



5.2.2 - Dossier Loi Barnier
Dérogation à l'application de l'article
L.111-6 du code de l'urbanisme

Parc photovoltaïque de Montison à
Sorigny

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 DU SITE 6

PARTIE 2 – LA PRISE EN COMPTE DU SITE DANS LE PLU
ET PRINCIPES D'AMENAGEMENT 23

PARTIE 3 – COMPATIBILITE DES REGLES DEFINIES AVEC LA PRISE
EN COMPTE DES 5 CRITERES DE LA LOI BARNIER 34



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 (projet d'aménagement et de développement durables) débattu en Conseil Municipal en date du 1^{er} juillet 2019, ainsi que la réalisation des OAP (orientation d'aménagement et de programmation) 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 100m de part et d'autre de l'axe de l'autoroute A10 et de son échangeur.

Le présent dossier vise donc à expliciter les partis d'aménagement retenus et à détailler les 5 critères en réponse à la dérogation du recul, exigé dans les articles L111-8 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 de la bande d'inconstructibilité de 100m depuis l'axe de l'A10 et depuis les voies de son échangeur ;
- La proposition d'un parti d'aménagement ayant pour but l'intégration du futur site dans un environnement mixte à la fois profondément rural et routier, en étudiant particulièrement la façade le long de l'A10 mais aussi l'ensemble des franges paysagères ;
- L'examen du projet au regard des 5 critères de la Loi Barnier s'appliquant sur l'axe autoroutier.



Contexte règlementaire

Situés en entrées sud et nord du territoire de Sorigny, le long de la RD910, de l'A10, voies classées à grande circulation, ce secteur dit de MONTISON est concerné par l'application des articles L. 111-6 à L.111-7 du code de l'urbanisme, qui disposent 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 : « *L'interdiction mentionnée à l'article [L. 111-6](#) ne s'applique pas :*

- 1° Aux constructions ou installations liées ou nécessaires aux infrastructures routières ;*
- 2° Aux services publics exigeant la proximité immédiate des infrastructures routières ;*
- 3° Aux bâtiments d'exploitation agricole ;*
- 4° Aux réseaux d'intérêt public ;*
- 5° Aux infrastructures de production d'énergie solaire lorsqu'elles sont installées sur des parcelles déclassées par suite d'un changement de tracé des voies du domaine public routier ou de l'ouverture d'une voie nouvelle ou sur les aires de repos, les aires de service et les aires de stationnement situées sur le réseau routier. Elle ne s'applique pas non plus à l'adaptation, au changement de destination, à la réfection ou à l'extension de constructions existantes.* »



Article 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 du secteur rural exposé le long de l'A10, traversant le territoire communal du nord au sud. Il s'agit d'un secteur indicé N (naturel) au futur PLU, localisé sur un délaissé entre A10 et LGV pour l'implantation d'un futur parc photovoltaïque.

La commune en cours de révision de son PLU envisage l'assouplissement de l'aménagement de ce site pour permettre l'implantation d'un parc photovoltaïque sur un délaissé autoroutier et ferroviaire.



Or, ce site délaissé génère une image de traverse du territoire de Sorigny peu dynamique. Dès lors la collectivité souhaite permettre la reconversion de ce secteur en autorisant de nouveaux aménagements. Aujourd'hui il s'agit de parcelles fauchées, non déclarées à la PAC, et dont le caractère enclavé et desservi par une voie en condamne l'exploitation agricole. Ainsi, pour permettre sa reconversion et son nouvel usage, l'objectif du présent dossier est de déterminer les règles d'implantation applicables par dérogation dans la marge de recul inconstructible.

La présente étude devra donc permettre d'affiner la connaissance du contexte territorial et les enjeux urbains et paysagers du site, de définir un parti d'aménagement qui prône l'intégration urbaine et paysagère des futures installations.



Longeant l'axe de l'A10 Paris / Bordeaux, classée à grande circulation, l'aménagement de cette zone est concerné par les articles L111-6 à L.111-10 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

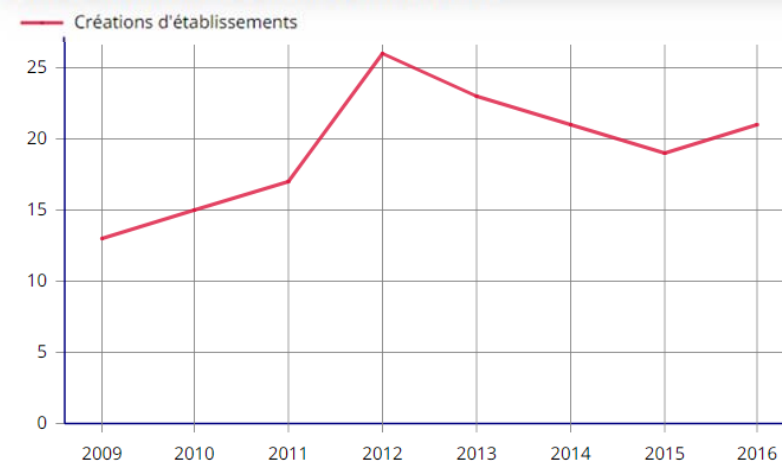
Portrait économique communal : une offre économique diversifiée

- 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 Montbazon

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

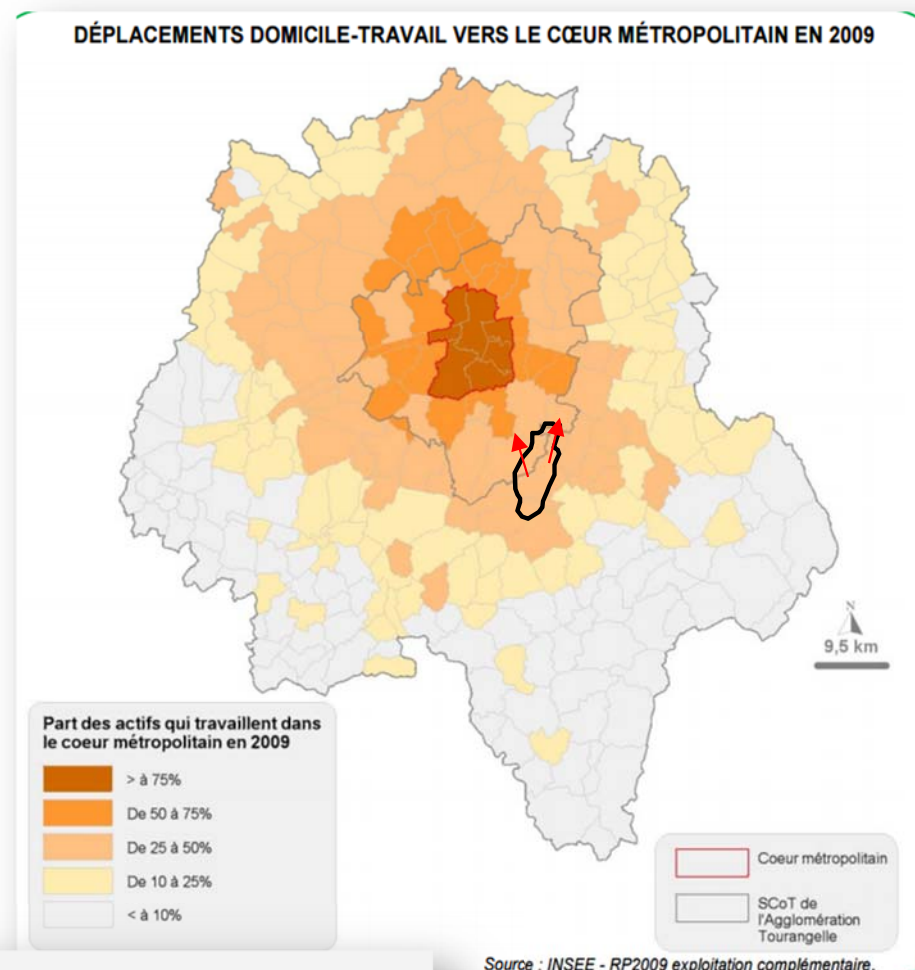
Portait économique communal : une population mobile avec des déplacements motorisés importants

- 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

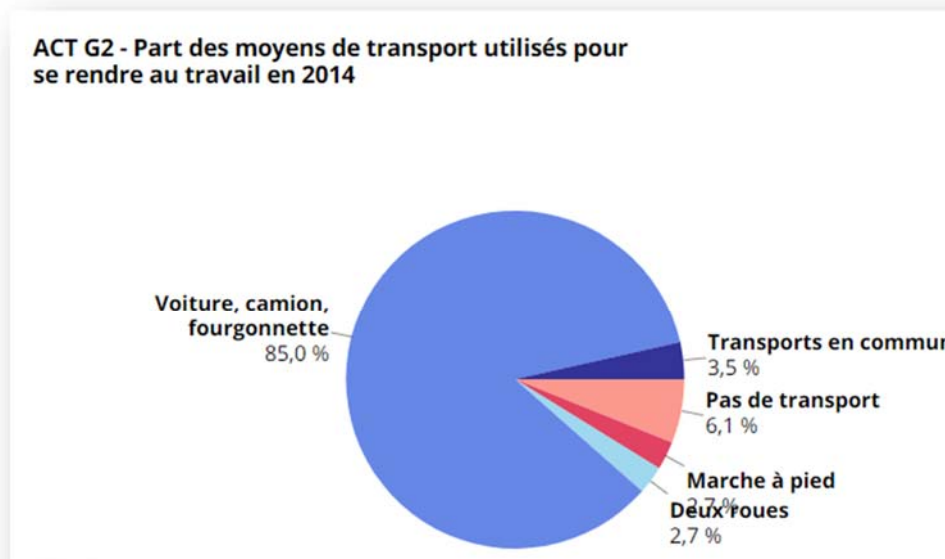


ACT T4 - Lieu de travail des actifs de 15 ans ou plus ayant un emploi qui résident dans la zone

	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

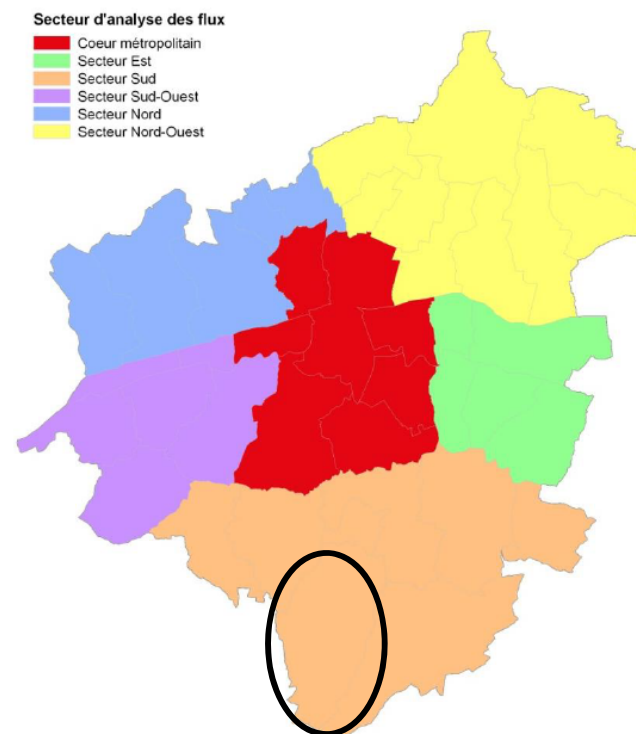
Sources : Insee, RP2007, RP2012 et RP2017, exploitations principales, géographie au 01/01/2020.

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 Lieu de résidence	Cœur Métropolitain	Secteur Est	Secteur Sud	Secteur Sud-Ouest	Secteur Nord	Secteur Nord-Ouest
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.*

Partie 1- DIAGNOSTIC DU SITE

1.1 – Contexte urbanistique et territorial

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.

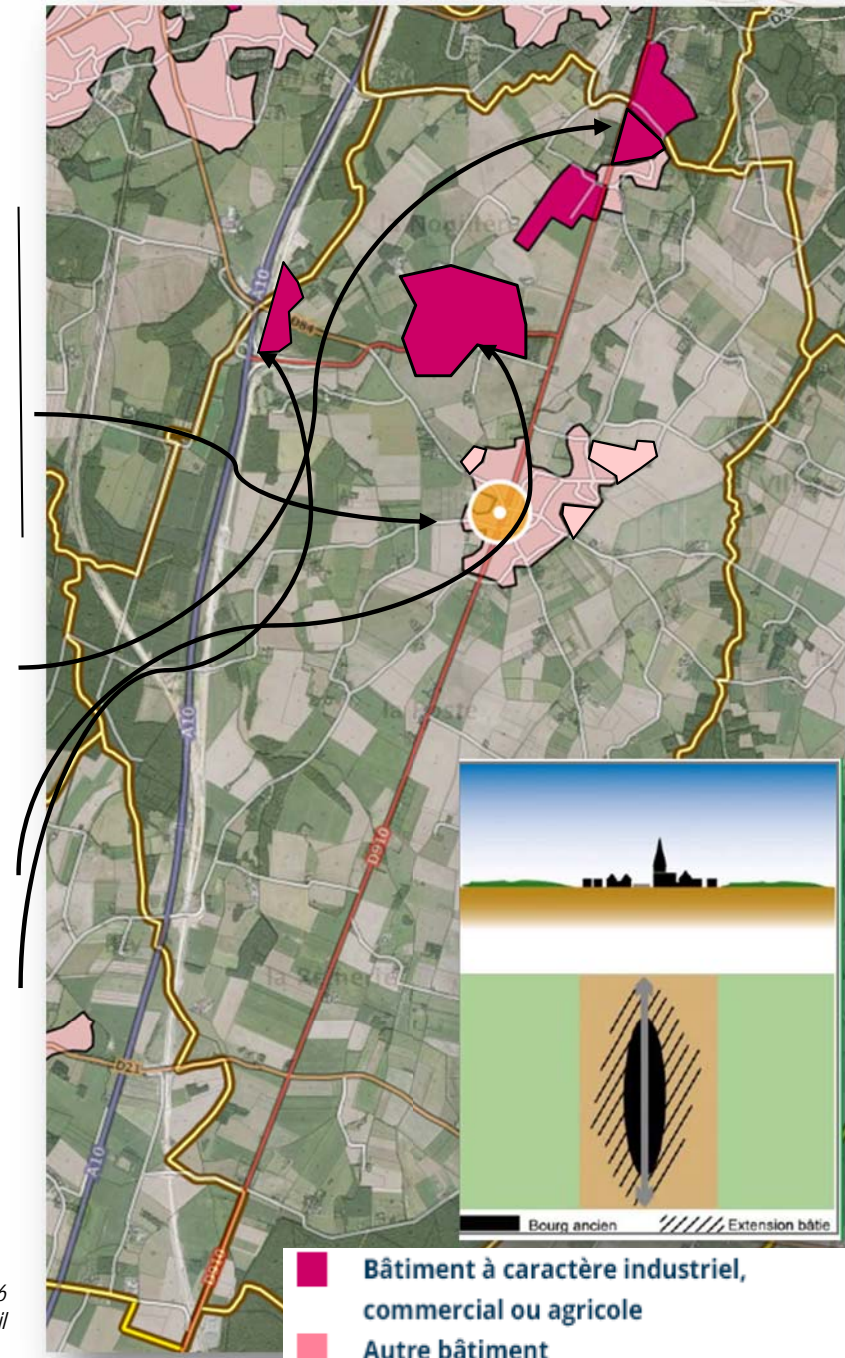
Le territoire est cependant marqué par un éclatement de la zone agglomérée en 2 centralités

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

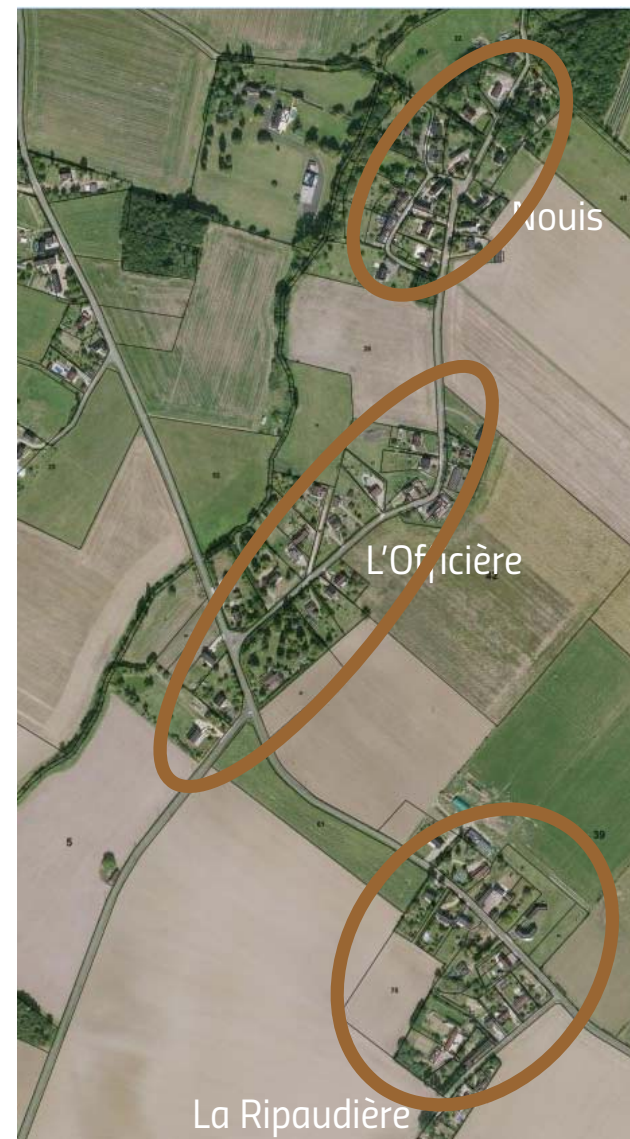


Un habitat dispersé dans la zone rurale - *une multiplication des hameaux*

- Le développement du parc résidentiel a touché la zone agricole : des habitations ont été 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 une vacance prégnante du bâti le long de la RD910, victime des nuisances générées par la voie. A ce titre, il convient de préciser l'existence de zones de nuisance sonore sur une bande de 300m de part et d'autre de l'autoroute A10 classée en catégorie 1 et de 250m de part et d'autre de la LGV Paris-Bordeaux et de la LGV SEA classée en catégorie 2, en application de l'arrêté préfectoral du 26 janvier 2016 portant sur le classement des infrastructures terrestres.



Sud centre-bourg

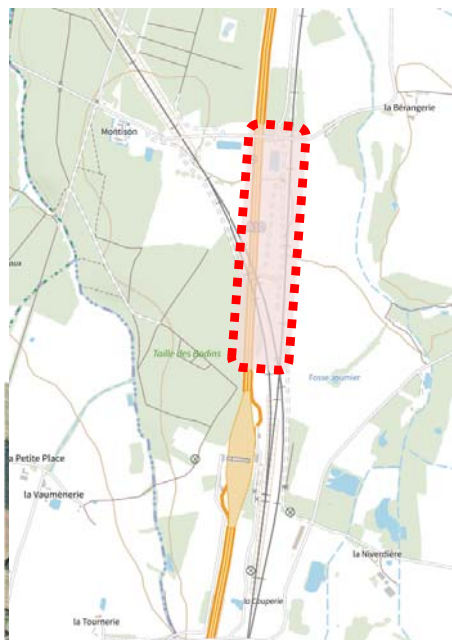


Nord-est centre-bourg

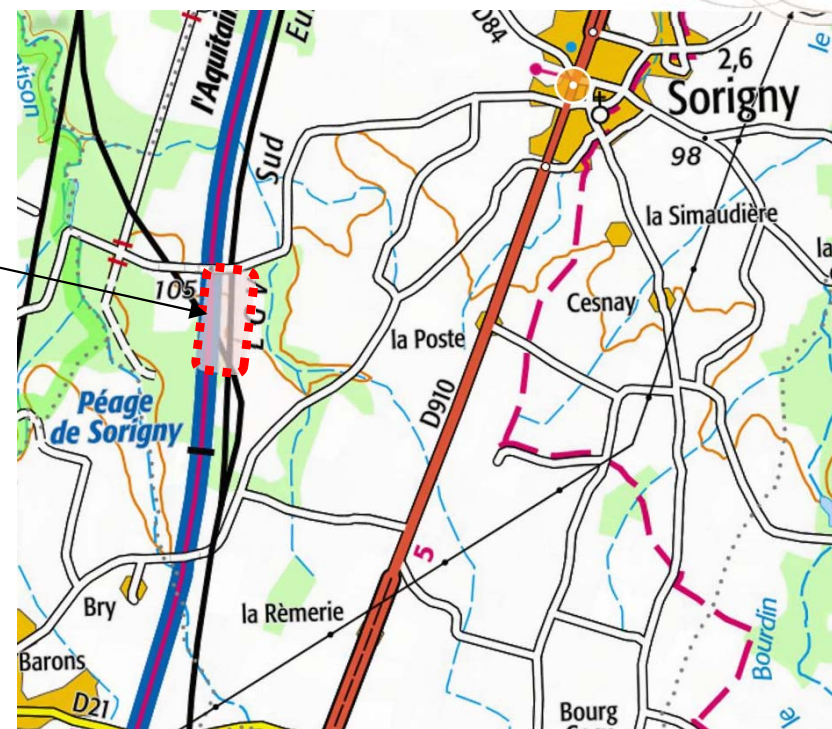
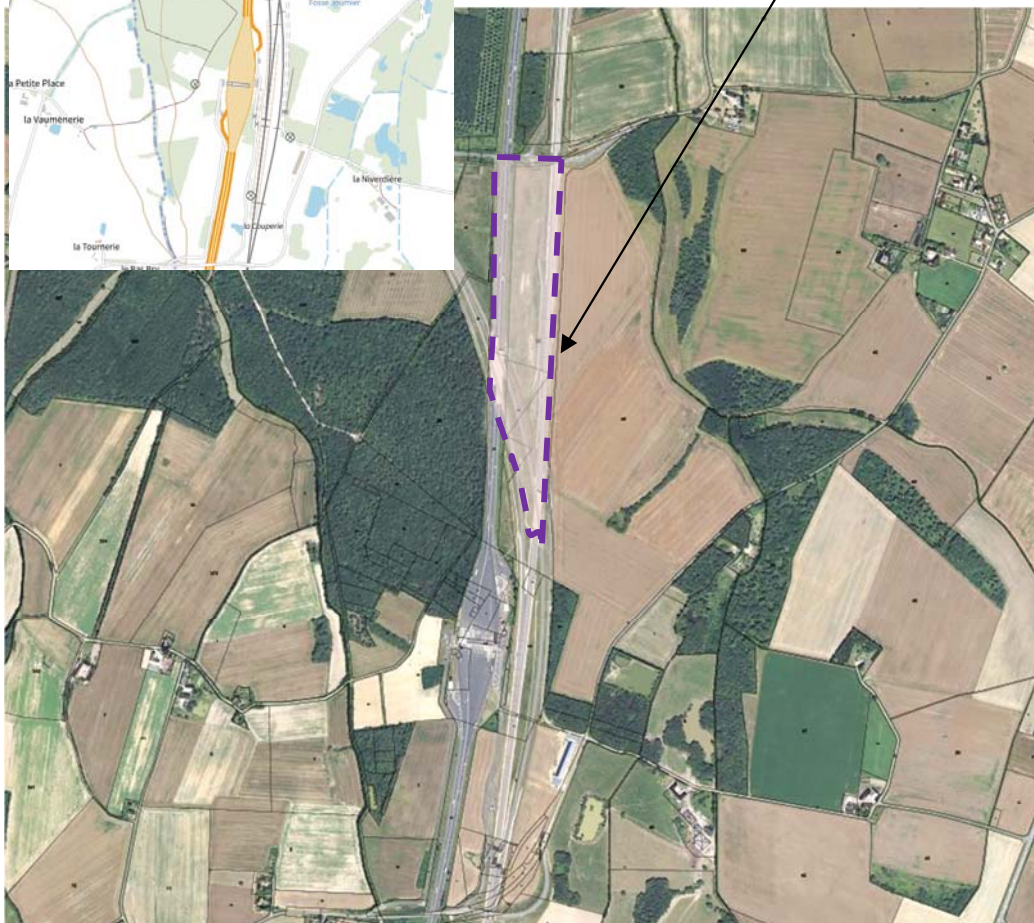
Partie 1- DIAGNOSTIC DU SITE

1.2 – La situation du secteur d'étude

La situation géographique du site étudié : Montison



Site de Montison

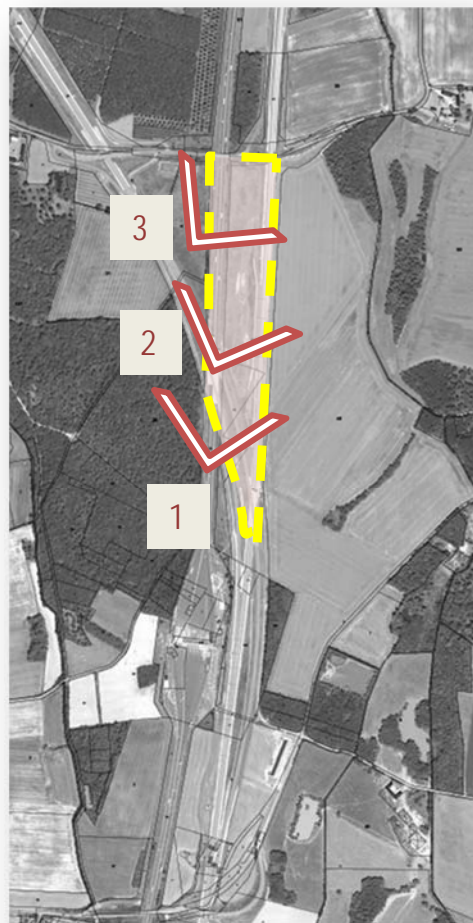


Le site de Montison s'apparente à un délaissé issu du passage des grandes infrastructures viaire et ferroviaire sur le territoire communal.

Sorigny est fortement impacté en lisière ouest de son territoire par le passage de l'autoroute A10 et par les travaux récents de la LGV. Ces 2 infrastructures de niveau européen se croisent au niveau de Montison et génèrent un délaissé de 4 ha coincé entre les voies.

Ce site qui pourrait rentrer dans les « tiers paysage » du paysagiste de Gille Clément n'a plus de vocation particulière. Pour autant il revêt un intérêt pour l'implantation d'un parc photovoltaïque au sol.

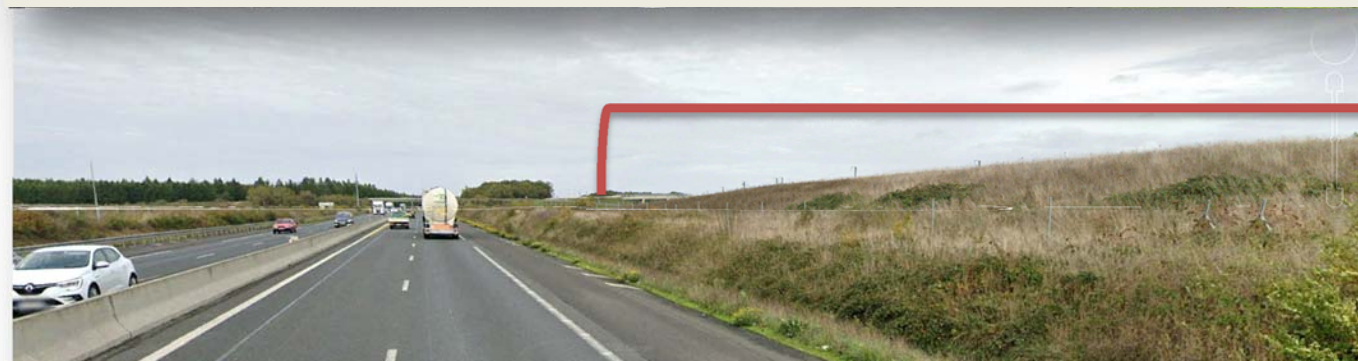
La situation géographique du site étudié : Montison



1 – vue depuis l'A10 avant le passage du pont couvert en remontant vers le nord / le site reste invisible



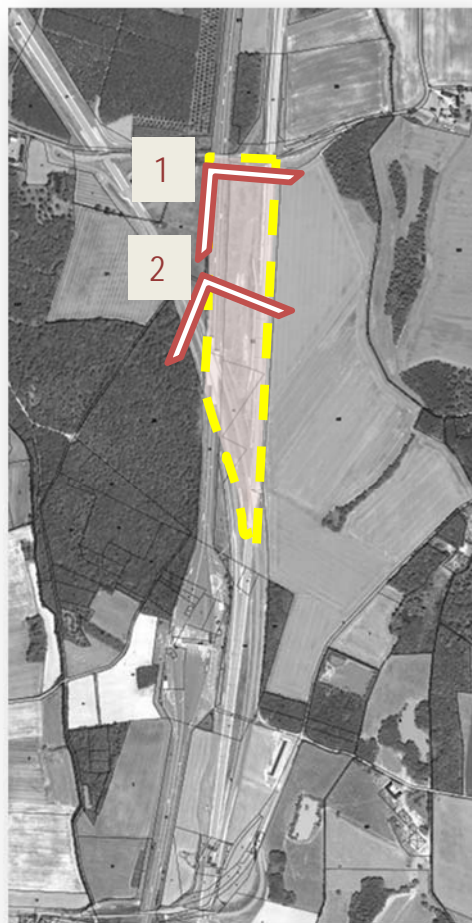
2 – vue depuis l'A10 en sortie du pont couvert en remontant vers le nord / découverte du site



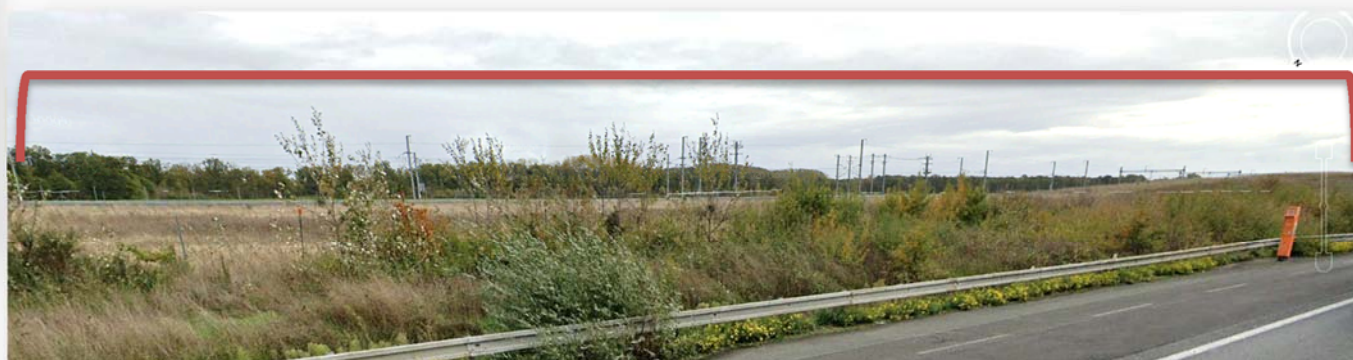
3 – vue depuis l'A10 en partie médiane du site en remontant vers le nord / exposition du site en direction de l'autoroute

→ Vues ouvertes sur le site projet d'implantation du parc photovoltaïque dans le sens sud/nord

La situation géographique du site étudié : Montison



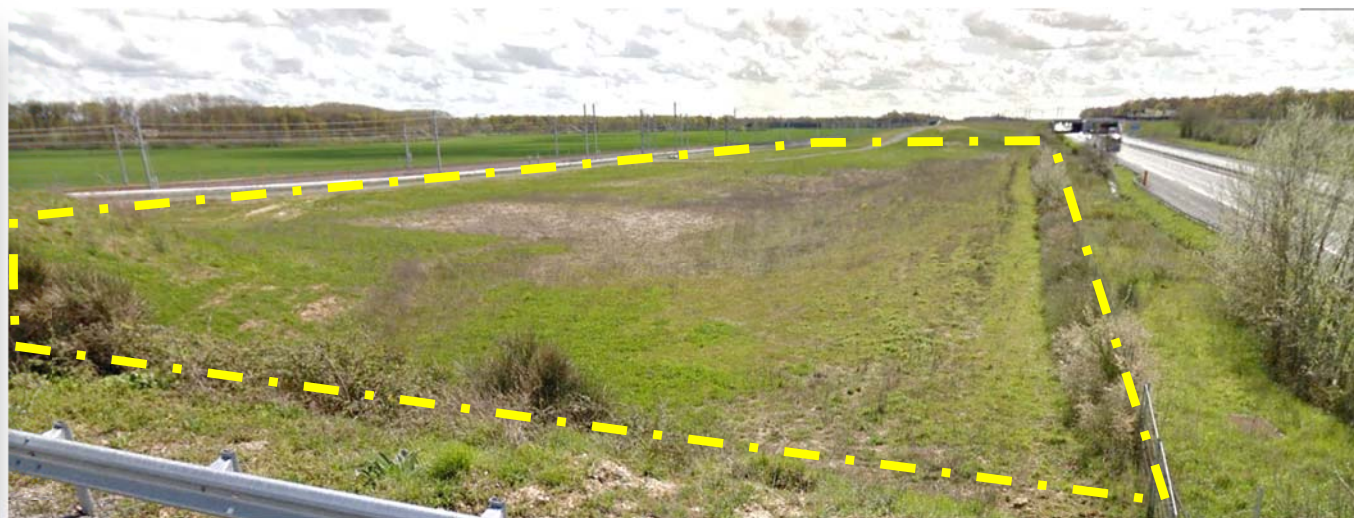
1 – vue depuis l'A10 au niveau de la limite nord du site d'implantation / perception du haut des caténaies de la LGV



2 – vue depuis l'A10 en partie médiane du site vers le sud

→ Vues ouvertes sur le site projet d'implantation du parc photovoltaïque dans le sens nord/sud

La situation géographique du site étudié : Montison



3.1 – vue Nord/ouest depuis le pont de la route de Thilouze après la réalisation de la LVG

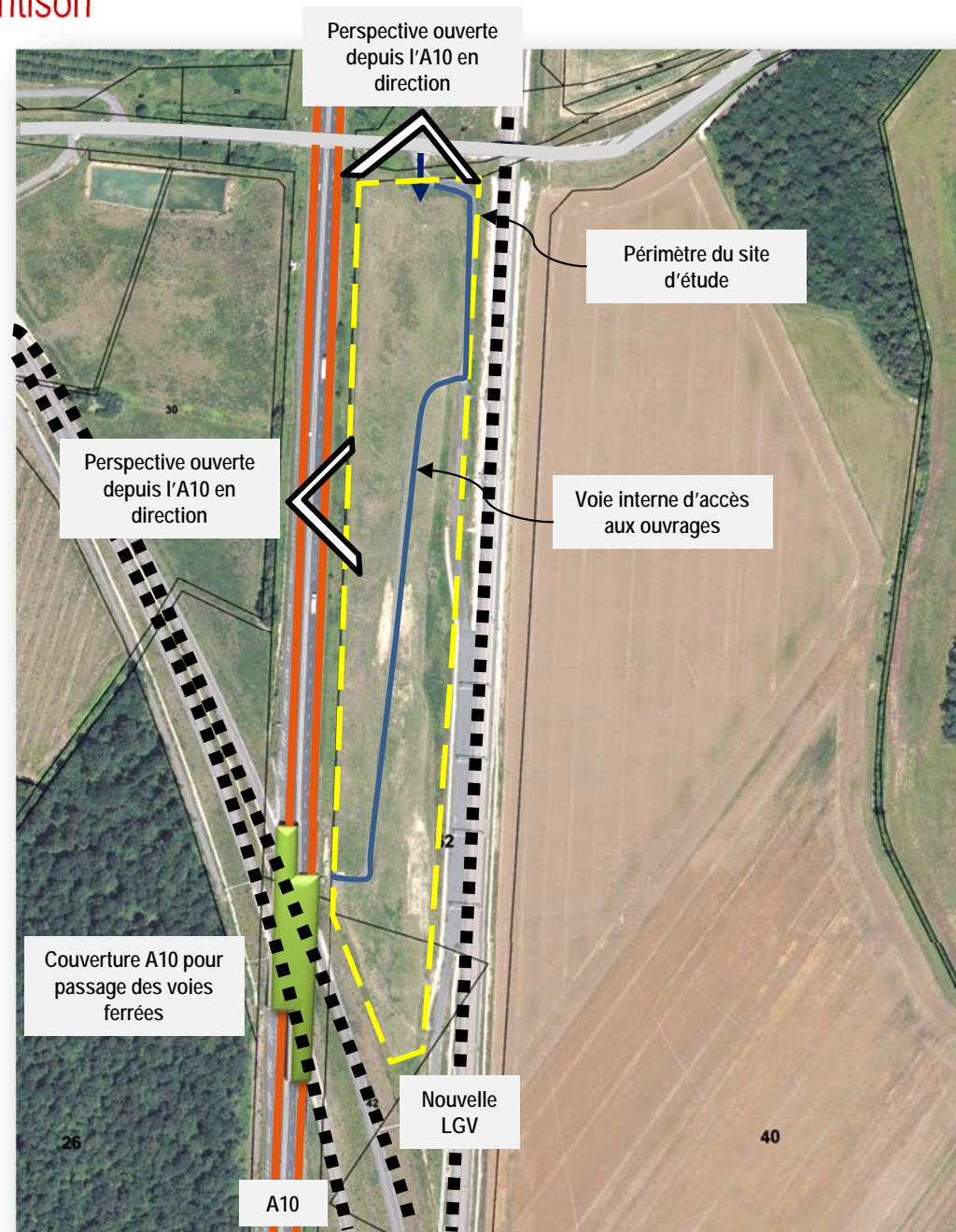


3.2 – vue Nord Est depuis le pont de la route de Thilouze après la réalisation de la LVG

→ Vues ouvertes sur le site projet d'implantation du parc photovoltaïque depuis le pont de la route de Thilouze

La situation géographique du site étudié : Montison

- La surface du site représente environ 4,5 ha de zone intercalée entre 2 infrastructures lourdes que sont l'A10 et la LGV récemment réalisée.
- Il s'agit d'un site que l'on peut qualifier de « délaissé » autoroutier et ferroviaire, fortement remanié et impacté par la mise en place des voies
- Sa topographie a été adaptée et remanié pour absorber les différences de niveaux depuis le pont nord, le percement de la voie de desserte interne et le tracé de la LGV
- Si son aspect peut s'apparenter à une prairie ouverte, il se trouve impacté par la réalisation d'une voie interne de desserte des infrastructures doublant la LGV
- Aucune végétation arbustive n'y est recensée en raison de la réalisation récente des ouvrages et de l'entretien par fauche du terrain
- Seuls quelques rejets arbustifs émergent en limite du domaine public autoroutier



Partie 1- DIAGNOSTIC DU SITE

1.3 – Les déplacements et transports

Les transports : une *desserte routière impactante*

→ Sorigny est un territoire très bien irrigué et desservi en terme routier. Elle se situe au carrefour d'un axe nord/sud d'intérêt national avec l'ex RN10 et d'un axe Est/Ouest d'intérêt départemental la RD84.

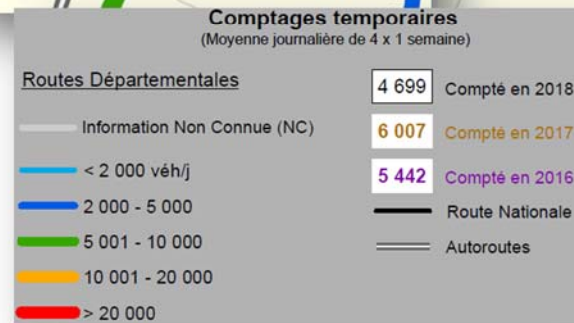
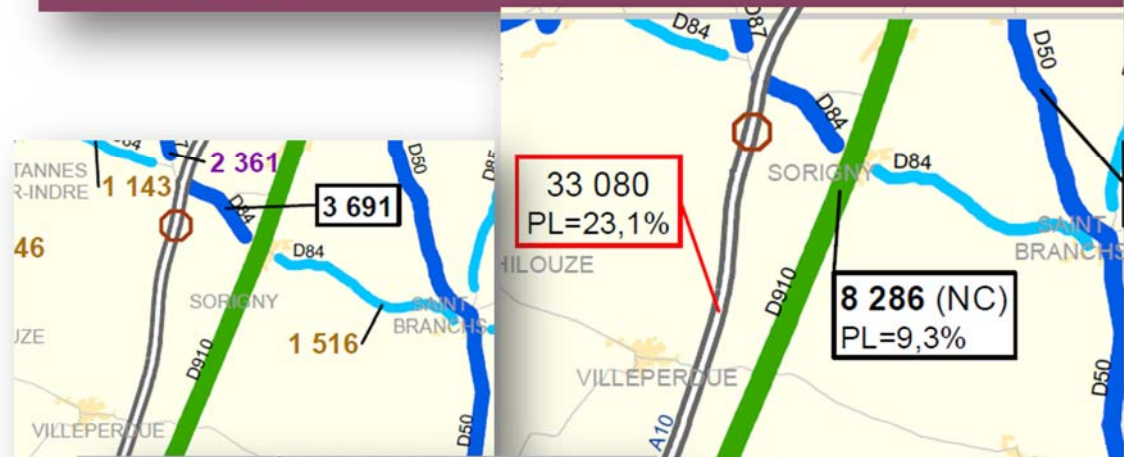
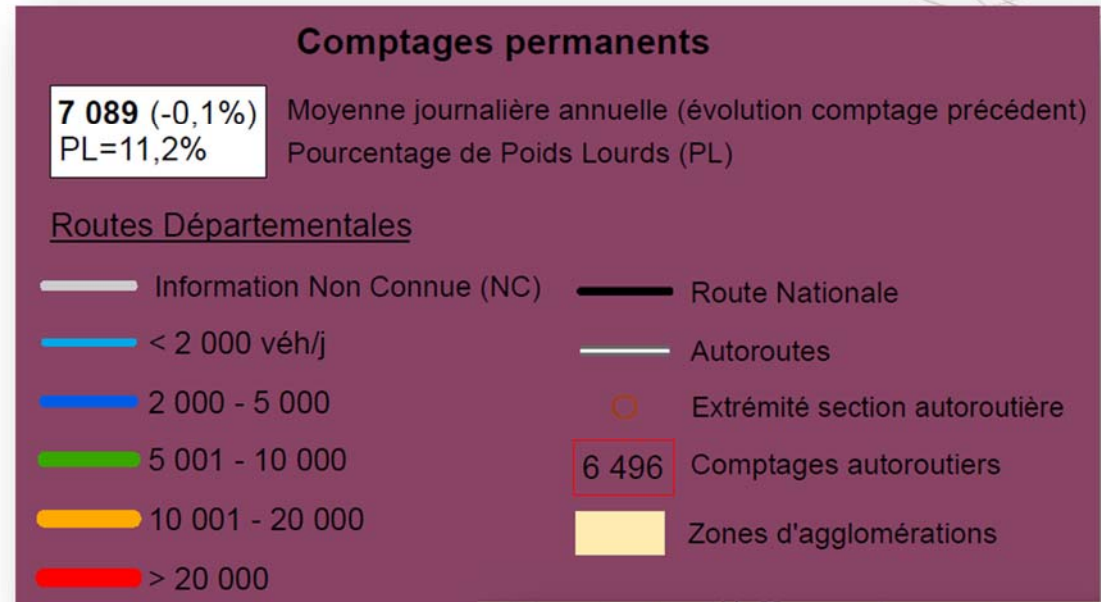
- De plus la commune bénéficie d'une desserte et un accès direct à l'A10 raccordée à un échangeur autoroutier permettant de rejoindre l'A28 (Tours – Le Mans) et l'A85 (Nantes – Vierzon)

→ Le trafic routier y est fort sur l'A10 : 33 080v/j (en 2018)

- La RD910 supporte quant à elle un trafic de 8 286 v/j en 2018 au sud du croisement avec la RD84, contre 8948 en 2009.
- La RD84 scinde le territoire d'Est en Ouest avec des comptages très contrastés : à l'ouest de la RD910, 3691 v/j comptabilisés en 2018 contre 1516 v/j en 2017 à l'est de la RD910 entre les bourgs de Sorigny et de St Branches 1690 v/j)

Entre 2014 et 2018 au niveau Sorigny, le trafic de la RD910 n'a eu de cesse de diminuer (9 244 v/j contre 8 286 v/j) tandis que celui de l'A10 a augmenté (31 773 v/j contre 33 080 v/j).

- Conséquence de l'élargissement de l'A10 sur trois voies qui a permis de capter une partie des automobilistes empruntant les axes secondaires. Le trajet entre les communes périurbaines et l'agglomération de Tours y est plus rapide et plus directe



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 Montbazon 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.

Partie 2 – LA PRISE EN COMPTE DU SITE DANS LE PLU ET PRINCIPES D'AMENAGEMENT



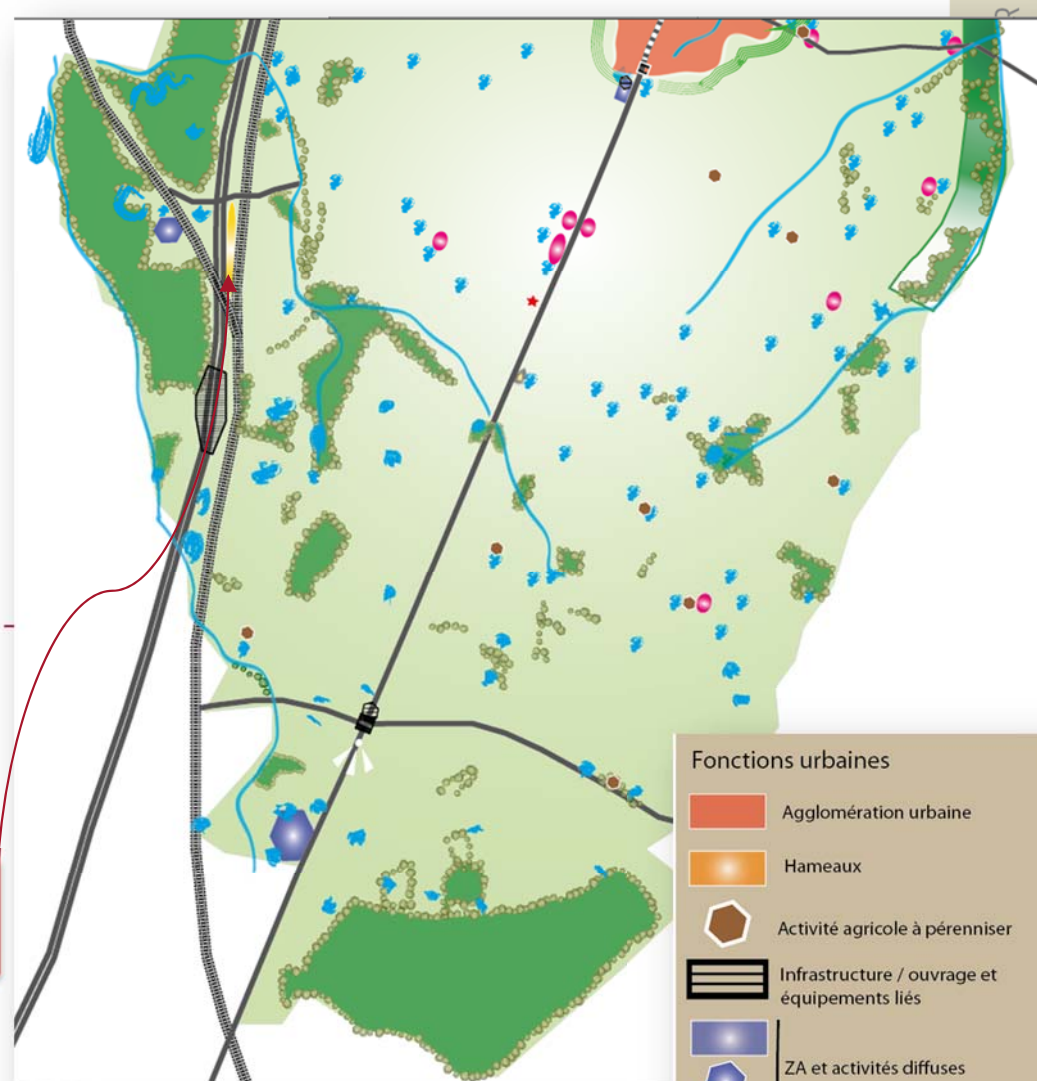
2.1 – Le contexte du PLU : le PADD

ORIENTATIONS EN MATIERE DE DEVELOPPEMENT ECONOMIQUE

Le PLU a déterminé plusieurs orientations qui visent le site objet de la présente étude et l'impactent :

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

2.2 – Le projet d'aménagement du site

Caractéristiques propres à la réduction du recul Loi Barnier

L'A10 est par définition une voie à grande circulation soumise à ce titre à l'application de la Loi Barnier, avec application d'un recul inconstructible de 100m depuis l'axe de la voie. Le site visé par le projet de parc photovoltaïque présente la particularité d'être un délaissé foncier, coïncé entre l'A10 et la nouvelle LGV. En effet, le tracé de cette dernière suit celui de l'autoroute pour des questions de facilités foncière et technique, en constituant une parallèle éloignée de 115m vers l'est. Il en résulte de nombreux espaces intermédiaires, dont le potentiel agricole se trouve largement compromis en raison des résiduels surfaciques qu'ils représentent et de la faible valeur des terres – jeux de remblais / déblais.

Le site en question d'une surface d'environ 4,5 ha présente la particularité de disposer d'un accès depuis le pont nord de la route de Thilouze. Sa situation géographique génère une façade importante le long de l'A10 sur environ 550m.

Son étroitesse et son linéaire proche de l'A10, engendre un gel total du site si le recul inconstructible de 100m est conservé tel que, puisque consommant toute la largeur du site.

Il s'agit avec la présente révision du PLU d'autoriser l'aménagement et la constructibilité de la zone dans son périmètre actuel par la diminution du recul à 30m depuis l'axe de l'A10.

Ainsi, le parti d'aménagement choisi consiste à venir créer un 1^{er} plan végétalisé sur 5m de mètres de profondeur afin de créer un filtre visuel de 1^{er} plan, masquant l'implantation des panneaux sur la partie basse et laissant par des jeux de filtre les panneaux apparaître en partie haute du site.

Aucune construction n'est prévue dans l'enceinte visible du site depuis l'A10. Seul l'aménagement des panneaux est envisagé tout comme la réalisation d'une piste légère interne empierrée de 5m de large avec des zones de retournement aux extrémités nord et sud.

L'orientation des panneaux à la perpendiculaire de l'axe de l'A10 permettra d'éviter de créer un mur et une fermeture visuelle totale alors que les vues pourront s'échapper latéralement en direction de la LGV et du grand paysage sur les arrières.

Aucune publicité ou panneau publicitaire n'est autorisé.



La prise en compte spécifique de la façade sur l'A10 dans le cadre de la réduction du recul Loi Barnier

Etude Loi Barnier
Traduction réglementaire- Site de Montison

- | | | | |
|--|--|--|---------------------------------|
| | Périmètre du site d'étude d'implantation du parc photovoltaïque | | Tracé LGV |
| | Aire réservée aux plantations et aménagements paysagers inconstructibles | | Tracé A10 |
| | Recul obligatoire inconstructible porté à 30m depuis l'axe de l'A10 | | Accès au site |
| | Couverture de l'A10 | | Découverte du site depuis l'A10 |
| | | | Gare de péage |

2.2 – Le projet d'aménagement du site

Présentation évolutive du site : 1/Etat initial du site / vue depuis le pont de la route de Thilouze



1- AVANT INSTALLATION DU PARC PHOTOVOLTAIQUE / Vue depuis le pont de la route de Thilouze après la réalisation de la LVG



2- APRES INSTALLATION DU PARC PHOTOVOLTAIQUE / Vue depuis le pont de la route de Thilouze après la réalisation de la LVG



2.2 – Le projet d'aménagement du site

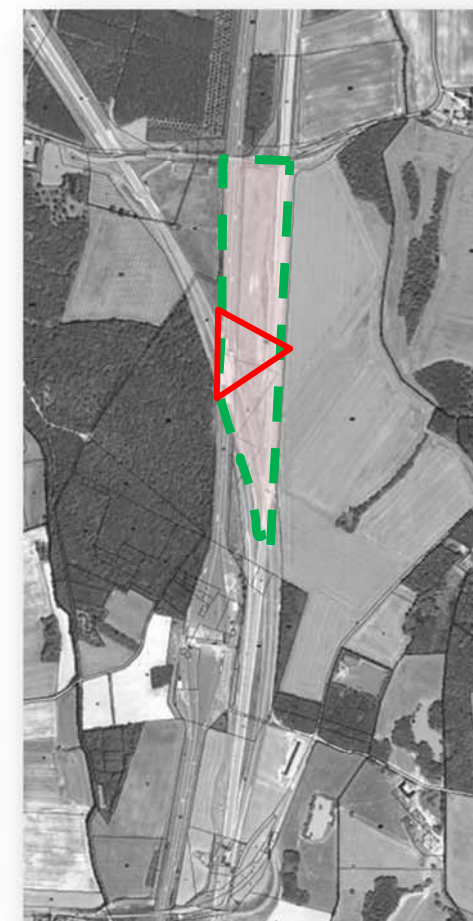
Présentation évolutive du site : 1/Etat initial du site / vue depuis le pont de la route de Thilouze



1- AVANT INSTALLATION DU PARC PHOTOVOLTAIQUE / Vue depuis l'A10 sens sud /nord au droit du futur parc photovoltaïque



2- APRES INSTALLATION DU PARC PHOTOVOLTAIQUE / Vue depuis l'A10 sens sud /nord au droit du futur parc photovoltaïque



2.2 – Le projet d'aménagement du site

Présentation évolutive du site : 1/Etat initial du site / vue depuis la route de VILLEPERDUE au niveau de LASSY

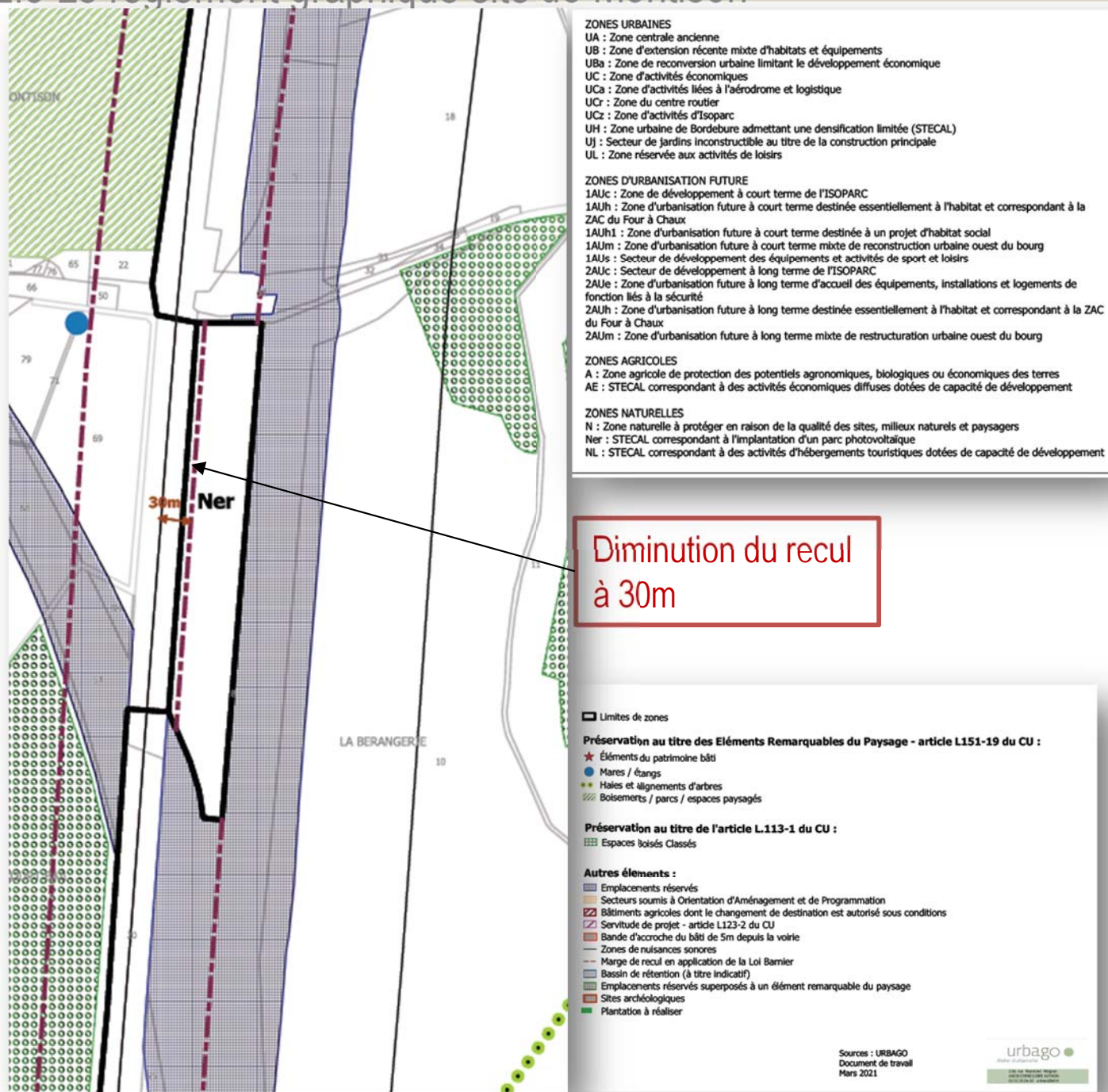


1- AVANT INSTALLATION DU PARC PHOTOVOLTAIQUE / Vue depuis le sud de l'écart de Lassy



2- APRES INSTALLATION DU PARC PHOTOVOLTAIQUE / Vue depuis le sud de l'écart de Lassy

2.3 Le règlement graphique site de Montison



En synthèse, ce que le PLU intègre du secteur de Montison:

- secteur pour lequel le PADD du PLU en cours de révision de Sorigny envisage une possibilité d'implantation d'occupation et d'installations en lien avec le projet photovoltaïque
- secteur classé Ner dans le zonage du PLU révisé autorisant les constructions nouvelles et installations en lien avec le parc photovoltaïque,
- Le recul de constructibilité depuis l'axe de l'A10 serait réduit à 30m sur la frange est de la voie classée à grande circulation
- L'emplacement réservé n°6 inscrit pour la construction de la LGV est maintenu en représentation sur le plan de zonage
- Le secteur s'inscrivant dans un environnement élargi de plateau céréalier ponctué de boisements tant en frange ouest qu'est
- Un accès direct au secteur Ner est possible depuis la route de Thilouze

CHAPITRE 12

REGLES APPLICABLES À LA ZONE N

La zone N est une zone naturelle et/ou forestière qu'il convient de protéger en raison:

- de la qualité des sites, milieux naturels et paysagers, et de leur intérêt d'un point de vue esthétique, historique et écologique,
- de leur caractère d'espaces naturels,

Elle est composée de secteurs où des possibilités d'occupation sont définies dans le principe de préservation des sols et de sauvegarde des sites, milieux naturels et paysages.

Elle comprend les secteurs suivants :

Ner : secteur dédié à l'accueil de parc photovoltaïque

NL: secteur de taille et de capacité limitée (STECAL) correspondant à des activités d'hébergement touristique – secteur de Longue Plaine

Il convient de préciser qu'une partie de la zone est couverte par les périmètres :

- des éléments remarquables du paysage qui sont identifiés au titre de l'article L.151-19 et suivants du Code de l'urbanisme concernant les boisements, les haies et le patrimoine bâti.
- Des anciens bâtiments à usage agricole font l'objet d'une identification au document graphique afin de permettre leur changement de destination,
- Des zones d'aléa de retrait et gonflement des sols argileux

❖ Destination des constructions, usages des sols et natures d'activité

▪ Dispositions générales au sein du secteur Ner :

Sont admises sous conditions les occupations, aménagements et utilisations du sol suivantes :

1/ Les constructions et les installations nécessaires à la production d'énergies renouvelables ainsi que les occupations du sol destinés à l'accompagnement de ces installations et les constructions nécessaires au service public et d'intérêt collectif compatible avec le caractère de la zone.

2/ Les affouillements et exhaussements du sol s'ils sont rendus nécessaires par les types d'occupation et utilisation des sols autorisés dans la zone.

3/ Les constructions et installations des locaux techniques des administrations publiques et assimilés

2.3 – Le règlement écrit secteur Ner

❖ **Caractéristiques urbaines, architecturale, environnementale et paysagère**

Hauteur des constructions

Les nouvelles constructions, extensions et élévations à destination d'habitation (logement de fonction) ne devront pas dépasser pour les toitures à pentes une hauteur équivalente à R+1 ou R+combles ou en cas d'extension d'une construction ne respectant pas ces règles, la hauteur de construction existante.

Elles devront respecter une hauteur maximum de 6m maximum par rapport au terrain naturel pour les toitures terrasses.

Les nouvelles constructions, extensions et élévations à destination d'exploitation agricole ou forestière ainsi que les autres constructions autorisées ne devront pas dépasser 10m excepté en cas d'un besoin justifié lié à l'activité agricole / forestière.

Pour les édifices patrimoniaux de grand élancement, une hauteur à l'identique est admise

Toutefois, le dépassement de cette hauteur peut être autorisé soit en cas d'extension sans augmentation de la hauteur initiale, soit en cas de reconstruction à la suite d'un sinistre jusqu'à une hauteur équivalente à celle du bâtiment existant à la date d'opposabilité du présent document.

Les dispositions du présent article ne s'appliquent pas aux installations techniques de grande hauteur (antennes, pylônes, châteaux d'eau, etc.), aux silos agricoles, ni aux lucarnes, cheminées et autres éléments annexes à la construction.

Conditions d'implantation

- **Implantation des constructions par rapport aux voies et emprises publiques**

La cohérence de recul du bâti par rapport à l'existant devra être recherchée pour les nouvelles constructions, sauf pour des raisons d'optimisation énergétique mais aussi de contraintes techniques ou naturelles.

Au sein du secteur Ner, les constructions et les installations doivent être implantées avec un recul de 5 m minimum depuis l'alignement des voies et emprises publiques.

De plus, les constructions et les installations sont implantées avec un recul minimum de 30 mètres depuis l'axe de l'A10.

- **implantation des constructions par rapport aux limites séparatives**

Au sein du secteur Ner, toute construction nouvelle et installation doivent être implantées soit en limites séparatives, soit avec un recul au moins égal à 3 mètres.

Exceptions : Une implantation différente peut être accordée en cas d'impossibilité technique de respecter la règle définie précédemment, cette impossibilité devant être liée à la géographie naturelle du terrain ou à la configuration parcellaire.

Architecture et aspect extérieur

- **Architecture générale des nouvelles constructions ou réfection**

Les travaux portant sur des édifices anciens représentatifs de l'architecture traditionnelle locale doivent se faire dans le respect de leur intégrité et leur caractère : dimension des ouvertures, volumétrie, matériaux...

2.3 – Le règlement écrit secteur Ner

Afin de conserver le caractère architectural et patrimonial existant, les constructions nouvelles et les réfections devront avoir une qualité architecturale proche de celle existante.

Ainsi, la pierre naturelle du tuffeau ou similaire ponctuera et soulignera l'aspect esthétique des constructions.

L'échelle architecturale, l'unité d'aspect et l'arrangement des niveaux des rez-de-chaussée avec le bâti existant seront recherchés.

• Toiture

Les dispositions relatives aux pentes et à la nature de la toiture ne s'imposent pas à une construction nouvelle inférieure à 20m²

✓ Pentes de toitures :

La forme générale et les proportions du toit, les pentes et les versants doivent être en harmonie avec les toits environnants et être réalisés suivant les règles de l'art.

Les toitures et couvertures des constructions nouvelles auront une pente supérieure à 40°.

Il est fait exception à cette règle pour les annexes, appentis, abris de jardin, vérandas, tous bâtiments agricoles, économiques et les équipements publics et d'intérêt public.

✓ Couverture et ouverture des toitures

Les matériaux de couverture pour toutes les constructions à usage d'habitation et les annexes sont l'ardoise naturelle ou artificielle, ainsi que la tuile plate.

L'ardoise naturelle ou artificielle sera rectangulaire (environ 30 à 40 ardoises au m²). La pose losangée est interdite.

L'ardoise artificielle sera de couleur ardoise et pour en garantir son aspect dans la durée, elle sera teintée dans la masse.

La tuile plate (environ 60 à 70 tuiles au m²) sera de teinte ocre rouge et d'aspect vieilli.

La modification des toitures ou couvertures des constructions existantes devra se faire en ardoise ou en tuile plate suivant les prescriptions ci-dessus énoncées.

La fenêtre de toit est considérée comme un accessoire d'un usage limité en nombre et en surface.

Les matériaux pour les toitures des bâtiments agricoles ou économiques sont les suivants :

- L'ardoise naturelle ou artificielle rectangulaire (environ 30 à 40 ardoises au m²). La pose losangée est interdite.

- L'ardoise artificielle sera de couleur ardoise et pour en garantir son aspect dans la durée, elle sera teintée dans la masse.

- La tuile plate (environ 40 à 50 tuiles au m²) de teinte ocre rouge et d'aspect vieilli.

- La tôle métallique traitée en surface afin d'éliminer les effets de brillance et de couleur ardoise.

- La tôle fibro-ondulée mat, teintée dans la masse, de couleur ardoise.

2.3 – Le règlement écrit secteur Ner

✓ Lucarnes

Les lucarnes sont par leur proportion, leur nombre et leur aspect en harmonie avec les toitures environnantes.

Le style sera traditionnel local à deux pentes ou «Capucine».

Les ouvertures réalisées ont la forme de rectangles plus hauts que larges, et de dimensions inférieures aux fenêtres éclairant les pièces principales en façade.

La largeur cumulée des lucarnes n'excèdera pas le 1/3 de la largeur de la façade correspondante.

La pente des lucarnes devra être comprise entre 35 et 45°.

Façades

✓ Aspect

Les couleurs des façades doivent rester neutres.

Les couleurs brillantes et le blanc pur sont interdits.

Il doit être recherché un traitement harmonieux de toutes les façades y compris de celles des annexes accolées ou proches du bâtiment principal.

L'emploi à nu, en parement extérieur de matériaux destinés à être enduits est interdit,

Ouvertures

Les formes et dimensions des ouvertures traditionnelles devront être conservées autant que possible.

Les ouvertures doivent être en harmonie avec l'aspect général de la façade du bâtiment et des constructions environnantes

Les coffres des volets roulants doivent rester invisibles de l'extérieur par une pose à l'intérieur du linteau ou demi-linteau ; à défaut ils seront soit dissimulés par un lambrequin, soit enduits.

✓ Clôtures (hors clôtures agricoles et forestières) - aménagement des abords

Si elles sont nécessaires, les clôtures doivent présenter une simplicité d'aspect respectant l'environnement et le bâtiment, notamment au regard de ses particularités rurales et agricoles.

La clôture peut être constituée par :

- soit une haie vive ou taillée, composée d'espèces locales différentes à feuillage caduc, pouvant être doublée d'un grillage de couleur neutre (noir, gris ou vert foncé),
- soit un mur ou un muret enduit ou en pierres jointoyées. Le muret peut être surmonté d'un barreaudage, d'une grille ou d'un grillage ou doublé d'une haie.
- soit une grille ou un grillage de couleur neutre (noir, gris ou vert foncé) sur poteaux métalliques de même couleur ou bois ; doublé ou non d'une haie vive.

La hauteur totale des clôtures ne doit pas excéder 1,80 mètre par rapport au niveau de la voie publique pour la partie implantée en bordure de cette voie et par rapport au terrain naturel pour les parties implantées sur les autres limites.

- La clôture de couleur vive est interdite.

Les enceintes composées de murs en pierre ou maçonnés devront être préservées dans la mesure du possible. Seules des raisons techniques peuvent justifier d'y porter atteinte

Au sein du secteur Ner, les clôtures sont limitées à 2.00 mètres maximum sauf justifications liées à la sécurité.

La clôture sera obligatoirement de type « grillage » de couleur foncée identique aux poteaux, doublée ou non par une haie champêtre.

Les prescriptions concernant la mise en œuvre des clôtures au sein des corridors écologiques précisées dans l'OAP transversale sur les continuités écologiques doivent être prises en compte.

- **Espaces libres, plantations**

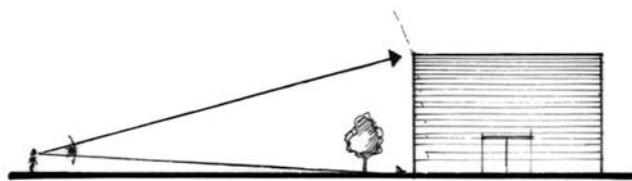
Plantations

Les arbres existants, de bonne qualité arbustive et en particulier les noyers isolés, doivent être, dans la mesure du possible, conservés.

Dans tous les cas, ils seront remplacés par des plantations de haute tige en nombre au moins équivalent.

Pour permettre une meilleure intégration des bâtiments volumineux dans l'environnement, des formations végétales doivent être plantées

Ces plantations doivent être réalisées avec un recul suffisant par rapport au bâtiment de telle sorte que l'intégration visuelle soit réelle.



Intégration visuelle minimaliste



Intégration visuelle optimale

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



Critères	Compatibilité
<p>Prise en compte de la qualité architecturale, urbaine et paysagère</p>	<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'accompagner la mutation d'un site d'aspect « naturel » puisqu'il s'agit d'une parcelle en herbe vers une qualification « technique » avec la mise en place de panneaux photovoltaïques. Il convient au demeurant de préciser que la nature enherbée actuelle ne saurait effacer le caractère éminemment « routier » de son environnement. En effet, cette parcelle enclavée aujourd'hui est bien un délaissé issu du tracé de l'A10 et de l'adjonction récente du tracé de la LGV qui est venue doubler l'infrastructure lourde sur sa frange Est, composant ponctuellement des sites enfermés entre les 2 voies.</p> <p>L'objectif de la reconversion de ce site vise donc :</p> <ul style="list-style-type: none"> - D'une part à procéder à l'installation du parc photovoltaïque par la mise en œuvre de panneaux sur pieds, inclinés vers le sud, suivant des lignes perpendiculaires à l'autoroute. - D'autre part de réutiliser au maximum les infrastructures présentes sur le site pour minimiser le remaniement de ce dernier ; à ce titre la voie d'accès au nord débouchant sur le pont est maintenue et poursuivie sur le flanc ouest pour dessiner un bouclage et desservir l'ensemble du parc ; la topographie existante légèrement inclinée en direction de l'autoroute est préservée - Egalement à créer un premier plan végétal par la plantation d'une haie bocagère libre d'une largeur de 3m devant atteindre à terme environ 3 à 4 m de hauteur et permettant d'intégrer les futures structures photovoltaïques – d'une hauteur maximum de 2,87m. Considérant l'absence de construction de bâtiment au sein du parc(à l'exception des postes dont la hauteur est limitée), la largeur de plantations suffira à absorber les structures comme le montre le photomontage. Une piste d'entretien d'aspect naturel viendra ceinturer le site et longer la haie. - Enfin sécuriser l'ensemble avec la réalisation d'une nouvelle clôture grillagée de couleur sombre (verte) d'une hauteur de 2m. <p>Le projet de réduction du recul s'appuie donc sur une reconstitution paysagère de 1^{er} plan depuis l'A10.</p> <p>Il s'agit 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 paysage routier.</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 mutation douce 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



Critères	Compatibilité
Prise en compte des Nuisances	<p>Le site ouvert à l'installation des panneaux photovoltaïques 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 l'A10 sur une profondeur de 300m et de la bande affectant la LGV sur une profondeur de 250m – cf diapo ci-après. Cependant, compte tenu :</p> <ul style="list-style-type: none"> - De la vocation du site spécifiquement tourné vers la production énergétique solaire sans accueil de public ni de personnes susceptibles de travailler de façon pérenne sur le site - De l'absence de nuisance phonique, olfactive ou visuelle générée par l'activité en elle-même ; il convient de préciser à ce titre qu'une étude de réverbération a été réalisée afin d'estimer la gêne et nuisance potentielle du site en direction des usagers de l'A10 et de la LGV. Il en ressort qu'un risque d'éblouissement est présent vis-à-vis de l'A10 et de la LGV (dans les 2 sens) mais que les enjeux sont faibles. La remédiation a abouti à l'utilisation de verre anti-éblouissement. - Du fait qu'aucun logement de fonction ou autre n'est admis dans la zone Ner et qu'il ne pourra être réalisé aucune unité d'habitat, - Du recul appliqué – puisque les structures se situeront à un minimum de 30m depuis l'axe de l'A10 à savoir approximativement une quinzaine de mètres des bords de la voie - , <p>L'enjeu au regard de la production d'éventuelles nouvelles nuisances sonores s'avère nul ; l'exposition à ces nuisances va être réduite aux visites techniques ponctuelles des techniciens pour l'entretien et la surveillance du parc.</p> <p>L'enjeu au regard de la production d'éventuelles nuisances visuelles par réverbération est maîtrisé au regard de la mise en place de verre anti-réverbérant annulant tout risque pour les usagers de l'A10 comme de la LGV.</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 le pont de la route de Thilouze, via le carrefour avec la petite voie de desserte interne d'ores et déjà existante. En sortie sur la Route communale, un STOP permet l'arrêt complet des véhicules avec une bonne visibilité des 2 côtés. Il convient de préciser que ce carrefour a été complètement réaménagé lors de la réalisation de la LGV et du pont qui enjambe la voie à grande vitesse – gabarit des voies et girations, marquage au sol et signalétique, glissière de sécurité et parapet-. Ce carrefour répond en terme de visibilité et calibrage au trafic routier existant sur la route communale. Le parc photovoltaïque ne générera qu'un trafic très limité à quelques rotations annuelles en lien avec l'entretien du site.</p> <p>Aucun accès direct autre n'est autorisé depuis la zone d'accueil du parc.</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

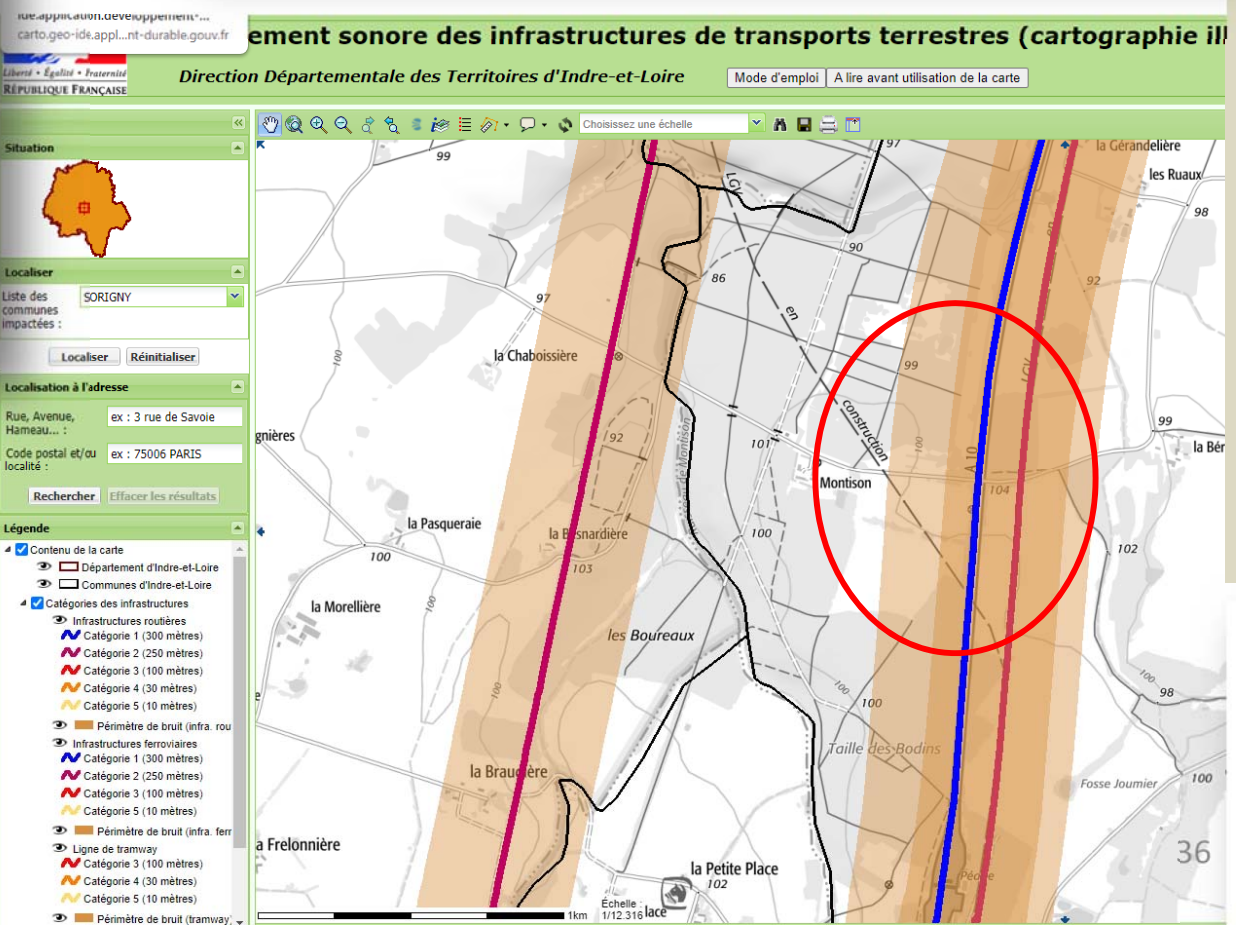
Annexe - Autoroutes et route nationale Liste des tronçons mentionnés à l'article 3 de l'arrêté.

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 Villedomer 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.

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-les-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	2	250
SC	PK 36690	PK 85795	Maillé Nouâtre Ports-sur-Vienne Pussigny Antony-le-Tillac Marigny-Marmande	2	250



Le site étudié 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.