

# DOSSIER LOI BARNIER

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

**Élaboration du PLU approuvée le 17 février 2014**

- *modification simplifiée n°1 approuvée le 23 juin 2015*
- *révision allégée n°1 approuvée le 23 janvier 2017*

# 1bis

Vu pour être annexé à l'arrêté du  
Président de la CC Val d'Amboise en  
date du 14 mars 2019, présentant  
l'enquête publique relative au projet de  
révision n°2 du PLU d'Amboise ne  
portant pas atteinte aux orientations du  
PADD.

Le Président

Claude VERNE



## PRÉAMBULE

Le PLU de la Ville d'AMBOISE a été approuvé le 17 février 2014 et a fait l'objet depuis cette date d'une modification simplifiée n°1 approuvée le 23 juin 2015 et d'une révision n°1 ne portant pas atteinte aux orientations du PADD approuvée le 23 janvier 2017.

L'arrêté préfectoral n°15-83 en date du 30 décembre 2015 a modifié les statuts de la Communauté de Communes VAL D'AMBOISE pour y intégrer la compétence en matière de plans locaux d'urbanisme, de document d'urbanisme en tenant lieu et de carte communale.

La Ville d'AMBOISE a sollicité auprès de VAL D'AMBOISE, désormais compétente en matière de PLU, une évolution de son PLU en vigueur par courrier en date du 26 juillet 2017, afin de permettre l'ouverture à l'urbanisation de la zone 2AUC localisée face au centre commercial de La Verrerie, afin d'y envisager le transfert de certaines activités du pôle automobile pour agrandir la surface de parking du centre commercial actuel et ainsi améliorer son fonctionnement.

Une ouverture à l'urbanisation de zone 2AU se fait normalement par une procédure de modification avec enquête publique avec à l'appui une délibération motivée. Dans le cas présent, l'évolution envisagée du PLU remet en cause une mesure de protection du PLU opposable par la réduction de la marge de recul de la bande de 75 m de l'axe de la RD31. La modification avec enquête publique n'est donc pas possible. Il est nécessaire de recourir à une révision ne portant pas atteinte aux orientations du PADD (article L.153-34 du code de l'urbanisme).

Par délibération en date du 14 décembre 2017, le Conseil Communautaire de VAL D'AMBOISE a défini les objectifs poursuivis et les modalités de la concertation dans le cadre de la révision n°2 du PLU de la Ville d'AMBOISE ne portant pas atteinte aux orientations du PADD.

Situé à l'entrée est de l'agglomération d'Amboise, au carrefour entre la RD61 et la RD31, voie classée à grande circulation, ce secteur est concerné 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

La présente étude concerne le projet d'ouverture à l'urbanisation vers une destination à dominante de constructions et installations à usage d'activités commerciales et de services en lien avec l'automobile, et les aménagements qui en découlent, du secteur 2AUc de La Verrerie.

Le site du projet est localisé à l'entrée est de l'agglomération d'Amboise, au carrefour entre la RD31 (assurant la déviation de l'agglomération d'Amboise) et la RD61 en provenance de Montrichard, face au centre commercial de La Verrerie.

Le PLU d'Amboise définit aujourd'hui un recul d'inconstructibilité de 75 mètres par rapport à l'axe de la RD31, voie classée à grande circulation. La partie du secteur 2AUc, qui fait l'objet de la présente procédure d'évolution du PLU d'Amboise (futur secteur 1AUc-aut), représente une surface totale de 9 700 m<sup>2</sup>. Or, sur ces 9700 m<sup>2</sup>, 7600 m<sup>2</sup> sont affectés par la règle d'inconstructibilité émanant de l'application de l'article L.111-6 du code de l'urbanisme, soit 78% de la superficie globale de la zone.

Au regard des objectifs de modération de la consommation d'espace et de lutte contre l'étalement urbain poursuivis par la loi pour l'accès au logement et un urbanisme rénové (ALUR), la présente étude vise à évaluer la possibilité de réduire cette marge de recul de 75 mètres et fixer des règles d'implantation différentes compatibles avec la prise en compte des nuisances, de la sécurité, de la qualité architecturale, ainsi que la qualité de l'urbanisme et des paysages.

# PARTIE 1

## LA PRÉSENTATION ET L'ANALYSE DU SECTEUR

LA SITUATION GÉOGRAPHIQUE

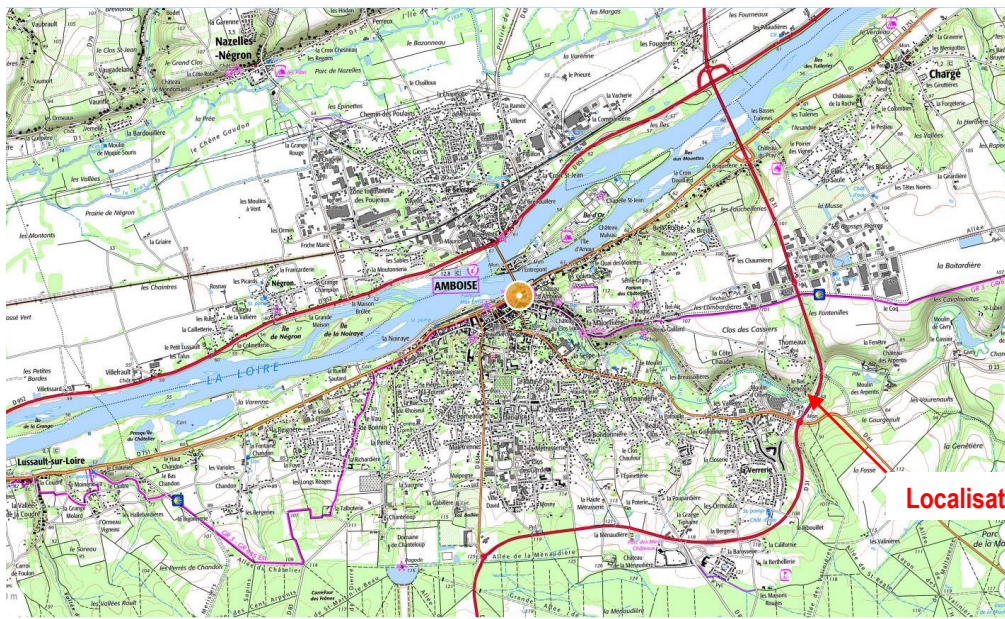
LE SITE DU PROJET

LE TRAFIC ET LA SÉCURITÉ

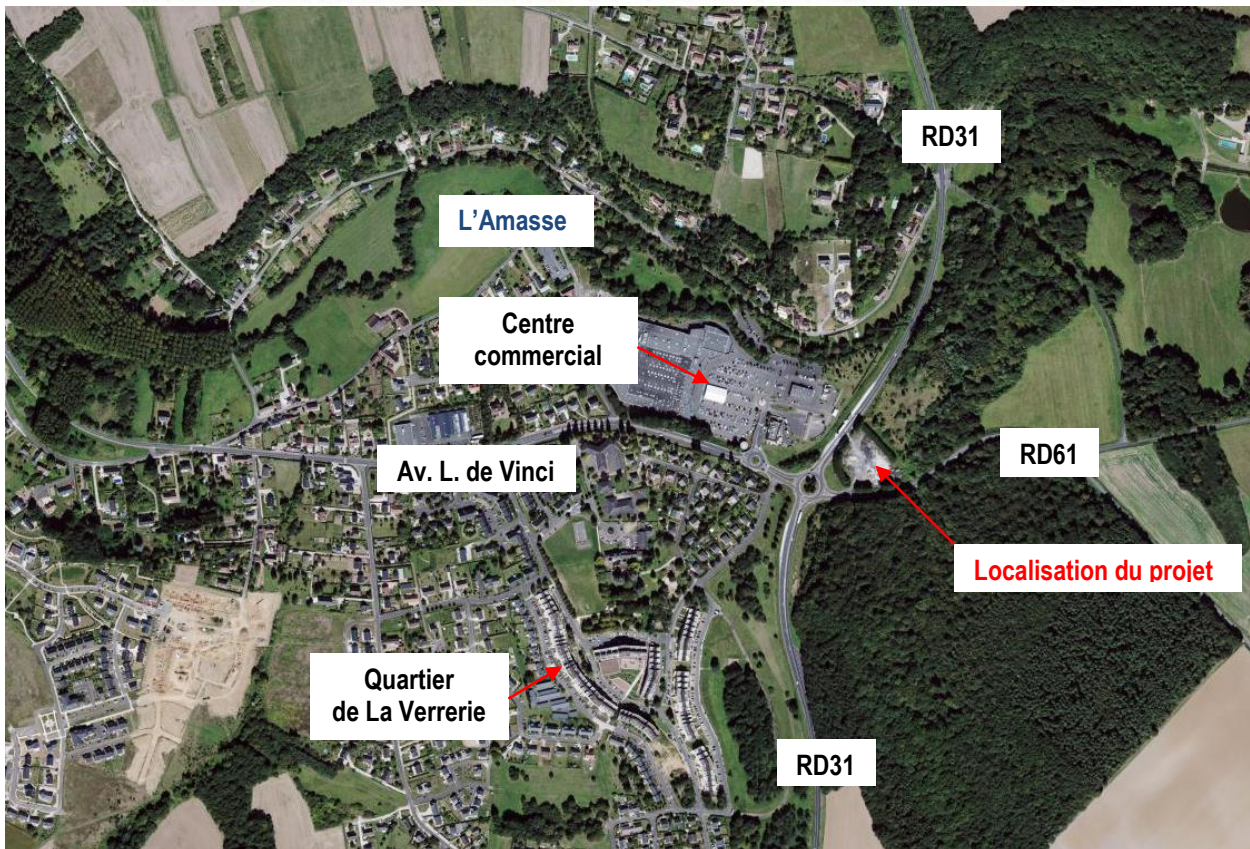
LES AMBIANCES PAYSAGÈRES



## LA SITUATION GEOGRAPHIQUE



Localisation du projet



5

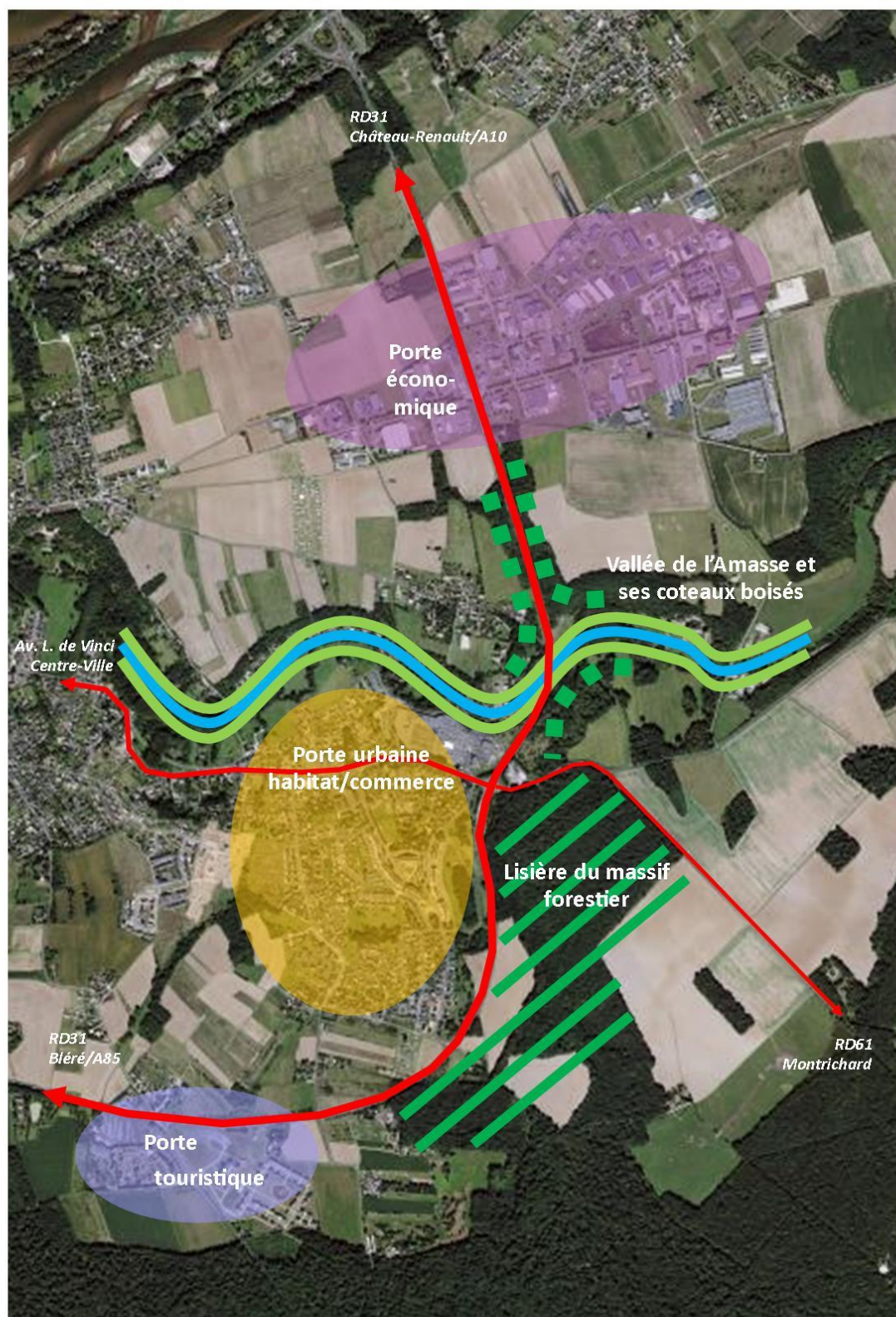
### Situation :

- entrée est de l'agglomération d'Amboise, à l'intersection entre la RD31 et la RD61, face au centre commercial et quartier de La Verrerie, quartier prioritaire de la politique de la ville fixés par décret du 30 décembre 2014,
- débord de l'agglomération de l'autre côté de la RD31 sur un petit espace prenant en appui sur une formation boisée,
- extrémité du terrain à environ 150 mètres de l'Amasse.



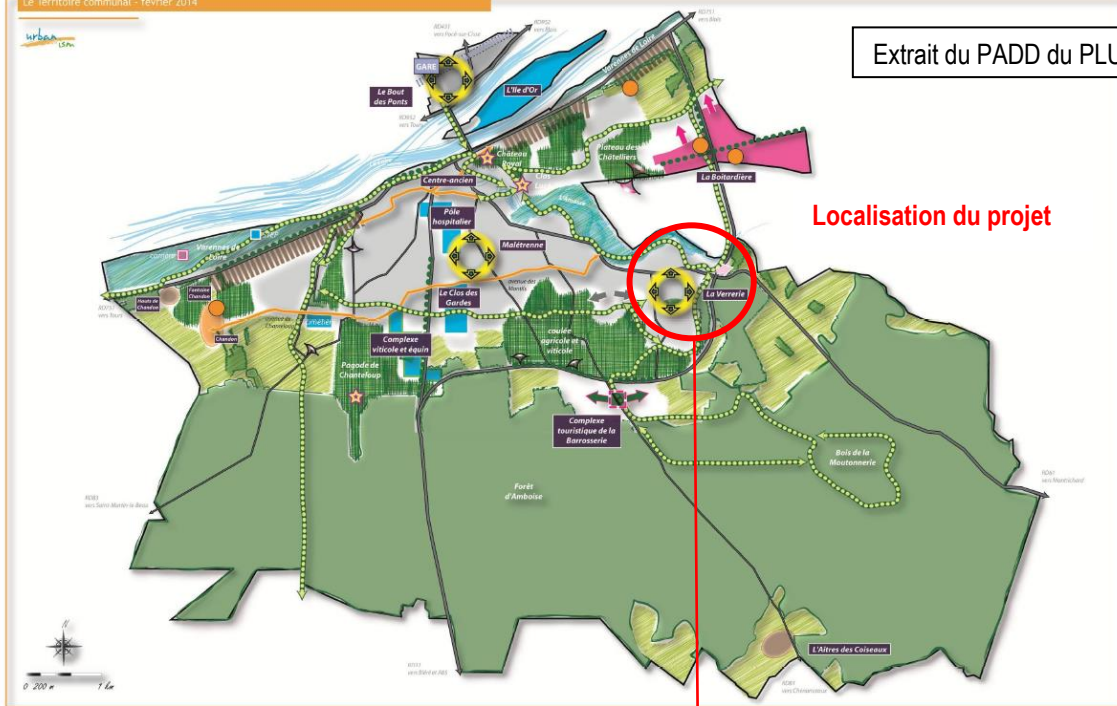
Il convient de souligner que le contournement de l'agglomération d'Amboise par la RD31 a la particularité de traverser un paysage d'alternance, entre espaces agricoles et forestiers, d'une part, et « portes » de ville, d'autre part : la porte patrimoniale avec Chanteloup / la Gabillère, la porte touristique avec La Barrosserie / La Grange Tiphaine, la porte urbaine habitat/commerce de l'avenue L. de Vinci et la porte économique avec La Boitardière.

6





Elaboration du PLU de la Ville d'Amboise - Projet d'Aménagement et de Développement Durables  
Le Territoire communal - février 2014



Extrait du PADD du PLU opposable

Localisation du projet

APPROBATION - février 2014

12







Localisation du projet

La Verrerie

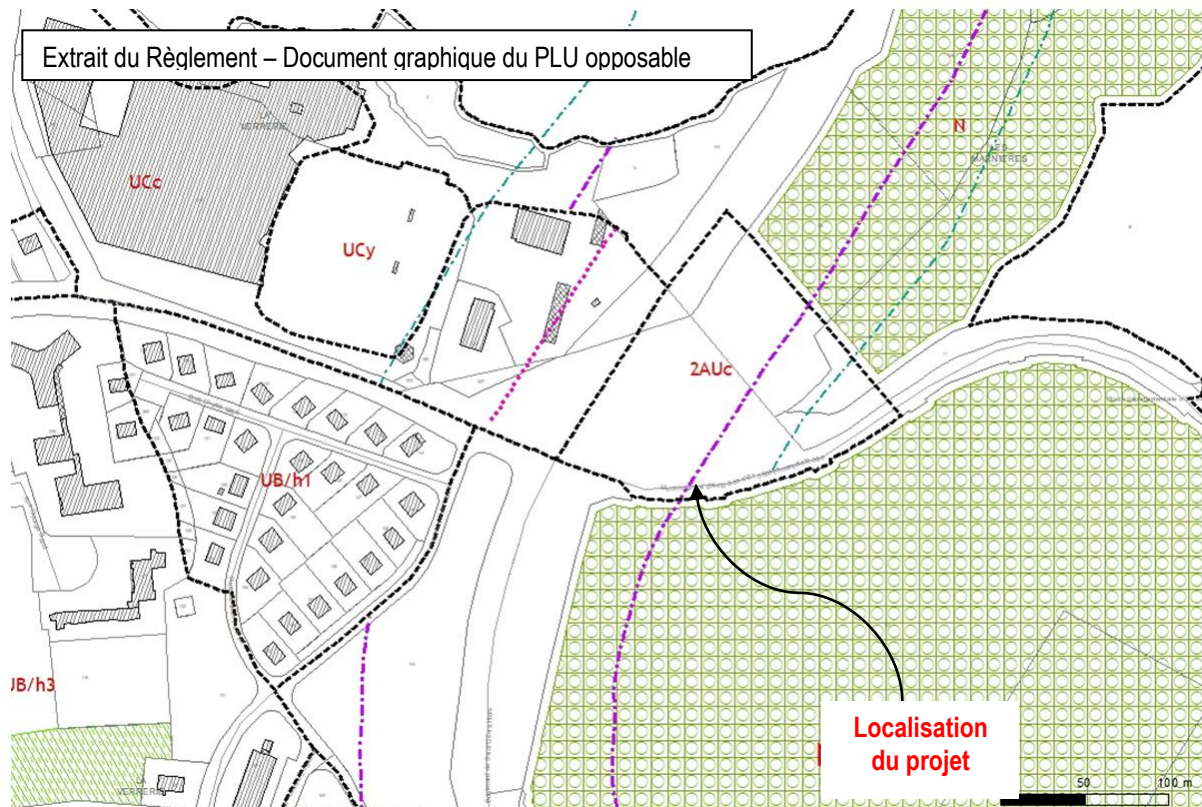
### LA PROTECTION DES ESPACES AGRICOLES ET NATURELS ET DES PAYSAGES

développement urbain projeté au sein de l'enveloppe urbaine existante :

- à partir des pôles d'animation locale existants du Bout des Ponts, de Malétrenne et de la Verrerie,
- et dans le cadre de l'aménagement de liaisons douces est-ouest,
- et à l'exception des seuls sites d'extension au détriment de l'espace agricole :

-  - des Guillonnières (à vocation dominante d'habitat),
-  - de la Verrerie (à vocation dominante de services),
-  - de la Boitardière (à vocation dominante d'accueil d'activités),
-  - de la Barrosserie (à vocation dominante d'accueil d'hébergement et d'activités touristiques).



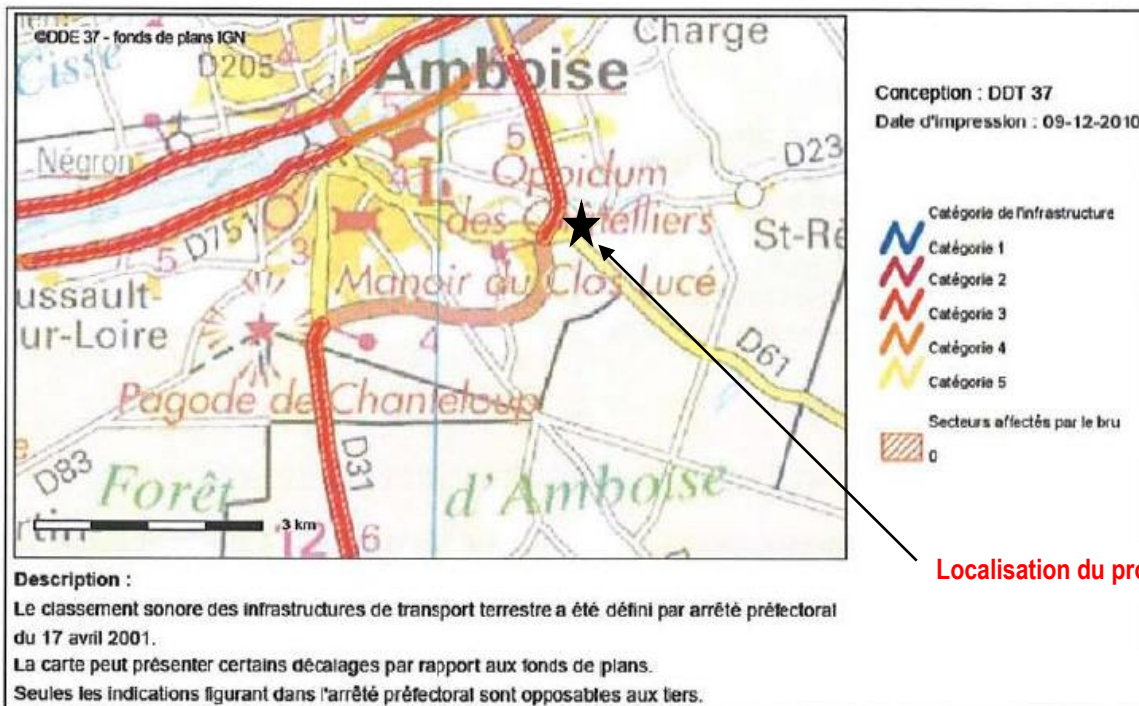


Site :

8

- secteur pour lequel le PADD du PLU opposable d'AMBOISE envisage une possibilité d'extension du pôle commercial existant de l'autre côté de la RD31, sous réserve de prendre en compte l'existence d'une ancienne décharge, de s'assurer d'une sécurité routière optimale et de qualifier cette entrée de ville,
- secteur classé en 2AUc au PLU d'AMBOISE approuvé le 17/02/2014 correspondant pour partie à un secteur « artificialisé » (plateforme de stockage de matériaux, notamment de remblais routiers, propriété du conseil départemental d'Indre-et-Loire, implantée sur une ancienne décharge) et pour partie à un terrain en voie de reboisement, dont l'ouverture à l'urbanisation est conditionnée à la mise en œuvre d'une procédure d'évolution du PLU,
- superficie du secteur 2AUc : 1.87ha, / superficie du secteur pour lequel l'ouverture à l'urbanisation est projetée : 0.97 ha,
- secteur s'inscrivant dans un environnement très boisé : extrémité nord du massif forestier de la Forêt d'Amboise, coteaux boisés de la vallée de l'Amasse,
- secteur bordé d'une haie de conifères en rupture avec les essences présentes dans les boisements voisins ; haie plantée à l'origine dans un but d'écran visuel par rapport à l'espace de stockage,
- secteur délimité au nord-est par une masse boisée bordant l'Amasse (protégée en espace boisé classé), à l'ouest et au nord-ouest par la RD31 (voie classée à grande circulation séparant le secteur du centre commercial actuel) et au sud / sud-est par la RD61,
- pour la partie artificialisée, terrain remblayé marqué par une différence de niveau significative au niveau de la RD61 (talus marqué au sud-est du site),
- pour la partie artificialisée, terrain ayant fait l'objet d'une analyse de sol pour la partie concernée par le projet d'ouverture à l'urbanisation, dont les résultats ont mis en évidence la présence de matériaux suspects (métaux, métalloïdes, hydrocarbures),
- secteur affecté par le bruit aux abords de la RD31, infrastructure classée, au droit de la zone 2AUc, en catégorie 3 par l'arrêté préfectoral portant classement sonore des infrastructures de transports terrestres en date du 17/04/2001 : largeur maximale des secteurs affectés par le bruit de 100 mètres de part et d'autre de la RD31.





### Qu'est-ce qu'un secteur affecté par le bruit ?

C'est une zone qui s'étend de part et d'autre d'une infrastructure classée, dont la largeur est variable selon la catégorie de l'infrastructure.

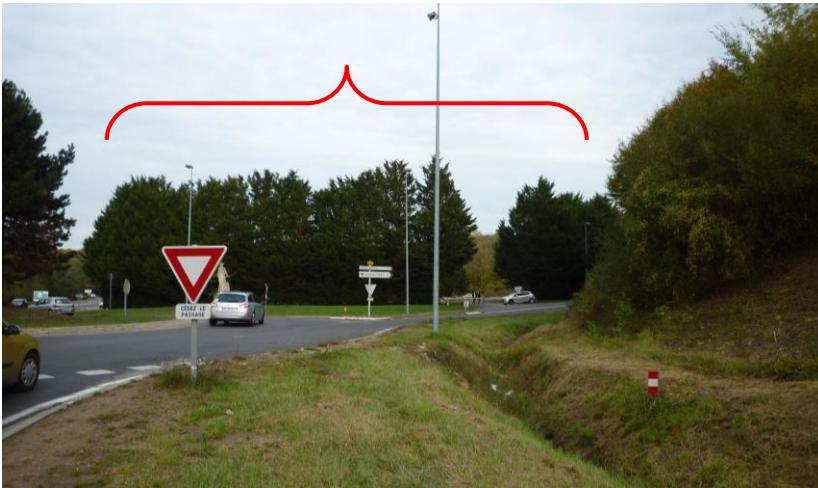
Catégorie de l'infrastructure	Niveau sonore de référence Laeq (6h-22h) en dB(A)	Niveau sonore de référence Laeq (22h-6h) en dB(A)	Largeur maximale des secteurs affectés par le bruit de part et d'autre de l'infrastructure (*)
1	L>81	L>76	300 m
2	76<L<81	71<L<76	250 m
3	70<L<76	65<L<71	100 m
4	65<L<70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

(\*) Cette 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.

**Camion roulant sur la RD61**



Vue au droit du site depuis la RD31

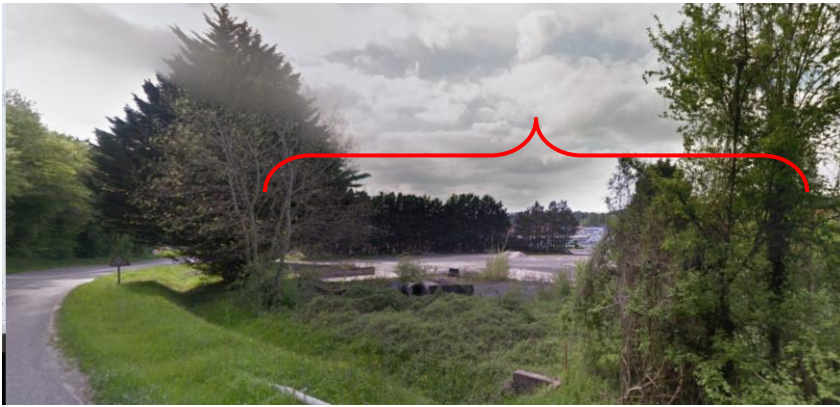


Vue sur le site depuis la RD31 en provenance de Bléré



Vue sur le site depuis l'espace commercial actuel

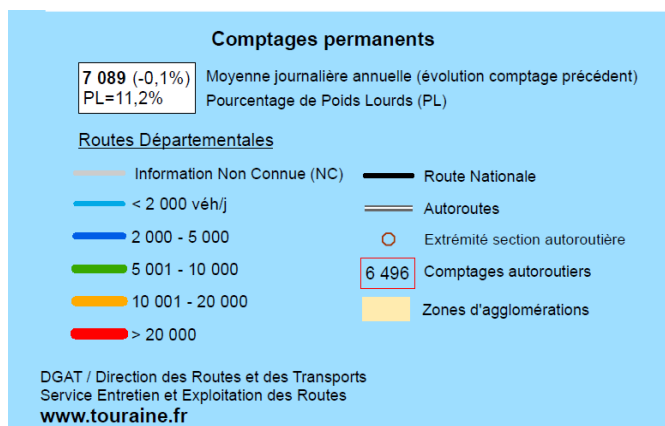
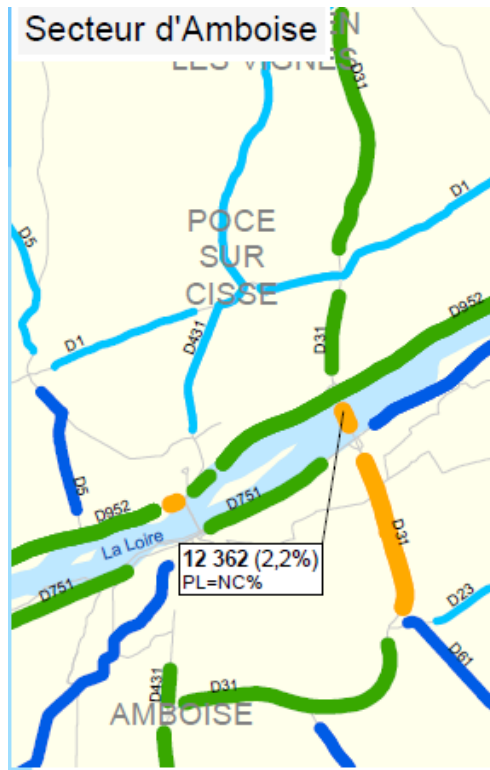
10



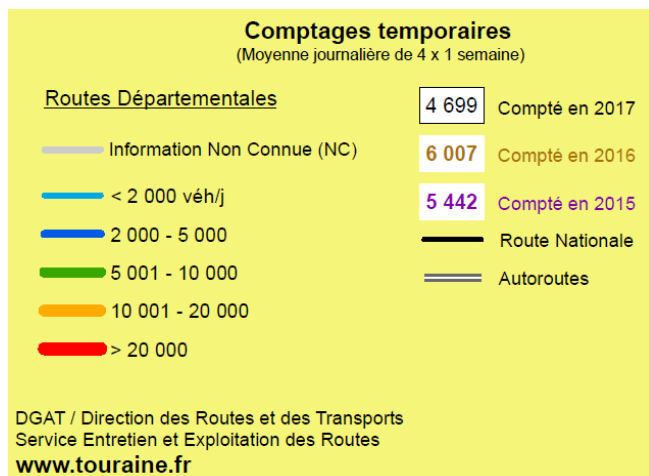
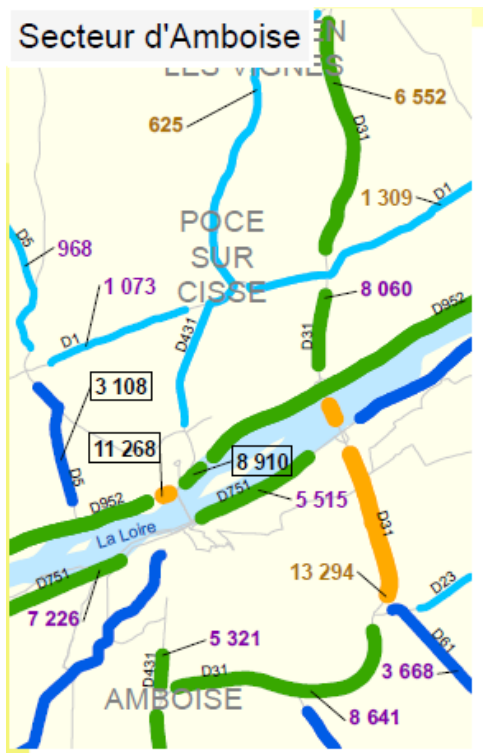
**Vue sur le site depuis la RD61**



Appartenant au réseau départemental structurant, en ce sens qu'elle assure la liaison entre l'A10 (échangeur de Château-Renault) et l'A85 (échangeur de Bléré/Sublaines) à l'est du département d'Indre-et-Loire, la RD31 est classée voie à grande circulation.



Comptage routier permanent 2017 – CD37



Comptage routier temporaire 2017 – CD37

Le comptage permanent 2017 réalisé par le Conseil Départemental sur la RD31 à hauteur du pont M. Debré fait état d'un trafic de 12 362 véhicules/jour, soit une augmentation de 2.2% de la moyenne journalière annuelle par rapport à l'année précédente. La proportion de poids lourds n'est pas communiquée pour l'année 2017. La donnée la plus récente disponible en la matière est celle de 2015 qui faisait état de 9.1% de poids lourds sur une moyenne journalière annuelle de 11 820 véhicules.

Les comptages temporaires réalisés en 2017 au niveau du rond-point du 19 mars 1962 (soit au droit du site objet du présent dossier) mettent en évidence son caractère de nœud routier important à l'échelle de l'agglomération d'Amboise, avec 13 294 véhicules par jour en moyenne. En effet, au-delà du flux de transit sur la RD31, viennent s'ajouter le flux en provenance de la RD61 (Montrichard) qui représente 3 668 véhicules/jour en moyenne et tous les flux en provenance de l'avenue L. de Vinci, artère structurante de l'agglomération amboisienne permettant de desservir le centre commercial de La Verrerie et tous les quartiers est d'Amboise.

La RD31, appelée aussi boulevard St-Denis Hors, constitue la voie de contournement est et sud de l'agglomération amboisienne. Limitée à 70 km/h, elle est à 2 fois 1 voie avec un caractère routier affirmé, fonctionnalité et sécurité y étant les objectifs prioritaires (présence de glissières de sécurité sur certaines portions, aménagement de tourne-à-gauche pour un certain nombre de carrefours, parkings ...).



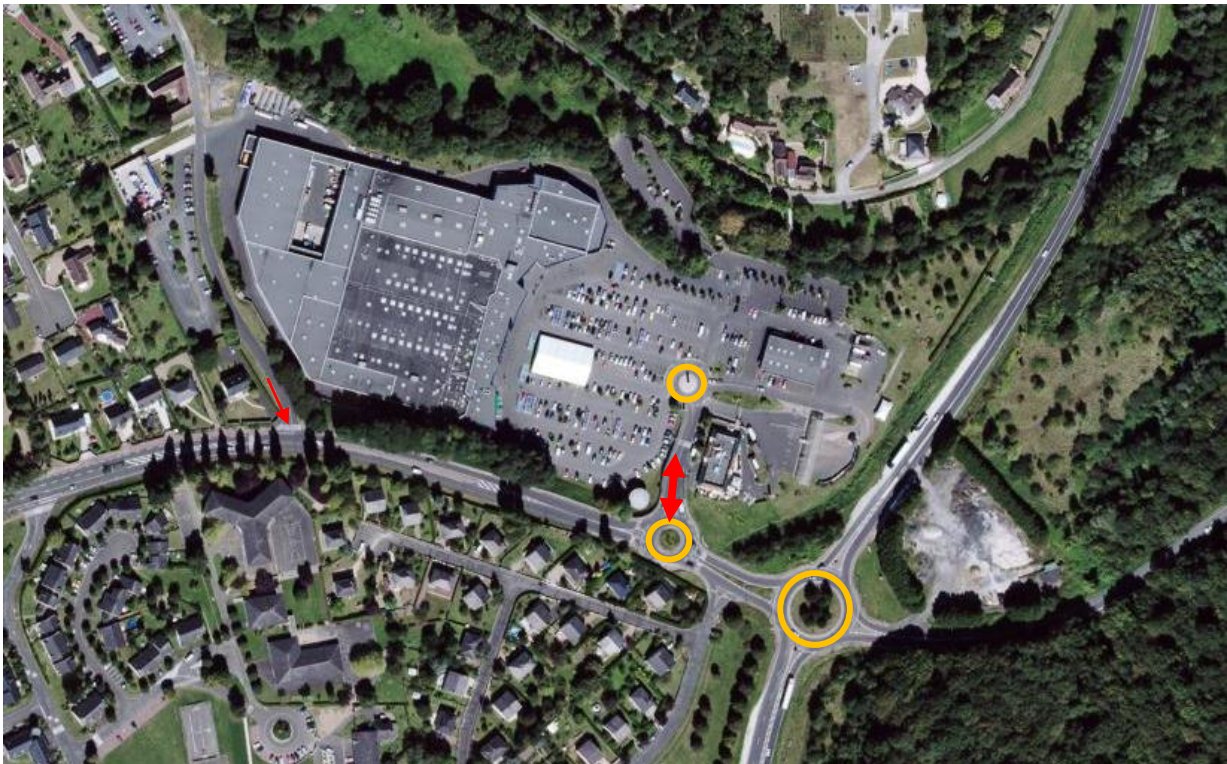
RD31 en provenance du nord



RD31 en provenance du sud

Au niveau du secteur de La Verrerie, compte tenu de l'importance du croisement des flux, le carrefour entre la RD31, la RD61 et l'avenue L. de Vinci est traité sous forme de rond-point, avec un dimensionnement adapté au flux moyen journalier et une qualification par le végétal cherchant à marquer l'idée d'une porte d'agglomération renforcée par la présence d'un visuel de Léonard de Vinci à l'entrée de l'avenue du même nom. Il convient cependant de souligner qu'aux heures de débauche et surtout qu'à certaines périodes d'affluence au niveau de l'espace commercial (samedis, période avant les fêtes de Noël ...), cela engendre une congestion au niveau du rond-point du 19 mars 1962. En effet, le site du centre commercial étant d'emprise restreinte au regard de toutes les activités qui y sont présentes, la gestion des flux internes pose de gros problèmes de fluidité, qui se répercutent naturellement sur le point d'accès avenue L. de Vinci. Un petit rond-point a été aménagé à cet effet, mais il est tellement près du rond-point du 19 mars 1962 (50 mètres seulement séparent les 2 aménagements), que cela ne contribue guère à fluidifier le trafic. Par ailleurs, s'il est possible de sortir du site du centre commercial en passant par l'arrière des bâtiments, sans donc emprunter le rond-point de l'entrée du site, cette pratique reste limitée aux personnes qui connaissent et surtout qui y trouvent un intérêt car retournant vers la ville.





La RD61 est quant à elle une route départementale à trafic modérée, qui arrive sur le rond-point du 19 mars 1962 en descente avec un virage marqué sur la gauche justifiant une réglementation de la vitesse automobile à 50 km/h et la présence de glissières de sécurité.



Arrivée sur le rond-point du 19 mars 1962 par la RD61



Les éléments de cadrage à l'échelle du territoire communal

Extrait du Rapport de Présentation du PLU opposable.

## 1. Le cadre paysager général

L'Atlas des Paysages d'Indre-et-Loire souligne le positionnement spécifique de la ville d'Amboise sur le plateau à l'interfluve entre Loire et Cher (cf. carte ci-contre). La commune d'Amboise s'inscrit ainsi à l'interface de deux unités paysagères : **le Val de Loire, inscrit au titre du Patrimoine Mondial de l'Humanité par l'UNESCO et le plateau d'Amboise.**

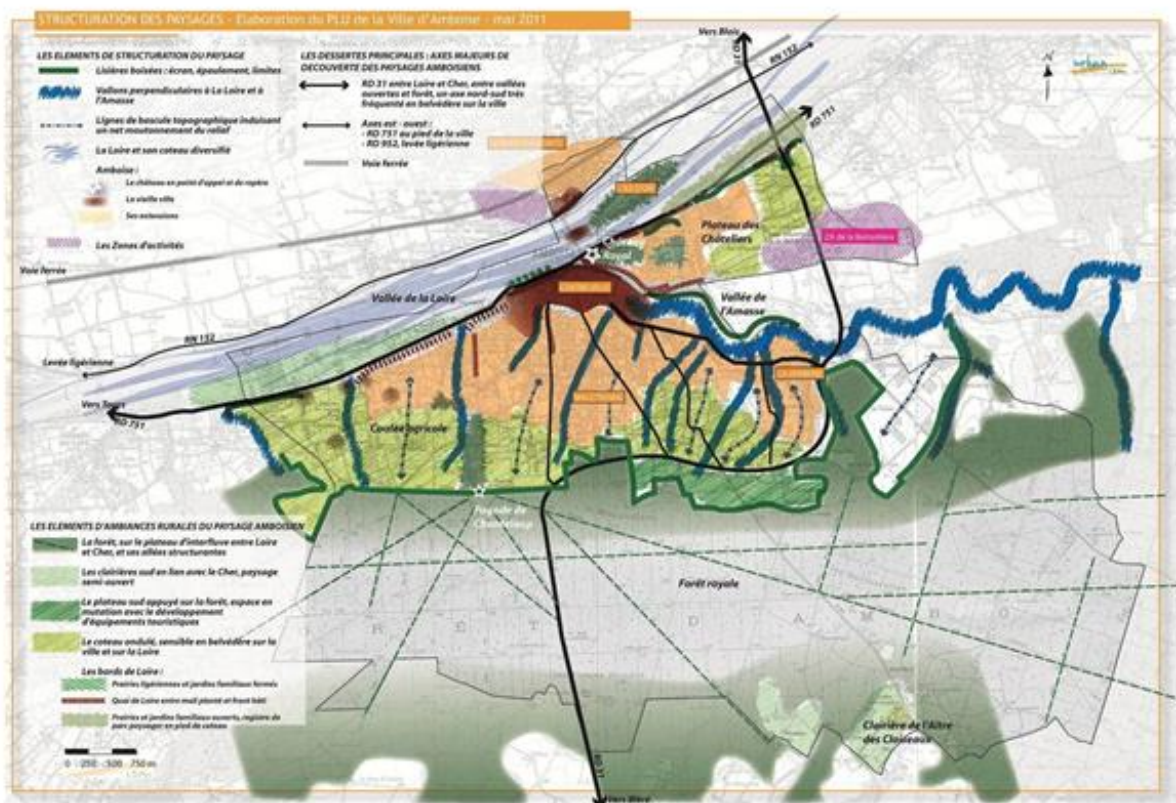
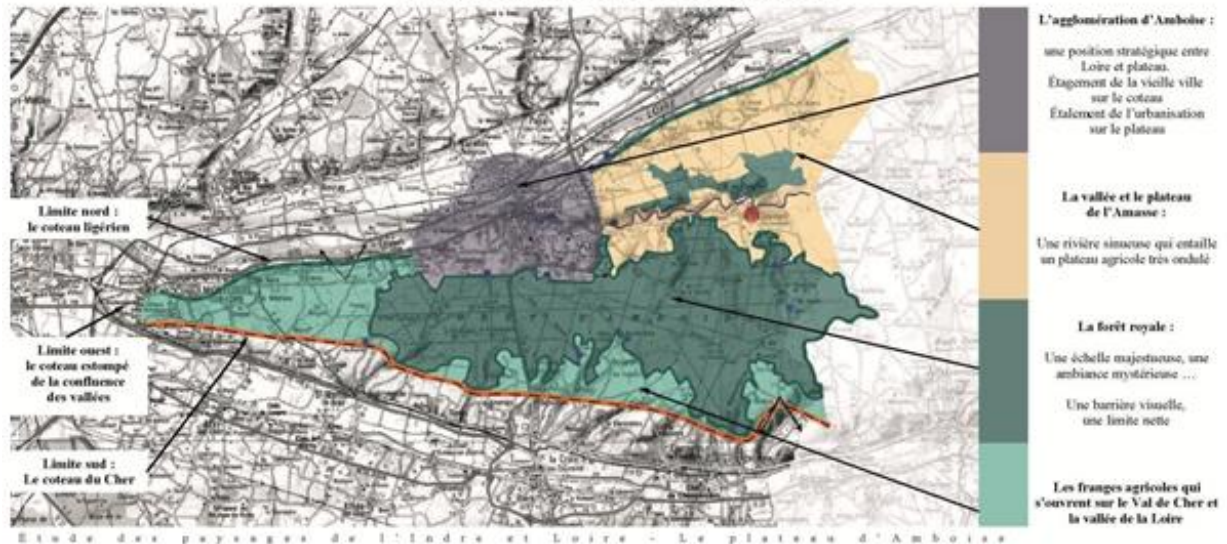
L'agglomération amboisienne constitue un point d'articulation majeur dans les paysages de la Loire en amont de Tours dépassant largement les limites communales et diffusant dans la vallée un urbanisme distendu, industriel, peu qualitatif (sur les communes de Nazelles-Négron et de Pocé-sur-Cisse notamment) contrastant fortement avec la ville historique préservée. Cette dernière offre en effet depuis le fleuve un front urbain bien composé jouant avec les falaises calcaires et dominé par le château royal. La Loire et l'île d'Or constituent un événement paysager tel que l'on se tourne volontiers vers ce patrimoine remarquable, oubliant parfois un peu vite les extensions urbaines nord au-delà des Ponts.

## 2. La topographie et les milieux naturels façonnant des paysages amboisiens diversifiés et riches, paysages emblématiques du Val de Loire, patrimoine mondial de l'UNESCO...

Au sein de son finage, la commune bénéficie d'un cadre topographique et naturel fort (cf. cartographie ci-après), qui définit **des éléments de structuration du paysage** parfaitement lisibles et identifiables facilitant aussi la lecture paysagère du territoire et **la définition d'entités aux sensibilités et aux ambiances diversifiées**. Les éléments de structuration du paysage qui seront détaillés dans la suite de cette analyse paysagère sont :

- ✚ **les lisières boisées de la forêt royale** induisent un effet de limites visuelles, d'écran et d'épaulement (incitant à se tourner vers le paysage ouvert) définissant ainsi une unité paysagère tout à fait singulière ;
- ✚ **la Loire et son coteau diversifié** apportent au nord de la commune cette valeur patrimoniale forte et cette diversité des paysages ligériens entre masque et mise en scène ;
- ✚ **l'Amasse** entaillant profondément le coteau de la Loire et le plateau, conférant aussi à la Ville une position stratégique de confluence et dessinant à l'est de la ville le plateau des Châtelliers (interfluve entre Loire et Amasse) ;
- ✚ **le réseau dense de vallons perpendiculaires à la Loire et à l'Amasse** qui engendre une succession de lignes de bascule topographique induisant un net moutonnement du relief, d'importantes covisibilités et une forte sensibilité du paysage au sud et à l'ouest de la ville.

## UNITÉ PAYSAGÈRE DU PLATEAU D'AMBOISE



Cette structuration paysagère caractéristique du territoire Amboisien et se décline par la perception des paysages du Val de Loire patrimoine mondial à ses 3 échelles caractéristiques :

- ✦ le fleuve et ses affluents dans une large vallée bordée par des coteaux,
- ✦ les "fronts bâtis" ouverts sur la Loire encadrés par des espaces agricoles et forestiers,
- ✦ le grand paysage avec des vues d'une rive à l'autre du fleuve, d'un coteau à l'autre du Val.



En effet, suite au classement du Val de Loire par l'UNESCO, l'Etat français s'est engagé à gérer cet espace de manière à en garantir et valoriser les valeurs identitaires, notamment au travers de la mise en œuvre d'un **plan de gestion**. Dans le cadre des travaux préparatoires au plan, l'étude « *identification des paysages emblématiques du val de Loire dans le périmètre du patrimoine mondial de l'UNESCO* » suggère pour ce site plusieurs actions visant à « *préserver la mise en scène du château d'Amboise dans la vallée* ».

**Ainsi, Amboise figure parmi les sites les plus emblématiques du Val de Loire, tant pour sa valeur historique que pour la qualité paysagère de son front urbain sur le fleuve, dominé par le château royal.**

### **3. ... mais induisant aussi de fortes covisibilités qui confèrent au territoire sa qualité et sa sensibilité paysagère**

En matière de covisibilités, il est apparu important de distinguer celles dites « externes » des covisibilités dites « internes » au territoire amboisien, car elles ne génèrent pas les mêmes sensibilités et donc les mêmes enjeux de mise en valeur et de protection. Les covisibilités externes sont détaillées ci-dessous à l'aide de planches photographiques analytiques. Les covisibilités internes seront détaillées dans les paragraphes suivants qui traitent des quatre grandes unités paysagères amboisiennes : la forêt d'Amboise, la Loire et son coteau diversifié, la coulée agricole sud, les liaisons naturelles (vallons et vallée de l'Amasse).

Par covisibilités externes, on entend les covisibilités perceptibles depuis l'environnement topographique immédiat d'Amboise sur les communes de Pocé-sur-Cisse et Nazelles-Négron. Les covisibilités internes sont celles éprouvées au sein du finage amboisien et générées par le relief particulier de ce territoire :

- ✦ vues ciblées sur la Pagode au niveau de la rue de Choiseul (haut de crête du vallon de la Richardière),
- ✦ vues longues et dégagées sur la ville ancienne et le château et en arrière plan le val de Loire et son coteau lointain, ainsi que sur le plateau des Châtelliers et de la Boitardière, depuis la coulée agricole sud (haut du plateau amboisien),
- ✦ vues panoramiques depuis le plateau des Châtelliers et de la Boitardière sur le château, la ville ancienne et la vallée de la Loire et son coteau nord, d'une part, et sur la coulée agricole sud et la lisière boisée, d'autre part (vue depuis l'éperon et le coteau générés par la vallée de l'Amasse).

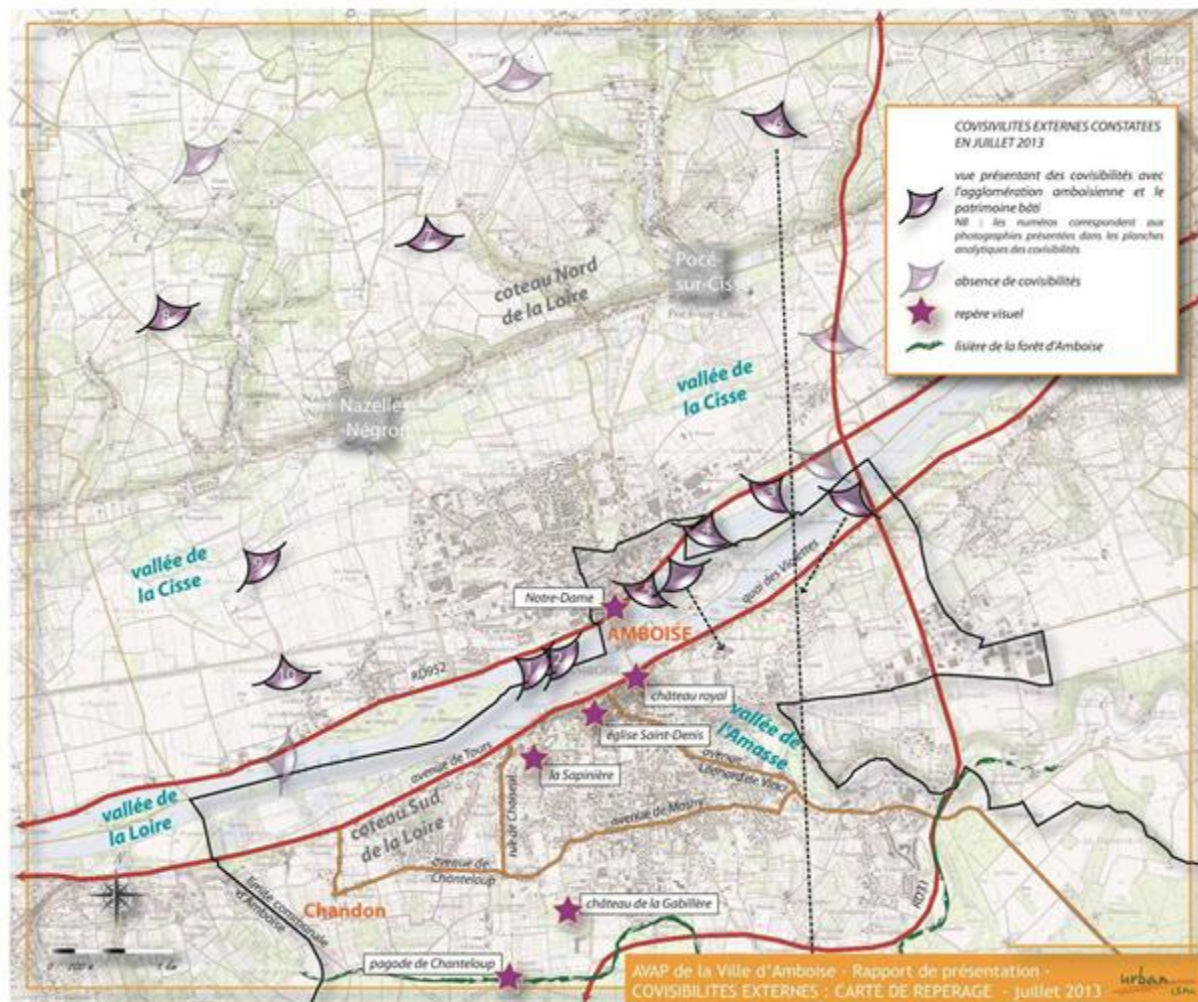
**Les planches intégrées ci-après analysent les covisibilités les plus sensibles sur Amboise, son cœur historique, sa silhouette urbaine et son implantation sur le coteau sud de la Loire. Ces covisibilités ont été analysées au niveau de trois entités topographiques :**

- ✦ perception lors de la traversée de la Loire depuis la RD952 permettant des vues emblématiques proches sur le château royal depuis un axe majeur,
- ✦ perception depuis le coteau nord de la Loire, il s'agit de vues très lointaines depuis des voies confidentielles situées à environ 115 m d'altitude. En effet, les barrières visuelles générées par l'urbanisation de Nazelles-Négron et de Pocé-sur-Cisse et par la végétation des bords et des coteaux de Loire impliquent de remonter assez haut sur le plateau nord pour apercevoir une étroite partie du territoire amboisien (frange nord de la forêt d'Amboise au niveau de la coulée agricole et viticole) ;
- ✦ perception depuis la vallée de la Cisse, à l'ouest de Nazelles-Négron offrant une vue panoramique lointaine depuis des voies confidentielles sur le coteau sud d'Amboise (château royal, quartiers de Choiseul et de la Fuye, hameaux de Chandon).

**Quels que soient les points de vues, la perception du territoire amboisien depuis l'extérieur de la commune est finalement très fragmentée et diffuse : l'abondante végétation des bords de Loire n'offre**

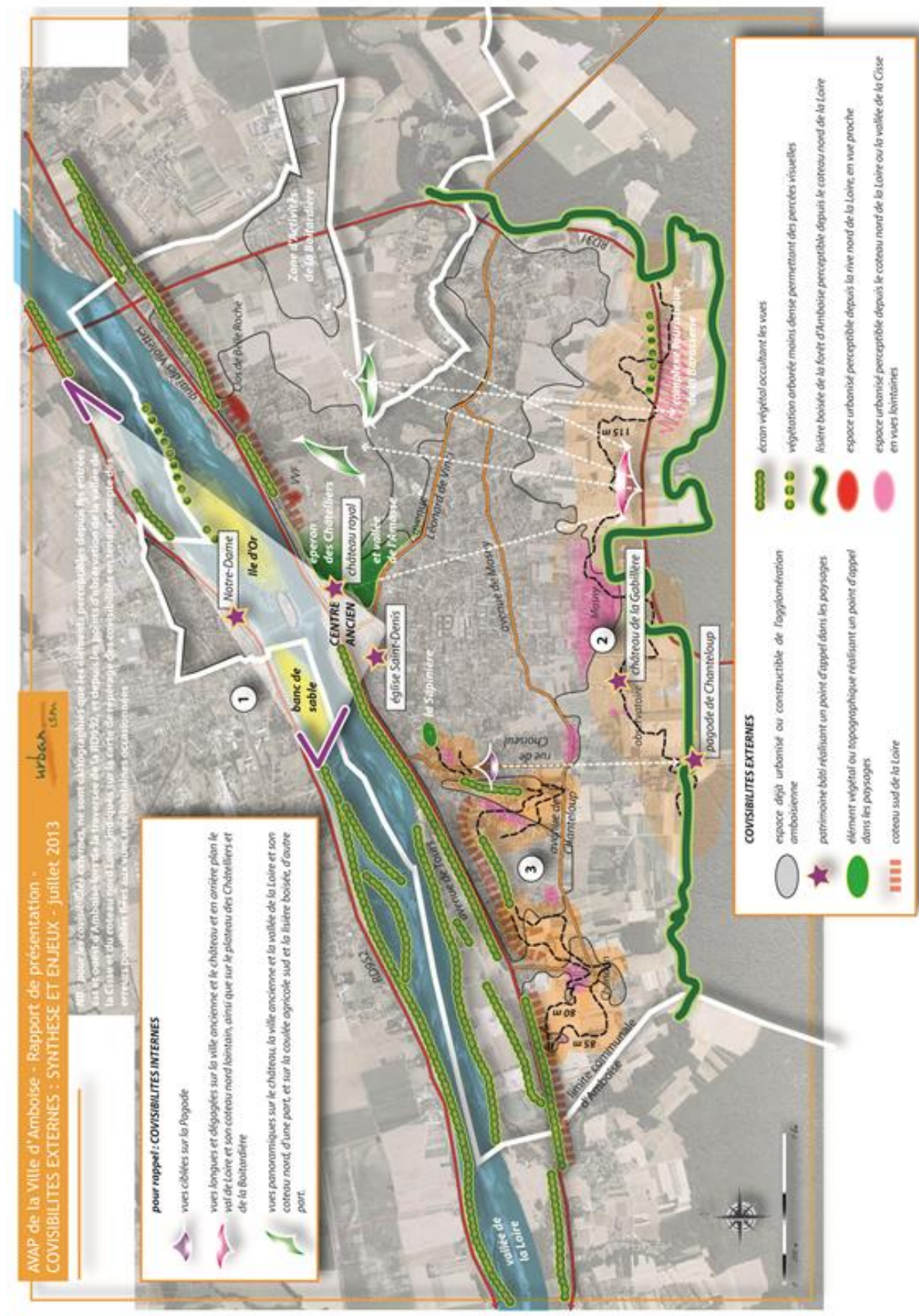


qu'une fenêtre de vue réduite sur le château royal et plus que partielle sur l'urbanisation des quais (vues au demeurant très qualitatives). En vues vraiment très lointaines depuis le coteau nord de Loire ou la vallée de la Cisse, seule la pointe de la Pagode perçue très fugacement permet de deviner qu'il s'agit d'Amboise. Les quelques spots ou taches urbaines perceptibles apparaissent toujours en appui de la lisière boisée ou insérée dans l'écrin vert du coteau sud de la Loire ou des vallons composant le plateau amboisien. **Seuls la forêt d'Amboise et le coteau boisé sud génèrent des repères visuels significatifs, la silhouette urbaine, y compris le château royal, ne dépassant jamais la cime des arbres.** En matière d'espaces sensibles, les abords du hameau de Chandon, et en particulier sa frange nord-ouest, sont les plus exposés aux vues depuis la vallée de la Cisse.



18





#### 4. La forêt royale d'Amboise, une limite naturelle nette refermant les paysages

La vaste forêt d'Amboise occupe une place majeure sur le territoire amboisien :

- ✦ « d'une part, par son caractère royal, son échelle majestueuse, son ambiance mystérieuse jouant sur les effets d'ombres et de lumière, le rythme des troncs, la majesté des allées cavalières... mais aussi son caractère fermé qui protège, cache, camoufle, offre quelques surprises au détour d'une allée : [un manoir], une maison de garde-forestier, un étang... un cortège de chasse à cour... ;
- ✦ d'autre part, de par son rôle de barrière visuelle nette depuis les franges agricoles qui la longent : une ligne verte haute et dense qui ferme les vues, structure le paysage, joue le rôle de « masse repère » dans le paysage du plateau. » (Etudes des Paysages de l'Indre-et-Loire 1999-2001 – BOSCPIGOT).

Au sud de la forêt d'Amboise, une clairière accueillant l'ensemble bâti de l'Aître des Cloiseaux et de grandes propriétés, s'ouvre sur la vallée du Cher.

La forêt royale d'Amboise



Lisière boisée refermant les paysages vue depuis la clairière sud



Ambiances forestières : graphisme des troncs, légèreté du feuillage, intimité, allées cavalières



L'analyse des covisibilités depuis le coteau ligérien nord et le val a souligné l'importance de la forêt d'Amboise dans l'identité paysagère. La forêt constitue un univers en soi, à part, qui poursuit en quelque sorte une vie autonome, avec sa gestion propre, et qui a pu perdurer jusqu'à aujourd'hui sans atteintes notables à sa valeur de patrimoine paysager.



L'analyse des ambiances paysagères de cette entrée est de la ville

**Entrée de ville depuis la RD31 en venant du sud :**



Après la portion de la RD31 en belvédère sur la ville et le val de Loire, la voie marque une grande courbe assurant la descente progressive du plateau vers la vallée de l'Amasse. Cette portion est très qualitative, en appui sur la lisière du massif forestier à l'est et offrant des vues sur le quartier d'habitat de La Verrerie à l'architecture singulière, mise en valeur par un premier plan mêlant espace prairial et arbres en bosquets.

L'arrivée progressive sur le rond-point du 19 mars 1962 est dans un premier temps surtout marquée par la perception de l'habitat pavillonnaire qui s'est développé sur le coteau de l'Amasse. Puis dans un second temps c'est la masse végétale du rond-point qui ressort fortement du fait de la présence de conifères, essences en rupture avec le registre forestier bordant la RD31. Cet effet est encore plus renforcé une fois réellement sur le rond-point avec la haie de Cyprès de Leyland bordant le site à ouvrir à l'urbanisation.

Le centre commercial est quant à lui très discret car implanté en contrebas de la route.





**Entrée de ville depuis la RD31 en venant du nord :**

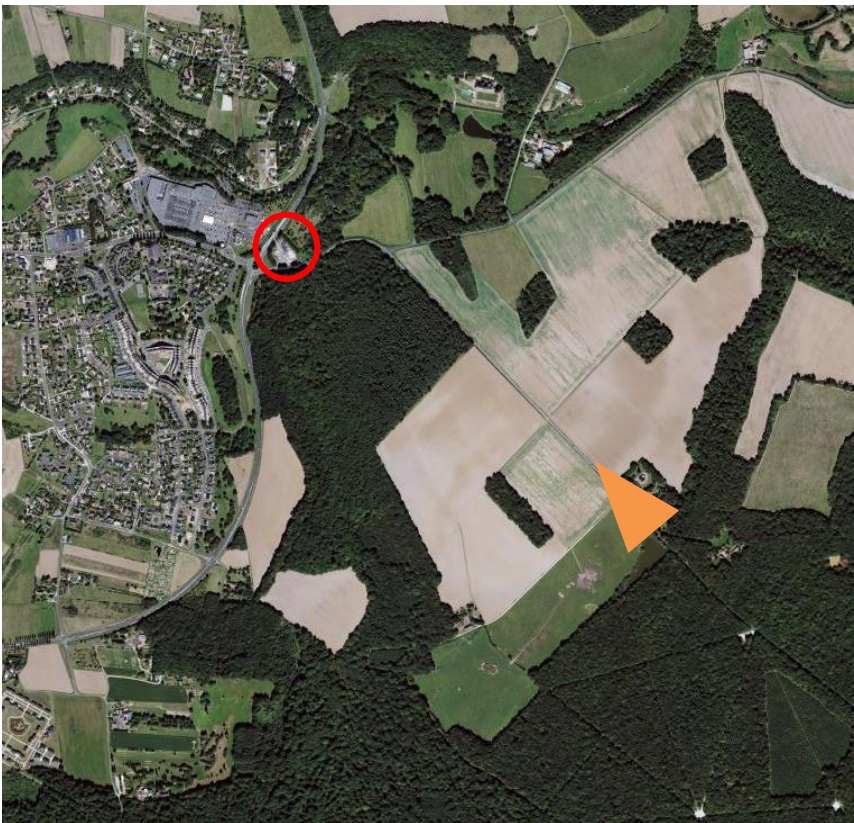


Une fois le giratoire de La Boitardière passé, on retrouve un paysage agricole et naturel qui va progressivement se refermer au fur et à mesure que l'on descend vers la vallée de l'Amasse, l'environnement boisé des coteaux de l'Amasse devenant prégnant. Pendant près d'1 km on a ainsi plus du tout de perception de la ville. On la retrouve timidement d'abord avec à l'ouest les quelques maisons implantées sur le coteau de l'Amasse sur la commune de St-Règle, puis après le franchissement de l'Amasse avec la perception du centre commercial. Celui-ci étant implanté en contrebas de la route, au niveau de la vallée, avec des bâtiments de relativement faible hauteur, son impact dans le paysage résulte avant tout du premier plan constitué par les installations telles la station de lavage, la station-service et surtout les espaces de stationnement, du fait de l'absence d'un traitement paysager qualitatif à l'interface avec la RD31. Il convient d'ailleurs de noter qu'à ce niveau le caractère routier de la voie est renforcé par un élargissement de la surface d'enrobé correspondant à un parking utilisé notamment par des poids lourds et des cars. La qualification de cette entrée de ville est également altérée par la présence de l'autre côté de la voie d'une haie de conifères ceinturant le site destiné à être ouvert à l'urbanisation. En arrivant sur le rond-point du 19 mars 1962, l'altération est encore plus marquée avec la perception de la plateforme de stockage de matériaux.





**Entrée de ville depuis la RD61 :**



En venant de la vallée du Cher, après la traversée du massif forestier de la Forêt d'Amboise, l'automobiliste se trouve pour un court moment dans un paysage de clairière. Il retrouve cependant rapidement une ambiance boisée en descendant vers la vallée de l'Amasse et ne découvre la ville qu'au tout dernier moment et de manière assez discrète, lorsqu'il arrive sur le rond-point du 19 mars 1962. Il a cependant au préalable pu entrevoir furtivement les bâtiments du centre commercial et surtout au premier plan un espace artificialisé peu qualifiant (plateforme de stockage de matériaux), ceinturé d'une haie de conifères en rupture avec le registre d'essences forestières présent de l'autre côté de la route.





A hauteur du rond-point du 19 mars 1962 en lui-même, on peut conclure à un manque de lisibilité du paysage, avec à la fois un affichage plutôt soigné côté ville (traitement végétal qualitatif s'appuyant essentiellement sur des essences indigènes, traitement urbain de l'entrée de l'avenue L. de Vinci avec des éléments maçonnés et le visuel de L. de Vinci), et côté extérieur déviation un « mur » de conifères masquant imparfaitement un espace que l'on peut qualifier de délaissé. La statue de La France Libérée semble quant à elle un peu « perdue » dans cet espace.





## PARTIE 2

### LE PROJET GLOBAL ET LA MODIFICATION DU REcul

L'ORIENTATION D'AMÉNAGEMENT ET DE PROGRAMMATION

LE NOUVEAU REcul LE LONG DE LA RD 31



L'article 52 de la loi n° 95-101 du 2 février 1995 relative au renforcement de la protection de l'environnement (loi Barnier), codifié à l'article L111-6 du code de l'urbanisme vise à promouvoir une urbanisation de qualité le long des principaux axes routiers, en incitant les communes à engager une réflexion globale qualitative sur leur développement et à la traduire en un projet urbain dans leur document d'urbanisme.

L'objectif majeur de cet article est de réguler les entrées de ville. Depuis le 1<sup>er</sup> janvier 1997, en l'absence d'une telle réflexion, les constructions et installations situées en dehors des espaces urbanisés doivent observer au droit immédiat de ces axes, les retraits édictés par l'article 52 (75 m dans le cas d'un axe classé à grande circulation).

Le « projet urbain » de la collectivité doit être impérativement traduit dans le document d'urbanisme afin de produire son effet dérogoire. La possibilité de construire sur ce site est donc subordonnée à l'élaboration, par la commune, d'un projet urbain dans son Plan Local d'Urbanisme. A travers l'article 52, le législateur souhaite faire prendre conscience aux élus de l'intérêt de soigner les entrées de ville, par le biais de règles justifiant la prise en compte des aspects liés aux nuisances, à la santé, à la qualité architecturale, ainsi qu'à la qualité de l'urbanisme et des paysages. L'objectif de cette législation est moins d'interdire l'urbanisation le long des principaux axes routiers que d'en instaurer la qualité.

Le projet urbain doit s'appuyer point par point sur les dispositifs adoptés au contenu du règlement qui lui permettent en contrepartie, une emprise au sol plus importante.

## LES OBJECTIFS

L'ouverture à l'urbanisation de ce site en extension du pôle commercial existant de La Verrerie s'inscrit dans le cadre de l'orientation générale du Projet d'Aménagement et de Développement Durables relative à l'équipement commercial de la Ville : « Conforter l'offre en commerces et services existants, élément essentiel à l'animation de la vie locale et à l'attractivité de la commune, sur la base de l'organisation multipolaire actuelle ».

Plus précisément, les objectifs inhérents à l'urbanisation de ce site sont directement liés à sa localisation stratégique en entrée de ville (qualification de l'entrée de ville tant en termes paysager, qu'urbanistique et architectural, et prise en compte de la sécurisation des accès et des nuisances) et à l'existence d'une ancienne décharge sur le site (obligation de réalisation d'un plan de gestion pour la dépollution du site).

## PROGRAMME

Vocation commerciale ciblée sur des activités en lien avec l'automobile : station-service, station de lavage, magasin de réparation automobile ...

## ORIENTATIONS

### *Desserte et mobilité*

Le déplacement du pôle automobile du site commercial actuel a notamment pour finalité d'améliorer l'accès au centre commercial depuis l'avenue Léonard de Vinci en fluidifiant le fonctionnement interne du site (réduction des flux automobiles).

Le site étant localisé au carrefour de 2 routes départementales, dont une classée à grande circulation (RD31), la question de la sécurisation des accès est essentielle. Dans cette perspective, la création d'accès automobile direct sur la RD31 et la RD61 est strictement interdite. Le site doit être desservi au niveau automobile avec un seul accès à partir de la RD31 (voie de décélération à aménager depuis la sortie du giratoire / interdiction de tourne-à-gauche depuis la RD31) et une seule sortie sur la RD61 en renvoyant sur le giratoire (interdiction de tourne-à-gauche sur la RD61).

Au niveau des circulations piétonnes, une sécurisation de la traversée de la RD31 doit être aménagée pour permettre aux piétons de passer d'un site commercial à l'autre. A l'intérieur du site lui-même un cheminement piétonnier doit être sécurisé, en le distinguant des espaces de circulation et de stationnement automobile, pour pouvoir accéder au commerce de réparation automobile.

### *Qualité urbaine et architecturale*

La localisation du site en entrée de ville et la nature du projet (implantation d'activités de commerces et services liées à l'automobile) implique une grande vigilance en matière de qualité urbaine et architecturale, afin de conférer un caractère urbain à cette entrée de ville.

Dans cette perspective, une marge de recul de 25 m par rapport à l'axe de la chaussée de la RD31 et de 15 m par rapport à l'axe de la chaussée de la RD61 doit être respectée pour toute construction et installation. On entend ainsi par installation par exemple la station-service, la station de lavage, le stockage des bouteilles de gaz ... Ces marges de recul devront faire l'objet d'un traitement paysager qualitatif tel que défini ci-après, tout en pouvant intégrer des espaces de voirie (voie de décélération pour entrer dans le site depuis la RD31, voie de desserte interne) et quelques espaces de stationnement.

Au niveau architectural, il est important que :

- la volumétrie des constructions reste simple et de hauteur peu importante afin qu'elles viennent s'appuyer sur le fond boisé,
- une unité d'aspect concerne les différentes constructions et installations à édifier,
- la teinte des constructions et installations s'inscrive dans une gamme de gris plutôt foncée ; quelques touches de couleur pouvant être apportées ponctuellement notamment pour rappeler l'identité visuelle de l'entreprise,
- les enseignes s'inscrivent en appui des éléments bâtis (constructions et installations), sans débordement.

### *Qualité environnementale et paysagère*

Au niveau environnemental, il convient de rappeler qu'un Diagnostic environnemental du milieu souterrain a été réalisé par Ginger Burgeap pour le compte du Conseil Départemental d'Indre-et-Loire (propriétaire du terrain) concluant à la présence de matériaux suspects. Dans ces conditions, la mise en œuvre d'un projet sur ce site devra a minima impliquer :

- la mise en place de matériel de type piézomètre pour suivre l'évolution de la pollution,
- une dépollution de tous les éléments de terrassement.

Au niveau paysager, la mise en œuvre d'un projet sur ce site doit permettre de substituer à un espace de dépôt de matériaux ceinturé de Cyprès de Leyland un traitement qualitatif de l'entrée de ville, afin de lui conférer une image plus urbaine marquant ainsi une rupture avec les ambiances à dominante forestières accompagnant la RD31 et la RD61.

Les principales orientations pour atteindre cet objectif sont les suivantes :

- prendre en compte les contraintes topographiques du site en lien avec la pollution du sol, en ne modifiant pas le contexte actuel, mais en aménageant un mur de soutènement côté sud-est pour gérer un différentiel d'altimétrie important,
- réduire au maximum la perception des surfaces en enrobé depuis la RD31 (RD31, voie de décélération, voie de desserte interne, pistes station-service) en travaillant sur un filtre visuel bas qualitatif en complément d'un alignement d'arbres de haute tige d'essences locales ; ce filtre visuel bas sera a minima végétal, mais pourra inclure aussi du minéral (cf. images de référence ci-après),
- emploi de surfaces perméables pour le traitement des surfaces de stationnement les moins fréquemment utilisées,
- absence de clôtures entre la limite du site et l'espace public,
- traitement végétal sous forme de bosquets d'essences locales en façade sur la RD61 en amont de la sortie pour créer un filtre visuel,
- les essences locales à privilégier reprendront soit le registre du massif forestier situé à proximité (chênes, charmes, hêtres ...), soit le registre des abords de l'Amasse (frêne, saule ...) ; l'objectif étant de travailler sur une cohérence avec les essences déjà plantées sur les espaces publics aux abords du rond-point du 19 mars 1962.

### Exemples d'image de référence pour le filtre visuel bas qualitatif

29



Aménagement existant sur l'avenue L. de Vinci




Autres exemples de traitement qualitatif homogène conférant un caractère urbain en complément d'un alignement d'arbres de haute tige







30


**LEGENDE**


 Secteur ouvert à l'urbanisation (1AUC"aut")


 Secteur demeurant classé en 2AUC

**Qualification des façades sur les RD31 et RD61 :**


 - retrait de 25 m par rapport à l'axe de la chaussée de la RD31 pour toute construction et installation


 - retrait de 15 m par rapport à l'axe de la chaussée de la RD61 pour toute construction et installation


 - qualification urbaine de la façade du site : alignement d'arbres de haute tige d'essences locales accompagné d'un traitement qualitatif pouvant mêler éléments végétaux et minéraux en cohérence avec les aménagements réalisés avenue Léonard de Vinci afin de réduire la perception visuelle des surfaces en enrobé

 - qualification par un filtre végétal composé d'essences locales

**Desserte :**

 - sécurisation de la traversée des piétons et des cyclistes

 - principe d'entrée automobile

 - principe de sortie automobile

Dérogation à l'application de l'article L. 111-6 du code de l'urbanisme :

- réduction de 75 m à 25 m de l'axe de la chaussée de la RD 31 de la bande dans laquelle les constructions ou installations sont interdites, notamment les installations de type station-service, station de lavage, stockage des bouteilles de gaz,
- quelques espaces de stationnement, des voies de desserte interne au site, ainsi qu'un mat totem sont autorisés dans ces marges de recul, sous réserve du respect des principes paysagers définis aux Orientations d'Aménagement et de Programmation traduits réglementairement dans le règlement écrit.



## **PARTIE 3**

# **LA COMPATIBILITÉ DES RÈGLES DÉFINIES AVEC LA PRISE EN COMPTE DES CINQ CRITÈRES**

LA COMPATIBILITÉ AVEC LA PRISE EN COMPTE DES NUISANCES

LA COMPATIBILITÉ AVEC LA PRISE EN COMPTE DE LA SÉCURITÉ

LA COMPATIBILITÉ AVEC LA PRISE EN COMPTE DE LA QUALITÉ ARCHITECTURALE, URBAINE ET  
PAYSAGÈRE

Le site ouvert à l'urbanisation est situé dans un secteur affecté par le bruit et donc soumis à l'application de l'arrêté du 17 avril 2001. Cependant, compte tenu de la vocation du site (site dédié à des activités commerciales et de services en lien avec l'automobile (ex. : station-service, station de lavage, magasin de réparation automobile ...), l'enjeu au regard de la prise en compte des nuisances sonores liées au trafic sur la RD31 est minime, car l'exposition à ces nuisances va être ponctuelle pour les clients (en faisant le plein de carburant ou en lavant sa voiture par exemple) et seuls quelques employés seront amenés à travailler dans cet environnement sonore.

Pour ce qui est des nuisances générées par l'ouverture à l'urbanisation du site vis-à-vis de l'axe routier, 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 potentiellement implantés au plus près à 25 m de l'axe de la chaussée, 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.

- **Dans ces conditions on peut conclure à une compatibilité des règles définies avec la prise en compte des nuisances.**

#### LA COMPATIBILITE AVEC L A P R I S EN COMPTE DE LA SECURITE

La desserte du site s'effectuant avec un seul point d'entrée sur la RD31 (via une voie de décélération à aménager après la sortie du giratoire du 19 mars 1962) et un seul point de sortie sur la RD61 dans une portion où la vitesse des véhicules est limitée à 50 km/h, qui plus est avec interdiction de tourne-à-gauche à chaque fois (tant en entrée qu'en sortie, le giratoire du 19 mars 1962 étant mis à profit pour ces mouvements), la sécurité des usagers de ces 2 voies et des usagers du site est ainsi pleinement assurée.

Le déplacement du pôle automobile du centre commercial de l'autre côté de la RD31 peut induire des déplacements piétons de part et d'autre de l'axe. L'évolution du PLU tient compte de cela en imposant dans l'OAP le principe de la mise en œuvre d'un aménagement de sécurité pour la traversée de la RD31 par les piétons.

- **Dans ces conditions on peut conclure à une compatibilité des règles définies avec la prise en compte de la sécurité.**

Les trois dimensions (urbaine, architecturale et paysagère) sont intimement liées lorsque l'on parle de qualification d'une entrée de ville.

Dans le cas présent, au niveau urbain, l'amélioration de la lisibilité de cette entrée de ville en lui donnant plus d'urbanité qu'elle n'en a aujourd'hui, avec l'occupation actuelle du site marquée par son artificialisation, vise à en faire une réelle porte de ville urbaine, ce qu'elle n'est que très partiellement aujourd'hui. Le développement d'une vocation commerciale et de service sur cet espace de l'autre côté de la RD31 permettra de marquer l'urbanité du lieu.

Cela ne peut se faire naturellement qu'en ayant une attention toute particulière sur l'intégration dans le paysage des nouvelles constructions et installations et sur le traitement de l'interface avec la voie. Les prescriptions proposées, tant en termes de qualification paysagère de la marge de recul dans une logique de cohérence d'ensemble à l'échelle de cette porte de ville (reprise du registre qualitatif existant côté ville), de nature des essences à planter pour être en cohérence avec l'ambiance forestière environnante, que de sobriété architecturale du bâti dans ses volumes, ses teintes, la gestion des enseignes et d'obligation d'unité d'aspect des constructions et installations, y contribuent directement.

- **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.**