

PLU

AMBOISE (37)

Révision n°2 ne portant pas atteinte aux orientations du PADD



ORIENTATIONS D'AMÉNAGEMENT ET DE PROGRAMMATION

2

-Pièce n°3 du PLU-

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*

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

LE MAÎTRE D'OUVRAGE



Communauté de Communes VAL d'AMBOISE

BP 380

37403 AMBOISE Cedex

L'ÉQUIPE



URBAN'ism

9 rue du Picard

37140 BOURGUEIL

**REVISION N°2 DU P.L.U. D'AMBOISE NE PORTANT PAS ATTEINTE AUX ORIENTATIONS DU P.A.D.D.
Orientation d'Aménagement et de Programmation / Extension du site commercial de La Verrerie**

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 ...

Parti d'Aménagement

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 à 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



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



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