



DOSSIER LOI BARNIER

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

ANNEXE 064 AU PLUI DE CASTELRENAUDAIS

Elaboration du PLUi approuvé par délibération le 16 février 2021.

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

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



Table des matières

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

1- Diagnostic

1.1 Contexte réglementaire

Article 111-6 du code de l'urbanisme

En dehors des espaces urbanisés des communes, les constructions ou installations sont interdites dans une bande de cent mètres de part et d'autre de l'axe des autoroutes, des routes express et des déviations au sens du code de la voirie routière et de soixante-quinze mètres de part et d'autre de l'axe des autres routes classées à grande circulation.

Article 111-7 du code de l'urbanisme

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

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

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

3° Aux bâtiments d'exploitation agricole ;

4° Aux réseaux d'intérêt public ;

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

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

Article 111-8 du code de l'urbanisme

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

Article 111-9 du code de l'urbanisme

Dans les communes dotées d'une carte communale, la commune ou l'établissement public de coopération intercommunale compétent peut, avec l'accord de l'autorité administrative compétente de l'Etat et après avis de la commission départementale de la nature, des paysages et des sites, fixer des règles d'implantation différentes de celles prévues par l'article L. 111-6 au vu d'une étude justifiant, en fonction des spécificités locales, que ces règles sont compatibles avec la prise en compte des nuisances, de la sécurité, de la qualité architecturale, ainsi que de la qualité de l'urbanisme et des paysages.

Article L111-10 du code de l'urbanisme

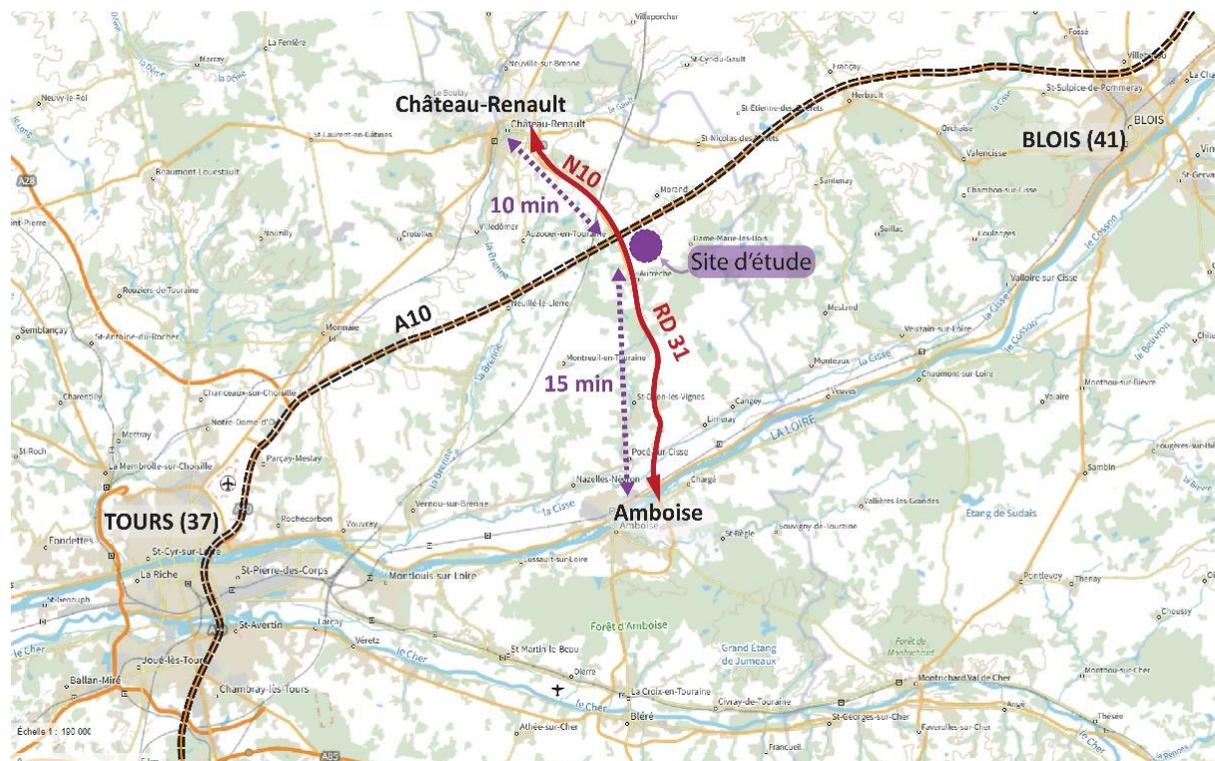
Il peut être dérogé aux dispositions de l'article L. 111-6 avec l'accord de l'autorité administrative compétente de l'Etat, lorsque les contraintes géographiques ne permettent pas d'implanter les installations ou les constructions au-delà de la marge de recul prévue à l'article L. 111-6, pour des motifs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

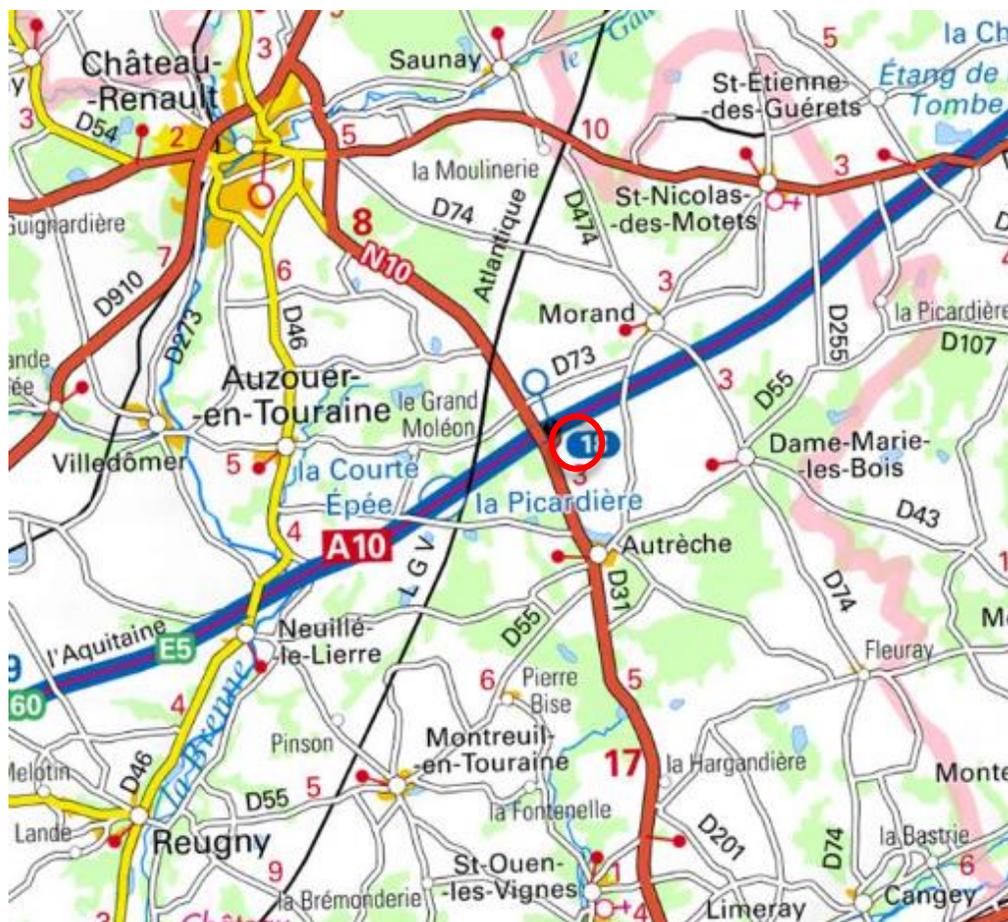
1.2 Etat des lieux

Situation du site d'étude :

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

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





Situé à une trentaine de kilomètres de Tours, de Blois et de Vendôme, le territoire du Castelrenaudais bénéficie d'une situation lui procurant une excellente accessibilité. En effet, il est desservi par plusieurs axes de communication importants :

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

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

Justification du projet d'extension du parc d'activités :

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

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

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

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

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

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

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

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

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



Vue 1 : Arrivée depuis Tours – bretelle de sortie d'autoroute à droite



Vue 2 : Arrivée depuis Orléans – vue sur le site d'étude à gauche

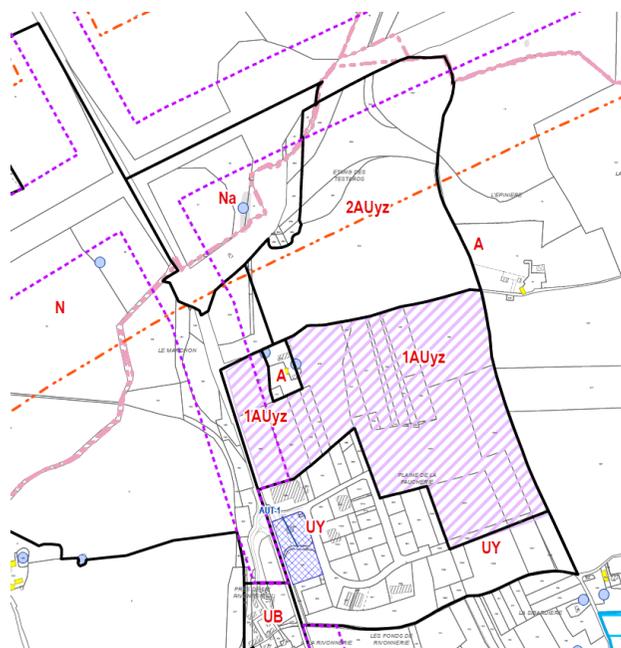
1.3 Périmètre d'étude

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

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

Le zonage du PLUi :

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

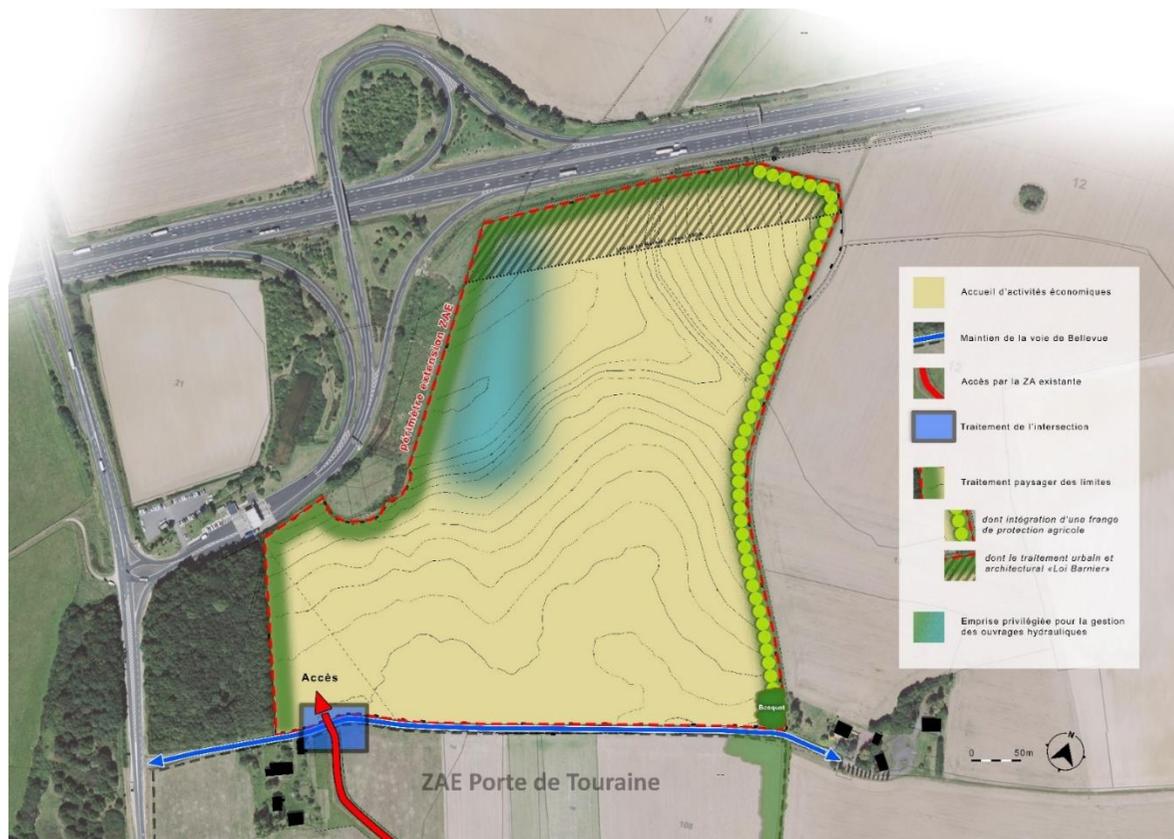


L'impact de la bande d'inconstructibilité de 100 m sur le projet :

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

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

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



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

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

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

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

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

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

2- Le projet urbain

2.1 Parti d'aménagement

Dérogation de l'inconstructibilité :

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



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

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

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

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

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

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

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

Le plan de circulations comporte les orientations suivantes :

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

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

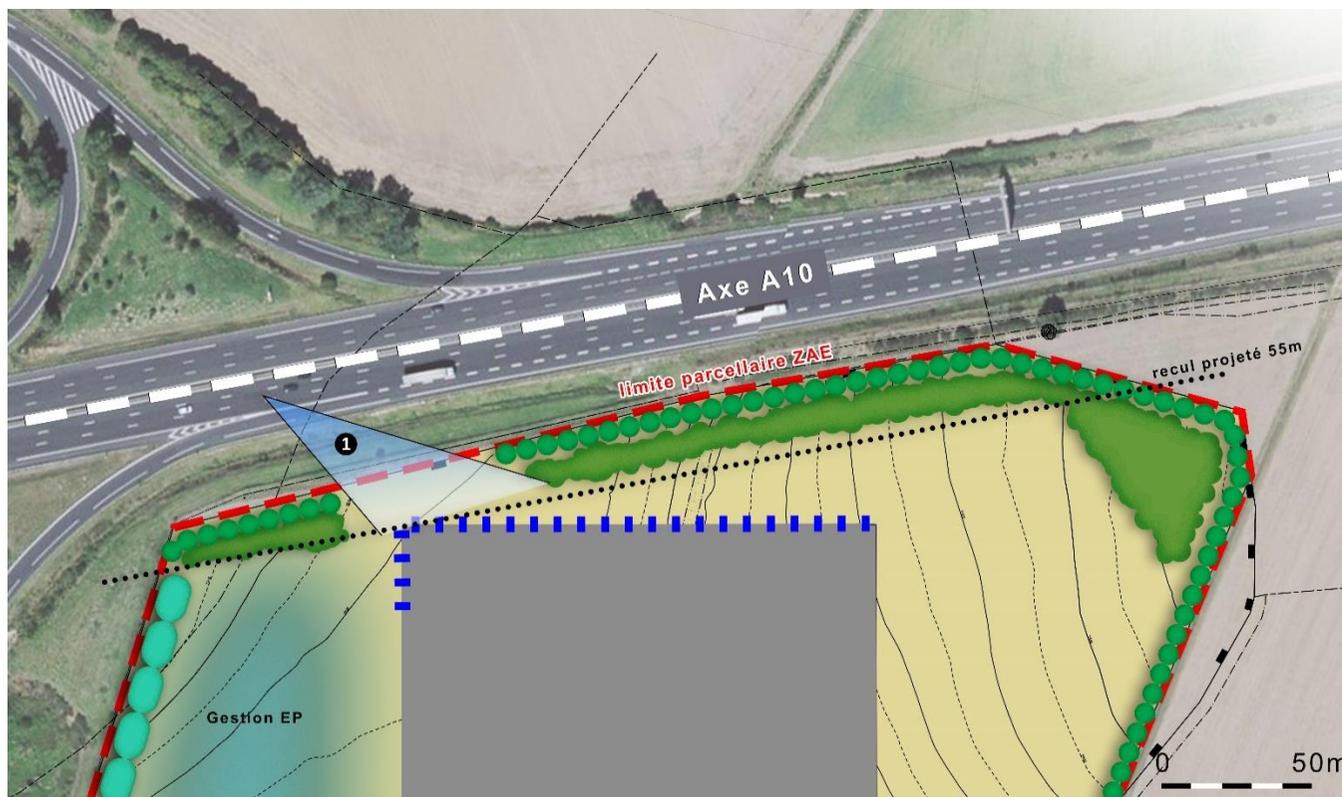
➤ **Au titre de la qualité urbaine et paysagère**

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

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

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

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



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



Image de référence - Parc A10 (Blois)

➤ **Au titre de la qualité architecturale**

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

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

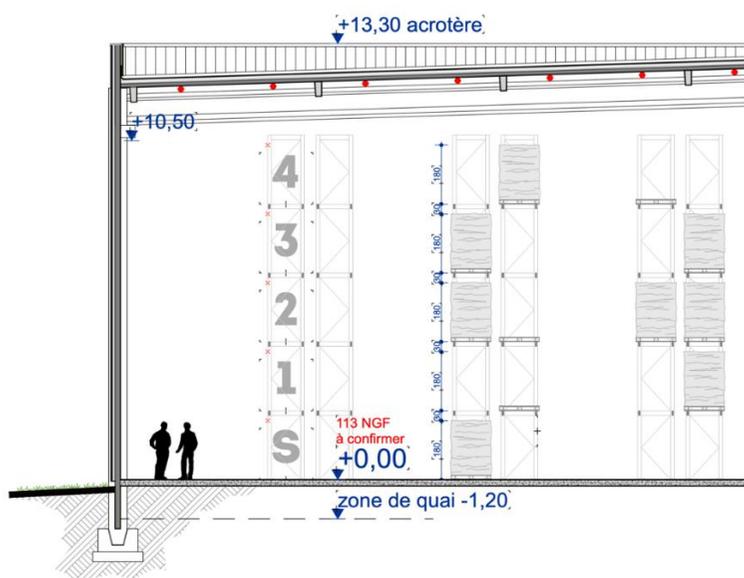
Accès et implantation du projet :

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

Hauteur de bâtiment projetées :

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

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



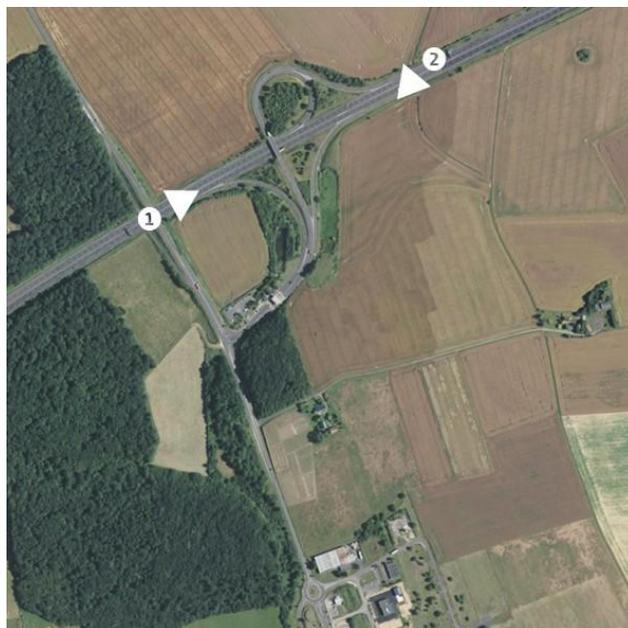
Adaptation à la topographie du site

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

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

Insertion du projet architectural sur le site :

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





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



1 Insertion Est : Autoroute A10 en direction de Tours

2.2 Définition des moyens mis en œuvre

Concernant le traitement architectural :

Les matériaux et les couleurs

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

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



Les revêtements de façade construite :

En limite Nord, traitement de la façade Nord

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

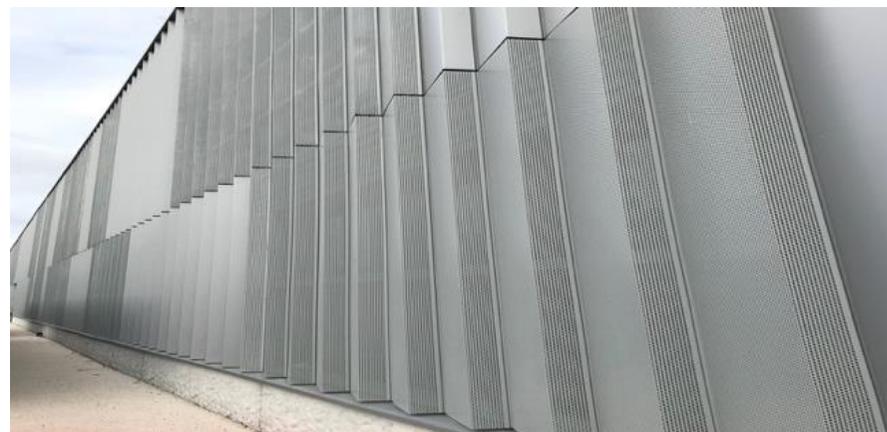
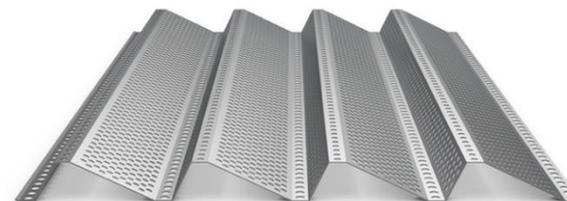
La façade Nord, longue de 132 m, sera habillée d'une tôle de bardage spécifique, large (environ 50 cm), à l'échelle du projet, pliée au tiers et posée verticalement. Suivant la position de l'observateur, la façade passe d'un plan lisse à un plan structuré.

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

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

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

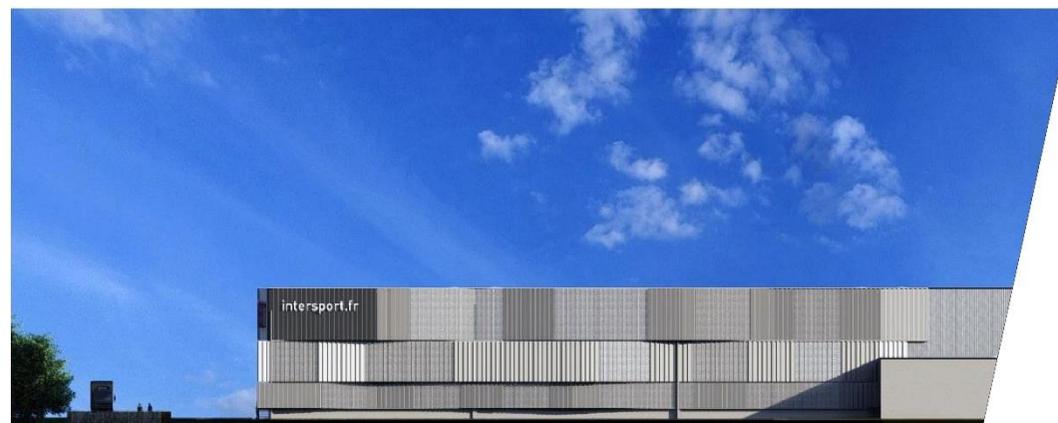
- Produit: *Lame de bardage Ecaille (ArceloMittal)*



PLATEFORME LOGISTIQUE - **Objectif 84 000 m²**
Façade Nord - autoroute A10
Façade Ouest



Façade Nord



Façade Ouest

Caen, le 14/06/2022

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



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

L'intégration des ouvrages de gestion des eaux pluviales

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

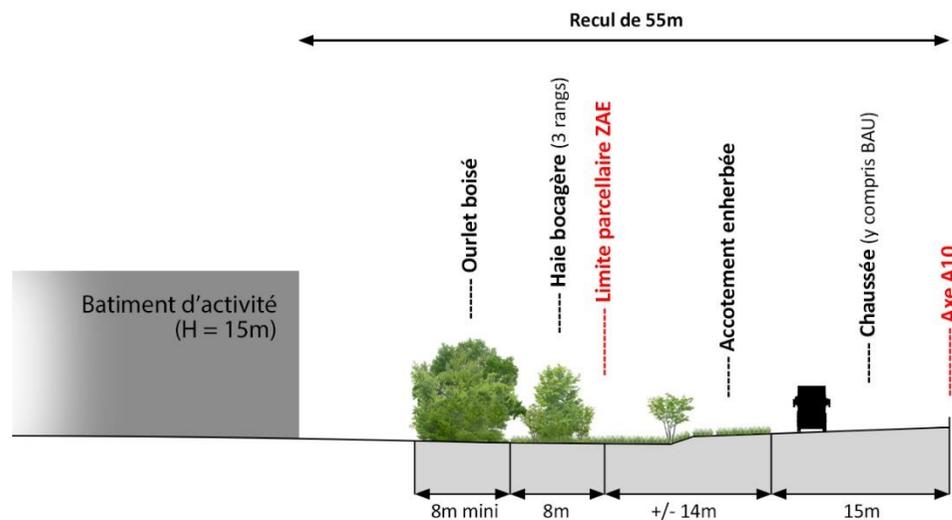
Le fonctionnement de l'ensemble du réseau hydraulique sera assuré gravitairement compte tenu de la pente naturelle du terrain (de l'Ouest vers l'Est)



Concernant les aménagements paysagers :

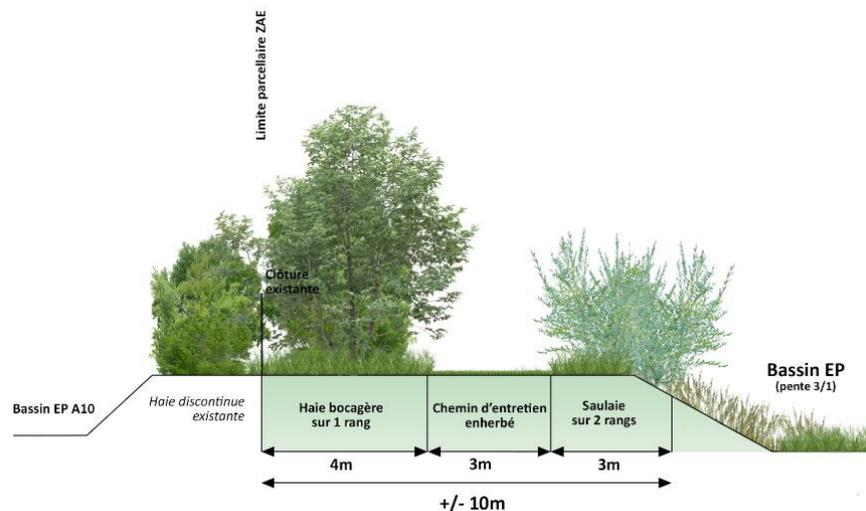
> **Les franges Nord et Est**, feront l'objet d'un traitement paysager spécifique s'appuyant sur le prolongement de haie de la frange Est doublée d'une bande boisée plus ou moins dense. L'objectif étant à terme de créer une véritable frange boisée à l'échelle du paysage agricole limitrophe.

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



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

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



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

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

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



Exemples de plantations sur paillage de broyat de bois non résineux

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

Essences végétales régionales pour bosquet et haie bocagère :

Strate arborée

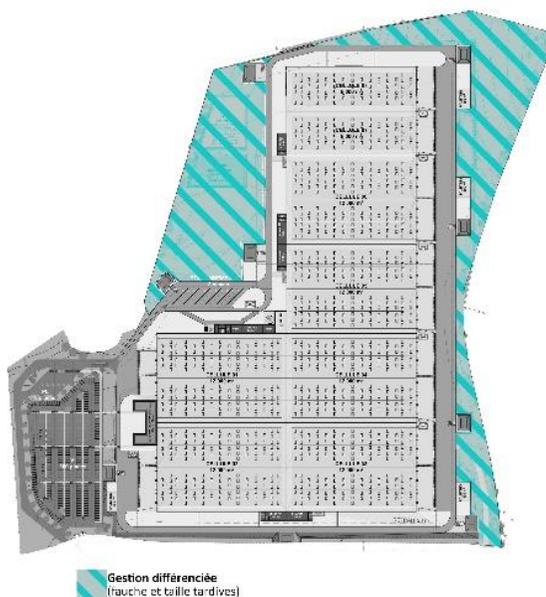
- Alisier torminal - *Sorbus torminalis*
- Bouleau verruqueux - *Betula pendula*
- Cerisier de Sainte Lucie - *Prunus mahaleb*
- Charme commun - *Carpinus betulus*
- Chêne pédonculé - *Quercus robur*
- Erable champêtre - *Acer campestre*
- Erable sycomore - *Acer pseudoplatanus*
- Merisier commun - *Prunus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

Strate arbustive

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

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

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

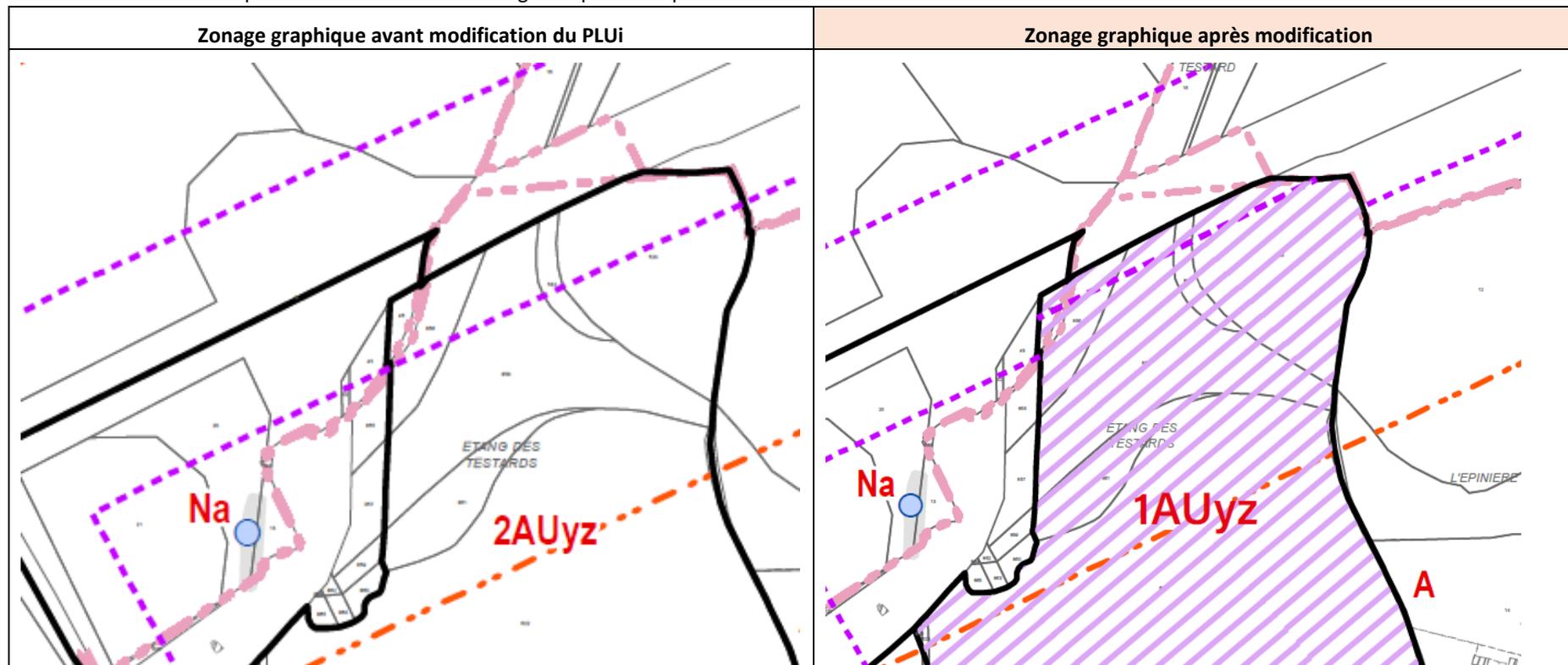


Les espaces libres situés entre le bâtiment et les franges bocagères seront enherbés avec mise en place d'une **gestion différenciée** à l'échelle de l'ensemble de la parcelle. L'objectif étant de maintenir des secteurs en prairie avec fauche tardive (fin juillet) en lien avec la trame bocagère du site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

3- Traduction réglementaire dans le PLUi

Evolution du règlement graphique :

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



Evolution du règlement écrit :

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

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

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

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

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

DESCRIPTION

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

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

RAPPEL

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

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

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

La zone 1AUyz est concerné par :

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

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

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

1AUy.3 - VOLUMETRIE ET IMPLANTATION DES CONSTRUCTIONS

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

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

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

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

IMPLANTATION DES CONSTRUCTIONS PAR RAPPORT AUX VOIES ET EMPRISES PUBLIQUES

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

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

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

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

HAUTEUR MAXIMALE DES CONSTRUCTIONS

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

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

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

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

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

En sous-secteur 1AUyz

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

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

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

[...] 2. Espaces libres et plantations

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

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

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

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

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

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

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

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

En sous-secteur 1AUyz

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

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

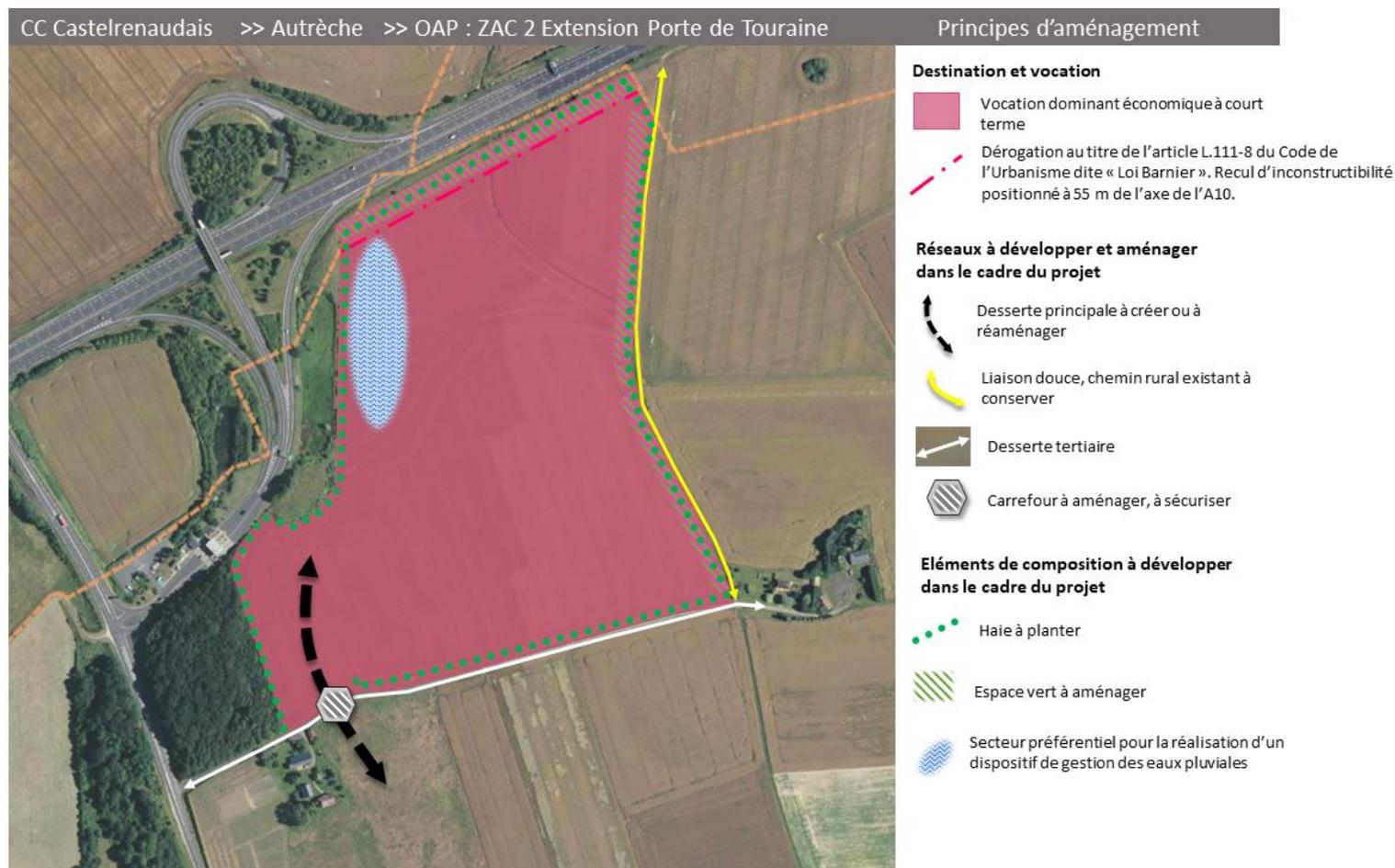
Les espaces non imperméabilisés et végétalisés doivent représenter au minimum de 25 % de la superficie de la parcelle ».

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

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

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

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



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

DESSERTE, MOBILITE ET RESEAUX

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

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

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

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

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

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

QUALITE URBAINE ET ARCHITECTURALE

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

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

Par ailleurs, il apparaît essentiel :

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

QUALITE ENVIRONNEMENTALE ET PAYSAGERE

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

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

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

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