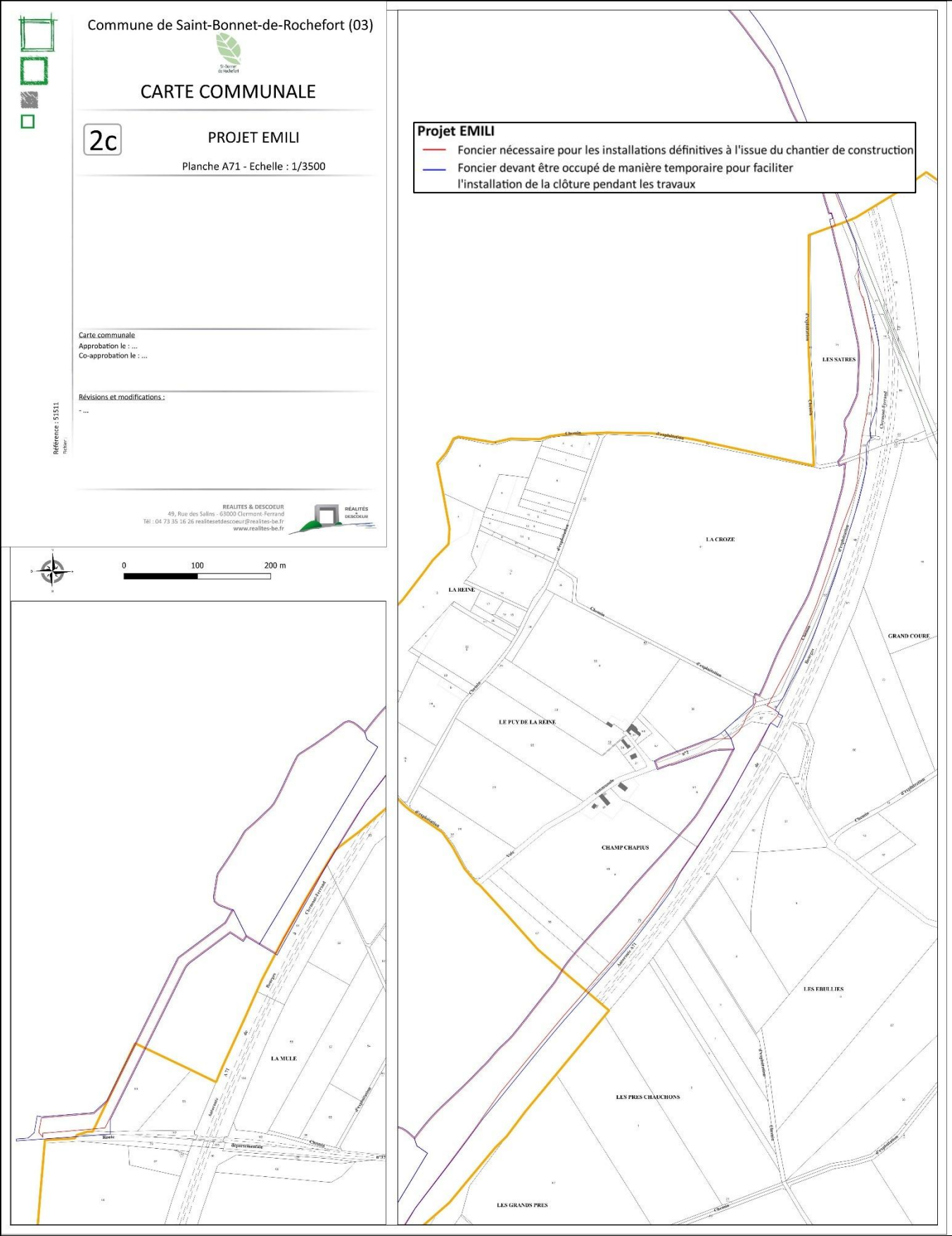
Cartographie de localisation



REFERENCES CADASTRALES

Le foncier concerné par le projet de station de chargement comprend plusieurs parcelles sur la commune de Saint-Bonnet-de-Rochefort :

Commune	Section	Parcelle
Saint-Bonnet-de-Rochefort	YM	0069
		0039
		0040
		0041
		0057
		0064
		0065
		0066
		0067
		0071
		0077
		0081
		0082
		0085
		0087
		0088
		0097



Organisation foncière du site du projet

OCCUPATION ACTUELLE DU SITE

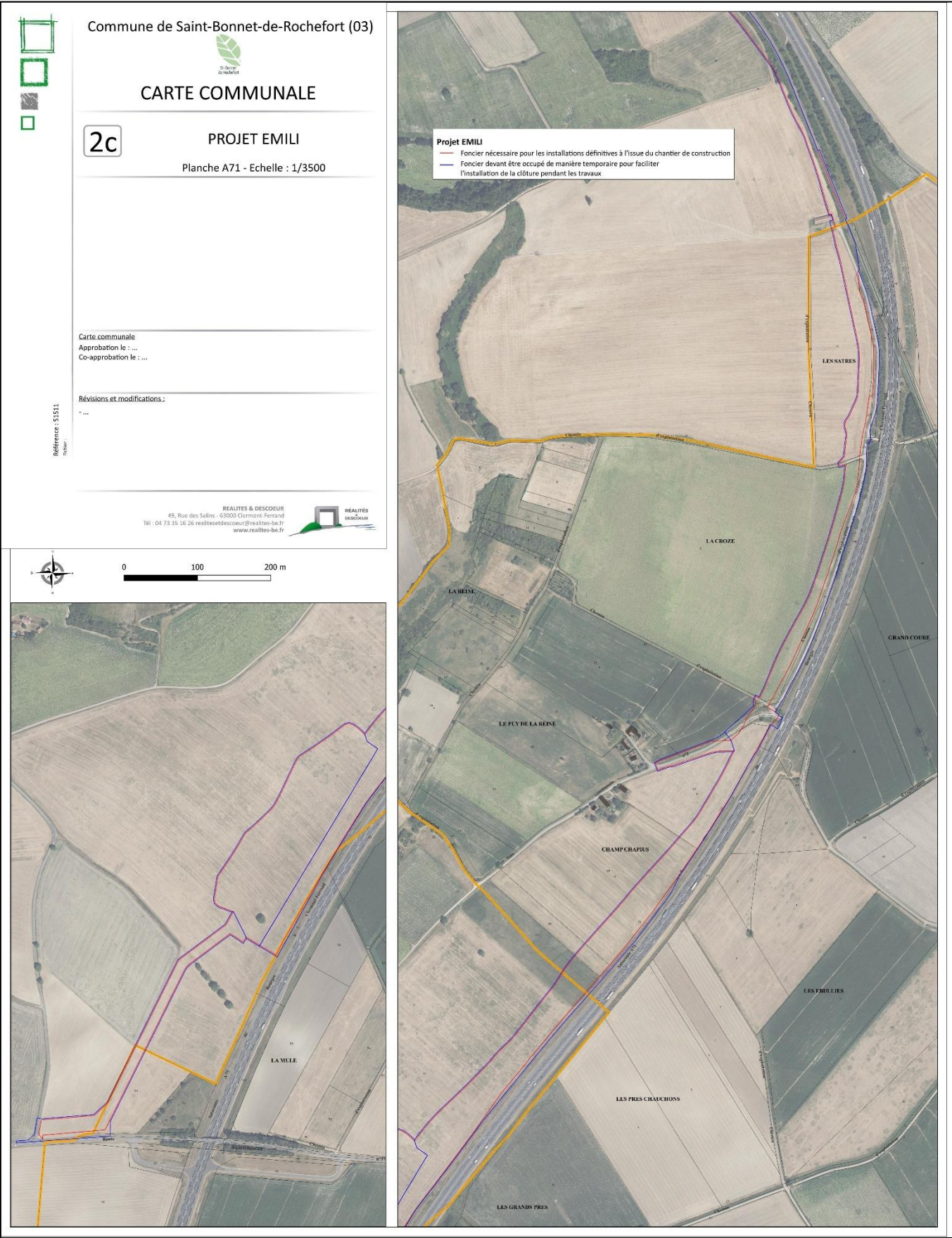
Le projet s’inscrit dans un contexte rural. La zone ciblée pour l’implantation de la station de chargement est localisée au sein du secteur de Champs Chapuis, à l’Ouest de l’A71. L’emprise du projet s’étend de part et d’autre de la limite communale, entre les communes de Saint-Bonnet-de-Rochefort et Vicq.

Le secteur présente actuellement une vocation agricole, principalement tournée vers les cultures de céréales et d’oléagineux. Il n’accueille pas de construction, les plus proches sont localisées au sein du hameau du Puy-de-la-Reine, en frange Ouest du site.

L’espace agricole présente un paysage ouvert, il s’accompagne uniquement de quelques arbres isolés.



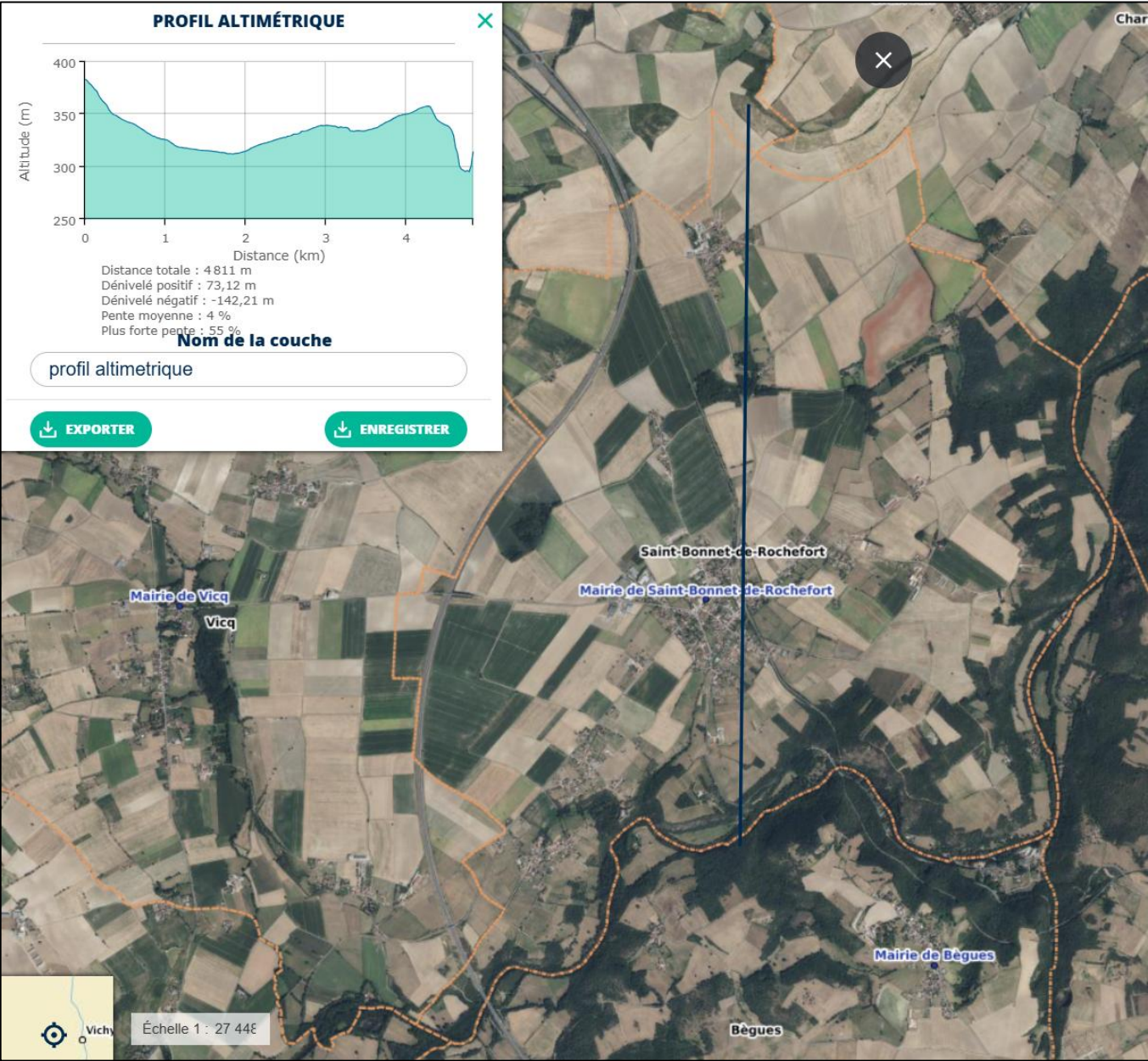
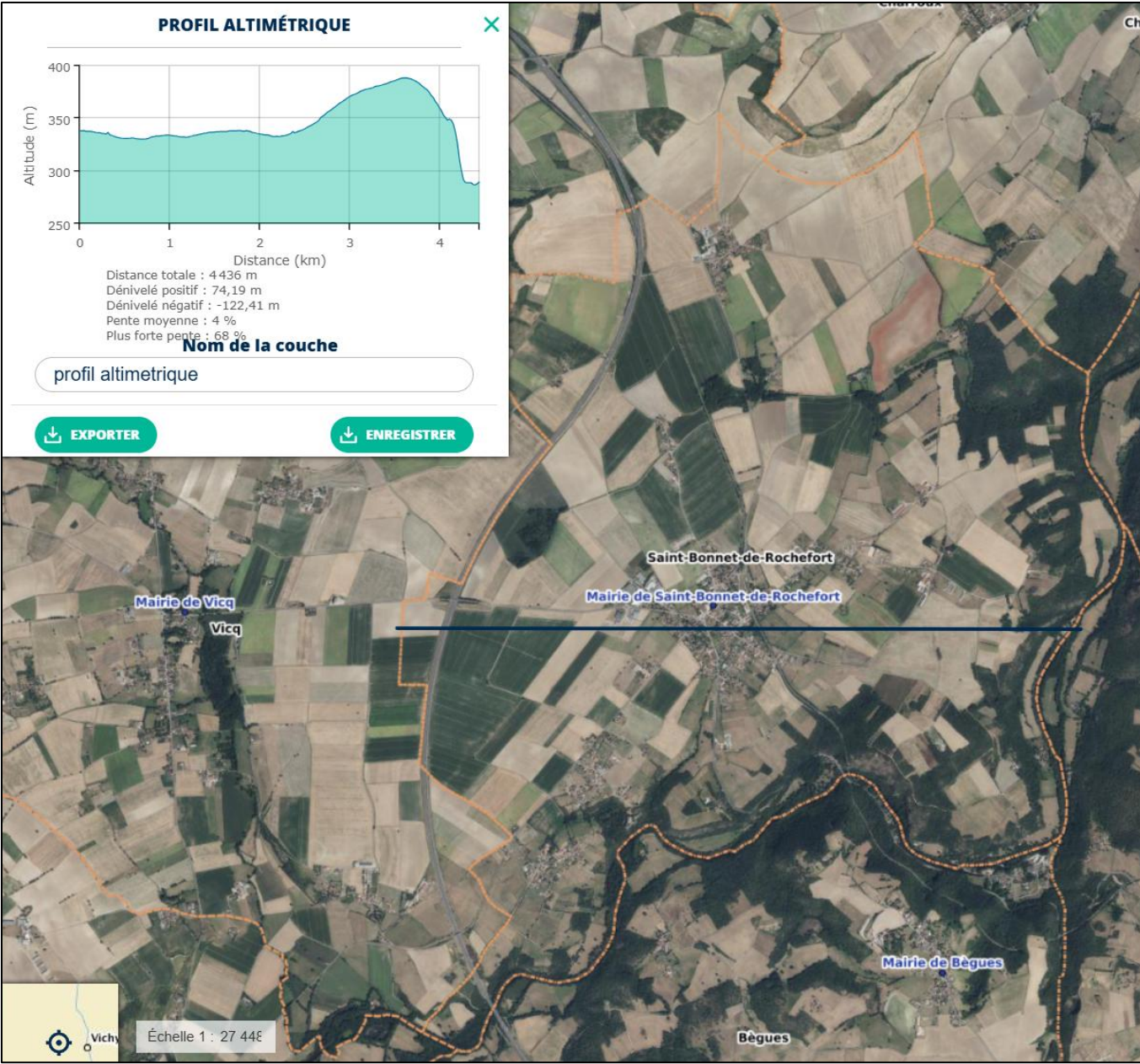
Source : IMERYS



TOPOGRAPHIE

La majorité du territoire communal de Saint-Bonnet-de-Rochefort s’inscrit dans un plateau dominant les gorges de la Sioule au Sud et à l’Est. L’altitude moyenne de la commune est de 339 m et l’amplitude entre le point le plus haut (Boutillers, 412 m) et le point le plus bas (Gorges de la Sioule 297 m) est de 115 m.

D’une manière générale, le relief s’incline très franchement d’Ouest en Est en direction des gorges de la Sioule. Ainsi, à l’Ouest de la commune, le relief, compris entre 300 et 330 m d’altitude, est très peu mouvementé. Tandis qu’à l’Est du territoire, le relief est plus important et la pente beaucoup plus marquée et plus abrupte que dans le reste de la commune. En quelques mètres, l’altitude passe en effet de 400 m à environ 300 m d’altitude, constituant ainsi les coteaux abrupts de la vallée de la Sioule.



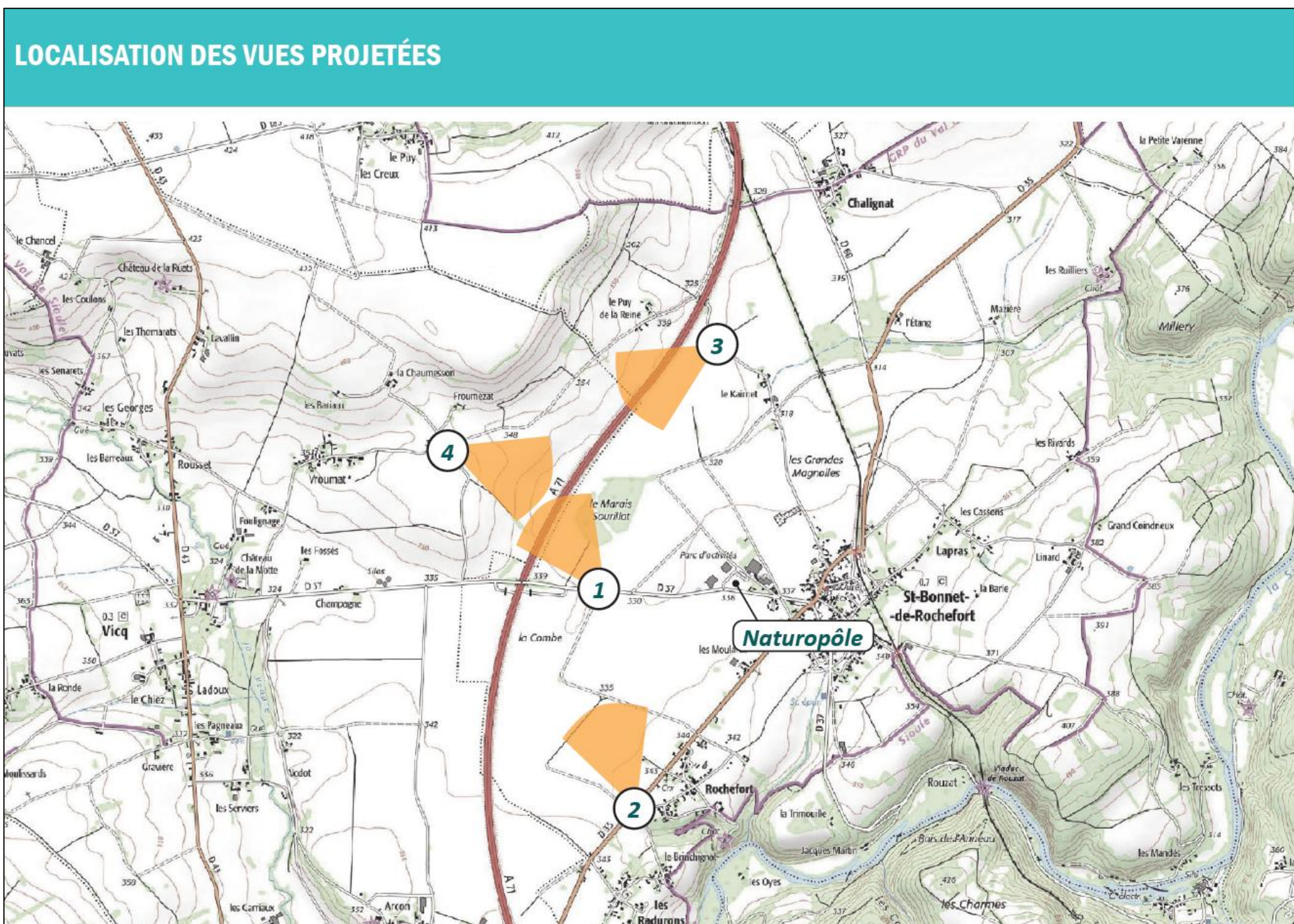
Source : <https://www.geoportail.gouv.fr/>

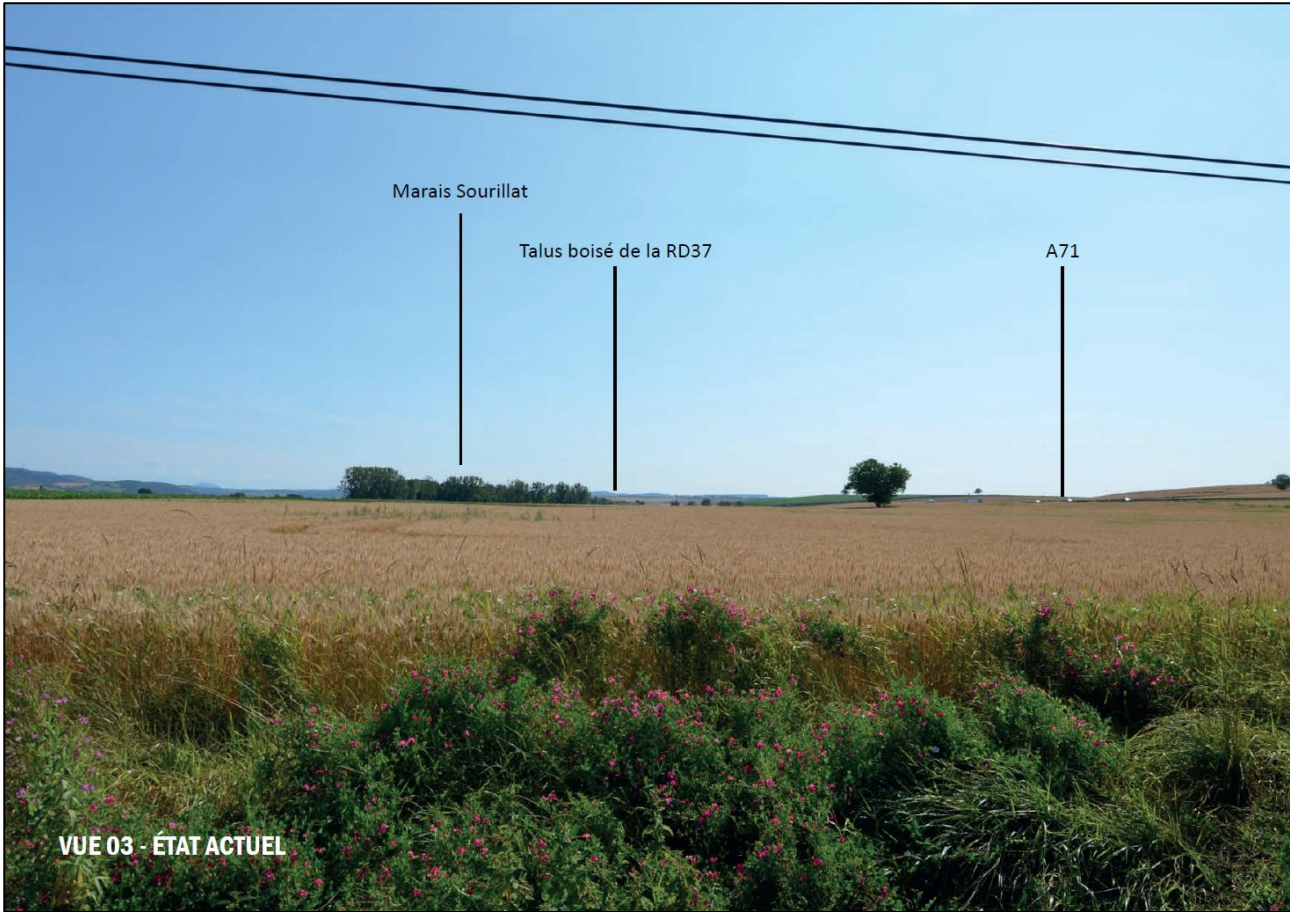
Le site s’étend à une altitude moyenne de 340 m, sur un secteur de fond de vallée appuyé sur un relief prenant la forme d’un plateau agricole (coteau de Naves). Ce dernier accueille quelques constructions isolées (Chaumesson, Froumezat...).

VISIBILITE DU SITE DANS LE GRAND PAYSAGE

Le bourg de Saint-Bonnet-de-Rochefort est implanté à une altitude proche de celle du site du projet, seules des vues rasantes pourraient être offertes. Toutefois, la masse boisée du Marais Sourillat limite fortement les vues sur le site. Ces dernières peuvent être identifiées aux abords de la RD37 (1) et du hameau du Kairnet (3). La covisibilité entre le site et le secteur de Rochefort/les Radurons (2), est amoindrie par leur éloignement (environ 1,5 km).

Depuis les communes de Vicq et Naves, le relief cadre fortement les vues et limite les perceptions lointaines sur le site. Ainsi le bourg de Naves bien qu'inscrit en contre-haut ne bénéficie pas de covisibilité avec le site. Les hameaux de Chaumesson et Froumezat, plus proches sont potentiellement plus sensibles aux vues portées sur le site, aucun élément ne venant masquer la vue sur la plaine (4).





VISIBILITE DU SITE DEPUIS L’A71





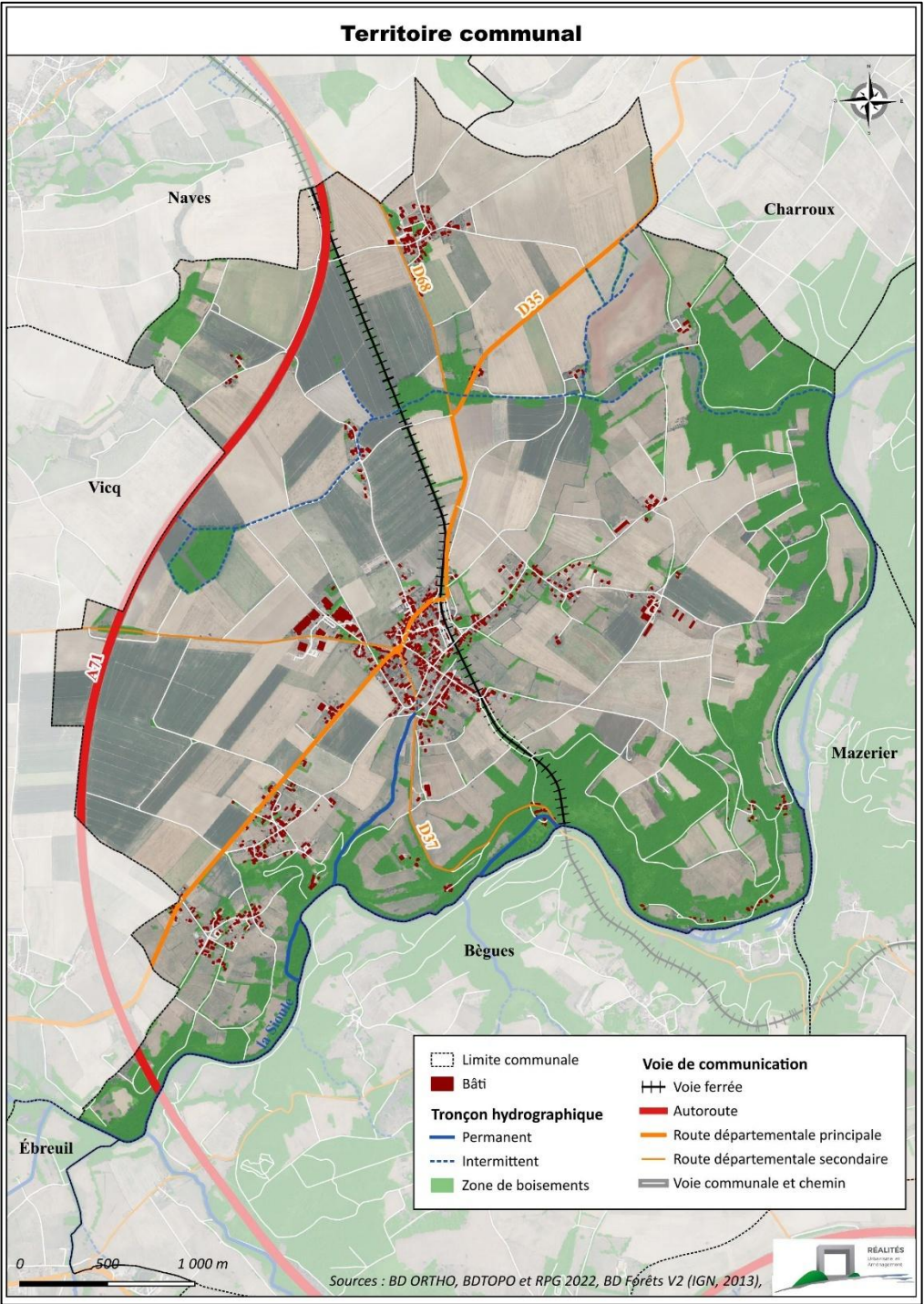
Séquences paysagères le long de l'A71

Le site s'étend le long de l'A71 sur un linéaire d'environ 3 km. Aux abords du site, les franges de l'A71 présentent les séquences suivantes qui se succèdent du Nord au Sud, elles montrent une alternance entre paysage fermé et paysage plus ouvert. Il ressort une perception du site uniquement à son niveau. En amont et en aval du tracé autoroutier, que soit le sens de circulation, les vues sont inexistantes :

- Séquence 1 : Un paysage fermé par un talus arboré qui borde l'autoroute
- Séquence 2 : Un paysage ouvert, où l'absence de trame arborée ou arbustive préserve des vues directes sur l'espace agricole
- Séquence 3 : Un paysage fermé par un alignement arboré où l'autoroute et son environnement sont quasiment de niveau
- Séquence 4 : Un paysage ouvert, où l'absence de trame arborée ou arbustive préserve des vues directes sur l'espace agricole
- Séquence 5 : Un paysage ouvert, mais où un talus enherbé limite les vues directes sur le site inscrit en léger contre-haut
- Séquence 6 : Un paysage fermé par un talus arboré qui borde l'autoroute et un pont de franchissement pour la RD37

LA TRAME VIAIRE, LES VOIES CLASSEES A GRANDE CIRCULATION

Le territoire communal de Saint-Bonnet-de-Rochefort est traversé par une infrastructure d’envergure nationale, l’A71.



La commune est desservie par des routes secondaires :

- La RD35 : cet axe relie Ebreuil et l’A71 au Sud-Ouest à Charroux au Nord-Ouest.
- La RD37 : elle permet de relier Vicq à l’Ouest et Gannat au Sud-Est en passant par Mazerier.
- Au Nord du bourg, l’embranchement RD68 au hameau de l’étang relie la commune de Saint-Bonnet-de-Rochefort à Bellenaves et Montmarault.

Selon les données du Département de l’Allier, sur la RD37, on compte entre 500 et 5000 véhicules par jour en 2023. Le comptage réalisé sur la RD35 fait état de 1214 véhicules par jour dont 7.4% de poids lourd en 2023.

Le réseau viaire est complété par un maillage de voies et de chemins communaux et ruraux qui assurent la desserte du bourg et des différents lieux-dits répartis sur l’ensemble du territoire communal.

Selon les données de l’exploitant (APRR), l’A71 supporte un flux moyen d’environ 14 400 véhicules par jour par sens de circulation (données sur l’année 2025) sur la commune de Saint-Bonnet-de-Rochefort, dont 13,4% de poids-lourds.

L’A71 longe la partie Est du site sur tout son linéaire. La RD37 borde directement la partie Sud du site. Les parties Nord et Ouest du site sont parcourues uniquement par des chemins agricoles, dont celui desservant le hameau du Puy de la Reine.

LES PRINCIPALES CARACTERISTIQUES DU PROJET

Source : <https://emili.imerys.com/>

LE FONCTIONNEMENT GLOBAL DU PROJET

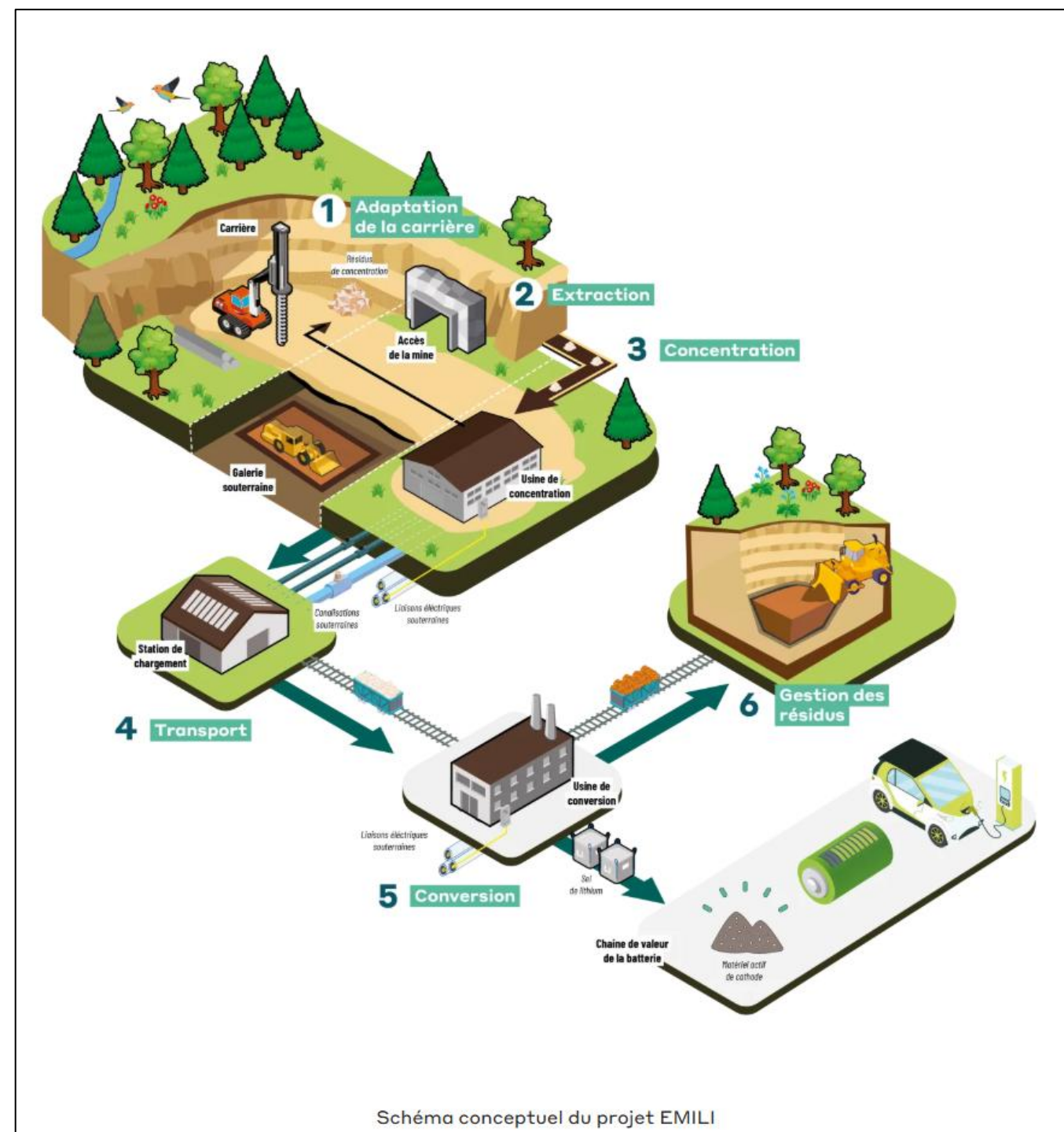
Le projet EMILI s'appuierait sur un gisement de lithium situé dans l'Allier, adossé à un site de kaolin exploité depuis le milieu du 19^{ème} siècle.

EMILI serait le premier projet d'ouverture de mine de lithium en France, avec une production de 34 000 tonnes d'hydroxyde de lithium par an, soit l'équivalent de 700 000 véhicules électriques équipés en batteries lithium-ion par an.

Plusieurs composantes, plusieurs implantations :

- Une mine souterraine, sous la carrière des Kaolins de Beauvoir sur le massif de la Bosse (site déjà exploité en surface).
- Une usine de concentration, également sur le site de Beauvoir, assurant la séparation des minéraux contenus dans le granite qui est la roche minéralisée en lithium.
- Une plateforme de chargement ferroviaire, sur le territoire de Vicq/Saint-Bonnet-de-Rochefort, où le concentré du minéral qu'on appelle le mica sera transporté par canalisations puis filtré avant d'être chargé dans des trains.
- Une usine de conversion, sur la zone industrielle de « La Loue » (commune de Saint-Victor, dans l'agglomération de Montluçon), accessible par voie ferroviaire et ayant une capacité annuelle de production d'environ 34 000 tonnes d'hydroxyde de lithium.

Pour réduire les émissions de gaz à effet de serre mais aussi les risques et nuisances liés au transport routier, Imerys a choisi des modes de transport bas-carbone : canalisations et trains.



L'ORGANISATION DE LA PLATEFORME DE CHARGEMENT FERROVIAIRE SUR LE SECTEUR VICQ/SAINT-BONNET-DE-ROCHEFORT

La plateforme de chargement ferroviaire s'organise autour d'un embranchement ferré devant relier un quai de chargement à la voie ferrée Gannat-Montluçon.

Le site étend sur environ 18,7 ha, localisé majoritairement sur la commune de Vicq (constructions et installations principales).

La commune de Saint-Bonnet-de-Rochefort accueille uniquement une connexion viaire avec la RD37 au Sud du site et une nouvelle voie ferrée au Nord pour se connecter au réseau existant.

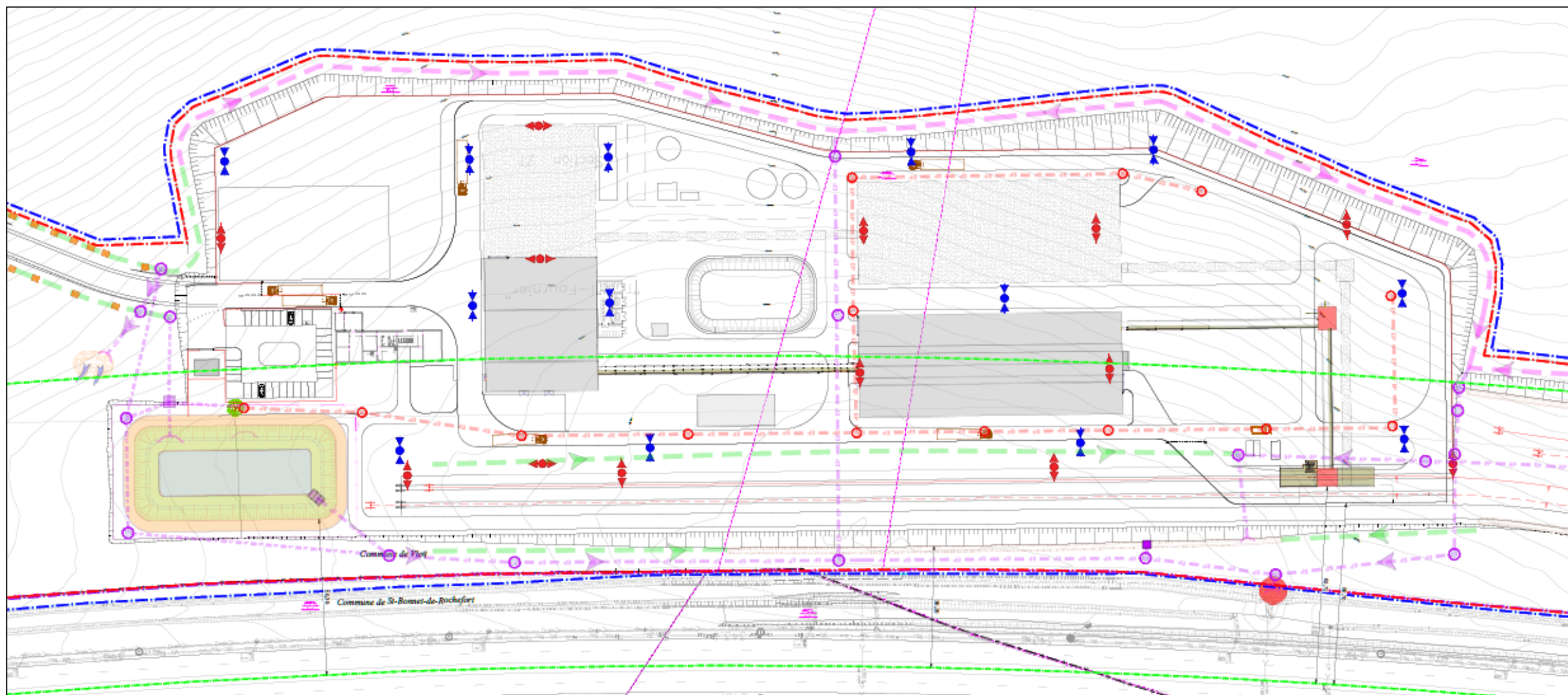
La plateforme sera alimentée par des canalisations provenant de l'usine de concentration d'Echassières qui suivront les routes existantes, sur une quinzaine de kilomètres. Ces canalisations, d'une dizaine de centimètres de diamètre, enfouies à environ un mètre sous terre, transporteront le concentré de mica lithinifère, mélangé avec de l'eau.

Après un stockage temporaire sur la station de chargement pour se coordonner avec le rythme des trains, le mica lithinifère sera filtré, chargé et acheminé par rail jusqu'à l'usine de conversion. L'eau filtrée repartira par canalisation vers l'usine de concentration pour être réutilisée.

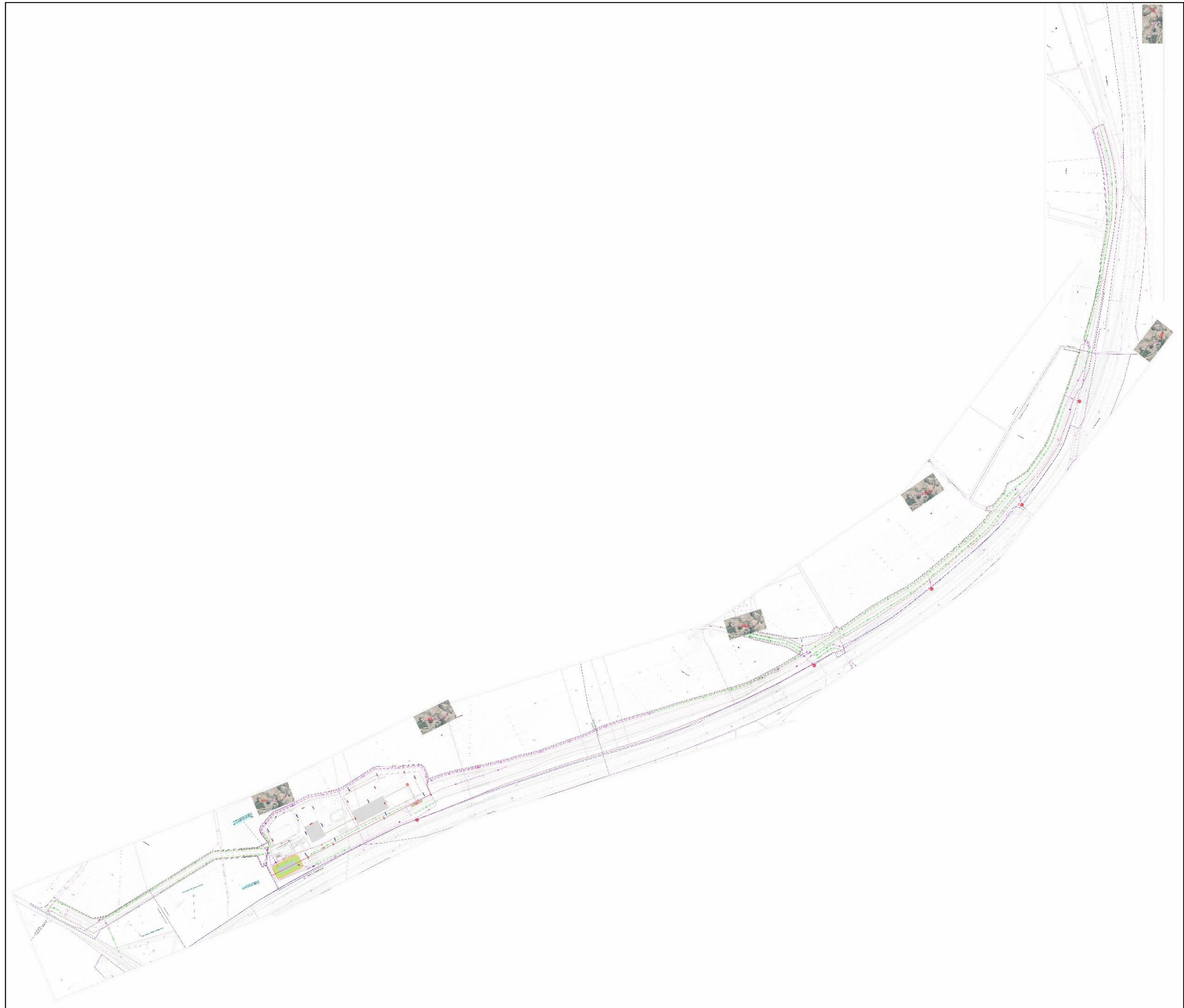
La plateforme de chargement assure ainsi une double fonction de site de stockage et lieu de chargement. En effet, le rythme des trains dépendant des sillons attribués par SNCF Réseau, il est nécessaire de prévoir un espace pour stocker les produits dans l'attente de leur chargement.

Le pied de de talus de la plateforme de chargement sera distant à minima de 33 m de l'axe de l'A71.

Le mica lithinifère pourra ensuite être transporté par train de marchandise vers l'usine de conversion, à raison d'une projection de 4 trains/jour.



Plan d'organisation de la partie bâtie du site – Source : Imerys



Plan d'organisation générale du site – Source : Imerys

LA MISE EN CONFORMITE AVEC LES OBJECTIFS DE LA LOI BARNIER

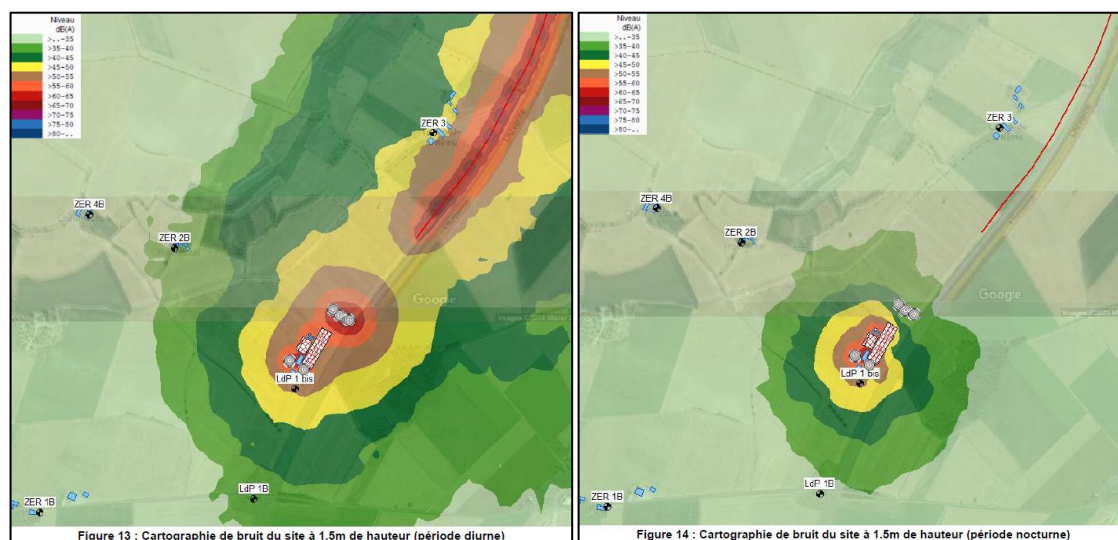
L'aménagement du secteur de Champs Chapuis s'inscrit dans le respect des dispositions de l'article L111-6 du Code l'Urbanisme.

LES NUISANCES

Le risque de nuisances acoustiques liées à l'implantation du projet est limité. En effet, même s'il s'agit d'une plateforme de chargement caractérisée par des flux de ferroviaires, les bâtiments et leurs abords seront implantés dans un environnement bordé par une infrastructures viaires présentant un trafic important.

Le site se caractérise par un environnement où la présence d'habitations est limitée. Le projet prendra les dispositions nécessaires pour ne pas ajouter de nuisances sonores aux habitations les plus proches (le Chaumesson, Froumezat) implantées à plus de 600 m. Le bourg de Saint-Bonnet-de-Rochefort distant de près d'1,5 km présente une sensibilité potentielle moindre.

Dans le cadre de la conception du projet relevant du statut d'ICPE, une étude d'impact acoustique a été réalisée. Elle présente l'impact acoustique de la future implantation de la station de chargement. Il ressort qu'en simulant les sources de bruit sur la base des hypothèses retenues, aucun dépassement des seuils réglementaires n'a été observé sur l'ensemble des points de mesure (les points récepteurs sont placés à 1.5m de hauteur), que ce soit pour la période diurne ou nocturne :



LA SECURITE

La thématique de la sécurité s'appuie grandement sur la problématique des modalités de circulation et des conditions d'accès aux abords du site. L'accès routier au site de chargement doit se connecter au réseau routier sur la RD37 au Sud du site. Une analyse du trafic a été réalisée dans le cadre de la conception du projet. Il en ressort les éléments suivants :

Les historiques et projections de population et de trafic des véhicules légers sont en stagnation avec des projections démographiques qui confirment cette tendance probable. Il n'y a pas d'évolution majeure recensée sur le territoire à l'exception du projet objet de l'étude. Le trafic des véhicules légers du territoire est considéré comme stagnant dans les prochaines années. Concernant le trafic poids-lourds, les historiques de trafic montrent une légère croissance. En l'absence de projet, l'hypothèse de croissance du trafic poids-lourds est de 1% par an pour les prochaines années.

Les trafics routiers générés par la plateforme de chargement peuvent être décomposés en 2 phases : phase de construction ; phase d'exploitation.

Le scénario de référence à horizon 2028, montre des trafics globalement faibles sur les axes autour du site de Vicq que ce soit en heure de pointe matin ou en heure de pointe soir.

On constate une charge de trafic légèrement plus importante sur les axes proches de l'A71 et des principaux pôles de vie autour du périmètre, et notamment sur la RD43 Sud, la RD998 et sur la RD37.

Concernant la situation projet 2028, qui intègre la construction du site de chargement de Vicq, les 270 uvp générées en heure de pointe se répartissent sur le territoire en fonction des hypothèses liées aux pôles d'attractivité. L'axe de la RD37 voit sa charge multipliée par 5 aux heures de pointe. Cependant les charges de trafics totales restent modérées dans le secteur d'étude en heure de pointe tout comme sur la journée entière.

La RD998 et la RD43 connaissent également une augmentation de trafic. Ces accroissements de trafic sont temporaires, avec le chantier de construction du site et de son embranchement ferroviaire qui sont planifiés sur 1,5 an.

En 2030, le chantier est achevé ; débute alors le fonctionnement « commercial » du site de chargement. Le nombre d'employés pour garantir le fonctionnement de la plateforme étant réduit, il n'y a aucun impact trafic à prévoir sur le réseau routier environnant.

Les cartes de trafic de l'horizon 2030 en situation projet (phase commerciale) correspondent grossièrement à la situation actuelle, existante sans projet.

Le projet d'Imerys entraine une augmentation des trafics sur le réseau routier, principalement à l'horizon 2028 correspondant à la phase chantier des différents sites (Beauvoir, Vicq) en vue du déploiement des installations, notamment de la phase commerciale. Cette situation est temporaire puisque les trafics induits par les chantiers disparaissent dès lors que les sites passent en fonctionnement commercial. Le trafic induit par les employés en phase commerciale est alors résiduel et n'entraine pas de réelle augmentation du trafic routier, notamment dans le secteur de Vicq.

À l'horizon le plus critique (horizon 2028 – construction de la plateforme de chargement), le fonctionnement du carrefour d'accès à la plateforme de chargement est satisfaisant.

Vis-à-vis de l'A71, les aménagements les plus proches concernent les installations ferroviaires et les ouvrages de gestion des eaux pluviales. Inscrits en contre-haut de l'autoroute, ils s'accompagneront de plantations.

Ainsi, ils n'engendreront pas de contrainte de visibilité vis-à-vis de la circulation autoroutière, y compris en sortie de courbes. Ce point a été vérifié sur site par APRR, exploitant de l'A71.

LA QUALITE ARCHITECTURALE, DE L'URBANISME ET DES PAYSAGES

Les constructions projetées comprendront notamment une tour de chargement des sables feldspathiques, distante de 57 m de l'axe de l'A71. Les bâtiments présenteront une hauteur maximale de 20 m. Le bâti sera implanté de telle manière à proposer un front bâti de qualité vis-à-vis de l'A71.



Opérations de la station de chargement – Source : Imerys



Vue 3D de la plateforme de chargement – Source : Imerys

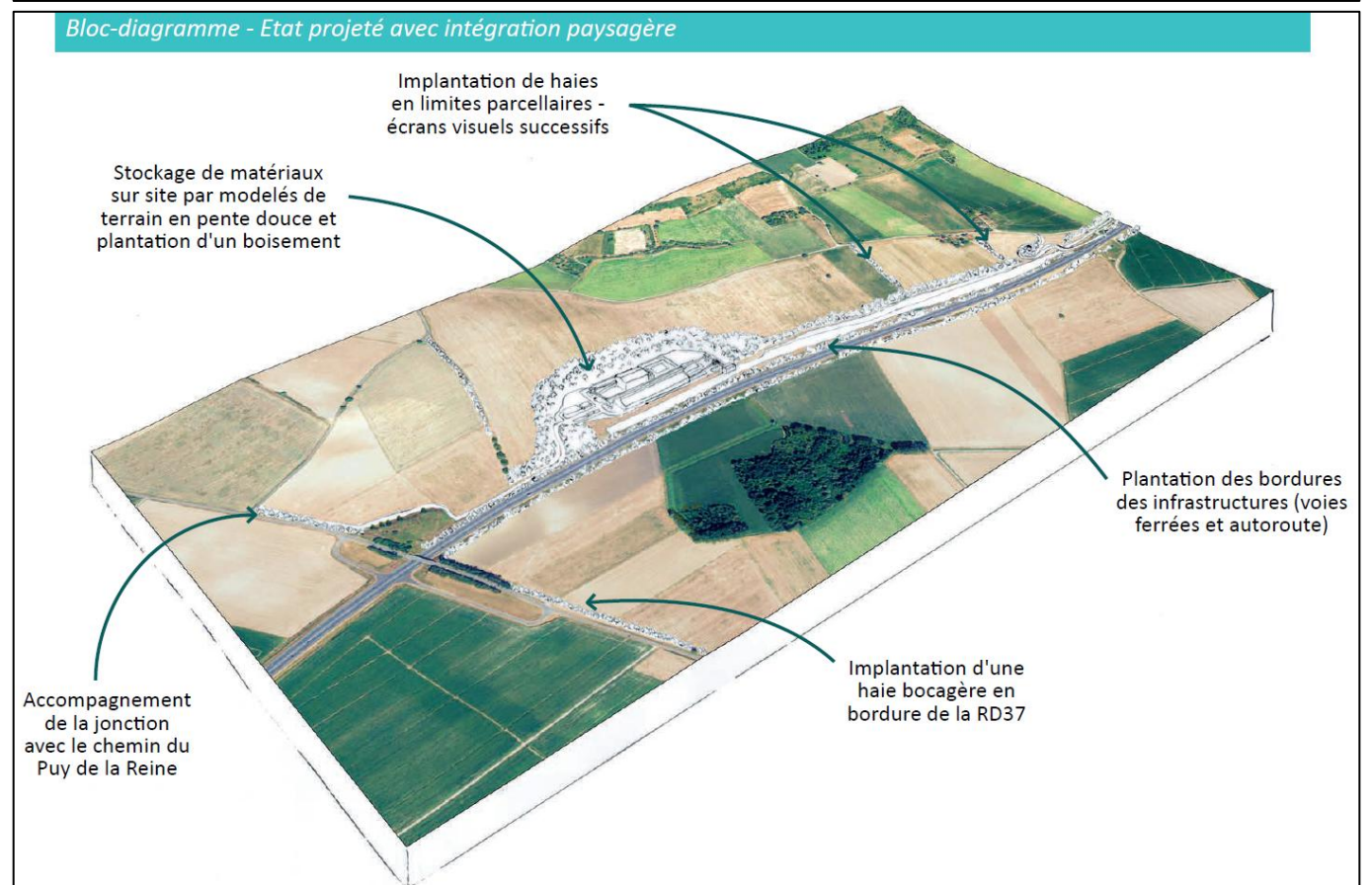
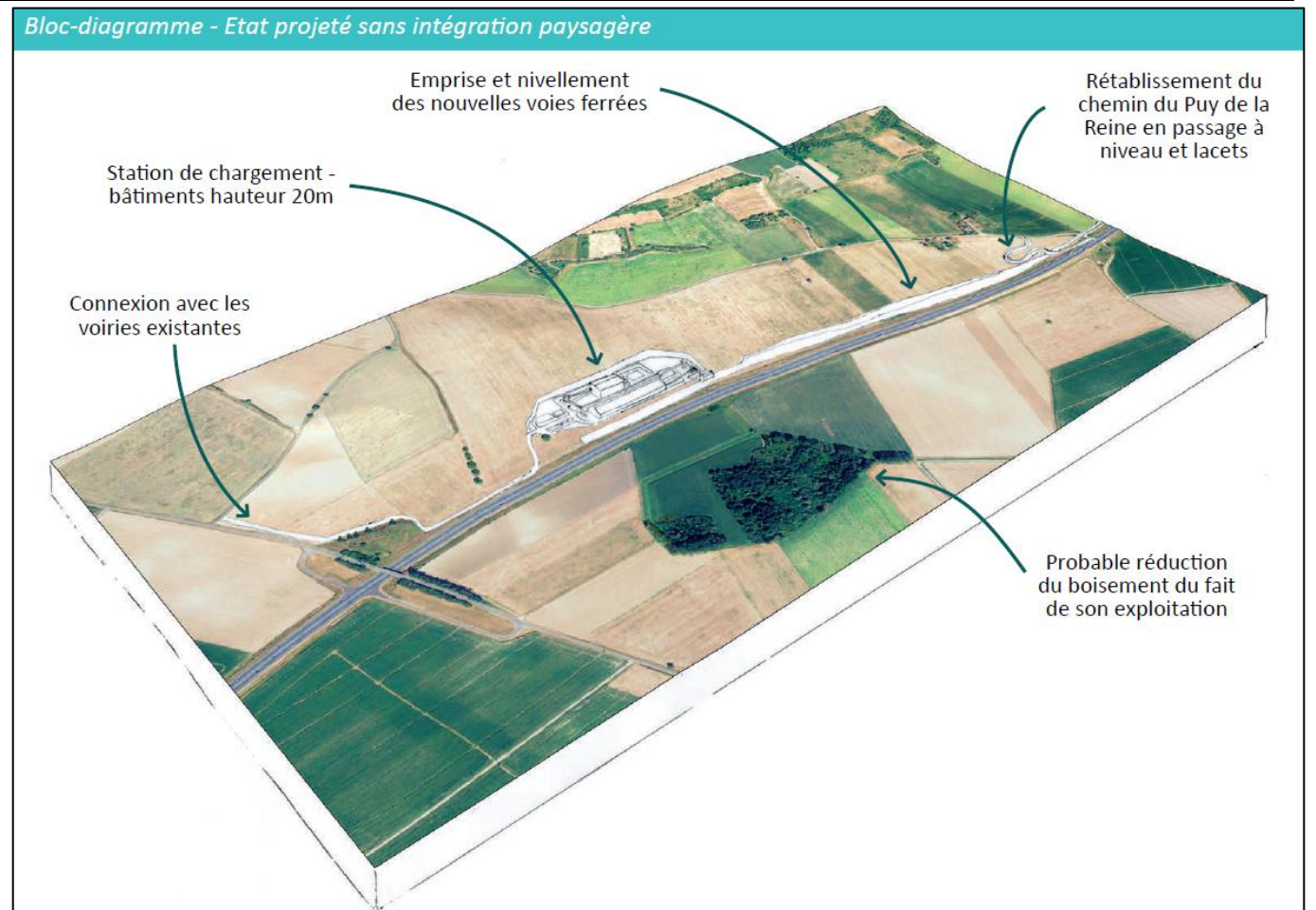
Les aménagements les plus proches de l'A71 concernent les installations ferroviaires et les ouvrages de gestion des eaux pluviales.

L'accès routier au site de chargement en phases chantier et exploitation, doit se connecter au réseau routier sur la RD37 au Sud du site. La parcelle YM 69 attenante à cette connexion viaire, pourra accueillir du stockage terre lié aux terrassements lors de la phase chantier.

Aucune connexion avec l'A71 n'est projetée.

Dans le cadre du projet, plusieurs mesures d'accompagnement paysager sont projetées, afin d'améliorer son insertion dans le paysage environnant, en particulier aux abords des infrastructures routières (RD37) et autoroutières (A71).

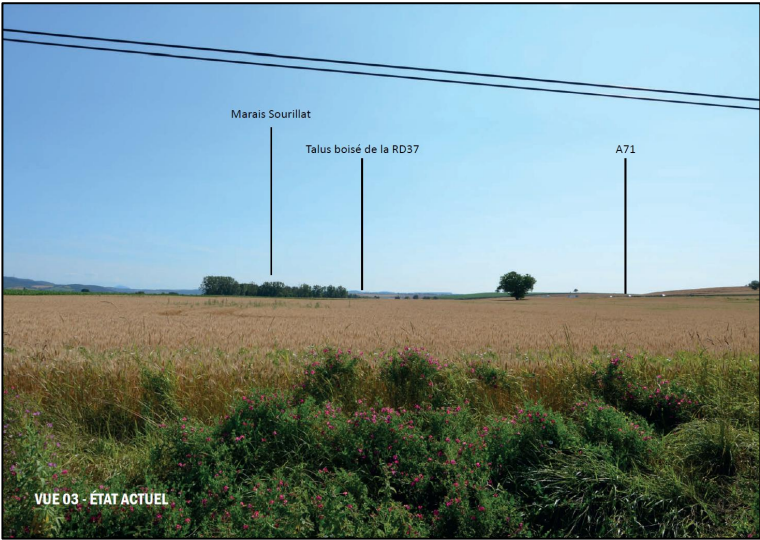
Un retrait minimal de 33 m sera imposé par rapport à l'axe de l'A71, de façon à permettre l'intégration du bâti et des installations dans leur environnement notamment par une végétalisation des abords du site (plantations arborées, merlons paysagés...) :



Source : Imerys

La projection dans le temps de l’impact des mesures d’accompagnement paysager projetées, apparait comme suivant (photomontages – Source : Imerys) :






Les limites d’urbanisation seront ainsi traitées pour permettre d’assurer la transition avec les espaces limitrophes. Les espaces libres en bordures de l’autoroute bénéficieront d’une attention particulière.

Les plantations réalisées seront en accord avec le cadre environnant, en particulier avec la forme de la trame végétale observée localement dans l’espace agricole (bosquets, haies arborées et arbustives). Les essences végétales privilégiées seront celles rencontrées localement :


PALETTE VÉGÉTALE INDICATIVE

Exemple de palette végétale adaptée au contexte local


Strate Arborée forestière




Érable champêtre
Acer campestre




Charme
Carpinus betulus




Châtaignier
Castanea sativa




Hêtre
Fagus sylvatica



Frêne
Fraxinus exelsior




Merisier
Prunus avium




Chêne pédonculé
Quercus robur


Strate Arborée d'alignement, haies champêtres et verger de plein vent




Pommiers variés
Malus




Noyer
Juglans regia



Cerisier
Prunus avium




Prunier
Prunus domestica




Poirier
Pyrus communis

Strate basse



Prairie fleurie




Prairie rustique


PALETTE VÉGÉTALE INDICATIVE

Exemple de palette végétale adaptée au contexte local


Strate arbustive haute




Noisetier
Corylus avellana




Aubépine
Crataegus monogyna




Prunellier
Prunus spinosa




Eglantier
Rosa canina




Sureau noir
Sambucus nigra




Corbier
Sorbus domestica



Alisier torminal
Sorbus torminalis




Viorne lantane
Viburnum lantana




Viorne obier
Viburnum opulus


Strate arbustive basse




Cornouiller sanguin
Cornus sanguinea




Fusain d'Europe
Euonymus europaeus



Troène commun
Ligustrum vulgare




Lilas commun
Syringa vulgaris




Chèvrefeuille des haies
Lonicera xylosteum


Strate arbustive fruitière



Cassissiers
Ribes nigrum



Groseiller
Ribes rubrum



Framboisier
Rubus idaeus

BILAN

En conclusion, il peut être affirmé que le parti d’aménagement privilégié du quai de chargement a un impact limité vis-à-vis de l’A71.

En effet, le site d’accueil du projet bien qu’inscrit partiellement dans l’emprise de recul de 100 m lié au statut d’autoroute de l’A71, sera peu visible du fait du couvert végétale futur. Les choix retenus pour l’aménagement du site poursuivent l’objectif de proposer un projet qui assure la meilleure insertion du bâti et des aménagements, qui limite les facteurs d’insécurité routière et les nuisances.

Ainsi un recul des constructions et installations par rapport à l’axe de l’autoroute à 33 m, intègrera la prise en compte des problématiques de nuisances, de sécurité, de qualité de l’urbanisme, des paysages et de l’architecture.

21

LES NOUVELLES MODALITES D'APPLICATION

LES NOUVEAUX RECULS IMPOSES PAR RAPPORT A L'A71

L'article L111-9 du Code de l'Urbanisme énonce que dans les communes dotées d'une carte communale, la commune ou l'établissement public de coopération intercommunale compétent peut, avec l'accord de l'autorité administrative compétente de l'Etat et après avis de la commission départementale de la nature, des paysages et des sites, fixer des règles d'implantation différentes de celles prévues par l'article L111-6 au vu d'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.

Le parti d'aménagement retenu satisfait à cette exigence et permet une bonne intégration des futures constructions et installations, prenant en compte la diminution des marges de recul.

Compte-tenu des contraintes de fonctionnement du projet qui imposent une localisation cohérente des aménagements avec un raccordement au réseau ferrée, une diminution du recul est nécessaire. Le recul opposable de 100 m ne permet pas la réalisation de l'ensemble des constructions et installations projetées, y compris les terrassements qui leur sont nécessaires.

Un recul de 33 m par rapport à l'axe de l'A71 est ainsi délimité à hauteur du site du projet, à la place du recul initial de 100 m.

LES COMPLEMENTS APPORTES AU DOCUMENT D'URBANISME COMMUNAL

Les dispositions s'appliquent au titre de la loi Barnier sur le projet d'aménagement d'une station de chargement sur le secteur de Champs Chapuis et doivent être retranscrites dans la Carte Communale de la commune de Saint-Bonnet-de-Rochefort. La présente étude sera insérée dans le document d'urbanisme, elle apporte les justifications nécessaires à l'évolution des marges de recul imposées le long de l'autoroute.

LES PIECES GRAPHIQUES

Le plan de zonage de la Carte Communale délimitera la nouvelle marge de recul modifiée.

Le tènement concerné par le projet sera classé en Zone Constructible réservée au projet EMILI (ZCe). La zone est délimitée au plus près des aménagements du projet. Elle s'étend sur 7,39 ha.

