

064 - DÉROGATION À L'ARTICLE L.111-6 DU CODE DE L'URBANISME



DOSSIER LOI BARNIER

Dérogation au titre de l'article L.111-6 du code de l'urbanisme

ANNEXE 064 AU PLUI DE CASTELRENAUDAIS

Elaboration du PLUi approuvé par délibération le 16 février 2021.

Lancement de la procédure de déclaration de projet valant mise en compatibilité du PLUi par délibération le 16 mars 2022.

Approbation de la mise en compatibilité du PLUi par déclaration de projet par délibération du Conseil Communautaire du Castelrenaudais en date du 22 mars 2023.





Table des matières

Table des matières	1
1- Diagnostic	2
1.1 Contexte réglementaire	2
1.2 Etat des lieux	3
1.3 Périmètre d'étude	7
1.4 Enjeux et évolution du site d'extension Porte de Touraine	9
2- Le projet urbain	9
2.1 Parti d'aménagement.....	9
2.2 Définition des moyens mis en œuvre.....	16
3- Traduction réglementaire dans le PLUi	23



1- Diagnostic

1.1 Contexte réglementaire

Article 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.

Article 111-7 du code de l'urbanisme

L'interdiction mentionnée à l'article L. 111-6 ne s'applique pas :

1° Aux constructions ou installations liées ou nécessaires aux infrastructures routières ;

2° Aux services publics exigeant la proximité immédiate des infrastructures routières ;

3° Aux bâtiments d'exploitation agricole ;

4° Aux réseaux d'intérêt public ;

5° Aux infrastructures de production d'énergie solaire lorsqu'elles sont installées sur des parcelles déclassées par suite d'un changement de tracé des voies du domaine public routier ou de l'ouverture d'une voie nouvelle ou sur les aires de repos, les aires de service et les aires de stationnement situées sur le réseau routier.

Elle ne s'applique pas non plus à l'adaptation, au changement de destination, à la réfection ou à l'extension de constructions existantes.

Article 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.

Article 111-9 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.

Article L111-10 du code de l'urbanisme

Il peut être dérogé aux dispositions de l'article L. 111-6 avec l'accord de l'autorité administrative compétente de l'Etat, lorsque les contraintes géographiques ne permettent pas d'implanter les installations ou les constructions au-delà de la marge de recul prévue à l'article L. 111-6, pour des motifs tenant à l'intérêt, pour la commune, de l'installation ou la construction projetée.

1.2 Etat des lieux

Situation du site d'étude :

Le secteur d'étude se situe au nord de la commune d'Autrèche. Le projet d'aménagement consiste à l'extension du parc d'activités « Porte de Touraine » situé en continuité de la zone existante et à l'intersection entre l'A10 et la RD31, deux axes majeurs de circulation du territoire.

Le projet d'aménagement est porté par la communauté de communes du Castelrenaudais compétente en matière de développement économique ainsi qu'en planification urbaine. L'espace économique « Porte de Touraine » est un secteur géographique stratégique pour le développement économique du Castelrenaudais et plus largement le Grand Est Touraine, **c'est pourquoi la collectivité souhaite poursuivre l'aménagement de cette zone dans le cadre d'une procédure de zone d'aménagement concerté (délibération du 16 mars 2022 du conseil communautaire).**





- L’A10, axe principal Paris-Bordeaux, et la sortie n°18 à 600 m du parc d’activités.
- L’A28, avec l’échangeur de Neuillé-Pont-Pierre situé à 30 km, qui offre un accès à l’agglomération du Mans en moins d’une heure ;
- L’A85, avec l’échangeur de Sublaines situé à 20 km, qui offre un accès à Angers ou à Bourges en moins de deux heures ;
- La RD 766, axe Est-Ouest reliant Blois (41) à Seiches-sur-le-Loir (49) ;
- La RD 910 et la RD 31, axes Nord-Sud reliant Paris à Bordeaux, et reprenant l’ancien tracé de la RN 10.

 Localisation du site d'extension du parc d'activité Porte de Touraine. Source : carte IGN

La Communauté de Communes a engagé en fin d'année 2021 les études préalables pour l'aménagement de l'extension de la zone d'activités Porte de Touraine 2 sur un périmètre d'environ 20,2 hectares. Cette étude s'inscrit dans la continuité du développement économique mené sur ce secteur. En effet, la première ZAC Porte de Touraine a été réalisée en 2019. Afin d'anticiper le développement économique à long terme sur ce site, le PLUi du Castelrenaudais a inscrit l'extension Porte de Touraine en zone à urbaniser à vocation économique (approbation du PLUi le 16 février 2021).



Le site Porte de Touraine a été identifié comme un potentiel de développement économique d'envergure à l'échelle du SCOT ABC. Le site compte parmi les 3 seuls parcs d'activités « structurants de rang intercommunautaire » ayant pour objectif de prioriser l'accueil de nouvelles entreprises et d'activités importantes par leur taille, leur flux de transport et leur besoin en infrastructure. Plus largement, à l'échelle de la région, l'étude économique Pays Loire Touraine menée en 2016 désigne le site d'activités Porte de Touraine comme « un produit d'appel et de développement économique privilégié ». En 2020, au travers de l'obtention du label national « Territoire d'industrie », le territoire Grand-Est-Touraine dont fait partie la Communauté de Communes du Castelrenaudais, a obtenu la reconnaissance de « site clé en main » pour le parc d'activités Porte de Touraine.

A l'échelle du territoire du Castelrenaudais, ce projet d'extension est issu d'un aménagement progressif et maîtrisé du site. En effet, dès 2014, le PLU d'Autrèche avait classé l'ensemble du secteur en zone 2AU à vocation économique sur une emprise totale de près 90 ha. Dans le cadre de l'élaboration du PLUi cette zone a ensuite fait l'objet d'une réduction considérable à vocation économique et d'un phasage pour un aménagement progressif :

- Le PLUi a inscrit une emprise totale de d'environ 45 ha à vocation économique sur le site Porte de Touraine soit une réduction de moitié, 45 ha, de l'emprise initialement prévue au PLU d'Autrèche. Près de 42 ha ont été restitué en zone agricole et le boisement présent à l'ouest du site a été restitué en zone naturelle.
- Ensuite, un premier secteur classé en 1AUyz d'environ 25 ha pour permettre l'aménagement de la ZAC 1 Porte de Touraine. Cette première ZAC a été réalisée en 2019. Aujourd'hui les terrains sont commercialisés et la zone d'activité arrive à sa pleine capacité.
- Puis, un second secteur classé en 2AUyz d'environ 20,2 ha pour permettre d'anticiper à long terme l'extension du parc d'activités. C'est aujourd'hui ce secteur qui fait l'objet d'études préalables pour permettre son ouverture à l'urbanisation et son aménagement.

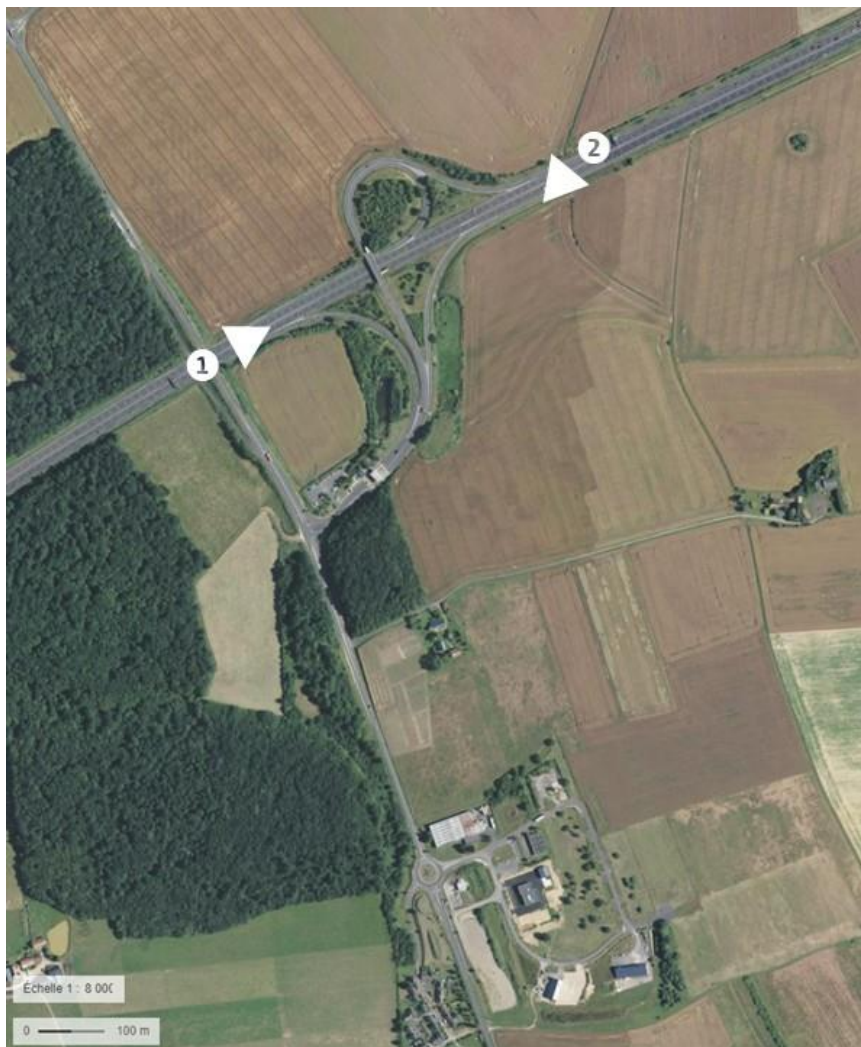
La nécessité de poursuivre le développement économique du territoire sur ce site stratégique revêt de plusieurs constats :

- une pénurie de foncier pour permettre l'accueil de grandes entreprises sur le territoire pour répondre à la vocation « structurante » pour l'accueil « d'activités importantes par leur taille, leur flux de transport et leur besoin en infrastructure » ;
- un positionnement géographique stratégique à proximité immédiate de l'A10 et de la N10 ;
- une complémentarité entre les zones d'activités communautaires et les alentours (le long de la RD31 et de l'A10) au regard des entreprises ciblées ;
- et enfin, la nécessité pour les collectivités d'anticiper le développement pour ne pas le subir.

Caractéristique de l'autoroute A10 concernant la section Tours - Orléans :

L'autoroute A10 est une infrastructure terrestre 2 x 3 voies, classée « axe à grande circulation ». L'aménagement projeté est donc soumis aux conditions définies par l'article L111-6 du Code de l'Urbanisme, crée en application de l'article 52 de la loi 95-101 du 2 février 1995 dite loi Barnier.

L'article L111-6 du Code de l'urbanisme précise qu'en dehors des espaces urbanisés des communes, les constructions ou installations sont interdites dans une bande de 100 m pour l'A10 de part et d'autre de l'axe de cette voie.



Vue ❶ : Arrivée depuis Tours – bretelle de sortie d'autoroute à droite



Vue ❷ : Arrivée depuis Orléans – vue sur le site d'étude à gauche

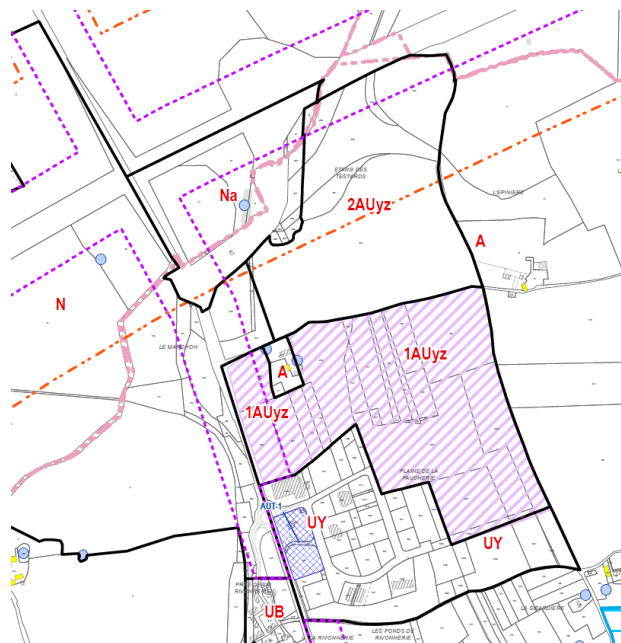
1.3 Périmètre d'étude

Le périmètre d'étude pour l'extension (approuvé en délibération du 16 mars 2022)

Aujourd'hui, le parc d'activités de la Rivonnerie (9 ha), première zone créée en 2008, accueille une dizaine d'entreprises. La ZAC 1 Porte de Touraine (25 ha), créée en 2019, est en cours de commercialisation avec une arrivée des premières entreprises prévue en 2023. Aussi, et afin d'assurer la continuité de l'offre économique, la Communauté de communes du Castelrenaudais a lancé en 2021 les études préalables à l'aménagement de la ZAC 2 Porte de Touraine (20,2 ha) en continuité de la zone existante.

Le zonage du PLUi :

Cette extension est planifiée au PLUi du Castelrenaudais approuvé le 16 février 2021. Le site d'études est classé en zone 2AUyz, sous-secteur de la zone 2AUy à destination dominante d'activités économiques à long terme. La zone 2AUyz a été créée spécifiquement pour permettre l'extension du Parc d'activités Porte de Touraine. En outre, le Projet d'Aménagement et de Développement Durable (PADD) a classé le site économique Porte de Touraine en « parc structurant et prépondérant » à l'activité économique du territoire intercommunal.



L'impact de la bande d'inconstructibilité de 100 m sur le projet :

Le projet d'aménagement prévoit l'accueil d'entreprises d'envergure ayant des besoins de grandes surfaces de terrain. Pour cela, les activités industrielles et logistiques sont orientées prioritairement pour s'installer sur le site Porte de Touraine.

Fort de l'emplacement à toute proximité de la sortie n°18 de l'autoroute A10, le site offre un emplacement stratégique pour le transport et l'accessibilité ainsi qu'une visibilité en bordure de l'axe autoroutier.

Le plan d'aménagement reprend l'emprise d'inconstructibilité des 100 m liée à l'A10. Cette emprise réduit fortement la capacité foncière pour permettre aux entreprises de s'installer dans de bonnes conditions. En outre, elles les éloignent de la façade A10, une vitrine économique assurée pour les entreprises.



Parallèlement à l'aménagement de la zone, le porteur de projet LSL (Société Logistique Sport et Loisirs, branche du groupe Intersport France) souhaite installer un bâtiment logistique permettant le stockage et la distribution de matériel sportif auprès des magasins de ventes Intersport. Le nombre de magasins se multipliant à l'échelle nationale, il est primordial de pouvoir répondre à la demande grandissante d'espaces de stockage.

C'est pourquoi il est envisagé l'installation d'un bâtiment logistique comprenant une emprise bâtie d'environ 87 000 m² et une hauteur de bâti d'environ 14 m ;

La présente étude tient compte de l'implantation envisagée du bâtiment et de son intégration urbaine, paysagère et architecturale.

1.4 Enjeux et évolution du site d'extension Porte de Touraine

La mise en œuvre d'une dérogation à la loi Barnier concernant le recul des constructions par rapport à l'A10 sur un site stratégique pour le développement économique du territoire relève de plusieurs enjeux :

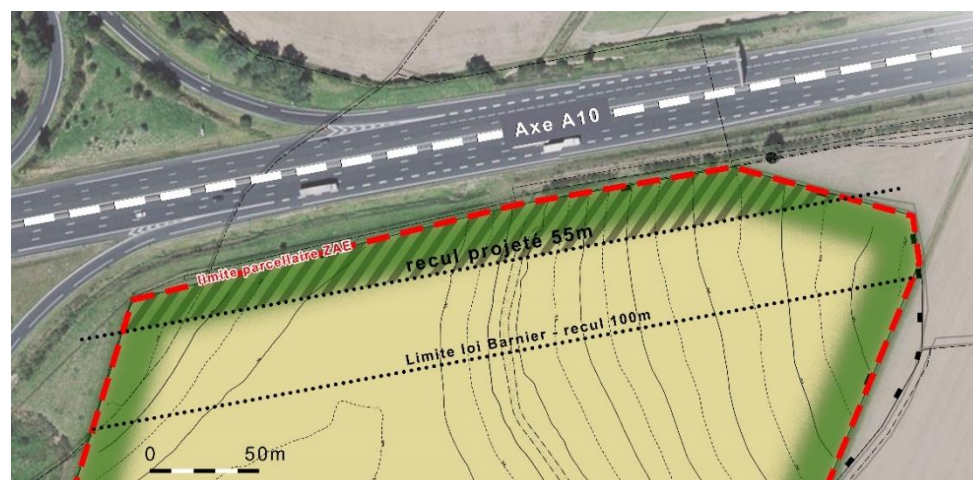
- > **La rationalisation de l'espace consommé sur les terres agricoles** : 100 mètres de recul par rapport au domaine autoroutier génère une perte de surface conséquente pour l'agriculture et la valorisation économique du site.
- > **La sécurité et la préservation des nuisances vis à vis de l'infrastructure autoroutière** : La réduction de la bande d'inconstructibilité conserve une distance de sécurité pour permettre d'installer des activités qui ne génèrent pas des problèmes sur l'axe A10 (pollution, incendie, sonores etc...)
- > **La qualité architecturale des constructions vis-à-vis de la voie autoroutière** : Le projet d'aménagement du parc d'activités comportera des règles spécifiques d'intégration architectural des bâtiments depuis l'axe A10. Les volumes, les hauteurs, et les matériaux utilisés seront réglementés.
- > **La nécessité de mettre en place un paysage et une organisation urbaine qui réponde à la sensibilité du site** :
 - à l'échelle du grand paysage : Atténuer l'impact visuel lointain des activités depuis l'axe A10 tout en permettant aux activités de maintenir une visibilité.
 - A l'échelle du site : rechercher un aménagement qualitatif et fonctionnel sur l'emprise maintenue en secteur inconstructibles.

2- Le projet urbain

2.1 Parti d'aménagement

Dérogation de l'inconstructibilité :

L'étude propose de réduire la bande d'inconstructibilité à 55 m depuis l'axe de l'A10





Prise en compte des nuisances, de la sécurité, de la qualité architecturale et de la qualité de l'urbanisme et des paysages :

Conformément aux dispositions de l'article L111-8 du code de l'urbanisme, l'étude décrit les dispositions envisagées pour être compatible avec la réduction de la bande d'inconstructibilité.

➤ **Au titre de la prise en en compte des nuisances**

L'autoroute A10 est une infrastructure routière classée en catégorie 1. La largeur maximale des secteurs affectés par le bruit de part et d'autre de la route est de 300 m.

Néanmoins, la vocation du site est économique, elle accueillera principalement des activités industrielles et logistiques. L'installation d'équipements de santé et d'hébergement ainsi que les habitations ne seront pas autorisées. Se sont principalement ces structures qui sont soumis à des prescriptions d'isolement acoustiques¹.

Par ailleurs, dans le cadre de l'aménagement de l'extension du parc d'activités, il ne sera pas autorisé l'installation d'activités de nature à générer des nuisances et notamment les activités de carrière, d'extraction et de stockage aérien de matériaux. Les activités économiques installées généreront principalement un apport de flux supplémentaire automobiles et de poids-lourds sur site, principalement en semaine et sur des plages-horaires étendues.

➤ **Au titre de la prise en compte de la sécurité**

Le plan de circulations comporte les orientations suivantes :

- L'absence d'accès direct, d'accès de voirie ou de tout cheminement sur le domaine autoroutier ;
- L'accès se fait par le Sud en accroche avec le chemin de Bellevue dans la continuité de la voie de desserte de la ZAC 1.

L'accès à la zone s'effectue par le sud du site. Il est privilégié une desserte de la zone optimisée et, par conséquent, une limitation de linéaire de voirie à créer au sein de la zone. En outre, la desserte routière des parcelles s'effectuera sur les espaces les plus éloignés possibles de l'A10. Seul, les voies de desserte internes aux entreprises seront autorisées sur les espaces de frange au nord du site.

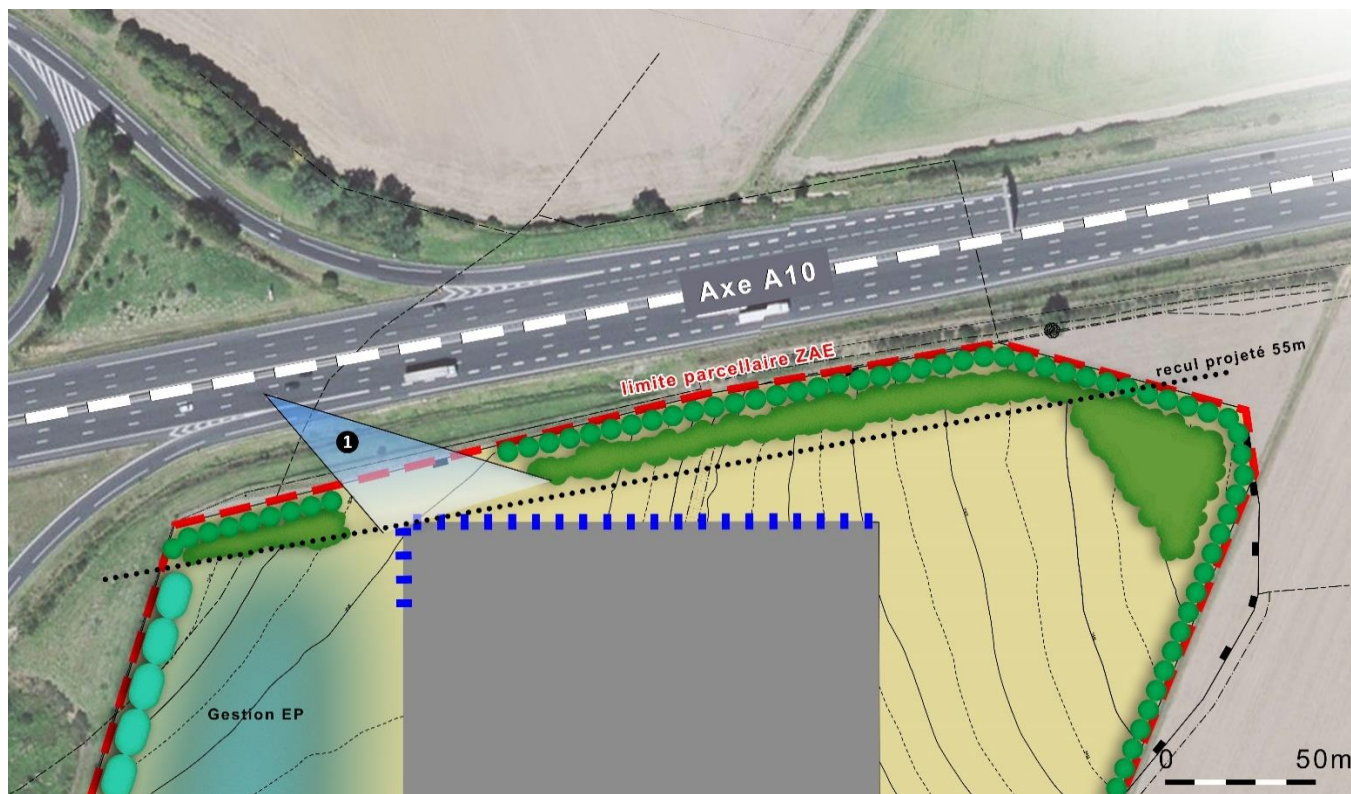
➤ **Au titre de la qualité urbaine et paysagère**

Les aménagements paysagers représentent l'un des principaux enjeux d'intégration du projet au sein de paysage agricole environnant.

Ainsi, la façade de l'A10 devra être encadrée par **deux espaces paysagers** dont l'objectif à terme sera d'assurer une transition paysagère cohérente à l'échelle du paysage perçu. Le premier, au Nord et à l'Est du site bénéficiera d'un traitement sous forme d'un ourlet boisé en lien avec les boqueteaux isolés caractérisant le plateau agricole. Le second est situé en point bas où seront installés les ouvrages de gestion des eaux pluviales. Ces ouvrages seront à associer à un cordon bocager doublé d'une bande arbustive sur berge.

Depuis l'A10 et de façon ponctuel un cône de vue sur le futur front bâti pourra être mis en valeur par un traitement architectural spécifique de la façade bâtie garantissant la qualité de perception du paysage depuis l'axe autoroutier. Les installations techniques seront dissimulées pour éviter d'être visible depuis l'axe A10.

¹ Arrêté préfectoral portant révision du classement sonore des infrastructures de transports dans le département d'Indre et Loire du 26 janvier 2016



-  **Bande bocagère sur 3 rangs**
(largeur 8m)
-  **Ourlet boisé**
(largeur variable, 8m mini)
-  **Haie bocagère + bande**
arbustive d'accompagnement
des ouvrages de traitement des EP
-  **Traitement architectural des bâtiments**
spécifiques de manière à garantir la
qualité de perception du paysage depuis
le cône de vue identifié ①
-  **Hypothèse d'implantation bâtie**



Image de référence - Parc A10 (Blois)

➤ Au titre de la qualité architecturale

La volonté de maîtriser les éléments essentiels de la composition d'un bâtiment d'activités que sont : la hauteur, la simplicité du volume, la maîtrise des enseignes, des matériaux de façade, et des couleurs admises.

Les illustrations graphiques sont issues du projet de construction du bâtiment logistique INTERSPORT.

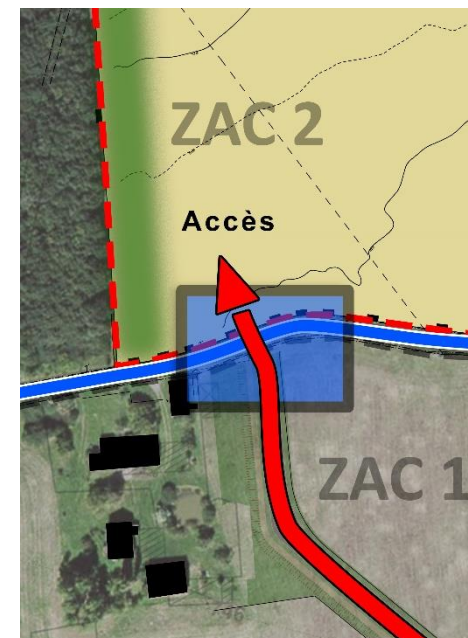
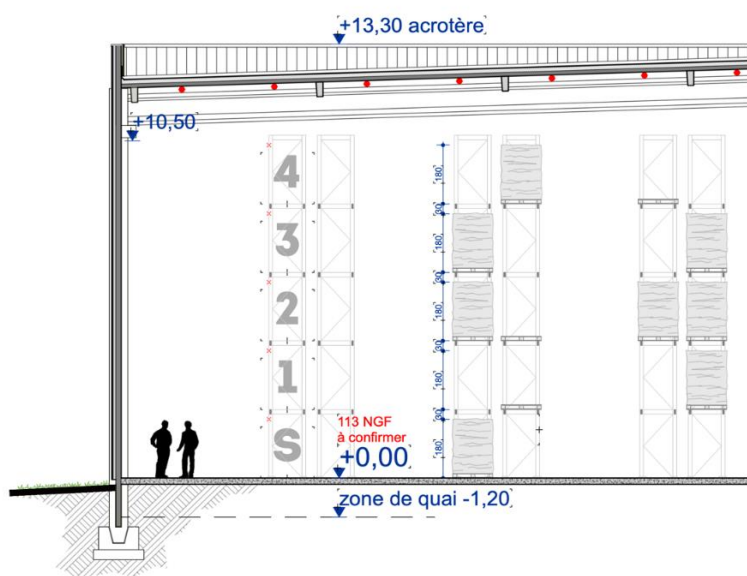
Accès et implantation du projet :

Le terrain est accessible depuis l'angle Sud-Est de la parcelle dans la continuité de la voie desservant la ZAC 1 du Parc d'Activités « Porte de Touraine ». C'est naturellement que le zone de stationnement s'insère à proximité de cet accès, enclavé entre un petit bois à l'Ouest et l'activité logistique proprement dite occupant en grande partie la parcelle

Hauteur de bâtiment projetées :

Il est prévu des bâtiments d'une hauteur de 13,30 m à l'acrotère par rapport au niveau de plancher rez-de-chaussée fini et 1,20 m de décaissé de quai, soit 14,50 m par rapport au terrain fini.

Les zones de quais situées le long des façades Est et Ouest du bâtiment sont décaissées de 1,20 m par rapport au niveau de plancher +/- 0,00 m des cellules de stockage.



Adaptation à la topographie du site

Le site présente une déclivité naturelle importante du Sud-Est vers le Nord-Ouest, de l'ordre de 8,50m, avec également un point haut au Nord-Est. Dans la recherche d'optimisation de la configuration actuelle du terrain, le projet sera implanté pour favoriser le travail en déblais/remblais. De ce fait, la perception du projet depuis le Sud et le Nord-Est sera largement affaiblie puisque le terrain d'assise sera décaissé entre 2,50m à 3,50m. La topographie du terrain permettra de gérer les écoulements d'eaux de pluie vers le point bas situé au Nord-Ouest.

En limite nord, au contact avec l'Autoroute A10. La topographie suit une pente naturelle d'Est en Ouest. En conséquence le site est surtout perceptible dans l'axe Est-Ouest lorsque l'on vient de Tours.

Insertion du projet architectural sur le site :

Deux vues ont été simulées depuis l'axe A10. Une première en direction de Blois et une seconde en direction de Tours.





1 Insertion Ouest : Autoroute A10 en direction de Blois. DNS



1 Insertion Est : Autoroute A10 en direction de Tours

2.2 Définition des moyens mis en œuvre

Concernant le traitement architectural :

Les matériaux et les couleurs

L'ensemble des teintes envisagées s'articulent autour de couleurs sobres plutôt soutenues pour se fondre dans le paysage. Elles seront relevées ponctuellement de quelques rappels d'identification de l'entreprise (logo charte enseigne). Le sous-bassement est traité en béton préfabriqué.

Par ailleurs, quelques parties du projet seront traitées différemment et notamment de la pierre de pays comme rappel des constructions pré-existantes (mur gabion au Nord, murets des espaces verts, mur de séparation de l'accès personnel et visiteur, etc...).



Les revêtements de façade construite :

En limite Nord, traitement de la façade Nord

L'angle Nord-Ouest de la dernière cellule est implanté à 15 m de la limite de propriété et à 55m de l'axe de l'axe de l'A10. Il s'agit de la seule partie du bâtiment qui s'implante au plus proche de la limite de propriété. Un mur gabion sera construit en limite de propriété sur la largeur de cette percée visuelle, en soutènement de la zone de remblais d'une hauteur de 2 m environ à cet endroit. Il sera partiellement végétalisé pour le percevoir dissocié du bâtiment et en continuité avec la haie bocagère en limite.

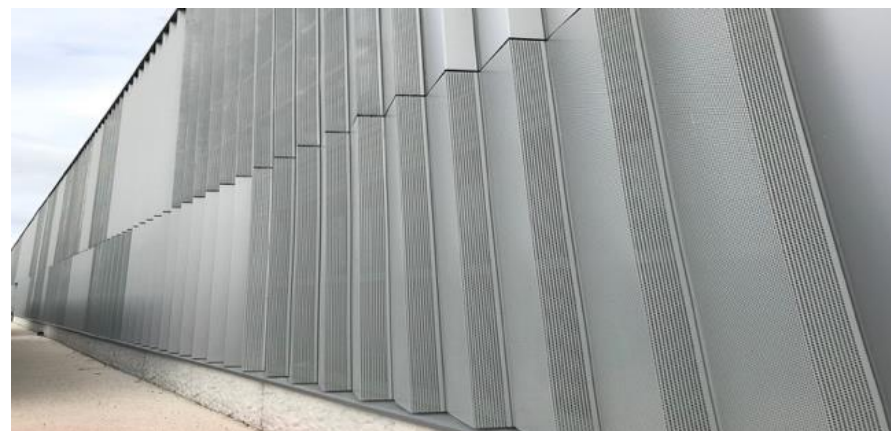
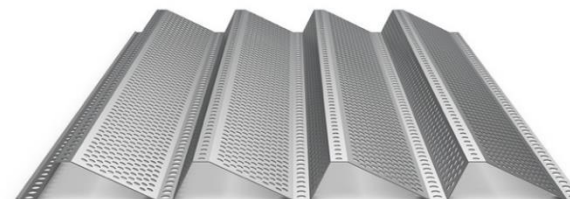
La façade Nord, longue de 132 m, sera habillée d'une tôle de bardage spécifique, large (environ 50 cm), à l'échelle du projet, pliée au tiers et posée verticalement. Suivant la position de l'observateur, la façade passe d'un plan lisse à un plan structuré.

Cette lame de bardage sera posée en 3 bandes de largeurs inégales pour déstructurer la façade. Le sens de pose des lames sera inversé sur la bande du milieu, pour créer une alternance de ces plans lisses et structurés, générateurs de vibrations visuelles perçues depuis l'autoroute.

Ces bandes de bardages superposées seront décollées ponctuellement et de manière aléatoire, comme un traissage, accentuant cette sensation de mouvement. L'ensemble du système se retourne sur la façade Ouest sur environ 60 m.

De teinte monochrome acier naturel, la dynamique de la façade sera générée uniquement par la réflexion de la lumière sur les différents plans de bardage

➤ Produit: Lame de bardage Ecaïlle (ArceloMittal)



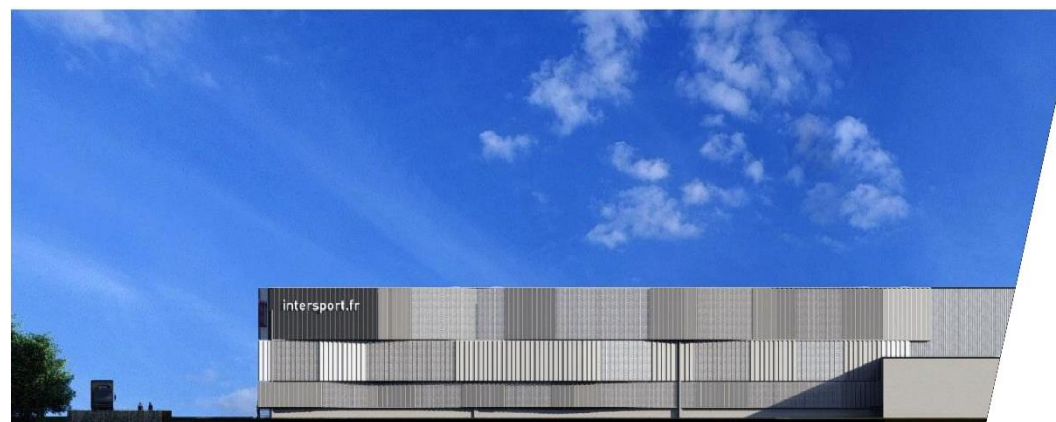
PLATEFORME LOGISTIQUE - **Objectif 84 000 m²**

Façade Nord - autoroute A10

Façade Ouest



Façade Nord



Façade Ouest

Caen, le 14/06/2022

Traitement architectural particulier pour le cône de vue depuis l'A10



L'enseigne sera implantée en partie haute de la façade dans l'axe du cône de visibilité. Elle reprendra les codes et couleurs de la charte graphique de l'entreprise, rouge et bleu sur fond blanc, en conformité avec le RNP en vigueur. La hauteur de la dernière bande de bardage à été dimensionnée dans le respect des proportions du logo. Ainsi les lames de bardages blanches sous le texte fonds office de cartouche du logo. Ces lames blanches seront posées ensuite en alternance pour se fondre dans la teinte gris naturel du bardage.

L'intégration des ouvrages de gestion des eaux pluviales

L'ensemble des eaux pluviales de la parcelle (voiries et toitures) seront collectées et acheminées vers un bassin d'infiltration végétalisé (végétalisation des berges côté nord-ouest et plantation de type saulaie doublée d'une haie bocagère) situé dans l'angle Nord/Ouest du terrain. Le bassin attenant, étanche, sera dédié au confinement des eaux d'extinction incendie. Le réseau de collecte des eaux de pluie sera aérien et enterré. Les aires de stationnement du personnel seront bordées de noues de collecte et d'infiltration. Les eaux pluviales de toiture et d'une partie des voiries seront collectées par des réseaux enterrés dont le bassin en sera l'exutoire.

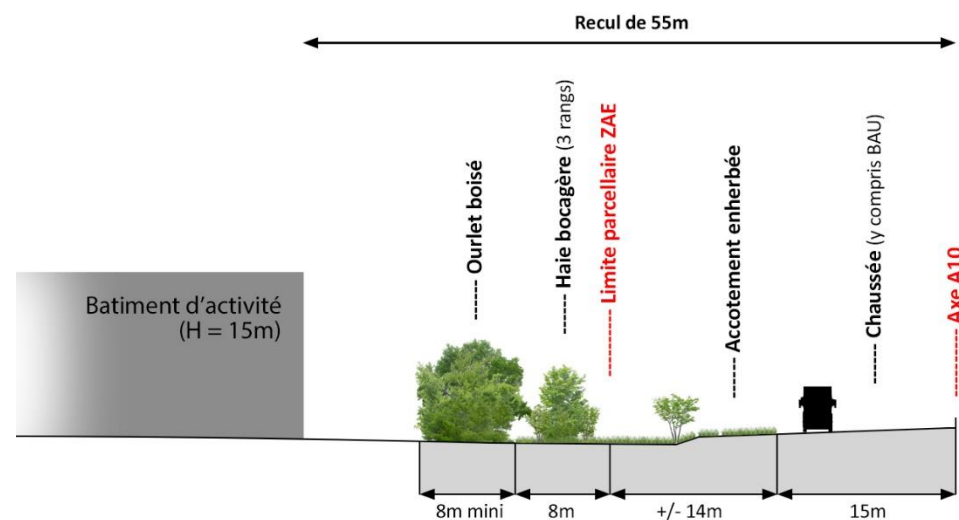
Le fonctionnement de l'ensemble du réseau hydraulique sera assuré gravitairement compte tenu de la pente naturelle du terrain (de l'Ouest vers l'Est)



Concernant les aménagements paysagers :

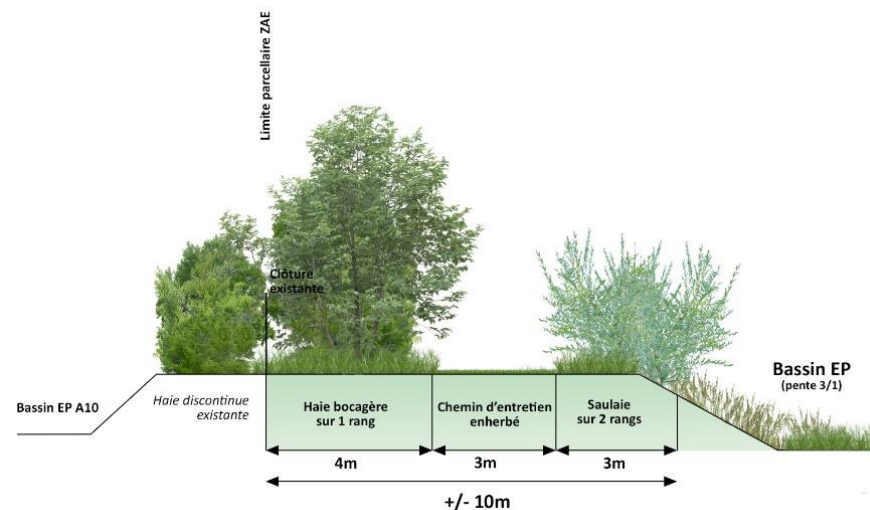
> **Les franges Nord et Est**, feront l'objet d'un traitement paysager spécifique s'appuyant sur le prolongement de haie de la frange Est doublée d'une bande boisée plus ou moins dense. L'objectif étant à terme de créer une véritable frange boisée à l'échelle du paysage agricole limitrophe.

Cette frange sera composée d'une bande bocagère sur 3 rangs associée à un ourlet boisé de largeur variable (largeur minimale 8 m).



> **A l'Ouest**, le traitement des limites assure la continuité de l'ourlet bocager sous la forme d'une haie bocagère associée à une bande arbustive sur berge de type saulaie aux abords des futurs ouvrages de gestion des eaux pluviales.

Cette frange sera composée d'une haie bocagère sur un rang implantée à 2m de la limite parcellaire et d'une bande arbustive sur deux rangs (de type saulaie) implantée sur le haut de la berge. La partie interstitielle sera enherbée et pourra servir de chemin d'entretien.



L'ensemble des plantations se fera sur paillage de **broyat de bois non résineux** sur une épaisseur minimale de 10 cm (bâche plastique de paillage interdite).

Les plantations se feront sous forme de baliveaux conditionnés en mottes ou racines nues. Une garantie de reprise de **deux ans** sera à exiger afin de s'assurer de la bonne reprise des végétaux.

Une garantie de reprise de deux ans et un entretien régulier (arrosage en période estivale) seront exigés afin de s'assurer de la bonne reprise des végétaux.



Exemples de plantations sur paillage de broyat de bois non résineux

Les essences végétales sélectionnées seront exclusivement bocagères et d'origine locale. Elles seront issues de la liste suivante :

Essences végétales régionales pour bosquet et haie bocagère :

Strate arborée

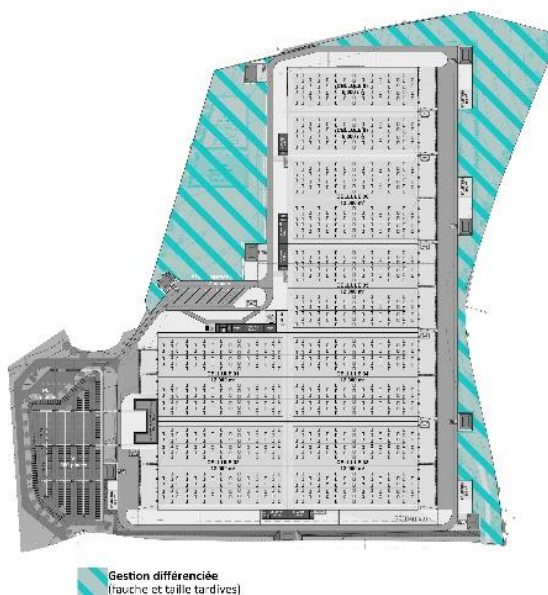
- Alisier torminal - *Sorbus torminalis*
- Bouleau verruqueux - *Betula pendula*
- Cerisier de Sainte Lucie - *Prunus mahaleb*
- Charme commun - *Carpinus betulus*
- Chêne pédonculé - *Quercus robur*
- Erable champêtre - *Acer campestre*
- Erable sycomore - *Acer pseudoplatanus*
- Merisier commun - *Prunus avium*
- Noisetier commun - *Corylus avellana*
- Peuplier tremble - *Populus tremula*
- Pommier sauvage - *Malus sylvestris*
- Sorbier des oiseleurs - *Sorbus aucuparia*

Strate arbustive

- Amélanchier – *Amelanchier ovalis*
- Argousier - *Hippophae rhamnoides*
- Aubépine - *Crataegus monogyna*
- Bourdaine - *Frangula alnus*
- Cornouiller mâle – *Cornus mas*
- Cornouiller sanguin - *Cornus sanguinea*
- Erable champêtre - *Acer campestre*
- Eglantier – *Rosa canina*
- Fusain d'Europe - *Evonymus europaeus*
- Prunellier - *Prunus spinosa*
- Rosier arbuste - *Rosa rugosa*
- Sureau – *Sambucus nigra*
- Viorne lantane - *Viburnum lantana*
- Viorne obier - *Viburnum opulus*

Essences végétales régionales pour saulaie et bandes arbustives d'accompagnement des bassins de gestion des eaux pluviales :

- Eglantier – *Rosa canina*
- Saule marsault - *Salix caprea*
- Prunellier - *Prunus spinosa*
- Sureau – *Sambucus nigra*
- Viorne Obier - *Viburnum opulus*

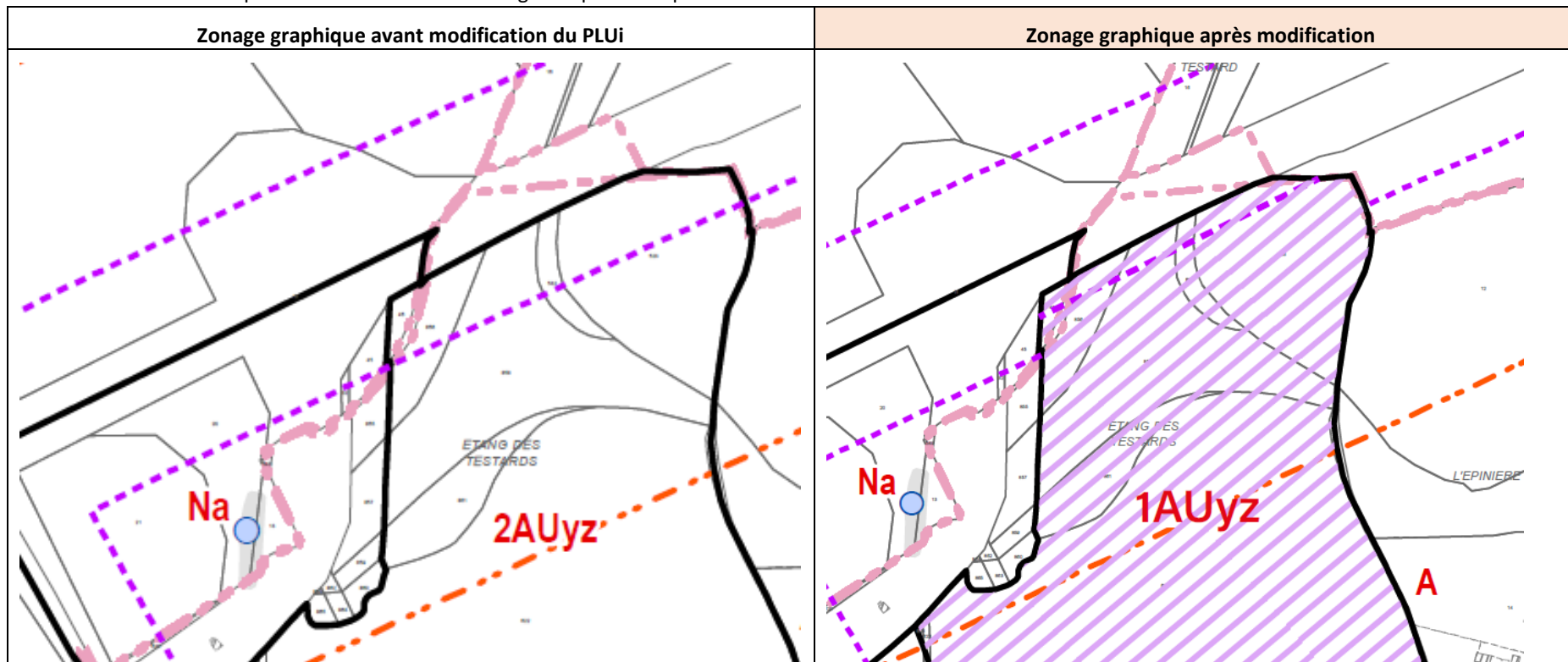


Les espaces libres situés entre le bâtiment et les franges bocagères seront enherbés avec mise en place d'une **gestion différenciée** à l'échelle de l'ensemble de la parcelle. L'objectif étant de maintenir des secteurs en prairie avec fauche tardive (fin juillet) en lien avec la trame bocagère du site et des secteurs tondu plus régulièrement aux abords des bâtiments et des zones de stationnement.

3- Traduction réglementaire dans le PLUi

Evolution du règlement graphique :

La réduction de la bande d'inconstructibilité nécessite une modification de cette emprise au règlement graphique du PLUi. La ligne délimitant la bande d'inconstructibilité a donc été reculé à 55 m depuis l'axe de l'A10. Cette dérogation porte uniquement sur le secteur à vocation à être urbanisé.



Evolution du règlement écrit :

Dans le cadre de la mise en œuvre du projet d'extension de la ZAC 2 « Extension Porte de Touraine » et du projet d'installation des bâtiments logistiques Intersport, il est envisagé l'évolution du zonage du secteur actuellement classé en zone 2AUyz, en zone 1AUyz.

La zone 1AUyz est déjà appliquée sur l'emprise de la ZAC 1 et bénéficie déjà d'une écriture réglementaire. L'objectif est d'appliquer ces mêmes dispositions réglementaires à la future zone 1AUyz. Certaines règles sont adaptées au regard du projet d'aménagement de la zone.

Les modifications et l'intégration de nouvelles mentions au règlement sont inscrites en couleur ci-dessous.

- Dans les dispositions générales applicables à la zone 1AUy, il sera intégré la mention de l'étude Loi Barnier :

« **DISPOSITIONS APPLICABLES A LA ZONE 1AUy**

DESCRIPTION

Le secteur 1AUy à destination dominante d'activités économiques a été créé sur les sites d'extensions de certaines zones d'activités intercommunales.

- Le sous-secteur 1AUyz a été créé sur le périmètre de l'extension du parc d'activités Porte de Touraine à Autrèche.

RAPPEL

Les dispositions réglementaires applicables à l'ensemble du secteur 1AUy comprennent cumulativement :

- Les dispositions écrites précisées ci-après ;
- Les dispositions communes applicables à toutes les zones (Titre I du présent Règlement écrit).

Les dispositions règlementaires applicables au sous-secteur 1AUyz sont complétées par le Cahier des Prescriptions Architecturales et Paysagères portant sur la ZAC 1 Porte de Touraine et son annexe, le plan réglementaire

La zone 1AUyz est concerné par :

- Une étude de dérogation aux dispositions de la loi Barnier et des articles L111-6 à L111-10 du Code de l'Urbanisme.
- Une zone affectée par le bruit lié à l'A10 (d'après classement sonore des infrastructures de transports terrestres) »

- Dans la section « CARACTERISTIQUES URBAINE, ARCHITECTURALE, ENVIRONNEMENTALE ET PAYSAGERE », l'article 1AUy.3 concernant la volumétrie et l'implantation des constructions précise l'implantation des constructions par rapport aux voies et emprises publiques.

« **CARACTERISTIQUES URBAINE, ARCHITECTURALE, ENVIRONNEMENTALE ET PAYSAGERE**

1AUy.3 - VOLUMETRIE ET IMPLANTATION DES CONSTRUCTIONS

Il est précisé que sur la Communauté de Communes, pour les terrains couverts par un Site Patrimonial Remarquable (SPR), il n'est pas fixé de règle dans le présent PLUi en matière de volumétrie et implantation des constructions. Seules les dispositions du SPR en vigueur s'appliquent.

Il est rappelé que dans les périmètres de protection des Monuments Historiques, des prescriptions supplémentaires à celles du présent article, peuvent être exigées par l'Architecte des Bâtiments de France.

Il est rappelé que les dispositions réglementaires applicables au sous-secteur 1AUyz sont complétées par le Cahier des Prescriptions Architecturales et Paysagères portant sur la ZAC 1 Porte de Touraine et son annexe, le plan réglementaire.

La ZAC 2 portant sur l'extension du parc d'activités Porte de Touraine ne comprend pas de Cahier des Prescriptions Architecturales et Paysagères.

IMPLANTATION DES CONSTRUCTIONS PAR RAPPORT AUX VOIES ET EMPRISES PUBLIQUES

Les constructions peuvent être implantées à l'alignement des voies et emprises publiques existantes ou à créer, à condition qu'il n'y ait pas de risque en matière de sécurité routière, ou avec un retrait minimum de 5 mètres dudit alignement.

Sur les secteurs concernés, les constructions doivent être implantées avec un retrait minimal de 75m par rapport à l'axe des routes départementales 31, 46, 231, 246, 766, 910 et à la route nationale 10.

Sur les secteurs concernés par le retrait minimal de 100 mètres par rapport à l'axe de l'autoroute A10, une étude de dérogation aux dispositions de la loi Barnier et des articles L111-6 à L111-10 du Code de l'Urbanisme permet de réduire ce recul à 55 mètres et est annexée. »

- Dans cette même section, l'article 1AUy.3 concernant la volumétrie et l'implantation des constructions précise la hauteur maximale des constructions.

HAUTEUR MAXIMALE DES CONSTRUCTIONS

La hauteur d'une construction est mesurée dans l'axe de la façade, depuis l'égout du toit ou le sommet de l'acrotère (muret situé en bordure de toitures terrasses) jusqu'au sol naturel avant tout remaniement. Les locaux techniques, les souches de cheminées et les antennes n'entrent pas dans le calcul de la hauteur.

La hauteur des constructions devra être étudiée pour s'intégrer harmonieusement à son environnement.

La hauteur maximale des constructions est limitée à 14m. Des hauteurs supérieures pourront être accordées pour les bâtiments dont la nature de l'activité le nécessite.

Pour les volumes secondaires accolés au volume principal et les extensions, la hauteur maximale autorisée est celle du volume principal.

L'acrotère d'une construction (ou d'une partie de construction) en toiture-terrasse ne doit pas dépasser l'égout du toit de la construction principale ou des bâtiments existants sur les parcelles voisines.

En sous-secteur 1AUyz

Considérant la topographie importante du secteur, pour les constructions à destination d'entrepôt, il est admis une hauteur des constructions limitée à 20 m à condition que la hauteur du bâtiment principal mesuré en TF (terrain fini) après terrassement soit limité à une hauteur de 15 m.

- A l'article 1AUy.5 – « TRAITEMENT ENVIRONNEMENTAL ET PAYSAGER DES ESPACES NON-BATIS ET ABORDS DES CONSTRUCTIONS », l'emprise des espaces libres non imperméabilisés a été diminué dans l'objectif d'optimisation de l'occupation foncière et de réduction d'espaces libres, de délaissés et de réserves foncières sans fonctions.

« 1AUy.5 – TRAITEMENT ENVIRONNEMENTAL ET PAYSAGER DES ESPACES NON-BATIS ET ABORDS DES CONSTRUCTIONS

[...] 2. Espaces libres et plantations

En secteur 1AUy (hors sous-secteur 1AUyz)

Afin de limiter le développement d'îlots de chaleur urbain :

- les espaces libres de toute construction à l'intérieur d'une parcelle constructible doivent être traités et aménagés en favorisant un traitement par le végétal ;
- les aires de stationnement groupé de plus de 10 véhicules doivent faire l'objet d'un traitement paysager adapté (ex. : plantation d'arbres, de haies ...).

Pour les nouvelles plantations (haie, bosquet, arbre isolé...), les essences végétales indigènes sont à privilégier. Les arbres plantés seront des arbres d'ornement présentant un développement modéré pour une hauteur maximale adulte de 8m.

Pour préserver le paysage, sont interdites les haies monospécifiques (thuyas, if, troène, etc.) ;

Pour préserver la biodiversité, sont interdites les essences dites « invasives » (cf. Annexe 2 : Liste des espèces invasives ne devant pas être plantées).

Les aires de stockage et les dépôts à l'air libre ne doivent pas être visibles depuis l'espace public. Ils doivent être dissimulés derrière un rideau de végétation formant écran ou derrière une clôture opaque (cf. règle ci-avant relative aux clôtures).

Pour les unités foncières de plus de 300 m², les espaces non imperméabilisés et végétalisés doivent représenter au minimum 20% de la superficie totale.



En sous-secteur 1AUyz

Les plantations de haies existantes en limite parcellaire ainsi que celles déjà plantées doivent être maintenues.

Sur les parcelles qui reçoivent une construction, les espaces qui ne sont pas construits ou qui ne sont pas réservés à la circulation ou au stationnement des véhicules ne devront pas être imperméabilisés et devront être végétalisés.

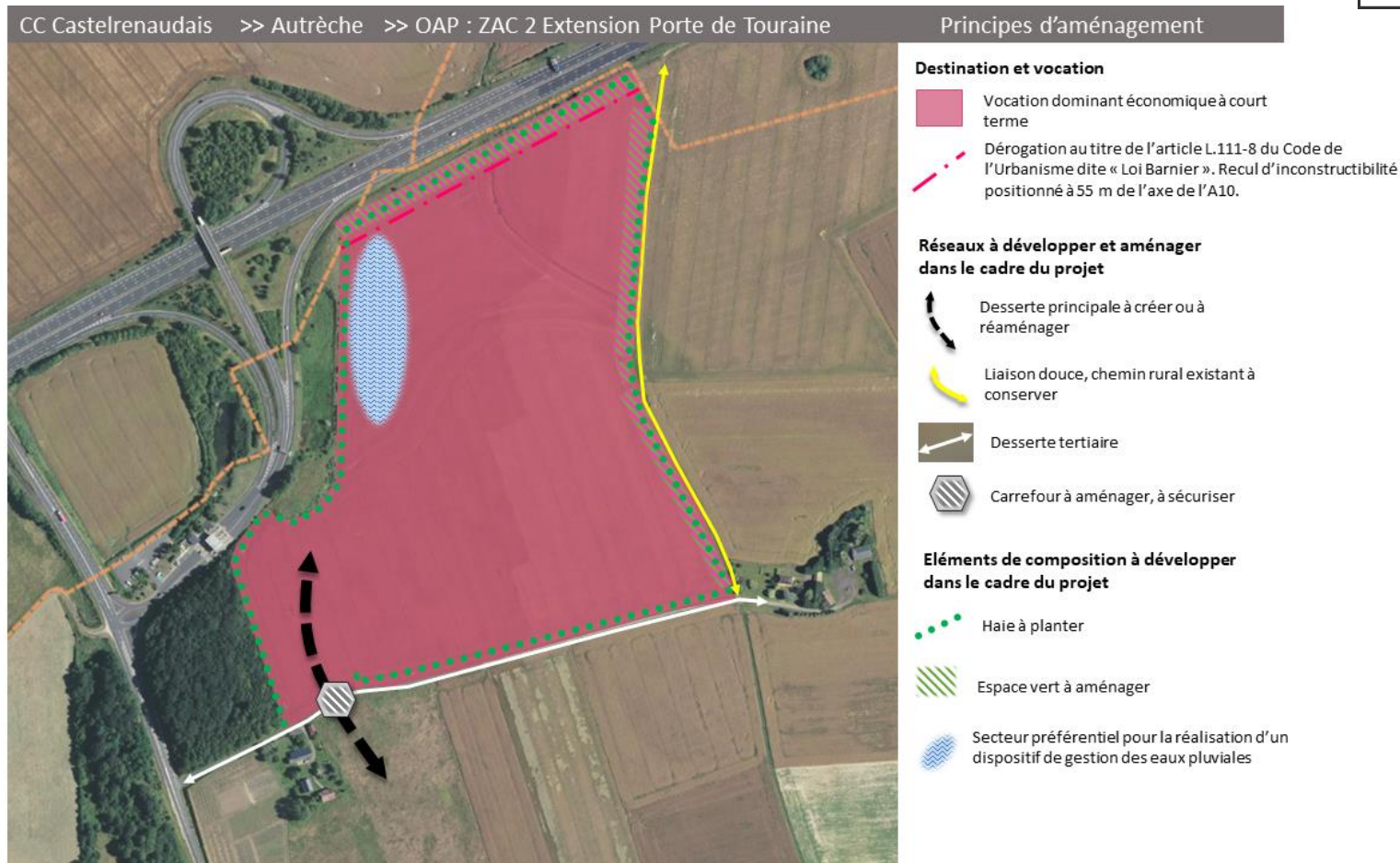
Les espaces non imperméabilisés et végétalisés doivent représenter au minimum de 25 % de la superficie de la parcelle ».

Intégration d'une Orientation d'Aménagement et de Programmation :

Dans l'évolution réglementaire de la zone, une OAP graphique et écrite sont intégrées, elle expose notamment le parti d'aménagement et la qualité urbaine, paysagère et environnementale attendue.

L'orientations d'aménagement reprend les dispositifs paysagers à créer, notamment :

- **Le traitement paysager**, urbain et architectural en limite de façade A10
- **Le principe de traitement de l'ensemble des limites** du projet ayant pour objectif :
 - o D'assurer l'intégration paysagère du projet dans son environnement proche et lointain
 - o De maintenir les continuités écologiques avec les milieux naturels à proximité
 - o D'assurer une cohérence avec la zone existante au sud
 - o D'établir une protection avec les exploitations agricoles à l'est
- **L'intégration des ouvrages de gestion des eaux pluviales :**
 - o Privilégier des ouvrages favorisant l'infiltration des eaux pluviales
 - o Planter les abords du bassin et autant que possible les berges de l'ouvrage.



L'OAP écrite précise les intentions du parti d'aménagement de la zone :

DESSERTE, MOBILITE ET RESEAUX

La desserte de cette seconde extension de la zone d'activités Porte de Touraine s'effectuera à partir d'un accès principal depuis le giratoire de la RD 31 puis par le prolongement de la voie de desserte principale de zone existante vers l'extension.

Les chemins ruraux existants sur les contours du périmètre seront préservés et maintiennent leur vocation (Chemin de Bellevue au sud et chemin rural n°5 à l'ouest). Les accès Poids-Lourds et les véhicules usagers de la zone ne pourront accéder au site par le chemin de Bellevue.



Un accompagnement « doux » devra être effectué pour les voies internes à la zone.

Pour la gestion des eaux usées, les nouvelles constructions devront être raccordées au réseau public d'assainissement qui sera prolongé sur la zone.

La gestion des eaux de pluies sera assurée par la mise en place de bassins de rétention ou d'infiltration si la nature du sol le permet. Par ailleurs, afin de contribuer à la limitation des rejets d'eaux de ruissellement sur le réseau collectif, l'imperméabilisation des sols devra être limitée.

Les futurs espaces de stationnement pourront faire l'objet de mutualisation pour les nouvelles activités souhaitant s'implanter sur la zone.

QUALITE URBAINE ET ARCHITECTURALE

La simplicité et la sobriété de l'enveloppe du bâtiment favoriseront son insertion paysagère. En outre, elles pourront contribuer à conférer au bâtiment et à l'entreprise une image valorisante (élégance, modernité...). Au-delà des intérêts techniques, fonctionnels et financiers, la simplicité des volumes bâtis et leurs formes contribueront à la qualité globale de la zone d'activité.

Les toitures en pente sont peu adaptées aux dimensions des bâtiments d'activités. Sur des bâtiments larges il semble essentiel de privilégier les toitures-terrasses ou à très faible pente qui tendront à réduire l'impact des constructions dans le paysage.

Par ailleurs, il apparaît essentiel :

- De proscrire l'usage de matériaux contrastants en termes de couleur et de texture pour le traitement des angles, des rives et des toitures en particulier.
- De limiter le nombre de matériaux, et de privilégier la simplicité de leur mise en œuvre.
- De privilégier un traitement homogène des façades. Les entrées qui nécessitent parfois d'être clairement identifiées peuvent recevoir un traitement particulier : matériaux différents, couleur contrastante... Il est cependant souhaitable de respecter une harmonie d'ensemble.

QUALITE ENVIRONNEMENTALE ET PAYSAGERE

La réalisation de la voie de desserte principale à la zone devra être accompagnée d'une trame paysagère qualitative (noues ou fossés végétalisés, haies en façades de lots, etc.).

Un traitement particulier des franges devra permettre d'assurer la meilleure intégration possible de la zone à son environnement. Notamment en façade de l'A10 où l'étude dérogation Loi Barnier précise les aménagements prévus. Par ailleurs, le point le plus proche du lieu d'habitation dit « la Logerie » au Sud-Est sera traité sous formes de bosquets se constituant comme des masques visuels entre les habitations et les entreprises.

Les ouvrages de gestion des eaux pluviales seront accompagnés d'un traitement paysager en bordure de bassin et de plantations des talus au maximum. Ces aménagements participent à la qualité paysagère et à la convivialité de la zone tout en offrant un espace de gestion des eaux de pluie faiblement imperméabilisé.

Si un dispositif d'éclairage public est installé sur le site, celui-ci devra être pensé de manière à limiter la pollution lumineuse induite.

Communauté de Communes du Castelrenaudais



Plan Local d'Urbanisme intercommunal

RÉVISION ALLÉGÉE N°2

*Ouverture à l'urbanisation des zones 2AUy et 2AUe
à Neuville-sur-Brenne et Château-Renault*

Dossier Loi Barnier (annexe n°64)

Objet	Dossier approuvé par le conseil communautaire
-------	---

Date	17 décembre 2025
------	------------------

1.	CADRE REGLEMENTAIRE	3
2.	DIAGNOSTIC	4
2.1	Localisation du projet.....	4
2.1.1	<i>Situation géographique</i>	4
2.1.2	<i>Situation cadastrale et foncière</i>	5
2.1.3	<i>Situation règlementaire</i>	5
2.2	Usage des sols	6
2.3	Présentation et justification du projet	7
2.3.1	<i>L'intérêt général du projet</i>	8
2.3.2	<i>Impact de la bande d'inconstructibilité de 75 mètres sur le projet</i>	10
3.	ANALYSE DES CRITERES AU TITRE DE L'ARTICLE L.111-8 DU CU.....	11
3.1	Nuisances et sécurité	11
3.1.1	<i>Nuisances</i>	11
3.1.2	<i>Sécurité</i>	13
3.2	Qualité architecturale, urbaine et paysagère	15
3.2.1	<i>Evolution de la façade urbaine</i>	15
3.2.2	<i>Qualité paysagère</i>	15
4.	TRADUCTION REGLEMENTAIRE DANS LE PLUI.....	18

1. CADRE REGLEMENTAIRE

L'article 52 de la loi n°95-101, dite loi Barnier, du 2 février 1995 relative au renforcement de la protection de l'environnement, a introduit au 1er janvier 1997 l'actuel article L.111-6 dans le Code de l'Urbanisme, ou « amendement Dupont ». Cet amendement vise à mieux maîtriser le développement urbain le long des voies les plus importantes en définissant un principe de réservation, en dehors des espaces urbanisés de la commune, d'une bande inconstructible de part et d'autre de ces voies.

Ainsi, « 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 ».

Les communes dotées d'un document d'urbanisme peuvent s'affranchir, sous réserve de comporter « une étude spécifique au secteur concerné fixant des règles d'urbanisme justifiées et motivées au regard des nuisances, de la sécurité, de la qualité architecturale, urbaine et paysagère » (cf. art. L.111-8).

L'ouverture à l'urbanisation des zones 2AUy et 2AUe concernées par la procédure de révision allégée n°2 du PLUi du Castelrenaudais nécessite la réalisation d'une étude dite « Loi Barnier », dans la mesure où ces deux zones sont implantées en bordure de la RD 910, classée route à grande circulation. Ainsi, une marge de recul de 75 mètres s'applique de part et d'autre de cette route départementale, sur les secteurs non agglomérés. La présente étude doit ainsi permettre d'encadrer au mieux le développement urbain de ces deux zones, et ainsi d'envisager la mise en œuvre de dispositions règlementaires adaptées au sein du PLUi.

2. DIAGNOSTIC

2.1 LOCALISATION DU PROJET

2.1.1 SITUATION GEOGRAPHIQUE

Situé à l'extrémité Sud de la commune de Neuville-sur-Brenne, dans la continuité de la zone d'activités de la Pilonnière à Château-Renault, le secteur d'étude couvre une vaste zone d'environ 7.1 ha. Ce site est implanté en rive de la RD 910, qui permet de relier les villes de Vendôme, au Nord, à Tours, au Sud. Outre l'accès direct via la RD 910, le site est aussi facilement accessible par l'autoroute, car situé à :

- 13 km de l'échangeur d'Autrèche sur l'A10 (Paris – Orléans – Tours – Bordeaux) ;
- 30 km de l'échangeur de Neuillé-Pont-Pierre sur l'A28 (Tours – Le Mans) ;
- 20 km de l'échangeur de Sublaines sur l'A85 (Nantes – Tours – Vierzon).

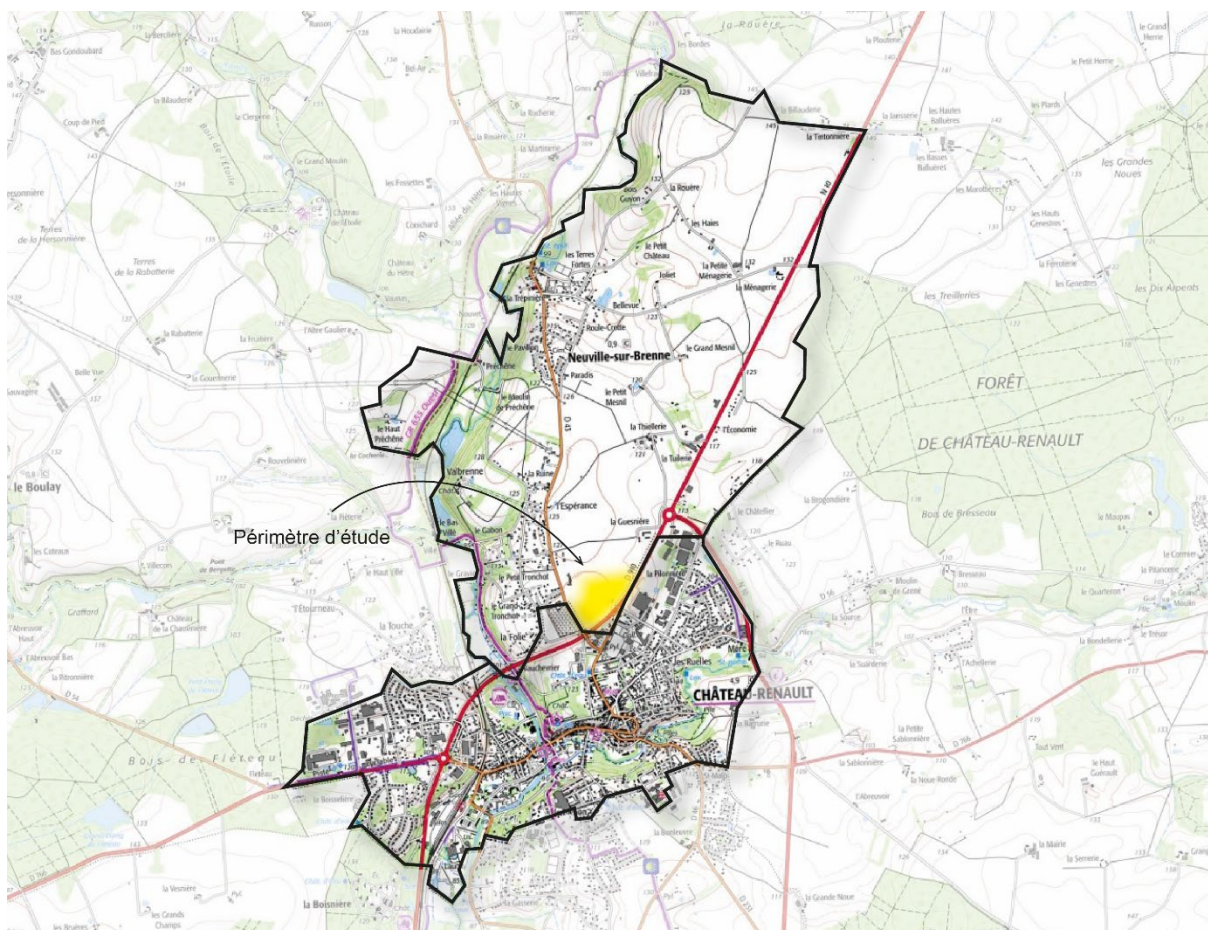


Figure 1 - Localisation du périmètre d'étude (IGN - Terr&Am)

2.1.2 SITUATION CADASTRALE ET FONCIERE

Le site d'étude occupe les parcelles B n°933, 934p, 364p et 909p. Ces parcelles sont en cours d'acquisition par la Communauté de Communes du Castelrenaudais, compétente en matière de développement économique.

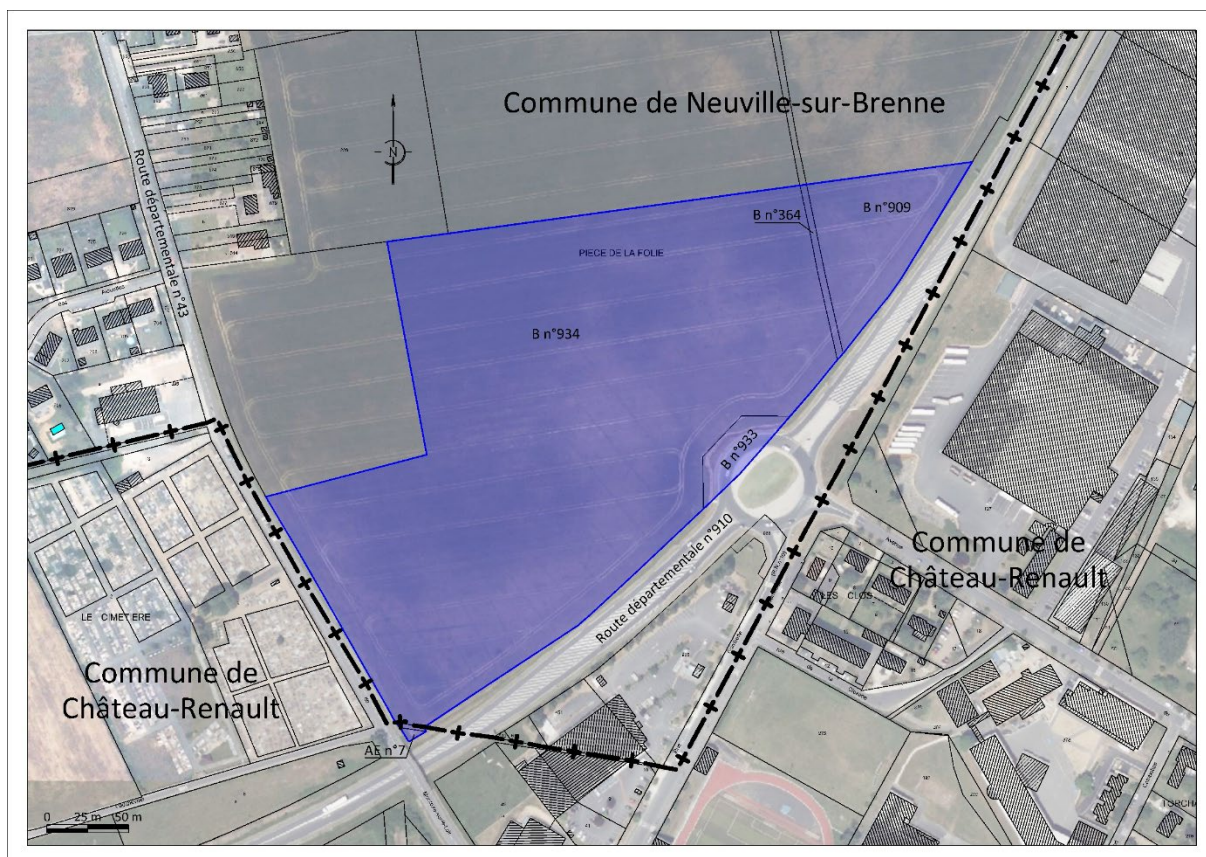


Figure 2 - Photo aérienne et extrait cadastral du périmètre d'étude (Terr&Am)

2.1.3 SITUATION REGLEMENTAIRE

La présente étude « Loi Barnier » est réalisée dans le cadre de la révision allégée n°2 du PLUi du Castelrenaudais.

Au sein du PLUi du Castelrenaudais actuellement en vigueur¹, le site concerné par le développement d'une nouvelle zone d'activités économiques est concerné par plusieurs dispositions règlementaires :

- Les parcelles sont réparties au sein de deux zones distinctes : d'une part une zone 2AUe, identifiée pour le développement du SDIS de Château-Renault pour une surface de 0.8 ha, et

¹ En amont de l'approbation de la présente révision allégée n°2

- En complément, une partie du secteur est concerné par :
 - o Une marge de recul de 75 mètres liée à la présence de la RD 910 classée route à grande circulation ;
 - o Une limite de secteur affecté par le bruit, d'après le classement des infrastructures de transports terrestres.



- Les franges Sud et Est du secteur sont occupées par la zone d'activité de la Pilonnière, sur la commune voisine de Château-Renault. Cette zone accueille à la fois des activités commerciales

(Carrefour Market, Lidl, ...), ainsi que des activités économiques et industrielles (notamment de la logistique). Le site du projet est séparé de cette zone à vocation économique et commerciale par la RD 910.

- La frange Ouest se caractérise par de nombreuses habitations qui témoignent de l'étalement urbain progressif de la commune de Neuville-sur-Brenne, en direction de la commune centre de Château-Renault. Le cimetière de Château-Renault est également présent au Sud-Ouest du site.
- La frange Nord poursuit l'occupation et la mise en valeur agricole ; les parcelles sont d'ailleurs inscrites au sein du Registre Parcellaire Graphique.

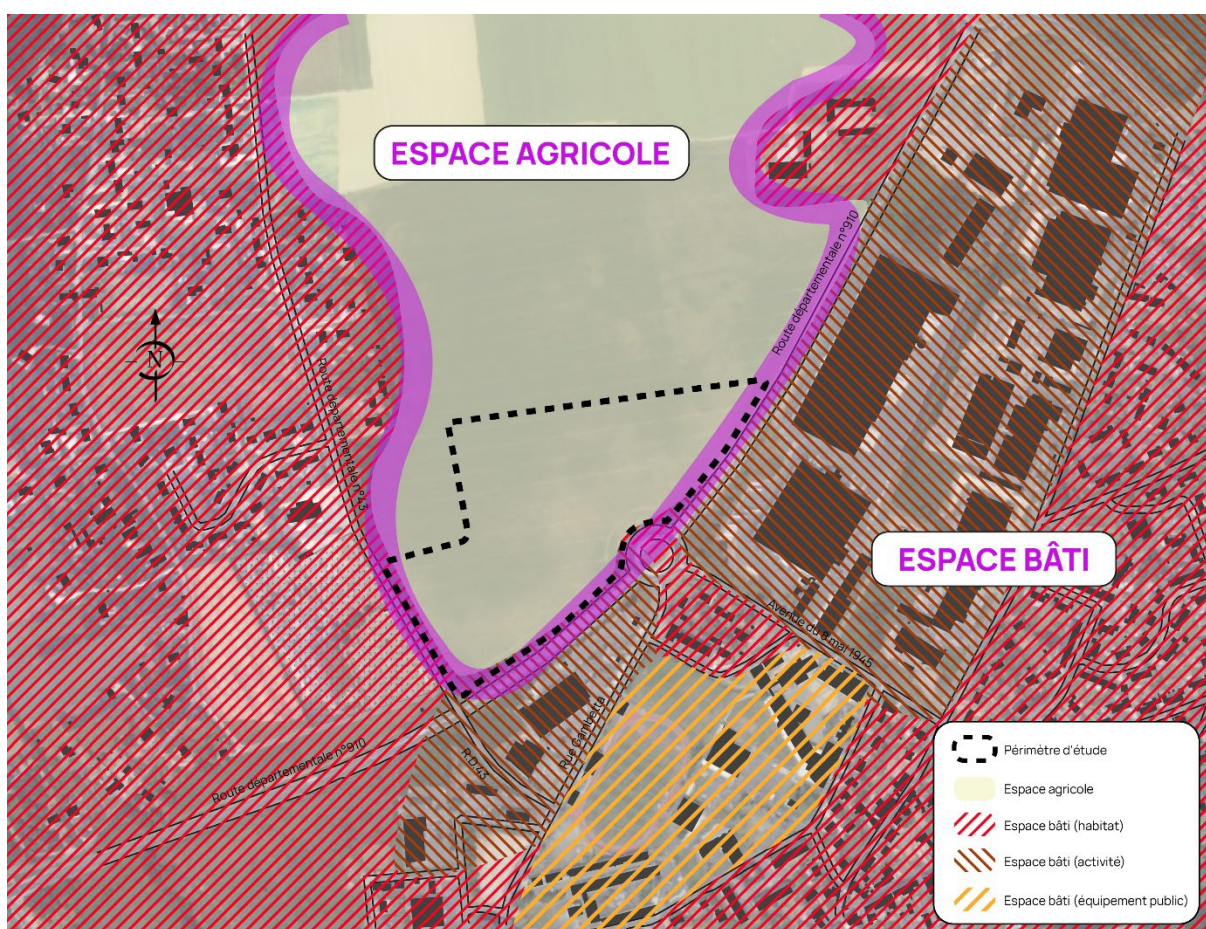


Figure 4 - Schéma général de l'occupation des sols sur le périmètre d'étude et aux abords directs (Terr&Am)

2.3 PRESENTATION ET JUSTIFICATION DU PROJET

La Communauté de Communes du Castelrenaudais souhaite poursuivre son développement économique, en ouvrant à l'urbanisation une nouvelle zone d'activités à proximité directe de la ville centre de l'intercommunalité, Château-Renault.

2.3.1 L'INTERET GENERAL DU PROJET

Poursuivre le développement économique du territoire en s'appuyant de nouvelles disponibilités foncières

L'aménagement d'un nouveau parc d'activités, sur la commune de Neuville-sur-Brenne, s'inscrit dans la continuité de celui déjà existant, de l'autre côté de la RD 910, qui couvre une superficie d'environ 180 000 m². Cette partie de la zone d'activités accueille déjà 14 entreprises et se trouve désormais complète. Ce constat, relatif à la disponibilité des zones d'activités, peut être étendu à l'ensemble de l'intercommunalité :

- Mis à part la zone d'activités située à Saint-Laurent-en-Gâtines, les autres zones de compétence intercommunale ne comptent plus suffisamment d'espaces pour répondre favorablement aux porteurs de projet qui souhaitent s'implanter sur le territoire du Castelrenaudais ;
- Le secteur envisagé jouit d'une position géographique stratégique, à proximité du cœur d'agglomération (Château-Renault) et de son attrait local et départemental.

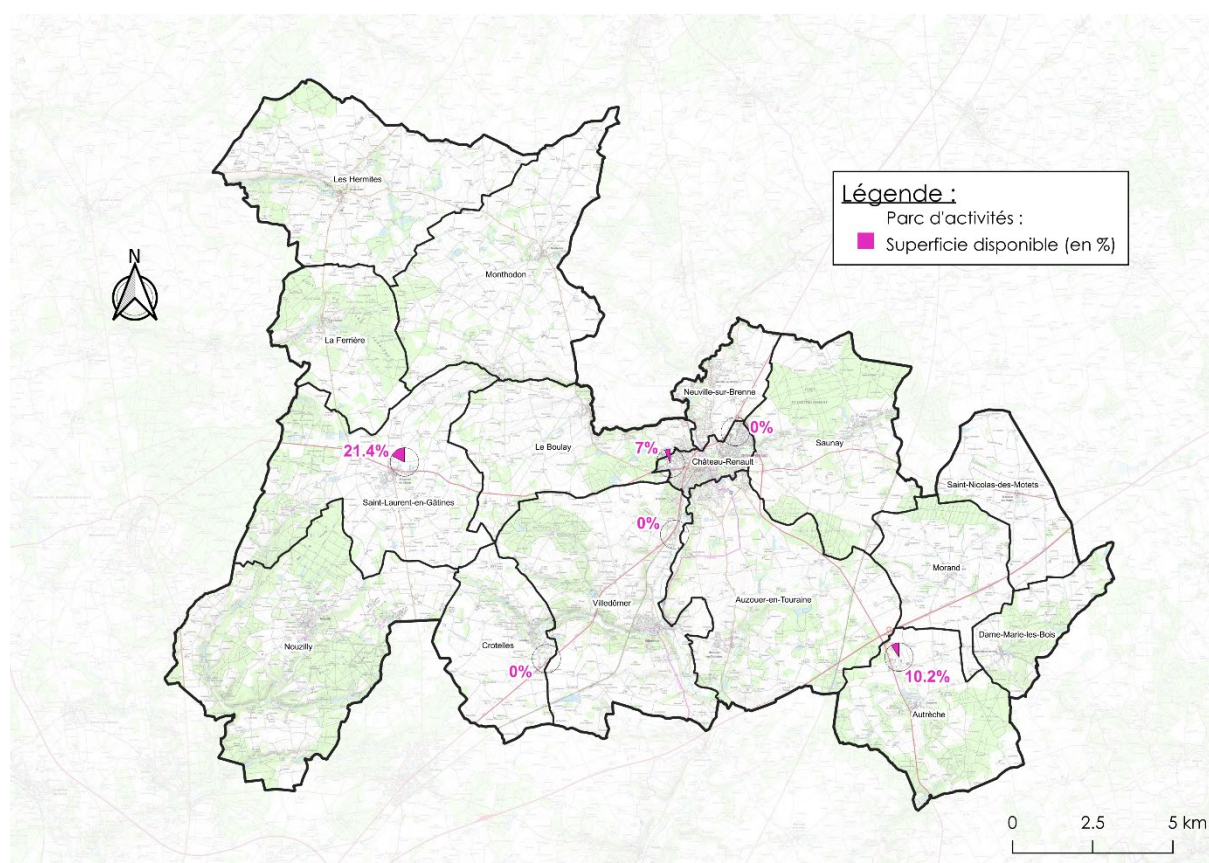


Figure 5 - La disponibilité foncière au sein des ZAE sur l'intercommunalité en 2024

Ainsi, l'ouverture à l'urbanisation d'une nouvelle zone d'activités à Neuville-sur-Brenne permettrait à la Communauté de Communes du Castelrenaudais de diversifier son offre foncière, tout en favorisant la complémentarité entre les différentes zones sur le territoire. A titre d'exemple, les activités admises au

sein de cette nouvelle zone seront d'avantage tournées vers le commerces, l'artisanat ou la petite industrie, en comparaison avec la zone industrielle et logistique récemment aménagée à Autrèche, à proximité directe de l'autoroute A6.

La Communauté de Communes du Castelrenaudais souhaite ainsi disposer de nouvelles surfaces viabilisées pour poursuivre l'accueil des entreprises qui souhaitent s'implanter sur le territoire. Cet élément est un critère nécessaire au maintien du dynamisme économique de l'intercommunalité.

Envisager un aménagement mixte

Ce secteur est destiné à accueillir d'une part de nouvelles activités économiques (artisanat, commerce, ...), mais aussi un nouveau centre d'incendie et de secours. Ce projet de centre de secours est porté par le SDIS d'Indre-et-Loire. Ce projet de centre de secours est porté par le SDIS d'Indre-et-Loire. Il doit permettre de déplacer le centre de secours actuellement implanté au cœur de Château-Renault sur un site plus accessible et mieux desservi.



Figure 6 - L'actuel centre de secours, 1 rue de Bretagne à Château-Renault (Google street View)

La Communauté de Communes du Castelrenaudais a d'ores et déjà engagé des études préalables pour l'aménagement de cette zone, en réfléchissant notamment à un préprogramme d'aménagement à l'automne 2024. Par ailleurs, des fouilles archéologiques ont été réalisées au premier trimestre de l'année 2025, et des prospections environnementales couvrant les quatre saisons sont en cours, afin d'identifier le cas échéant les enjeux environnementaux du secteur.

2.3.2 IMPACT DE LA BANDE D'INCONSTRUCTIBILITE DE 75 METRES SUR LE PROJET

Le secteur visé pour l'ouverture à l'urbanisation est situé le long de la RD 910 qui est classée comme « Route à grande circulation ». De facto, une bande d'inconstructibilité de 75 mètres s'applique sur les secteurs non agglomérés. Or, le maintien de cette bande d'inconstructibilité n'est pas favorable au développement et à l'aménagement du secteur, car elle viendrait soustraire des espaces urbanisables environ 2.7 ha (soit 38 % de la superficie totale du secteur).

La perte de ces espaces urbanisables ne permettrait pas un aménagement optimal et cohérent de la zone, mais engendrerait aussi une perte d'espaces potentiels pour l'accueil de nouvelles entreprises, au cœur d'un espace déjà urbanisé et tourné vers le développement économique. Cette réduction de la superficie mobilisable serait dommageable sur un secteur autant stratégique, offrant par ailleurs une visibilité et une vitrine pour les futures activités.

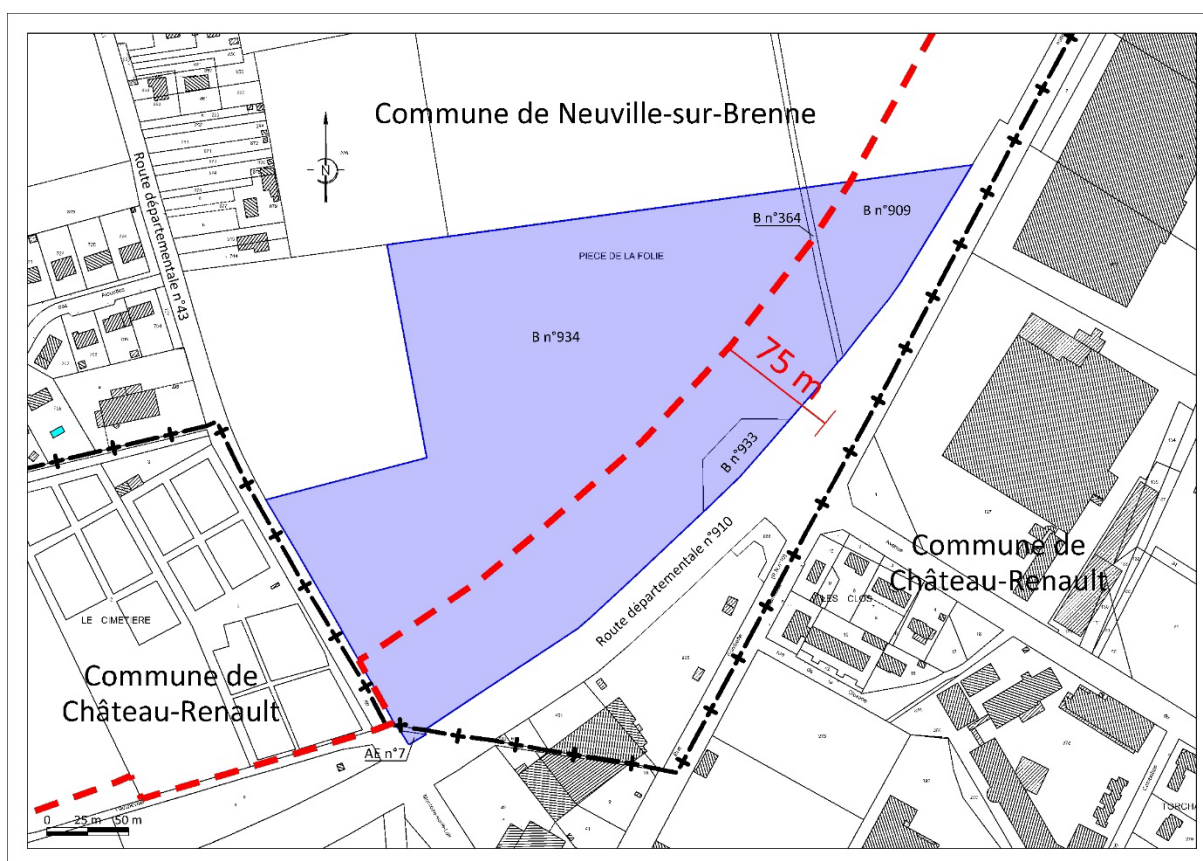


Figure 7 - Secteur concerné par la bande d'inconstructibilité de 75 mètres le long de la RD 910 (Terr&Am)

3. ANALYSE DES CRITERES AU TITRE DE L'ARTICLE L.111-8 DU CU

3.1 NUISANCES ET SECURITE

3.1.1 NUISANCES

Bruit des infrastructures de transports terrestres

Les déplacements sont les principales causes de nuisances sonores sur le site d'étude. Ainsi, la RD 910 est recensée au sein du classement sonore des infrastructures de transports terrestres (ITT), d'après les arrêtés préfectoraux du 26 décembre 2024. Pour ainsi limiter l'exposition aux nuisances sonores, l'arrêté préfectoral intègre des prescriptions d'isolement acoustique qui doivent être respectées par les constructeurs. Les ITT concernées sont classées en cinq catégories, selon le niveau de bruit qu'elles engendrent (le niveau 1 étant le plus bruyant).

La RD 910, sur la portion concernée par le projet, est inscrite en catégorie 3 :

Nom de l'ITT	Tissu	Catégorie de l'infrastructure	Largeur des secteurs affectés par le bruit ²
RD 910	Ouvert	3	100 m

² La largeur des secteurs affectés par le bruit correspond à la distance mentionnée dans le tableau, comptée de part et d'autre de l'infrastructure à partir du bord extérieur de la chaussée le plus proche.

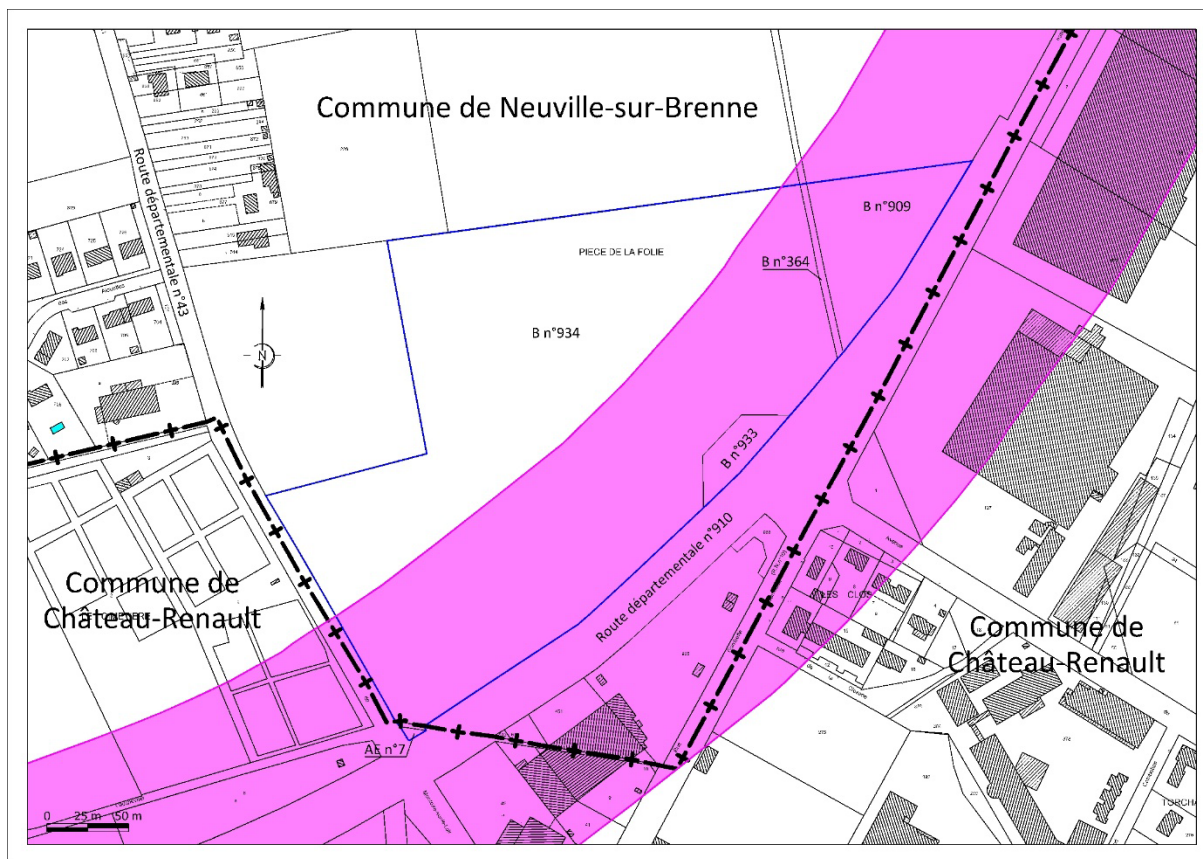


Figure 8 – Limite du secteur affecté par le bruit des ITT d'après l'arrêté préfectoral du 26 décembre 2024 (Terr&Am)

Ainsi, d'après l'article 7 de l'arrêté préfectoral du 26 décembre 2024, « les bâtiments d'habitat, les établissements d'enseignement, de santé, de soins et d'action social, ainsi que les bâtiments d'hébergement à caractère touristique, à construire dans les secteurs affectés par le bruit [...] doivent présenter un isolement acoustique minimum contre les bruits extérieurs conformément aux articles R.154.1 à R.154.3 du Code de la construction et de l'habitation, et à l'article R.571.43 du Code de l'Environnement. [...] »

Ce classement sonore n'empêche toutefois pas la réalisation de nouvelles constructions, mais nécessite seulement la prise en compte de mesures favorables à la réduction de l'exposition des personnes au bruit. Environ 56 % du périmètre d'étude est concerné par ce classement sonore.

Bruit des installations industrielles

Plusieurs activités économiques sont implantées à proximité directe du site du projet, en particulier sur la commune de Château-Renault, et notamment des bâtiments industriels. La présence de process industriels peut être génératrice de bruit dans l'environnement proche.

Incidences du projet sur les nuisances

Le secteur d'études n'est pas destiné à accueillir de nouvelles habitations : il s'agira uniquement d'accueillir des constructions à destination d'activités économiques et d'équipements (dans le cadre du projet de futur centre de secours). Les activités telles que les carrières, les sites d'extractions ou de stockage ne seront pas admises sur ce secteur.

La vocation du secteur n'est donc pas de nature à envisager le renforcement de l'exposition des biens et des personnes aux nuisances existantes (nuisances sonores, pollutions, etc.). Cependant, pour les constructions qui seront implantées au sein de la marge de 100 mètres identifiés précédemment, des prescriptions d'isolation acoustiques devront être appliquées, conformément à l'arrêté préfectoral lié au classement sonore des ITT, du 26 décembre 2024.

3.1.2 SECURITE

Trafic routier

La RD 910, et plus au Nord de la RN10, est l'axe routier qui concentre la majeure partie du trafic routier sur cette portion du territoire. D'après la carte des comptages permanents effectués en 2024 par le Département d'Indre-et-Loire, le trafic routier sur la RD 910 est estimé entre 5000 et 10 000 véhicules par jour en moyenne.

Accès

Le secteur d'étude est bordé :

- A l'Est, par la RD910 qui se connecte à la RN10 via un giratoire situé au Nord-Est du périmètre du projet. A hauteur du projet, un giratoire est également présent et permet actuellement la desserte de la zone commerciale et du Parc industriel Nord. L'accès à la future zone d'activités pourra être assuré via ce giratoire, par la création d'une branche dédiée.
- A l'Ouest, par la RD43 qui permet de relier le bourg de Neuville-sur-Brenne à Château-Renault, en enjambant la RD910. Cette voie supporte essentiellement du trafic local, pour la desserte des habitations implantées à proximité.

Incidences du projet sur la sécurité

Le développement du secteur favorisera nécessairement l'augmentation du trafic routier sur les axes encadrant le site, en particulier sur la RD 910 :

- L'accès principal à la zone sera permis via le giratoire déjà existant, qui dessert déjà le Parc industriel Nord et la zone commerciale de Château-Renault ; aucun nouvel accès ne sera

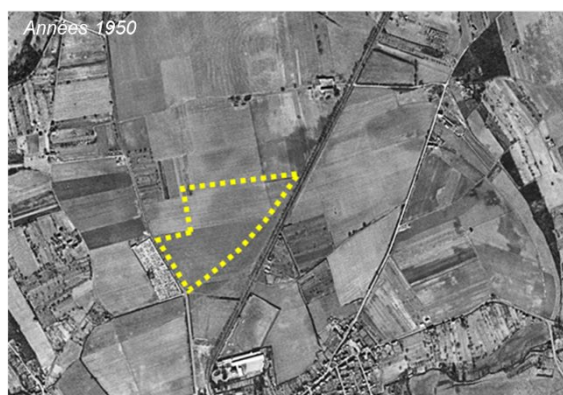
possible entre le secteur d'étude et la RD 910. La création d'une nouvelle branche sera toutefois nécessaire pour connecter le giratoire à la future zone d'activités. Le giratoire permettra également une insertion sécuriser des véhicules de secours sur la RD 910. Un accès secondaire sera possible via la rue de l'Espérance à l'Ouest.

- Le dimensionnement des voiries au sein du périmètre devra être penser pour supporter le trafic supplémentaire engagé, ainsi que le passage des véhicules d'intervention du centre de secours.

En outre, il sera nécessaire de penser l'aménagement de liaisons douces au sein du périmètre, en favorisant une connexion avec le quartier résidentiel situé à l'Ouest, sur Neuville-sur-Brenne.

3.2 QUALITE ARCHITECTURALE, URBAINE ET PAYSAGERE

3.2.1 EVOLUTION DE LA FAÇADE URBAINE



Le secteur d'étude s'inscrit dans la continuité des espaces d'ores et déjà aménagés de l'agglomération de Château-Renault. La comparaison des photographies aériennes au fil du temps permet de constater l'évolution de la façade urbaine, qui s'est étendue et densifiée depuis les années 50. L'implantation des premières activités économiques, à partir des années 60, au Sud de la RD 910, engage un renouveau dans la composition urbaine, architecturale et paysagère du secteur.

En parallèle de l'installation de bâtiments d'activité, la façade urbaine s'est étendue avec la construction d'habitations, de part et d'autre de la RD 910, principalement sur la commune de Château-Renault, au Sud d'axe routier, et dans une moindre mesure à Neuville-sur-Brenne.

Figure 9 - Comparaison des photos aériennes du site
(Remonter le temps - IGN)

3.2.2 QUALITE PAYSAGERE

Contexte paysager

Comme signalé précédemment, le secteur d'étude s'insère dans un environnement pour partie déjà aménagé et urbanisé, à l'exception des parcelles situées au Nord, maintenues en espace agricole. Le

développement progressif des espaces alentours témoigne des différentes périodes d'urbanisation, avec des architectures et marqueurs paysagers propres à chaque époque.



Selon les secteurs, les percées visuelles sur le site d'étude différent :

- Depuis la RD 910, les vues sont plus aisées en arrivant du Nord (Vendôme) : la topographie relativement peu marquée et l'absence d'éléments naturels (arbres, haies, etc.) favorisent une vue dégagée sur le site, en contraste avec les espaces densément bâtis de l'actuel Parc Industriel Nord. A l'inverse, en provenance du Sud (Tours), la topographie avec la route située en bas de talus et le pont qui enjambe la RD 910, masque les vues lointaines sur le site ; le site ne se découvre réellement qu'à l'approche du giratoire.
- Depuis la rue de l'Espérance, à l'Ouest du secteur, la vue est totalement dégagée sur le site. Les habitations implantées à proximité sont d'ailleurs visibles.

Contexte architectural

Bien que le site soit actuellement dépourvu de toute construction, les abords du secteurs se caractérisent par une diversité des types et des styles d'architecture :

- Au Sud, au niveau du Parc Industriel Nord, les bâtiments d'activités se distinguent par leur emprise au sol importante et le recours à des volumes simples, avec des toitures plates. Les façades, généralement du bardage métallique, sont traitées dans des couleurs différentes (gris clair, anthracite, blanc, ...), avec des animations ponctuelles de façades.
- A l'Ouest, on distingue d'une part le cimetière de Château-Renault, masqué par un long mur en pierres, et d'autre part des habitations caractéristiques des extensions récentes des tissus pavillonnaires (maisons implantées en retrait de l'alignement, avec une façade claire, des

toitures à deux pans couvertes généralement en ardoises, dont la hauteur est souvent équivalente à un niveau R + combles).



*Figure 10 - Lotissement d'habitations au Nord-Ouest du secteur, à Neuville-sur-Brenne
(Google Street View - juin 2022)*

Incidences du projet sur la qualité architecturale, urbaine et paysagère

Le secteur d'étude s'étale sur un espace dont la topographie est peu marquée ; les vues dégagées sur le site (à l'exception de la pointe Sud, en arrivant de Tours, en lien avec l'implantation de la RD 910 en bas de talus) exigent une réflexion générale sur l'insertion paysagère afin d'intégrer au mieux les futures constructions à leur environnement proche. La végétalisation des franges du secteur devra être recherchée, qu'il s'agisse du long de la RD 910 ou de la limite avec les (futures) zones d'habitation au Nord-Ouest. Outre le traitement environnement et paysager, une attention sera portée sur la qualité architecturale des futurs bâtiments, en maîtrisant les éléments essentiels de la composition architecturale : hauteur, volume, animation de façade, aspect et couleur des façades.

4. TRADUCTION REGLEMENTAIRE DANS LE PLUi

Pour rappel, la présente étude « Loi Barnier » est réalisée dans le cadre de la révision allégée n°2. Le tableau ci-dessous récapitule les modifications suggérées à mettre en œuvre dans le PLUi :

Pièce du PLUi	Modifications à apportées
Règlement graphique	- Suppression de la marge de recul de 75 mètres liée à la RD 910. Le retrait de cette marge de recul sera compensé par les prescriptions paysagères inscrites dans les OAP. - Uniformisation du zonage sur l'ensemble du secteur, par la création d'un sous-secteur 1AUyn correspondant spécifiquement à l'extension du Parc Industriel Nord.
Règlement écrit	- Création d'un règlement adapté au sous-secteur 1AUyn en veillant à : - o Adapter les sous-destinations admises dans la zone, pour une diversification du tissu économique et l'autorisation des équipements collectifs - o Mentionner la présente étude Loi Barnier qui justifie la suppression de la marge de recul de 75 mètres - o Veiller à ce que les règles architecturales respectent les principes appliqués sur les autres zones d'activités, pour assurer une cohérence entre elles.
Orientations d'Aménagement et de Programmation	- Définition d'une vocation mixte de la zone, mêlant à la fois équipements et activités. - Réglementation des accès, en veillant à ce qu'aucun accès direct ne soit possible entre la nouvelle zone et la RD 910. Le seul accès depuis la RD 910 sera possible via le carrefour à sens giratoire d'ores et déjà aménagé. Un accès secondaire pourra être créé sur la rue de l'Espérance. - Encadrement des lisières du périmètre pour une meilleure insertion urbaine et paysagère, via

- La création d'un merlon planté au Nord (environ 20 m de largeur) pour assurer la transition avec les espaces agricoles
- L'aménagement d'un espace végétalisé, avec des haies, d'environ 10 mètres de large, en rive de la RD 910, à compter depuis les limites parcellaires pour permettre :
 - 1) De maintenir une zone tampon entre la voie et les futures constructions / installations, pour des raisons de sécurité ;
 - 2) D'accompagner l'aménagement de la zone, via des plantations et des aménagements paysagers qui permettront de mieux structurer l'entrée de l'agglomération de Château-Renault.

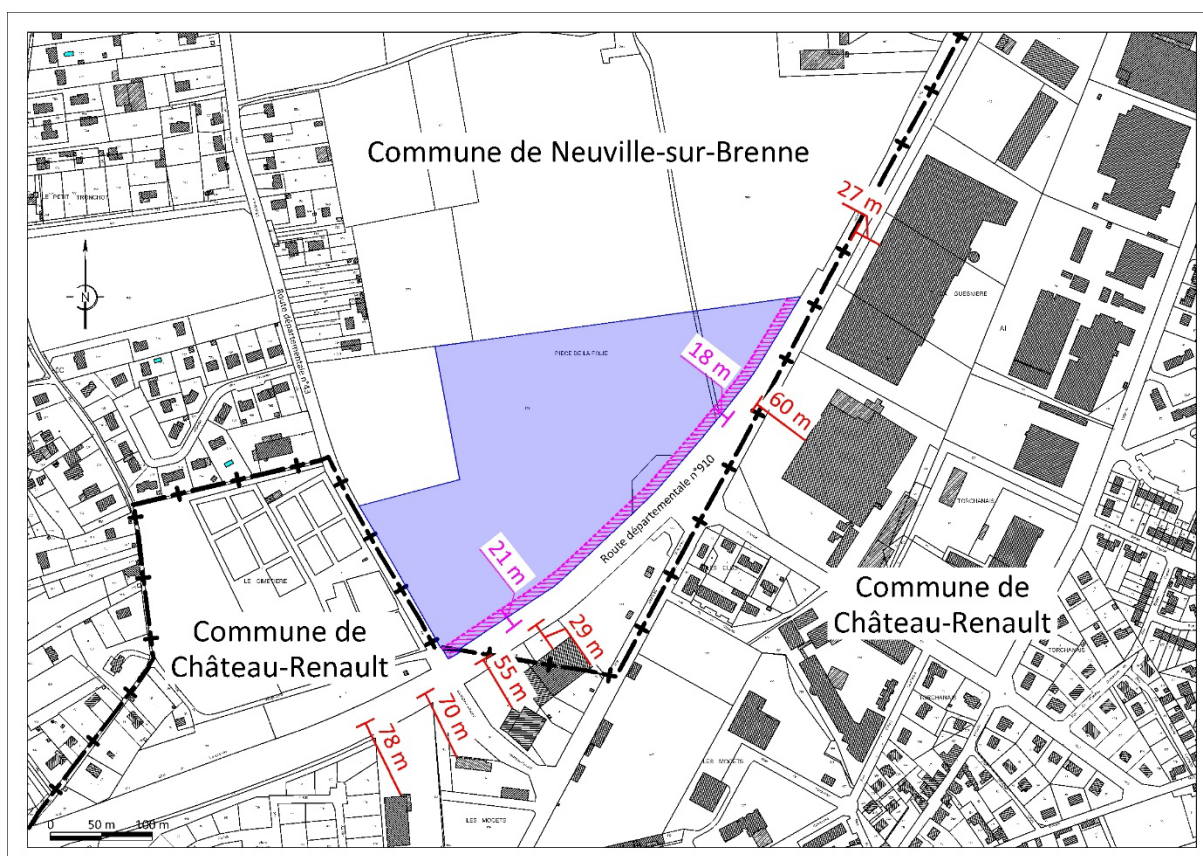


Figure 11 - Distance de recul vis-à-vis de l'axe de la RD910 (en hachuré rose = distance de 10 m à compter les limites cadastrales)