

COMMUNAUTE DE COMMUNES CHATILLONNAIS EN BERRY



PLAN LOCAL D'URBANISME INTERCOMMUNAL

Diagnostic

14 juin 2022

Châtillon-sur-Indre

SOMMAIRE

MOBILITE

Règlementation

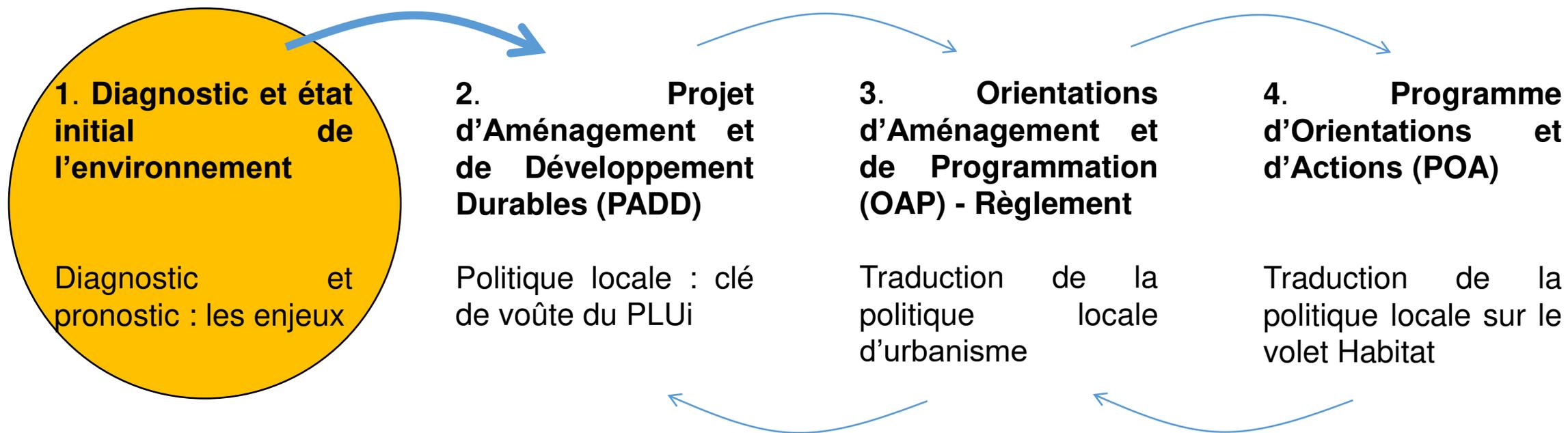
Domicile-travail

Mobilité et zones urbaines

PHASES

UNE DEMARCHE D'ELABORATION
PROGRESSIVE ET AVEC DES ALLERS-
RETOURS

PREPARATION DU PROJET DE POLITIQUE D'URBANISME

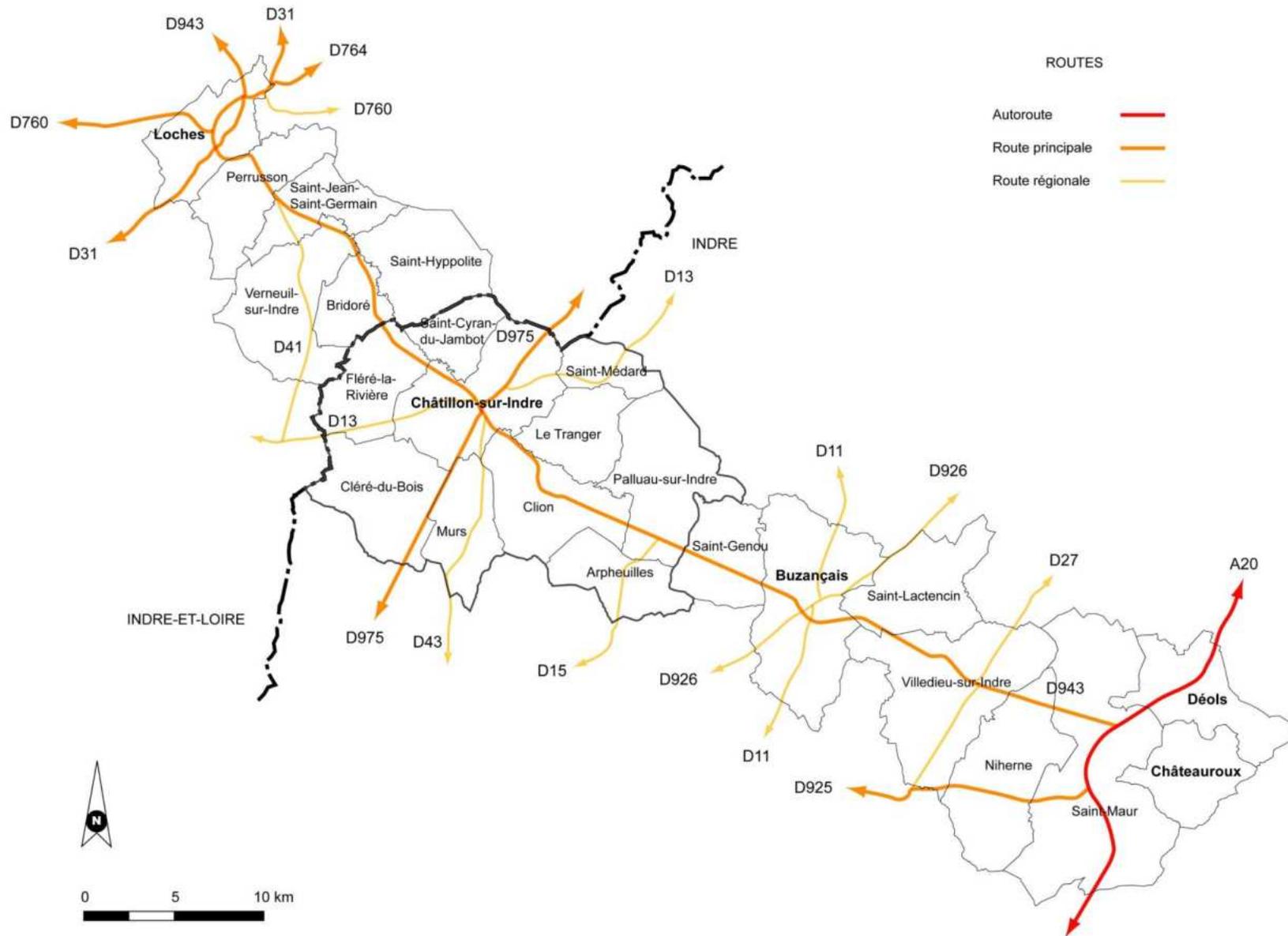


Cartes IGN

Autoroute A20

Routes principales : D943, D975 (Le Blanc – Saint-Aignan)

Routes régionales : D13 (Ecueillé), D15 (Mézières-en-Brenne), D43 (Le Blanc)

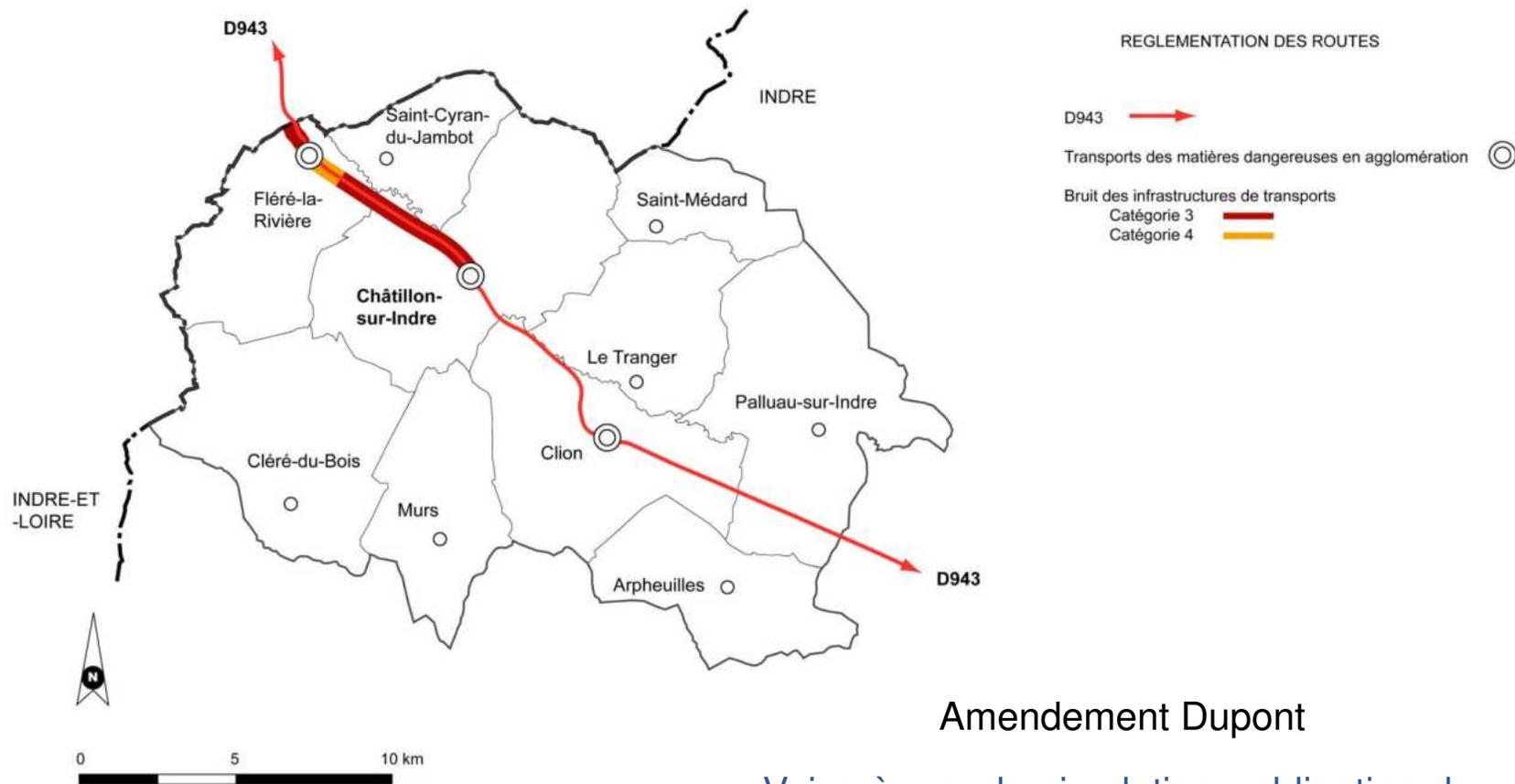


REGLEMENTATION

Transport de matières dangereuses

Le risque de transport de matières dangereuses est consécutif à un accident se produisant lors du transport de matières dangereuses par voies routière, ferroviaire, maritime ou fluviale ou par canalisation.

Il convient de maintenir des marges d'éloignement des constructions suffisantes par rapport aux principales infrastructures routières afin de minimiser les risques d'explosions, d'incendies et de dispersion de gaz toxiques dans l'atmosphère.



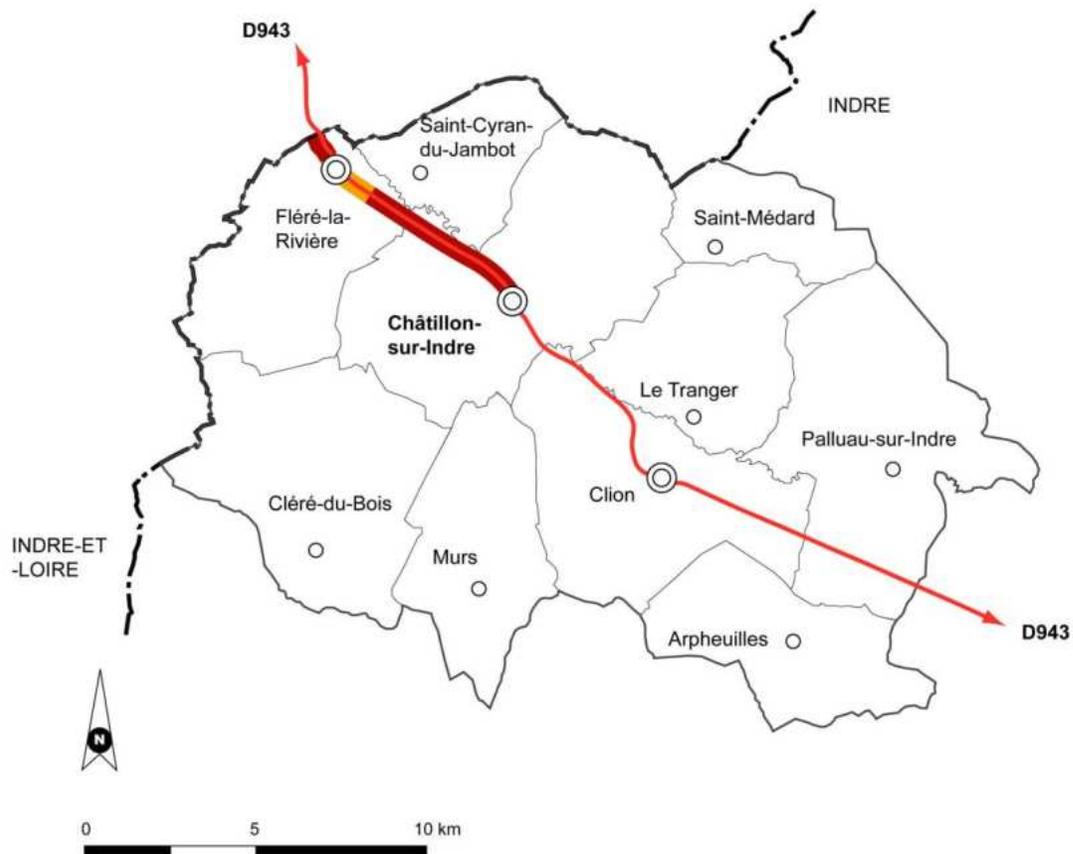
Amendement Dupont

Voies à grande circulation : obligation de recul des constructions et installations de 75 mètres de l'axe de la voie en-dehors des espaces urbanisés, sauf exceptions. D943 et D975 (AP 2013).

Catégorie sonore des infrastructures

Secteurs affectés par le bruit des infrastructures de transports terrestres et les prescriptions d'isolement applicables (obligation d'isolement acoustique).

Voies routières : Trafic moyen journalier annuel 5 000 véhicules/jours.



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	d=300m
2	76<L<81	71<L<76	d=250m
3	70<L<76	65<L<71	d=100m
4	65<L<70	60<L<65	d=30m
5	60<L<65	55<L<60	d=10m

Servitude d'alignement

Servitude d'utilité publique : limitation administrative au droit de propriété.

Code de la voirie routière : l'alignement est la détermination par l'autorité administrative de la limite du domaine public routier au droit des propriétés riveraines. Il est fixé soit par un plan d'alignement, soit par un alignement individuel.

La servitude permet de contrôler le respect de l'alignement.

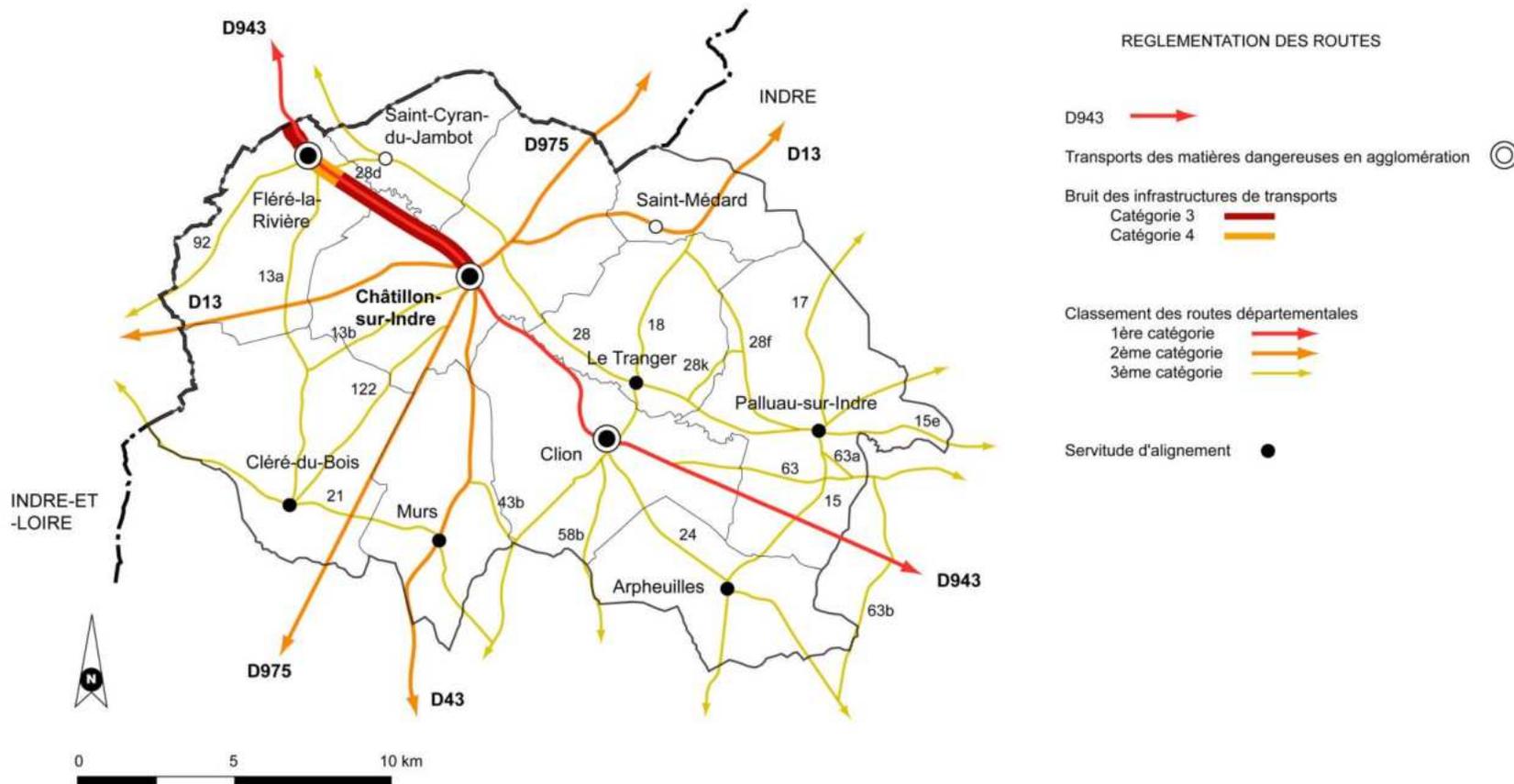


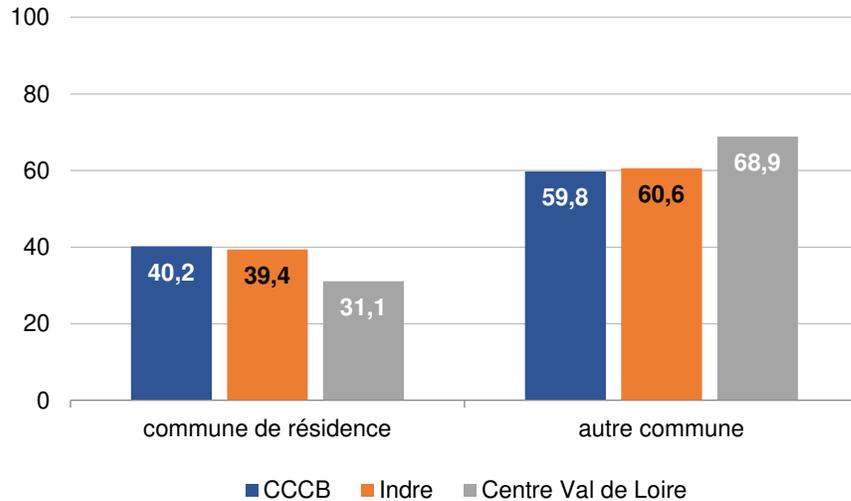
Schéma Directeur Routier Départemental - Approuvé le 19 juin 2017

CLASSIFICATION DU RÉSEAU ROUTIER DÉPARTEMENTAL

RESEAU CATÉGORIE	RESEAU STRUCTURANT 1 ^{ère} CATÉGORIE	RESEAU STRUCTURANT COMPLEMENTAIRE 2 ^{ème} CATÉGORIE	RESEAU D'INTERET LOCAL 3 ^{ème} CATÉGORIE
RECU D'ALIGNEMENT DANS P.L.U., en dehors des R.G.C.	<p>Agglomération (entre panneaux EB10) et lieu-dit (entre panneaux E31) : Examen au cas par cas</p> <p>Hors agglomération et hors lieux-dits : Habitations à 35 m de l'axe Autres constructions à 25 m de l'axe</p>	<p>Agglomération (entre panneaux EB10) et lieu-dit (entre panneaux E31) : Examen au cas par cas</p> <p>Hors agglomération et hors lieux-dits : Habitations à 15 m de l'axe Autres constructions à 10 m de l'axe</p>	<p>En et hors agglomération : Examen au cas par cas</p>
n° RD concernées sur le territoire des Communes du Syndicat	R.D. 943	R.D. 13, R.D. 43 et R.D. 975	R.D. 13A, R.D. 13B, R.D. 15, R.D. 15E, R.D. 17, R.D. 18, R.D. 21, R.D. 24, R.D. 28, R.D. 28D, R.D. 28F, R.D. 43B, R.D. 58B, R.D. 63, R.D. 63A, R.D. 63B, R.D. 92, R.D. 122

DOMICILE - TRAVAIL

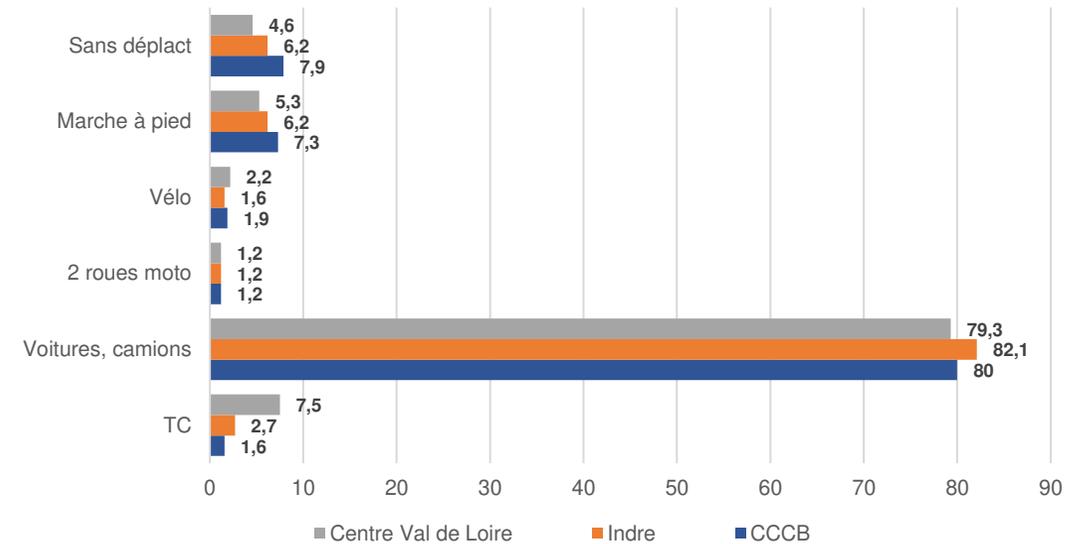
Lieu de travail des actifs de 15 ans ou plus ayant un emploi (%)



Les actifs de la CCCB travaillent plus souvent dans leur commune de résidence.

Une part importante des actifs ne se déplace pas ou marche à pied, en proportion.

Part des moyens de transport utilisés pour se rendre au travail en 2018 (%)



CHATILLON-SUR-INDRE

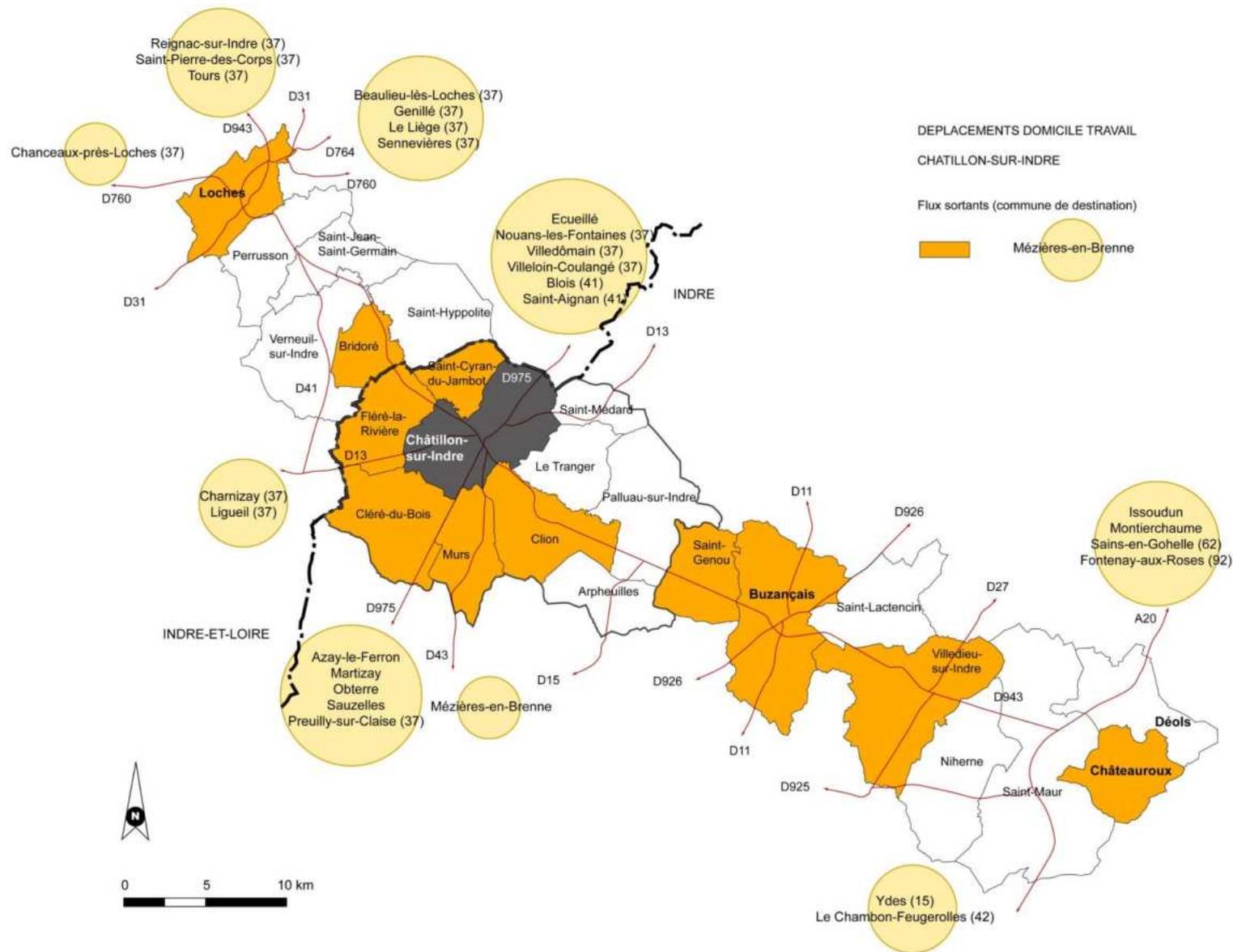
Par ordre d'importance (nombre de trajets)

Châtillon-sur-Indre (375)

Flux sortants :

- Loches (31)
- Clion (20)
- Châteauroux (15), Bridoré (15)
- Buzançais (10), Ecueillé (10), Mézières-en-Brenne (10), Saint-Genou (10), Villedieu-sur-Indre (10), Genillé (10), Preuilly-sur-Claise (10), Tours (10)

D943 / D975 / D43



CLION

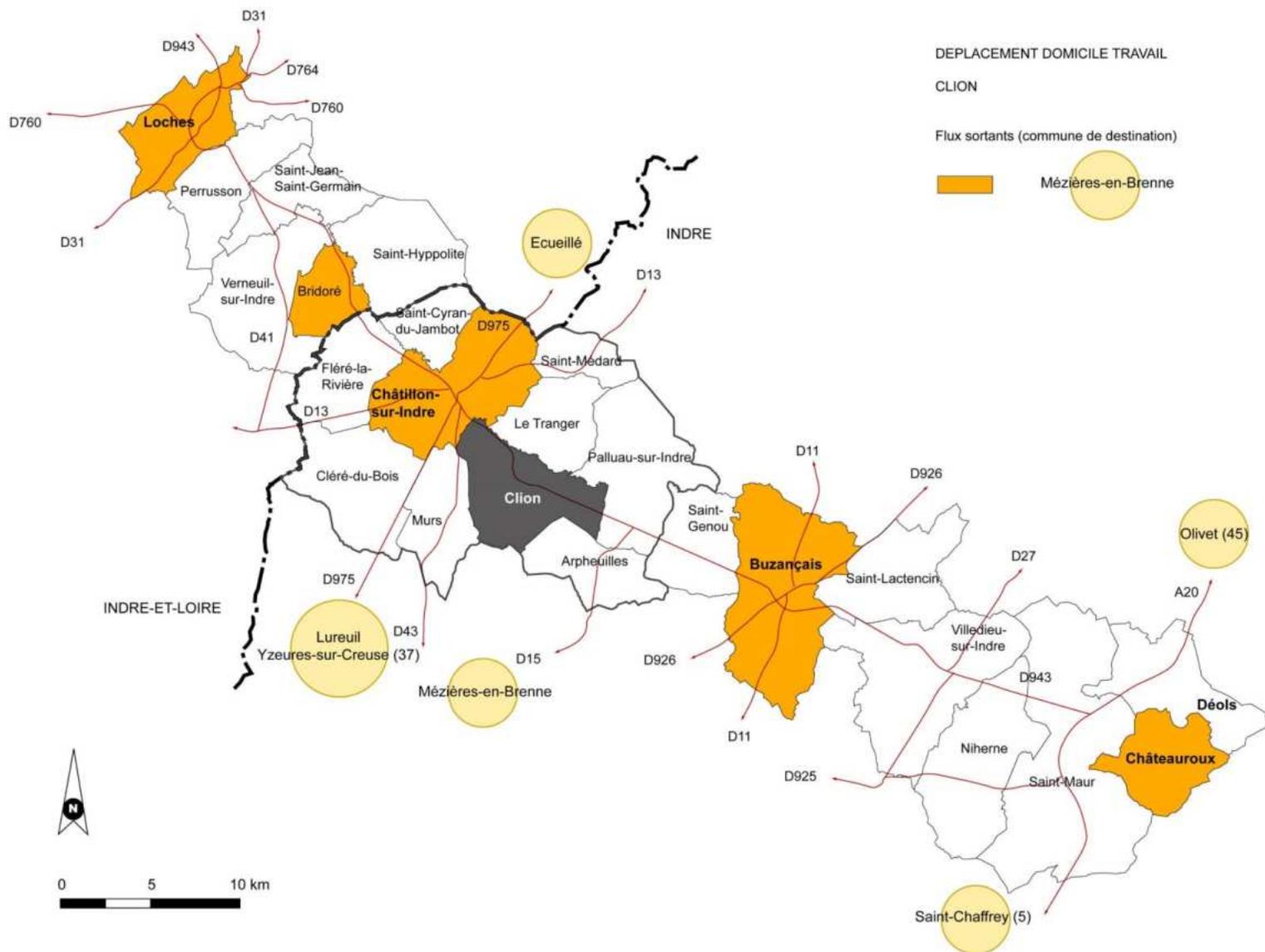
Par ordre d'importance (nombre de trajets)

Clion (123)

Flux sortants :

- Châtillon-sur-Indre (53)
- Buzançais (14), Loches (14)
- Châteauroux (10), Ecueillé (10)

D943 / D975



FLERE-LA-RIVIERE

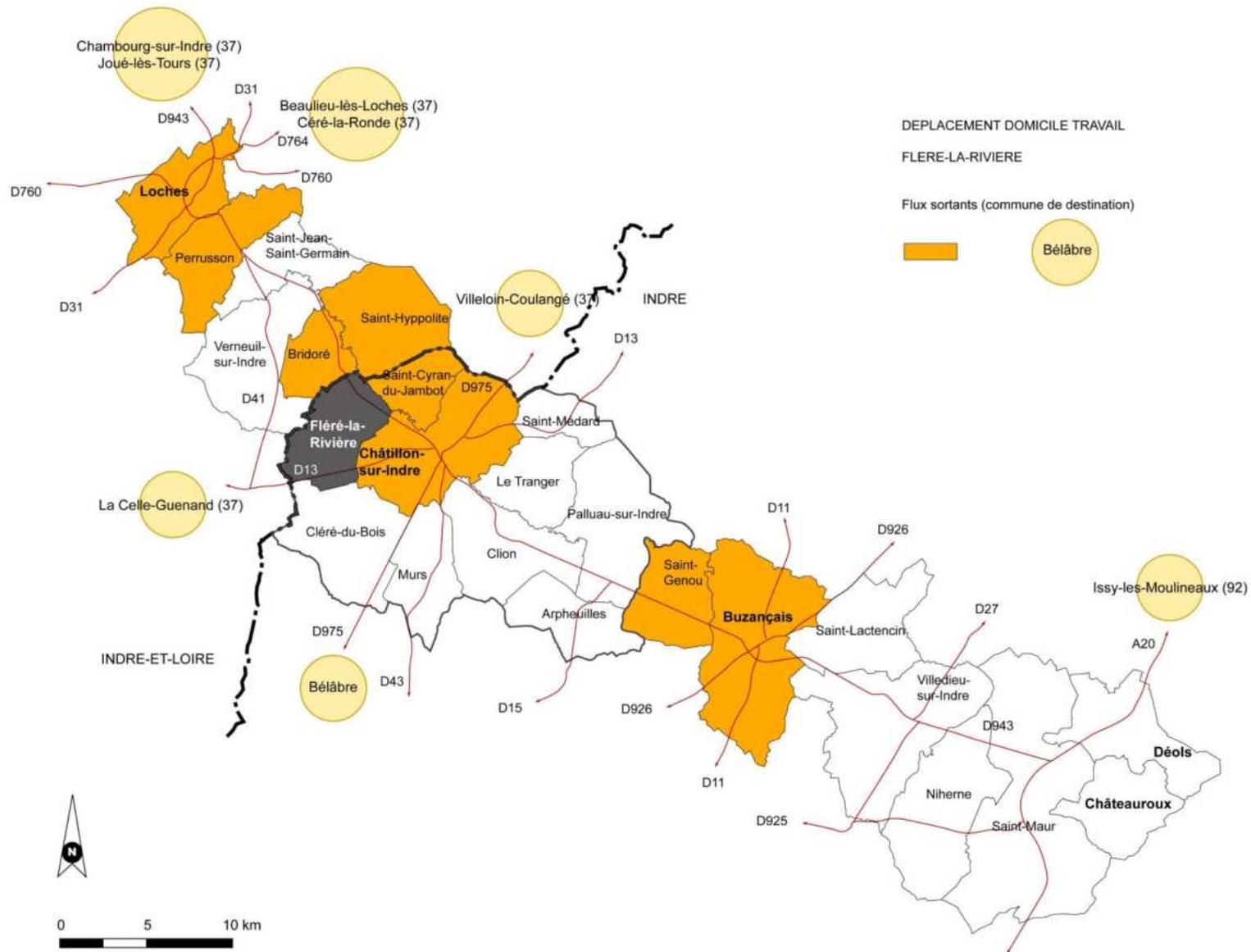
Par ordre d'importance (nombre de trajets)

Fléré-la-Rivière (71)

Flux sortants :

- Loches (45)
- Châtillon-sur-Indre (25)
- Saint-Cyran-du-Jambot (15)
- Saint-Hippolyte (10)

D943



PALLUAU-SUR-INDRE

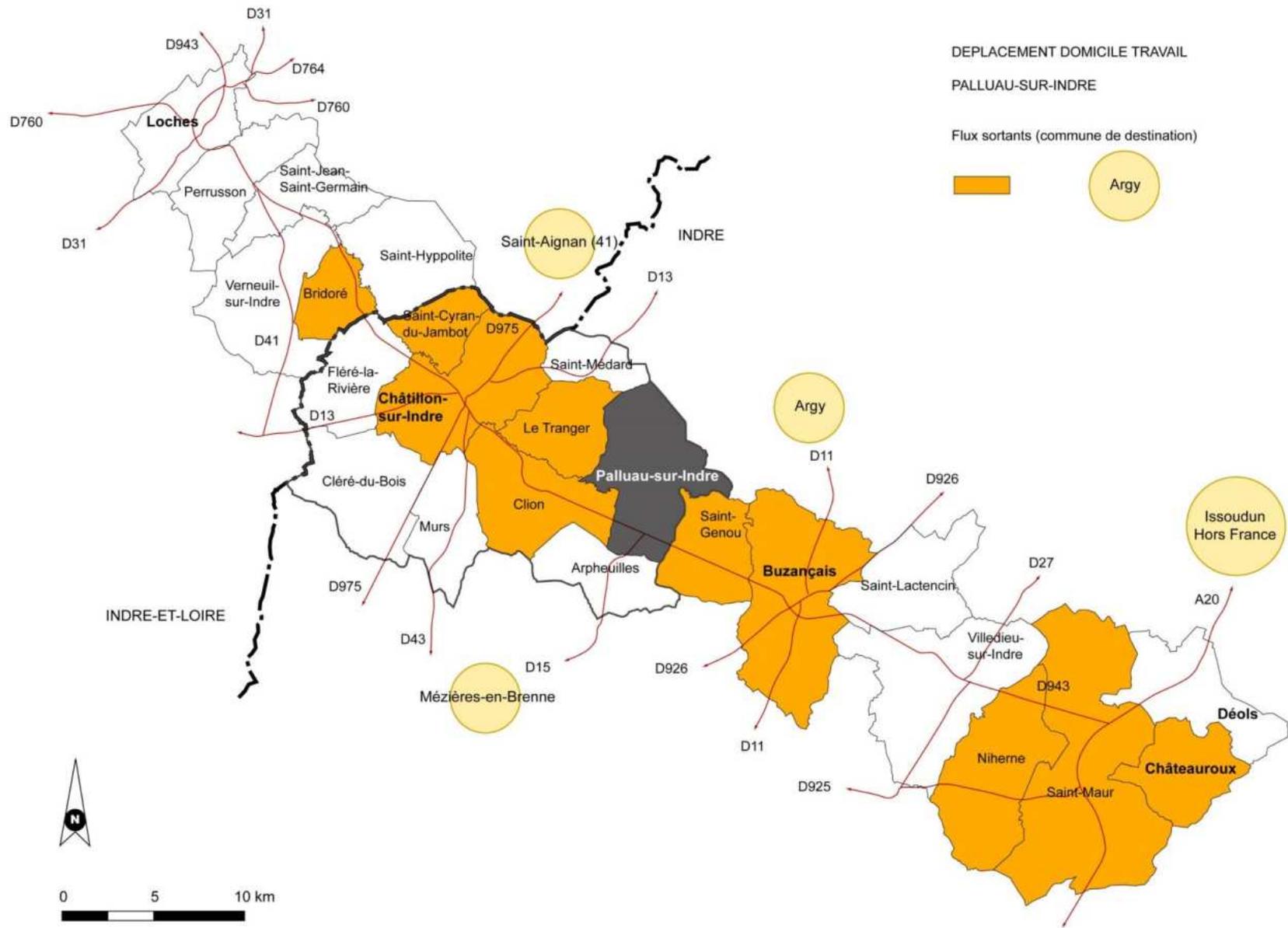
Par ordre d'importance (nombre de trajets)

Palluau-sur-Indre (75)

Flux sortants :

- Buzançais (70)
- Châtillon-sur-Indre (45)
- Châteauroux (20)
- Clion (15)
- Saint-Genou (10), Le Tranger (10)

D943



CLERE-DU-BOIS – MURS – SAINT-CYRAN-DU-JAMBOT

Par ordre d'importance (nombre de trajets)

Cléré-du-Bois (35)

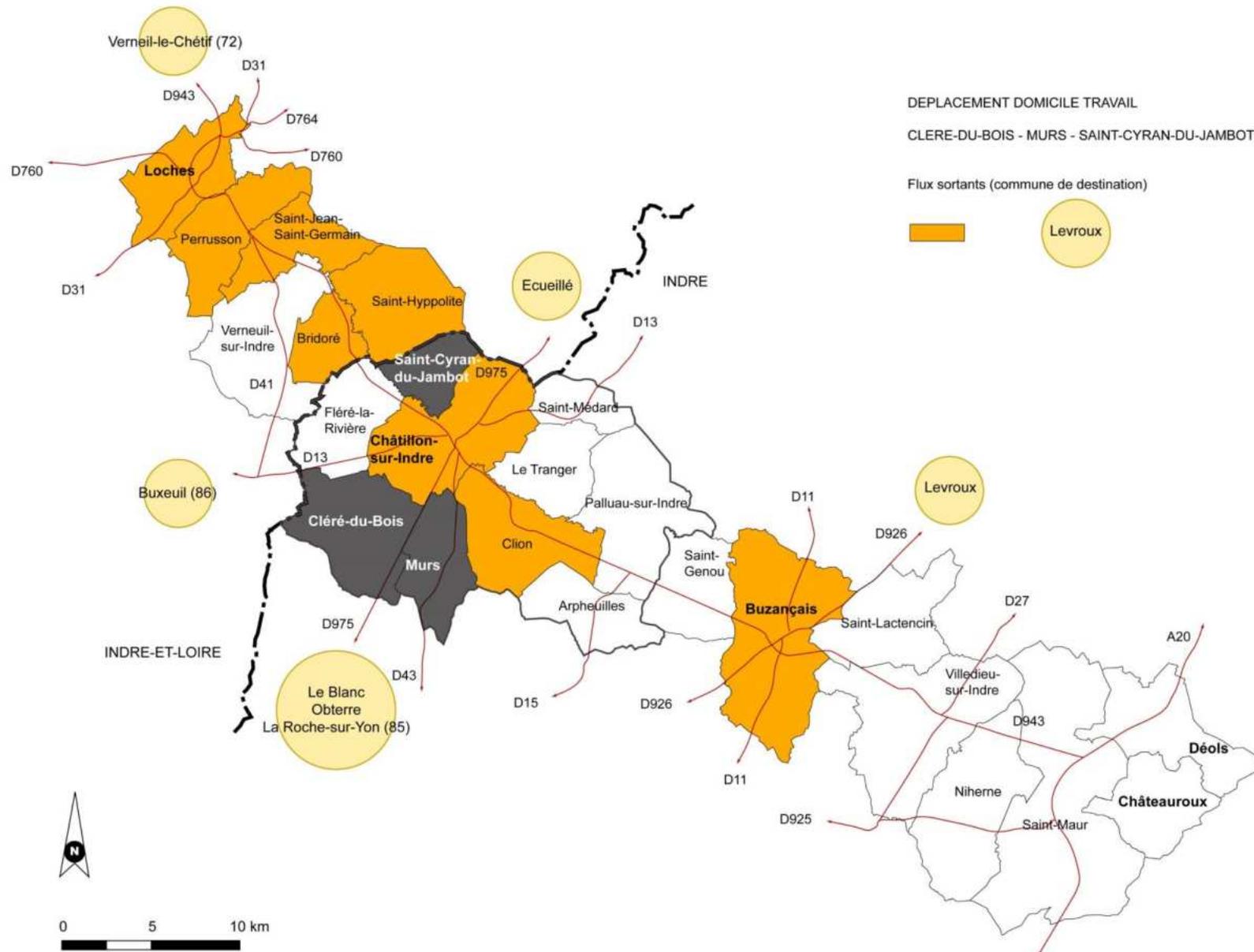
Murs (30)

Saint-Cyran-du-Jambot (11)

Flux sortants :

- Châtillon-sur-Indre (22)
- Loches (11)
- Châtillon-sur-Indre (10), Clion (10)
- Clion (5)

D943 / D975 / D28



ARPHEUILLES – SAINT-MEDARD – LE TRANGER

Par ordre d'importance (nombre de trajets)

Le Tranger (20)

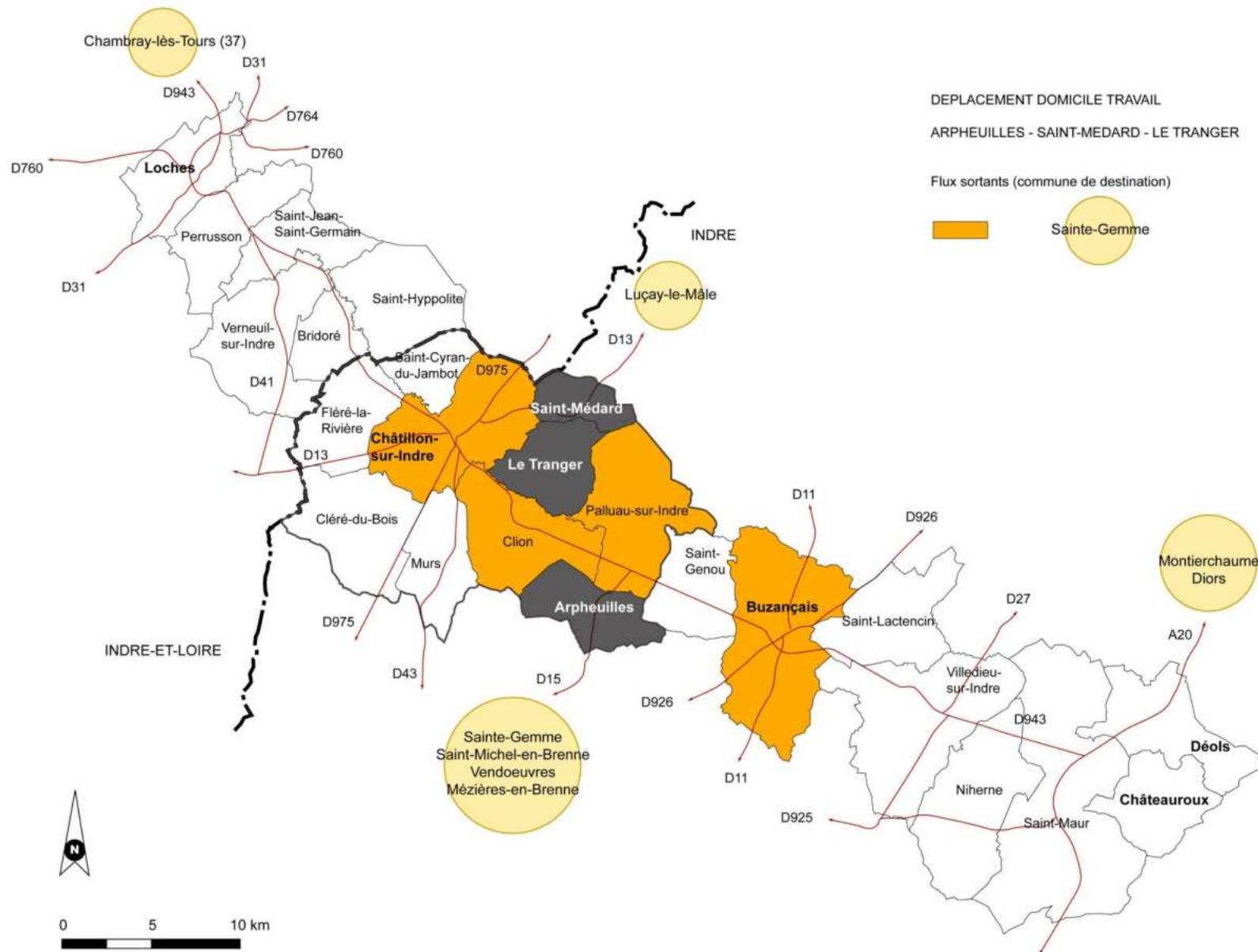
Saint-Médard (14)

Arpheuilles (10)

Flux sortants :

- Châtillon-sur-Indre (10), Buzançais (10), Saint-Gemme (10), Diors (10), Luçay-le-Mâle (10)
- Clion (5)

D943 / D13 / D15



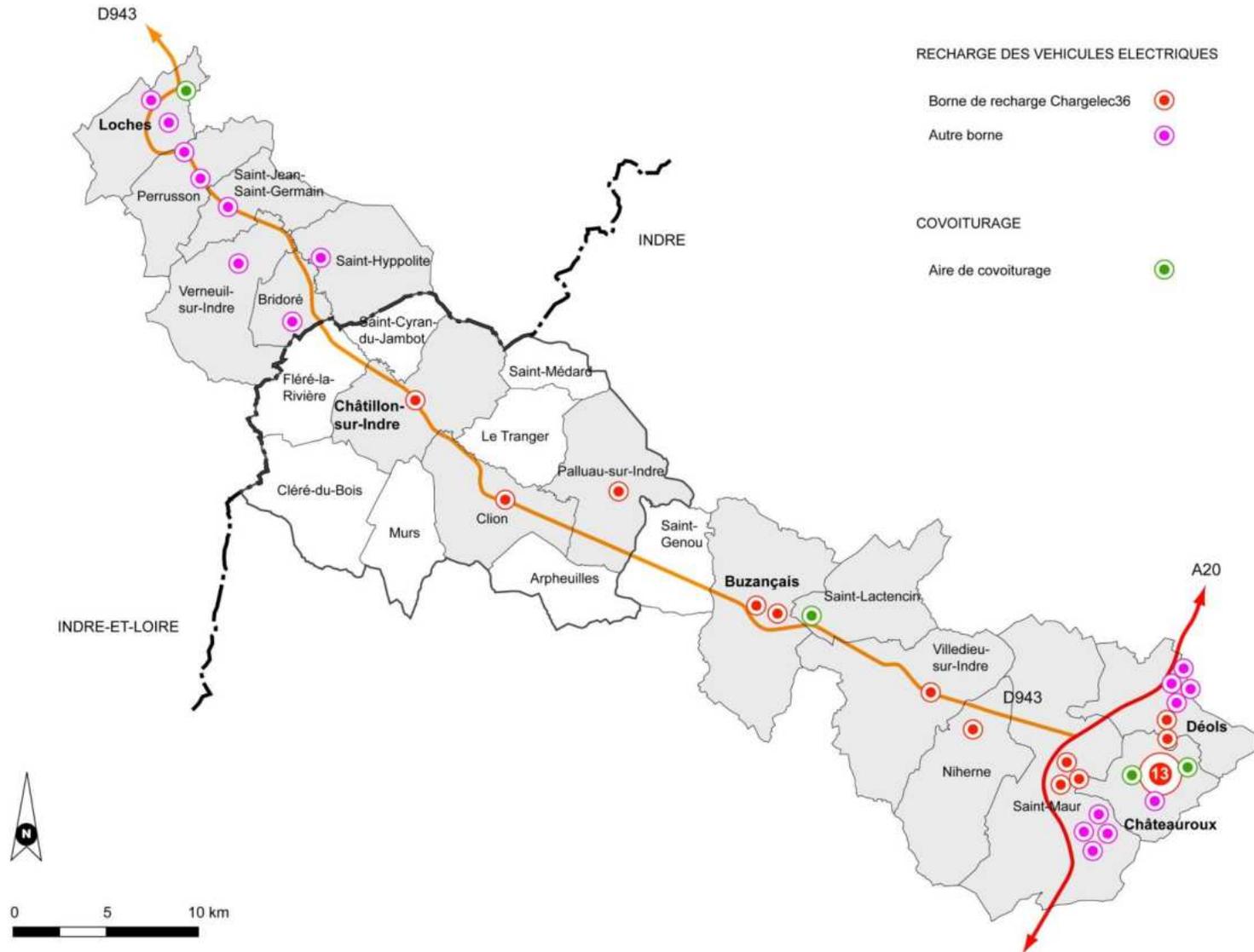
MOBILITES ALTERNATIVES

Trois bornes de recharge à Châtillon-sur-Indre, Clion et Palluau-sur-Indre (puissance normale).

Maillage SDEI : 15 km x 15 km entre deux points de charge (225 km²)

Pas d'aires de covoiturage (les plus proches : Loches et Saint-Lactencin près de la D943).

Quel constat sur le fonctionnement des bornes et le stationnement de véhicules pour le covoiturage ?



RESEAU REMI

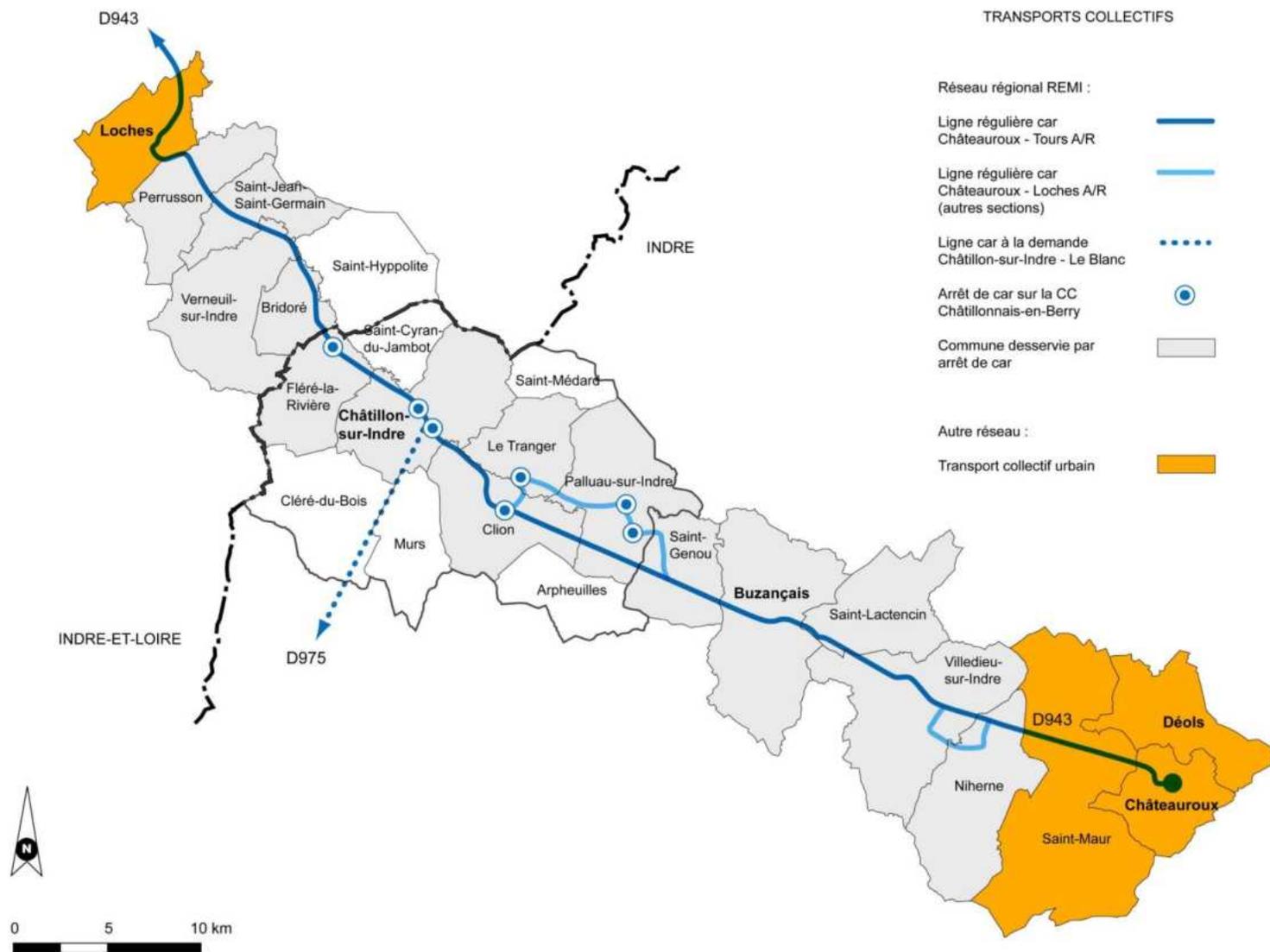
Ligne Châteauroux – Tours : 4 arrêts à Clion (1), Châtillon-sur-Indre (2) et Fléré-la-Rivière (1).

Ligne Châteauroux – Loches : 7 arrêts à Palluau-sur-Indre (2), Le Tranger (1), Clion (1), Châtillon-sur-Indre (2) et Fléré-la-Rivière (1).

Ligne de transport à la demande entre Châtillon-sur-Indre et Le Blanc.

Quel constat sur la fréquentation des cars ?

Demande d'un arrêt supplémentaire sur la D943 près de la zone d'activité des Sables de Beauregard.



MOBILITE ET ZONES URBAINES

Entrées et traversées de ville D943

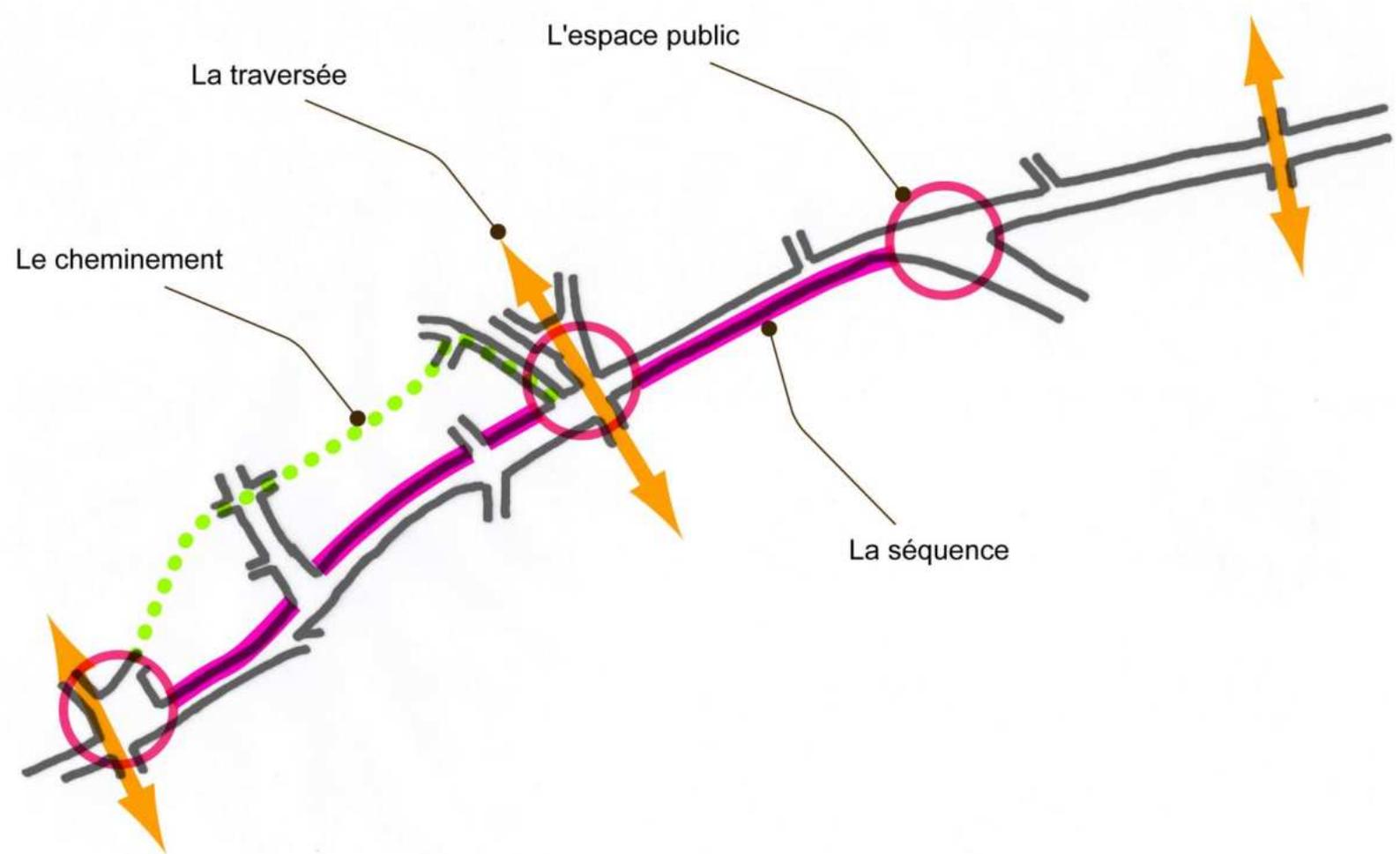


Des entrées qui font bien la transition rural / urbain à travers des alignements d'arbres, des trottoirs enherbés...

Mais des traversées routières, qui coupent les bourgs. Le caractère routier a du mal à s'effacer.

Limiter l'aspiration :

- Marquer les carrefours, les transversales et les traversées piétonnes
- Créer des séquences urbaines
- Créer des parcours piétons/ cycles dans les séquences ou dans des voies parallèles



PLAN GUIDE

Châtillon-sur-Indre

Marie PIAU
Jérôme QUATREPOINT
Christophe DUBOST



**ÉTUDE URBAINE ET PAYSAGÈRE/PLAN GUIDE
COMMUNE DE CHÂTILLON SUR INDRE.**
PHASE 2 : PROGRAMME INTENTIONNEL - RÉUNION R6 27 JUILLET 2021.
PROGRAMME: BOULEVARD GÉNÉRAL LECLERC.

Séquence n°1: partie Nord - Accès au parking du champ de Foire - Halte urbaine

Séquence n°2a : partie centrale - Accès transversaux vers le cœur de ville.

Séquence n°2b : partie centrale - Accès transversaux vers le cœur de ville par la rue Bellemain.

Séquence n°3 : partie Sud Châteauroux - Élargissement de la bande piétonne coté remparts

ÉTUDE URBAINE ET PAYSAGÈRE/PLAN GUIDE COMMUNE DE CHÂTILLON SUR INDRE.

PHASE 2 : PROGRAMME INTENTIONNEL - RÉUNION R6 27 JUILLET 2021.

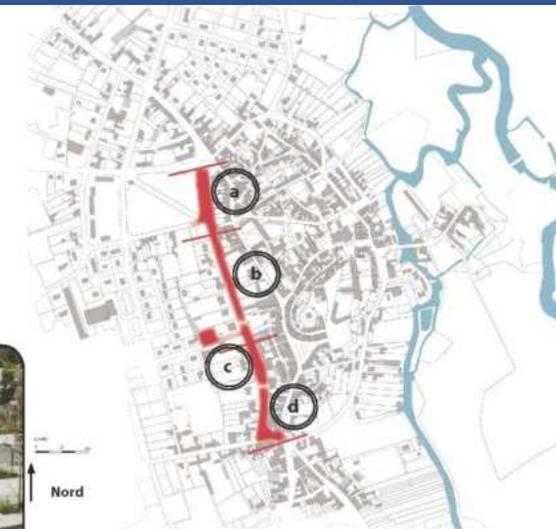
ESQUISSE: BOULEVARD GÉNÉRAL LECLERC.

PLAN GUIDE

Assemblage séquences n°1, n°2a n°2b, n°3, n°4 : Intention Esquisse sur l'ensemble du linéaire du Boulevard du Général Leclerc -
Axe Tours / Châteauroux.

Châtillon-sur-Indre

Marie PIAU
Jérôme QUATREPOINT
Christophe DUBOST



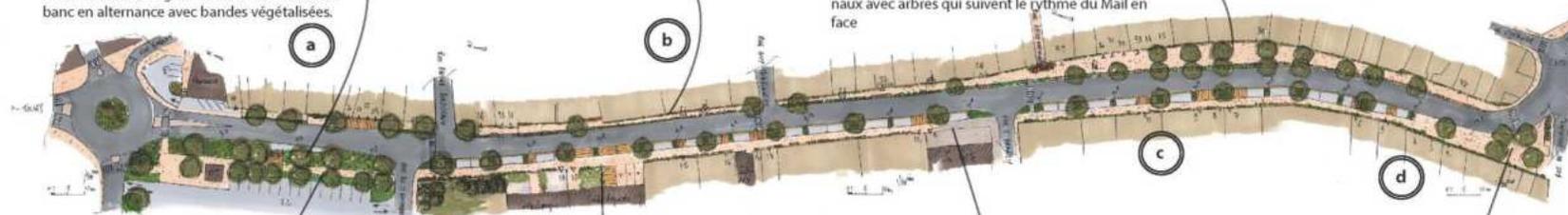
Accroches Entre le Mail Boulevard planté et le champ de Foire- Dégagement de l'espace piéton entre un double alignement d'arbres + assises banc en alternance avec bandes végétalisées.



Création d'un «paysage» en pied de remparts avec un passage léger pour les piétons.



Sur largeur qui donne une épaisseur au Mail avec un double alignement d'arbre coté Est. Coté Ouest alternance stationnements longitudinaux avec arbres qui suivent le rythme du Mail en face



Ourllet de deux rangées d'arbres qui apporte fraîcheur en été par un couvert végétal dense qui guide la promenade.



Transversalité urbaine. Dégagement de petite placette urbaine en front de services et commerces.



Transversalité urbaine. Insertion de places de parking perpendiculaires à la voie pour la desserte en équipement et en commerces.



Ilot de verdure pour l'entrée vers le boulevard. Appel visuel vers un front végétalisé avec une épaisseur arborée.



Lotissements



Clion rue Flandre Dunkerque



Clion rue Frontenac



Châtillon-sur-Indre rue A. France



Châtillon-sur-Indre rue de Solférino



Fléré-la-Rivière rue des AFN 1952-1962



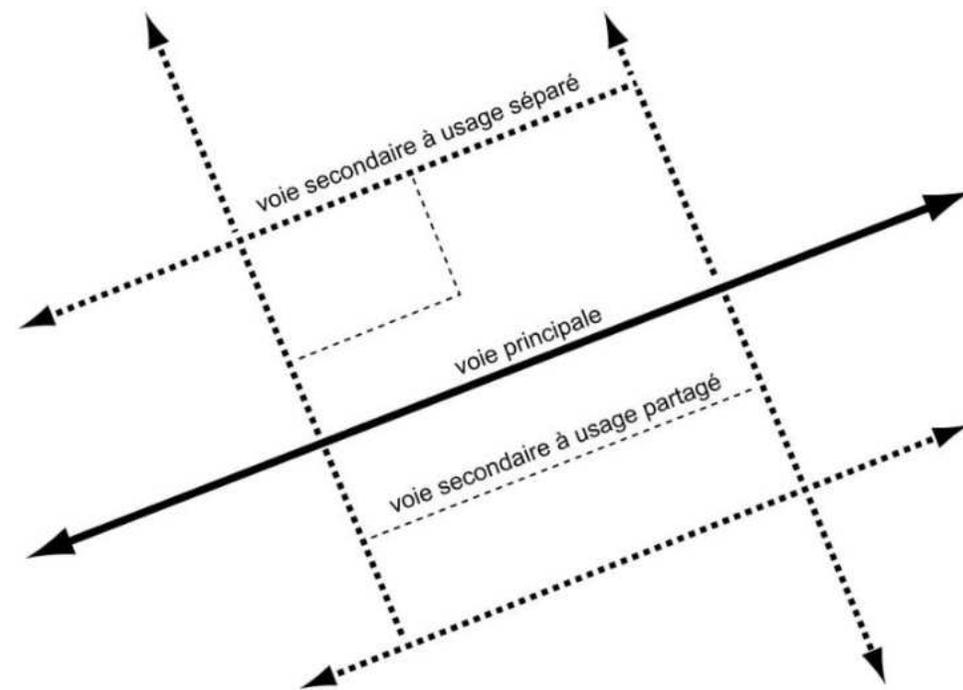
Fléré-la-Rivière rue Neuve

Des voiries et surlargeurs qui contribuent parfois à la consommation d'espace (les espaces collectifs peuvent représenter 1/3 de la surface d'une opération).

Tenir compte de la fonction des voies : sans trafic de transit, limiter les largeurs des voies.

HIERARCHIE DES VOIES

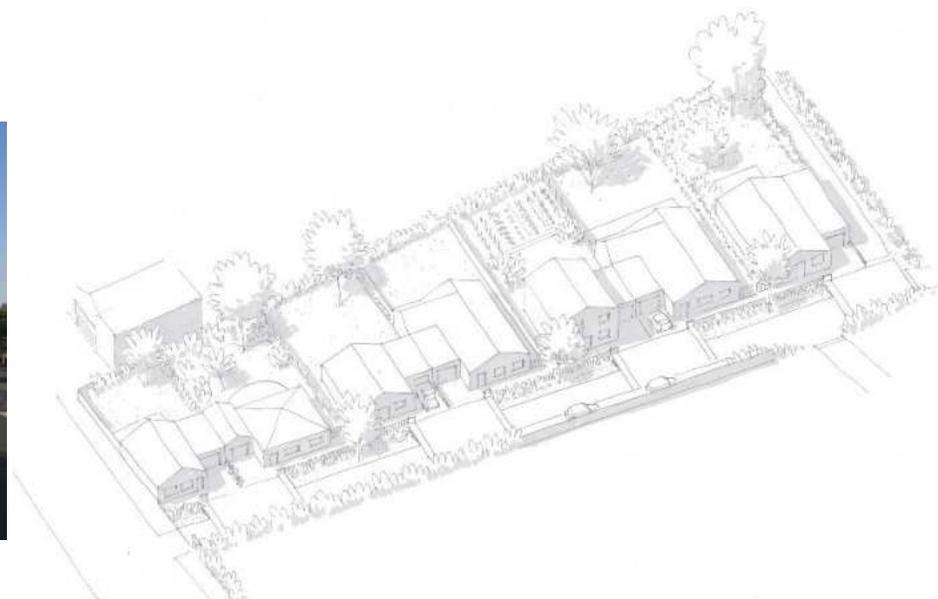
Type de voies	Principale		Secondaire	
		Usage séparé	Usage partagé	
Définition	Elles assurent les liaisons entre les quartiers et les accès aux grandes voies de transit	Elles assurent une desserte interne à une opération ou desservent quelques habitations.	Elles desservent quelques habitations. A réaliser sous conditions, notamment faible longueur de voie et vitesse très limitée	
Caractéristique	Séparation des principaux usages	Séparation des principaux usages	Mixité des usages	
Composantes, avec adaptation possible à l'opération	Chaussée / places de stationnement en long ponctuelles, sur un côté / marquage de l'espace cyclable / trottoirs	Chaussée / trottoir sur un côté / accotement végétalisé sur l'autre côté, éventuellement simplement enherbé	Chaussée / accotements enherbés / emprise faible, pas de séparation entre les usages	



GERER L'EAU PLUVIALE EN OPERATION D'AMENAGEMENT ET ACCOMPAGNER LA MOBILITE

Les espaces verts publics peuvent agrémenter les lieux et permettre de gérer les eaux pluviales, par la réalisation de fossés, de noues plantées... Leur réalisation a un coût d'entretien, mais elle permet de limiter les coûts d'entretien des réseaux sur le long terme. En tuyau souterrain, les travaux de réparation supposent d'ouvrir la voie.

Les solutions envisageables : noues plantées, tranchées drainantes, fossés, bandes enherbées



Le partage de la voirie

Usagers	ZONE 30
Piétons et PMR	<ul style="list-style-type: none"> - Limitier les passages piétons, - Contraint au respect du Code de la route, notamment en terme de traversée et d'usage des trottoirs, - Traversée des piétons dans de bonnes conditions de sécurité grâce aux vitesses réduites (lorsque absence de passages piétons à moins de 50 mètres).
Cyclistes	<ul style="list-style-type: none"> - Partage de la chaussée avec les autres véhicules sans aucun aménagement spécifique (pas de piste ni de bande cyclables, juste des pictogrammes au sol...), - Double sens cyclable généralisé (sauf exception), - Circulation interdite sur les trottoirs, - Priorités classiques du Code de la route.
Véhicules motorisés & Transports en commun	<ul style="list-style-type: none"> - L'ensemble de la zone est aménagé de façon cohérente avec la limitation de vitesse - Vitesse réduite à 30 km/h, - Règles classiques du Code de la route.



Le partage de la voirie

Usagers	ZONE DE RENCONTRE
Piétons et PMR	<ul style="list-style-type: none"> - Pas de trottoir surélevé, pas de passage piéton, - Matériau au sol différent, - Les piétons sont prioritaires sur tous les véhicules (sauf tramways...), - Ils peuvent circuler sur toute la largeur de l'espace public.
Cyclistes	<ul style="list-style-type: none"> - Partage de la chaussée sans aucun aménagement spécifique (pas de piste ni de bande cyclables, pas de pictogrammes...), - Double sens cyclable généralisé (sauf exception), - Priorité au piéton, - Vitesse réduite à 20 km/h.
Véhicules motorisés & Transports en commun	<ul style="list-style-type: none"> - L'ensemble de la zone est aménagé de façon cohérente avec la limitation de vitesse - Priorité au plus vulnérables (piétons, et cyclistes), - Vitesse réduite à 20 km/h, - Tout arrêt ou stationnement en dehors des emplacements prévus, est interdit.



Les bandes cyclables

- ◆ Largeur préconisée :
 - 1,5m hors marquage (T3 5u)
 - 1m ponctuellement si point dur
 - 2m maxi (attention au stationnement sauvage)
- ◆ Sur-largeur préconisée de 0,5m si stationnement voiture longitudinal
- ◆ Arrêté de police obligatoire
- ◆ Conception :
 - Emprise disponible sur la chaussée
 - Trafic modéré sur la voie circulée
 - Vitesses limitées sur la voie circulée
 - ➔ *Plutôt en agglomération, très rarement observé hors agglomération*



C113



B22a



Les pistes cyclables

- ◆ Largeur préconisée :
 - 2m pour piste unidirectionnelle
 - 3m pour piste bidirectionnelle
- ◆ Arrêté de police obligatoire
- ◆ Conception :
 - Convient pour de longues sections et peu d'accès riverains
 - Emprise disponible sur le profil en travers
 - Attention à bien traiter la réinsertion des cyclistes dans la circulation générale, notamment au niveau des carrefours et des extrémités



C113



B22a



Les voies vertes

- ◆ Largeur préconisée :
 - Entre 3 et 5m

- ◆ Conception :
 - Route exclusivement réservée à la circulation des véhicules non motorisés, des piétons et des cavaliers (si présence du panneau M4y )
 - Voies ferrées déclassées
 - Chemins forestiers
 - Traversées de parcs
 - Chemins de halage
 - ...
 - Eviter les pentes supérieures à 3 %



C115



PLAN DEPARTEMENTAL DES ITINERAIRES DE PROMENADE ET DE RANDONNEE

L'article L.361-1 du code de l'environnement précise :

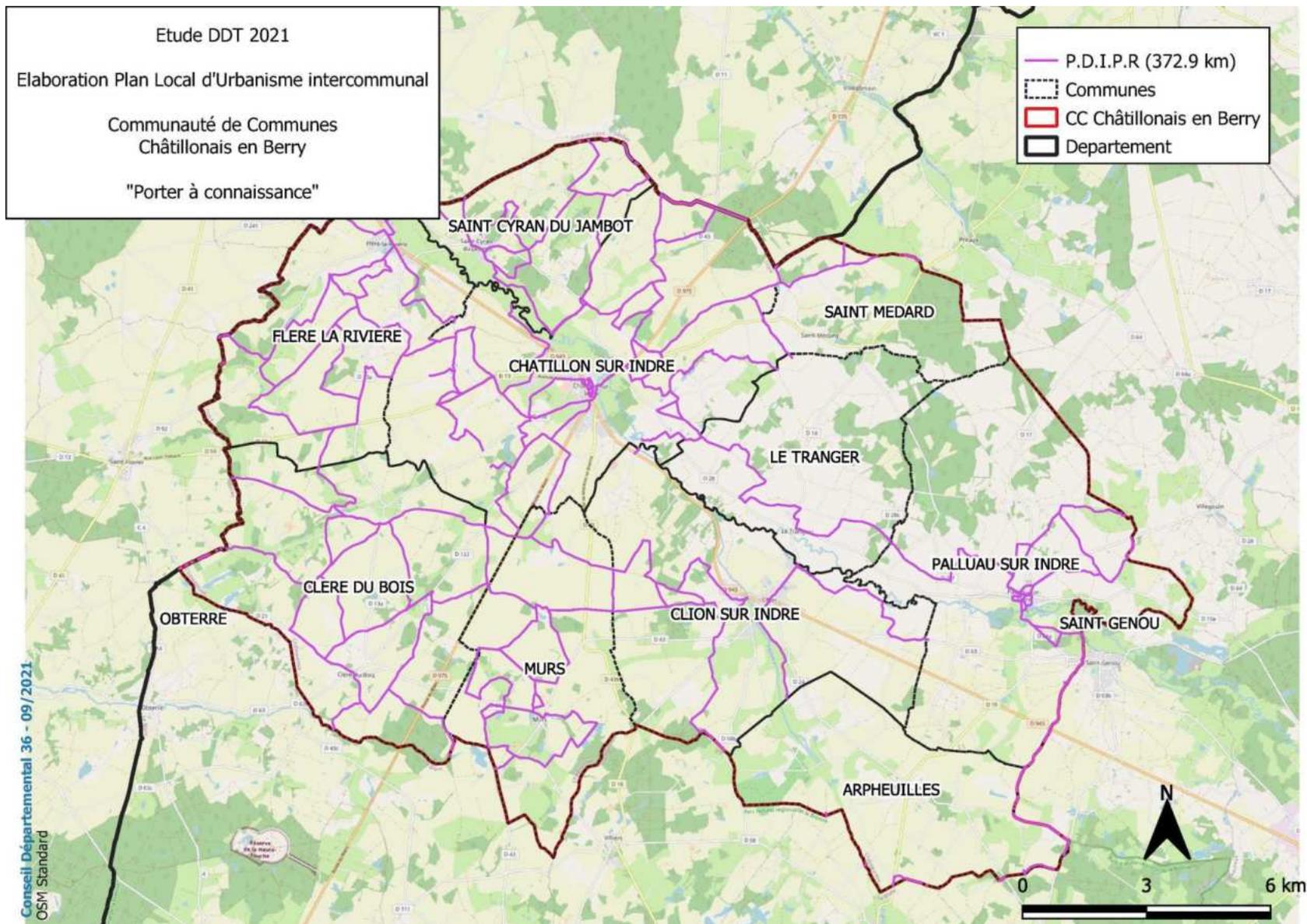
- « (...) Toute aliénation d'un chemin rural susceptible d'interrompre la continuité d'un itinéraire inscrit sur le plan départemental des itinéraires de promenade et de randonnée doit, à peine de nullité, comporter soit le maintien, soit le rétablissement de cette continuité par un itinéraire de substitution. Toute opération publique d'aménagement foncier doit également respecter ce maintien ou cette continuité.

La circulation des piétons sur les voies et chemins inscrits au plan départemental des itinéraires de promenade et de randonnée, ou ceux identifiés pour les chemins privés, après conventions passées avec les propriétaires de ces chemins, par les communes et les fédérations de randonneurs agréées s'effectue librement, dans le respect des lois et règlements de police et des droits des riverains.

Les maires, en vertu de leur pouvoir de police, peuvent, le cas échéant, réglementer les conditions d'utilisation de ces itinéraires. (...) ».

PLAN DEPARTEMENTAL DES ITINERAIRES DE PROMENADE ET DE RANDONNEE

Des bourgs reliés aux chemins inscrits
au PDIPR à l'exception d'Arpheuilles et
de Saint-Médard.

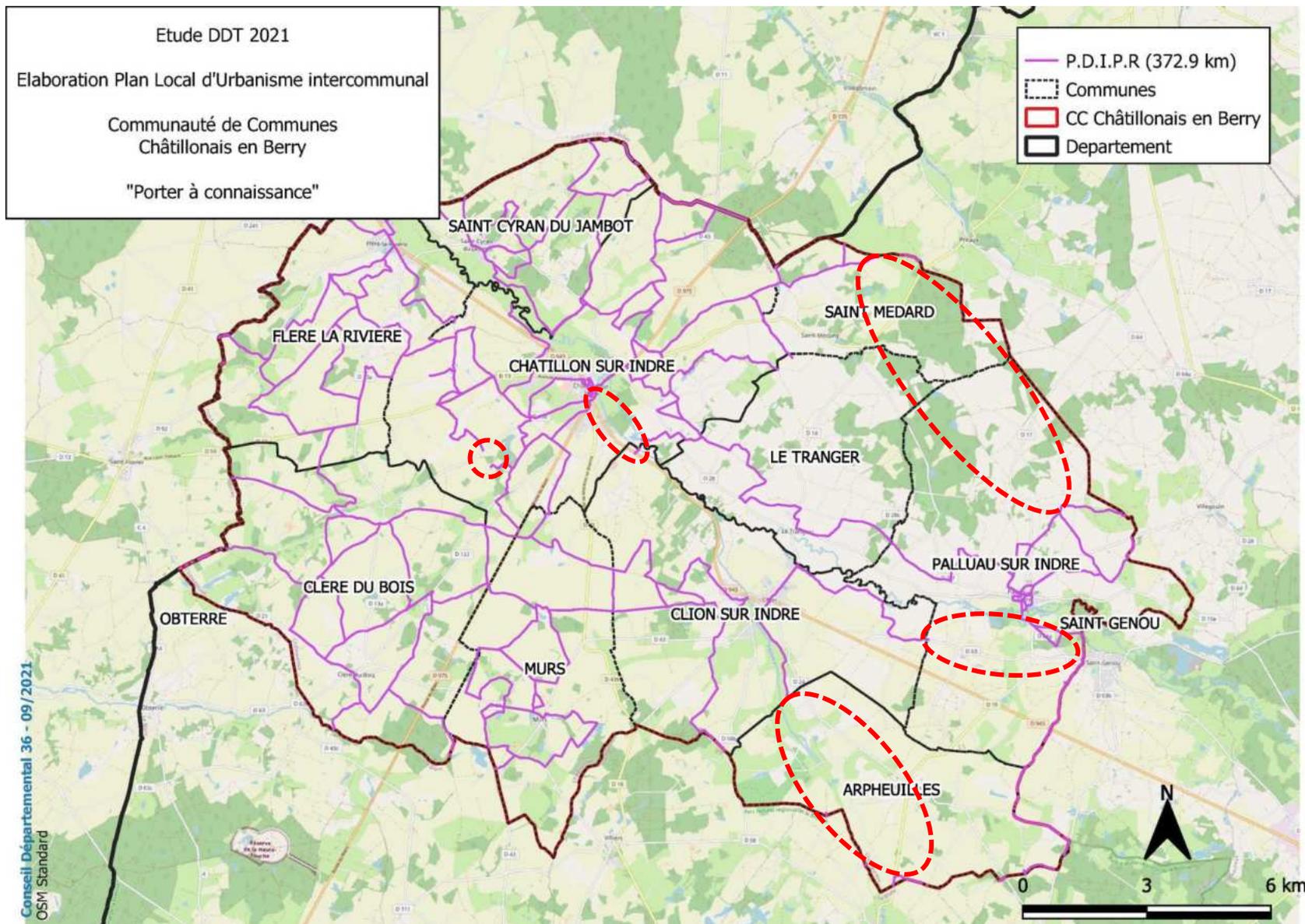


PLAN DEPARTEMENTAL DES ITINERAIRES DE PROMENADE ET DE RANDONNEE

Des bourgs reliés aux chemins inscrits
au PDIPR à l'exception d'Arpheuilles et
de Saint-Médard.

Compléter les maillons manquants 

Relier les chemins à partir des
opérations d'aménagement proches



MOBILITE

Cheminement



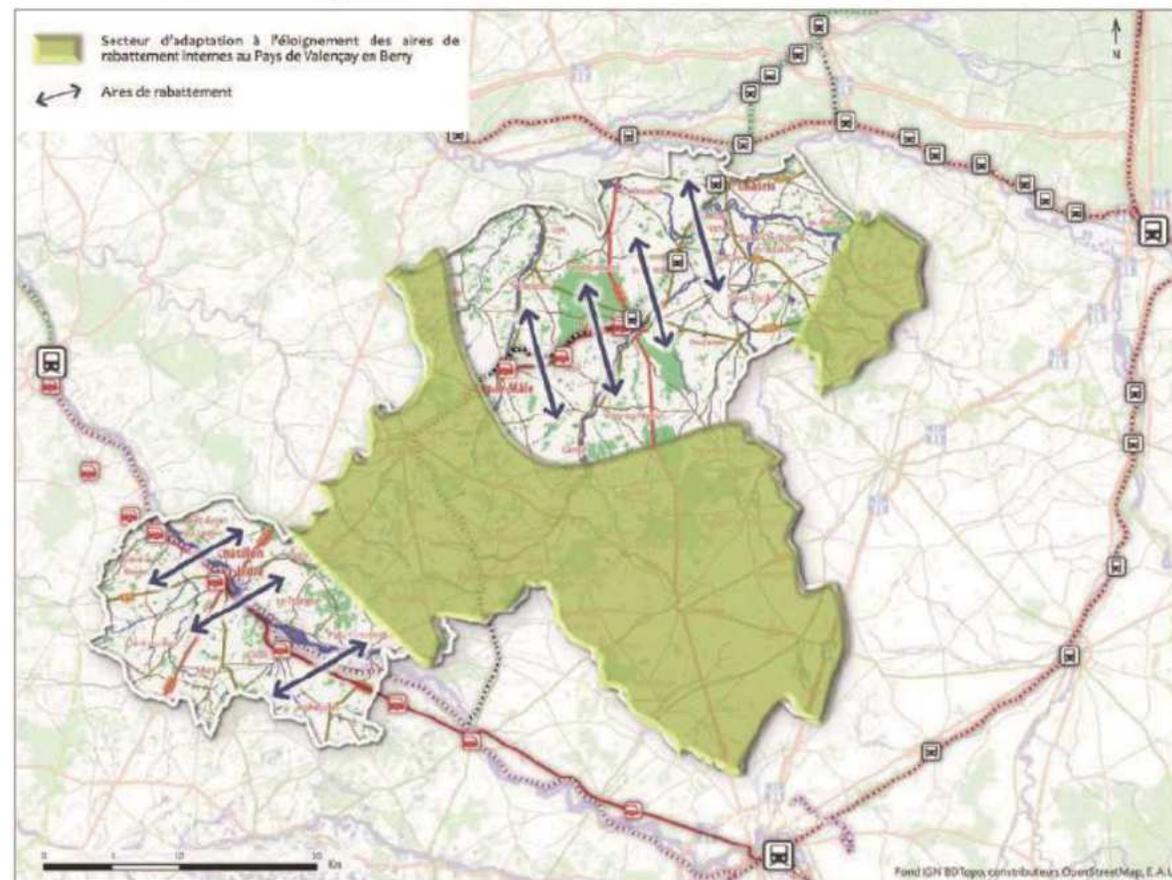
Une plus value urbaine et fonctionnelle : cadre de vie, sécurisation du déplacement...

SCOT DU PAYS DE VALENCAY EN BERRY

Objectifs :

- Renforcer l'accessibilité : organiser la desserte de transport en commun ou massifié en encourageant l'intermodalité dont le rabattement de l'offre vers des haltes TER car Fléré-la-Rivière – Châtillon-sur-Indre – Clion, en direction de Loches, Buzançais et Châteauroux. Le Pays soutient la démarche engagée par le SCOT du Pays Castelroussin souhaitant la reprise de la mission de la ligne ferrée Châteauroux – Loches.
- Créer un réseau d'aires de covoiturage.
- Encourager le développement de plans interentreprises et entreprises.

Orientations générales en matière de transport et de déplacements

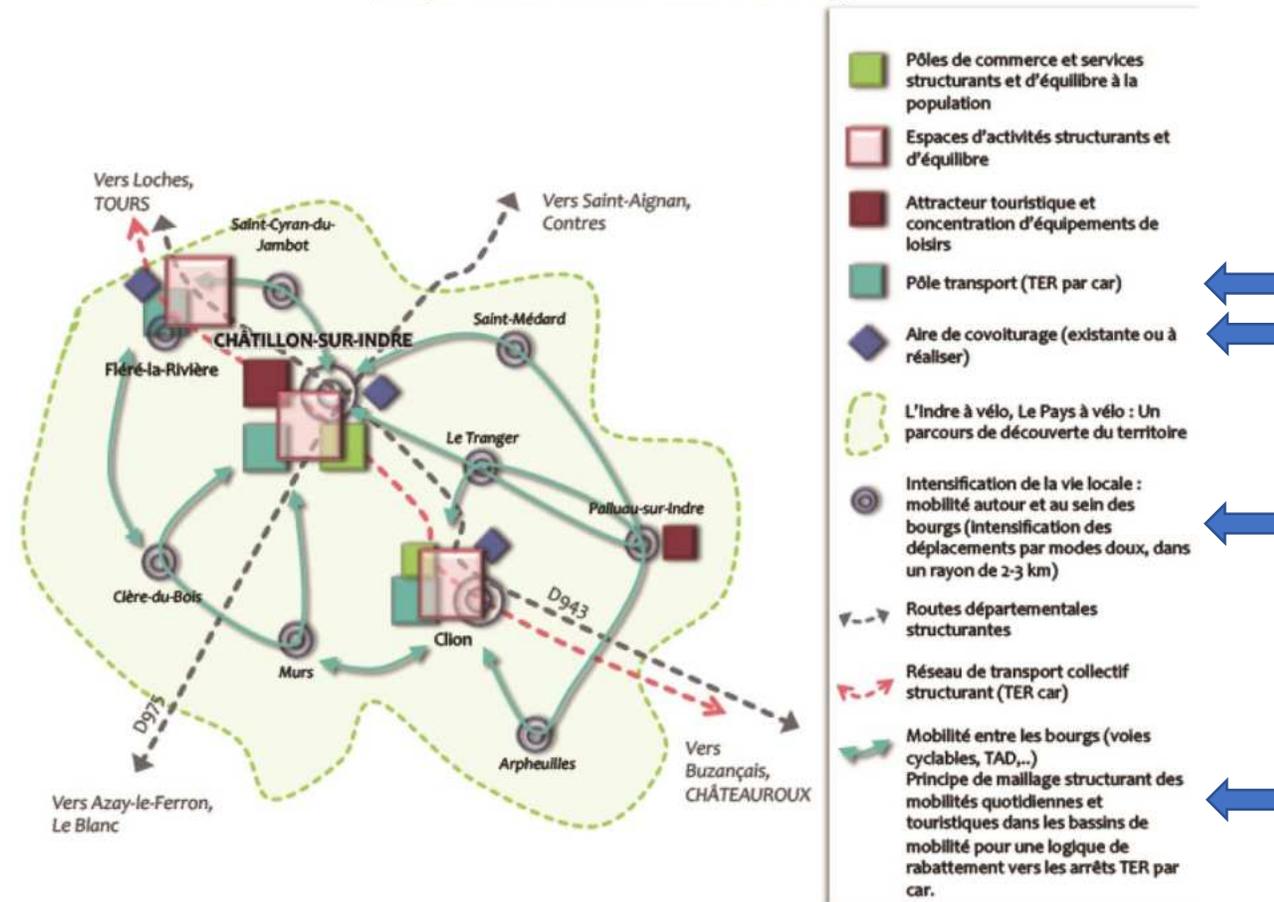


SCOT DU PAYS DE VALENCAY EN BERRY

Objectifs :

- Promouvoir une diversité de l'offre de mobilité.
- Renforcer les modes doux pour les déplacements de proximité.
- Mailler le territoire avec un réseau d'infrastructures propice à l'utilisation des modes doux de déplacements et à la définition d'itinéraires cyclables intercommunaux sécurisés.

L'espace de vie du Châtillonnais-en-Berry



SNCF IMMOBILIER
DIRECTION IMMOBILIERE TERRITORIALE CENTRE OUEST
15, Boulevard de Stalagrad - 44 000 NANTES



Nantes, le 15 SEP. 2021

Monsieur le Directeur
Direction Départementale des Territoires
181 Rue de Bourgogne
45042 ORLEANS cedex 1

A l'attention de Carole HAI

N/Réf : 2109D0038PVI-SG-RMD
Affaire suivie par Rose-Marie DECLERCK
rose-marie.declerck@sncf.fr

Objet : PLUI de la Communauté de Communes de Châtillonnais-en-Berry

Monsieur le Directeur,

Par courrier daté du 13 août 2021 vos services m'ont transmis une consultation dans le cadre de l'élaboration du porter à connaissance concernant le Plan Local d'Urbanisme Intercommunal de Châtillonnais-en-Berry et je vous en remercie.

Je vous prie de trouver ci-dessous nos préconisations :

Sujets commerciaux :

Le client Céréaliier VILLEMONT de la SEM FERVAL a son ITE (Silo) situé à Argy et connecté à la gare de Buzançais. Lors de notre dernière rencontre client la directrice de l'entreprise VILLEMONT, accompagnée de son responsable logistique et production, a formulé le vœu d'une réouverture de la partie de la ligne Buzançais / Loches.

Cette demande a été justifié par le fait que cela permettrait aux flux céréaliers à destination de la façade atlantique transitant par Tours / St Pierre des Corps de gagné du temps, et donc économie de cout, en effectuant directement la translation Buzançais / Loches / Tours.

A ce jour pas de prévision de réouverture de cette portion de ligne mais demande à prendre en compte en complément d'une réflexion qui pourrait être faite avec une demande de réouverture de la ligne au service voyageur.

Sujets environnement & développement durable :

SNCF Réseau est ouvert pour étudier les projets qui pourraient être développés sur l'emprise des lignes qui ne sont plus circulées (voies vertes, mobilités alternatives, autres projets spécifiques)

Sujets environnement & développement durable :

SNCF Réseau est ouvert pour étudier les projets qui pourraient être développés sur l'emprise des lignes qui ne sont plus circulées (voies vertes, mobilités alternatives, autres projets spécifiques)

ATOUTS

- Voie de transit D943
- Réseau REMI de transport en commun
- 2 bornes de recharge pour véhicules hybrides
- Plan guide de Châtillon-sur-Indre
- Plan départemental des itinéraires de promenade et de randonnée

FAIBLESSES

- Traversées urbaines par la D943 (Châtillon-sur-Indre, Clion, Fléré-la-Rivière) et tissu étiré
- Nuisances potentielles dues à la voie en partie urbaine
- Liaisons transversales du réseau de transport en commun
- Pas d'aire de covoiturage identifiée
- Maillage des cheminements piétonniers en opération d'aménagement

OPPORTUNITES

- Rabattement vers les arrêts de car TER pour favoriser l'intermodalité
- Création d'aires de covoiturage
- Développement des liaisons douces urbaines vers les chemins du PDIPR et les arrêts de car TER
- Compléter ponctuellement le PDIPR
- Réutilisation de la voie ferrée
(- Arrêt de car près des zones d'activité)

MENACES

- Développement des déplacements domicile – travail et le phénomène de commune dortoir
- Moyens financiers pour développer l'intermodalité
- Usage de la voiture favorisé en secteur à faible densité de population (communes en deuxième rideau par rapport à la D943)

Hiérarchisation des enjeux :

- Développer l'intermodalité dans les pôles urbains (voitures / cars / bornes de recharge / cheminements)
- Accompagner le développement des véhicules hybrides et électriques (limiter les gaz à effet de serre)
- Limiter les nuisances dans les traversées urbaines de la D943
- Augmenter les modes actifs de déplacement (piéton, vélo)
- Faciliter les liaisons entre les communes rurales et les pôles urbains
- Favoriser un urbanisme des courtes distances (urbanisme compact, cheminements)
- Réutiliser la voie ferrée (voie verte...)
- Développer l'accessibilité pour les personnes à mobilité réduite
- Autres...

Hiérarchisation des moyens :

- Imposer la réalisation de voies douces en opération d'aménagement
- Créer des bandes et pistes cyclables
- Sécuriser le stationnement des vélos
- Fixer dans les opérations de construction des obligations minimales pour le stationnement des vélos
- Limiter les obligations en matière de stationnement routier
- Développer le stationnement urbain de proximité, en poche (après curetage par ex)
- Mutualiser les parcs de stationnement
- Généraliser les études de Plan guide
- Développer un réseau local de transport à la demande
- Développer les zones de rencontre (20 km/h, usage partagé)
- Autres...