



5.2.1 - Dossier Loi Barnier
En dérogation à l'application de l'article
L.111-1-6 du code de l'urbanisme sur 3
sites – Isoparc, Cheval Blanc,
aérodrome

urbago ●
Atelier d'urbanisme
2 bis rue Raymond Meignan
49630 CORNE/LOIRE AUTHION
02.52.35.04.92 urbago@sfr.fr

*Dans le cadre de la Révision
du Plan Local d'urbanisme*



SOMMAIRE

INTRODUCTION : CONTEXTE ET OBJECTIFS DE L'ÉTUDE 3

PARTIE 1- DIAGNOSTIC DES SITES 6

PARTIE 2 – LA PRISE EN COMPTE DES SITES DANS LE PLU
ET PRINCIPES D'AMENAGEMENT 36

PARTIE 3 – COMPATIBILITE DES REGLES DEFINIES AVEC LA PRISE
EN COMPTE DES 5 CRITERES DE LA LOI BARNIER 61



Le PLU de la commune de Sorigny a été approuvé le 10 octobre 2006 et a fait l'objet depuis cette date de plusieurs procédures d'évolution :

- mises en compatibilité des 10 juin 2009, 19 octobre 2012, 16 décembre 2013 et l'arrêté de mise à jour du 12 septembre 2017.
- modifications simplifiées des 28 janvier 2010, 30 octobre 2012, 07 février 2013, 27 juin 2013 et du 03 septembre 2014.
- modifications adoptées par délibération des 28 janvier 2010, 30 octobre 2012, 07 février 2013, 27 juin 2013 et du 03 septembre 2014.
- délibération du 14 décembre 2016 adoptant la révision allégée n°1 du Plan Local d'Urbanisme,

Par délibération du Conseil Municipal en date du 20 février 2018, la commune a défini les modalités de la concertation publique préalable et décidé de lancer une procédure de révision générale de son Plan Local d'Urbanisme.

Le travail effectué depuis lors sur la définition du PADD débattu en Conseil Municipal en date du 1^{er} juillet 2019, ainsi que la réalisation des OAP et du règlement graphique ont fait émerger la nécessité de déroger à l'application de l'article L.111-6 du code de l'urbanisme concernant l'inconstructibilité dans une bande de 75m de part et d'autre de l'axe de la RD910 sur plusieurs secteurs.

Le présent dossier vise donc expliciter les partis d'aménagement retenus et à détailler les 5 critères en réponse à la dérogation du recul, exigé dans les articles L.111-1-4 et L111-6 du code de l'urbanisme.

Il se base sur :

- Un diagnostic exhaustif du site avec expression des enjeux, expliquant les motifs de la remise en question du recul inconstructible de 75m depuis l'axe de la RD910
- La proposition d'un parti d'aménagement ayant pour but l'intégration des futurs sites dans un environnement tantôt profondément rural et routier pour les 2 sites du sud et tantôt emprunt de dynamique économique pour Isoparc, en étudiant particulièrement les façades le long de la RD mais aussi l'ensemble des franges paysagères.
- D'examiner le projet au regard des 5 critères de la Loi Barnier s'appliquant sur la RD347.



Contexte réglementaire

Situés en entrées sud et nord du territoire de Sorigny, le long de la RD910, de l'A10, voies classées à grande circulation, ces 4 secteurs sont concernés par l'application des articles L. 111-6 à L.111-7 du code de l'urbanisme, qui stipulent que :

Article L.111-6 du code de l'urbanisme : « *En dehors des espaces urbanisés des communes, les constructions ou installations sont interdites dans une bande de cent mètres de part et d'autre de l'axe des autoroutes, des routes express et des déviations au sens du code de la voirie routière et de soixante-quinze mètres de part et d'autre de l'axe des autres routes classées à grande circulation. Cette interdiction s'applique également dans une bande de soixante-quinze mètres de part et d'autre des routes visées au dernier alinéa du III de l'article L. 141-19. »*

Article L.111-7 du code de l'urbanisme : « *Elle ne s'applique 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.*

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 L.111-8 du code de l'urbanisme : « *Le plan local d'urbanisme, ou un document d'urbanisme en tenant lieu, peut fixer des règles d'implantation différentes de celles prévues par l'article L.111-6 lorsqu'il comporte une étude justifiant, en fonction des spécificités locales, que ces règles sont compatibles avec la prise en compte des nuisances, de la sécurité, de la qualité architecturale, ainsi que de la qualité de l'urbanisme et des paysages ».*



Objet de l'étude



Le présent dossier a pour objet l'étude d'aménagement de 4 secteurs disséminés le long de la RD910, ex-RN10, A10, traversant le territoire communal du nord au sud. Il s'agit de 4 zones distinctes :

- Isoparc situé au nord du bourg et ayant fait l'objet d'une ZAC
- Un premier futur STECAL au PLU au sud du territoire au niveau du Cheval Blanc
- Secteur de l'aérodrome au sud de la ZA de la Grange Barbier



La commune en cours de révision de son PLU envisage l'assouplissement de l'aménagement du site d'Isoparc et de l'aérodrome, et la possibilité d'une reconversion d'un site sud qui se distingue par le fait d'être occupé par des activités anciennes mais en vacance de longue date.

Or, ces occupations et sites délaissés génèrent une image d'entrée et de traverse du territoire de Sorigny peu dynamique et soignée. Dès lors la collectivité souhaite permettre la reconversion de ces sites, ayant des projets plus ou moins avancés en liste, en autorisant de nouveaux aménagements, voire de nouvelles constructions. Certaines activités vacantes présentent la particularité d'être bien antérieure à l'application de la Loi Barnier de 1995, et sont donc pleinement intégrées dans le recul de 75m. Ainsi, pour permettre leur reconversion et leur nouvel usage, l'objectif du présent dossier est de présenter des projets d'aménagement, de fixer le cadre des critères de la Loi Barnier et de déterminer les prescriptions réglementaires, notamment en définissant les autorisations et interdictions des futures occupations.

La problématique de la ZA d'Isoparc est complètement distincte, puisqu'il s'agit d'une zone aménagée récemment et qui continue d'accueillir des activités et de se développer. De rayonnement départemental, de nombreux projets sont à l'étude - extension des activités en place, village d'artisans, plateforme logistique d'envergure, etc. Pour autant, la conception même de la zone a laissé une place très généreuse aux espaces végétalisés puisque sur 200 ha au final la ZAC prévoyait 40 ha d'espaces plantés. Par ailleurs, le recul de 75m le long de la RD910 est resté appliqué dans son intégralité imposant une inconstructibilité conséquente en façade de la RD.

Or, les réflexions actuelles, la recherche d'économie et d'optimisation du territoire, tout comme le déploiement des arbres, tendent aujourd'hui à réorienter les aménagements ainsi que l'occupation de l'espace. Dès lors, l'objectif ici est bien de concilier le maintien d'un cadre paysager et environnemental, signature verte d'Isoparc, avec la nécessaire économie spatiale en matière économique.

Il convient aussi de préciser que la collectivité a souhaité lancer une réflexion quant à un accueil plus spécifique tourné vers du tertiaire, commerce, sport et loisirs sur la trentaine d'ha située en frange sud, en direction du bourg.

La présente étude devra donc permettre d'affiner la connaissance du contexte territorial et les enjeux urbains, et paysagers de chacun des 3 sites, de définir un parti d'aménagement propre à chaque vocation économique qui prône l'intégration urbaine et paysagère des futures constructions.

Longeant l'axe de la RD910 Tours / Poitiers et l'A10, classés à grande circulation, l'aménagement des zones est concerné par l'amendement de la dite Loi Barnier, retranscrite aux articles L.111-1-4 et L.111-6 du code de l'urbanisme.



Portrait économique communal : une économie active grâce à un secteur tertiaire dynamique

- En 2015, 252 établissements actifs sont recensés sur le territoire
- En 2019 36 établissements sont créés dans le commerce et les activités de services
- Le secteur le plus représenté sur la commune est celui du commerce, des transports et services divers, recensant 141 établissements. Il est suivi de loin par le secteur de l'administration publique, de l'enseignement, de la santé et de l'action sociale représenté par 35 établissements
- Puis vient le secteur de la construction, comptabilisant 30 établissements
- La commune accueille une majorité d'établissements de petites tailles c'est-à-dire ne dépassant pas les 10 salariés (89,6%). Cependant, elle accueille tout de même 7 établissements qui comptent 50 salariés ou plus (2,7%)

CEN T1 - Établissements actifs par secteur d'activité au 31 décembre 2015

	Total	%	0 salarié	1 à 9 salarié(s)	10 à 19 salariés	20 à 49 salariés	50 salariés ou plus
Ensemble	252	100,0	172	54	10	9	7
Agriculture, sylviculture et pêche	23	9,1	16	7	0	0	0
Industrie	23	9,1	9	8	3	2	1
Construction	30	11,9	17	9	2	1	1
Commerce, transports, services divers	141	56,0	106	24	2	5	4
<i>dont commerce et réparation automobile</i>	45	17,9	39	4	1	1	0
Administration publique, enseignement, santé, action sociale	35	13,9	24	6	3	1	1

DEN T4 - Créations d'établissements par secteur d'activité en 2019 () -

	Ensemble	%
Ensemble	36	100,0
Industrie manufacturière, industries extractives et autres	3	8,3
Construction	3	8,3
Commerce de gros et de détail, transports, hébergement et restauration	11	30,6
Information et communication	1	2,8
Activités financières et d'assurance	2	5,6
Activités immobilières	2	5,6
Activités spécialisées, scientifiques et techniques et activités de services administratifs et de soutien	8	22,2
Administration publique, enseignement, santé humaine et action sociale	4	11,1
Autres activités de services	2	5,6

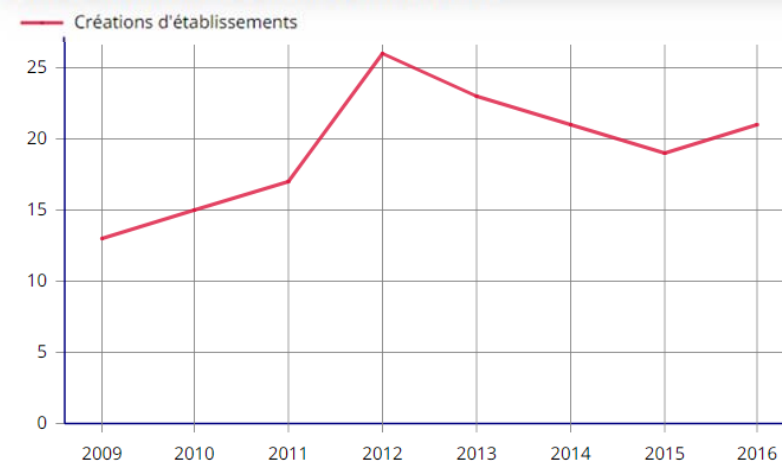
Portrait économique communal : une offre économique diversifiée

- Le secteur du commerce, transport, hébergement et restauration est le plus représenté (30,9%), suivi par le secteur des services aux entreprises (24,2%)
- Le nombre de création d'établissements entre 2009 et 2012 a doublé, passant de 13 à 26, avec une augmentation significative en 2012.
- Ce regain de création peut s'expliquer par la présence et le développement du pôle d'activité ISOPARC
- Malgré une baisse de 2012 à 2015, on compte en 2016 21 créations d'établissements. Ces derniers sont répartis sur le secteur suivant
- Sur le territoire communal on compte 3 sites d'activités : ISOPARC et deux autres sites principaux d'activités à savoir la ZI d la Grange Barbier* et la zone artisanale de Crétinay

- Nombre d'unités légales par secteur d'activité au 31 décembre 2018

	Nombre	%
Ensemble	175	100,0
Industrie manufacturière, industries extractives et autres	15	8,6
Construction	21	12,0
Commerce de gros et de détail, transports, hébergement et restauration	50	28,6
Information et communication	4	2,3
Activités financières et d'assurance	7	4,0
Activités immobilières	7	4,0
Activités spécialisées, scientifiques et techniques et activités de services administratifs et de soutien	30	17,1
Administration publique, enseignement, santé humaine et action sociale	24	13,7
Autres activités de services	17	9,7

DEN G3 - Évolution des créations d'établissements



DEN T4 - Créations d'établissements par secteur d'activité en 2016

	Ensemble	%
Ensemble	21	100,0
Industrie	4	19,0
Construction	1	4,8
Commerce, transport, hébergement et restauration	8	38,1
Services aux entreprises	7	33,3
Services aux particuliers	1	4,8

* Sur Sorigny et Montbazou

Portrait économique communal : une population active mais peu stable

- Le taux de chômage est globalement très inférieur à la moyenne nationale
- En 2009 le taux moyen de chômage en France est estimé à 9,6% alors qu'il n'est que de 5,6% sur la commune
- En 2017, le taux moyen de chômage en France est estimé à 9,4% alors qu'il n'est qu'à 7,2% sur la commune
- L'indicateur de concentration d'emploi est assez élevé ce qui signifie qu'il y a plus de nombre d'emplois sur la commune que de résidents qui en ont un
- Ceci s'explique par une forte croissance de l'emploi impulsée par la présence d'ISOPARC mais aussi par la ZI de la Grange Barbier
- Par ailleurs, on constate une déconnexion entre les économies réelles et résidentielles : seulement 20,2% des sorignéens travaillent dans leur commune en 2017 contre 22,3% en 2009 ce qui montre une déconnexion croissante entre le lieu de domicile et le lieu de travail.

EMP T4 - Chômage (au sens du recensement) des 15-64 ans

	2007	2012	2017
Nombre de chômeurs	60	73	98
Taux de chômage en %	5,6	6,1	7,2
Taux de chômage des hommes en %	4,8	5,0	7,0
Taux de chômage des femmes en %	6,6	7,3	7,4
Part des femmes parmi les chômeurs en %	51,7	56,2	49,0

	2014	2009
Nombre d'emplois dans la zone	1 543	1 241
Actifs ayant un emploi résidant dans la zone	1 184	1 031
Indicateur de concentration d'emploi	130,3	120,4
Taux d'activité parmi les 15 ans ou plus en %	64,9	63,1

ACT T4 - Lieu de travail des actifs de 15 ans ou plus ayant un emploi qui résident dans la zone

	2007	%	2012	%	2017	%
Ensemble	1 011	100	1 137	100	1 282	100
Travaillent :						
dans la commune de résidence	225	22,3	230	20,2	267	20,8
dans une commune autre que la commune de résidence	786	77,7	907	79,8	1 015	79,2

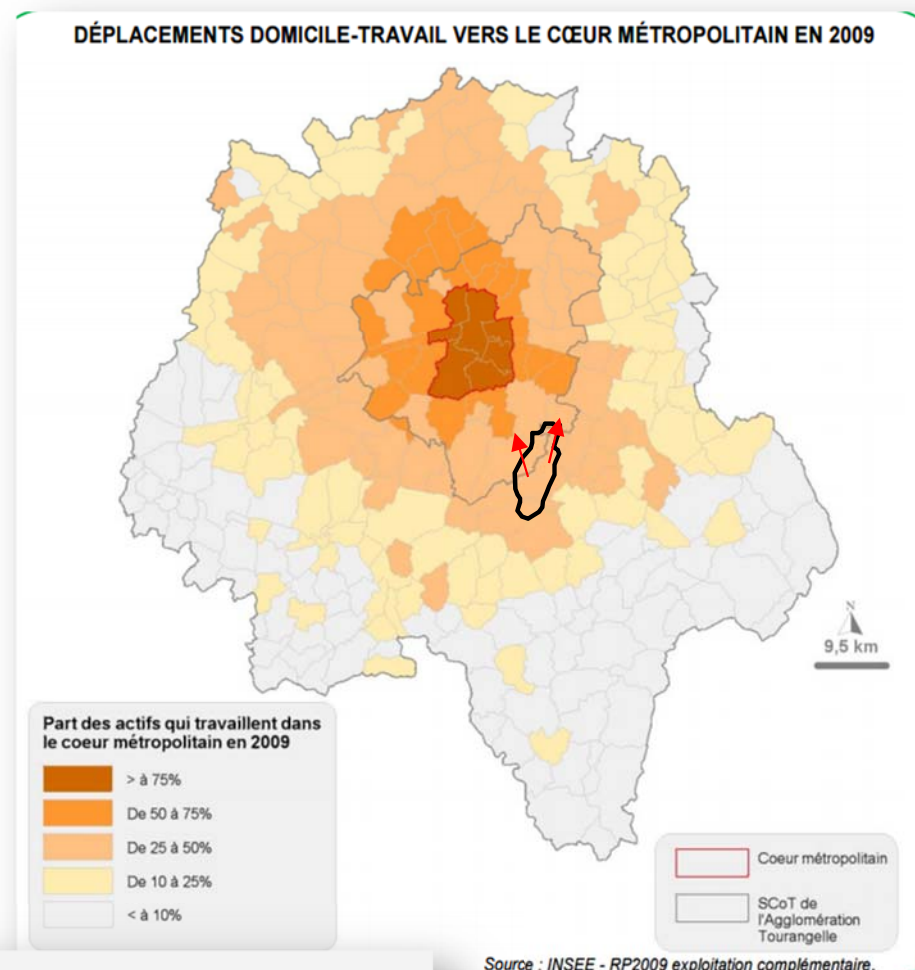
Portait économique communal : une population mobile avec des déplacements motorisés importants

- Des migrations pendulaires en direction du cœur de l'agglomération plutôt important : entre 25 et 50%
- Seul 1/5 de la population active reste travailler sur le territoire de Sorigny.
En effet, la majorité des actifs de la commune travaille hors de leur commune de résidence (79,2% en 2017)

- La destination des actifs communaux sortants se fait majoritairement vers
 - l'agglomération tourangelle (du fait de la localisation de Sorigny qui permet aux actifs des déplacements simples, rapides et directs). Le cœur métropolitain s'impose comme le cœur de l'activité économique du SCoT.

mais également vers des pôles d'emplois périphériques :

- Chambray-Les-Tours
- Joué-Lès-Tours
- Montbazon
- Veigné



ACT T4 - Lieu de travail des actifs de 15 ans ou plus ayant un emploi qui résident dans la zone

	2007	%	2012	%	2017	%
Ensemble	1 011	100	1 137	100	1 282	100
Travaillent :						
dans la commune de résidence	225	22,3	230	20,2	267	20,8
dans une commune autre que la commune de résidence	786	77,7	907	79,8	1 015	79,2

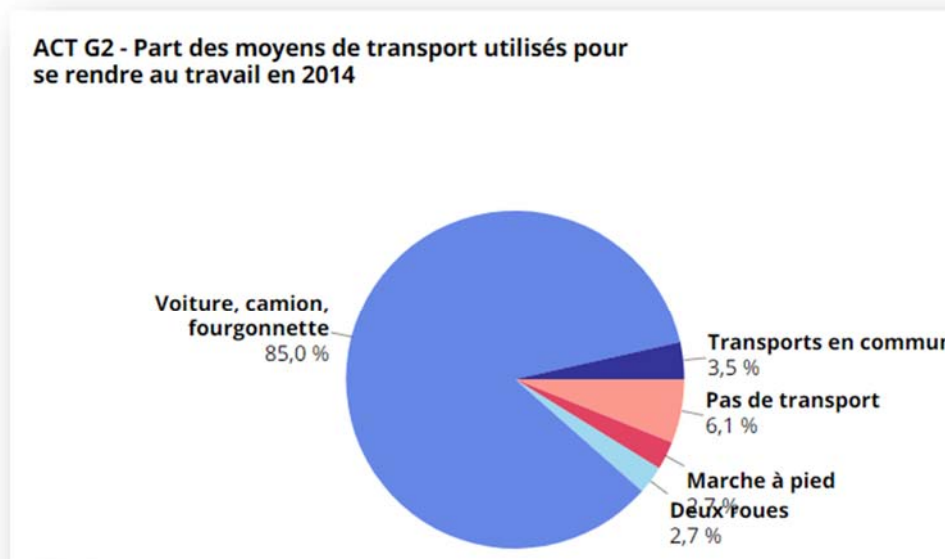
Portrait économique communal : une population mobile avec des déplacements motorisés importants

- Le caractère résidentiel de la commune associé à une augmentation des migrations alternantes engendre des déplacements importants.

Compte tenu de la facilité d'accès à l'A85, les déplacements se font essentiellement avec des véhicules personnels

→ la dichotomie entre le lieu de travail et le lieu de résidence est en effet de plus en plus forte.

- Force est de constater l'importance grandissante de la place de la voiture sur le territoire avec plus de la moitié de la population possédant au moins deux voitures – un constat qui augmente légèrement entre 2007 et 2017



LOG T9 - Équipement automobile des ménages

	2007	%	2012	%	2017	%
Ensemble	780	100,0	909	100,0	1 030	100,0
Au moins un emplacement réservé au stationnement	613	78,6	729	80,2	853	82,8
Au moins une voiture	728	93,3	849	93,4	973	94,5
1 voiture	313	40,1	361	39,7	370	35,9
2 voitures ou plus	415	53,2	488	53,7	603	58,5

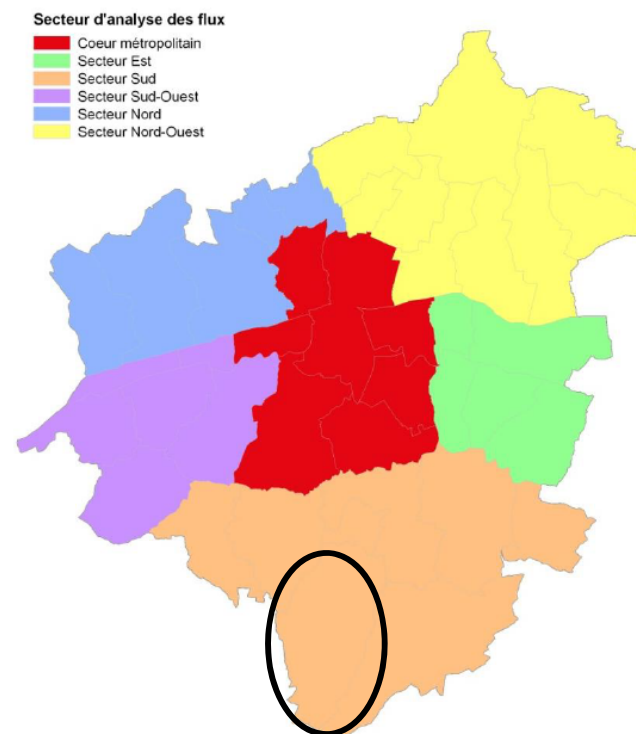
Sources : Insee, RP2007, RP2012 et RP2017, exploitations principales, géographie au 01/01/2020.

Portrait économique communal : une population mobile avec des déplacements motorisés importants

- Sorigny fait partie du secteur sud dans l'analyse des flux de déplacements domicile-travail
- Au sein de ce secteur, les déplacements y sont importants vers le cœur métropolitain à hauteur de 56,6% (déplacements pendulaires)
- Des déplacements au sein du secteur sud qui restent relativement importants avec un peu plus de 25%
- Mais un pourcentage des déplacements en direction de ce secteur qui reste faible

TABLEAU DE SYNTHÈSE DES FLUX DOMICILE-TRAVAIL

Lieu d'emploi	Cœur Métropolitain	Secteur Est	Secteur Sud	Secteur Sud-Ouest	Secteur Nord	Secteur Nord-Ouest
Lieu de résidence						
Cœur Métropolitain	79,6%	1,7%	2,0%	2,9%	2,3%	0,9%
Secteur Est	54,2%	25,7%	1,0%	2,6%	3,1%	0,3%
Secteur Sud	56,6%	0,8%	25,7%	3,5%	1,3%	0,3%
Secteur Sud-Ouest	49,9%	2,4%	2,8%	30,4%	1,0%	0,3%
Secteur Nord	49,9%	1,2%	1,1%	1,5%	32,4%	1,4%
Secteur Nord-Ouest	61,9%	1,0%	2,2%	2,0%	2,8%	19,8%



Source : ATU-2012.

Ce qu'il faut retenir concernant l'analyse économique du territoire :

- *Une commune globalement active avec une création importante d'établissements ces dernières années grâce au développement de la ZI La Grange Barbier et de l'ISOPARC. Cette dernière permet une économie dynamique à vocation nationale en lien avec l'Europe*
- *Une capacité d'accueil touristique moins importante qu'elle ne l'a été. Une attractivité touristique qui se maintient grâce à la présence du Château de Longue Plaine et plus généralement avec l'activité touristique qu'offre la Vallée de la Loire*
- *Malgré une attractivité économique affirmée (ISOPARC) et un faible taux de chômage, Sorigny est une commune qui reste essentiellement résidentielle, incluant des déplacements importants de la population vers des secteurs économiques à proximité*
- *Le profil des actifs se divise principalement en trois CSP : professions intermédiaires, employés et ouvriers. La part la plus représentée est cependant celle des ouvriers, qui a très nettement augmenté entre 2009 et 2017 (+37%), notamment avec la création et l'implantation d'entreprises au sein du parc d'activité ISOPARC.*

Les grandes unités urbaines : une diversification des urbanités qui s'égrènent le long des axes structurants

1- Un village linéaire de plateau caractérisé par un ancien village-rue établi le long de la RD910 mais qui s'est bien étoffé depuis lors pour adopter une morphologie en étoile

- On peut cependant remarquer que si la RD constitue un axe de développement, une excroissance s'est étirée vers l'est – La Genevray
- Une urbanisation de type < grappes pavillonnaires > qui ont peu à peu donné une épaisseur au tissu urbain.

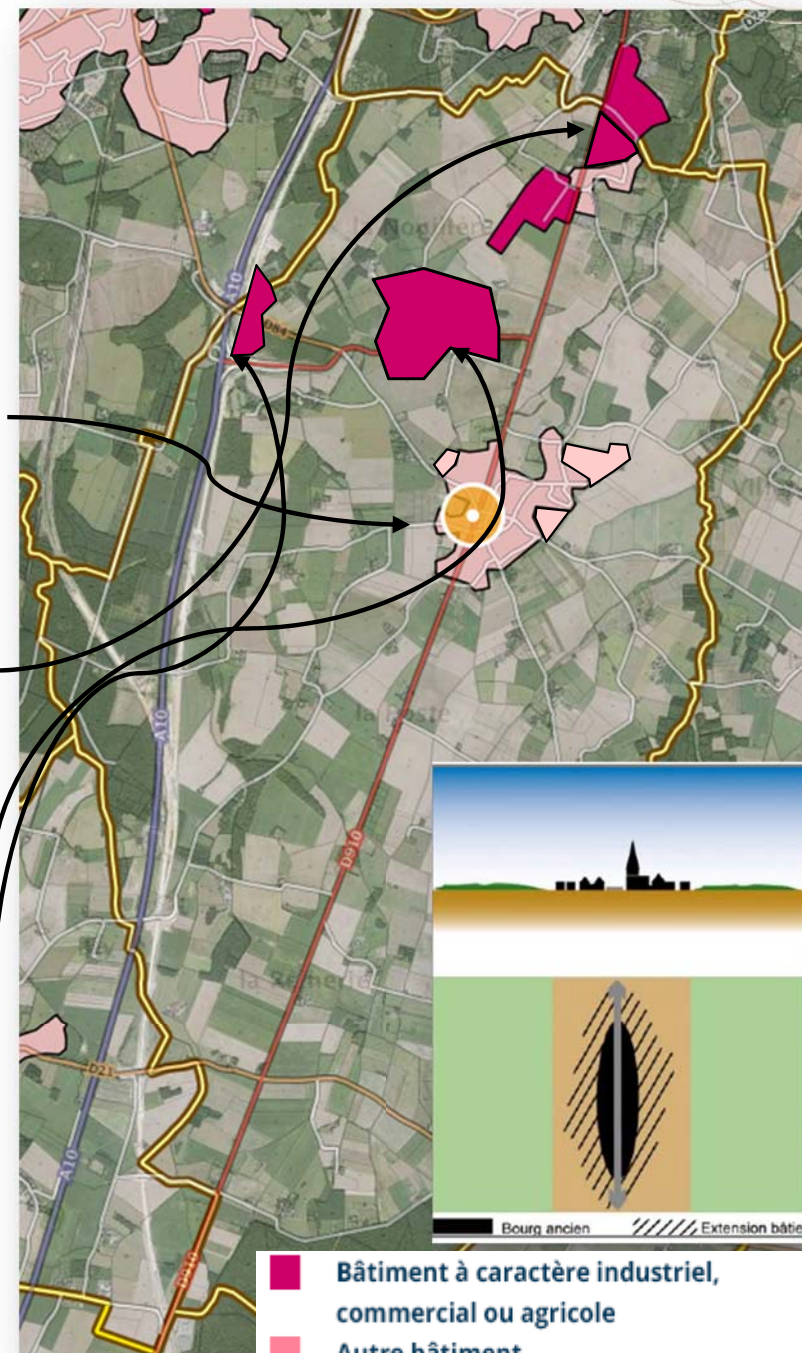
Le territoire est cependant marqué par un éclatement de la zone agglomérée en 2 centralités

2- un secteur d'accroche directe à Montbazou (Bordebure) qui constitue une avancée de la zone urbaine de Montbazou sur Sorigny. La ZAI des Granges Barbier assure une continuité urbaine entre les deux communes, confortée par le développement d'un village

3- Isoparc qui recouvre désormais une soixantaine d'ha construits pour une centaine d'ha aménagés

4- Le chantier de la LGV réparti de part et d'autre de l'échangeur

5- Un habitat dispersé dans la zone rurale sous forme de petits < villages-rues > sans profondeur, édifiés le long des voies de desserte



Une traversée d'agglomération principalement routière

- Un effort perceptible des aménagements matérialisant la traversée d'agglomération et mettant en exergue les points d'arrêt – carrefour RD 84 et mairie
- Une large place faite à la capacité de stationnement linéaire
- Une linéarité de la RD910 qui se trouve renforcée par des alignements bâtis de part et d'autre de la voie et qui canalise le regard avec un effet < couloir >
- Avec un trafic très dense (supérieur à 10 000 v/j), la place du cycliste est peu existante
- La RD910 reste une coupure nette dans l'agglomération entre l'Est et l'Ouest
- Des portes d'entrée clairement identifiées et sécurisées au travers de l'aménagement des giratoires

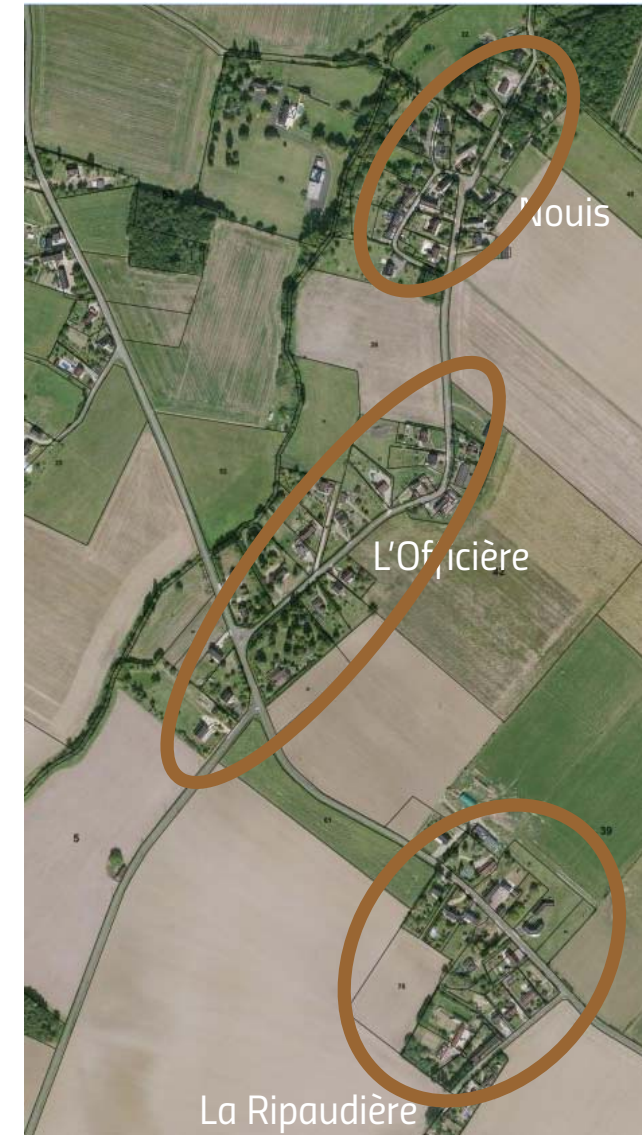


Un habitat dispersé dans la zone rurale - *une multiplication des hameaux*

- Le développement du parc résidentiel a touché la zone agricole : des habitations se sont édifiées le long des voies de desserte sur la base d'ancrages anciens
→ Constitution de petits < villages-rue > avec des accès directs aux voies départementales ou communales
- Dans ce type d'habitat on retrouve une mixité du bâti - des bâtiments agricoles et anciennes fermes, artisanaux mais aussi des pavillons dont l'implantation, la volumétrie et le registre des clôtures vient rompre avec les règles de lecture vernaculaires. Les formes architecturales sont donc assez variées
- A noter un vacance prégnante de bâti le long de la RD910, victimes des nuisances générées par la voie



Sud centre-bourg



Nord-est centre-bourg

Partie 1- DIAGNOSTIC DES SITES

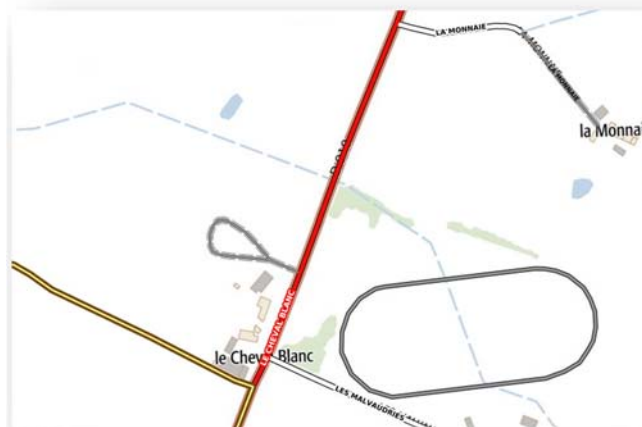
1.2 – La situation des 4 secteurs d'étude

La situation géographique des sites étudiés

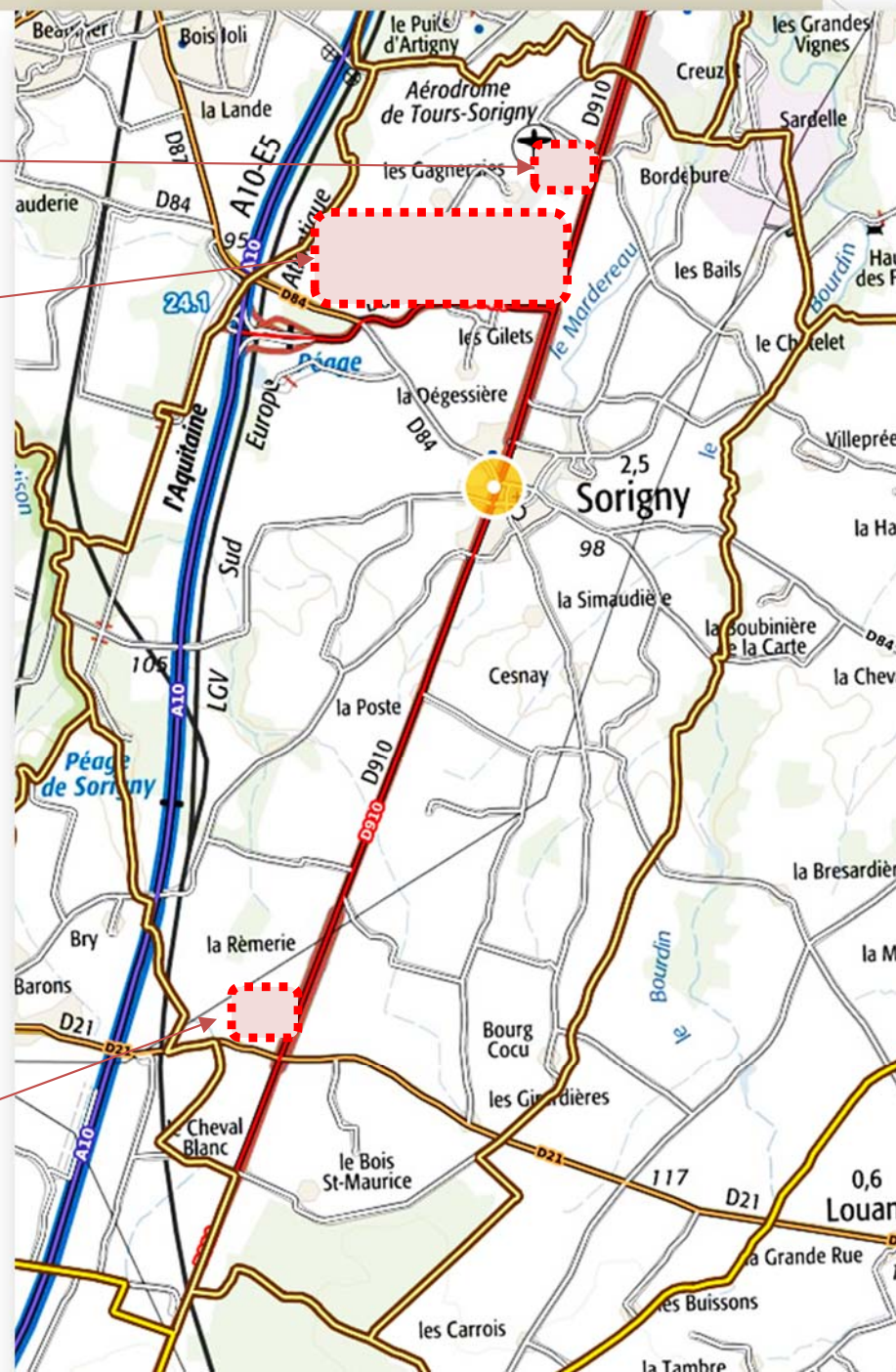


Site de l'aérodrome

Site Isoparc

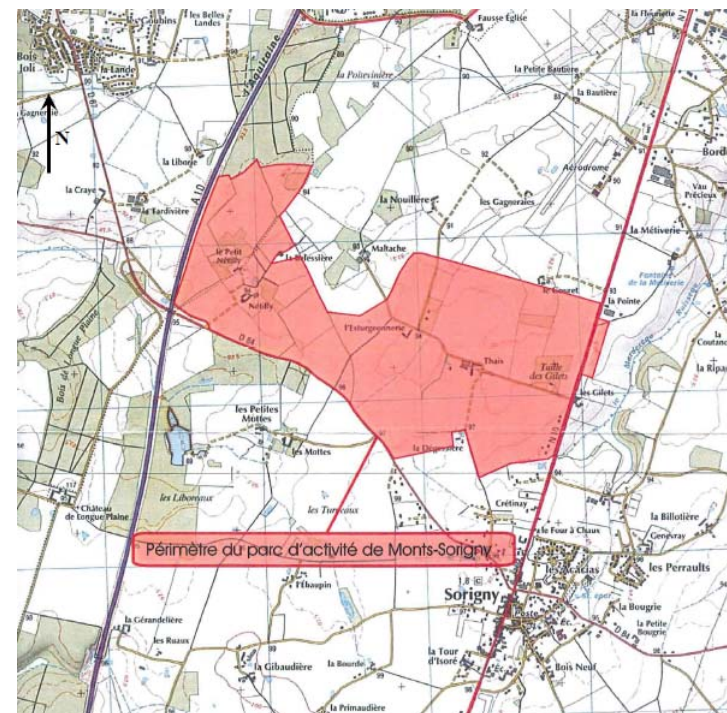


Site du Cheval Blanc

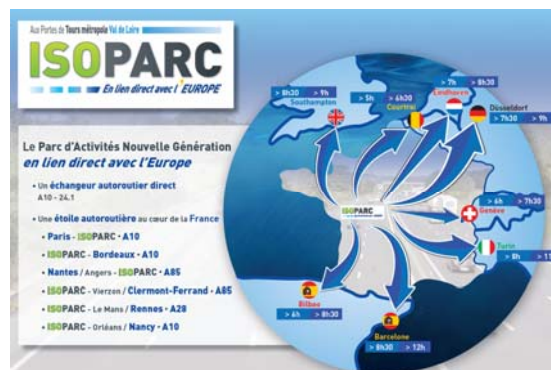


Un bassin d'emploi privilégié – ISOPARC : une vocation nationale en lien direct avec l'Europe

- Une position stratégique : au cœur de la Touraine, au sud de l'agglomération tourangelle. La ZAE de l'ISOPARC est localisée à cheval sur les communes de Monts et de Sorigny, à 15 km de Tours
- Le potentiel de ce site a été estimé à 254 hectares lors des 1ères études de faisabilité. La ZAC actuelle revêt une surface de 153 ha. La première tranche aménagée comprend 90 hectares.
- Le site est directement desservi par un échangeur sur l'autoroute A10 Paris-Bordeaux et il se trouve à la porte du nœud autoroutier de l'agglomération.
- Une étoile autoroutière au cœur de la France qui permet d'atteindre les grandes zones d'activités européennes
- Une position stratégique et une proximité des infrastructures de transport performantes (gare TGV et ligne LVG Paris-Bordeaux, aéroport/aéroport/héliport) explique l'intérêt grandissant des entreprises pour l'ISOPARC
- Aujourd'hui d'autres atouts jouent : une qualité d'aménagement avec une place conséquente laissée au végétal



Carte issue du dossier modification de la demande d'autorisation du rejet pluvial suite à l'extension de LIDL – juin 2014



Une offre économique dynamique – ISOPARC : une zone d'intérêt départemental

- Les activités logistiques sont celles qui proposent le moins d'emplois à l'hectare
 - Avec des hypothèses hausses ou basses, le secteur le plus représenté au niveau du nombre d'emplois est celui de l'industrie
 - Un bassin d'emploi privilégié : proximité de Tours métropole Val de Loire et d'un pôle universitaire
- Ces atouts attirent des grands noms de l'industrie ou de la logistique
- Onze entreprises sont présentes sur le site :
 - Domaine de Thais
 - La Poste
 - LIDL
 - TLD Europe
 - Veolia Eau, etc.

	DENSITE D'EMPLOIS A L'HECTARE*	
	Hypothèse basse	Hypothèse haute
Activités industrielles	40	80
Activités logistiques	20	30
Activités tertiaires	60	90

	NOMBRE D'EMPLOIS*	
	Hypothèse basse	Hypothèse haute
Activités industrielles	1700	3400
Activités logistiques	680	1020
Activités tertiaires	510	765
Total ZAC	2890	5185

* Données issues de l'EI sur l'ISOPARC – juin 2004

Une offre économique dynamique – *ISOPARC : un parc d'activités innovant*

- ISOPARC est doté d'une offre de services qui en fait un parc < nouvelle génération > :
 - Aux salariés :
 - Restaurant interentreprises
 - Crèches interentreprises
 - Conciergerie*
 - Salle de sport*
 - Commerces alimentaires à proximité
 - Parc de loisirs
 - Pistes cyclables
 - Aux entreprises :
 - Centre routier*
 - Station GNV (VL et PL) et prochainement hydrogène
 - Salle de réunion
 - Restaurant et hôtel
 - Sécurité (vidéosurveillance dans l'enceinte du Parc)
 - Structures de relations interentreprises

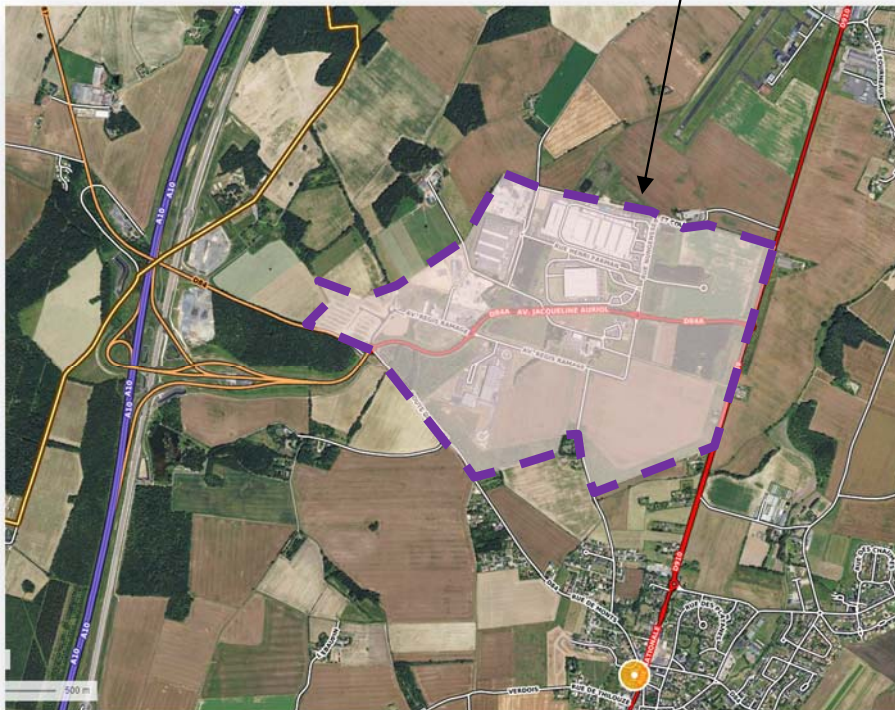
Partie 1- DIAGNOSTIC DES SITES

1.2 – La situation des 4 secteurs d'étude

La situation géographique des sites étudiés : Isoparc



Site Isoparc



Le site d'Isoparc se localise dans la frange nord du territoire communal, la plus occupée. Elle se situe ainsi entre plusieurs pôles d'importance, à savoir :

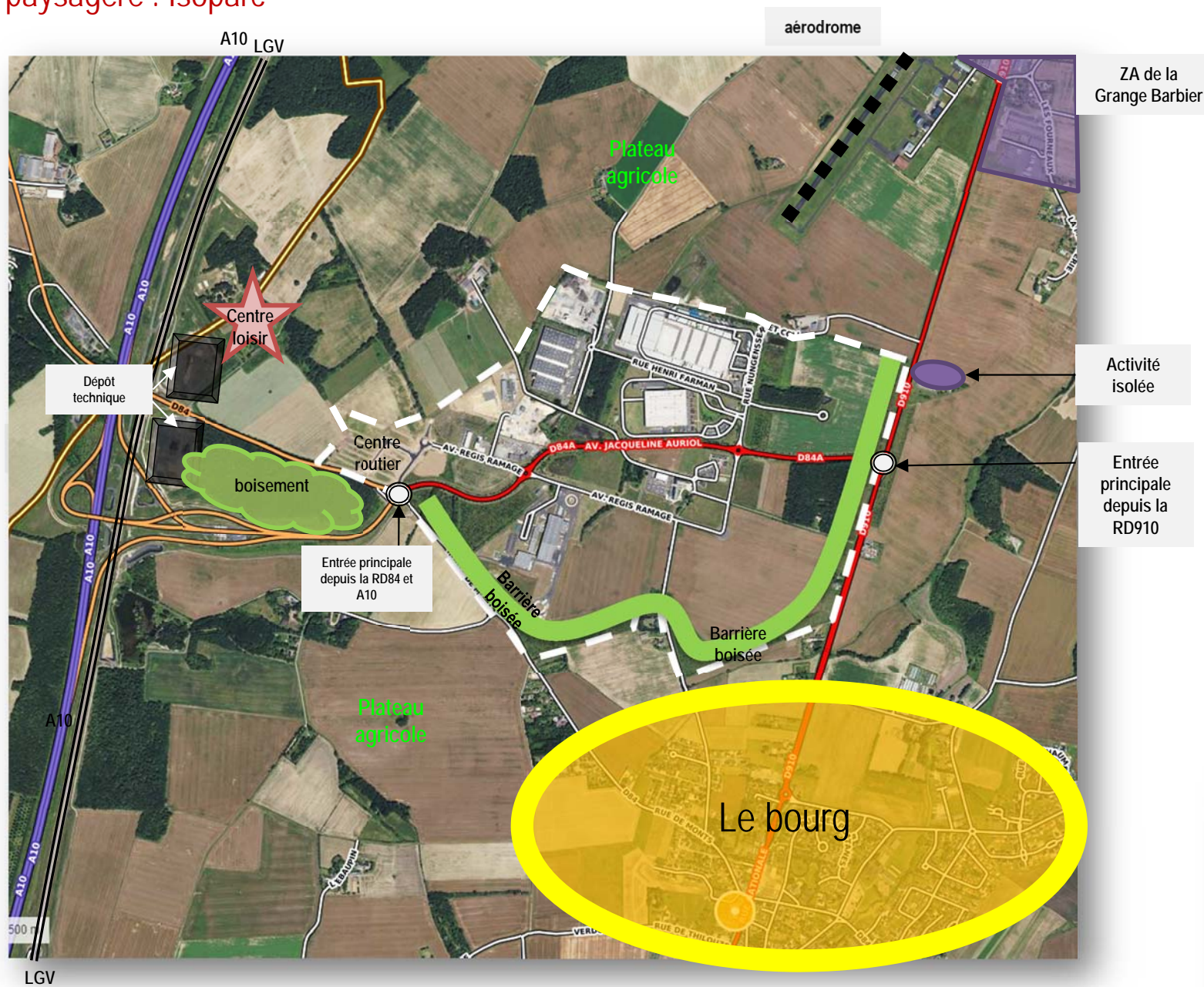
- l'aérodrome de Tours Sorigny au nord
- La ZA de La Grange Barbier et le village de Bordebure encore plus au nord à la jonction avec Monbazon
- L'A10 et la LGV en frange ouest du territoire communal
- Et le bourg en rive sud

Elle constitue en quelque sorte la porte économique du territoire, disposant d'une accessibilité aisée au travers de plusieurs axes de rayonnement national comme l'A10, ou départemental comme la RD910 ou la RD84. Elle se positionne donc à la croisée des chemins départementaux nord/sud et est/ouest.

L'analyse urbaine et paysagère : Isoparc

APPROCHE EXTERIEUR

- Un site aux accroches stratégiques – A10 et échangeur, RD910 avec entrée directe et RD84
- Une assise dans un paysage plat facilitant les implantations des entreprises
- Un paysage en mutation avec un enjeu de boisement colossal en périphérie sud et est de la zone
- Un calage ouest par les infrastructures lourdes et activités routières annexes – dépôt technique, échangeur, délaissés, etc.
- L'omniprésence végétale, soit en raison des boisements qui parsèment le plateau aux abords de la vallée, internes et externes à la ZA, soit en raison de la végétalisation réalisée en plus au sein de la ZA
- Au final une future alcôve verdoyante qui ne viendra pas dégrader l'environnement du bourg en rive sud de la ZA



L'analyse urbaine et paysagère : Isoparc

APPROCHE INTERNE

- Une traversée de ZA par la RD84 très végétale
- Des typologies d'activités diversifiées même si le caractère logistique apparaît dominant notamment en terme de volumétrie bâtie
- Une occupation réelle de la ZAC aujourd'hui qui représente 1/3 environs de la capacité totale
- Une extension en cours en direction de l'ouest avec la réalisation du centre routier et l'implantation du centre de loisirs



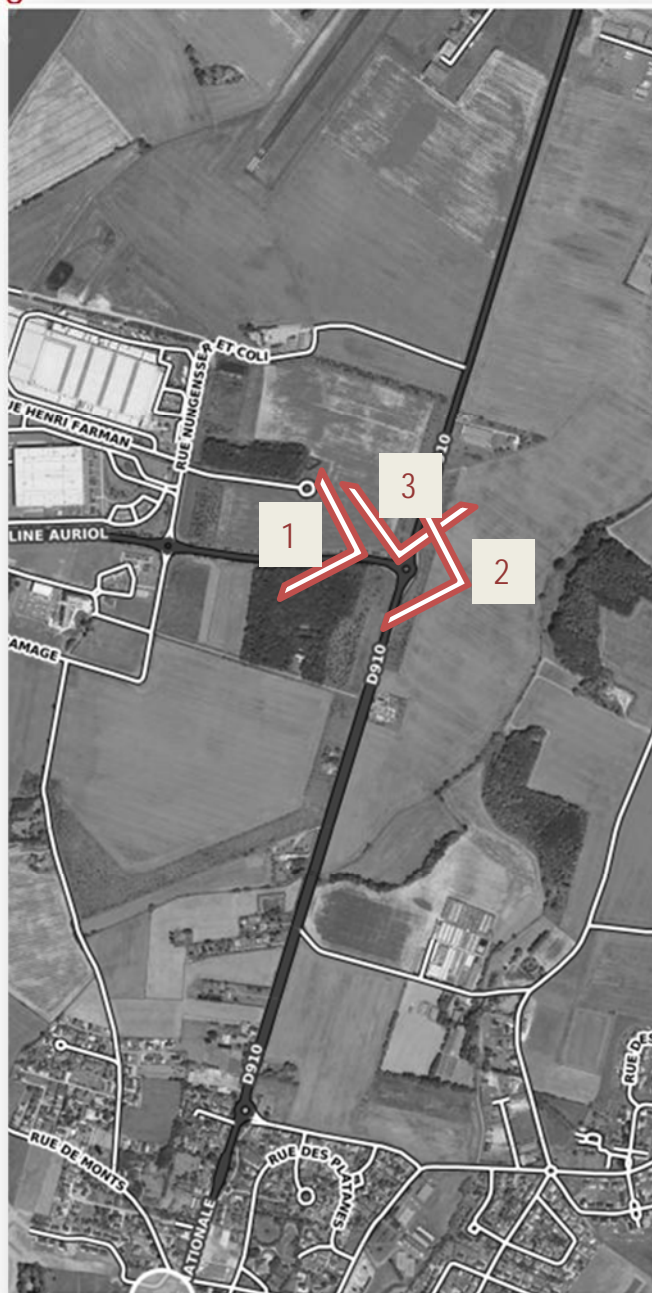
Révision du PLU de Sorigny
Analyse du site d'Isoparc

Fonctions urbaines	Environnement et paysage
Unités bâties disposées sur le pourtour de la ZA	Boisements externes et internes à la ZA
Périmètre de la ZAC	Espaces paysagers et plantés dans la ZA
Exploitations agricoles à confirmer	Haies bocagères et alignement d'arbres
ZA occupée	Franges végétalisées de la ZA l'enserrant paysagèrement
Ouvrages et installations techniques	Bassins Eau pluviale aménagés
Fonction déplacements et infrastructure	
A10	Porte d'entrée de la ZA
Voie de desserte	Giratoires
LGV	

L'analyse urbaine et paysagère : Isoparc

LA LECTURE DE LA FACADE DE LA ZA DEPUIS LA RD 910

- La ZA d'Isoparc a bénéficié d'un parti d'aménagement reposant sur une forte végétalisation et laissant une large part aux espaces verts sous diverses formes – aménagement paysager des bassins eau pluviale, préservation des haies existantes et des bosquets en place, plantation de bandes boisées périphériques -. Elle revêt ainsi aujourd'hui un caractère verdoyant qui tend à prendre de plus en plus de place mais aussi à l'enfermer dans un écrin de verdure sur toutes ses façades – sud en direction du bourg et le long de la RD84, Est en façade de la RD910, ou nord en lisière du grand plateau agricole. Il en résultera dans quelques années une disparition des volumes bâtis derrière ce verrou boisé et une invisibilité économique.
- Si ce parti d'aménagement repose sur une intégration paysagère forte et une préservation des unités écologiques d'intérêt, il soulève une interrogation :
 - La générosité des plantations est-elle toujours justifiée eu égard à leur positionnement et intérêt paysager ?



3- Façade au paysagement « léger » sur la RD910



2- Entrée par le giratoire sur la RD910



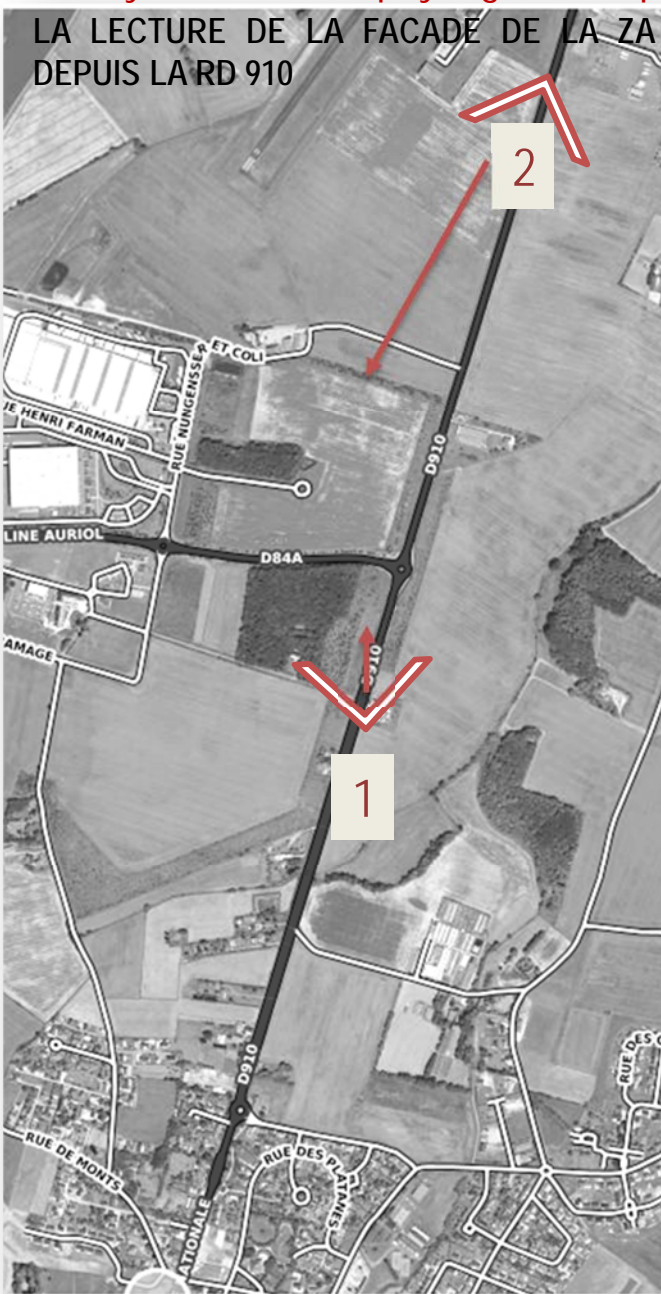
1- Traitement paysager des abords de la RD84 A



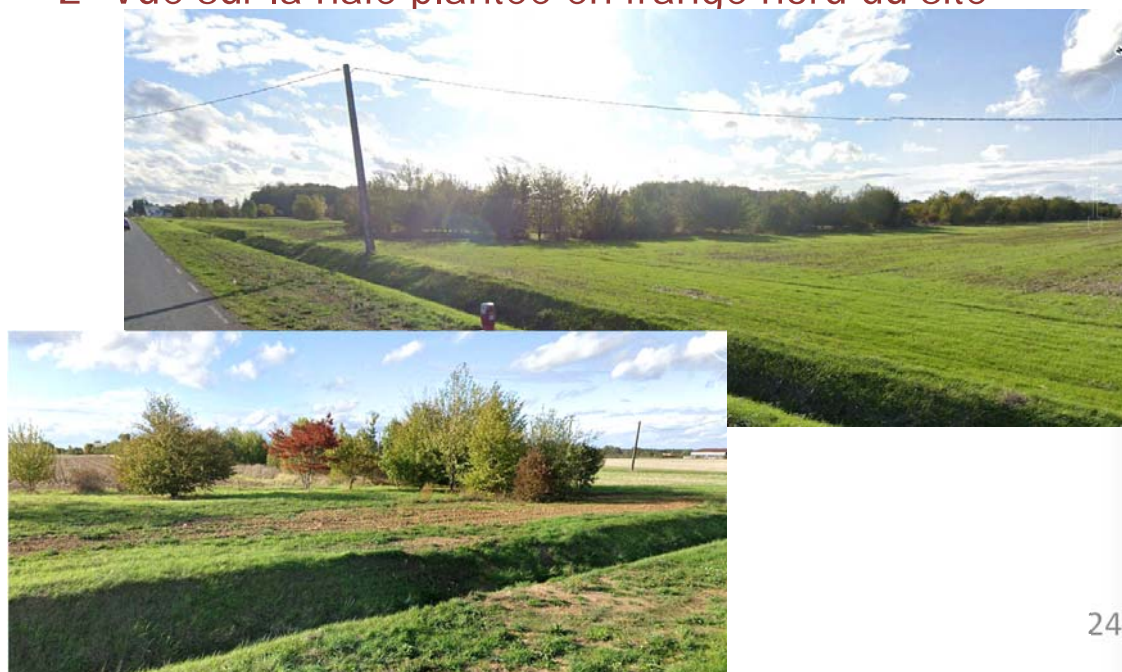
Partie 1- DIAGNOSTIC DES SITES

1.2 – La situation des 4 secteurs d'étude

L'analyse urbaine et paysagère : Isoparc



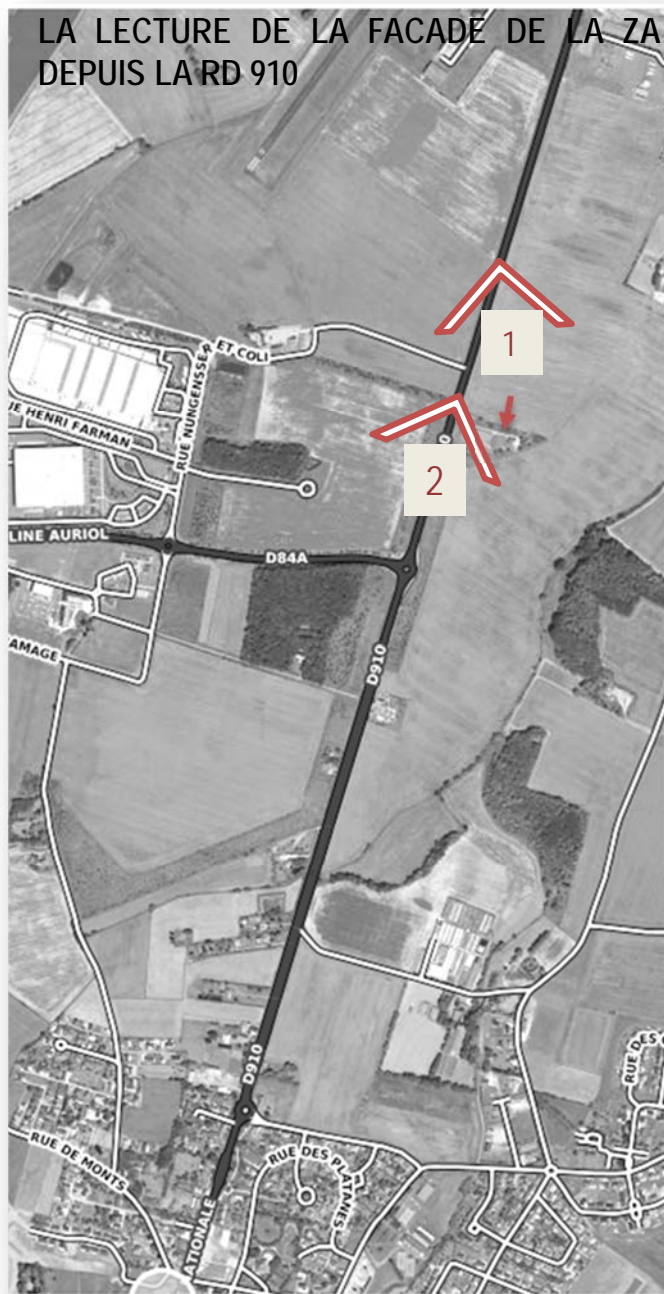
2- Vue sur la haie plantée en frange nord du site



Partie 1- DIAGNOSTIC DES SITES

1.2 – La situation des 4 secteurs d'étude

L'analyse urbaine et paysagère : Isoparc



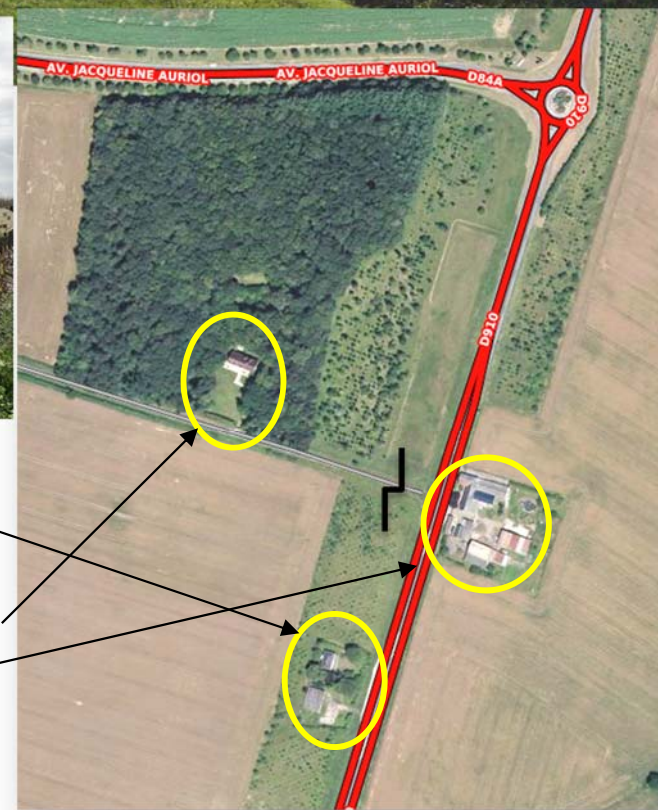
2- Vue sur le premier plan nord ZA depuis la RD910 et bois en fond de perspective



1- Une activité isolée et en partie vacante sur la frange ouest



- Plusieurs constructions jalonnent Isoparc :
- Une ancienne ferme le long de la RD910 détruite récemment
 - Une maison d'habitation isolée dans le bois
 - Un ensemble d'ets et maisons d'habitation
 - Chemin fermé dans son déboucher sur la RD910



Partie 1- DIAGNOSTIC DES SITES

1.2 – La situation des 4 secteurs d'étude

La situation géographique des sites étudiés : l'Aérodrome



Site de l'aérodrome



Le site de l'aérodrome constitue un élément signal de l'entrée nord sur le territoire communal, après la ZA de la Grange Barbier.

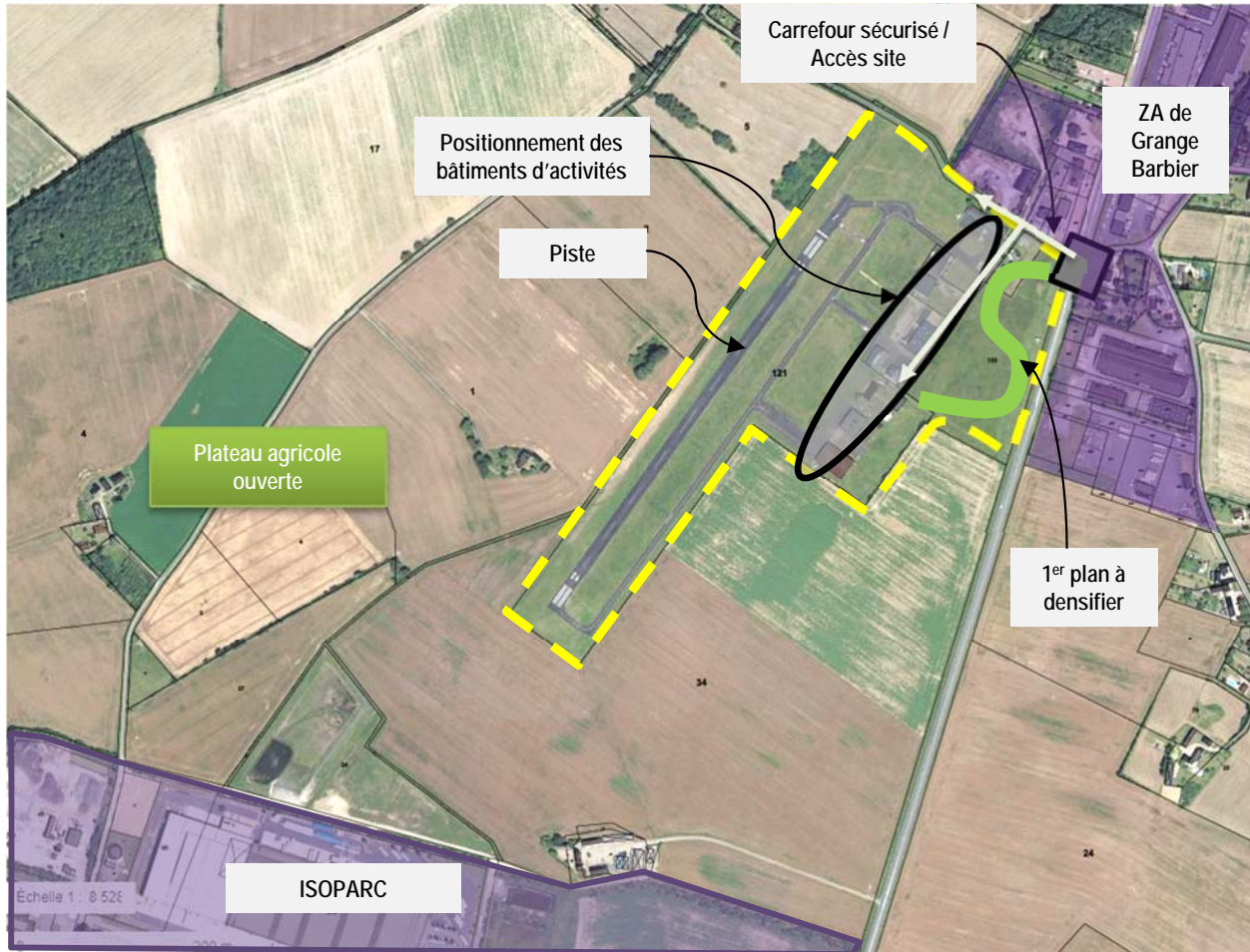
Il s'inscrit au sein d'une ouverture paysagère caractéristique du vaste plateau agricole.

Bien que la piste se positionne en retrait de la RD910 la zone dépendante de cette activité est plus vaste et vient s'appuyer sur la rectitude de l'axe départemental.

Ainsi le site développe une façade de plus de 300m le long de la RD, offrant de larges perspectives en direction des bâtiments arrières et de la piste, à défaut de tout élément d'aménagement de façade.

Son accessibilité s'avère aisée en raison de la présence d'une grande ligne droite générant une bonne visibilité, et d'un aménagement d'un tourne à gauche avec une voie de délestage centrale.

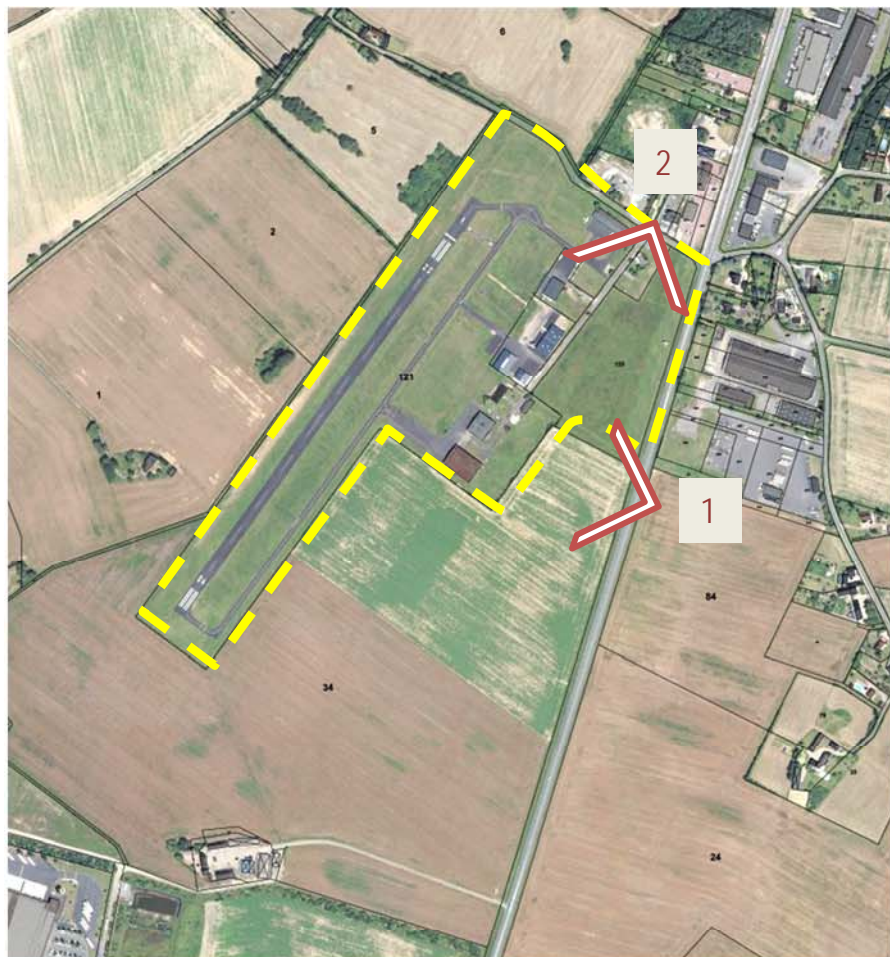
La situation géographique des sites étudiés : l'Aérodrome



➔ Le site de l'aérodrome est d'une implantation ancienne et semble ne pas avoir évolué depuis plusieurs décennies. Pourtant, la zone pourrait bénéficier d'une densification au sein de son périmètre actuel, et la réduction du recul imposé au titre de la Loi Barnier pourrait y participer, dans la continuité de l'environnement économique de la Grange Barbier.

- La surface du site est étendue si l'on considère l'ensemble de la zone dédiée à l'activité de l'aérodrome, puisqu'elle représente 20ha.
- Il s'agit de l'espace voué à l'activité de l'aérodrome comprenant la piste mais aussi les espaces techniques et les bâtiments.
- Malgré une surface importante, seule la partie centrale est aujourd'hui construite alors que le 1^{er} plan en direction de la RD910 est susceptible de densification sur une surface d'environ 3ha.
- Ce linéaire est fortement impacté par l'application de la loi Barnier et le recul inconstructible de 75m qui s'applique sur 300m de long depuis l'axe de la voie.
- Un espace agricole ouvert enveloppe l'aérodrome sur ses franges ouest et sud, générant des perspectives généreuses sur la campagne alentour.
- Aucun obstacle n'est présent dans l'axe de la piste. Seuls quelques boisements sont présents à l'ouest et au nord.
- Plus au sud la ZA d'Isoparc se développe formant un écran visuel en direction du bourg

La situation géographique des sites étudiés : L'Aérodrome



- L'accès à l'aérodrome est sécurisé avec une bonne visibilité sur et depuis la RD910 du fait de l'aménagement du carrefour avec un tourne à gauche avec voie centrale
- Un STOP permet en sortie de la ZA de gérer les priorités
- La vue est très dégagée et permet des sorties en toute sécurité depuis la ZA sur la RD910 tant à gauche qu'à droite.



2 – vue sur l'entrée de l'aérodrome



Bâtiments présents au centre

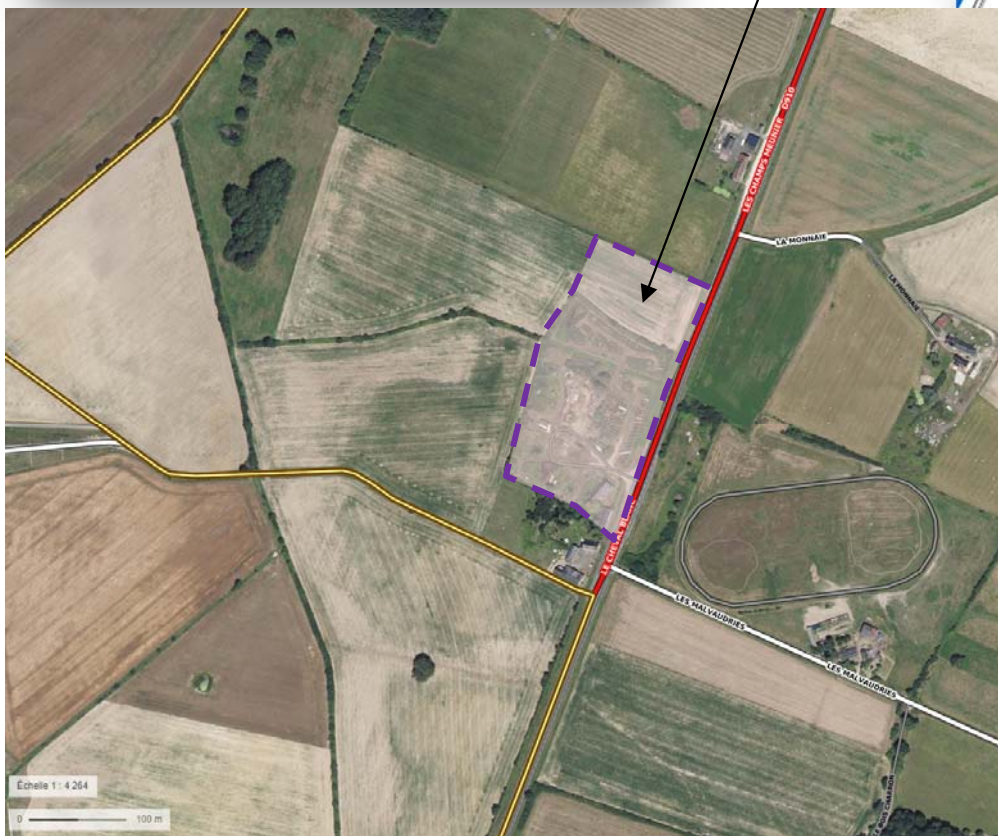
Carrefour d'accès

1 – vue de face du site depuis la RD910

Partie 1- DIAGNOSTIC DES SITES

1.2 – La situation des 4 secteurs d'étude

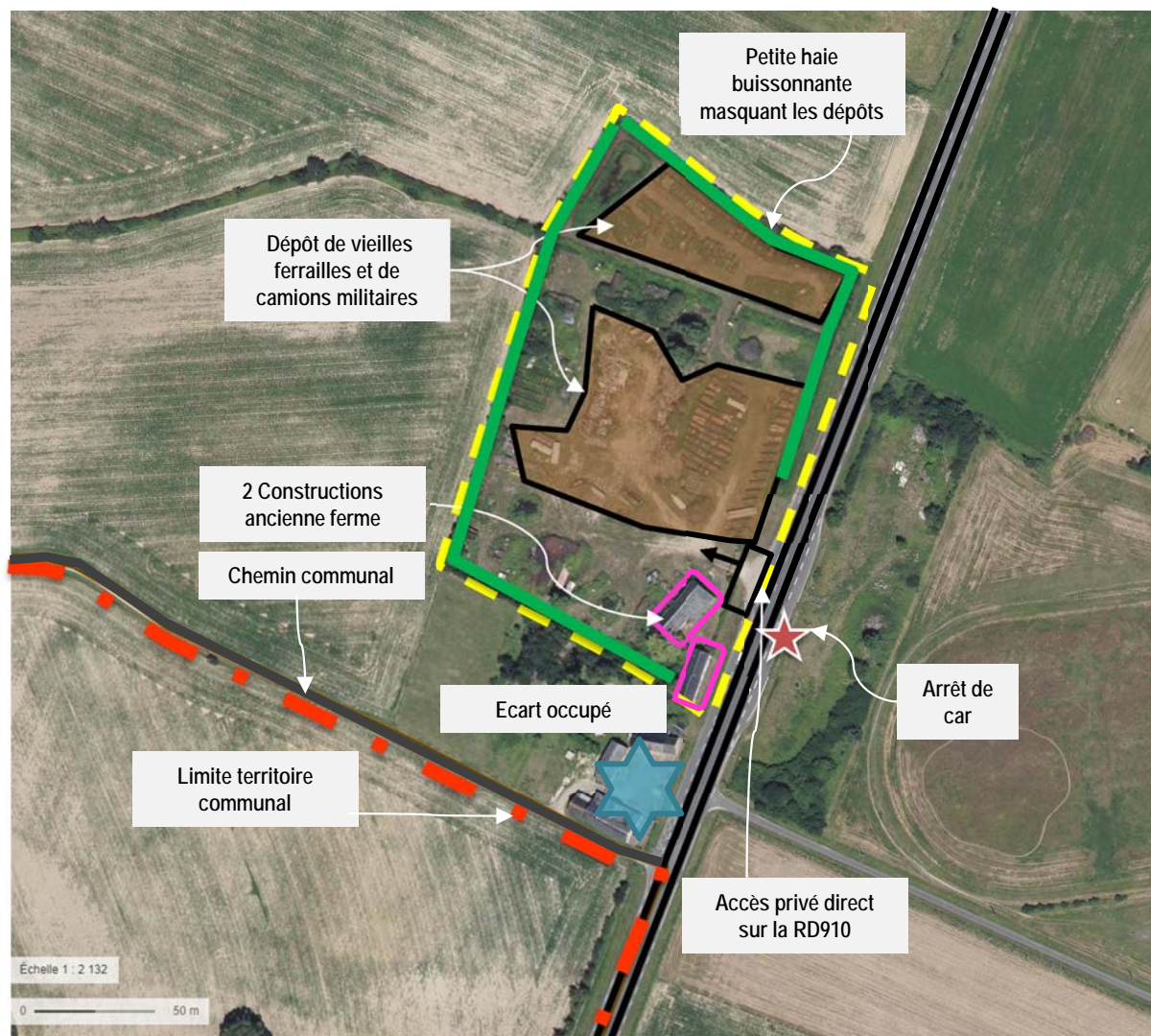
La situation géographique des sites étudiés : Le Cheval Blanc



Le site du Cheval Blanc apparaît aussi isolé au sein du vaste plateau agricole.
Il se situe en frange sud du territoire, en entrée de la commune peu après le passage du bois Saint Maurice en face. Le site se développe de part et d'autre de la RD910.
De ce fait, le site apparaît comme un signal d'arrivée sur le territoire de Sorigny.

La limite du territoire communal se retourne sur les arrières ouest du site avec le passage de la LGV puis de l'A10 à quelques dizaines de mètres au-delà .

La situation géographique des sites étudiés : Le Cheval Blanc



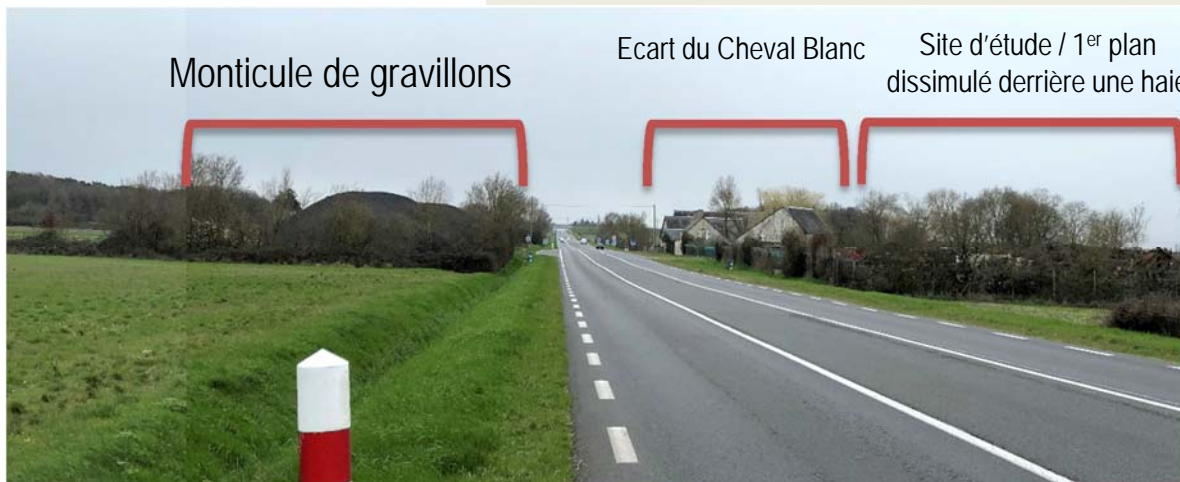
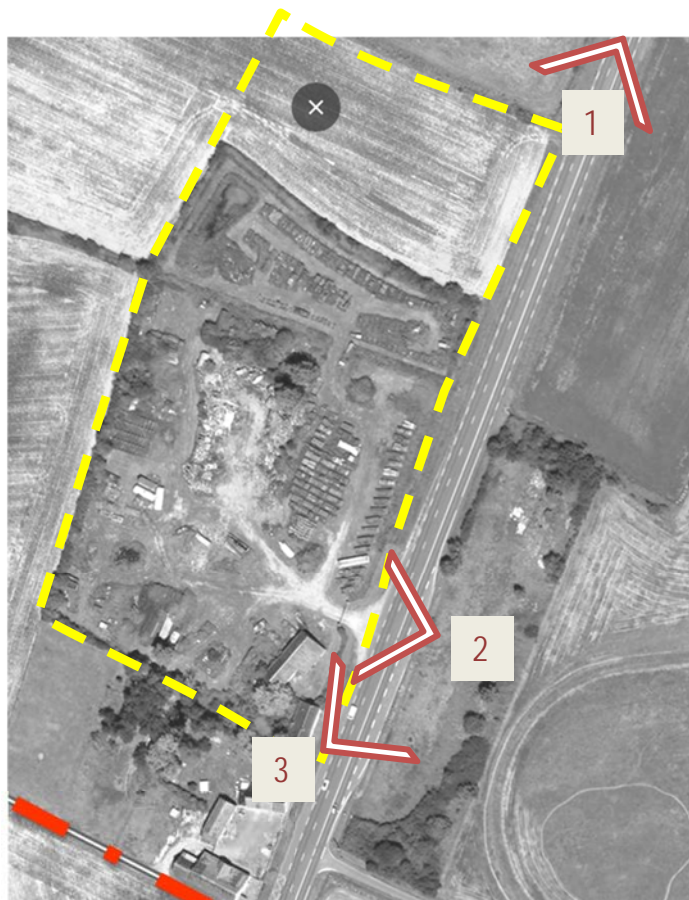
- La surface du site représente 3,3 ha correspondant au stockage des ferrailles.
- Il s'agit d'un site de dépôt, voire d'exposition d'anciens véhicules militaires (camions) rouillés et autres matériels ferreux.
- Il présente une configuration de délaissé et de défaut de tout entretien laissant la végétation reprendre ses droits. 2 constructions sont présentes et vacantes attenantes au terrain d'entreposage – une ancienne ferme avec la maison à l'alignement dont la toiture a été restaurée et le bâtiment annexe.
- En rive sud, le site du Cheval Blanc comprend un autre écart composé de plusieurs bâtiments anciens dont une maison occupée
- Une haie buissonnante forme une enceinte autour du site et un petit écran végétal depuis l'extérieur. La perception des dépôts reste bonne.
- En face, un monceau de gravillons bitumineux, à usage routier – dépendant du Conseil Départemental – s'élève. Il marque d'autant plus cette entrée sud sur le territoire communal associant dépôt et stockage en tout genre peu valorisant.

Partie 1- DIAGNOSTIC DES SITES

1.2 – La situation des 4 secteurs d'étude

La situation géographique des sites étudiés : Le Cheval Blanc

1 – vue sur le site depuis le nord de la RD910



Monticule de gravillons

Ecart du Cheval Blanc

Site d'étude / 1^{er} plan dissimulé derrière une haie

3 – Vue sur le monticule de gravillons avec l'arrêt de car en 1^{er} plan



2 – vue sur la façade du site depuis la RD910



Bâti vacant du site

Dépôt des véhicules en 1^{er} plan

Les transports – TC et aéroport de Tours

Transport en commun :

- Géré par la région Centre-Val de Loire et exploité par Transdev Touraine, le réseau Rémi, Réseau de Mobilité Interurbaine assure via les lignes G, H, H1 et H2 la liaison entre Tours et Sorigny

Les lignes H, H1 et H2 : Traversée de la commune sur un axe nord/sud par la RD910 desservant également l'ISOPARC

Une circulation prévue uniquement en période scolaire du lundi au vendredi (matin et sortie scolaire + mercredi midi)

Ligne G : Traversée par l'est de la commune avec un arrêt sur l'aire de covoiturage de l'ISOPARC



Aéroport de Tours-Sorigny :

- Situé en partie nord de la commune, l'aéroport est calé entre la limite communale avec Montbazou et la ZAC ISOPARC.
- En 2012, sa fréquentation annuelle était de 24 000 mouvements (avions basés, aéronefs, ULM)

La Ligne à Grande Vitesse Atlantique (LGV Paris – Bordeaux) longe une petite partie de la limite communale à l'extrême Ouest du territoire, elle a été mise en service en juillet 2017.

2.1 – Le contexte du PLU : le PADD

Le PLU a déterminé plusieurs orientations qui visent les 3 sites objets de la présente étude et les impactent :

ORIENTATIONS GENERALES EN MATIERE DE MODERATION DE CONSOMMATION D'ESPACE ET DE LUTTE CONTRE L'ETALEMENT URBAIN

CONCENTRER LA CONSOMMATION D'ESPACE ECONOMIQUE DE FACON LOGIQUE

Un constat sur la dernière décennie : environ 55 ha consommés au titre de l'activité économique, essentiellement au sein des 2 ZA Isoparc et Grange Barbier, mais qui correspond pour Isoparc à une consommation à l'échelle de la communauté de communes s'agissant d'une zone communautaire. Le souhait de la collectivité dans son ensemble est bien de poursuivre cette stratégie afin de renforcer le pôle économique industriel et touristique d'Isoparc.

Pour autant, le travail mené repose sur 2 axes : optimiser les espaces d'ores et déjà aménagés et organiser l'extension d'Isoparc de façon cohérente et maîtrisée.

▪ **OPTIMISER LE POTENTIEL EXISTANT**

Une recherche de la limitation de cette consommation d'espace au sein d'Isoparc et en dehors, dans le cadre du PLU qui s'appuie sur :

- la revitalisation de l'existant ; donner la possibilité aux activités vacantes de se reconvertir notamment le long de la RD910
- Redynamiser l'activité de l'aérodrome en réfléchissant à sa diversification
- La poursuite de l'occupation et de la construction des espaces non bâtis au sein de l'Isoparc d'ores et déjà aménagés – projet du centre routier et du Family Parc en cours ; Village de Marque ; et Village des artisans -

▪ **ORGANISER L'EXTENSION D'ISOPARC**

Et dans le cadre de la politique économique communautaire, une poursuite de la qualification d'Isoparc avec extension de 48 ha sur Sorigny en rive nord et sud de la route de Monts et en direction de l'échangeur, dans le cadre d'une procédure globale d'aménagement qui pourrait s'opérer sous forme de ZAC, avec maîtrise d'ouvrage directe de la collectivité.

Il s'agit pour la Communauté de Communes de conforter une dynamique en route, en anticipant les besoins en cours et futurs considérant qu'avec les projets enregistrés et réservés sur la ZA, il ne reste qu'une dizaine d'ha disponibles. Cette capacité est destinées à l'activité artisanale qui représente une réelle demande sur le territoire.

Cette extension s'opère en conformité du SCoT tant en termes quantitatif que spatial.

2.1 – Le contexte du PLU : le PADD

ORIENTATIONS EN MATIERE DE DEVELOPPEMENT ECONOMIQUE

Sorigny, pôle de développement économique et touristique de la Comcom Val de l'Indre

- Adopter une vision globalisante du site d'Isoparc : considérer l'ensemble des aménagements et installations routières (échangeur, péage, doublement des infrastructures), des activités récemment aménagées (centre routier avec pôle de services et PC groupé au nord est le long de la RD910 et parc récréatif.), et de celles en cours de projets
- Intégrer l'extension de la ZAC Isoparc dans le PLU vers l'ouest en direction de Monts, tel que prévu dans le dossier de ZAC originel et dans un cadre planifié sur une surface d'environ 48 ha en conformité avec le SCoT
- Faciliter la diversité des typologies économiques et notamment l'accueil des activités tertiaires, de commerce et de services
- Considérer Isoparc comme un pôle économique global dédié à une diversité d'activités organisées : tertiaire et services avec une orientation spécifique à l'étude en frange sud sur une trentaine d'ha en particulier vers le sport, les loisirs ; commerce ; artisanat ; tourisme; industrie et logistique, etc.
- Réflexion à lancer sur une optimisation des aménagements et du parcellaire existant par rapport aux espaces verts prévus dans la ZAC non encore plantés, dans un objectif d'économie d'espace et de densification de la zone.
- Dans cet esprit, prendre en compte les aménagements paysagers et plantés existants le long de la RD910, pour réduire les bandes de reculs imposés au titre de la Loi Barnier



Révision du PLU de Sorigny
PADD sur le site d'Isoparc

Fonctions urbaines	Environnement et paysage
Unités bâties disposées sur le pourtour de la ZA	Boisements externes et internes à la ZA à préserver
Secteur aménagé d'Isoparc + zone d'activité	Espaces paysagers et plantés dans la ZA - ERP
Exploitations agricoles à confirmer	Haies bocagères et alignement d'arbres à protéger ou à planter
ZA occupée	Bassins Eau pluviale aménagés / mares à préserver
Ouvrages et installations techniques	Corridor écologique à maintenir et valoriser
Extension projetée de la ZA	45m Réduction du recul Loi Barnier par rapport
Aire d'étude d'un pôle tertiaire, sports loisirs, bien être, etc.	
Site archéologique à préserver	
Fonction déplacements et infrastructure	
A10	Giratoires existants
Voirie de desserte	Future porte d'entrée de la ZA à aménager
LGV	Accès et voirie à créer

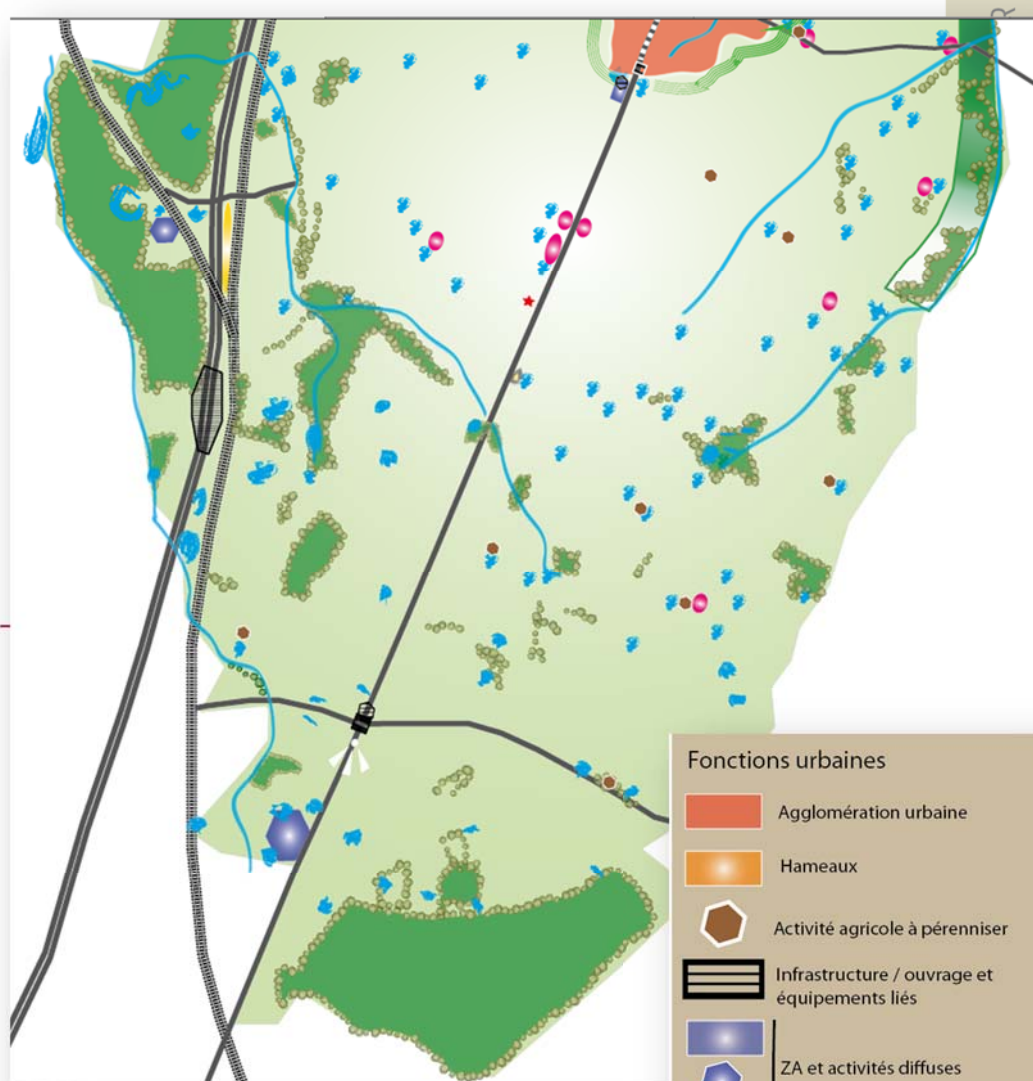
Cette recherche d'optimisation de l'espace sera aussi mise en avant dans le cadre de l'extension de la zone.


2.1 – Le contexte du PLU : le PADD

ORIENTATIONS EN MATIERE DE DEVELOPPEMENT ECONOMIQUE

Revoir la ventilation économique sur le bourg en fonction des circonstances urbaines

- Permettre la reconversion économique de sites existants considérés aujourd'hui comme pathogènes – ruines, ou pollutions, entreposage de ferrailles de longue date, etc. afin d'impulser une évolution de l'existant : site des ferrailleurs vers une plateforme de déchets inertes et déchets verts ainsi que les équipements complémentaires de traitement, pour le site du Cheval Blanc ;
- Il convient de mentionner qu'une diminution des reculs est proposée en lien avec l'application de la loi Barnier depuis l'axe de la RD910 pour le site du Cheval Blanc, permettant de créer une opportunité de reconversion de ces activités tombées en désuétude et une meilleure intégration des futures activités.
- Enfin, envisager l'étude de projets de production d'énergie « verte » avec un parc photovoltaïque sur un délaissé entre A10 et LGV



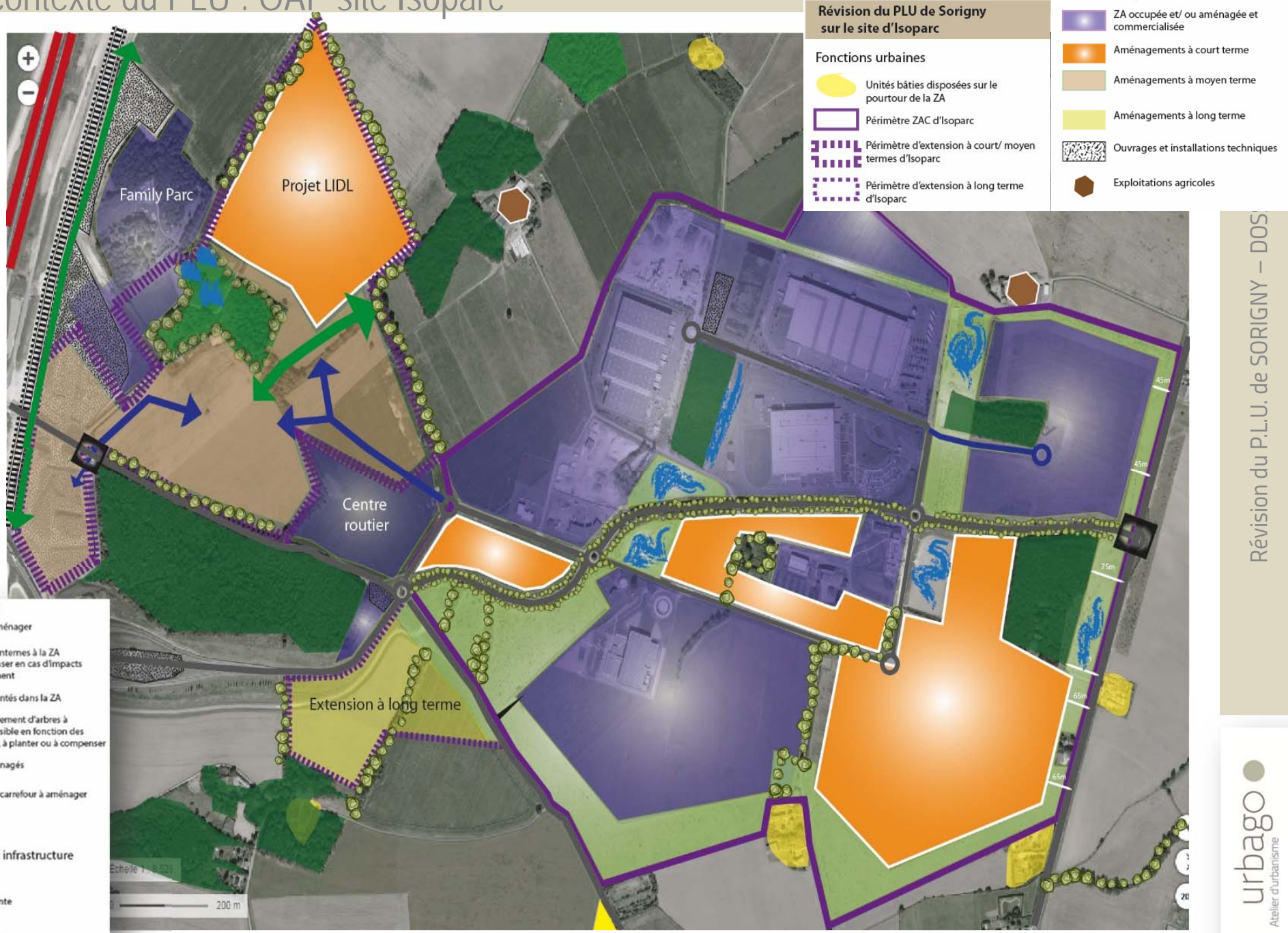
 Reconversion économique de sites existants

Fonctions urbaines	
	Agglomération urbaine
	Hameaux
	Activité agricole à pérenniser
	Infrastructure / ouvrage et équipements liés
	ZA et activités diffuses
	Périmètre développé d'Isoparc
	Recensement des sites dotés de patrimoine susceptible de changer de destination
	Projet de parc photovoltaïque à l'étude

Partie 2 – LA PRISE EN COMPTE DES SITES DANS LE PLU ET PRINCIPES D'AMENAGEMENT



2.2 – Le contexte du PLU : OAP site Isoparc



Révision du PLU de Sorigny sur le site d'Isoparc

Fonctions urbaines

- Unités bâties disposées sur le pourtour de la ZA
- Périmètre ZAC d'Isoparc
- Périmètre d'extension à court/ moyen termes d'Isoparc
- Périmètre d'extension à long terme d'Isoparc

- ZA occupée et/ ou aménagée et commercialisée
- Aménagements à court terme
- Aménagements à moyen terme
- Aménagements à long terme
- Ouvrages et installations techniques
- Exploitations agricoles

Environnement et paysage

- Corridor écologique à aménager
- Boisements externes et internes à la ZA à préserver ou à compenser en cas d'impacts des projets d'aménagement
- Espaces paysagers et plantés dans la ZA
- Haies bocagères et alignement d'arbres à protéger autant que possible en fonction des projets d'aménagement, à planter ou à compenser
- Bassins Eau pluviale aménagés
- Porte d'entrée de la ZA - carrefour à aménager
- Giratoires existants

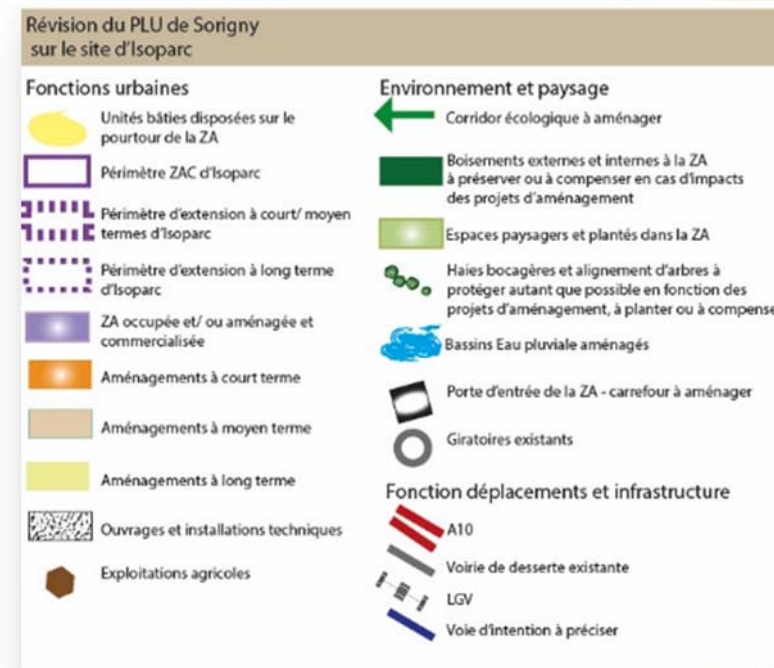
Fonction déplacements et infrastructure

- A10
- Voirie de desserte existante
- LGV
- Voie d'intention à préciser

Révision du P.L.U. de SORIGNY – DOS



2.2 – Le contexte du PLU : OAP site Isoparc



Aire d'extension à long terme de 7 ha

Programmation urbaine	Surface du périmètre / nombre de logements
Périmètre et phasage de l'extension de la ZA	<p>Périmètre global d'environ 48 ha</p> <p>Le périmètre se scinde en 2 unités : au nord de la route de Monts pour une surface de 41.6 ha à court moyen termes et au sud de voie au niveau de l'entrée d'autoroute pour un surface de 7 ha à long terme. convient de mentionner les aménagements récents du centre routier en entrée sud de la ZA et Family Pa en limite avec la commune de Monts. Ces 2 projets sont extraits du périmètre d'extension d'Isoparc et de future zone d'urbanisation future.</p> <p>Il convient aussi de préciser qu'une étude de faisabilité urbaine, paysagère et environnementale lancée par la Communauté de communes en cours viendra préciser l'ensemble des conditions de réalisation de ce projet.</p> <p>Enfin, une étude de faisabilité pour la réalisation d'un pôle tertiaire, sportif et de loisirs va être lancée au sud d'Isoparc sur sa frange sud pour un accueil spécifique, en transition vers le bourg.</p>
Production de foncier économique	Accueil diversifié vers l'industrie, le service, le commerce – de non proximité -, l'artisanat, la logistique, tourisme etc.

Révision d

2.2 – Le contexte du PLU : OAP site Isoparc

Thème abordé	Développement
Accessibilité et déplacement	<p>L'extension d'Isoparc s'opère dans la continuité et la logique d'aménagement et de traitement réalisé dans la ZAC. Ainsi carrefour d'entrée principale est celui existant calibré autour du giratoire mixte d'accès à la ZA depuis la RD84 et d'accès à l'autoroute. Il permettra aussi aux véhicules en transitant par ce giratoire de gagner directement la RD910 par l'axe de traverse Isoparc.</p> <p>A partir de cette entrée sécurisée, un nouveau barreau a été aménagé permettant de venir desservir Isoparc constituant une transition routière entre la ZA actuelle et son extension ouest.</p> <p>Ce second giratoire interne à la ZA permettra d'étirer un axe viaire vers le nord ouest pour desservir l'ensemble du développement économique. Un second déboucher plus au nord se raccordant sur la RD84 en amont de la LGV sera créé et sécurisé. Il permettra aussi de venir desservir l'extension sud RD84 de la ZA – en lieu et place de l'aire de stockage de la LGV.</p> <p>Des liaisons douces devront être étudiées en association à la voirie ou de façon propre afin de composer des itinéraires de raccordement vers les pôles périphériques – centre bourg de Sorigny, Route de Monts et RD910.</p> <p>Les aires de stationnement mutualisées pourront être mises en œuvre entre les différentes activités afin de réduire les besoins surfaciques en la matière.</p> <p>De plus, les déplacements et stationnements des poids lourds devront faire l'objet d'une attention particulière notamment en matière de signalisation des entreprises pour éviter des errements de ces derniers.</p>



Qualité urbaine et architecturale	<p>Les constructions doivent faire l'objet d'une architecture facilitant leur intégration paysagère, par la neutralité de leurs couleurs ou le caractère « naturel » des matériaux. Seuls les matériaux innovants en termes d'énergie, de conception d'isolation, de recyclage peuvent déroger à ce principe.</p> <p>La mise en lumière de la ZA doit être limitée et éviter de produire une pollution lumineuse, et restée peu énergivore. Les enseignes lumineuses doivent aussi rentrer dans ce processus et être limitées en quantité et en surface éclairée produite.</p> <p>Un secteur spécifique doit être identifié au niveau de la future plateforme d'entreposage et stockage au nord est du site afin d'autoriser des hauteurs de construction plus importantes – soit 23m maximum. Dans le restant de la zone Isoparc actuelle les gabarits des bâtiments sont volontairement limités tant en surface – 20 000 m² d'emprise au sol et 12m de hauteur – afin de faciliter leur intégration dans le paysage, au plus proche du bourg. Ils pourront monter à 15m au sein de l'extension d'Isoparc – « aménagement à moyen terme ».</p> <p>Aucune publicité ou panneau publicitaire non directement lié à l'activité présente sur le parcellaire n'est autorisé.</p>
-----------------------------------	-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

Révision du PLU de Sorigny sur le site d'Isoparc

<p>Fonctions urbaines</p> <ul style="list-style-type: none"> Unités bâties disposées sur le pourtour de la ZA Périmètre ZAC d'Isoparc Périmètre d'extension à court/ moyen termes d'Isoparc Périmètre d'extension à long terme d'Isoparc ZA occupée et/ ou aménagée et commercialisée Aménagements à court terme Aménagements à moyen terme Aménagements à long terme Ouvrages et installations techniques Exploitations agricoles 	<p>Environnement et paysage</p> <ul style="list-style-type: none"> Corridor écologique à aménager Boisements externes et internes à la ZA à préserver ou à compenser en cas d'impacts des projets d'aménagement Espaces paysagers et plantés dans la ZA Haies bocagères et alignement d'arbres à protéger autant que possible en fonction des projets d'aménagement, à planter ou à compenser Bassins Eau pluviale aménagés Porte d'entrée de la ZA - carrefour à aménager Giratoires existants <p>Fonction déplacements et infrastructure</p> <ul style="list-style-type: none"> A10 Voirie de desserte existante LGV Voie d'intention à préciser
-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------










2.2 – Le contexte du PLU : OAP site Isoparc

Thème abordé	Développement
Paysage et environnement	<p>La philosophie d'aménagement initial de la ZA est basée sur une végétalisation et une intégration paysagère importante qui s'exprime dans la préservation des unités boisées les plus intéressantes au sein de la zone et dans son paysagement des lisières périphériques. Cet objectif initial commence aujourd'hui à faire sens et permet à Isoparc de se démarquer par une identité forte.</p> <p>Pour autant, les surfaces consacrées au paysagement sont aussi consommatrices d'espaces et il conviendrait de trouver un équilibre.</p> <p>C'est pourquoi, sans dénaturer le principe d'origine, il est proposé aujourd'hui, alors que la masse boisée prend une importance réelle, de permettre l'évolutivité partielle de cette dernière. Ainsi les aires paysagées périphériques sont déclinées en 2 secteurs sur la frange sud de la zone existante :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Une préservation stricte sur une profondeur de 50m des plantations existantes sur la périphérie extérieure en direction de la RD84 de la frange nord du bourg d'adopter une identité - Une préservation « adaptée » au-delà de 50m vers l'intérieur de la zone d'activités, afin de permettre des aménagements ponctuels pour des extensions d'activités, la réalisation d'accès, des aménagements paysagers de parking, etc. <p>Concernant l'extension d'Isoparc, le principe de paysagement qui a prévalu jusqu'à maintenant doit être poursuivi tout en apportant une attention particulière au principe d'économie d'espace : aménagement paysager des lisières, préservation et renforcement des haies périphériques ou remplacement des mètres linéaires en cas de destruction, protection ajustée des bosquets.</p> <p>Ainsi le bosquet principal au centre de l'extension d'Isoparc, représentant environ 4 ha, et comprenant deux mares, doit être protégé strictement, composant une aire de refuge pour la faune et la flore.</p> <p>En matière de développement durable, une attention particulière devra être apportée aux thèmes suivants : limitation de l'imperméabilité des sols (sur domaines public et privé), privilégier l'écoulement des eaux pluviales par voie aérienne – noue, fossé, bassin - ; choix de matériaux naturels dans l'aménagement de la zone ; favoriser l'installation de dispositifs d'énergie renouvelable ou que les activités amenées à s'implanter dans la zone s'inscrivent dans une démarche d'énergie renouvelable, etc.</p> <p>Les mares représentées dans l'OAP doivent être préservées.</p> <p>Les corridors écologiques représentés dans l'OAP doivent être préservés et mis en scène d'une largeur minimum de 10m. Le corridor central, au-delà de sa représentation graphique, devra permettre d'assurer une liaison entre les boisements nord ZA et sud route de Monts.</p> <p>La projet de plateforme LIDL va représenter un volume bâti très important et imposant dans son environnement. Dès lors, outre la plantation d'une haie double en frange nord permettant de créer un premier filtre avec le grand paysage, il est tout particulièrement recommandé que le traitement du bâtiment soit le plus neutre, mat et sombre possible afin de s'intégrer plus discrètement dans le paysage.</p>



Etude Loi Barnier Projet organisationnel - Isoparc

Fonctions urbaines

-  Aire réservée aux plantations
-  Aire de construction /aménagement dépôt / stockage
-  Bassin Eaux Pluviales
-  écart à vocation résidentielle
-  constructions détruites
-  Haie ou plantation à préserver
-  Périmètre du site d'étude
-  Principe d'implantation des futures constructions
-  Boisement à préserver et renforcer

Fonction déplacements et voirie

-  RD 910
-  voie secondaire
-  Bande d'accès interdit depuis la RD910
-  giratoires aménagés
-  Principe de voirie de desserte intérieur potentielle
-  Chemins

2.2 – Le contexte du PLU : OAP site Isoparc

Caractéristiques propres à la réduction du recul Loi Barnier

La RD910 est une voie à grande circulation soumise à ce titre à l'application de la Loi Barnier. Si la ZAC a initialement fait une application stricte de cette réglementation en imposant un recul inconstructible de 75m depuis l'axe de la voie, il s'agit avec la présente révision du PLU d'optimiser la consommation d'espace en réduisant ce recul de façon appropriée sans rogner sur la qualité paysagère.

Ainsi, le parti d'aménagement choisi consiste à s'appuyer sur la profondeur des bandes plantées pour diminuer les reculs inconstructibles. Ainsi, un recul de 45m est fixé dans un 1er tronçon nord jusqu'au carrefour d'entrée dans la ZAC ; puis à hauteur du bois, recul de 75m maintenu interdisant toute construction en 1er plan ; à partir du chemin et jusqu'au sud recul de 65m depuis l'axe de la voie. Il s'agit donc bien à la fois de gagner de la surface cessible pour les futures activités mais aussi de mettre à profit les espaces plantés depuis une dizaine d'années maintenant et qui prennent aujourd'hui une vraie place dans le paysage communal. Pour autant le 1er tronçon nord étant assez peu planté, il conviendra de le compléter d'arbres de plus haut jet, plantés de façon aléatoire afin d'animer en volume et hauteur cette bande paysagée sans pour autant créer un front végétal opaque – cf photomontage.

Les activités devront venir implanter leur façade au plus près des limites constructibles le long de la RD910, considérant que tous les stockages, dépôts, entreposages et parking extérieurs seront interdits entre les bâtiments et l'alignement côté RD910. L'objectif est bien d'exposer la façade la plus architecturée sur la RD910 et de conserver les espaces techniques et servants côté intérieur de la ZA de façon à être le moins visible possible depuis la RD910.

La hauteur des bâtiments est autorisée jusqu'à 12m à l'acrotère dans la bande formant le 1^{ère} plan par rapport à la RD910. Au-delà la hauteur pourra atteindre 25m maximum à l'acrotère, considérant que le recul de minimum 45m associé à un premier plan d'arbres implantés sur plusieurs profondeurs, et des tons neutres, sombres ou naturels des bâtiments permettront d'absorber les volumes sans les masquer.

Les haies périphériques – côté nord notamment -, bandes plantées – côté sud -, bassins paysagers sont préservés au titre des éléments remarquables du paysage autorisant des interventions limitées – ex : création d'accès, extension bâtie limitée, parking paysagé – sous réserve d'une compensation des espaces détruits par des zones plantées de surface équivalente à celle détruite.

Des bois internes à la ZA existants au nombre de 3 font l'objet d'une préservation



Etude Loi Barnier
Traduction réglementaire- Isoparc



2.2 – Le contexte du PLU : OAP site Isoparc

Etat initial du site / vue depuis la RD910



Projection après aménagement du site / retrait des constructions à 45m de l'axe de la voie



2.2 – Le contexte du PLU : le règlement graphique site Isoparc



2.2 – Le contexte du PLU : le règlement graphique site Isoparc

En synthèse, ce que le PLU intègre du secteur Isoparc :

- secteur pour lequel le PADD du PLU en cours de révision de Sorigny envisage une possibilité d'extension de la ZAC vers l'ouest et la commune de Monts ainsi qu'à plus long terme vers le sud de la RD84 en direction de l'échangeur autoroutier
- L'ensemble de la zone d'activités existante aménagée ainsi que ses extensions à court et long termes est couverte par l'OAP n°12.
- Les accès sont tous d'ores et déjà aménagés sous forme de giratoires ; il reste un nouveau giratoire à créer en entrée ouest le long de la route de Monts répondant à l'aménagement d'un nouvel accès vers le parc de Loisirs en cours d'installation ; cet aménagement fait l'objet d'un emplacement réservé n°7
- secteur classé en plusieurs zones : UCz pour toute la partie d'ores et déjà aménagée correspondant à la ZAC d'Isoparc de 2004 ; UCr pour le centre routier aménagé récemment route de Monts sous forme de permis d'aménager ; UL pour le parc de loisirs récemment aménagé « Family Parc » ; zone 1AUC pour l'extension nord ouest à court terme de 41 ha de la ZA d'Isoparc ; 2AUc de 7 ha pour l'extension à long terme au sud de la route de Monts de la ZA Isoparc.
- secteur s'inscrivant dans un environnement très paysager et planté du fait de bosquets préexistants conservés et proposés en espaces boisés classés ; et présence de plantations généreuses sur toute la périphérie du site nord, est et sud inscrivant la ZA dans une enceinte boisée proposée en élément remarquable du paysage dans le zonage
- La voirie principale, déviation de la RD84, fait l'objet aussi de plantations d'arbres d'alignement sans représentation particulière au document graphique
- Les bassins d'eaux pluviales sont aussi souvent intégrés avec douceur dans le site
- Les sites archéologiques au nombre de 3 sont identifiés afin de non seulement informer mais aussi être préservés - un au nord du domaine de Thais, un à l'ouest au sein du bosquet et un au sud/est de la ZA le long de la RD910
- L'extension de la ZA vers l'Ouest et classée en zone 1AUc est bordée par les infrastructures nationales que sont la LGV Paris / Bordeaux et l'A10.
- Les giratoires qui s'égrènent le long de la RD84 bis traversant la ZAC font l'objet d'ER n°13 pour permettre leur recalibrage



- Les reculs de constructibilité depuis l'axe de la RD910 ont été réduits à 45m au nord de la voie de desserte de la zone et à 65 m au sud.

2.3 – Le contexte du PLU : OAP site du Cheval Blanc



Etude Loi Barnier Projet organisationnel - Site du Cheval Blanc

Fonctions urbaines

- Aire réservée aux plantations
- Aire aménagement / dépôt / stockage
- écart à vocation résidentielle
- Périmètre du site d'étude
- Aire de développement bâti
- Boisement à préserver et renforcer
- Arrêt car
- fossé à conserver
- Bâti existant susceptible d'évolution

Fonction déplacements et voirie

- RD 910
- voie secondaire
- Bande d'accès interdit depuis la RD910
- carrefour existant sans pb de sécurité
- accès / carrefour à sécuriser et aménager
- Principe de voirie de desserte intérieure potentielle avec aire de retournement PL



Programmation urbaine	Surface du périmètre / nombre de logements
Périmètre et phasage de la ZA	<p>Périmètre global de 3,3 ha</p> <p>Le périmètre est formée de plusieurs entités parcellaires – ouest RD910 parcelles n°13 et 14 –.</p> <p>Sa surface s'avère médiane et correspond à la fois à une occupation ancienne par stockage et dépôt de ferrailles et véhicules militaires usagés à l'ouest de la RD ; et à la présence de 2 bâtiments anciens correspondant à une ferme vacante.</p> <p>La zone est classée en zone Ae, au zonage du PLU de Sorigny correspondant à des activités diffuses en zone rurale.</p>
Production de foncier économique	<p>Les autorisations d'occupation économique sur ce site visent les plateformes de déchets inertes, déchets verts et annexes qui y sont liées</p>

2.3 – Le contexte du PLU : OAP site du Cheval Blanc

Thème abordé	Développement
<p>Accessibilité et déplacements</p>	<p>Le site est bordé par la RD910 en extrémité sud du territoire communal. Pour autant, l'accès existant pour desservir cette activité que l'on peut considérer comme vacante, ne fait l'objet d'aucune sécurisation particulière. Si la visibilité s'avère bonne du fait de la rectitude de la voie et de son dégagement, il n'en demeure pas moins nécessaire de prévoir la sécurisation des tourne à gauche sur ce tronçon particulier qui comprend 3 voies et la présence d'un arrêt de car.</p> <p>En termes d'aménagement routier, une proposition reste à confirmer avec les services du Conseil Départemental, à savoir :</p> <ul style="list-style-type: none"> - l'aménagement de l'accès actuel, qui présente l'avantage de desservir aussi de façon cohérente la frange est de la RD910, occupée par un dépôt technique <p>A ce titre, un emplacement réservé sera inscrit sur la RD910 permettant l'aménagement de ce carrefour. En dehors de cet accès, aucun autre accès direct au site ne sera autorisé.</p> <p>L'aménagement intérieur et la desserte du site devront permettre la giration interne des véhicules, permettant des entrées et sorties en marche avant – cf esquisse ci-contre.</p> <p>Il convient de préciser la présence en façade du site d'un arrêt de car départemental dans les 2 sens de circulation.</p>
<p>Paysage et environnement</p>	<p>Le site délaissé depuis plusieurs décennies est doté d'une végétation périphérique de type buissonnante, peu organisée, mais qui a le mérite de masquer un tant soi peu les dépôts internes. La parcelle se présente aujourd'hui tel un site abandonné, qui marque l'image d'entrée sur le territoire communal.</p> <p>Une petite mare est présente dans l'angle nord/ouest du site et sera à préserver à l'effigie des mares recensée du territoire communal.</p> <p>L'occupation visée est la réalisation d'une plateforme de gestion des déchets inertes issus du BTP, déchets verts et de la construction. Dès lors, le site n'autorise qu'accessoirement les constructions qui se localiseront en arrière plan des bâtiments anciens existants. C'est pourquoi, il est proposé une bande plantée d'une dizaine de mètres de large sur tout le pourtour du site et suffira à absorber les volumes stockés.</p> <p>La hauteur maximum autorisée sur site est de 9m.</p> <p>Un boisement existant suite à un enrichissement sur les arrières des bâtiments est à conserver et renforcer permettant le calage des constructions et créant une bande tampon avec l'écart résidentiel situé sur la lisière sud.</p> <p>La zone d'occupation acceptant les aires de stationnement, stockages éventuels et dépôts, se situe donc sur les arrières au-delà d'une bande de 20m depuis l'axe de la RD910</p> <p>La clôture devra être adaptée et modernisée pour répondre aux besoins de la future occupation – de type panneaux rigides métalliques de couleurs sombre sur poteaux métalliques de même couleur doublés de plantations -.</p> <p>Le fossé qui parcourt le site d'ouest en est doit être préservé en l'état si et seulement si aucun risque de pollution n'est avéré ; à défaut un busage pourra être envisagé.</p> <p>Concernant la frange est de la RD910, occupée aujourd'hui par un monticule de grave bitumineuse, les haies bocagères présentes au nord et au sud doivent être préservées. Une haie en façade doit être plantée sur une largeur de 5m minimum. Cette parcelle doit rester inconstructible et interdite à tout stockage de matériaux ou matériels.</p>

2.3 – Le contexte du PLU : OAP site du Cheval Blanc

Thème abordé	Développement
Qualité urbaine et architecturale	<p>L'occupation visée est la réalisation d'une plateforme de gestion des déchets inertes issus du BTP, déchets verts et de la construction. Dès lors, le site est scindé en 2 parties :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Constructions autorisées sur les arrières des bâtiments anciens existants ; la ou les constructions doivent rester en harmonie avec le site, tant en terme de hauteur que de surface bâti. <p>Ainsi la hauteur est limitée à 9m maximum au faitage ou à l'acrotère, par rapport au terrain naturel</p> <ul style="list-style-type: none"> - Autorisation des dépôts, stockages, en extérieur et parking sur la partie centrale et nord du site ; ces derniers seront limités à 6m de hauteur depuis le niveau du terrain naturel. <p>La mise en lumière nocturne de l'activité doit être limitée et éviter de produire une pollution lumineuse, et restée peu énergivore. Les enseignes lumineuses doivent aussi rentrer dans ce processus et être limitées en quantité et en surface éclairée produite.</p> <p>Aucune publicité ou panneau publicitaire non directement lié à l'activité présente sur le parcellaire n'est autorisé. Elle est interdite dans la bande plantée située le long de la RD910.</p>



2.3 – Le contexte du PLU : OAP site du Cheval Blanc

Caractéristiques propres à la réduction du recul Loi Barnier

La RD910 est une voie à grande circulation soumise à ce titre à l'application de la Loi Barnier. Si ladite zone Ae a initialement fait une application stricte de cette réglementation en respectant un recul inconstructible de 75m depuis l'axe de la voie, il s'agit avec la présente révision du PLU d'autoriser à nouveau une construction neuve le cas échéant et les aménagements nécessaires à l'activité. Le respect d'un recul de 75m inconstructible recouvre la moitié de la profondeur du site.

Ainsi, le parti d'aménagement choisi consiste à s'appuyer sur les haies buissonnantes périphériques afin de les renforcer et les épaissir pour atteindre 5m de large, ainsi que la hauteur limitée des dépôts et stockages pour diminuer les reculs inconstructibles. Il est donc proposé de réduire le recul inconstructible depuis l'axe de la RD 910 à 20m.

Les constructions existantes doivent être optimisées dans le projet de l'activité afin de retrouver un nouvel usage – bureau, vestiaires, cuisine, voire logement de fonction – s'agissant de bâtiments anciens en pierre représentatifs du patrimoine local. En cas de besoin, seul l'espace situé sur les arrières des bâtiments existants peut faire l'objet de nouvelles constructions.

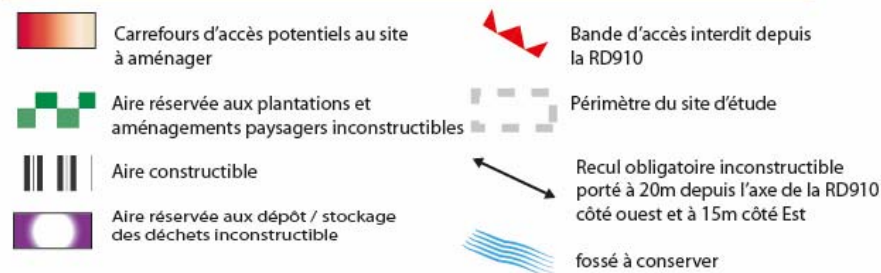
L'objectif est bien de conserver le bâti existant exposé en façade sur la RD910, en préservant ses grandes caractéristiques architecturales – toiture 2 pans en ardoise, murs en pierre et maçonnerie, ouvertures. Des adaptations raisonnables peuvent y être apportées pour répondre aux besoins de l'activité. La hauteur des constructions nouvelles est autorisée jusqu'à hauteur équivalente de ceux existants.

Les espaces verts plantés tout comme la mare sont préservés au titre des éléments remarquables du paysage.

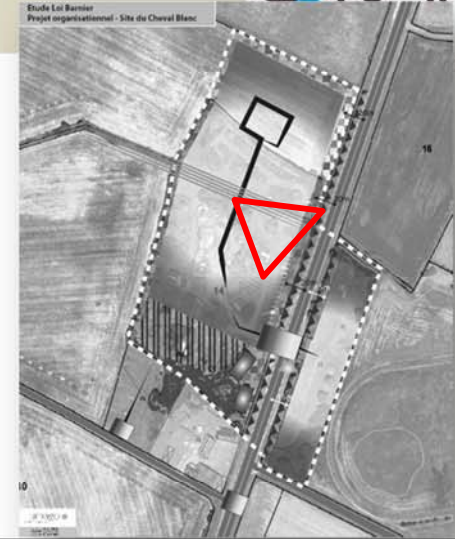
- La prise en compte spécifique de la façade sur la RD910 dans le cadre de la réduction du recul Loi Barnier



Etude Loi Barnier
Traduction réglementaire- Site du Cheval Blanc



2.3 – Le contexte du PLU : OAP site du Cheval Blanc

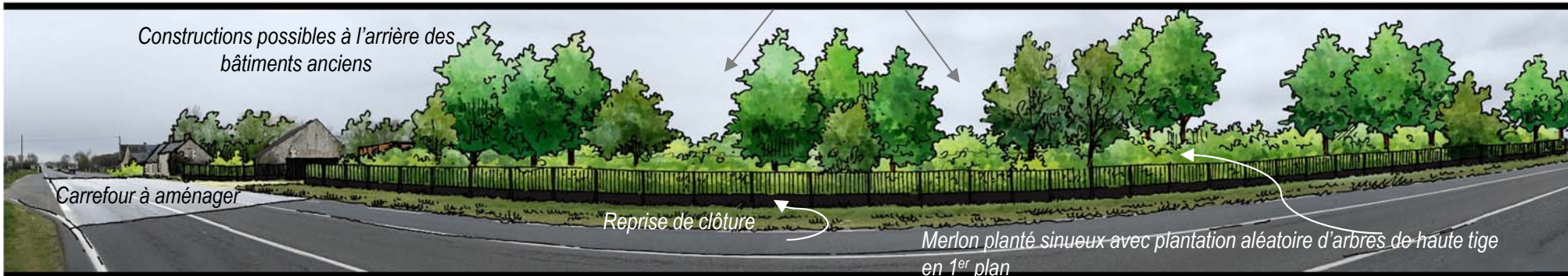


Etat initial du site / vue depuis la RD910



Projection après aménagement du site / retrait des volumes stockés à 30 m de l'axe de la voie

Stockage possible sur les arrières



2.3 – Le contexte du PLU : le règlement graphique site du Cheval Blanc

PLAN LOCAL D'URBANISME SORIGNY

DOCUMENT PROVISOIRE



Echelle: 1/5000ème

PLANCHE 4 : secteur Sud

Document arrêté

Document approuvé

ZONES URBAINES

UA : Zone centrale ancienne
 UB : Zone d'extension récente mixte d'habitats et équipements
 UBa : Zone de reconversion urbaine limitant le développement économique
 UC : Zone d'activités économiques
 UCa : Zone d'activités liées à l'aérodrome et logistique
 UCr : Zone du centre routier
 UCz : Zone d'activités d'Isoparc
 UH : Zone urbaine de Bordebure admettant une densification limitée (STECAL)
 UJ : Secteur de Jardins inconstructible au titre de la construction principale
 UL : Zone réservée aux activités de loisirs

ZONES D'URBANISATION FUTURE

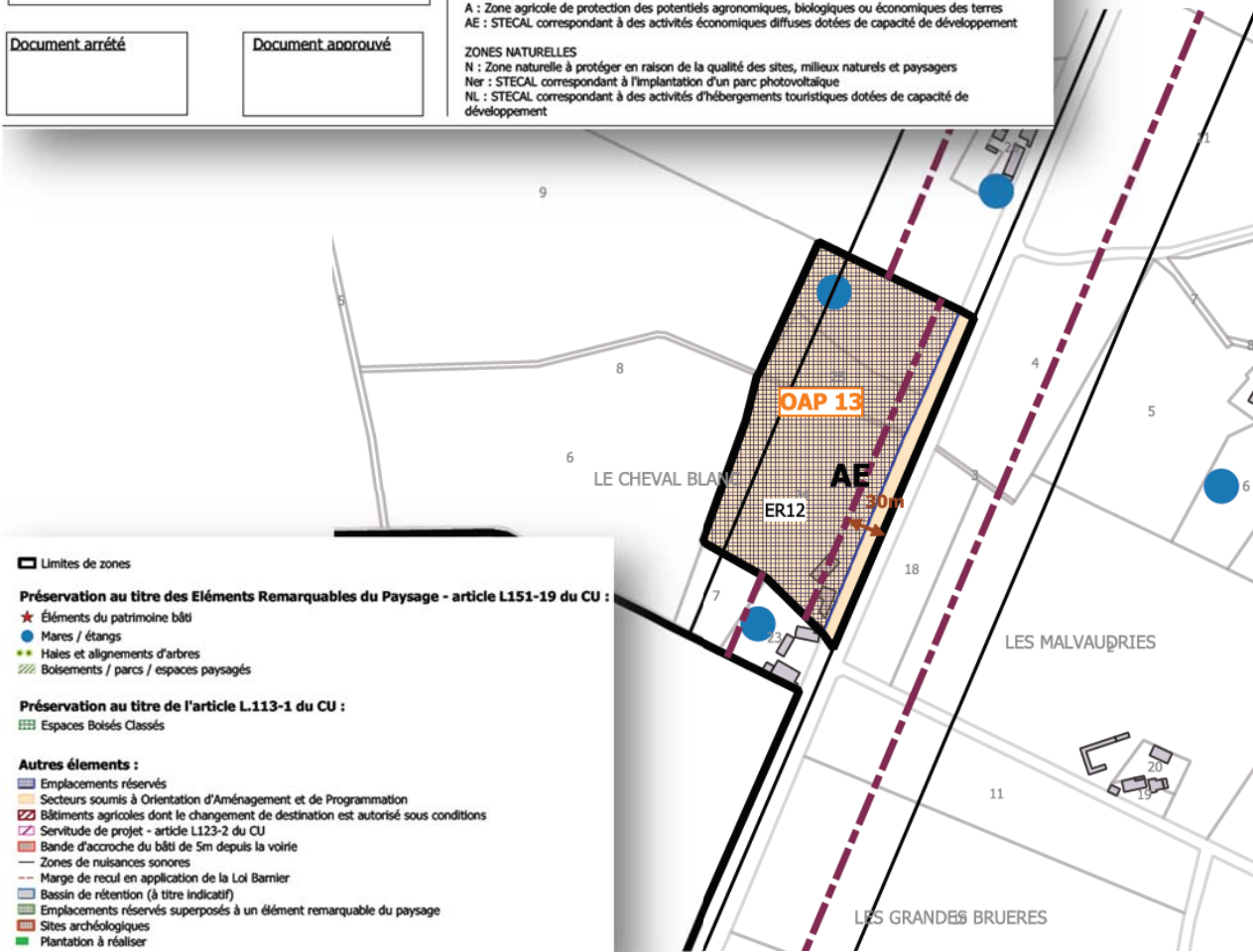
1AUc : Zone de développement à court terme de l'ISOPARC
 1AUh : Zone d'urbanisation future à court terme destinée essentiellement à l'habitat et correspondant à la ZAC du Four à Chaux
 1AUh1 : Zone d'urbanisation future à court terme destinée à un projet d'habitat social
 1AUm : Zone d'urbanisation future à court terme mixte de reconstruction urbaine ouest du bourg
 1AUu : Secteur de développement des équipements et activités de sport et loisirs
 2AUc : Secteur de développement à long terme de l'ISOPARC
 2AUe : Zone d'urbanisation future à long terme d'accueil des équipements, installations et logements de fonction liés à la sécurité
 2AUh : Zone d'urbanisation future à long terme destinée essentiellement à l'habitat et correspondant à la ZAC du Four à Chaux
 2AUm : Zone d'urbanisation future à long terme mixte de restructuration urbaine ouest du bourg

ZONES AGRICOLES

A : Zone agricole de protection des potentiels agronomiques, biologiques ou économiques des terres
 AE : STECAL correspondant à des activités économiques diffuses dotées de capacité de développement

ZONES NATURELLES

N : Zone naturelle à protéger en raison de la qualité des sites, milieux naturels et paysagers
 Ner : STECAL correspondant à l'implantation d'un parc photovoltaïque
 NL : STECAL correspondant à des activités d'hébergements touristiques dotées de capacité de développement



En synthèse, ce que le PLU intègre du secteur du Cheval Blanc :

- secteur pour lequel le PADD du PLU en cours de révision de Sorigny envisage une possibilité d'implantation d'activités diffuses au sein de la zone rurale
- Une OAP spécifique recouvre l'ensemble du secteur du Cheval Blanc sous le n° 13 précisant les conditions d'implantation de nouvelles activités au sein de ce site encore occupé par un dépôt de ferrailles et anciens véhicules militaires
- secteur classé en STECAL dans le zonage du PLU révisé au travers de la zone Ae autorisant les constructions nouvelles à vocation d'artisanat ou de service, et les plateformes de traitements de déchets inertes et déchets verts
- Inscription d'un emplacement réservé n°12 à destination de la commune
- Une mare est présente en frange nord à préserver
- Le recul de constructibilité depuis l'axe de la RD910 a été réduit à 30m sur la frange ouest.
- secteur s'inscrivant dans un environnement élargi de plateau céréaliier ouvert et dans un environnement proche propre au site plus intime avec une ancienne ferme mais dont le traitement paysager reste à composer et renforcer pour améliorer l'insertion de la future occupation.
- Un accès direct sur la RD910 est existant mais nécessitera une sécurisation par aménagement d'un carrefour.

2.4 – Le contexte du PLU : site de l'aérodrome

Caractéristiques propres à la réduction du recul Loi Barnier

La RD910 est une voie à grande circulation soumise à ce titre à l'application de la Loi Barnier. Si l'aérodrome de Sorigny existe de longue date puisque son décret fondateur remonte à 1958, la ZA n'a que peu évolué. L'ancien PLU reconnaissait déjà son existence au travers d'une zone spécifique.- Elle faisait cependant l'objet d'une application stricte de cette réglementation en respectant un recul inconstructible de 75m depuis l'axe de la voie. Il s'agit avec la présente révision du PLU d'autoriser la densification de la zone dans son périmètre actuel par la possibilité de venir construire de nouveaux bâtiments en 1^{er} plan de la RD910.

Ainsi, le parti d'aménagement choisi consiste à venir créer un 1^{er} plan végétalisé sur une trentaine de mètres de profondeur afin de créer un filtre visuel tout en laissant apparaître les bâtiments de ton neutre sur les arrières. Il est donc proposé de réduire le recul inconstructible depuis l'axe de la RD 910 à 45m. Les constructions à venir doivent rester dans le domaine d'activité de l'aérodrome ou de la logistique complémentaire à cette dernière.

L'accès existant par la rue menant à la Bautière est conservé puisqu'il bénéficie d'une sécurisation sur la RD910 en raison de la présence d'un tourne à gauche.

Tout accès direct depuis la RD910 est formellement interdit.

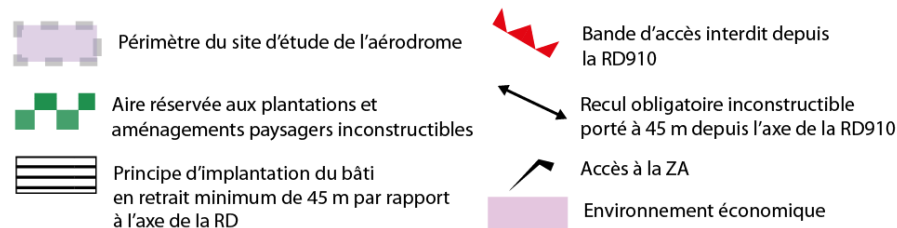
Ces aménagements permettront de créer un 1^{er} plan bâti dont les façades principales, architecturées doivent être exposées côté RD. Le stationnement, aires de dépôt d'exposition ou stockage potentielles devront être implantées à l'intérieur de la ZA et en aucun cas entre la RD et le 1^{er} plan des bâtiments, de façon à en limiter la visibilité depuis la RD.

Aucune publicité ou panneau publicitaire non directement lié à l'activité présente sur le parcellaire n'est autorisé. Elle est interdite dans la bande plantée située le long de la RD910

- La prise en compte spécifique de la façade sur la RD910 dans le cadre de la réduction du recul Loi Barnier



Etude Loi Barnier Traduction réglementaire- Site de l'Aérodrome



2.4 – Le contexte du PLU : site de l'aérodrome

Présentation évolutive du site : 1/Etat initial du site / vue depuis la RD910

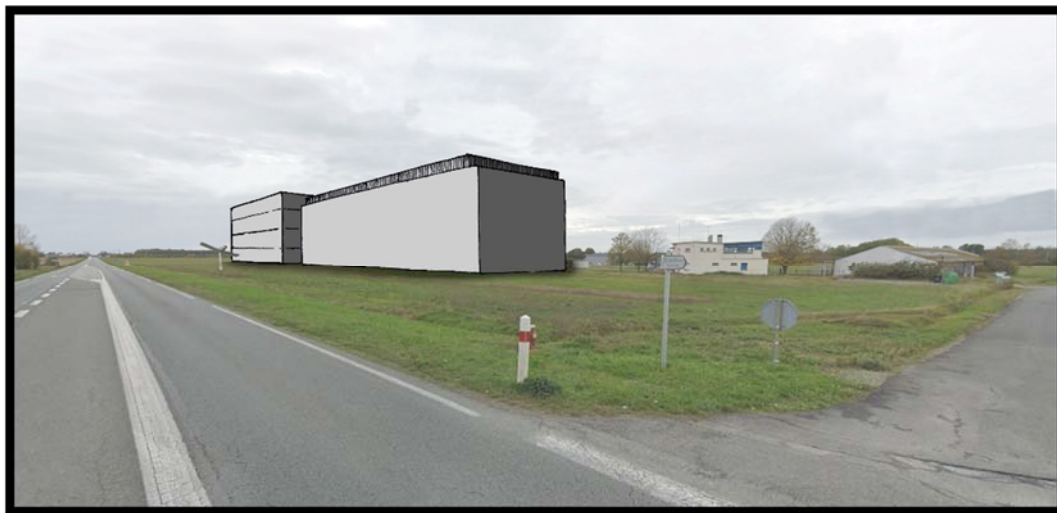


2/ Etat initial du site / sans les réseaux et poteaux électriques



2.4 – Le contexte du PLU : site de l'aérodrome

3/ Simulation implantation bâtie entre 10 et 15 m de hauteur avec un recul à 45m de l'axe de la voie



4/ Simulation implantation bâtie et végétalisation d'arbres de haut jet en 1^{er} plan



2.4 – Le contexte du PLU : le règlement graphique site de l'aérodrome

PLAN LOCAL D'URBANISME SORIGNY

DOCUMENT PROVISOIRE

Echelle: 1/5000ème

PLANCHE 1 : secteur Nord Est

Document arrêté Document approuvé

ZONES URBAINES

UA : Zone centrale ancienne
 UB : Zone d'extension récente mixte d'habitats et équipements
 UBa : Zone de reconversion urbaine limitant le développement économique
 UC : Zone d'activités économiques
 UCa : Zone d'activités liées à l'aérodrome et logistique
 UCz : Zone du centre routier
 UCz : Zone d'activités d'isoparc
 UM : Zone urbaine de Bordeaux admettant une densification limitée (STECAL)
 UJ : Secteur de jardins inconstructibles au titre de la construction principale
 UL : Zone réservée aux activités de loisirs

ZONES D'URBANISATION FUTURE

IAUc : Zone de développement à court terme de l'ISOPARC
 IAUh : Zone d'urbanisation future à court terme destinée essentiellement à l'habitat et correspondant à la ZAC du Four à Chaux
 IAUhs : Zone d'urbanisation future à court terme mixte de reconstruction urbaine ouest du bourg
 IAUm : Zone d'urbanisation future à court terme mixte de reconstruction urbaine ouest du bourg
 IAUls : Secteur de développement des équipements et activités de sport et loisirs
 2AUc : Secteur de développement à long terme de l'ISOPARC
 2AUe : Zone d'urbanisation future à long terme d'accueil des équipements, installations et logements de fonction liés à la sécurité
 2AUh : Zone d'urbanisation future à long terme destinée essentiellement à l'habitat et correspondant à la ZAC du Four à Chaux
 2AUM : Zone d'urbanisation future à long terme mixte de reconstruction urbaine ouest du bourg

ZONES AGRICOLES

A : Zone agricole de protection des potentiels agronomiques, biologiques ou économiques des terres
 AE : STECAL correspondant à des activités économiques diffuses dotées de capacité de développement

ZONES NATURELLES

N : Zone naturelle à protéger en raison de la qualité des sites, milieux naturels et paysagers
 Ner : STECAL correspondant à l'implantation d'un parc photovoltaïque
 Nl : STECAL correspondant à des activités d'hébergements touristiques dotées de capacité de développement

Limites de zones

Préservation au titre des Eléments Remarquables du Paysage - article L151-19 du CU :

- ★ Eléments du patrimoine bâti
- Mares / étangs
- Haies et alignements d'arbres
- ▨ Boisements / parcs / espaces paysagés

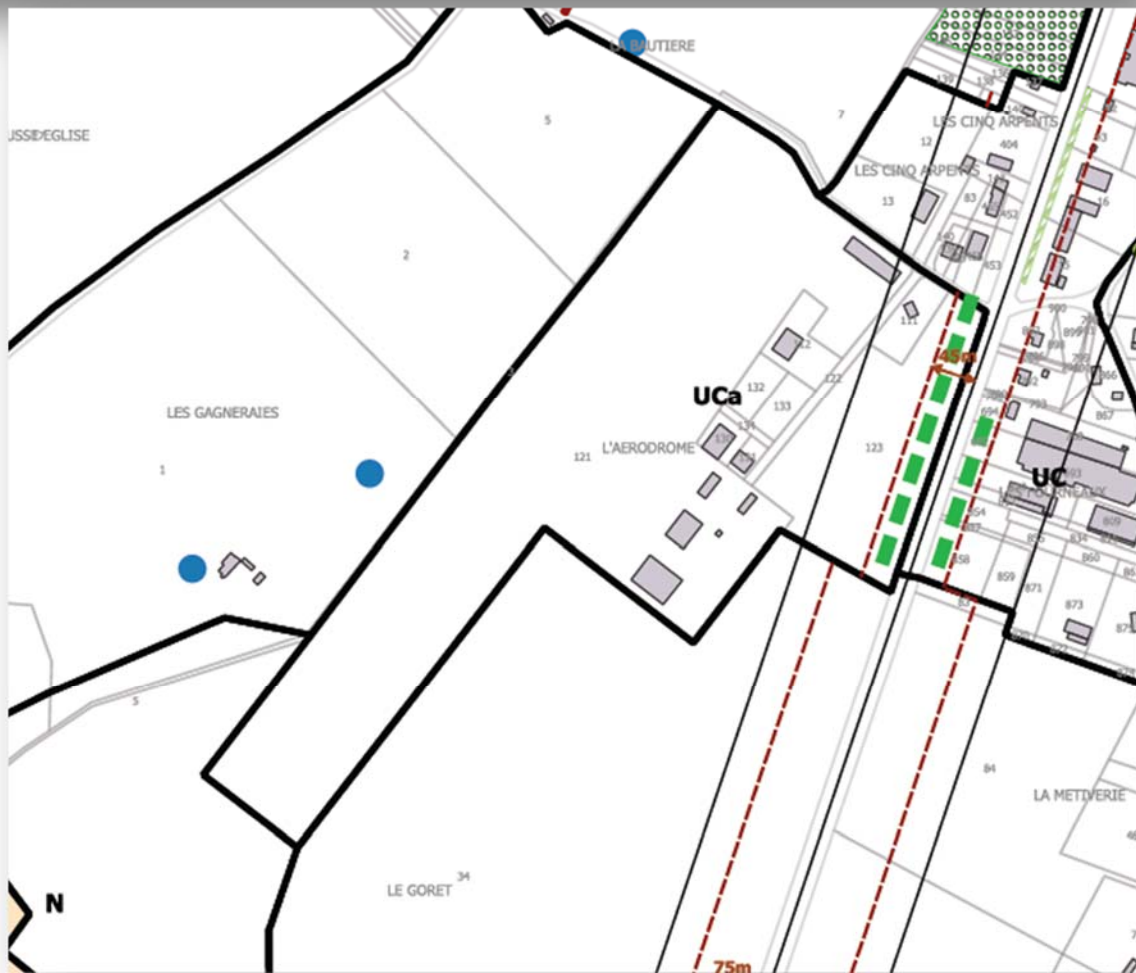
Préservation au titre de l'article L.113-1 du CU :

- ▨ Espaces Boisés Classés

Autres éléments :

- ▨ Emplacements réservés
- ▨ Secteurs soumis à Orientation d'Aménagement et de Programmation
- ▨ Bâtiments agricoles dont le changement de destination est autorisé sous conditions
- ▨ Servitude de projet - article L123-2 du CU
- ▨ Bande d'accroche du bâti de 5m depuis la voirie
- ▨ Zones de nuisances sonores
- ▨ Marge de recul en application de la Loi Barnier
- ▨ Bassin de rétention (à titre indicatif)
- ▨ Emplacements réservés superposés à un élément remarquable du paysage
- ▨ Sites archéologiques
- ▨ Plantation à réaliser

Source : URIBAGO
Document de travail
Mars 2021



En synthèse, ce que le PLU intègre du secteur de l'aérodrome:

- secteur pour lequel le PADD du PLU en cours de révision de Sorigny envisage une possibilité d'implantation de constructions en lien avec l'activité de l'aérodrome
- secteur classé en zone UCa dans le zonage du PLU révisé autorisant les constructions nouvelles en lien avec l'activité de l'aérodrome et la logistique,
- Deux mares sont présentes en frange ouest à préserver, mais en zone Agricole
- Le recul de constructibilité depuis l'axe de la RD910 a été réduit à 45m sur la frange ouest.
- secteur s'inscrivant dans un environnement élargi de plateau céréaliier ouvert au sud et dans un environnement économique au nord avec la présence de la ZA de la Grange Barbier qui s'étire le long de la RD910
- Un accès direct sur la RD910 est existant bénéficiant d'un tourne à gauche aménagé et sécurisé avec une voie centrale
- Un bande de plantation à réaliser est inscrite en façade le long de la RD

2.5 – La prise en compte du bruit

L'ensemble des 4 sites étudiés est affecté par une zone de Bruit en application de l'arrêté préfectoral du 26 Janvier 2016 sur le classement sonore des infrastructures terrestres.

- Le site d'Isoparc est concerné sous 3 angles : par le passage de l'A10 infrastructure de catégorie 1 avec une bande de 300m de part et d'autre de la voie ; le passage de la LGV de catégorie 1 générant une bande de 300m de part et d'autre de la voie ; et le passage de la RD910 infrastructure de catégorie 3 générant une bande affectée par le bruit de 100m de part et d'autre de la voie.

Le classement des infrastructures routières et des lignes ferroviaires à grande vitesse ainsi que la largeur maximale des secteurs affectés par le bruit de part et d'autre de l'infrastructure sont définis en fonction des niveaux sonores de référence dans le tableau suivant :

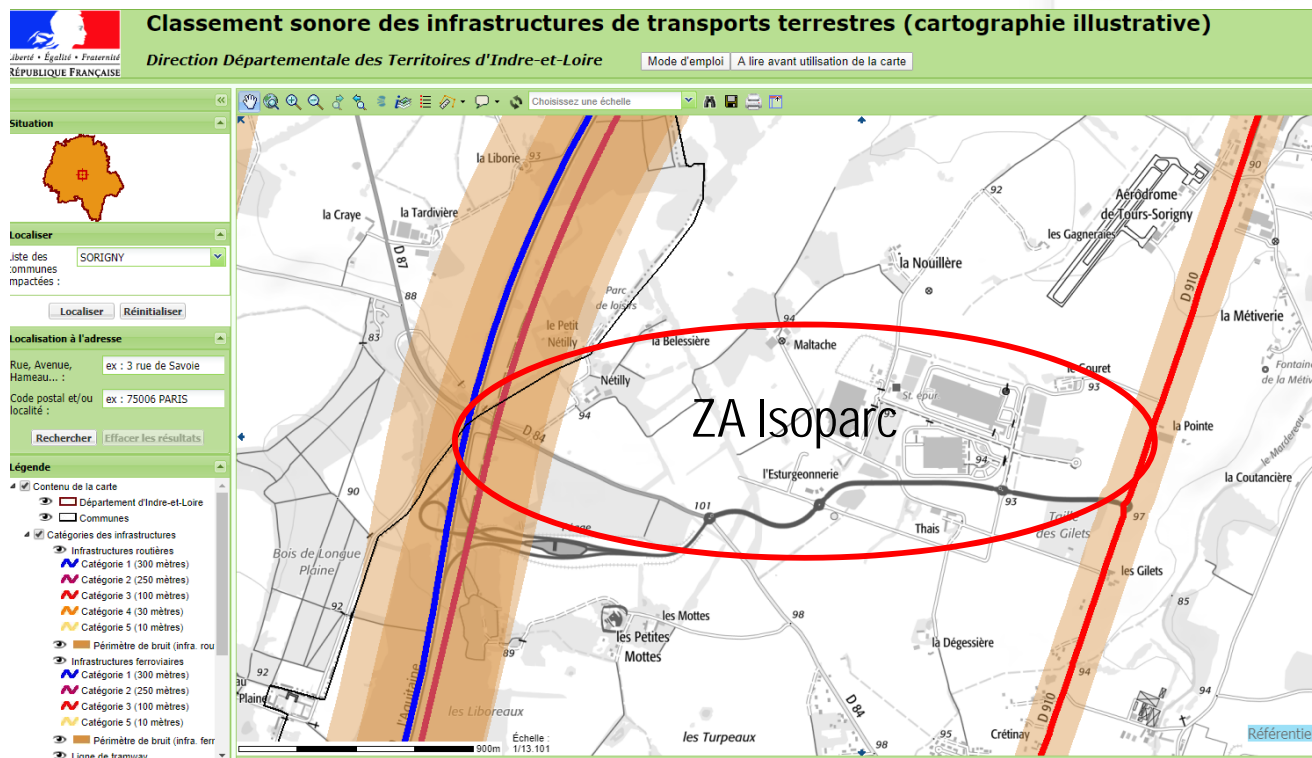
Catégorie de l'infrastructure	Niveau sonore de référence LAeq (6h-22h) en dB(A)	Niveau sonore de référence LAeq (22h-6h) en dB(A)	Largeur maximale des secteurs affectés par le bruit de part et d'autre de l'infrastructure(*)
1	L > 81	L > 76	300 m
2	76 < L ≤ 81	71 < L ≤ 76	250 m
3	70 < L ≤ 76	65 < L ≤ 71	100 m
4	65 < L ≤ 70	60 < L ≤ 65	30 m
5	60 < L ≤ 65	55 < L ≤ 60	10 m

(*) La largeur est comptée à partir du bord de la chaussée de la voie la plus proche dans le cas de routes, à partir du rail extérieur de la voie la plus proche dans le cas de voies de chemin de fer.

Pour les lignes ferroviaires conventionnelles, les valeurs limites des niveaux de référence sont augmentées de 3 dB(A), en application de l'arrêté du 8 novembre 1999 relatif au bruit des infrastructures ferroviaires. Les valeurs à prendre en compte sont les suivantes :

Catégorie de l'infrastructure	Niveau sonore de référence LAeq (6h-22h) en dB(A)	Niveau sonore de référence LAeq (22h-6h) en dB(A)	Largeur maximale des secteurs affectés par le bruit de part et d'autre de l'infrastructure(*)
1	L > 84	L > 79	300 m
2	79 < L ≤ 84	74 < L ≤ 79	250 m
3	73 < L ≤ 79	68 < L ≤ 74	100 m
4	68 < L ≤ 73	63 < L ≤ 68	30 m
5	63 < L ≤ 68	58 < L ≤ 63	10 m

(*) La largeur est comptée à partir du rail extérieur de la voie la plus proche.



2.5 – La prise en compte du Bruit

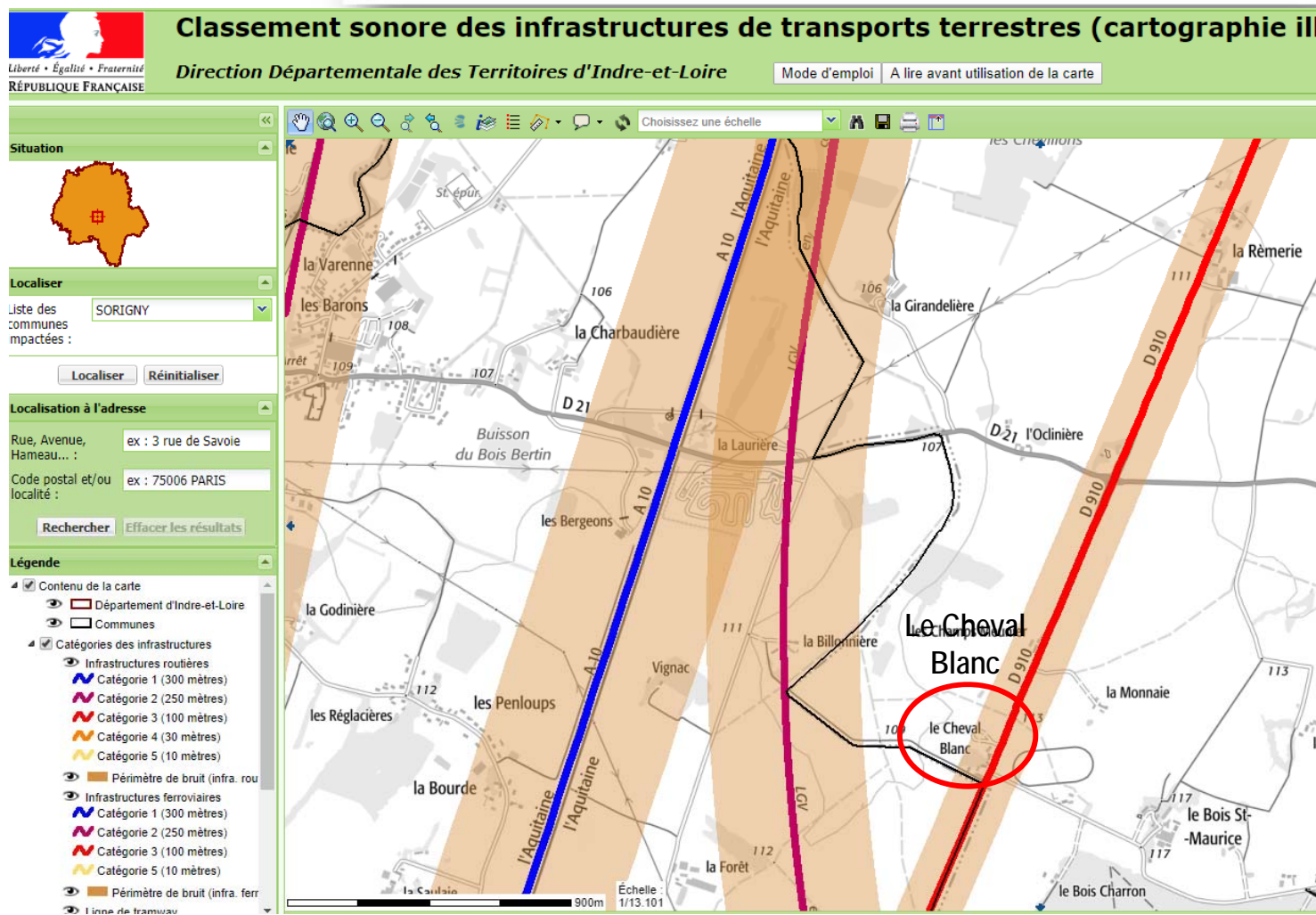
L'ensemble des 4 sites étudiés est affecté par une zone de Bruit en application de l'arrêté préfectoral du 26 Janvier 2016 sur le classement sonore des infrastructures terrestres.

- Le site du Cheval Blanc est concerné par le passage de la RD910 infrastructure de catégorie 3 générant une bande affectée par le bruit de 100m de part et d'autre de la voie.

Annexe - Routes départementales et communales

Liste des tronçons mentionnés à l'article 3 de l'arrêté.

Commune de Sorigny					
Nom de rue	Délimitation des tronçons		Type de tissu (rue en U ou tissu ouvert)	Catégorie de l'infrastructure	Largeur des secteurs affectés par le bruit (2)
	PR(1) débutant	PR finissant			
D910	47+570	48+390	Ouvert	3	100
D910	48+390	48+810	Ouvert	3	100
D910	48+810	51+320	Ouvert	3	100
D910	51+320	52+390	Ouvert	4	30
D910	52+390	52+415	Ouvert	4	30
D910	52+415	55+495	Ouvert	3	100
D910	55+495	61+520	Ouvert	3	100



2.5 – La prise en compte du Bruit

L'ensemble des 4 site étudiés est affecté par une zone de Bruit en application de l'arrêté préfectoral du 26 Janvier 2016 sur le classement sonore des infrastructures terrestres.

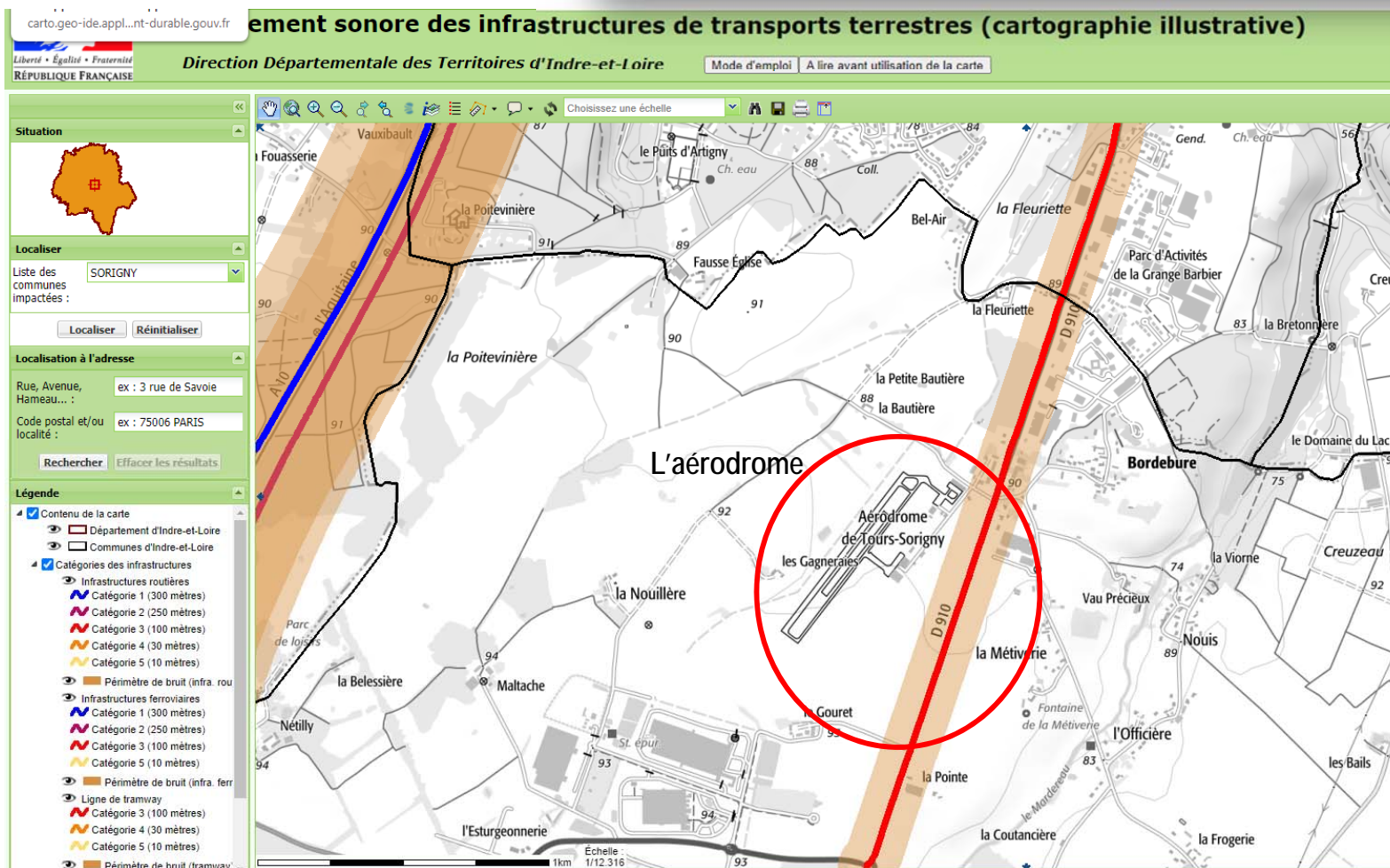
- Le site de l'aérodrome est concerné par le passage de la RD910 infrastructure de catégorie 3 générant une bande affectée par le bruit de 100m de part et d'autre de la voie.

Annexe - Routes départementales et communales

Liste des tronçons mentionnés à l'article 3 de l'arrêté.

Commune de Sorigny

Nom de rue	Délimitation des tronçons		Type de tissu (rue en U ou tissu ouvert)	Catégorie de l'infrastructure	Largeur des secteurs affectés par le bruit (2)
	PR(1) débutant	PR finissant			
D910	47+570	48+390	Ouvert	3	100
D910	48+390	48+810	Ouvert	3	100
D910	48+810	51+320	Ouvert	3	100
D910	51+320	52+390	Ouvert	4	30
D910	52+390	52+415	Ouvert	4	30
D910	52+415	55+495	Ouvert	3	100
D910	55+495	61+520	Ouvert	3	100



2.5 – La prise en compte du Bruit

Annexe - Autoroutes et route nationale Liste des tronçons mentionnés à l'article 3 de l'arrêté.

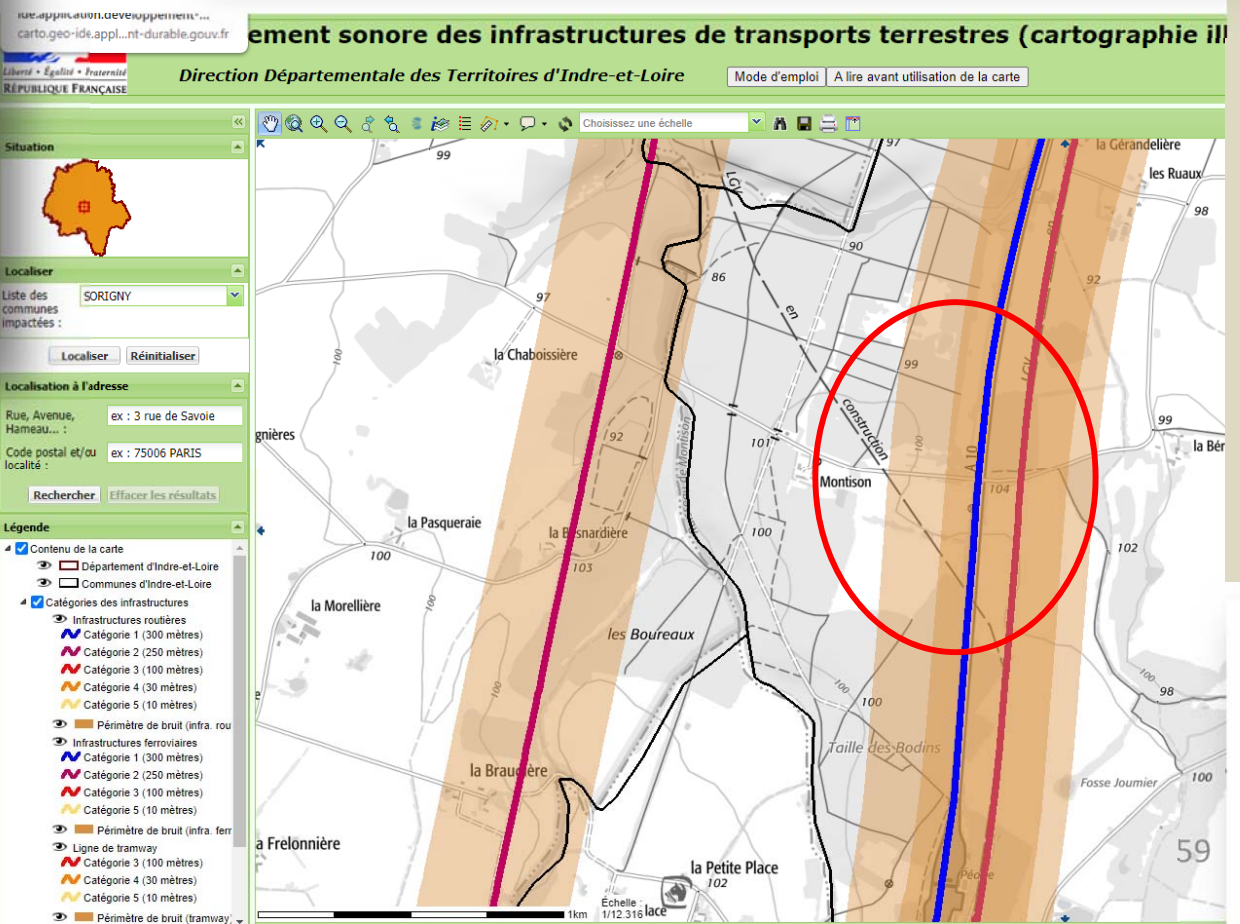
Pour l'ensemble des infrastructures concernées par le présent arrêté, le tissu est ouvert (définition donnée par la norme NF S 31-130 « cartographie du bruit en milieu extérieur »).

Délimitation des tronçons		Communes concernées	Catégorie de l'infrastructure	Largeur des secteurs affectés par le bruit (1)
Débutant	Finissant			
Blois	Château-Renault	Saint-Nicolas-des-Molets Morand Autrèche Auzouer-en-Touraine	1	300
Château-Renault	Parçay-Meslay	Auzouer-en-Touraine Neuillé-le-Lierre Villedômer Reugny Monnaie Parçay-Meslay	1	300
Parçay-Meslay	Tours Nord	Parçay-Meslay Rochecorbon	1	300
Tours Nord	Sainte-Radegonde	Tours Saint-Pierre-des-Corps Saint-Pierre-des-Corps	1	300
Sainte-Radegonde	Tours Centre	Tours Saint-Avertin	1	300
Tours Centre	Saint-Avertin	Saint-Avertin	1	300
Saint-Avertin	Chambray-les-Tours	Tours	1	300
Chambray-les-Tours	La Thibaudière	Chambray-les-Tours	1	300
La Thibaudière	Croix-de-veigné	Chambray-les-Tours Joué-les-Tours Veigné	1	300
Croix-de-veigné	Monts Sorigny	Veigné Monts Montbazou Sorigny	1	300
Monts Sorigny	Sainte-Maure	Sorigny Villeperdue Saint-Epain	1	300
Sainte-Maure	Châtellerault Nord	Sainte-Maure-de-Touraine Noyant-de-Touraine Pouzay Maillé Nouâtre Ports-sur-Vienne Pussigny Antony-le-Tillac	1	300

(1) La largeur des secteurs affectés par le bruit correspond, à la distance mentionnée dans les tableaux ci-dessus, comptée de part et d'autre de l'infrastructure à partir du bord extérieur de la chaussée la plus proche.

Ligne ferroviaire LGV-SEA

Ave	Début segment (PK : point kilométrique)	Fin segment (PK : point kilométrique)	Communes concernées	Catégorie de l'infrastructure	Largeur des secteurs affectés par le bruit (1)
SC	PK 0	PK 15642	Chambray-lès-Tours Veigné Montbazou Monts Sorigny	2	250
SC	PK 15642	PK 16420	Sorigny	2	250
SC	PK 16420	PK 36690	Sorigny Villeperdue Sainte-Catherine-de-Fierbois Sainte-Maure-de-Touraine Sepmes Draché Maillé Maillé	2	250
SC	PK 36690	PK 85795	Nouâtre Ports-sur-Vienne Pussigny Antony-le-Tillac Marigny-Marmande	2	250



L'ensemble des 4 sites étudiés est affecté par une zone de Bruit en application de l'arrêté préfectoral du 26 Janvier 2016 sur le classement sonore des infrastructures terrestres.

- Le site de Montison est concerné par 2 tracés de voies :
- le passage de l'A10 infrastructure de catégorie 1 générant une bande affectée par le bruit de 300m de part et d'autre de la voie.
 - Le passage de la LGV – SEA infrastructure de catégorie 2 générant une bande affectée par le bruit de 250m de part et d'autre de la voie.

Partie 3 – LA COMPATIBILITE DES REGLES DEFINIES AVEC LA PRISE EN COMPTE DES 5 CRITERES



3.1 – Le site d'Isoparc

Critères	Compatibilité
Prise en compte des Nuisances	<p>Le site ouvert à l'urbanisation est situé dans un secteur affecté par le bruit et donc soumis à l'application de l'arrêté préfectoral du 26 janvier 2016, à triple titre – A10, LGV, sur la lisières ouest effleurant la zone 1AUc, et RD 910 affectant la zone UCz. Cependant, compte tenu de la vocation du site (site dédié à des activités économiques diverses – et notamment centre de loisirs essentiellement à l'ouest et artisanat services et commerces à l'est), de la présence d'un talus à l'ouest puisque l'A10 et la LGV sont en déblais par rapport au terrain naturel, des reculs appliqués – puisque les activités se situeront à un minimum de 45 et 65 m le long de la RD910 -, l'enjeu au regard de la prise en compte des nuisances sonores liées au trafic sur la RD910, l'A10 et la LGV est minime, car l'exposition à ces nuisances va être ponctuelle pour les clients et quelques employés seront amenés à travailler dans cet environnement sonore.</p> <p>Les constructions situées dans la zone de nuisance sonore établie de part et d'autre des voies affectées par le bruit, devront respecter les normes constructives d'isolation acoustique.</p> <p>Pour ce qui est des nuisances générées par l'ouverture à l'urbanisation du site vis-à-vis des axes routiers et ferroviaire, elles se limiteront à la question des nuisances lumineuses, avec une augmentation des surfaces éclairées du secteur (celui-ci étant déjà marqué par la présence de candélabres) et l'intégration de quelques enseignes lumineuses au niveau des futurs bâtiments. Ceux-ci seront cependant implantés au plus près à 45 m de l'axe de la chaussée de la RD910 et à 250m de l'axe de l'A10 et à 180m de l'axe la LGV, et les enseignes lumineuses devront respecter la nouvelle réglementation relative à la publicité extérieure, aux enseignes et aux pré-enseignes, entrée en vigueur suite au décret du 30 janvier 2012.</p> <p>➔ Dans ces conditions on peut conclure à une compatibilité des règles définies avec la prise en compte des nuisances</p>
Prise en compte de la Sécurité	<p>La desserte du site s'effectuant avec un seul point d'entrée sur la RD910 (via le giratoire aménagé pour le débouché de la RD84 bis) et un seul point de sortie sur la RD84 aussi dotée d'un giratoire à hauteur de l'échangeur.</p> <p>Ces carrefours ont été calibrés pour absorber le trafic généré par la ZAC.</p> <p>Un nouveau carrefour doit être en outre aménagé sur la route de Monts afin de sécuriser l'accès nord à l'extension de la zone et dans un premier temps au parc de loisirs. Il prendra potentiellement la forme d'un nouveau giratoire et un emplacement réservé est inscrit dans le PLU pour y répondre.</p> <p>Aucun accès direct des activités n'est autorisé sur la RD910. L'ensemble de la desserte est assuré par l'intérieur de la zone.</p> <p>Le déplacement des piétons est pris en compte par un sentier piétonnier qui traverse la zone du nord vers le sud permettant de rejoindre le centre bourg / en attente des données</p> <p>➔ Dans ces conditions on peut conclure à une compatibilité des règles définies avec la prise en compte de la sécurité.</p>

Partie 3 – LA COMPATIBILITE DES REGLES DEFINIES AVEC LA PRISE EN COMPTE DES 5 CRITERES



3.1 – Le site d'Isoparc

Critères	Compatibilité
Prise en compte de la qualité architecturale, urbaine et paysagère	<p>Les trois dimensions (urbaine, architecturale et paysagère) sont intimement liées lorsque l'on parle de qualification d'une gestion de façade économique.</p> <p>Dans le cas présent, au niveau urbain, la qualification de la façade économique de la ZA sur la RD910 participe à l'amélioration de sa reconnaissance et de sa lisibilité en lui conférant plus d'urbanité qu'elle n'en a aujourd'hui, sans pour autant constituer un masque végétal opaque. En effet, il s'agit d'affirmer la présence économique au travers d'un front bâti qui s'expose en façade et en premier plan alors que l'ensemble des éléments techniques et de services afférents est repoussé sur les arrières, à savoir l'intérieur de la ZA.</p> <p>Dès lors, le premier plan se veut composé d'un accompagnement végétal animé au travers de hauteurs différentes et d'une profondeur médiane – 30m de végétalisation réelle – derrière lequel apparaissent des façades architecturées. Ces dernières doivent présenter une colorimétrie neutre et/ou sombre ; seuls quelques petites touches pourront venir rehausser l'ensemble par des matériaux, ou couleurs plus vives – bandeau, entourages des ouvertures, façades d'accueil du public, bureaux, etc.</p> <p>Qui plus est, la lecture de la façade de la ZA, qui représente un linéaire sur la RD910 de plus de 900m est rythmée au travers d'un séquençage de 3 sous unités paysagères : tronçon nord de 355m jusqu'à la RD84 bis avec des plantations à renforcer sur un recul de 45m ; tronçon central de 300m sans construction en raison du maintien du premier plan arboré densément et du boisement protégé sur les arrières ; tronçon sud de 275m avec un premier plan densément planté sur 65m de profondeur depuis l'axe de la RD.</p> <p>Le projet de réduction des reculs s'appuie donc sur les aménagements paysagers initiaux, en les préservant quasiment en totalité et en les renforçant pour les portions qui le nécessitent.</p> <p>Il ne s'agit pas de « cacher » les futures constructions derrière un masque vert mais plutôt d'accompagner les volumes et les intégrer dans un ensemble cohérent.</p> <p>Dans ce sens, au-delà de l'architecture sobre et de la végétalisation filtre qui sera mise en place, les enseignes et la publicité sont proscrites dans ce premier plan constitué entre la voie et la future façade bâtie, tout comme les dépôts, parkings ou stockages non couverts ou non intégrés dans un dispositif architectural. Ces derniers doivent rester d'une lecture la plus discrète possible depuis la RD, et seront donc positionnés sur les arrières des bâtiments – côté intérieur de la ZA – à défaut d'être intégrés dans le volume bâti.</p> <p>➔ Dans ces conditions on peut conclure à une compatibilité des règles définies avec la prise en compte de la qualité urbaine, architecturale et paysagère, et plus généralement à une amélioration par rapport à la configuration existante avec la mise en œuvre d'un tel projet.</p>

Partie 3 – LA COMPATIBILITE DES REGLES DEFINIES AVEC LA PRISE EN COMPTE DES 5 CRITERES



3.2 – Le site du Cheval Blanc

Critères	Compatibilité
Prise en compte des Nuisances	<p>Le site ouvert à l'urbanisation est situé dans un secteur affecté par le bruit et donc soumis à l'application de l'arrêté préfectoral du 26 janvier 2016, au titre de la bande affectant la RD 910 sur une profondeur de 100m. Cependant, compte tenu de:</p> <ul style="list-style-type: none">- la vocation du site (site dédié à l'accueil d'une plateforme de déchets et du stockage et entreposage de matériaux),- du recul appliqué – puisque l'activité se situera à un minimum de 30m côté ouest et de 15m côté Est depuis l'axe de la RD910 -,- De la présence humaine que très ponctuelle liée uniquement à l'activité en elle-même <p>l'enjeu au regard de la prise en compte des nuisances sonores liées au trafic médian comptabilisé sur la RD910 (un peu plus de 8200 v/j) , s'avère minime. L'exposition à ces nuisances va être ponctuelle pour les quelques employés qui pourront être amenés à travailler dans cet environnement sonore.</p> <p>Deux constructions sont d'ores et déjà situées dans la zone de nuisance sonore établie de part et d'autre de la RD910, ; en cas de restauration, elles devront respecter les normes constructives d'isolation acoustique, tout comme les constructions neuves qui pourraient se situer sur les arrières de ces dernières.</p> <p>→ Dans ces conditions on peut conclure à une compatibilité des règles définies avec la prise en compte des nuisances</p>
Prise en compte de la Sécurité	<p>La desserte du site s'effectue en un point d'entrée / sortie sur la RD910, via un tourne à gauche simple sans aucun aménagement spécifique. Cette situation correspondait à une activité de longue date qui ne comptait qu'un trafic très limité.</p> <p>En outre, à ce niveau la RD910 comprend 3 voies et une ligne blanche interdisait de couper l'axe pour rentrer dans le site en provenance du sud.</p> <p>Dès lors, la réanimation économique du site reste conditionnée à l'accès au site. Un travail doit être entamé avec le Conseil Départemental à ce propos.</p> <p>Aucun accès direct autre n'est autorisé sur la RD910.</p> <p>→ Dans ces conditions on peut conclure à une compatibilité des règles définies avec la prise en compte de la sécurité.</p>

Partie 3 – LA COMPATIBILITE DES REGLES DEFINIES AVEC LA PRISE EN COMPTE DES 5 CRITERES



3.2 – Le site du Cheval Blanc

Critères	Compatibilité
Prise en compte de la qualité architecturale, urbaine et paysagère	<p>Les trois dimensions (urbaine, architecturale et paysagère) sont intimement liées lorsque l'on parle de qualification d'une gestion de façade économique.</p> <p>Dans le cas présent, il s'agit d'améliorer la qualité et la vitrine du site du Cheval Blanc qui renvoie une image détériorée et d'abandon en porte d'entrée sud du territoire communal.</p> <p>Au niveau urbain, la dimension économique transparait assez peu aujourd'hui considérant l'occupation de matériaux, véhicules et vieilles ferrailles. L'urbanité des lieux est quasi absente, aucun aménagement ne venant contribuer ni à la fonctionnalité du site ni à son caractère esthétique. Au contraire, sa désuétude incite à en accentuer un usage déviant, comme l'entreposage des graves bitumineuses qui s'est réalisé de façon récente sur la parcelle en rive est de la RD.</p> <p>L'objectif de la reconversion de ce site vise donc :</p> <ul style="list-style-type: none">- non seulement à procéder à un nettoyage de tout le stockage actuel pour permettre d'y envisager une nouvelle activité,- D'autre part de conserver et restaurer autant que possible, pour un usage lié à l'activité autorisée dans la zone, les 2 bâtiments constitutifs de l'ancien écart – ancienne maison d'habitation et grange en pierre – représentatifs du patrimoine rural de Sorigny- Permettre en cas de besoin de construire d'autres bâtiments uniquement sur les arrières de ceux existants de façon à conserver le front urbain actuel ; cette densification en second plan restera ainsi que peu visible depuis la RD- Créer un premier plan végétal d'une dizaine de mètres de profondeur ainsi qu'une ceinture périphérique plantée permettant d'intégrer les futures structures de stockages, entreposages et autres. Considérant l'absence de construction de bâtiment au sein de la partie centrale et nord , la largeur de plantations variées de 10m suffira à absorber les volumes stockés. <p>En cas de nouvelles constructions, elles devront présenter une colorimétrie neutre et/ou sombre ; seuls quelques petites touches pourront venir rehausser l'ensemble par des matériaux, ou couleurs plus vives – bandeau, entourages des ouvertures, façades d'accueil du public, bureaux, etc.</p> <p>La clôture devra être réalisée en fonction des besoins de la future activité. Elle devra rester neutre dans le paysage – par exemple : panneaux métalliques rigides de couleur sombre - verte ou noire – sur poteaux et portail de même couleur, doublé ou non d'une haie.</p> <p>Le projet de réduction du recul s'appuie donc sur une recomposition paysagère.</p> <p>Il ne s'agit pas de « cacher » la future occupation mais d'adapter l'aménagement paysager et le choix des végétaux aux hauteurs de structures qui seront mises en place, afin de les dissimuler et les intégrer dans ce grand paysage ouvert.</p> <p>La masse boisée qui appuie les arrières ouest des 2 bâtiments existants doit être conservée et renforcée, composant une bande tampon naturelle entre la future activité et l'occupation résidentielle voisine. Dans le même sens, les haies bocagères nord et sud de la parcelle Est doivent être préservées et prolongées sur la façade de la parcelle, côté RD910.</p> <p>➔ Dans ces conditions on peut conclure à une compatibilité des règles définies avec la prise en compte de la qualité urbaine, architecturale et paysagère, et plus généralement à une amélioration par rapport à la configuration existante avec la mise en œuvre d'un tel projet.</p>

Partie 3 – LA COMPATIBILITE DES REGLES DEFINIES AVEC LA PRISE EN COMPTE DES 5 CRITERES



3.3 – Le site de l'aérodrome

Critères	Compatibilité
Prise en compte des Nuisances	<p>Le site ouvert à l'urbanisation est situé dans un secteur affecté par le bruit et donc soumis à l'application de l'arrêté préfectoral du 26 janvier 2016, au titre de la bande affectant la RD 910 sur une profondeur de 100m. Cependant, compte tenu :</p> <ul style="list-style-type: none">- De la vocation du site spécifiquement tourné vers des activités en lien avec l'aérodrome et la logistique et donc, potentiellement et intrinsèquement nuisantes elles-mêmes- Qu'aucun logement de fonction ou autre n'est admis en la zone Uca et qu'il ne pourra être réalisé aucune unité d'habitat,- du recul appliqué – puisque les activités se situeront à un minimum de 45 m depuis l'axe de la RD910 à savoir approximativement une trentaine de mètres des bords de la voie - , <p>l'enjeu au regard de la prise en compte des nuisances sonores liées au trafic médian comptabilisé sur la RD910 (un peu plus de 8200 v/j) , s'avère minime. L'exposition à ces nuisances va être ponctuelle pour les clients et usagers ; et quelques employés pourront être amenés à travailler dans cet environnement sonore.</p> <p>Les constructions situées dans la zone de nuisance sonore établie de part et d'autre de la RD910, devront respecter les normes constructives d'isolation acoustique.</p> <p>→ Dans ces conditions on peut conclure à une compatibilité des règles définies avec la prise en compte des nuisances</p>
Prise en compte de la Sécurité	<p>La desserte du site s'effectue avec un seul point d'entrée / sortie sur la RD910, via le carrefour avec la petite voie de la Bautière qui bénéficie d'ores et déjà d'un aménagement avec un tourne à gauche –voie centrale dédiée-. En sortie sur la RD910, un STOP permet l'arrêt complet des véhicules avec une bonne visibilité des 2 côtés en raison de la rectitude de la route départementale.</p> <p>Cet axe permet aussi de desservir la ZA des 5 Arpents. Son calibrage avec aménagements de bas côtés devra être revu avec l'augmentation potentielle de trafic .</p> <p>Ce carrefour répond en terme de visibilité et calibrage au trafic routier existant sur la route départementale. Le potentiel d'accueil des nouvelles activités reste mesuré, qu'elle soit en lien avec l'aérodrome ou la logistique complémentaire à l'aviation, ne générera qu'un trafic très limité au vu de la surface dédiée de 1,8 ha.</p> <p>Aucun accès direct autre n'est autorisé sur la RD910 depuis la ZA.</p> <p>→ Dans ces conditions on peut conclure à une compatibilité des règles définies avec la prise en compte de la sécurité.</p>

Partie 3 – LA COMPATIBILITE DES REGLES DEFINIES AVEC LA PRISE EN COMPTE DES 5 CRITERES



3.3 – Le site de l'aérodrome

Critères	Compatibilité
Prise en compte de la qualité architecturale, urbaine et paysagère	<p>Les trois dimensions (urbaine, architecturale et paysagère) sont intimement liées lorsque l'on parle de qualification d'une gestion de façade économique.</p> <p>Dans le cas présent, il s'agit de créer un nouvelle paysage économique quasi inexistant actuellement en raison du recul important d'implantation des premiers bâtiments depuis la RD910 – à savoir 170m minimum depuis l'axe de la voie.</p> <p>Cette nouvelle vitrine du site de l'aérodrome doit s'inspirer de celle aménagée sur l'autre versant de la RD910 au sein de Grange Barbier.</p> <p>Au niveau urbain, la qualification de la façade économique sur la RD910 participe à l'amélioration de sa reconnaissance et de sa lisibilité en lui conférant plus d'urbanité qu'elle n'en a aujourd'hui. En effet, il s'agit de réaffirmer la vocation économique active du site par la lecture de bâtiments sobres et neutres, afin de faciliter leur intégration paysagère.</p> <p>Leurs implantations suivant un recul cohérent apportera une harmonie de lecture de l'ensemble.</p> <p>L'exposition des façades principales devra s'opérer du côté de la RD910 de façon à <u>marquer le caractère de vitrine de la ZA</u>, même si l'accès aux futurs bâtiments se fera depuis une voie existante à l'intérieur de la zone.</p> <p>Cette configuration qui cherche à exposer le bâtiments en 1^{er} plan sur la RD, permet de repousser les éléments techniques et de services sur les arrières de celui-ci vers l'intérieur de la ZA.</p> <p>Dans ce sens, un travail d'harmonisation du registre des clôtures autorisées devra être réalisé de façon à adopter une vision globale cohérente.</p> <p>Les bâtiments devront présenter une colorimétrie neutre et/ou sombre ; seuls quelques petites touches pourront venir rehausser l'ensemble par des matériaux, ou couleurs plus vives – bandeau, entourages des ouvertures, façades d'accueil du public, bureaux, etc.</p> <p>Le projet de réduction du recul s'appuie sur un aménagement paysager du 1^{er} plan, sur une profondeur d'une trentaine de mètres.</p> <p>Il ne s'agit pas de « cacher » les futures constructions derrière un masque vert mais plutôt d'accompagner les volumes et les intégrer dans un ensemble cohérent, en maintenant des percées visuelles au travers d'un parti d'aménagement boisé.</p> <p>Dans ce sens, au-delà de l'architecture sobre et de la végétalisation filtre qui sera mise en place, les enseignes et la publicité sont proscrites dans ce premier plan constitué entre la voie et les futures façades bâties, tout comme les dépôts, parkings ou stockages non couverts ou non intégrés dans un dispositif architectural. Ces derniers doivent rester d'une lecture la plus discrète possible depuis la RD, et seront donc positionnés sur les arrières des bâtiments et du côté des accès, à défaut d'être intégrés dans le volume bâti.</p> <p>➔ Dans ces conditions on peut conclure à une compatibilité des règles définies avec la prise en compte de la qualité urbaine, architecturale et paysagère, et plus généralement à une amélioration par rapport à la configuration existante avec la mise en œuvre d'un tel projet.</p>