

COMMUNAUTE DE COMMUNES DU CHATILLONNAIS-EN-BERRY

Département de l'Indre

ELABORATION DU PLAN LOCAL D'URBANISME INTERCOMMUNAL

4-12.

ETUDE DE DEROGATION AU PRINCIPE D'INCONSTRUCTIBILITE LE LONG
DES ROUTES A GRANDE CIRCULATION : D943 / FLERE-LA-RIVIERE



Communauté de Communes du Châtillonnais-en-Berry
1, rue Maurice Davaillon
36700 CHATILLON-SUR-INDRE

Vu pour être annexé à la délibération
d'arrêt de l'élaboration du Plan Local
d'Urbanisme intercommunal par le conseil
communautaire en date du

Le Président
Gérard NICAUD

SOMMAIRE

Préambule	3
La D943 et la zone Uy d'entrée de bourg de Fléré-la-Rivière	
1. Contexte sur la commune de Fléré-la-Rivière	5
1.1. Situation	
1.2. Trafic routier	
2. Caractéristiques des espaces le long de la D943	6
2.1. Nuisances et risques	
2.1.1. Classements routiers	
2.1.2. Autres nuisances et risques	7
2.1.3. Synthèse	8
2.2. Paysage, urbanisme et architecture	9
2.2.1. Topographie	
2.2.2. Sections routières	10
2.2.3. Occupation du sol	11
2.2.4. Approche visuelle	12
2.2.5. Urbanisme et architecture	13
2.2.6. Synthèse	14
3. Amendement Dupont : quelle application pour le projet de PLU ?	15
3.1. Règles d'implantation proposées	
3.2. Autres règles	16
3.3. Impact de la dérogation	17

Préambule

■ La D943 est une route classée à grande circulation, soumise de ce fait aux dispositions de l'amendement Dupont sur les entrées de ville. Ces dispositions sont codifiées aux articles L.111-6 à L.111-10 du code de l'urbanisme. Elles précisent qu'en-dehors des espaces urbanisés, les constructions ou installations sont interdites dans une bande de 75 mètres de part et d'autre de l'axe de ces routes.

■ Des règles différentes peuvent être fixées par le PLU 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.

■ Sur la communauté de communes du Châtillonnais-en-Berry, le zone d'activité Uy située en entrée du bourg de Fléré-la-Rivière est concernée par ces dispositions, pour la partie non bâtie. Elle est entourée sur le plan ci-après (parcelle ZE052 en partie). Elle est couverte par l'OAP n°3. La présente étude a pour objet de déroger au principe d'inconstructibilité, de définir la règle de recul adaptée et les mesures complémentaires nécessaires.

Les autres zones urbaines ou à urbaniser du PLUI ne sont pas concernées : hors bande de 75 mètres ou terrain situé en zone urbaine, ou terrain déjà urbanisé.

La zone Uy de Fléré-la-Rivière concernée. Extrait du projet de PLUi



1. Contexte sur la commune de Fléré-la-Rivière

1.1. Situation

La route départementale 943 met en relation Tours à Châteauroux. Elle est aussi un barreau routier important entre les autoroutes A20 (Paris-Toulouse) en sens nord-sud, et A85 (Lyon-Nantes) en sens est-ouest.

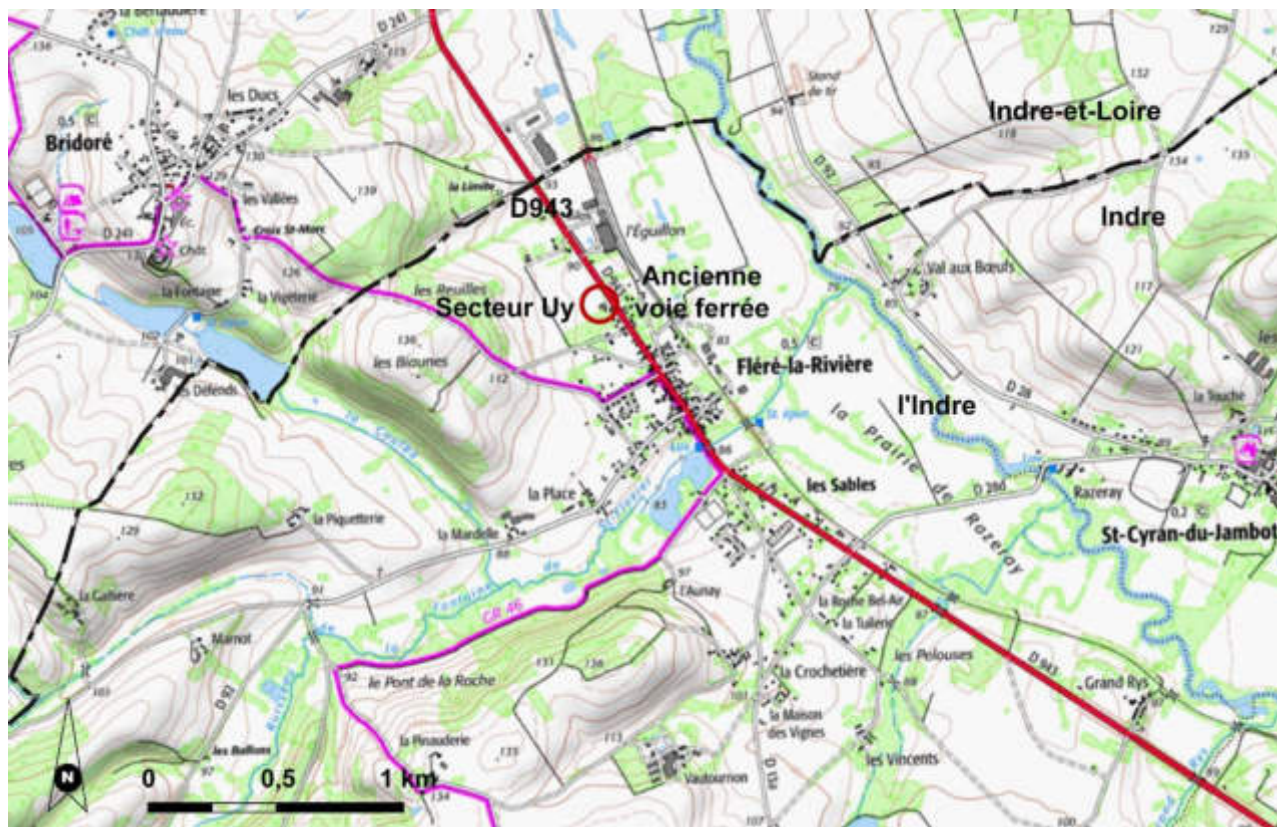
La communauté de communes est un territoire de flux de passage entre le val de Loire et le Berry. Fléré-la-Rivière est en situation de porte d'entrée dans le département de l'Indre par la D943. A cet endroit, la route a un tracé rectiligne. Elle est en bord de vallée, séparée de l'Indre par la voie ferrée, en terrain plat.

1.2. Trafic routier

Les données départementales sur les comptages routiers dans les deux sens datent de 2019. Le nombre de véhicules entre Châtillon-sur-Indre et la limite départementale avec l'Indre-et-Loire par la D943, est de 4 708 véhicules par jour.

Un comptage réalisé du 28 avril au 4 mai 2022 dans le centre de Fléré-la-Rivière recense 4 959 véhicules dans les deux sens, pour une vitesse moyenne de 41 à 45 km/h selon le sens. Il est un peu supérieur à 4 000 véhicules jours entre Châtillon-sur-Indre et Buzançais. Le nombre de véhicules augmente à l'approche de Châteauroux et après Loches. Près d'un véhicule sur 5 est un poids lourd.

Traversée de Fléré-la-Rivière par la D943



Fond : IGN – Géoportail

2. Caractéristiques des espaces le long de la D943

2.1. Nuisances et risques

2.1.1. Classements routiers

Le classement sonore des infrastructures de transports terrestres définit les secteurs affectés par le bruit des infrastructures et les prescriptions d'isolement acoustique applicables. Il comprend 5 catégories de voies, de la catégorie 1 la plus bruyante à la catégorie 5 la moins bruyante. Ce classement est pris en compte à l'occasion de projets de constructions. Sur la communauté de communes, il concerne la D943 de Châtillon-sur-Indre à la limite départementale avec l'Indre-et-Loire, principalement en catégorie 3 (100 mètres de part et d'autre de l'axe) et en petite partie intercalée en catégorie 4 juste avant Fléré-la-Rivière (30 mètres de part et d'autre de l'axe).

Le terrain du projet est sur environ 40 mètres situé en agglomération, dans la partie entre les panneaux d'entrées et sorties, et pour environ 40 autres mètres en-dehors de l'agglomération.

Le Schéma Directeur Routier Départemental classe les voies départementales selon leur importance et leur fonction. Le réseau routier est classé en différentes catégories qui déterminent des obligations de recul par rapport à l'alignement dans les PLU. La D943 est classée en première catégorie. Les règles de recul sont les suivantes, hors agglomération et hors lieu-dit :

- Habitations à 35 mètres de l'axe de la voie ;
- Autres constructions à 25 mètres de l'axe de la route.

Le classement sonore des infrastructures de transports terrestres

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

La D943 est concernée par le risque transport de matières dangereuses. Le risque est consécutif à un accident se produisant lors du transport de ces matières par ces voies routières. Des restrictions à la construction sont apportées dans les différentes zones des effets létaux, pour certains immeubles de grande hauteur et des établissements recevant du public. Des mesures de prévention et d'alerte sont par ailleurs mises en place.

2.1.2. Autres nuisances et risques

Les sites et sols pollués doivent être pris en compte par le PLUi pour limiter leur urbanisation et/ou s'assurer que les futurs usages seront compatibles. En cas de programmation d'un projet, le PLUi doit garantir la bonne intégration des contraintes liées à la pollution du terrain. Un site classé comme site et sol potentiellement pollué est situé au sud du terrain de projet, pour une ancienne station-service (Montenay combustible/ex Bre Jules), sur la partie actuellement occupée par l'entreprise Nouvelle BTE.

La commune n'est pas fortement exposée au phénomène de retrait-gonflement des argiles. Elle n'est pas couverte par le Plan de Prévention des Risques Naturels (PPRN) du Pays du Boischaux Nord. L'aléa est moyen dans le bourg de Fléré-la-Rivière.

La partie de la commune dans la vallée de l'Indre est concernée par le plan de prévention des risques d'inondation vallée de l'Indre de Sainte-Sévère-sur-Indre à Jeu-les-Bois et de Niherne à Fléré-la-Rivière. La zone Uy du bourg est en-dehors du PPRI. La zone inondable ne dépasse pas l'ancienne voie ferrée dans ce secteur, à environ 160 mètres à l'est du terrain.

Le silo Axéreal est une installation classée pour la protection de l'environnement (ICPE). Il est situé le long de la D943, à 110 mètres au nord du secteur Uy. Il n'y a pas d'impact pour le projet d'extension de la zone d'activités.

Axéreal - Activité située le long de la D943



La qualité de l'air sur le département de l'Indre est bonne au regard du bilan réalisé en 2018 par la DREAL Centre-Val de Loire. A noter qu'elle évolue en fonction des conditions météorologiques et des émissions de polluants atmosphériques issues principalement des activités humaines (agricole, industriel, réseau de transport, domestique...). Les données concernant la pollution de l'air en 2018 présentent des concentrations en dessous du seuil de qualité défini par l'Organisation Mondiale de la Santé (OMS) et l'Union Européenne (UE).

Le terrain n'est pas concerné par une servitude d'utilité publique.

2.1.3. Synthèse

Analyse par thème (art. L.111-8)	Atouts	Handicaps	Compatibilité loi Barnier	Dispositions pour le PLU
Nuisances (bruit, pollution atmosphérique)	Zone destinée aux activités, sans destination résidentielle, sans pollution atmosphérique. Le bruit de la circulation routière est une moindre nuisance pour les activités, par rapport à l'habitat.	-	Pas d'incidences : projet et classement au PLU neutres par rapport aux nuisances routières et aux destinations autorisées ; projet sans incidence vis-à-vis de la route.	Limiter le recul par rapport à la voie.
Sécurité (sécurité routière, pollution des sols, autres risques)	Secteur en prolongement de l'espace urbain, situé pour moitié entre les panneaux d'agglomération, en vis-à-vis d'habitations desservies individuellement. Terrain plat et à niveau par rapport à la voie. Bonne visibilité le long d'une voie au tracé rectiligne. Pas de pollution des sols.	Pas d'accès routier préexistant à hauteur de la parcelle ZE052. Secteur en partie avant le panneau d'entrée d'agglomération (environ 40 mètres).	Compatibilité : les aménagements de desserte sont à créer. La configuration des lieux ne présente pas de contraintes majeures. Point d'attention : les entrées / sorties en-dehors du panneau d'entrée d'agglomération	Limiter le recul par rapport à la voie. Regrouper les accès à la route. Marquer le passage urbain / rural (plantations).

2.2. Paysage, urbanisme et architecture

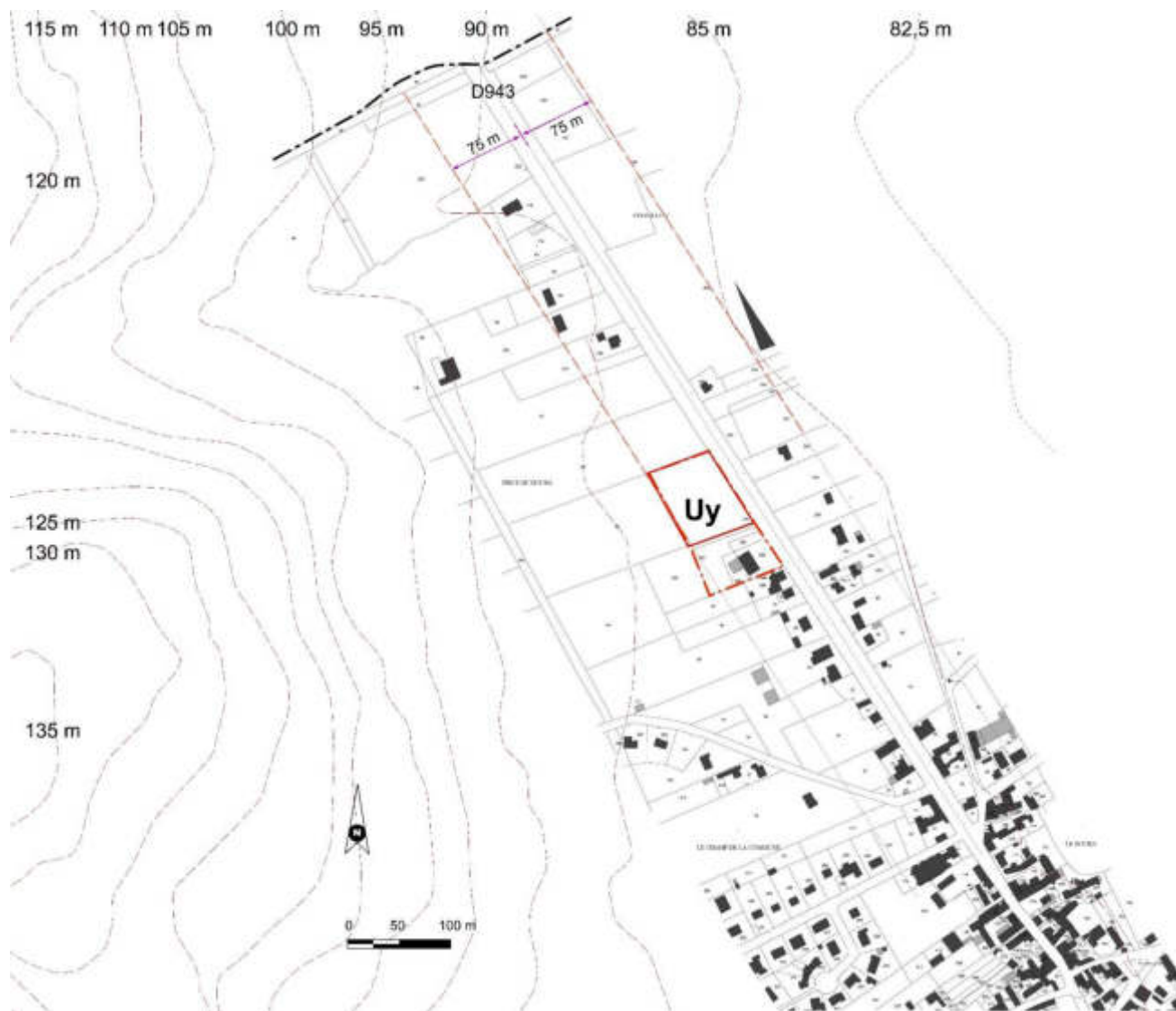
2.2.1. Topographie

En arrière plan, la butte des Biaunes culmine à 136 mètres. La butte est un espace naturel et agricole. Côté est, visible depuis la D943, le couronnement est boisé, puis des terrains agricoles s'étendent jusqu'à la route. Le terrain est en bas de versant, entre les cotes 85 et 90 mètres. La pente est faible du bas de versant jusqu'à l'Indre plus à l'est.

Le terrain est à hauteur de la route. Un fossé pluvial les sépare. Il n'y a pas de végétation sur ce côté ouest de la route.

Cette configuration ne pose pas de difficultés pour l'urbanisation.

D943, terrain et butte au couronnement boisé en arrière-plan.



2.2.2. Sections routières

Section 1 : des entreprises sont implantées en rive est de voie, sur la zone d'activité des Boires à Bridoré. Au passage de la limite départementale, une courte séquence est rurale, sur 130 mètres dans l'Indre, avec des alignements d'arbres principalement du côté est.

Section 2 (2a et 2b) : les Reuilles est un lieu-dit comprenant quelques habitations et activités, principalement Axéreal qui occupe une grande emprise de 3,20 ha. Le bâti est en recul par rapport à la voie, de 7 à 50 mètres pour les habitations, à 75 mètres pour le bâtiment Axéreal. Plusieurs accès sont situés sur les deux rives de voie, ce qui annonce l'arrivée prochaine dans le bourg. Les panneaux d'entrée d'agglomération, une habitation et le terrain réservé pour l'extension de la zone d'activité sont situés à la fin de cette section qui s'étend au total sur près de 400 mètres.

Le terrain de la zone d'activité est au basculement entre l'urbanisation diffuse et l'urbanisation groupée de l'entrée de bourg (2b). Sa façade (partie de la zone Uy non bâtie) le long de la route représente 80 mètres environ.

Section 3 : peu après les panneaux d'entrée d'agglomération, l'entrée dans le bourg est marquée par un alignement d'arbres d'abord côté est de la voie, puis sur les deux côtés de la voie. Les accès se multiplient avant de se réduire à hauteur des grandes propriétés qui précèdent l'entrée dans le centre du bourg. Cette entrée s'étend sur environ 250 mètres.

Section 4 : le centre-bourg commence ensuite. Le bâti est plus dense et d'alignement. Les grands arbres de la voute verte laissent la place à de larges trottoirs en pied d'immeubles. Des intersections avec des voies latérales commencent.



2.2.3. Occupation du sol

Les terres agricoles de culture se terminent globalement à l'ouest de la D943. A l'est, il s'agit essentiellement de prairies couvrant la vallée de l'Indre. Entre la D943 et l'ancienne voie ferrée, les terrains agricoles sont ponctuels et discontinus. La façade agricole est d'environ 200 mètres entre les Reuilles et les premières parcelles occupées par l'entreprise nouvelle BTE.

La partie boisée identifiée à l'inventaire forestier 2018 (forêt fermée de feuillus) contribue à marquer l'entrée de bourg, du côté droit en entrant.

Globalement de l'entrée dans la commune à l'entrée dans le bourg, les occupations du sol sont diverses et alternent. C'est un secteur de transition où s'imbriquent habitations, bâtiments d'activité et agriculture.

D943, habitat diffus en vis-à-vis de terres agricoles, avant l'entrée dans le bourg.



2.2.4. Approche visuelle

La route



Au niveau des Reuilles
(Axérial à gauche et habitations à droite)

L'entrée de bourg



Les entreprises et le terrain non bâti classés
en zone Uy sont à droite.

Les alignements d'arbres



Au niveau de la zone d'activité : entrée
arborée dissymétrique est/ouest

Les activités actuelles en Ub et Uy



Deux entreprises artisanales en Uy :
Nouvelle BTE (plomberie, chauffage...), la
Forge Ferblanc (ferronnerie) en 2nd rideau,
Une entreprise artisanale en Ub : taxi
(bâtiment blanc)



Avant l'entrée dans le bourg.



Gestion des tourne-à-gauche par marquage
au sol (vue en direction de Loches)



Les bas-côtés sont enherbés



Nouvelle BTE

2.2.5. Urbanisme et architecture

Implantation des constructions par rapport aux voies et emprises publiques

Le bâtiment de l'entreprise de taxi poursuit l'urbanisation du bourg. Le recul est limité, de 3 mètres par rapport à la limite avec l'emprise de la voie.

Le bâtiment de l'entreprise Nouvelle BTE est en recul minimum de 20 mètres par rapport à la limite avec l'emprise de la voie, et de 26 mètres par rapport à l'axe de la D943.

Implantation des constructions par rapport aux limites séparatives

Le bâtiment de l'entreprise de taxi est à environ 1,5 mètre de la limite séparative. Le bâtiment de l'entreprise Nouvelle BTE est à environ 3,8 mètres de la limite séparative latérale la plus proche. Mais le bâtiment est jointif en fond de parcelles, avec le bâtiment de la ferronnerie.

Hauteur des bâtiments

La hauteur est de 2 niveaux, d'un peu plus de 7 mètres, pour le taxi, et de hauteur équivalente pour le bâtiment Nouvelle BTE. Le volume du bâtiment de la ferronnerie poursuit celui de Nouvelle BTE, en second rideau.

Toitures

Le bâtiment du taxi comprend une partie avec acrotère. Un ancien volume a été repris. Il reste sans doute une partie de pente derrière l'acrotère.

Le bâtiment de l'entreprise Nouvelle BTE est à deux pentes, avec pentes d'environ 25 à 30°. La couverture est en tôle ondulée foncée. Identique pour la ferronnerie.

Façades

Bâtiment enduit blanc pour le taxi, et façade en bardage de tôle grise pour Nouvelle BTE, noire et vert vif pour la ferronnerie.

Clôtures

Grillages en panneau rigide vert sur soubassement béton, et sur une petite partie les grillages sont doublés de panneaux en lames de bois.

Espaces non bâtis extérieurs

L'aire de stationnement devant Nouvelle BTE et le taxi, est en enrobé, peu aménagée (ancien espace de la station-service) et une partie est enherbée avec présence d'une benne métallique pour les déchets, côté nord.

2.2.6. Synthèse

Analyse par thème (art. L.111-8)	Atouts	Handicaps	Compatibilité loi Barnier	Dispositions pour le PLU
Paysage (perspectives, aménagement des espaces publics et privés)	Arrière-plan boisé : versant de la butte avec couronnement boisé à l'ouest, bois d'une propriété au sud de la zone Uy.	Dissymétrie des rives de voie : alignement d'arbres côté est / bas-côtés sans plantations côté ouest. Visibilité lointaine côté nord.	Point d'attention : l'absence de végétation de premier plan ou d'adossement en fond de parcelles.	Planter en limite avec l'espace agricole, avant et arrière.
Urbanisme (tissu bâti, implantations et composition urbaine)	Deux bâtiments d'activité jointifs visibles en entrée de bourg, mais assez bas. Recul minimum de ces bâtiments de 26 mètres par rapport à l'axe.	Aire de stationnement en grande partie en enrobé, peu aménagée. Deux dessertes existantes à prendre en compte (ferroviaire avec parcelle en drapeau et accès agricole).	Point d'attention : incidence des espaces libres devant les futures implantations.	Limitier la hauteur des bâtiments à 8 mètres. Planter les parkings le long de la route de Tours. Recul minimum des futures constructions de 25 mètres. Parkings dans la bande de recul, si plantations sur site et haies en clôture.
Architecture (volumes, aspects extérieurs)	Terrains plats, non contraignants pour l'architecture. Bâtiments d'activité existants assez bas et principalement avec des pentes de toit.	Un bâtiment d'aspect cubique (acrotère en partie), imbriqué avec du bâti plus traditionnel.	Point d'attention : l'incidence potentielle des volumes des futures implantations, et des couleurs vives.	Privilégier des matériaux et couleurs s'intégrant dans l'espace naturel, donc foncés : clôtures et bâtiments. Privilégier des volumes simples et accompagnés par de la végétation.

3. Amendement Dupont : quelle application pour le projet de PLUi ?

3.1. Règles d'implantation proposées

La zone Uy d'entrée de bourg est en quasi-totalité dans la bande de 75 mètres de l'axe de la D943. La surface non bâtie de cette zone est de 0,51 ha : parcelle ZE052 en partie. La partie bâtie représente 0,37 ha. L'entreprise de taxi se situe dans la zone Ub jouxtant la zone Uy.

La zone Uy est en limite de l'enveloppe urbaine, à l'extérieur pour la parcelle ZE052 car les éléments qui font l'entrée de bourg ne se sont pas prolongés ou ont été supprimés, principalement les grands arbres d'alignement. La zone Uy est donc à découvert face à l'espace rural, et toutes les constructions et équipements sont et seront perceptibles dans le paysage si des efforts d'intégration ne sont pas conduits.

Les enjeux sont néanmoins ponctuels et gérables compte tenu des caractères du site :

- Secteur de transition entre l'espace rural et le bourg mais en prolongement du bourg ;
- Constructions présentes et arbres d'alignements d'entrée de bourg en vis-à-vis de l'extension de la zone Uy ;
- Voie rectiligne et avec une bonne visibilité de part et d'autre, en direction du bourg et en direction de Loches.



Dans ce contexte, le recul par rapport à la D943 peut être réduit. Un recul des bâtiments de 25 mètres minimum par rapport à l'axe de la voie, est proposé pour le règlement. C'est comparable au recul de l'autre bâtiment existant de l'entreprise Nouvelle BTE. Cela respecte aussi les dispositions du Schéma Directeur Routier Départemental.

La partie privée dans la bande de recul de 25 mètres peut être occupée par des parkings, car il faut tenir compte du fait que la profondeur de la zone est limitée. Cependant, il est nécessaire que ces parkings soient plantés et que les clôtures comprennent aussi des végétaux. Le règlement écrit sera complété et une orientation d'aménagement et de programmation est réalisée pour illustrer ce principe et le développer (fractionnement de parkings, continuité piétonne), voir page suivante.

3.2. Autres règles

La hauteur est limitée à 8 mètres au faitage ou au sommet de l'acrotère en cas de toit plat, pour harmoniser les hauteurs avec l'existant mais aussi pour éviter tout effet d'écrasement d'un bâtiment qui serait haut et massif à l'entrée dans le bourg. La hauteur retenue est cohérente avec la destination souhaitée : bâtiments pour l'artisanat.

La section de route avec les accès correspond à l'espace urbain bâti sur les deux rives de voie. En cas de division en plusieurs propriétés, les accès seront regroupés deux par deux pour faciliter la gestion des tourne-à-gauche.

Les zones de dépôt à l'air libre de véhicules hors d'usage et de matériaux usagés sont interdites en façade de la zone.

La continuité végétale en clôture est nécessaire pour intégrer les constructions. L'objectif n'est pas de dissimuler mais de créer un filtre, avec une végétation accompagnant le bâti.

Modifications réglementaires proposées

Etat des lieux

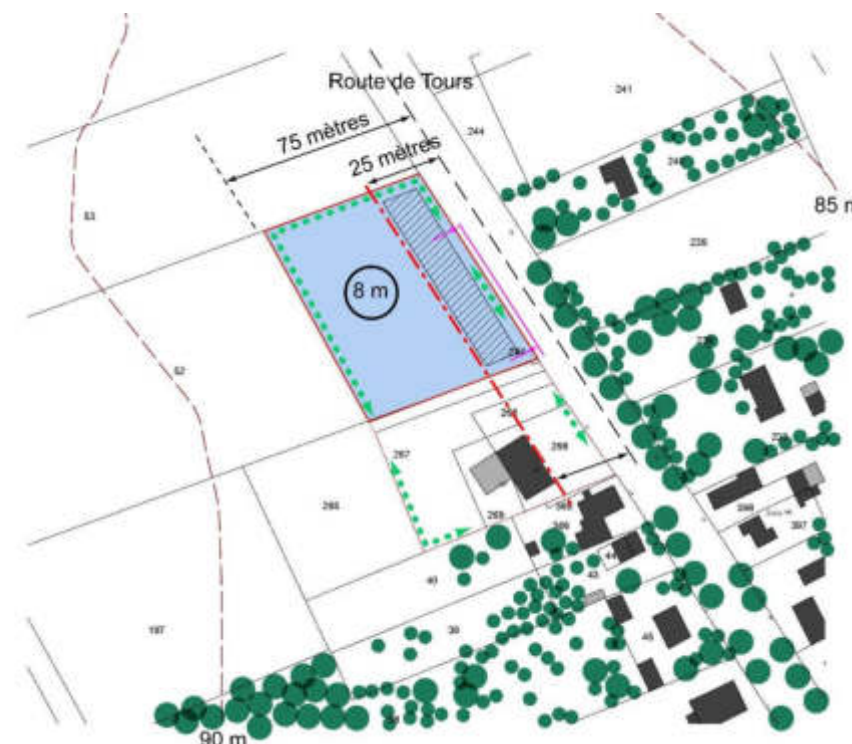
-  Arbres et arbustes
-  Courbes de niveau

Projet - principes d'aménagement

-  OAP
-  Recul minimum de 25 mètres de l'axe de la D943
-  Hauteur des bâtiments limitée à 8 mètres
-  Continuité végétale
-  Parking planté et espace vert
-  Section de route avec les accès



0 50 100 m



Les plantations seront constituées d'essences locales et mélangées pour être adaptées à l'identité du territoire.

Les façades des bâtiments devront être d'un ton neutre pour le paysage. Elles seront foncées et mates. Les enseignes sont obligatoirement à réaliser dans le volume du bâtiment.

3.3. Impact de la dérogation

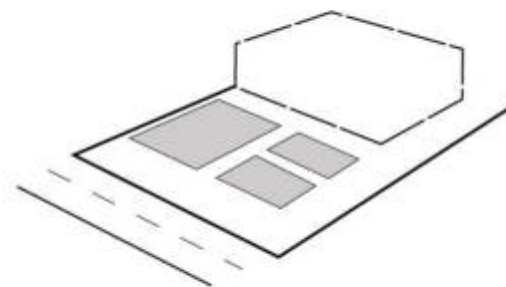
Avant étude, la surface du terrain dans la bande de recul de 75 mètres par rapport à l'axe de la D943, est de 0,50 ha soit la quasi-totalité de la zone Uy.

Après étude, la surface du terrain dans la bande de recul de 25 mètres par rapport à l'axe de la D943 est de 0,15 ha sur 0,50 ha (30 %).

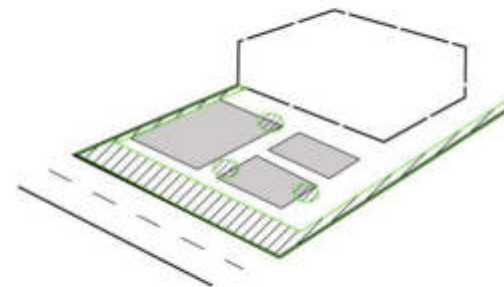
Le gain en constructibilité est de 0,35 ha (70 %).

Complément dans les orientations d'aménagement et de programmation

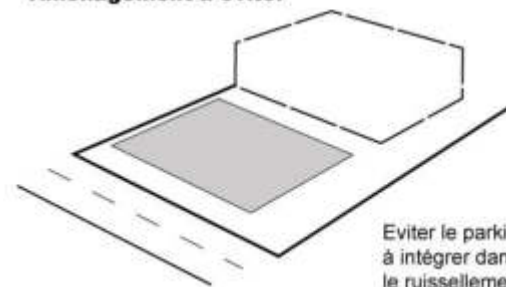
Aménagement recommandé en cas de création en façade



Fractionner le parking de façon à permettre le passage des piétons et à intégrer de la végétation



Aménagement à éviter



Eviter le parking en nappe de véhicules, difficile à intégrer dans le paysage et favorisant le ruissellement

-  Parcelle
-  Bâtiment sur la parcelle
-  Parking
-  Végétalisation