

● MÉTROPOLE TOURANGELLE

LIGNES
2
tram

Ligne2tram

LigneBHNS

DOSSIER D'ENQUÊTE PUBLIQUE UNIQUE

PIÈCE H Mise en compatibilité
des documents d'urbanisme

PIÈCE H1 - Commune de Tours



PREAMBULE

La pièce H du dossier DUP présente les dispositions proposées pour assurer la mise en compatibilité des PLU de Tours et de Chambray-lès-Tours, afin de permettre la réalisation du projet Lignes2tram, dont la Maîtrise d'ouvrage est assurée par le Syndicat des Mobilités de Touraine (SMT).

Cette pièce se compose de 3 sous-dossiers :

- Pièce H0 : présentation de la procédure de mise en compatibilité et notice explicative du projet Lignes2tram ;
- **Pièce H1 : mise en compatibilité du PLU de Tours ;**
- Pièce H2 : mise en compatibilité du PLU de Chambray-lès-Tours.

La procédure relative à la mise en compatibilité des documents d'urbanisme est menée conjointement à la Déclaration d'Utilité Publique (DUP) du projet. L'enquête publique est alors assurée par l'enquête préalable à la DUP.

Les dossiers de MECDU ont fait l'objet d'une consultation de l'Autorité environnementale et de Tours Métropole Val de Loire (TMVL). Leurs avis sont regroupés en Pièce L « Avis émis sur le projet et mémoire en réponse » du dossier d'enquête publique.

Les chapitres ayant fait l'objet de modifications suite à ces avis sont identifiés de la manière suivante :



modification du chapitre en lien avec l'avis de l'Autorité environnementale (MRAe)



modification du chapitre en lien avec l'avis de TMVL.

SOMMAIRE

CHAPITRE 1. Incidences du projet sur le PLU de Tours	9
1.1 Rapport de présentation	10
1.2 Plan de zonage et règlement en vigueur	11
1.3 Prescriptions particulières portées au plan de zonage	19
1.4 Projet d'Aménagement et de Développement Durable (PADD).....	29
1.5 Orientations d'Aménagement et de Programmation (OAP).....	35
1.6 Contraintes réglementaires : les servitudes d'utilité publique	52
1.7 Conclusion sur la compatibilité du projet avec le PLU de Tours	63
CHAPITRE 2. Mise en compatibilité du PLU de Tours	64
2.1 Principes retenus pour la mise en compatibilité.....	65
2.2 Evolution du règlement graphique – prescriptions particulières (Pièce 3.4.2 du PLU de Tours)	65
2.3 Evolution de la liste des éléments de paysage protégés (Pièce 3.1.2 du PLU de Tours)	76
2.4 Evolution des OAP (Pièce 4 du PLU de Tours).....	77

LISTE DES FIGURES

Figure 1 : extrait du plan de zonage du PLU de Tours – Avec indication du projet (1/3) (source : PLU de Tours).....	12
Figure 2 : extrait du plan de zonage du PLU de Tours avec indication du projet (2/3) (source : PLU de Tours).....	13
Figure 3 : extrait du plan de zonage du PLU de Tours avec du projet (3/3) (source : PLU de Tours).....	14
Figure 4 : règlement graphique – Prescriptions – Secteur 1 aéroport (source : SEGIC Ingénierie/PLU de Tours/Géoportail de l'urbanisme)	20
Figure 5 : règlement graphique – Prescriptions – Secteur 2 (source : SEGIC Ingénierie/PLU de Tours/Géoportail de l'urbanisme)	21
Figure 6 : règlement graphique – Prescriptions – Secteur 3 (source : SEGIC Ingénierie/PLU de Tours/Géoportail de l'urbanisme)	22
Figure 7 : règlement graphique – Prescriptions – Secteur 4 (source : SEGIC Ingénierie/PLU de Tours/Géoportail de l'urbanisme)	23
Figure 8 : règlement graphique – Prescriptions – Secteur 5 (source : SEGIC Ingénierie/PLU de Tours/Géoportail de l'urbanisme)	24
Figure 9 : zoom sur l'ER V11.....	25
Figure 10 : impact sur les espaces paysagers au Sud-Est de l'extension du Centre de Maintenance	25
Figure 11 : une ville qui maîtrise son renouvellement (source : PADD de Tours).....	31
Figure 12 : une ville qui encourage les mobilités propres et collectives (source : PADD de Tours).....	33
Figure 13 : plan des OAP (source : PLU de Tours)	35
Figure 14 : orientations graphiques d'aménagement de l'OAP Abel Gance, Vaucanson (source : PLU de Tours)	36
Figure 15 : orientations graphiques d'aménagement de l'OAP Maryse Bastié (source : PLU de Tours)	37
Figure 16 : orientations graphiques d'aménagement de l'OAP Giraudeau/Boyer (source : PLU de Tours)	40
Figure 17 : orientations d'aménagement de l'avenue Grammont (source : PLU de Tours)	42
Figure 18 : orientations d'aménagement de l'avenue Grammont (source : PLU de Tours)	43
Figure 19 : orientations d'aménagement de l'OAP Sanitas (source : PLU de Tours)	45
Figure 20 : Orientations d'aménagement de l'OAP Sanitas (source : PLU de Tours).....	46
Figure 21 : orientations d'aménagement de l'OAP de Saint-Avertin – Hypothèse 1 (source : PLU de Tours).....	48
Figure 22 : orientations d'aménagement de l'OAP de Saint-Avertin – Hypothèse 2 (source : PLU de Tours).....	49
Figure 23 : orientations d'aménagement de l'OAP Casernes Beaumont-Chauveau (Source : PLU de Tours)	51
Figure 24 : périmètre du site inscrit du Parc de Grandmont – Zoom sur l'emprise projet incluse dans le parc (source : SEGIC Ingénierie/atlas des Patrimoines)	52
Figure 25 : servitudes d'utilité publique de la commune de Tours – EL2bis, PM1, PM2 et PT1 – Planche 1/3 (source : SEGIC Ingénierie/ PLU de Tours).....	54
Figure 26 : servitudes d'utilité publique de la commune de Tours – EL2bis, PM1, PM2 et PT1 – Planche 2/3 (source : SEGIC Ingénierie/PLU de Tours).....	55
Figure 27 : servitudes d'utilité publique de la commune de Tours – EL2bis, PM1, PM2 et PT1 – Planche 2/3 (source : SEGIC Ingénierie/PLU de Tours).....	56
Figure 28 : servitudes d'utilité publique de la commune de Tours – SPR, AC1, AC2, I3, I4, T1, T4 et T7 – Planche 1/3 (source : SEGIC Ingénierie/PLU de Tours)	57
Figure 29 : servitudes d'utilité publique de la commune de Tours – SPR, AC1, AC2, I3, I4, T1, T4 et T7 – Planche 2/3 (source : SEGIC Ingénierie/PLU de Tours)	58
Figure 30 : servitudes d'utilité publique de la commune de Tours – SPR, AC1, AC2, I3, I4, T1, T4 et T7 – Planche 3/3 (source : SEGIC Ingénierie/PLU de Tours)	59
Figure 31 : servitudes d'utilité publique de la commune de Tours – AS1, EL3 et PT2 – Planche 1/3 (source : SEGIC Ingénierie/PLU de Tours).....	60
Figure 32 : servitudes d'utilité publique de la commune de Tours – AS1, EL3 et PT2 – Planche 2/3 (source : SEGIC Ingénierie/PLU de Tours).....	61
Figure 33 : servitudes d'utilité publique de la commune de Tours – AS1, EL3 et PT2 – Planche 3/3 (source : SEGIC Ingénierie/PLU de Tours).....	62
Figure 34 : extrait du règlement graphique – Prescriptions particulières avec indication de l'emplacement du projet – Secteur 1 – Après mise en compatibilité (source : SEGIC Ingénierie/PLU de Tours).....	66

Figure 35 : extrait du règlement graphique – Prescriptions particulières – Secteur 1 – Après mise en compatibilité (source : SEGIC Ingénierie/PLU de Tours).....	67
Figure 36 : extrait du règlement graphique – Prescriptions particulières avec indication de l'emplacement du projet – Secteur 4 – Après mise en compatibilité (source : SEGIC Ingénierie/PLU de Tours)	68
Figure 37 : éléments paysagers à protéger avant mise en compatibilité en haut et après mise en compatibilité en bas – Quartier des Fontaines (zoom)	69
Figure 38 : EBC au Nord de l'avenue de l'Alouette au Nord avant mise en compatibilité en haut et après mise en compatibilité en bas (zoom)	70
Figure 39 : EBC et éléments paysagers à protéger avant mise en compatibilité à gauche et après mise en compatibilité à droite (avenue de l'Alouette) (zoom).....	71
Figure 40 : extrait du règlement graphique – Prescriptions particulières – Secteur 4 – Après mise en compatibilité (source : SEGIC Ingénierie/PLU de Tours).....	72
Figure 41 : extrait du règlement graphique – Prescriptions particulières avec indication de l'emplacement du projet – Secteur 5 – Après mise en compatibilité (source : SEGIC Ingénierie/PLU de Tour).....	73
Figure 42 : EBC avant mise en compatibilité à gauche et après mise en compatibilité à droite (avenue de Bordeaux) (zoom)	74
Figure 43 : extrait du règlement graphique – Prescriptions particulières – Secteur 5 – Après mise en compatibilité (source : SEGIC Ingénierie/PLU de Tours).....	75
Figure 44 : Surfaces d'EBC déclassées	76

LISTE DES TABLEAUX

Tableau 1 : occupations et utilisations du sol interdites et autorisées sous conditions particulières (source : règlement du PLU de Tours).....	15
Tableau 2 : emplacements réservés concernant le projet (extension de la ligne A et Centre de Maintenance)	25
Tableau 3 : servitudes de localisation concernées par le projet	26
Tableau 4 : emplacements réservés concernés par le projet.....	26
Tableau 5 : synthèse des prescriptions particulières du plan de zonage du PLU de Tours s'appliquant au projet	28

LISTE DES ABREVIATIONS

BHNS : Bus à Haut Niveau de Service

DUP : Déclaration d'Utilité Publique

EBC : Espace Boisé Classé

EPCI : Etablissement Public de Coopération Intercommunal

ER : Emplacement Réservé

La SET : Société d'Equipement de Touraine

MECDU : Mise en Compatibilité de Document d'Urbanisme

OAP : Orientation Particulière d'Aménagement

PADD : Projet d'Aménagement et de Développement Durable

PDU : Plan de Déplacement Urbain

PLH : Plan Local de l'Habitat

PLU : Plan Local d'Urbanisme

PSMV : Plan de Sauvegarde et de Mise en Valeur

SCoT : Schéma de Cohérence Territoriale

SMT : Syndicat des Mobilités de Touraine

TCSP : Transport en Commun en Site Propre

TMVL : Tours Métropole Val de Loire

TVB : Trame Verte et Bleue



CHAPITRE 1. INCIDENCES DU PROJET SUR LE PLU DE TOURS



Ce chapitre a fait l'objet de modifications suite aux avis des services de l'Etat (Pièce L - avis de TMVL) (en violet).

Le Plan Local d'Urbanisme (PLU) de la commune de Tours a été approuvé le 20 janvier 2020 par Tours Métropole Val de Loire. La modification n°1 a été approuvée le 27 juin 2022. S'en sont suivies 3 mises à jour (la dernière étant la mise à jour n°3, approuvée le 23 janvier 2023). La modification simplifiée n°1 a ensuite été approuvée le 27 février 2023, suivie de la mise à jour n°4, approuvée le 30 juin 2023. La modification simplifiée n°2 du PLU de Tours a été approuvée par délibération du Conseil métropolitain le 12 février 2024, et la modification n°2 du PLU de Tours a été approuvée par délibération du Conseil métropolitain du 13 mai 2024. Cette dernière procédure a engendré des modifications dans le secteur des Casernes Beaumont-Chauveau traversé par le projet de ligne 2 de tramway, avec notamment une nouvelle Orientation d'Aménagement et de Programmation (OAP) et des modifications portant sur les emplacements réservés (ER) et servitudes de localisation (SL).

Une partie de la ligne 2 de tramway, la ligne de BHNS et l'extension du Centre de Maintenance sont situés au sein du territoire couvert par ce PLU.

Nota : le PLU est remplacé par le Plan de Sauvegarde et de Mise en Valeur (PSMV) dans le périmètre du Site Patrimonial Remarquable (SPR) de Tours.

1.1 RAPPORT DE PRESENTATION

Le rapport de présentation du PLU de Tours est composé de plusieurs tomes (1A, 1B, 2 et 3).

Le tome 1 « Diagnostic urbain et paysager » traite des mobilités et déplacements au sein la ville (chapitre 3 « Les dynamiques et les fonctions urbaines » / 5. « La mobilité et les déplacements : la ville centre d'une Métropole reliée à l'ensemble des réseaux de transports locaux, nationaux et internationaux »). La synthèse des enjeux (chapitre 4 « Synthèse des enjeux ») indique les perspectives d'évolutions suivantes pour ce volet :

- La poursuite de l'amélioration des espaces publics avec la mise en œuvre de nouvelles lignes TCSP (Transports en commun en site propre) ;
- Un réseau cyclable de qualité insuffisante face à la demande citoyenne.

De plus, le chapitre 1 « Tours dans ses espaces de projet » aborde le PDU (Plan de Déplacement Urbain) de la Métropole tourangelle de 2013. Les enjeux principaux de Tours, en termes de déplacements, sont cités, dont l'insertion de la ligne 2 de tramway fait partie.

La ligne 2 de tramway est également indiquée dans d'autres chapitres du document.

La ligne 2 est explicitement citée dans le rapport de présentation du PLU de Tours. De plus, le développement de nouvelles lignes de TCSP et du réseau cyclable font partie des objectifs de Tours.

1.2 PLAN DE ZONAGE ET REGLEMENT EN VIGUEUR

Le projet traverse les zones suivantes :

❖ Au droit de la ligne 2 de tramway :

- **N** : zone correspondant aux secteurs de la commune, qu'il convient de préserver en raison de la qualité des sites, des milieux naturels et des paysages ;
- **Nj** : secteur de la zone N. Il regroupe les grands espaces naturels à vocation récréative ou de loisirs (îles Aucard, Simon, parcs de Sainte-Radegonde, de la Gloriette, Honoré de Balzac, ...), l'entrée de ville à l'Est du site de Marmoutier ;
- **Np** : secteur de la zone N. Il comprend une partie des sites à valeur patrimoniale des coteaux de la rive droite de la Loire et ceux de la rive gauche du Cher. Il cumule les protections avec une grande partie des espaces répertoriés au titre des sites classés et inscrits. De même, il constitue le cœur du périmètre du Val de Loire, patrimoine mondial de l'Unesco délimité sur la commune ;
- **UCa** : elle appartient aux zones urbaines U (correspondant aux zones dans lesquelles les équipements publics existants ou en cours de réalisation ont une capacité suffisante pour desservir les nouvelles constructions et aux zones déjà urbanisées, quels que soient leur niveau d'équipement et les servitudes auxquelles elles sont soumises). La zone UC regroupe les quartiers ou séquences urbaines qui, par leur morphologie et leurs caractéristiques bâties, participent à la diversité et à l'identité du paysage urbain de la ville. Le secteur UCa est un secteur de forte valeur patrimoniale, caractérisé par un urbanisme classique de lotissement (maison de ville, habitat bourgeois) fin XIX^e d'inspiration haussmannienne ;
- **UCb** : secteur de la zone UC englobant les quartiers établis postérieurement au début du XX^e siècle. Il s'agit de secteurs présentant une grande cohérence d'ensemble. L'habitat individuel domine avec une forme architecturale et des matériaux variés ;
- **UCd** : secteur de la zone UC s'établissant entre l'avenue de Grammont, à l'Ouest et la rue Blaise Pascal à l'Est. Il se compose d'un noyau autour de l'église Saint-Etienne, ainsi que d'une trame régulière prolongeant pour partie les voies du quartier des Prébendes. Il fait cependant l'objet d'un développement différent, d'une part, avec une plus grande mixité dans les usages (atelier, artisanat, hangars liés à la gare), et d'autre part dans les formes d'habitat (petits immeubles collectifs, maisons de ville en bande, etc.). Il en résulte un quartier hétérogène dans les époques de construction, plus dense dans les volumes architecturaux et moins structuré dans les cœurs d'ilots encore partiellement occupés par des constructions légères ;
- **UJ** : zone urbaine de parcs, jardins et cimetières ;
- **UM** : zone urbaine mixte à dominante d'habitat ;
- **UMz** : secteur de la zone UM. Il comprend les sites ou quartiers faisant l'objet d'une urbanisation sous forme de Zone d'Aménagement Concerté (ZAC) : Deux Lions, Casernes, Monconseil.

❖ Au droit de l'extension du centre de maintenance :

- **UX** : zone urbaine d'activités économiques et de grands équipements métropolitains.

❖ Au droit du réaménagement de la ligne de BHNS :

- **N** : voir ci-avant ;
- **UCa** : voir ci-avant ;
- **UCb** : voir ci-avant ;
- **UM** : voir ci-avant.

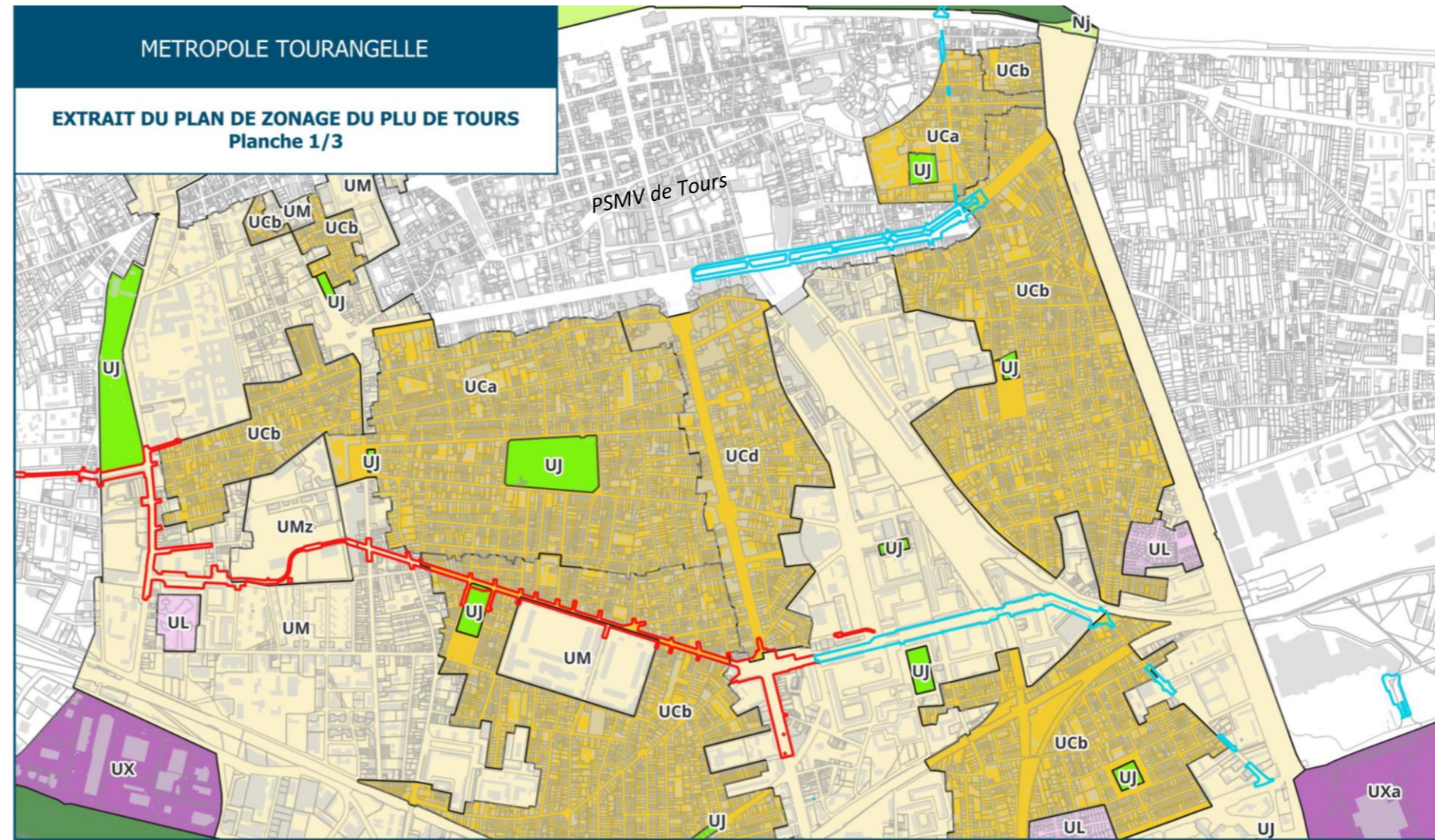
L'extrait du plan de zonage concernant le projet ainsi que les règlements des zonages traversés sont présentés ci-après.

Nota : la ligne 2 de tramway récupère les voies de la ligne 1 au niveau de l'avenue de Grammont, ce qui explique la discontinuité dans le tracé de la ligne 2 sur les cartes ci-après.



La phrase ci-dessous est ajoutée suite aux avis des services de l'Etat (Pièce L - avis de l'UDAP) (en violet).

Nota : le référentiel cadastral utilisé sur les figures du plan de zonage du PLU qui vont suivre diffère de celui du PLU en vigueur. Le référentiel utilisé est celui de cadastre.gouv.fr.



LEGENDE

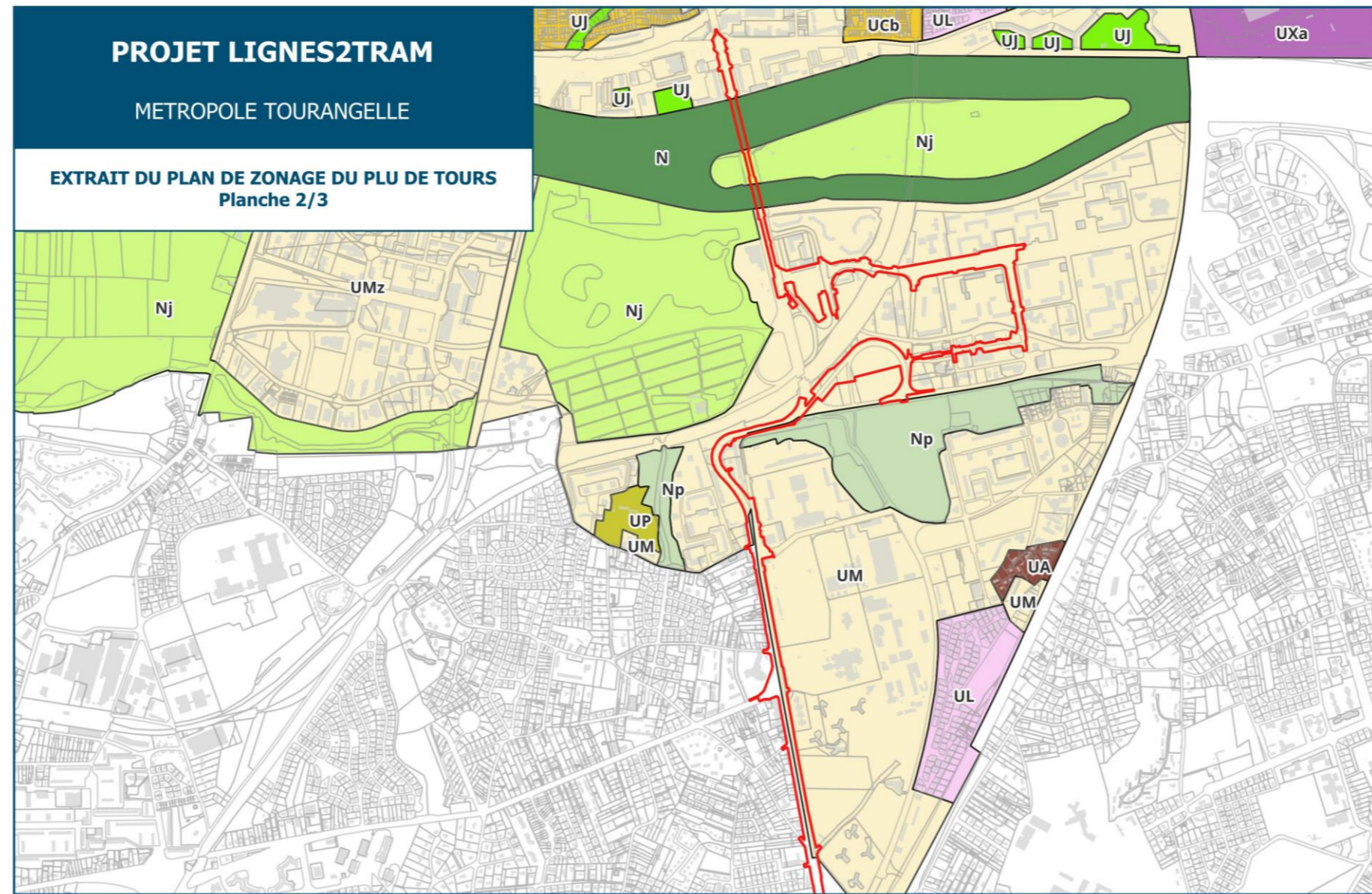
- Emprise projet (ligne 2 de tramway, P+R et centre de maintenance)
- Emprise projet (réaménagement de la ligne de BHNS)



Source : Plan de zonage du PLU de Tours

Limite de zone et secteur		 UJ : Zone urbaine de parcs, jardins et cimetières	ZONES A URBANISER
ZONES URBAINES		 UL : Zone urbaine de lotissements composés	 AUs : Zone à urbaniser
 UA : Zone à forte valeur patrimoniale	 UM : Zone urbaine mixte à dominante d'habitat	UMr : Secteur de renouvellement urbain	ZONES NATURELLES ET AGRICOLES
 UC : Zone de cohérence urbaine	UMs : Secteur des Hauts de Sainte-Radegonde	UMz : Secteur de ZAC	 N : Zone naturelle
UCa : Secteur d'intérêt patrimonial des Prébendes	UP : Zone d'intérêt paysagers des coteaux de la Loire et du Cher	UPa : Secteur de l'établissement hospitalier de l'Ermitage	 Ng : Secteur d'aire d'accueil des gens du voyage
UCb : Secteur de cohérence urbaine (Velpeau, Beaujardin, Febvotte...)	UX : Zone d'activités économiques	UXa : Secteur d'activités à vocation métropolitaine	 Nj : Secteur d'espace naturel à vocation récréative ou de loisirs
UCc : Secteur de cohérence urbaine de Tours Nord			 Np : Secteur de protection des coteaux de la Loire et du Cher
UCco : Secteurs de cœurs d'îlots au sein du quartier des Bordier			 A : Zone agricole
UCd : Secteur de cohérence urbaine (partie Est Grammont)			Av : Secteur viticole de Rougement

Figure 1 : extrait du plan de zonage du PLU de Tours – Avec indication du projet (1/3) (source : PLU de Tours)



LEGENDE

- Emprise projet
(ligne 2 de tramway, P+R et centre de maintenance)
- Emprise projet
(réaménagement de la ligne de BHNS)



Source : Plan de zonage du PLU de Tours

Limite de zone et secteur

ZONES URBAINES

- UA : Zone à forte valeur patrimoniale**
- UC : Zone de cohérence urbaine**

- UCa** : Secteur d'intérêt patrimonial des Prébendes
- UCb** : Secteur de cohérence urbaine (Velpeau, Beaujardin, Febvotte...)
- UCc** : Secteur de cohérence urbaine de Tours Nord
- UCco** : Secteurs de cœurs d'îlots au sein du quartier des Bordier
- UCd** : Secteur de cohérence urbaine (partie Est Grammont)

- UJ : Zone urbaine de parcs, jardins et cimetières**
- UL : Zone urbaine de lotissements composés**

- UM : Zone urbaine mixte à dominante d'habitat**
- UMr** : Secteur de renouvellement urbain
- UMs** : Secteur des Hauts de Sainte-Radegonde
- UMz** : Secteur de ZAC
- UP : Zone d'intérêt paysagers des coteaux de la Loire et du Cher**
- UPa** : Secteur de l'établissement hospitalier de l'Ermitage
- UX : Zone d'activités économiques**
- UXa** : Secteur d'activités à vocation métropolitaine

ZONES A URBANISER

- AUs : Zone à urbaniser**

ZONES NATURELLES ET AGRICOLES

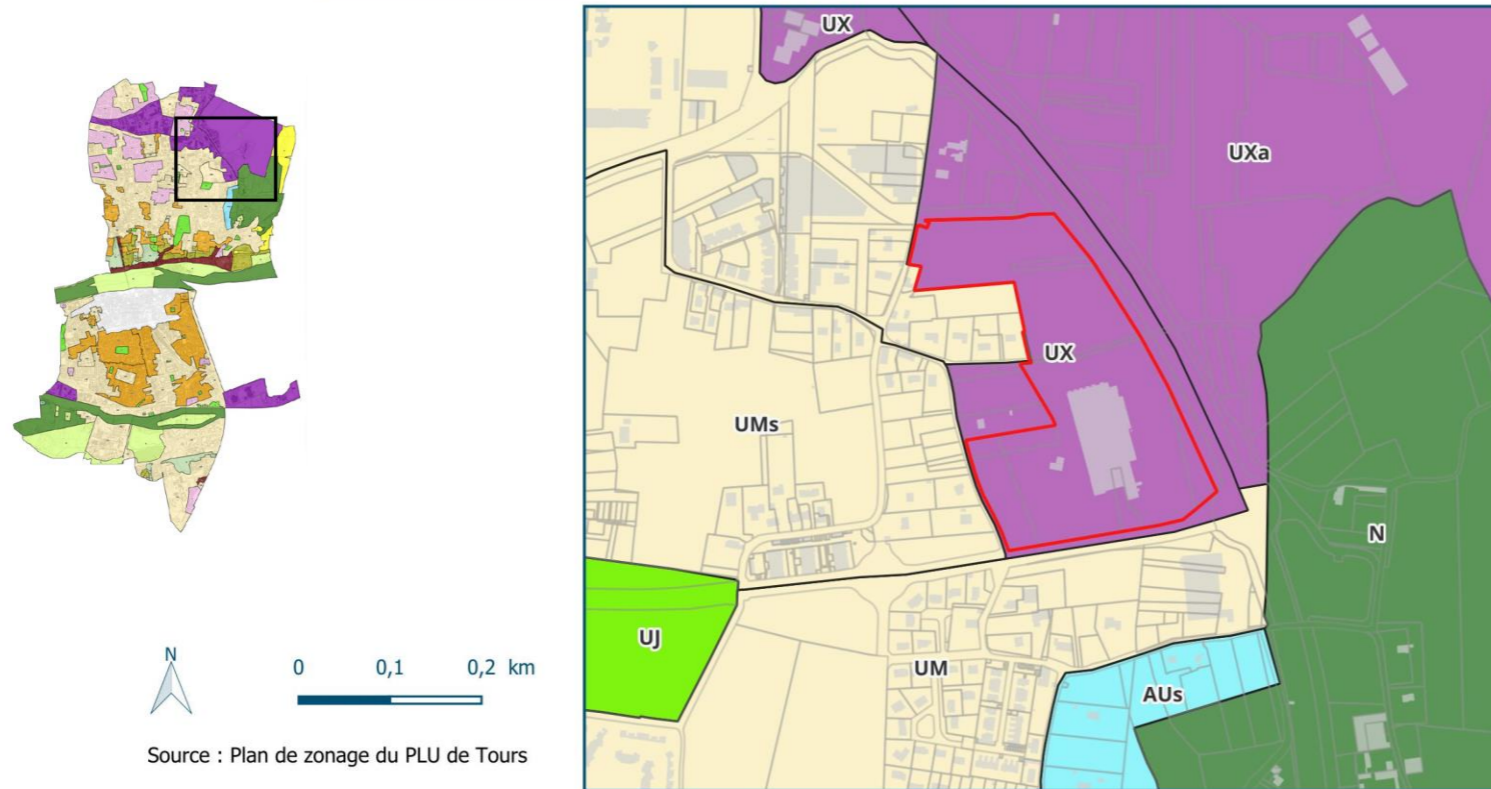
- N : Zone naturelle**
- Ng** : Secteur d'aire d'accueil des gens du voyage
- Nj** : Secteur d'espace naturel à vocation récréative ou de loisirs
- Np** : Secteur de protection des coteaux de la Loire et du Cher
- A : Zone agricole**
- Av** : Secteur viticole de Rougement

Figure 2 : extrait du plan de zonage du PLU de Tours avec indication du projet (2/3) (source : PLU de Tours)

PROJET LIGNES2TRAM


METROPOLE TOURANGELLE


EXTRAIT DU PLAN DE ZONAGE DU PLU DE TOURS
Planche 3/3



Source : Plan de zonage du PLU de Tours

LEGENDE

 Emprise projet
(ligne 2 de tramway, P+R et centre de maintenance)

 Limite de zone et secteur

ZONES URBAINES

 UA : Zone à forte valeur patrimoniale

 UC : Zone de cohérence urbaine


UCa : Secteur d'intérêt patrimonial des Prébendes

UCb : Secteur de cohérence urbaine (Velpeau, Beaujardin, Febvotte...)


UCc : Secteur de cohérence urbaine de Tours Nord

UCco : Secteurs de cœurs d'îlots au sein du quartier des Bordier

UCd : Secteur de cohérence urbaine (partie Est Grammont)

 UJ : Zone urbaine de parcs, jardins et cimetières

 UL : Zone urbaine de lotissements composés

 UM : Zone urbaine mixte à dominante d'habitat

UMr : Secteur de renouvellement urbain

UMs : Secteur des Hauts de Sainte-Radegonde

UMz : Secteur de ZAC


 UP : Zone d'intérêt paysagers des coteaux de la Loire et du Cher

UPa : Secteur de l'établissement hospitalier de l'Ermitage


 UX : Zone d'activités économiques

UXa : Secteur d'activités à vocation métropolitaine

ZONES A URBANISER

 AUs : Zone à urbaniser


ZONES NATURELLES ET AGRICOLES

 N : Zone naturelle

 Ng : Secteur d'aire d'accueil des gens du voyage

 Nj : Secteur d'espace naturel à vocation récréative ou de loisirs

 Np : Secteur de protection des coteaux de la Loire et du Cher

 A : Zone agricole

Av : Secteur viticole de Rougement

Figure 3 : extrait du plan de zonage du PLU de Tours avec du projet (3/3) (source : PLU de Tours)

Tableau 1 : occupations et utilisations du sol interdites et autorisées sous conditions particulières (source : règlement du PLU de Tours)

ZONE	OCCUPATIONS ET UTILISATIONS DU SOL INTERDITES	OCCUPATIONS ET UTILISATIONS DU SOL SOUMISES A CONDITIONS PARTICULIERES	ELEMENT DE PROJET CONCERNE	COMPATIBILITE DU PROJET
<p>N <i>Zone naturelle</i></p>	<p>N-Article 1 : L'ensemble des constructions, installations et occupations du sol y sont interdites, à l'exception de celles autorisées sous conditions à l'article N2.</p> <p>De plus sont interdits :</p> <ul style="list-style-type: none"> - La démolition des bâtiments identifiés au titre de l'article L. 151-19 du Code de l'urbanisme, sauf en cas de sinistre grave (incendie...). 	<p>N-Article 2 :</p> <p>Les extensions limitées des constructions existantes à usage d'habitation. La réhabilitation et la restauration des constructions existantes.</p> <p>Les constructions et installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif, s'ils ne peuvent être implantés en d'autres lieux.</p> <p>À condition d'être lié à la gestion des réseaux :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Les canalisations (conduites enterrées et installations annexes) de transport de gaz ou assimilé, y compris les ouvrages techniques nécessaires à leur fonctionnement et leur bornage, ainsi que les affouillements et exhaussements inhérents à leur construction et aux interventions ultérieures relatives au maintien de la sécurité. - Les ouvrages de transport d'électricité, y compris les modifications et surélévations de ces ouvrages en raison d'exigences fonctionnelles ou techniques. <p>Les constructions et installations nécessaires à l'exploitation agricole [...].</p> <p>Les constructions, installations, ouvrages, équipements dit "techniques" tels que les postes de distribution électrique, les armoires techniques des concessionnaires et tous les équipements techniques liés au bon fonctionnement des réseaux, les ouvrages publics d'infrastructure (voies, ouvrages de franchissement, ...), les constructions ou installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif.</p> <p>Les installations et équipements nécessaires à la lutte contre les aléas climatiques.</p> <p>Les aménagements paysagers sous réserve de ne pas nuire à l'écoulement des eaux [...].</p> <p>Dans la zone inondable, les occupations et utilisations du sol admises doivent respecter les dispositions du PPRI dans les parties de terrains soumises aux risques d'inondation.</p> <p>Concernant les bâtiments identifiés au titre de l'article L151-19 du code de l'urbanisme, repérés aux documents graphiques du PLU et inventoriés dans les annexes du PLU : la démolition des bâtiments identifiés est interdite du fait de leur grand intérêt architectural et historique ; toutefois la démolition des annexes et des extensions ne correspondant pas à l'architecture du bâtiment principal peut être autorisée lorsque leur état de vétusté ou la nécessité d'évolution du bâti le justifie et/ou lorsque le projet de remplacement s'intègre dans la séquence.</p>	<p>Ligne 2 BHNS (Traversées de la Loire et du Cher)</p>	<p>OUI</p> <p>Le projet ne prévoit pas d'abattage d'arbre remarquable en zone N.</p> <p>Concernant le PPRI Val de Tours – Val de Luynes, le projet se situe en zonage A_{EM} du PPRI au droit de la zone N. Il s'agit d'une zone particulièrement exposée au risque d'inondation et inconstructible, sauf exception.</p> <p>Y sont interdits tous remblais, constructions, ouvrages, aménagements, travaux, exploitations, à l'exception de ceux admis explicitement.</p> <p>Les infrastructures et leurs équipements sont autorisés sous conditions :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Que le parti retenu, parmi les différentes solutions techniques envisageables soit le meilleur compromis entre les enjeux hydrauliques, économiques et environnementaux ; - De limiter au maximum les remblais ; - De prendre toutes les mesures pour ne pas aggraver les risques ; - De mettre les installations électriques au-dessus des PHEC ou les protéger par un dispositif d'étanchéité afin de permettre une continuité de fonctionnement ou à défaut un retour rapide à la normale lors de la décrue. <p>Le projet constitue une installation d'intérêt collectif et est compatible avec le PPRI. Il est donc autorisé au droit de ce zonage.</p>
<p>Nj <i>Grands espaces naturels à vocation récréative ou de loisirs</i></p>	<p>- L'abattage des arbres remarquables identifiés au titre de l'article L151-19 du Code de l'urbanisme, sauf lorsque l'état sanitaire du sujet le justifie.</p> <p>Dans la zone inondable, toutes les occupations ou utilisations du sol non compatibles avec le PPRI.</p>	<p>N-Article 2 :</p> <p>Sous réserve de respecter les dispositions du PPRI en vigueur sont autorisés :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Les constructions et installations nécessaires au fonctionnement des services publics qui ne pourraient être implantées en d'autres lieux (telles que pylône, station de pompage d'eau potable, poste de transformation électrique ...). - Les ouvrages, travaux, constructions, exhaussement et affouillement de terrain liés au fonctionnement et au développement du tramway et à la réalisation de la 2^{ème} ligne. - Les constructions et installations liées ou nécessaires au fonctionnement des activités de sports et de loisirs (structures légères d'accueil d'activités commerciales associées aux loisirs et tourisme, aménagement des terrains de jardins familiaux et leurs équipements, constructions liées au golf et aux activités nautiques ...). - [...] Les extensions des constructions et installations existantes liées ou nécessaires au fonctionnement des activités de sports et de loisirs [...]; - Les aménagements divers, espaces verts, terrains de plein air de sports et de loisirs, aires de stationnement, réseaux, non susceptibles d'avoir un effet négatif sur la préservation des champs d'expansion des crues. - Les installations agricoles à usage pédagogique ou liées à l'agriculture de proximité. - La restauration et la réhabilitation des bâtiments existants ayant une existence juridique. - Les locaux communs liés au fonctionnement des jardins familiaux. <p>Concernant les bâtiments identifiés au titre de l'article L151-19 du Code de l'urbanisme, repérés aux documents graphiques du PLU et inventoriés dans les annexes du PLU : la démolition des bâtiments identifiés est interdite du fait de leur grand intérêt architectural et historique ; toutefois la démolition des annexes et des extensions ne correspondant pas à l'architecture du bâtiment principal peut être autorisée lorsque leur état de vétusté ou la nécessité d'évolution du bâti le justifie et/ou lorsque le projet de remplacement s'intègre dans la séquence.</p>	<p>Ligne 2</p>	<p>OUI</p> <p>Le projet ne prévoit pas d'abattage d'arbre remarquable en zone Nj.</p> <p>Concernant le PPRI Val de Tours – Val de Luynes, le projet se situe en zonages A_{EM} et C_{ZDE} du PPRI au droit de la zone Nj.</p> <p>Les ouvrages, travaux, constructions, exhaussement et affouillement de terrain liés au fonctionnement et au développement du tramway et à la réalisation de la ligne 2 sont autorisés sous conditions.</p> <p>Le projet est donc autorisé au droit de ce zonage.</p>

ZONE	OCCUPATIONS ET UTILISATIONS DU SOL INTERDITES	OCCUPATIONS ET UTILISATIONS DU SOL SOUMISES A CONDITIONS PARTICULIERES	ELEMENT DE PROJET CONCERNE	COMPATIBILITE DU PROJET
<p>Np <i>Sites à valeur patrimoniale</i></p>		<p>N-Article 2 : Sous réserve de ne pas porter atteinte à la sécurité des personnes et des biens notamment au regard de leur situation vis-à-vis des risques de mouvements de terrains sont autorisés : - Les extensions et les annexes des bâtiments existants. - Les piscines. - Les constructions, installations, ouvrages, équipements dit "techniques" tels que les postes de distribution électrique, les armoires techniques des concessionnaires et tous les équipements techniques liés au bon fonctionnement des réseaux, les ouvrages publics d'infrastructure, les constructions ou installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif. Concernant les bâtiments identifiés au titre de l'article L151-19 du Code de l'urbanisme, repérés aux documents graphiques du PLU et inventoriés dans les annexes du PLU : la démolition des bâtiments identifiés est interdite du fait de leur grand intérêt architectural et historique ; toutefois la démolition des annexes et des extensions ne correspondant pas à l'architecture du bâtiment principal peut être autorisée lorsque leur état de vétusté ou la nécessité d'évolution du bâti le justifie et/ou lorsque le projet de remplacement s'intègre dans la séquence.</p>	<p>Ligne 2</p>	<p>OUI</p> <p>Le projet ne prévoit pas d'abattage d'arbre remarquable en zone Np. Le PPRi ne concerne pas la zone Np traversée par le projet. Le projet est autorisé dans cette zone dans la mesure où les ouvrages publics d'infrastructure et les installations d'intérêt collectif sont autorisés.</p>
<p>UCa <i>Secteur de forte valeur patrimoniale</i></p>	<p>UC-Article 1 : Les installations classées pour la protection de l'environnement soumises à autorisation, à enregistrement ou à déclaration à l'exception de celles visées à l'article UC-2. Les terrains de camping et de caravaning. Les dépôts de ferrailles, de matériaux, de déchets ainsi que les dépôts de véhicules désaffectés.</p>	<p>UC-Article 2 : Les installations classées soumises à autorisation, à enregistrement ou à déclaration sous réserve qu'elles soient liées à l'activité urbaine, qu'elles ne présentent pas pour le voisinage immédiat des risques ou des nuisances particulières ou que des précautions soient prises pour réduire les nuisances. L'aménagement et l'extension des installations classées pour la protection de l'environnement existantes, à condition qu'il n'en résulte aucune aggravation des dangers et nuisances. Les nouvelles constructions à usage d'entrepôts à condition qu'elles soient : - Liées et nécessaires à une activité ou un équipement admis dans la zone ; - Implantées sur la même unité foncière que cette activité ou cet équipement. À condition d'être lié à la gestion des réseaux : - Les canalisations (conduites enterrées et installations annexes) de transport de gaz ou assimilé, y compris les ouvrages techniques nécessaires à leur fonctionnement et leur bornage, ainsi que les affouillements et exhaussements inhérents à leur construction et aux interventions ultérieures relatives au maintien de la sécurité - Les ouvrages de transport d'électricité, y compris les modifications et surélévations de ces ouvrages en raison d'exigences fonctionnelles ou techniques.</p>	<p>Ligne 2 BHNS</p>	<p>OUI</p> <p>Le projet ne prévoit pas d'abattage d'arbre remarquable en zone UCa. Le règlement n'interdit pas la réalisation du projet. Il est donc autorisé.</p>
<p>UCb <i>Secteur de grande cohérence d'ensemble</i></p>	<p>Les opérations de défrichement dans les espaces boisés classés figurant comme tels aux documents graphiques. La démolition des bâtiments identifiés au titre de l'article L. 151-19 du Code de l'urbanisme, sauf en cas de sinistre grave (incendie...).</p>	<p>L'abattage des arbres remarquables identifiés au titre de l'article L151-19 du Code de l'urbanisme sauf lorsque l'état sanitaire du sujet le justifie.</p>	<p>Ligne 2 BHNS</p>	<p>OUI</p> <p>Le projet ne prévoit pas d'abattage d'arbre remarquable en zone UCb. Le règlement n'interdit pas la réalisation du projet. Il est donc autorisé.</p>
<p>UCd <i>Quartier hétérogène dans les époques de construction</i></p>	<p>Les opérations susceptibles de porter atteinte à la sécurité des personnes et des biens notamment au regard de leur situation vis-à-vis des risques de mouvements de terrains.</p>	<p>Pour les bâtiments identifiés au titre de l'article L151-19 du Code de l'urbanisme : ils sont repérés aux documents graphiques du PLU. La démolition des annexes et des extensions ne correspondant pas à l'architecture du bâtiment principal peut être autorisée lorsque leur état de vétusté ou la nécessité d'évolution du bâti le justifie et/ou lorsque le projet de remplacement s'intègre dans la séquence.</p>	<p>Ligne 2</p>	<p>OUI</p> <p>Le projet ne prévoit pas d'abattage d'arbre remarquable en zone UCd. Le règlement n'interdit pas la réalisation du projet. Il est donc autorisé.</p>

ZONE	OCCUPATIONS ET UTILISATIONS DU SOL INTERDITES	OCCUPATIONS ET UTILISATIONS DU SOL SOUMISES A CONDITIONS PARTICULIERES	ELEMENT DE PROJET CONCERNE	COMPATIBILITE DU PROJET
<p>UJ <i>Zone urbaine de parcs, jardins et cimetières</i></p>	<p>UJ-Article 1 : Toutes les occupations et utilisations du sol à l'exception de celles visées à l'article UJ-2. La démolition des bâtiments identifiés au titre de l'article L. 151-19 du Code de l'urbanisme, sauf en cas de sinistre grave (incendie...).</p>	<p>UJ-Article 2 : Les constructions et installations nécessaires à l'exploitation et au fonctionnement du parc, du jardin public, du cimetière ou des jardins familiaux. Les constructions à usage d'activités commerciales compatibles avec l'organisation et l'ambiance paysagère des lieux. Les aménagements d'utilité publique sous réserve d'une parfaite insertion dans l'environnement du site. À condition d'être lié à la gestion des réseaux : - Les canalisations (conduites enterrées et installations annexes) de transport de gaz ou assimilé, y compris les ouvrages techniques nécessaires à leur fonctionnement et leur bornage, ainsi que les affouillements et exhaussements inhérents à leur construction et aux interventions ultérieures relatives au maintien de la sécurité. - Les ouvrages de transport d'électricité, y compris les modifications et surélévations de ces ouvrages en raison d'exigences fonctionnelles ou techniques. Pour les bâtiments identifiés au titre de l'article L151-19 du Code de l'urbanisme : ils sont repérés aux documents graphiques du PLU. La démolition des annexes et des extensions ne correspondant pas à l'architecture du bâtiment principal peut être autorisée lorsque leur état de vétusté ou la nécessité d'évolution du bâti le justifie et/ou lorsque le projet de remplacement s'intègre dans la séquence.</p>	<p>Ligne 2</p>	<p>OUI Les aménagements d'utilité publique sont autorisés sous réserve d'une parfaite insertion dans l'environnement du site. Le projet est donc autorisé sous cette condition. Le projet prévoit des aménagements paysagers, notamment la végétalisation de la plateforme de tramway. Il est donc autorisé au droit de ce zonage.</p>
<p>UM <i>Zone urbaine mixte à dominante d'habitat</i></p>	<p>UM-Article 1 : Les installations classées pour la protection de l'environnement soumises à autorisation, à enregistrement ou déclaration à l'exception de celles visées à l'article US-2. Les terrains de camping et de caravaning. Les dépôts de ferrailles, de matériaux, de déchets ainsi que les dépôts de véhicules désaffectés. Les opérations de défrichage dans les espaces boisés classés figurant comme tels aux documents graphiques. La démolition des bâtiments identifiés au titre de l'article L. 151-19 du Code de l'urbanisme, sauf en cas de sinistre grave (incendie...).</p>	<p>UM-Article 2 : Les installations classées soumises à autorisation, à enregistrement ou à déclaration sous réserve qu'elles soient liées à l'activité urbaine, qu'elles ne présentent pas pour le voisinage immédiat des risques ou des nuisances particulières ou que des précautions soient prises pour réduire les nuisances. L'aménagement et l'extension des installations classées pour la protection de l'environnement existantes, à condition qu'il n'en résulte aucune aggravation des dangers et nuisances. À condition d'être lié à la gestion des réseaux : - Les canalisations (conduites enterrées et installations annexes) de transport de gaz ou assimilé, y compris les ouvrages techniques nécessaires à leur fonctionnement et leur bornage, ainsi que les affouillements et exhaussements inhérents à leur construction et aux interventions ultérieures relatives au maintien de la sécurité. - Les ouvrages de transport d'électricité, y compris les modifications et surélévations de ces ouvrages en raison d'exigences fonctionnelles ou techniques. Dans les sites soumis à des orientations d'aménagement et de programmation (OAP), à l'exception des sites numérotés 1, 2, 3, 4, et 9, les projets doivent présenter une surface suffisante pour participer à la réalisation des différentes composantes d'aménagement des sites concernés (maillage, espaces verts...).</p>	<p>Ligne 2 BHNS</p>	<p>OUI L'arbre remarquable n°144, à proximité immédiate du projet (réaménagement de la ligne BHNS) ne sera pas impacté. Le projet (ligne 2 de tramway) empiète sur des EBC au Sud de la commune au sein de la zone UM. Cependant, ces EBC seront déclassés dans le cadre de la procédure de MECDU. Dès lors, le projet sera donc compatible avec ce zonage. Dans les espaces concernés par l'article L151-19 (éléments de paysage) sont autorisés les ouvrages, travaux, constructions, exhaussement et affouillement de terrain liés au fonctionnement et au développement du tramway et à la réalisation de la ligne 2. Le projet est donc autorisé au droit de ces espaces. Le projet est donc compatible avec le règlement de la zone.</p>
<p>UMz <i>Sites ou quartiers faisant l'objet d'une urbanisation sous forme de ZAC</i></p>	<p>L'abattage des arbres remarquables identifiés au titre de l'article L151-19 du Code de l'urbanisme, sauf lorsque l'état sanitaire du sujet le justifie. Les opérations susceptibles de porter atteinte à la sécurité des personnes et des biens notamment au regard de leur situation vis-à-vis des risques de mouvements de terrains. Dans les périmètres d'attente de projet d'aménagement du site du Menneton et du site des Casernes Beaumont Chauveau, toutes les occupations et utilisations du sol à l'exception de celles visées à l'article UM-2.</p>	<p>Dans le périmètre d'attente de projet d'aménagement du site du Menneton (partie Est) [...]; Dans le périmètre d'attente de projet d'aménagement du site des anciennes Casernes Beaumont Chauveau (partie Ouest) : - Les travaux ayant pour objet l'adaptation, le changement de destination, la réfection ou l'extension des constructions existantes limitée à une emprise maximale de 100 m² ; - La démolition des constructions existantes ; - La réalisation de fouilles archéologiques ; - Les travaux et ouvrages techniques nécessaires à la réalisation d'infrastructures d'intérêt général. Éléments de paysage identifiés au titre de l'article L151-19 du Code de l'urbanisme : dans les espaces concernés par l'article L151-19 sont autorisés les ouvrages, travaux, constructions, exhaussement et affouillement de terrain liés au fonctionnement et au développement du tramway et à la réalisation de la 2^{ème} ligne.</p>	<p>Ligne 2</p>	<p>OUI Le projet ne prévoit pas d'abattage d'arbre remarquable en zone UMz. Le projet traverse le site des Casernes Beaumont Chauveau. Y sont autorisés les travaux et ouvrages techniques nécessaires à la réalisation d'infrastructures d'intérêt général. Le projet est donc autorisé au droit de ce zonage.</p>

ZONE	OCCUPATIONS ET UTILISATIONS DU SOL INTERDITES	OCCUPATIONS ET UTILISATIONS DU SOL SOUMISES A CONDITIONS PARTICULIERES	ELEMENT DE PROJET CONCERNE	COMPATIBILITE DU PROJET
<p>UX <i>Zone urbaine d'activités</i></p>	<p>UX-Article 1 : Les terrains de camping et de caravaning. Les opérations de défrichage dans les espaces boisés classés figurant comme tels aux documents graphiques. Les constructions à usage d'habitation à l'exception de celles visées à l'article UX 2. Dans le périmètre d'attente de projet d'aménagement du site de l'aéroport toutes les occupations et utilisations du sol à l'exception de celles visées à l'article UX 2. La démolition des bâtiments identifiés au titre de l'article L. 151-19 du Code de l'urbanisme, sauf en cas de sinistre grave (incendie...) L'abattage des arbres remarquables identifiés au titre de l'article L151-19 du Code de l'urbanisme, sauf lorsque l'état sanitaire du sujet le justifie.</p>	<p>UX-Article 2 : Les installations classées soumises à autorisation, à enregistrement ou à déclaration sous réserve qu'elles ne présentent pas pour le voisinage immédiat des risques ou des nuisances particulières ou que des précautions soient prises pour réduire les nuisances. Les habitations et leurs annexes destinées au logement de personnes dont la présence permanente est nécessaire pour assurer la direction ou la surveillance des établissements ou des services généraux. Les équipements et services nécessaires au fonctionnement de la zone UX. La réhabilitation et l'extension des constructions à usage d'habitation. À condition d'être lié à la gestion des réseaux : - Les canalisations (conduites enterrées et installations annexes) de transport de gaz ou assimilé, y compris les ouvrages techniques nécessaires à leur fonctionnement et leur bornage, ainsi que les affouillements et exhaussements inhérents à leur construction et aux interventions ultérieures relatives au maintien de la sécurité. - Les ouvrages de transport d'électricité, y compris les modifications et surélévations de ces ouvrages en raison d'exigences fonctionnelles ou techniques. Bâtiments identifiés au titre de l'article L. 151-19 du Code de l'urbanisme : Ils sont repérés aux documents graphiques du PLU. La démolition des annexes et des extensions ne correspondant pas à l'architecture du bâtiment principal peut être autorisée lorsque leur état de vétusté ou la nécessité d'évolution du bâti le justifie et/ou lorsque le projet de remplacement s'intègre dans la séquence. Éléments de paysage identifiés au titre de l'article L151-19 du Code de l'urbanisme : dans les espaces concernés par l'article L151-19 sont autorisés les ouvrages, travaux, constructions, exhaussement et affouillement de terrain liés au fonctionnement et au développement du tramway et à la réalisation de la 2^{ème} ligne.</p>	<p>Extension du centre de maintenance</p>	<p>OUI Le projet ne prévoit pas d'abattage d'arbre remarquable en zone UX. Au sein de la zone UX, le projet n'est pas concerné par le PPRI ni par le périmètre d'attente de projet d'aménagement du site de l'aéroport. Les installations classées soumises à autorisation, à enregistrement ou à déclaration sont autorisées sous réserve qu'elles ne présentent pas pour le voisinage immédiat des risques ou des nuisances particulières ou que des précautions soient prises pour réduire les nuisances. L'extension du Centre de Maintenance (ICPE soumise à enregistrement) est donc autorisée. Dans les espaces concernés par l'article L151-19 (éléments de paysage) sont autorisés les ouvrages, travaux, constructions, exhaussement et affouillement de terrain liés au fonctionnement et au développement du tramway et à la réalisation de la ligne 2. Le projet est donc autorisé au droit de ces espaces. Le projet est donc autorisé au droit de ce zonage.</p>
<p>UXa <i>Sites d'activités et de grands équipements métropolitains</i></p>	<p>Dans la zone inondable, toutes les occupations ou utilisations du sol non compatibles avec le PPRI.</p>	<p>UX-Article 2 : En plus des dispositions citées ci-avant pour la zone UX : Dans le périmètre d'attente de projet d'aménagement du site de l'Aéroport [...]. Dans le site (Abel Gance Vaucanson) soumis à des orientations d'aménagement et de programmation (OAP), les projets doivent présenter une surface suffisante pour participer à la réalisation des différentes composantes d'aménagement des sites concernés (maillage, espaces verts...).</p>	<p>BHNS</p>	<p>OUI Le projet ne prévoit pas d'abattage d'arbre remarquable en zone UXa. Au sein de la zone UXa, le projet n'est pas concerné par le PPRI. Le projet est autorisé au droit de ce zonage.</p>

Le projet est compatible avec les zonages traversés.

1.3 PRESCRIPTIONS PARTICULIERES PORTEES AU PLAN DE ZONAGE

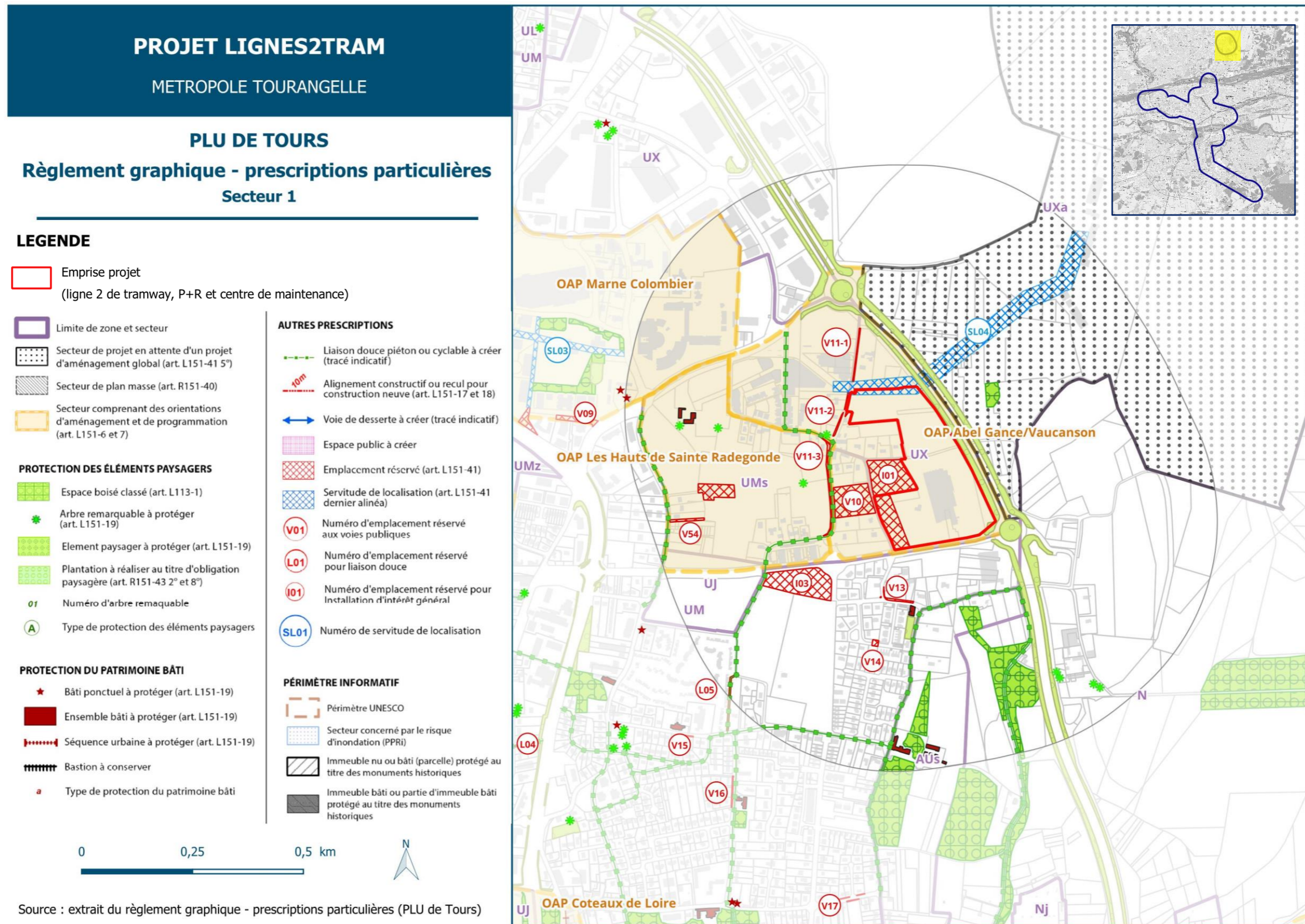


Ce chapitre a fait l'objet de modifications suite aux avis des services de l'Etat (Pièce L - avis de TMVL) (en violet).

❑ Plan des prescriptions particulières

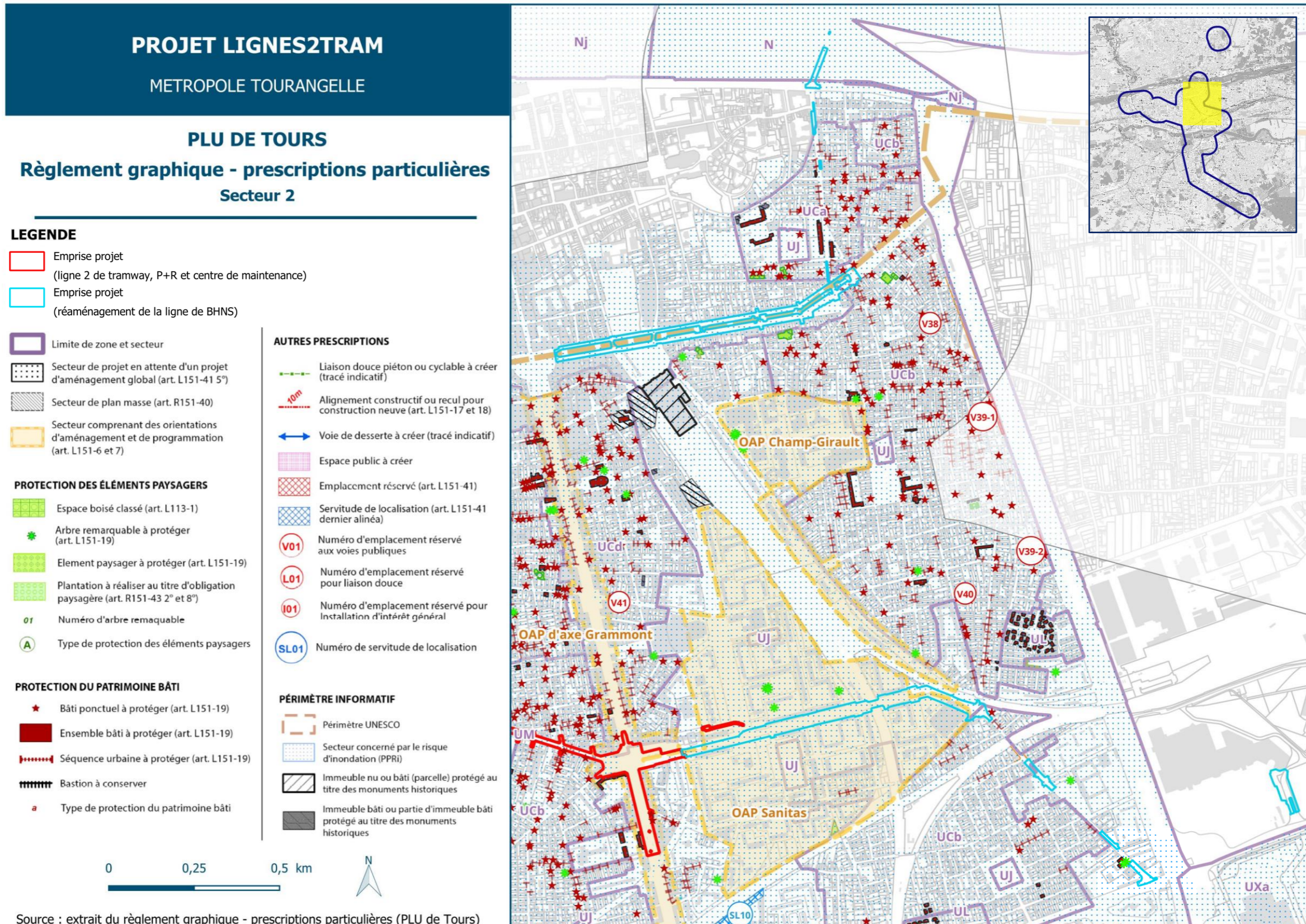
Les prescriptions particulières figurent sur un plan dédié (règlement graphique).

Des extraits du plan des prescriptions sont présentés en pages suivantes. Pour une meilleure lisibilité, le plan a été représenté selon 5 secteurs différents.



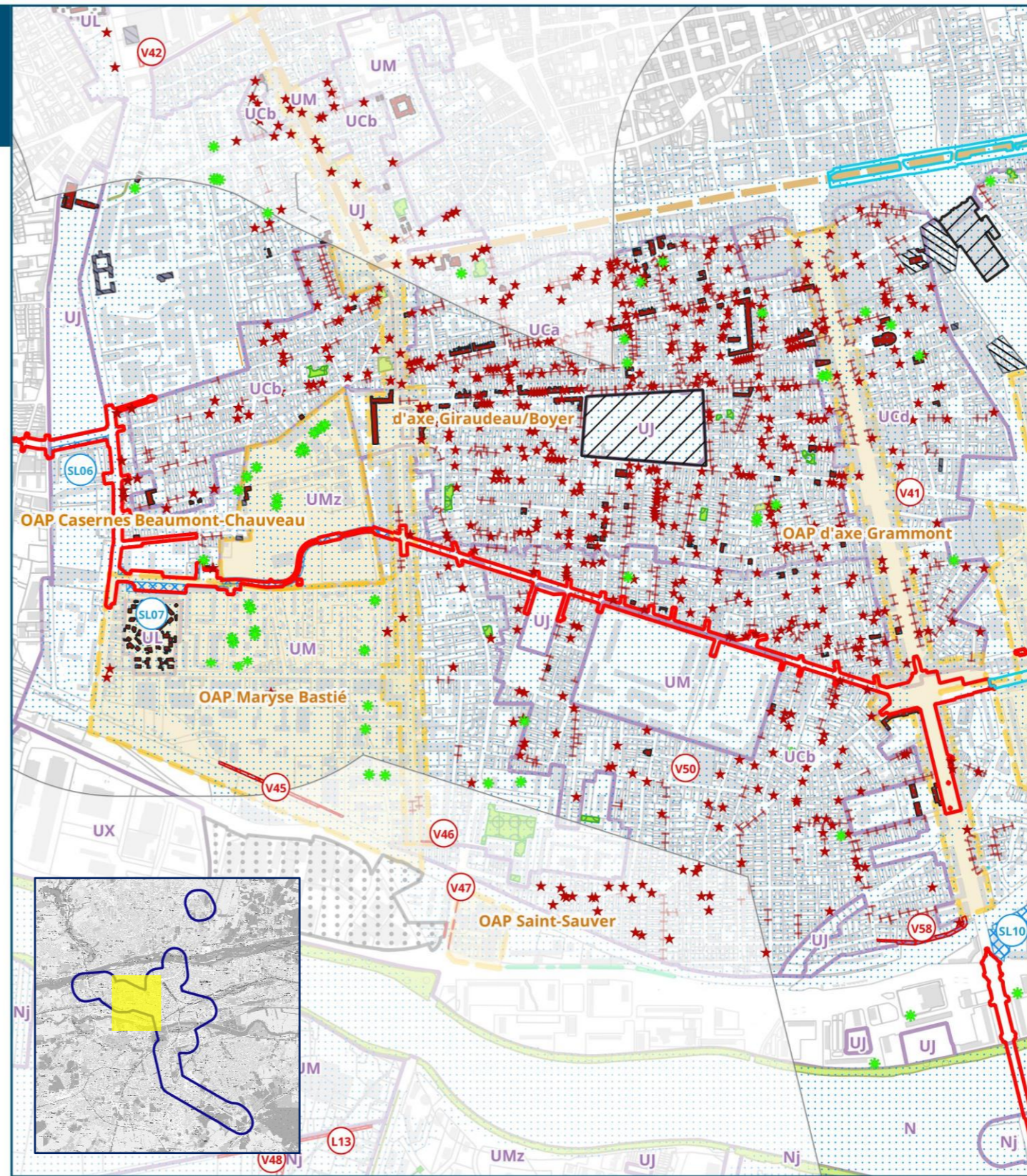
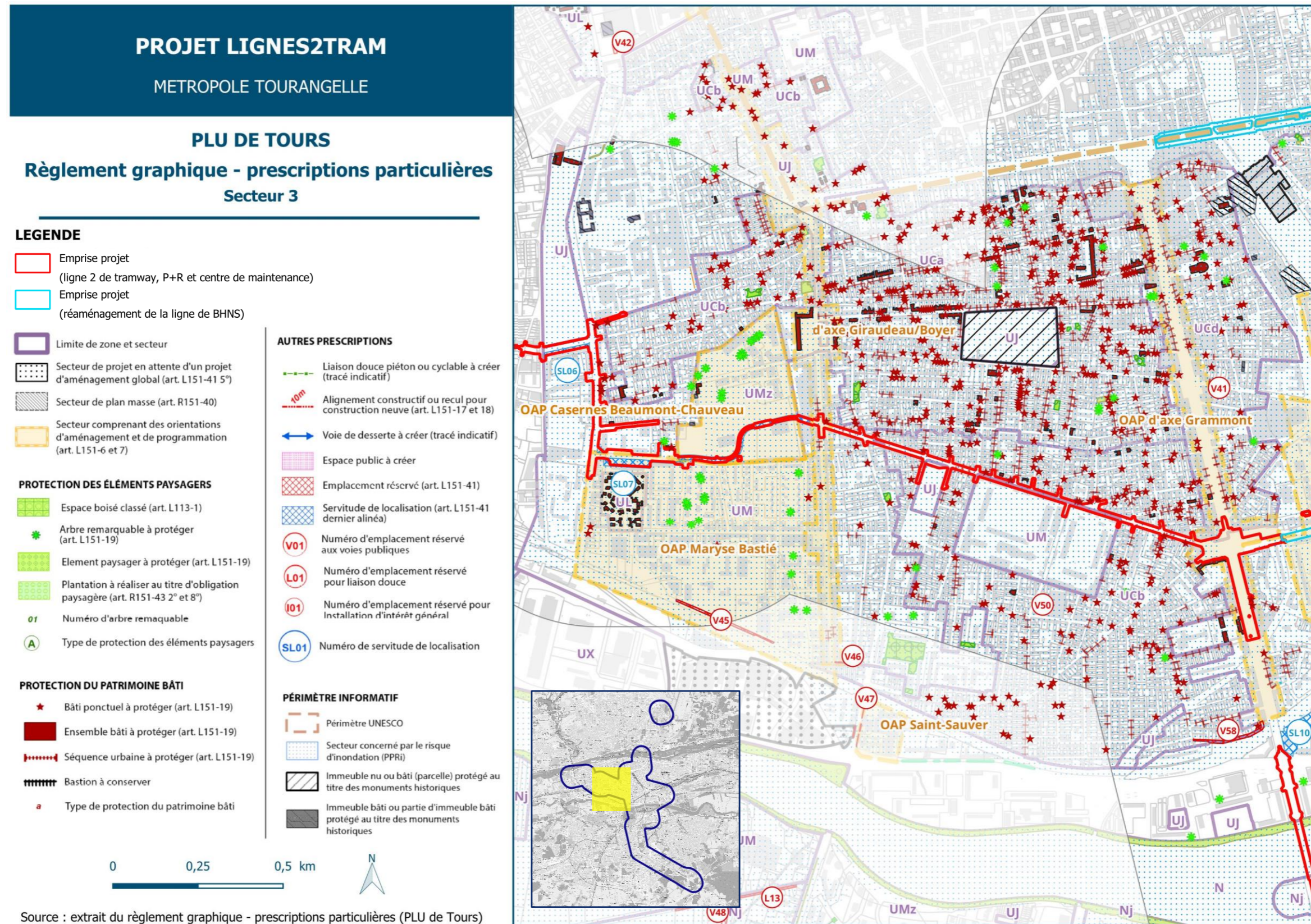
Nota : la légende « limite de zone et secteur » correspond aux limites des zonages du PLU.

Figure 4 : règlement graphique – Prescriptions – Secteur 1 aéroport (source : SEGIC Ingénierie/PLU de Tours/Géoportail de l'urbanisme)



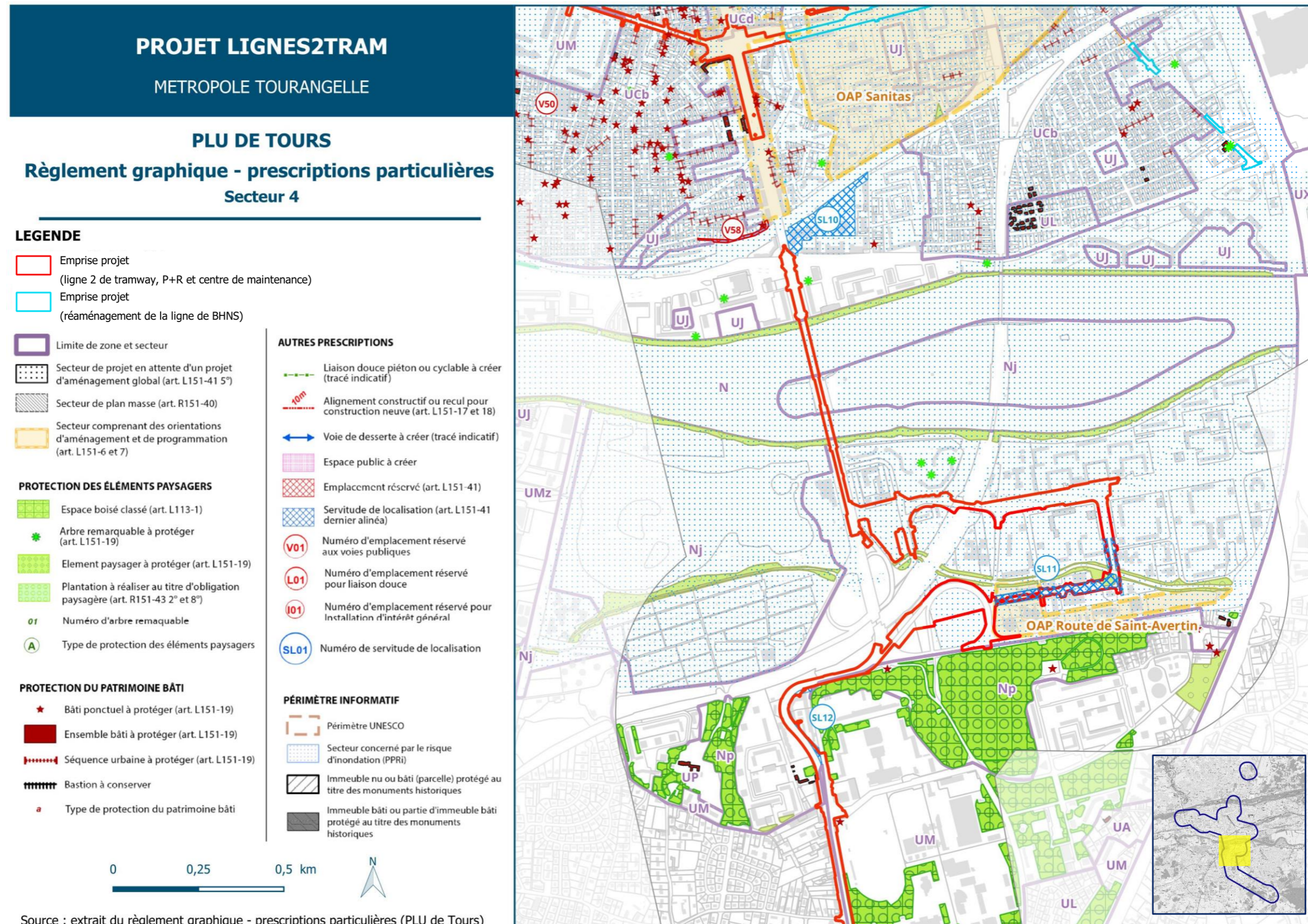
Nota : la légende « limite de zone et secteur » correspond aux limites des zonages du PLU.

Figure 5 : règlement graphique – Prescriptions – Secteur 2 (source : SEGIC Ingénierie/PLU de Tours/Géoportail de l'urbanisme)



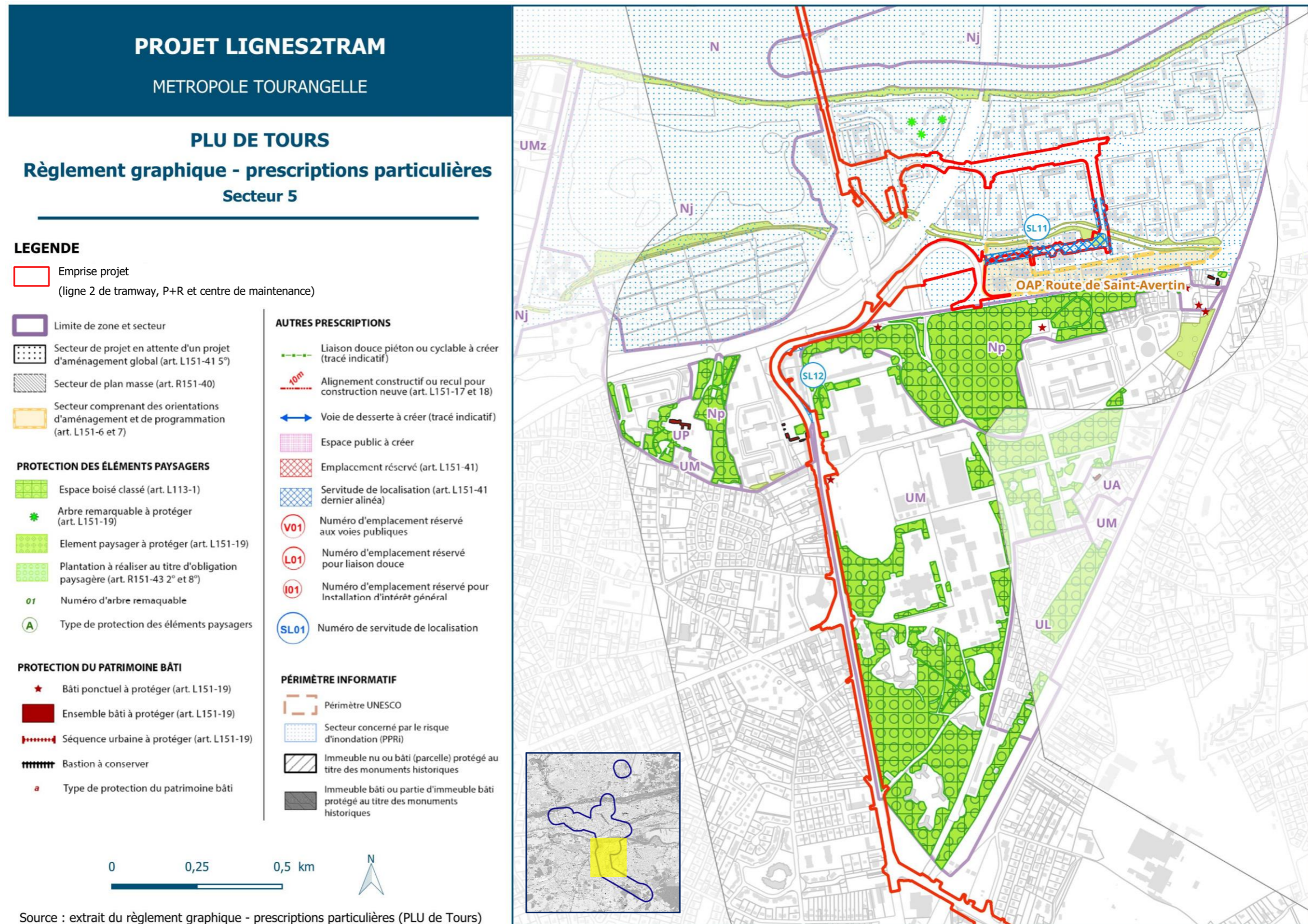
Nota : la légende « limite de zone et secteur » correspond aux limites des zonages du PLU.

Figure 6 : règlement graphique – Prescriptions – Secteur 3 (source : SEGIC Ingénierie/PLU de Tours/Géoportail de l'urbanisme)



Nota : la légende « limite de zone et secteur » correspond aux limites des zonages du PLU.

Figure 7 : règlement graphique – Prescriptions – Secteur 4 (source : SEGIC Ingénierie/PLU de Tours/Géoportail de l'urbanisme)



Nota : la légende « limite de zone et secteur » correspond aux limites des zonages du PLU.

Figure 8 : règlement graphique – Prescriptions – Secteur 5 (source : SEGIC Ingénierie/PLU de Tours/Géoportail de l'urbanisme)

❑ **Au droit de l'extension du Centre de Maintenance**

❖ **Servitudes de localisation (article L.151-41 du Code de l'urbanisme dernier alinéa)**

La servitude de localisation SLO4 est dédiée à un projet d'extension de la ligne A de tramway, le bénéficiaire étant le SMT. Elle présente une emprise de 26 411 m².

Cette servitude ne présente pas de contrainte particulière, dans la mesure où le bénéficiaire est le SMT, maître d'ouvrage de la présente opération.

❖ **Emplacements réservés (ER)**

L'emplacement réservé est un outil mobilisable par les plans locaux d'urbanisme. Il permet d'anticiper l'acquisition de foncier et, en attendant, d'en geler l'emprise foncière concernée pour pouvoir y réaliser à terme un projet précis. Les emplacements réservés peuvent être utilisés pour permettre des projets contribuant à répondre à des besoins d'équipements collectifs.

Le projet se situe au droit de l'ER I01, dédié à l'extension du Centre de Maintenance de la ligne A.

Tableau 2 : emplacements réservés concernant le projet (extension de la ligne A et Centre de Maintenance)

ER	OPERATION	BENEFICIAIRE	SURFACE
I01	Agrandissement du centre de maintenance du tramway	SMT	11 311,86 m ²

Nota : le projet se situe en limite de l'ER V11 (élargissement de la rue de la Chamberrie, divisée en deux parties : V11-1 et V11-2), mais n'a pas d'emprise sur ce dernier (le bénéficiaire de cet ER est Tours Métropole Val de Loire).

Le projet est compatible avec les ER.

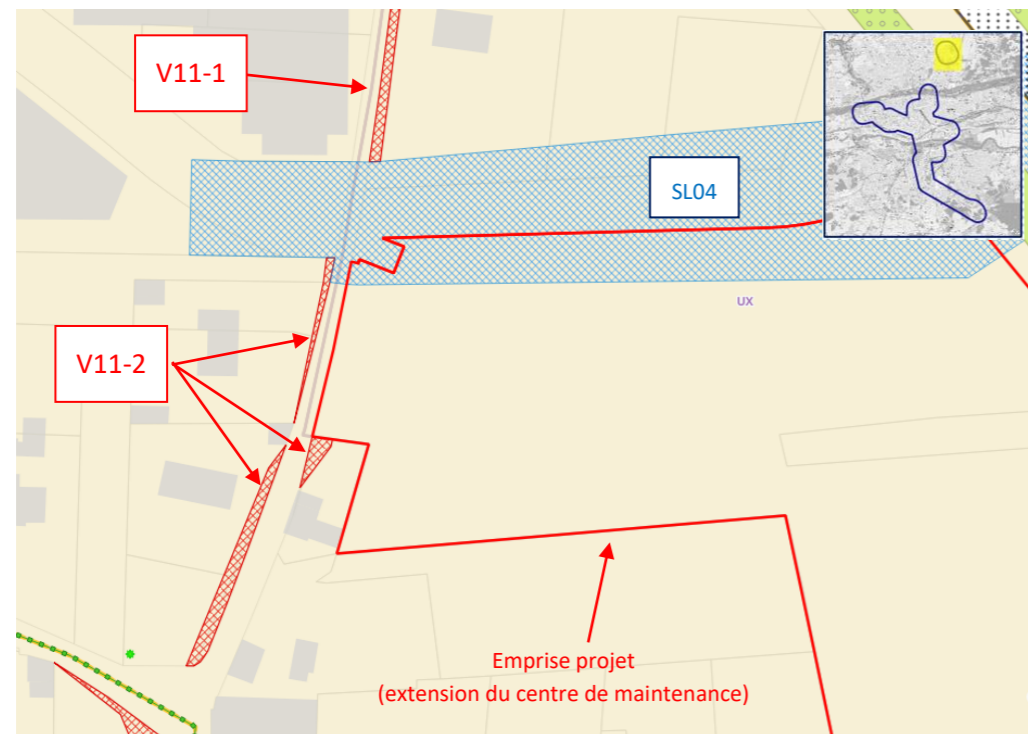


Figure 9 : zoom sur l'ER V11

❖ **Espaces boisés classés (EBC)**

Le projet n'est pas concerné par des EBC.

❖ **Éléments paysagers à protéger (article L.151-19 du Code de l'urbanisme)**

Le projet recoupe des éléments paysagers à protéger de type C (arbres d'alignement remarquable et groupements d'arbres). Ces espaces paysagers sont localisés à l'extrémité Sud-Est de l'emprise projet (environ 110 m² impactés). Le règlement de ces zones indique que les ouvrages, travaux, constructions, exhaussements et affouillements de terrain liés au fonctionnement et au développement du tramway et à la réalisation de la ligne 2 sont autorisés au sein de ces espaces. Le projet est donc autorisé au sein de ces espaces paysagers.

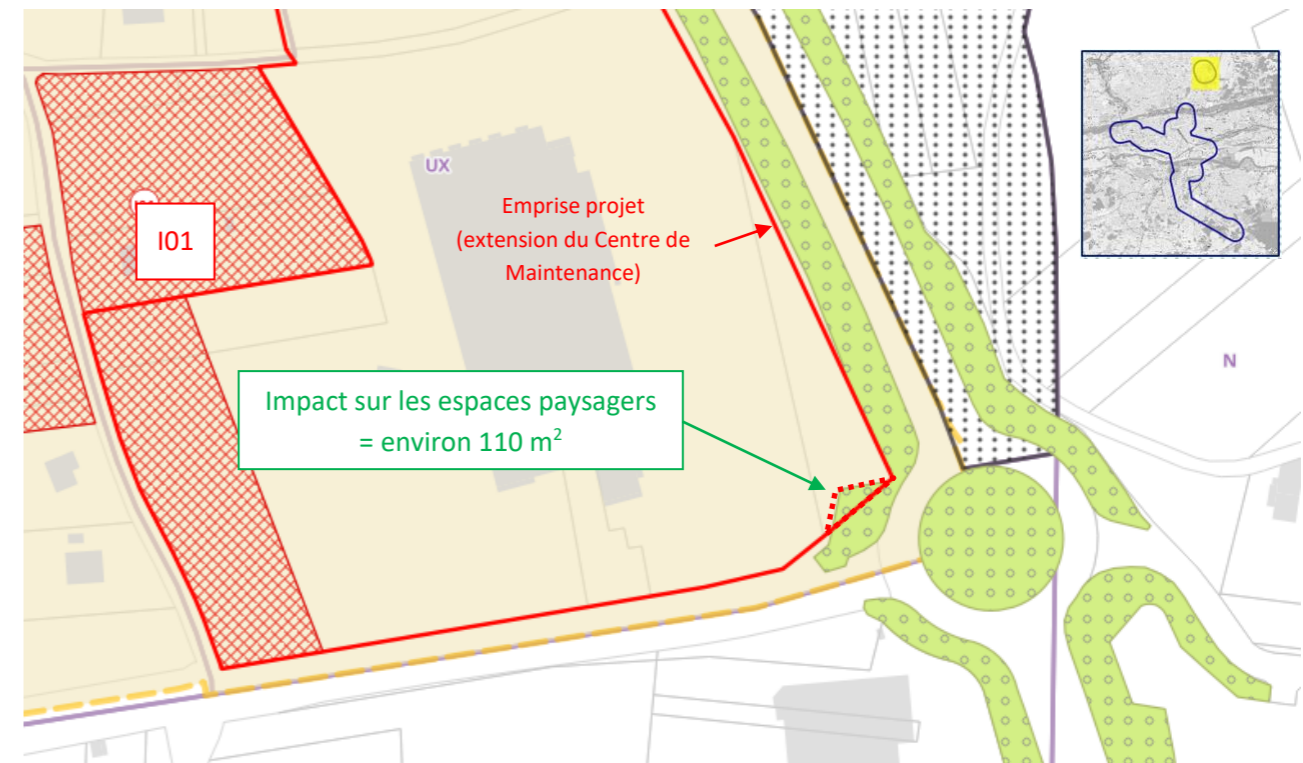


Figure 10 : impact sur les espaces paysagers au Sud-Est de l'extension du Centre de Maintenance

❖ **Secteur comprenant des OAP (articles L.151-6 et 7 du Code de l'urbanisme)**

Le projet se situe au sein de l'OAP « Abel, Gance, Vaucanson ». Cette OAP aborde le développement du Centre de Maintenance dans le cadre du développement des infrastructures de mobilité. Le projet est donc compatible avec cette dernière.

❑ Au droit de la ligne 2 de tramway

❖ Servitude de localisation (article L.151-41 dernier alinéa du Code de l'urbanisme)

Les servitudes de localisation concernant le projet sont les suivantes :

Tableau 3 : servitudes de localisation concernées par le projet

SERVITUDE DE LOCALISATION	OPERATION	BENEFICIAIRE	SURFACE
SL06	Passage du tramway boulevard Tonnelé et rue d'Entraigues	SMT	1 361,76 m ²
SL07	Passage du tramway boulevard Tonnelé, rue Baugé et rue Boucher	SMT	4 249,35 m ²
SL08	Passage du tramway dans les casernes	SMT	6 554 m ²
SL11	Passage du tramway avenue Mozart et route de Saint-Avertin	SMT	12 430 m ²
SL12	Passage du tramway avenue de l'Alouette	SMT	2 045,94 m ²

Ces servitudes de localisation sont dédiées au projet et ne présentent donc pas de contrainte particulière.

A noter que depuis la modification n°2, la SL08 correspond à l'emprise du projet telle que présentée dans le dossier DUP.

❖ Emplacements réservés (ER)

Le projet empiète sur l'ER suivant :

Tableau 4 : emplacements réservés concernés par le projet

ER	OPERATION	BENEFICIAIRE	SURFACE	REMARQUE
V44	Elargissement de la rue Michel Baugé (parcelle ER0537)	SMT	121, 26 m ²	ER lié au projet

Le projet est compatible avec l'ER V44 puisque celui-ci est lié au projet.

❖ Espaces boisés classés (EBC)

Le projet empiète sur des EBC au Sud de la commune. Il n'est donc pas compatible avec ces derniers.

❖ Eléments paysagers à protéger (article L.151-19 du code de l'urbanisme)

Le projet recoupe des éléments paysagers à protéger de types A (cœurs d'îlots et espaces paysagers remarquables) et C (arbres d'alignement remarquable et groupements d'arbres) au Sud de la commune (en zone UM).

Il porte donc atteinte à ces éléments paysagers. Le règlement de la zone UM autorise cependant les ouvrages, travaux, constructions, exhaussement et affouillement de terrain liés au fonctionnement et au développement du tramway et à la réalisation de la ligne 2 de tramway au sein de ces éléments paysagers. Le projet est donc autorisé sur ces espaces.

❖ Arbres remarquables à protéger (article L.151-19 du Code de l'urbanisme)

Un arbre remarquable (n°198) se situe à proximité du projet (au Nord de l'ER V44). Il n'est pas impacté par le projet.

❖ Séquence urbaine à protéger (article L.151-19 du Code de l'urbanisme)

Le projet jouxte des séquences urbaines à protéger de types d (maisons de ville), h (immeubles de rapport des XVIIIe et XIXe siècles, petits collectifs du début du XXe siècle) et f (maisons de bourg et de faubourg). Il ne porte pas atteinte à ces dernières.

❖ Bâti ponctuel à protéger (article L.151-19 du Code de l'urbanisme)

Le projet jouxte des bâtiments à protéger. Cependant, il n'aura aucune incidence sur ces derniers.

❖ Ensemble bâti à protéger (article L.151-19 du Code de l'urbanisme)

Le projet jouxte des ensembles bâtis à protéger. Cependant, il n'aura aucune incidence sur ces derniers.

❖ Secteurs comprenant des OAP (articles L.151-6 et 7 du Code de l'urbanisme)

Le projet traverse les OAP « Maryse Bastié », « Giraudeau/Boyer », « Sanitas », « Grammont », « route de Saint-Avertin » et « Casernes Beaumont-Chauveau » (voir chapitre 3.4 « Orientations d'Aménagement et de Programmation » pour le détail de ces OAP).

❖ Secteur concerné par le risque d'inondation (PPRi)

Le projet est en partie concerné par le PPRi Val de Tours – Val de Luynes. Le projet est compatible avec le PPRi. L'analyse détaillée de la compatibilité est présentée en partie 5 de l'étude d'impact.

❑ **Au droit de la requalification du BHNS**

❖ Servitude de localisation (article L.151-41 dernier alinéa du Code de l'urbanisme)

Le projet n'empiète pas sur des servitudes de localisation.

❖ Emplacements réservés (ER)

Le projet ne recoupe aucun ER.

❖ Espaces boisés classés (EBC)

Le projet ne recoupe aucun EBC.

❖ Éléments paysagers à protéger (article L.151-19 du Code de l'urbanisme)

Le projet ne recoupe pas d'éléments paysagers à protéger.

❖ Arbres remarquables à protéger (article L.151-19 du Code de l'urbanisme)

Un arbre remarquable (n°144) se situe à proximité du projet (extrémité Sud-Ouest du BHNS). Cependant, ce dernier ne sera pas impacté.

❖ Bâti ponctuel à protéger (article L.151-19 du Code de l'urbanisme)

Le projet jouxte des bâtiments à protéger. Cependant, il n'aura aucune incidence sur ces derniers.

❖ Ensemble bâti à protéger (article L.151-19 du Code de l'urbanisme)

Le projet jouxte des ensembles bâtis à protéger. Cependant, il n'aura aucune incidence sur ces derniers.

❖ Alignement constructif ou recul pour construction neuve

Le projet jouxte des alignements constructifs ou recul pour construction neuve (14 m), non contraignants (ces derniers concernent les constructions).

❖ Séquence urbaine à protéger (article L.151-19 du Code de l'urbanisme)

Le projet jouxte des séquences urbaines à protéger de types d (maisons de ville) et h (immeubles de rapport des XVIII^e et XIX^e siècles, petits collectifs du début du XX^e siècle). Il ne porte pas atteinte à ces dernières.

❖ Secteurs comprenant des OAP (articles L.151-6 et 7 du Code de l'urbanisme)

Le projet traverse les OAP « Coteau de Loire », « Grammont » et « Sanitas » (voir chapitre 3.4).

❖ Secteur concerné par le risque d'inondation (PPRi Val de Tours-Val de Luynes)

Une partie de l'emprise du projet se situe au droit du PPRi Val de Tours – Val de Luynes. Comme exposé dans le paragraphe précédent relatif à la ligne 2 de tramway, le projet est compatible avec le PPRi.

❖ Périmètre UNESCO

Le projet s'inscrit en partie dans le périmètre UNESCO « le Val de Loire, entre Sully-sur-Loire et Chalonnes ».

Le dossier d'inscription à l'UNESCO du site du Val de Loire indique que les boulevards Béranger et Heurteloup sont intégrés comme « ceintures » de l'ancienne ville. A noter que le boulevard Béranger est éloigné de la Loire et n'entre pas en covisibilité avec celle-ci. La V.U.E du boulevard consiste donc en la matérialisation de l'ancienne limite de la ville enclose de Tours. Les anciennes fortifications sont matérialisées par le « mail » constitué de ces alignements d'arbres.

Les travaux localisés sur le boulevard Heurteloup ne concernent que le réaménagement du BHNS et n'auront aucune incidence sur les alignements d'arbres.

❑ **Synthèse des prescriptions**

Le tableau suivant synthétise les prescriptions applicables à l'ensemble de la ligne 2 de tramway et de ses composantes.

Tableau 5 : synthèse des prescriptions particulières du plan de zonage du PLU de Tours s'appliquant au projet

PRESCRIPTION	EXTENSION CENTRE DE MAINTENANCE	LIGNE 2	BHNS
Servitude de localisation	Oui	Oui	Non
Emplacement réservé	Oui (Dédié à l'extension du Centre de Maintenance)	Oui (dédié au projet)	Non
Espace boisé classé	Non	Oui	Non
Eléments paysagers à protéger	Oui	Oui	Non
Arbres remarquables ponctuels à protéger	Non	Non	Non
Secteurs de projet en attente d'un projet d'aménagement	Non	Non	Non
Secteur de plan masse	Non	Non	Non
OAP	Oui	Oui	Oui
Séquence urbaine à protéger	Non	Non	Non
Alignement constructif ou recul pour construction neuve	Non	Non	Non
Bâti ponctuel à protéger	Non	Non	Non
Ensemble bâti à protéger	Non	Non	Non
PPRi	Non	Oui	Oui
UNESCO	Non	Non	Oui

1.4 PROJET D'AMENAGEMENT ET DE DEVELOPPEMENT DURABLE (PADD)

Le PADD du PLU de Tours comprend plusieurs axes :

- 1. Une ville ligérienne par nature ;
- 2. Une ville qui porte l'intensité métropolitaine ;
- 3. Une ville qui maîtrise son renouvellement ;
- 4. Une ville qui encourage les mobilités propres et collectives ;
- 5. Une ville accueillante pour ses habitants présents et futurs ;
- 6. Une ville qui favorise le bien-être.

Sont développés ci-après les axes concernant le projet de ligne 2 de tramway et ses composantes.

□ 1. Une ville ligérienne par nature

L'identité ligérienne de Tours se décline à travers son organisation bâtie, sa topographie, ses grandes perspectives visuelles, sa palette végétale et l'omniprésence de l'eau. Cet ensemble garantit à la ville une lisibilité et une attractivité, dont le niveau d'excellence doit être maintenu tout en restant vigilant vis-à-vis du risque d'une inondation majeure.

1.1. Consacrer le retour à l'eau

La Loire et le Cher, distants de 3 km, constituent un trait essentiel de l'organisation urbaine tourangelle, qu'il faut valoriser à la fois dans le cadre des pratiques quotidiennes des habitants, mais aussi en tant que vecteur de l'attractivité de la Métropole et ce, tout en développant une culture positive du risque d'inondation. Cette volonté doit s'appuyer sur les spécificités de chacun des deux cours d'eau et sur l'inscription du Val de Loire au titre du patrimoine mondial de l'UNESCO.

1.2. Le risque d'inondation, un devoir d'exemplarité

Tours étant la ville centre d'un Territoire à Risque Important d'Inondation (TRI), le PADD s'inscrit pleinement dans la Stratégie Locale de Gestion du Risque d'Inondation (SLGRI) adoptée par la Métropole.

La résilience sera recherchée par l'adaptation des constructions nouvelles et du bâti existant à l'inondabilité. Une réflexion sera menée pour définir les activités sensibles à implanter hors de la zone inondable. **L'accent sera mis dans les opérations nouvelles sur la perméabilité des sols, afin de renforcer la porosité du tissu urbain et garantir ainsi une meilleure infiltration des eaux.**

La connaissance du chemin de l'eau, y compris des réseaux anciens devenus souterrains, sera affinée afin de mieux gérer les eaux pluviales et les risques de remontées de nappe. Afin de lever les obstacles à l'écoulement de l'eau dans le val endigué, une réflexion sera engagée pour la mise en transparence d'une partie de la levée du canal. Les digues le long des cours d'eau seront confortées. **La gestion qualitative et quantitative des eaux pluviales sera recherchée en développant les dispositifs d'infiltration à la parcelle, les noues, les bassins de rétention paysagés, etc.** Enfin, il s'agira de se préparer à la crise notamment par une sensibilisation accrue des habitants au risque et un plan d'évacuation efficient, en cohérence avec les communes voisines.

En actions :

- S'inscrire dans la SLGRI (Stratégie Locale de Gestion des Risques d'Inondation);
- Encourager le développement d'un nouveau modèle pour une architecture résiliente en zone inondable (innovation dans l'usage des espaces situés en deçà des Plus Hautes Eaux Connues, matériaux et systèmes constructifs adaptés, etc.) ;
- Favoriser l'écoulement des eaux en levant les obstacles et en rendant perméable les sols ;
- Encourager les démarches de diminution de la vulnérabilité du bâti existant et développer une approche stratégique dans les lieux particulièrement sensibles ;
- Développer une culture du risque. Cela suppose notamment d'entretenir la connaissance de ce dernier auprès des populations par tous moyens adaptés (expositions, conférences...) et de développer une approche responsable, collective et partagée de prise en considération.

1.3. Renforcer l'écologie et la trame verte ligérienne

La ville de Tours est inscrite dans un système géographique spécifique marqué au Nord comme au Sud par des constantes : des coteaux boisés, les grands cours d'eau, des belvédères, des vues, des perspectives, un vélum végétal, des propriétés et parcs. Associé aux jardins publics et privés, l'ensemble constitue la trame verte et bleue urbaine, qui rend la ville apaisée et agréable à vivre. Ce capital de nature et de paysage doit être préservé et enrichi, car la perception de la nature dans tous les endroits de la ville est indispensable pour le bien-être des habitants tout en permettant d'assurer les continuités écologiques.

En actions :

- Préserver le vélum végétal des coteaux ;
- **Protéger les arbres remarquables ;**
- Préserver la cohérence de la trame végétale de la ripisylve de la Loire.

1.4. Garder les spécificités et la variété des paysages ligériens

La ville est riche d'une topographie (un système val/coteau/plateau) qui offre des séquences paysagères, une organisation bâtie et un cadre de vie qui la singularisent et la rendent facilement lisible. Ce paysage urbain marqué par la prégnance de tous les attributs de la ville ligérienne doit être maintenu et valorisé tout en ne faisant obstacle aux cycles d'évolution de la ville.

En actions :

- Garder lisible la trame paysagère des vallons ;
- Garder et mettre en valeur les points de vue à toutes les échelles ;
- Mettre en valeur la trame végétale au service de la compréhension du paysage ;
- **Mieux intégrer les infrastructures et leurs abords (ponts, voies) ;**
- Préserver les éléments repères constitutifs des identités de quartier.

Le projet prévoit la réalisation d'un système de gestion des eaux pluviales, défini selon les prescriptions des réglementations locales d'assainissement.

Concernant la problématique d'inondation, le projet est compatible avec le PPRi Val de Tours – Val de Luynes.

Le projet prévoit la réalisation de nombreux aménagements paysagers, avec notamment la création d'espaces verts propices à la biodiversité. L'insertion de la ligne 2 de tramway sera largement végétalisée dès que les fonctionnalités des lieux qu'elle traverse le permettent. A noter qu'une importante réflexion sera menée sur la gestion de la végétation. Il faut dès à présent faire face au changement climatique, et donc accepter de modifier les modes de gestions habituels : prévoir moins de tontes, moins d'arrosage, etc.

Tous ces éléments sont détaillés en partie 5 de l'étude d'impact.

Le projet est donc compatible avec cet axe du PADD.

❑ 2. Une ville qui porte l'intensité métropolitaine

2.2. Conforter le rôle de hub inter-régional de la Métropole

Un hub est un espace d'interface privilégié entre différents réseaux de transport. Par sa capacité d'interconnexion, il concentre et apporte une valeur aux flux qu'il émet et reçoit. Le positionnement géographique, les infrastructures et les offres de service qu'elle propose font de l'agglomération de Tours une Métropole connectée. L'objectif est de mieux organiser les liaisons, afin d'être encore plus attractif et de tirer davantage parti des différents flux. Pour cela, il ne s'agit pas tant de projeter de nouvelles infrastructures que d'offrir un bouquet de services et d'aménagements qui contribueront à valoriser l'interface métropolitaine.

En actions :

- Améliorer l'intégration de l'aéroport Tours Val de Loire dans le bouquet de mobilités ;
- Engager une nette amélioration des liaisons entre la gare de Saint-Pierre-des-Corps et celle de Tours, au point d'en faire une seule et même gare ;
- Anticiper la création de la halte ferroviaire de Verdun dans le fonctionnement du cœur ferroviaire de la Métropole.

Le projet propose une nouvelle infrastructure de transports collectifs sur le territoire de la Métropole tourangelle, constituant notamment une offre alternative à l'utilisation des véhicules personnels.

Le projet participe donc à la réalisation des objectifs de cet axe.

❑ 3. Une ville qui maîtrise son renouvellement

3.4. Une trame de ville à compléter, des franchissements à programmer

La Loire, le Cher, le réseau ferroviaire et les grandes infrastructures routières (autoroute A10) segmentent le territoire local. Ces différentes caractéristiques qui, pour certaines d'entre-elles (fleuve et rivière) sont le ferment même de l'identité de la ville, limitent fortement le maillage urbain entre les quartiers et certaines villes limitrophes dont Saint-Pierre-des-Corps. Le projet urbain vise donc à renforcer les liens à l'intérieur comme à l'extérieur de la ville en organisant de nouveaux franchissements et en valorisant les continuités urbaines pour faciliter les déplacements, notamment pour les piétons et les cyclistes.

3.5. Qualifier les espaces publics et les entrées de ville

La qualité urbaine de Tours doit également s'apprécier à travers sa capacité à entretenir et à qualifier des sites ou objets devant constituer des références puisqu'ils représentent le premier contact avec la ville. **Leur mise en valeur et la recherche d'une affectation en intelligence avec l'environnement** demeurent un enjeu majeur du projet pour mieux vivre et lire la ville. Sont particulièrement concernés les espaces d'entrée de ville qui marquent le premier contact des visiteurs avec l'espace urbain.

En actions :

- Mieux assurer la cohérence des aménagements avec les communes limitrophes ;
- **Requalifier l'avenue Grammont, l'avenue du Général de Gaulle** et la façade Ouest du boulevard de Lattre de Tassigny (NPNRU).

Le projet propose une nouvelle infrastructure de transports collectifs sur le territoire de la Métropole tourangelle, constituant notamment une offre alternative à l'utilisation des véhicules personnels. Les cheminements piétons et cyclables mis en place assurent une continuité avec le maillage actuel.

Une attention particulière a été portée sur l'intégration du tramway dans l'espace urbain. Ainsi, des aménagements paysagers qualitatifs sont prévus, avec notamment la végétalisation de la plateforme de tramway sur certains secteurs.

Tous ces éléments sont détaillés en partie 5 de l'étude d'impact.

Le projet est donc compatible avec cet axe du PADD.

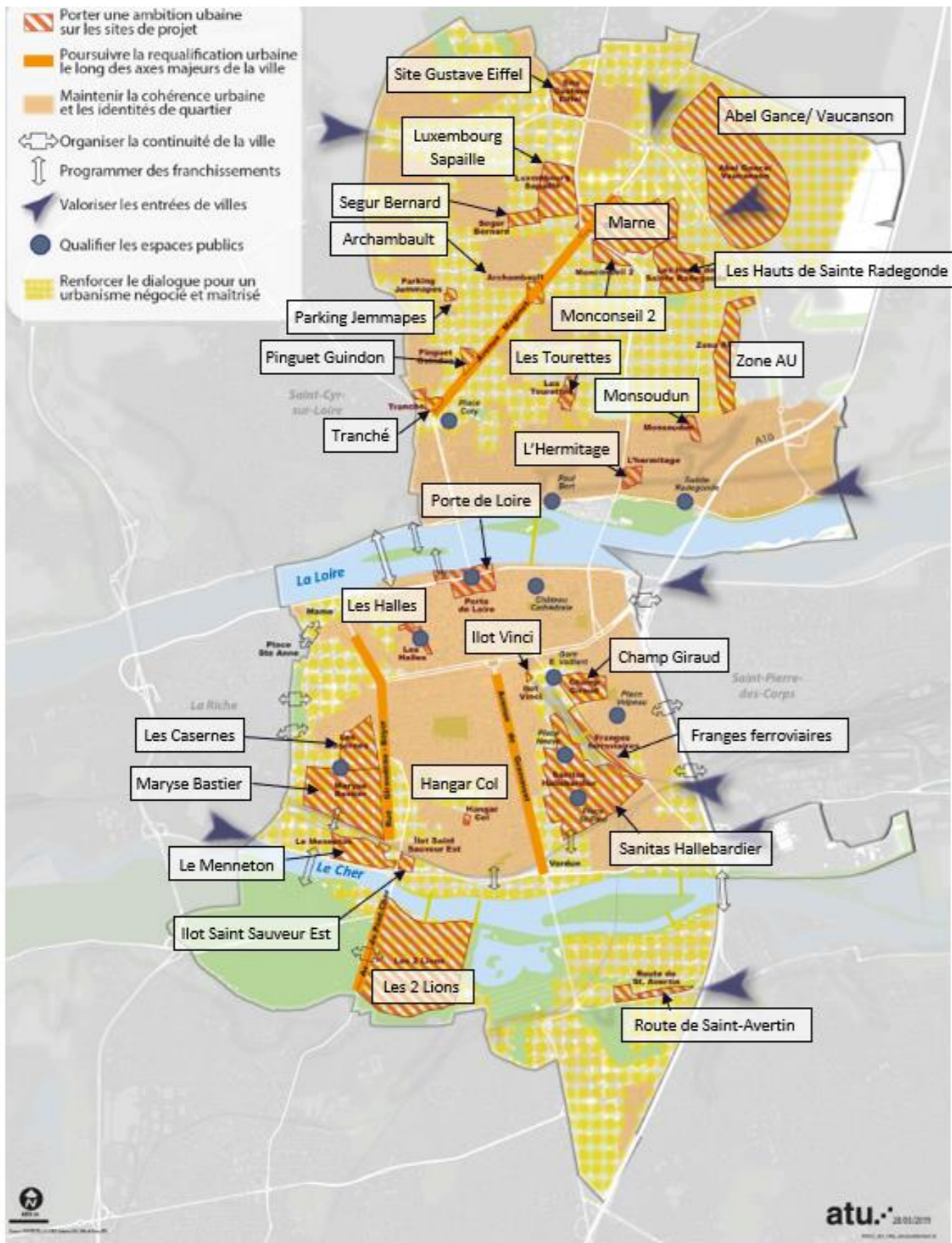


Figure 11 : une ville qui maîtrise son renouvellement (source : PADD de Tours)

4. Une ville qui encourage les mobilités propres et collectives

La mobilité apparaît comme une valeur centrale de la vie urbaine, à Tours comme ailleurs. L'impact des mobilités motorisées sur le cadre de vie n'est, par ailleurs, plus à démontrer que ce soit en termes de qualité de l'air, de bruit, et d'usages des espaces publics. Consciente de ces enjeux, la ville entend promouvoir une mobilité à la fois facilitée et décarbonée.

4.1. Poursuivre l'édification du système de transports collectifs en site propre

Le succès de la première ligne de tramway et de la politique de multi-modalité amorcée à cette occasion invite à poursuivre l'édification du système de transports collectifs en site propre.

En actions :

- Anticiper les effets sur le développement urbain de la mise en service de la seconde ligne du tramway en instaurant des règles adaptées à chaque site ;
- Accompagner le déploiement du réseau par des actions de requalification et d'embellissement de l'espace public ;
- Organiser le rabattement et les perméabilités en direction des arrêts du tramway ;
- Promouvoir la qualité urbaine et architecturale le long des lignes existantes et futures du tramway.

4.2. Accompagner, diversifier et articuler les offres de mobilités collectives

Dans l'objectif de maximiser l'impact du réseau de transport collectif, il y a lieu de l'inscrire dans une cohérence plus globale, intégrant l'ensemble des modes de transports. L'amélioration des interconnexions avec le réseau ferré national, ainsi qu'avec les transports routiers de plus longue distance est ainsi essentielle. Ces points d'interconnexion apparaissent comme autant d'opportunités de faire émerger de nouvelles centralités pour le quotidien des tourangeaux.

En actions :

- Préserver la possibilité de réaliser un pôle d'échanges tram/train au niveau de la place de Verdun ;
- Poursuivre les efforts entrepris pour favoriser l'intermodalité.

4.3. Franchir un cap en matière de mobilités cyclables pour une ville apaisée

Acter le principe de l'aménagement d'axes éco-mobiles où les vélos sont priorités pour que le déplacement cyclable présente une alternative réellement attractive face aux modes motorisés (trajets directs dans des espaces sécurisés et de qualité). Ces axes, en cours d'études dans le cadre de l'élaboration du schéma Directeur Cyclable de Tours Métropole Val de Loire, constituent la colonne vertébrale d'un réseau structurant vise à offrir à chaque habitant du cœur métropolitain une infrastructure optimale à moins de 3 minutes de chez lui. **La ligne 2 de tramway apparait comme un accélérateur de ce saut quantitatif et qualitatif en faveur des vélos.**

En actions :

- Créer un lieu de stationnement public des vélos de grande capacité, connecté aux grands réseaux de transport (ferroviaire, tramway) ;
- Poursuivre le développement d'une offre publique et privée de stationnements adaptés, diversifiés et sécurisés ;
- Améliorer les connexions cyclables avec les communes riveraines ;
- En centre-ville, élargir les zones apaisées dans lesquelles les modes doux sont prioritaires ;
- Développer des axes éco mobiles avec des emprises confortables et sécurisées. Ce réseau permettra de relier les quartiers et de traverser la ville de manière efficace ;
- Conforter les itinéraires des véloroutes et développer les services autour du vélo.

4.4. Organiser la ville à l'échelle du piéton

Signalétique adaptée, mobilier urbain permettant de faire une pause, perméabilité des îlots, faible encombrement de l'espace, accessibilité renforcée pour les personnes à mobilité réduite, qualité paysagère des cheminements, tels sont les ingrédients d'un espace urbain qui promeut la marche, cellule souche de toutes les mobilités.

L'accès à certains quartiers se fait aujourd'hui principalement en voiture. Or, leur développement urbain futur risque de congestionner davantage ces secteurs. Améliorer la perméabilité de ces quartiers est un objectif prioritaire, afin de ne pas apporter des nuisances supplémentaires et favoriser la marche à pied.

En actions :

- **Privilégier, pour l'ensemble des opérations, des orientations d'aménagement qui favorisent les traversées douces et l'accroche à la trame viaire existante ;**
- Eviter la constitution d'îlots étanches à travers les opérations de renouvellement urbain ;
- Rechercher les liens judicieux y compris à travers les espaces privés ;
- Améliorer le réseau piéton existant (sur la base des normes d'accessibilité) et poursuivre son développement.

4.5. Trouver le juste équilibre en matière de stationnement

La montée en puissance des modes de déplacements alternatifs à la voiture doit se poursuivre à travers des politiques publiques incitatives. Toutefois, l'utilisation du véhicule individuel reste une réalité qui implique de trouver une gestion adaptée de l'offre de stationnement tout en limitant ses impacts au sein de l'espace urbain. Le stationnement des vélos constitue également une priorité dans la gestion de l'espace public.

En actions :

- **Adapter la gestion publique du stationnement dans les secteurs desservis par le réseau d'axes éco mobiles et par les lignes fortes de transports collectifs ;**
- Promouvoir des formes de stationnement qualitatives au sein des opérations nouvelles (en termes d'emplacement, de forme, de paysagement...);
- Agir sur des sites contraints par l'organisation de poches de stationnement, afin notamment de fluidifier les déplacements ;
- Favoriser la mutualisation du stationnement, afin d'économiser le foncier ;
- Réduire le stationnement le long des Bords de Loire ;
- Mener une politique de stationnement vélo adaptée à l'ambition de la ville pour ce mode ;
- Organiser le stationnement pour embellir l'espace public (en priorité les grands axes urbains et les places emblématiques).

La ligne 2 de tramway et les P+R de La Riche et de Chambray-lès-Tours sont mentionnés sur le plan des orientations de cette OAP (à noter que le tracé de la ligne 2 de tramway a fait l'objet d'évolutions depuis l'approbation du PLU. Le tracé retenu passe notamment en partie sur l'avenue de Grammont).

La Ligne 2 de tramway est inscrite dans cet axe au travers de l'objectif 4.1. Les P+R réalisés sont également mentionnés.

Les cheminements piétons et cyclables mis en place assurent une continuité avec le maillage actuel.

Le projet prévoit la suppression de places de stationnements, notamment en centre-ville de Tours. Pour compenser cette perte, deux nouveaux P+R seront réalisés aux terminus de la future ligne de tramway : P+R des Bords de Loire à La Riche et P+R de la Papoterie à Chambray-lès-Tours. Ces deux parkings faciliteront ainsi l'intermodalité.

Tous ces éléments sont détaillés en partie 5 de l'étude d'impact.

Le projet est donc compatible avec cet axe du PADD.



Figure 12 : une ville qui encourage les mobilités propres et collectives (source : PADD de Tours)

6. Une ville qui favorise le bien-être

L'ambition consiste à accroître la santé et le bien-être des habitants. Il s'agit dans cette perspective de maintenir un cadre urbain de qualité pouvant offrir à chacun des espaces pour se ressourcer, où les pollutions sont maîtrisées et où la présence du végétal est affirmée. Dans un contexte de changement climatique, l'objectif est aussi d'atténuer les consommations d'énergie, tout en privilégiant les énergies renouvelables. Enfin, en lien avec la politique alimentaire locale, l'agriculture de proximité s'affirme comme un enjeu fort pour l'avenir.

6.1. Renforcer les continuités écologiques pour faire plus de place à la nature en ville

Protéger et valoriser les grands espaces de nature

Le vallon de Sainte-Radegonde, l'ensemble agro naturel du plateau Nord-Est de la ville, la plaine de la Gloriette, la Loire, le site Natura 2000, le Cher, les nombreuses îles jalonnant les cours d'eau, les coteaux boisés constituent le socle de base de la trame naturelle et paysagère de la ville dont il convient d'assurer la pérennité.

Toute intervention doit prendre en compte les risques naturels et les valeurs écologiques et paysagères de cet ensemble.

Affiner le maillage en espace vert de proximité

L'objectif est de promouvoir un nouvel équilibre entre espaces bâtis et espaces verts. Cette ambition passe par la préservation des espaces verts existants, leur amélioration (notamment à Tours Nord qui a connu un renouvellement urbain intensif au cours de la décennie passée), la maîtrise des emprises au sol des futures constructions et la production de nouveaux espaces de respiration dans les opérations d'aménagement. Elle implique également, la protection de cœurs d'îlots végétalisés, des espaces paysagers remarquables, des clôtures et leur accompagnement végétal.

L'ensemble doit constituer une véritable trame verte à l'échelle de la ville dans la diversité de ses composantes, du grand parc au petit square de quartier.

En actions :

- Protéger le socle agronaturel structurant à l'échelle de la ville (vallon, plaine alluviale, plateau) ;
- Préserver les cœurs d'îlot végétalisés ;
- Poursuivre le plan d'embellissement en alliant les dimensions écologiques et paysagères ;
- Accroître la protection du patrimoine arboré et des ensembles végétaux participant à la qualité de l'ambiance urbaine et à la biodiversité ;
- Promouvoir une trame végétale participant à la réduction de la pollution, éviter les espèces invasives et allergènes.

6.2. Une ville qui agit pour la qualité de l'air et les énergies renouvelables dans un contexte de changement climatique

Il s'agira de porter une politique énergétique ambitieuse qui vise d'une part, à faciliter la rénovation thermique et de promouvoir l'architecture bioclimatique et d'autre part, à tendre vers un mix énergétique plus durable dans le chauffage urbain notamment.

Compte-tenu du changement climatique, seront mises en œuvre des actions pour en limiter les impacts, notamment l'effet d'îlot de chaleur urbain, par la végétalisation de l'espace public et l'utilisation de matériaux adaptés. Une moindre consommation d'eau sera recherchée.

Les mobilités durables seront promues, afin de contribuer à l'amélioration de la qualité de l'air et à l'atténuation des nuisances sonores. Par ailleurs, la présence de végétaux allergènes au sein des espaces publics sera réduite et les habitants sensibilisés à l'utilisation de végétaux diversifiés, adaptés au climat local et non-allergisants.

En actions :

- Promouvoir l'architecture bioclimatique ;
- Qualité de l'air : renforcer l'attractivité des circuits de déplacements piétons et cyclables ;
- Favoriser les aménagements contribuant à une meilleure qualité de l'air, notamment par la végétalisation des abords des grandes infrastructures.

6.4. Conforter un cadre de vie apaisé et favorable à la santé

Les choix d'aménagements font partie des déterminants de l'état de santé de la population ; qualité de l'air, des sols, de l'eau potable, environnement sonore, présence d'espaces verts, mobilité pour tous..., sont autant d'ingrédients indispensables au bien-être.

En actions :

- Préserver la qualité de l'environnement sonore et engager les mesures correctrices dans les secteurs affectés par le bruit en favorisant notamment les mobilités douces. ;
- Mettre en place des espaces tampons entre la source de bruit et les bâtiments (liaisons douces, coulée verte, boisement, bâtiments écran, murs anti-bruit...);
- Veiller à la dépollution des sols dans les secteurs de renouvellement, potentiellement pollués ;
- Aller vers plus d'innovation dans la gestion des eaux pluviales pour se rapprocher au maximum du cycle naturel.
- Prendre en compte la gestion des déchets, dès la conception des projets d'aménagement pour optimiser le tri, la collecte et le traitement.

6.5. Préserver l'agriculture de proximité

Tours souhaite s'inscrire dans l'ambition métropolitaine de porter une agriculture de proximité active. Elle dispose pour cela d'un terroir de qualité sur le plateau pour partie répertorié en zone d'appellation d'origine contrôlée (AOC) et particulièrement apte à la culture de la vigne, d'un important maillage de jardins familiaux et d'une varenne ponctuellement cultivée (Gloriette).

Ces éléments constituent une opportunité pour valoriser la fonction agricole, préserver des paysages ouverts et assurer une continuité des espaces non bâtis au service d'une identité ligérienne.

En actions :

- Préserver la zone agricole et ne pas étendre l'urbanisation de la ville au-delà de ce qu'elle était programmée ;
- Protéger le potentiel agronomique des secteurs viticoles du plateau.

La conception du projet prend en compte les risques naturels identifiés sur le territoire. Ainsi, les dispositions constructives seront adaptées au risque de mouvement de terrain (notamment risque de retrait-gonflement des argiles) et le projet sera compatible avec le PPRi Val de Tours – Val de Luynes.

Par ailleurs, le projet constituera une offre alternative à l'utilisation de la voiture personnelle, participant ainsi à la réduction des émissions de gaz à effet de serre. Des aménagements paysagers sont également prévus, avec notamment la végétalisation de la future plateforme de tramway.

Une étude écologique a également été réalisée et a permis d'identifier les enjeux spécifiques au projet. En fonction des incidences du projet sur la faune et la flore, des mesures d'évitement, de réduction et de compensation seront mises en place.

Enfin, le projet a fait l'objet d'une étude acoustique ayant permis de déterminer l'impact du projet par rapport à la situation future sans projet. 3 bâtiments situés à La Riche feront l'objet d'isolations de façades à la suite des dépassements de seuils réglementaires acoustiques constatés.

L'ensemble de ces éléments sont détaillés en partie 5 de l'étude d'impact.

Le projet est donc compatible avec cet axe du PADD.

1.5 ORIENTATIONS D'AMENAGEMENT ET DE PROGRAMMATION (OAP)



Ce chapitre a fait l'objet de modifications suite aux avis des services de l'Etat (Pièce L - avis de TMVL) (en violet).

Le plan général des OAP de Tours est présenté ci-après.

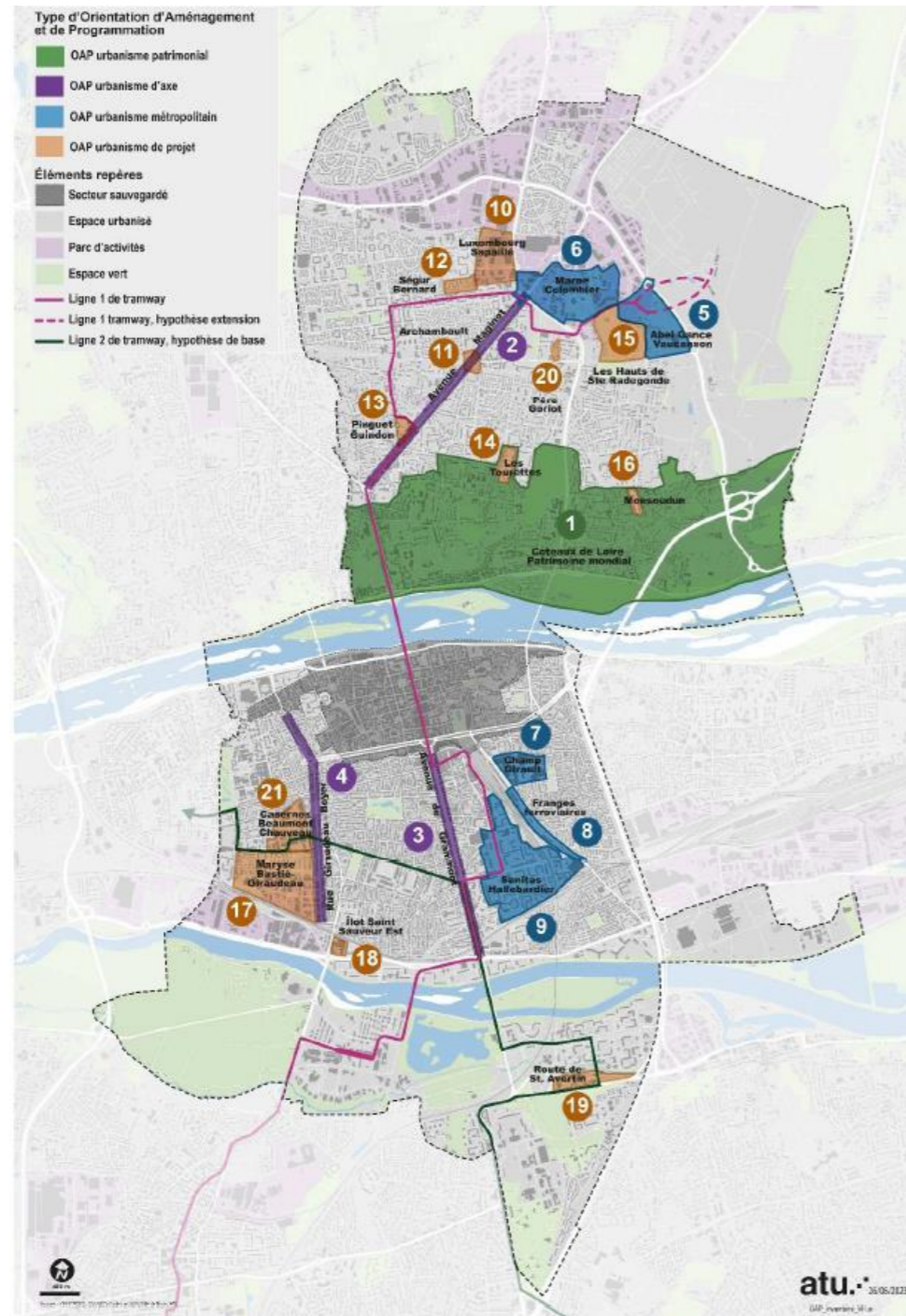


Figure 13 : plan des OAP (source : PLU de Tours)

Les OAP concernées par le projet sont détaillées ci-après.

❑ OAP « Abel Gance, Vaucanson »

Cette OAP concerne le projet au droit de l'extension du Centre de Maintenance.

L'ensemble se caractérise par :

- La présence de disponibilités foncières à proximité des lieux d'échanges ;
- L'existence de poches d'habitat le long des rues de la Presle et de la Chamberrie, avec des caractéristiques rurales encore présentes ;
- L'implantation de services liés aux déplacements (Centre de Maintenance et terminus de la ligne de tramway, parking-relais) ;
- Un complexe de loisirs récemment construit.

Par ailleurs, le site est marqué par la proximité d'un futur quartier programmé à l'Ouest (les Hauts de Sainte-Radegonde) et celui de l'aéroport à l'Est, dont le renforcement est envisagé dans sa partie civile.

Dans ce contexte, l'évolution du site doit s'envisager en prenant en compte des enjeux forts de mobilité et des caractéristiques locales dans l'apport d'une offre nouvelle d'habitat.

Anticiper les enjeux de mobilité et d'intermodalité autour de l'évolution de l'aéroport, du prolongement de la ligne de tramway et de la constitution d'un pôle de loisirs, organiser le quartier pour permettre le développement des infrastructures de mobilité (le Centre de Maintenance, le parking-relais et la gare routière) font partie des objectifs de cette OAP.

Cette OAP aborde le développement du Centre de Maintenance dans le cadre du développement des infrastructures de mobilité (voir figure suivante). Le projet est donc compatible avec cette dernière.

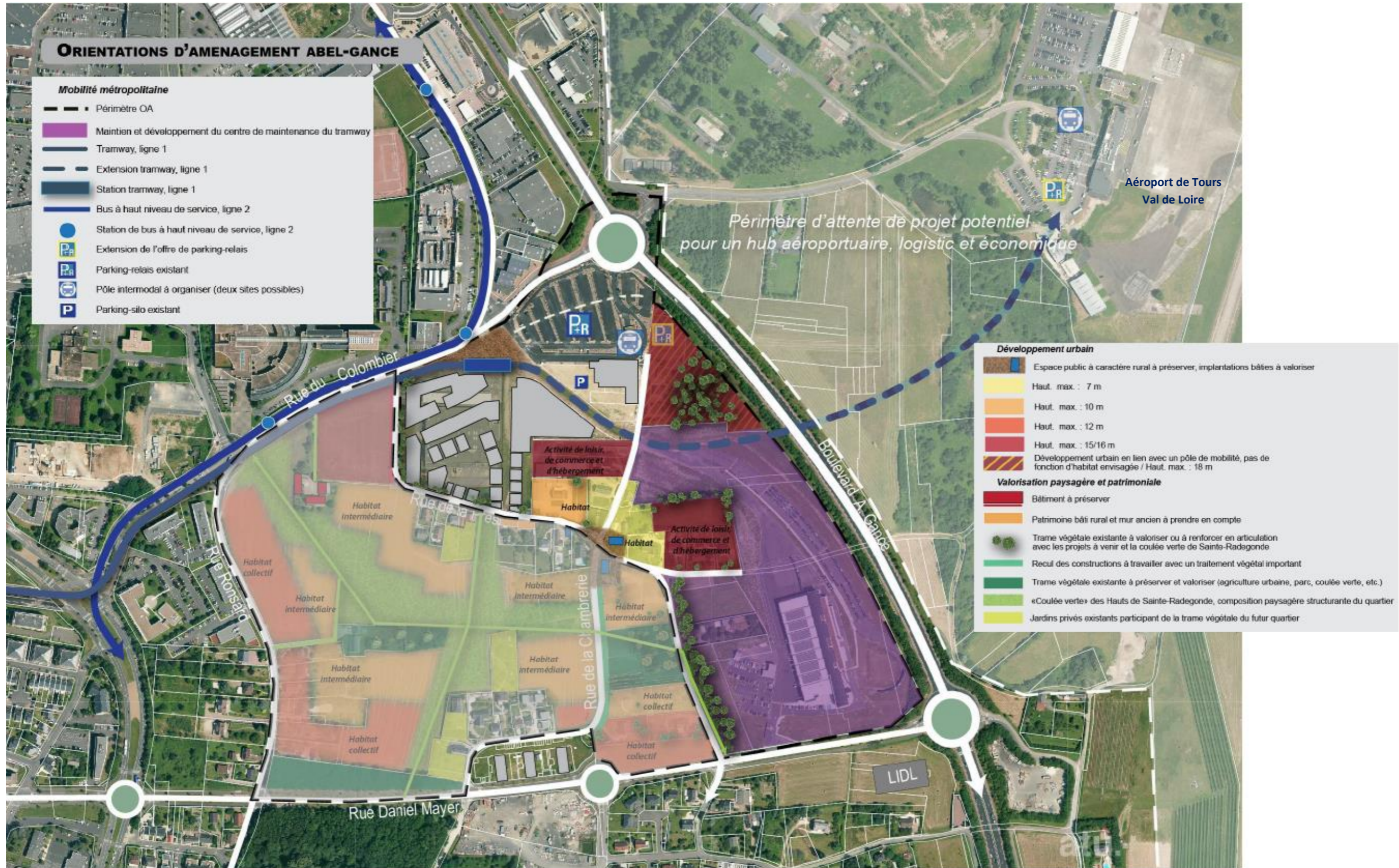


Figure 14 : orientations graphiques d'aménagement de l'OAP Abel Gance, Vaucanson (source : PLU de Tours)

❑ OAP « Maryse Bastié »

Le projet (Ligne 2 de tramway) traverse l'OAP « Maryse Bastié ».

Cette OAP présente des enjeux de restructuration urbaine, de requalification d'espaces publics, de reconfiguration d'îlots, de réorganisation de la trame viaire, d'une valorisation des modes doux et d'amélioration de la qualité paysagère générale.

L'intégration du passage de la Ligne 2 de tramway fait partie des objectifs de cette OAP. Le projet est donc compatible avec cette dernière. A noter que le tracé de la Ligne 2 de tramway, mentionné sur la figure ci-après, est cohérent avec le tracé du projet final retenu.



Figure 15 : orientations graphiques d'aménagement de l'OAP Maryse Bastié (source : PLU de Tours)

❑ OAP « Giraudeau/Boyer »

L'absence de traitement uniforme de l'espace public ou d'une trame paysagère (alignement d'arbres, par exemple) se ressent sur l'axe. Les trottoirs sont larges, mais la chaussée circulée par les voitures n'est atténuée par aucun dispositif végétal, ce qui engendre un paysage très minéral et parfois même routier.

Cet axe majeur qui permet une lecture Nord-Sud des différentes époques d'urbanisation est amené à poursuivre son évolution. L'enjeu d'une OAP d'axe à large échelle est donc de pouvoir resituer chaque projet à venir dans sa séquence urbaine de référence, afin d'assurer une cohérence d'ensemble dans le processus de renouvellement urbain.

L'accompagnement de l'insertion du tramway dans le respect de la structure du quartier Rabelais (valorisation des commerces et des équipements publics) fait partie des objectifs de cette OAP.

A noter que le PLU a été élaboré sur la base d'un ancien tracé du projet, qui n'est donc plus d'actualité. L'OAP a donc été définie dans un contexte où le tracé du projet était différent.

On notera également les principes d'aménagement suivants :

- Place Saint-Eloi : s'appuyer sur le futur projet d'insertion du tramway pour recomposer cet espace public majeur à l'articulation du SPR (Site Patrimonial Remarquable) et introduisant la séquence active du quartier Giraudeau ;
- Requalifier et prolonger le réseau viaire existant principalement au Sud du boulevard Jean Royer pour redéfinir et irriguer les îlots :
 - Etablissement d'un nouveau lien au Sud de la rue Auguste Perret en direction de la rue Giraudeau ;
 - Etablissement d'un nouveau lien entre la rue Auguste Chevallier et la rue Giraudeau en s'appuyant sur la prolongation Ouest de l'allée Saint-Sauveur ;
 - Aménagement d'une liaison entre la rue Auguste Chevallier, la rue Franklin Roosevelt et la rue Giraudeau, au Nord de l'Hôtel des ventes ;
- Conserver les arbres isolés remarquables ;
- Renforcer la qualité et la composition de la trame végétale et paysagère, notamment en rive Ouest de la place Rabelais.

Le projet ne traverse l'OAP uniquement au niveau du boulevard Jean Royer. Il ne remet pas en question les principes d'aménagement prévus par cette dernière, et est donc compatible avec celle-ci.



- Bâtiment identifié dans le P.S.M.V.
- Bâtiment à préserver pour sa qualité architecturale
- Gabarit à conserver (hauteur sous faitage actuelle)
- Bâti intéressant à prendre en compte dans le cadre d'un renouvellement
- Alignement d'arbres à créer
- Espace végétal à protéger en coeur d'îlot (inconstructible)
- Espace public minéral participant de la composition urbaine
- Espace public minéral à améliorer
- Proposition d'emplacements réservés pour assurer la desserte des îlots et le désenclavement de l'avenue
- Venelle ou impasse participants aux circulations dans un îlot, à préserver ou à créer

- Ilots urbains
- R+3 Immeuble collectif existant (gabarit constant/hauteur actuelle)
- Proposition de nouveaux alignements
- Secteur étude particulière - OAP / plan de masse / concours / étude urbaines
- 7 m Principes de nouvelles hauteurs à l'égout ou l'acrotère
- Limite sud du P.S.M.V.

Planche 1/2

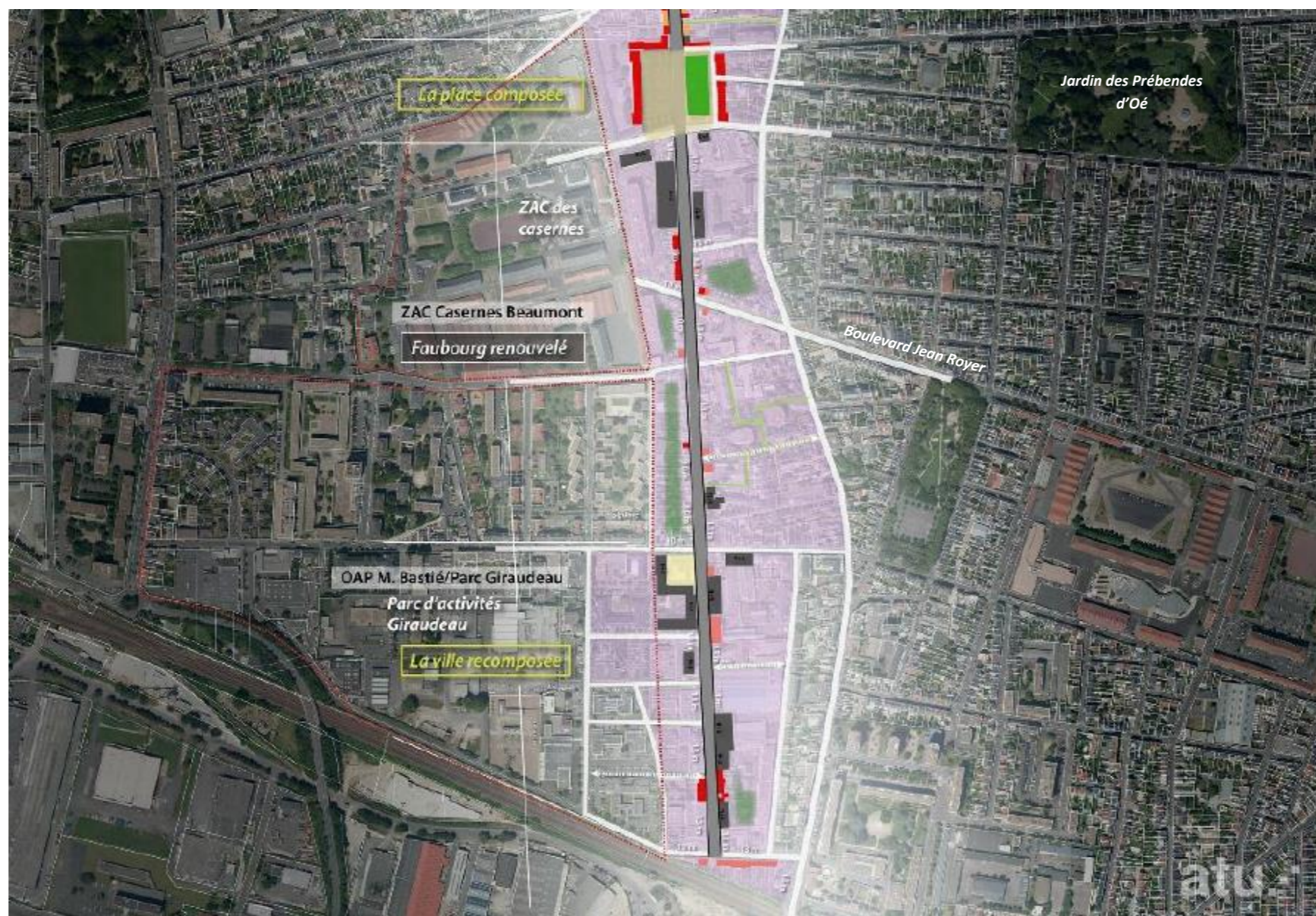


Planche 2/2

Figure 16 : orientations graphiques d'aménagement de l'OAP Giraudeau/Boyer (source : PLU de Tours)

❏ OAP Grammont

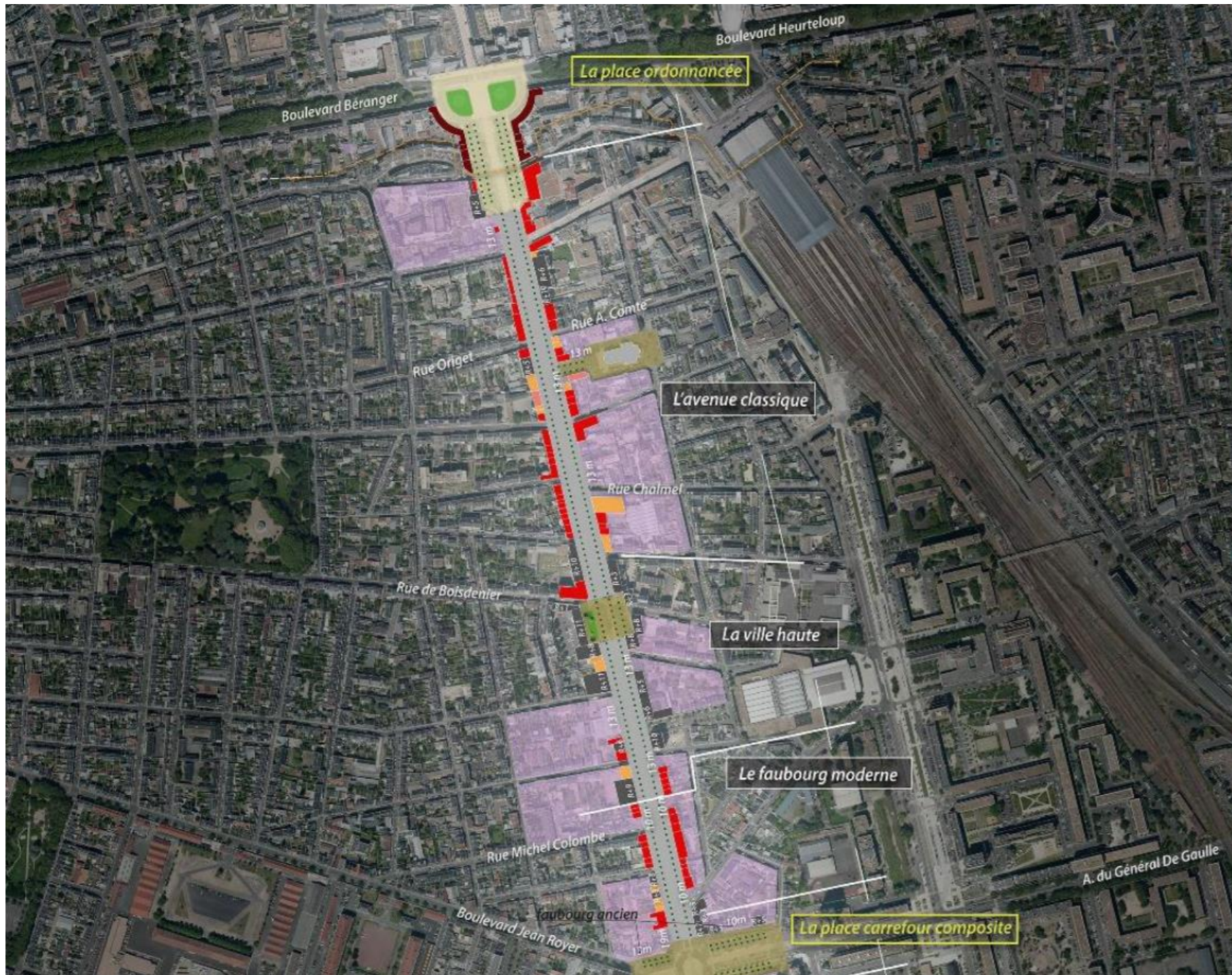
L'avenue de Grammont est un axe percé durant la seconde moitié du XVIIIe siècle par les ingénieurs du roi, à l'occasion du tracé de la route d'Espagne, elle se situe dans le prolongement de la Tranchée, de la rue Royale (rue Nationale) et est en grande partie réalisée sur un remblai.

Les objectifs relatifs à cette OAP sont les suivants :

- Accompagner le renouvellement ponctuel de l'avenue avec une maîtrise de la forme urbaine s'appuyant sur la caractérisation des séquences particulières ;
- Prendre en compte les séquences bâties remarquables des différentes époques ;
- Renforcer la place des circulations douces (itinéraire « Loire à vélo ») ;
- Réorganiser et valoriser les contre-allées ;
- Redessiner l'espace public en cohérence avec les façades architecturées de l'avenue.

En termes de trame végétale, il convient notamment de :

- **Maintenir et renforcer les alignements d'arbres, élément structurant de la composition paysagère de l'avenue ;**
- Mettre en valeur les clôtures et leur accompagnement végétal (rue Auguste Comte...) ;
- Conserver les arbres isolés remarquables ;
- Renforcer la qualité et la composition de la trame végétale et paysagère, notamment les places Michelet, de la Liberté et de Verdun.



- Bâtiment identifié dans le P.S.M.V.
- Bâtiment à préserver pour sa qualité architecturale
- Bâti intéressant à prendre en compte dans le cadre d'un renouvellement
- Gabarit à conserver (hauteur sous faitage actuelle)
- Alignement d'arbres à créer
- Espace végétal à protéger en coeur d'îlot (inconstuctible)
- Espace public minéral participant de la composition urbaine
- Espace public minéral à améliorer

- Ilots urbains
- R+3 Immeuble collectif existant (gabarit constant/hauteur actuelle)
- Proposition de nouveaux alignements
- Secteur étude particulière - OAP / plan de masse / concours / étude urbaines
- 7 m Principes de nouvelles hauteurs à l'égout ou l'acrotère

Planche 1/2

Figure 17 : orientations d'aménagement de l'avenue Grammont (source : PLU de Tours)



Planche 2/2

Figure 18 : orientations d'aménagement de l'avenue Grammont (source : PLU de Tours)

Le projet ne remet pas en cause ces principes et est donc compatible avec cette OAP.

❑ OAP « Sanitas/Hallebardier »

Le site de projet Sanitas/Hallebardier englobe le quartier prioritaire du Sanitas et l'îlot de l'ancienne cité universitaire du Hallebardier construits durant les années 1960 et 1970. Situé dans le prolongement du centre-ville et du quartier de la gare, ce site couvre une vaste emprise délimitée à l'Est et au Sud par les voies ferrées convergeant vers la gare, et à l'Ouest par les îlots d'habitat mixtes plus anciens bordant l'avenue de Grammont.

Les objectifs associés à cette OAP sont les suivants :

- Renforcer l'ouverture du site Sanitas/Hallebardier vers les axes de déplacements structurants et les quartiers limitrophes (boulevard Delattre de Tassigny, avenues de Gaulle et de Grammont, quartier des Rives du Cher au Sud des voies ferrées) ;
- Développer le réseau de cheminements piétons/vélos entre les axes structurants de transports en commun et les principaux pôles de centralité projetés ;
- Favoriser la mixité fonctionnelle et consolider le potentiel de développement économique, notamment au Nord du Sanitas, à proximité du quartier de la gare ;
- Regrouper l'offre commerciale du quartier sur le site du Hallebardier à proximité du tramway ;
- Moderniser et diversifier l'offre en équipements publics pour accroître le bien-être des habitants et renforcer l'attractivité du cœur métropolitain ;
- Augmenter la diversité de l'habitat par des opérations de démolition-reconstruction du parc social contribuant également au désenclavement des équipements et des îlots d'habitat ;
- Composer les espaces de restructuration urbaine en cohérence avec la trame urbaine et l'identité architecturale du site ;
- Valoriser la trame paysagère existante, qui participe à l'identité du quartier et accroître la place de la nature dans les espaces de restructuration urbaine ;
- Organiser la mutation urbaine, tout en prenant les mesures pertinentes pour limiter la vulnérabilité des personnes, des activités et des biens face aux risques d'inondation.



Planche 1/2

Figure 19 : orientations d'aménagement de l'OAP Sanitas (source : PLU de Tours)

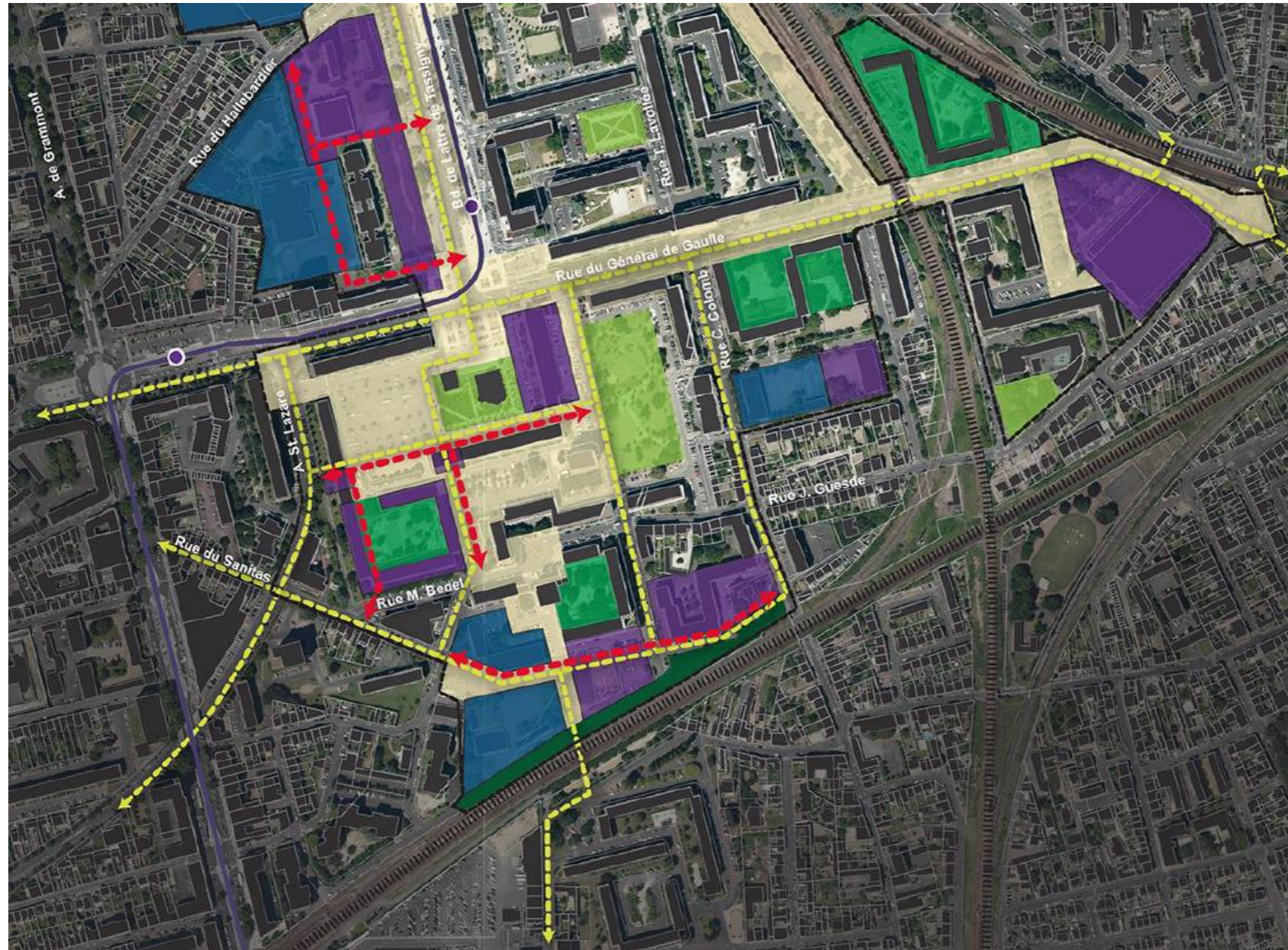


Planche 2/2

Figure 20 : Orientations d'aménagement de l'OAP Sanitas (source : PLU de Tours)

Le projet Lignes2tram ne remet pas en cause ces principes et est donc compatible avec cette OAP.

❑ OAP « route de Saint-Avertin »

Le site de projet s'établit en entrée de ville le long de la route de Saint-Avertin, axe circulé à consonance routière.

Il possède également une façade le long de l'avenue Beethoven.

Il articule deux espaces totalement contrastés :

- Le quartier des Fontaines avec son urbanisme des grands ensembles des années 70 et 80 ;
- Les coteaux boisés de Montjoyeux et l'effet massif de sa trame végétale.

Les objectifs de cette OAP sont listés ci-après :

- Accompagner le renouvellement urbain du site de l'école de commerce ;
- Développer une offre nouvelle d'habitat et d'activités tertiaires ;
- Valoriser l'entrée de ville depuis Saint-Avertin ;
- Diversifier et compléter l'aménagement de la rive Sud du quartier des Fontaines ;
- Révéler la qualité paysagère du site (présence du Petit Cher et des coteaux) ;
- Trouver l'équilibre entre la composition urbaine cadrée et l'ambiance intimiste du Petit Cher ;
- **Anticiper le passage de la ligne 2 du tramway en prenant en compte deux hypothèses de tracé :**
 - **Hypothèse 1 : tracé route de Saint-Avertin,**
 - **Hypothèse 2 : passage au cœur du quartier (rue de Saussure).**

En termes de trame viaire, on notera plus particulièrement le principe d'aménagement suivant : intégrer le passage de la ligne 2 du tramway et le principe d'implantation d'une station sur la base de deux hypothèses de tracé (route de Saint-Avertin et rue de Saussure).

L'anticipation du tracé de la ligne 2 de tramway fait partie des objectifs de cette OAP. Le projet est donc compatible avec cette dernière.

A noter que le tracé de la ligne 2 de tramway selon l'hypothèse 1 n'a plus lieu d'être. En effet, l'hypothèse 2 a été retenue pour le tracé du projet final.

Dans le cadre de la MECDU, la figure de l'hypothèse 1 est donc supprimée.



Figure 21 : orientations d'aménagement de l'OAP de Saint-Avertin – Hypothèse 1 (source : PLU de Tours)

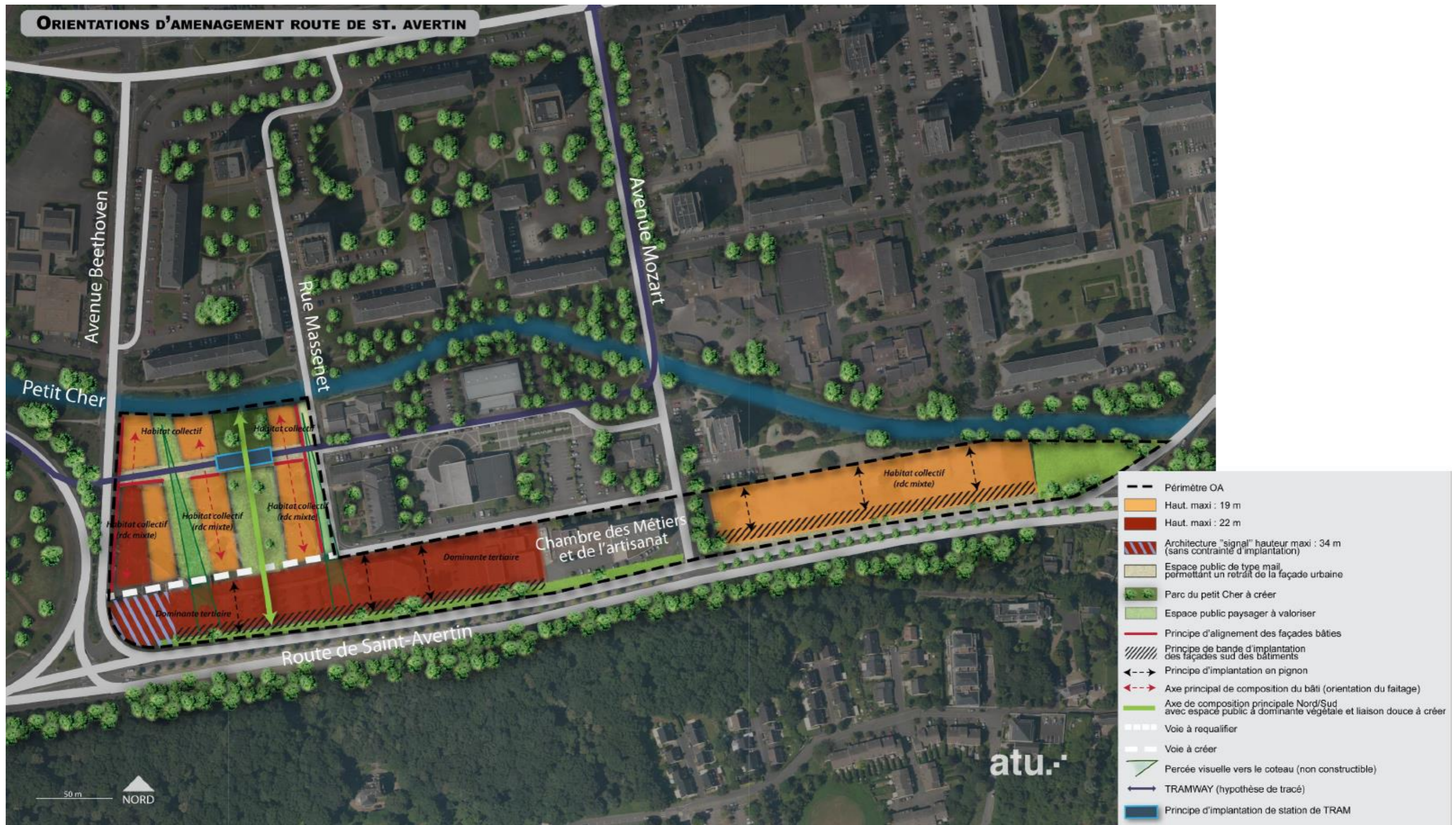


Figure 22 : orientations d'aménagement de l'OAP de Saint-Avertin – Hypothèse 2 (source : PLU de Tours)

❑ OAP Casernes Beaumont-Chauveau

Les casernes Beaumont et Chauveau se situent à l'Ouest du centre-ville de Tours, à la rencontre entre deux tissus :

- Au Nord, le quartier Rabelais se caractérise par sa dominante résidentielle et ses typologies de particuliers tourangeaux, organisées selon des lanières Est-Ouest ;
- Au Sud, le quartier Maryse Bastié, aux formes plus variées et à la trame Nord-Sud, fait l'objet d'un projet de renouvellement urbain.

Le mur d'enceinte, qui ferme le site jusqu'à aujourd'hui, met à distance ces deux tissus et constitue ainsi une barrière socio-spatiale pour les quartiers environnants, notamment le secteur Maryse Bastié.

Le site est traversé par la rue du Plat d'Etain, qui distingue les casernes Chauveau, au Nord, et Beaumont au Sud.

Une partie des casernes est aménagée. On trouve, à l'Est du secteur Chauveau, un bâtiment du CROUS, le Bio3, la résidence de l'alternance et la résidence Rabelais. Au Nord du secteur Beaumont prend place une partie de l'administration de l'Université de Tours.

Le futur quartier doit devenir un lieu de destination à la fois local et métropolitain. Divers équipements y prennent ainsi place dont la Maison du Bois, le Tiers-lieu des Beaumonts, la reconstitution du groupe scolaire Maryse Bastié et le pavillon de Condé réhabilité. Ces hauts-lieux sont prolongés par des places-parvis qui ponctuent et animent l'espace public. On trouve également des rez-de-chaussée actifs le long des axes principaux du quartier : la rue du Plat d'Etain, le prolongement du boulevard Jean Royer et la rue du capitaine Pougnon. Outre les programmes existants, le reste du quartier est à dominante de logements.

Les objectifs sont les suivants :

- Ouvrir le verrou constitué par le mur d'enceinte des casernes ;
- Relier et mettre en cohérence les quartiers environnants ;
- Ancrer la mémoire du site, de l'Abbaye de Beaumont aux casernes militaires ;
- Intégrer l'ensemble du patrimoine arboré dans une trame paysagère dense ;
- S'inscrire dans une démarche de désimperméabilisation des sols et privilégier les espaces de pleine terre ;
- Valoriser le cycle de l'eau ;
- Valoriser les mobilités douces et limiter la place de la voiture ;
- Réinterpréter le tissu faubourien tourangeau ;
- Concevoir des logements bioclimatiques ;
- Garantir le droit au ciel pour tous les logements ;
- Intégrer le passage de la ligne 2 du tramway et d'une station en son sein.

Le projet Lignes2tram est intégré à cette OAP. Le projet est donc compatible avec cette dernière.

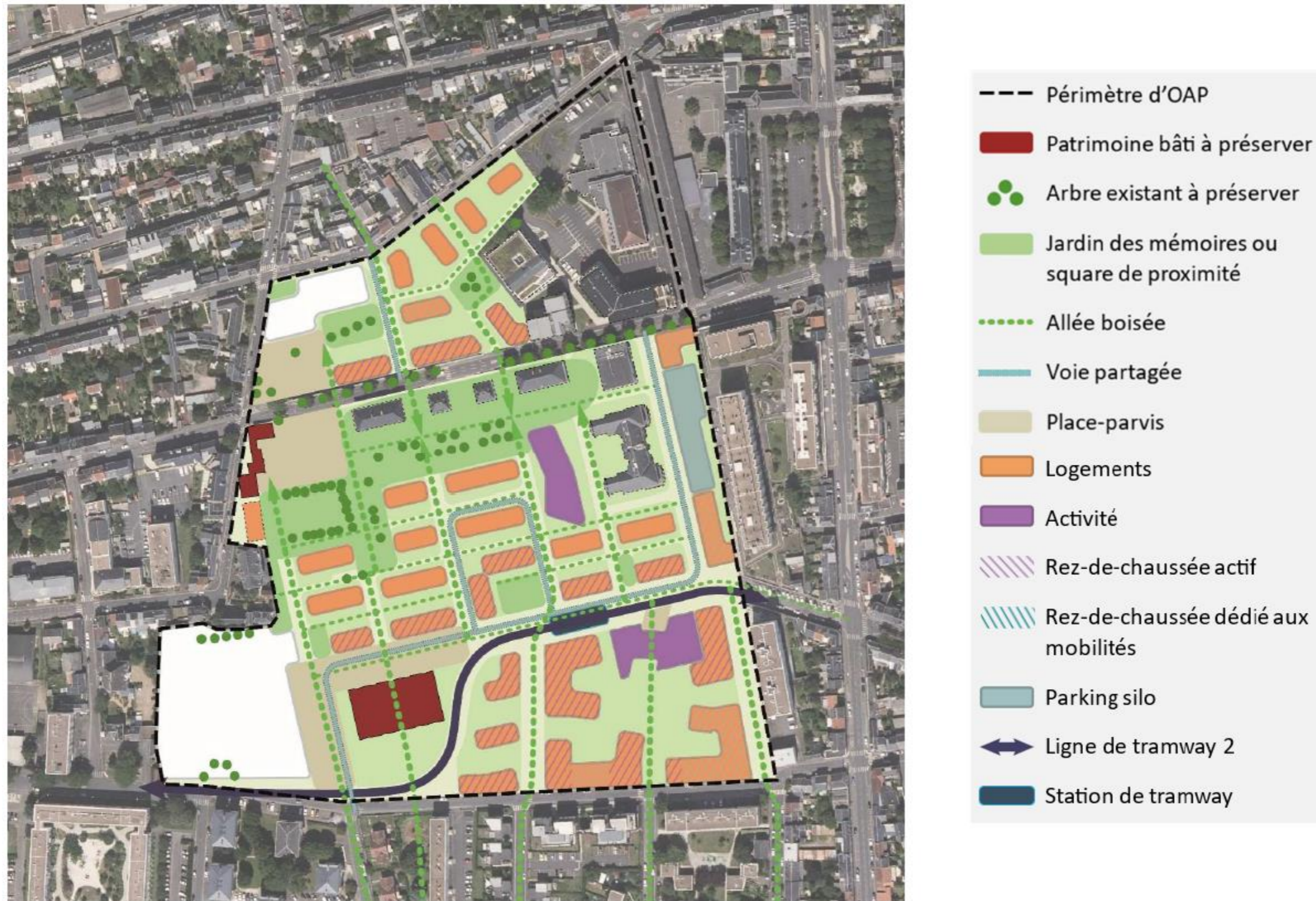


Figure 23 : orientations d'aménagement de l'OAP Casernes Beaumont-Chauveau (Source : PLU de Tours)

1.6 CONTRAINTES REGLEMENTAIRES : LES SERVITUDES D'UTILITE PUBLIQUE

Le projet est concerné par les servitudes d'utilité publique suivantes :

❖ AC1 : protection de monuments historiques

Le projet traverse plusieurs périmètres de protection de monuments historiques dans lesquels tout projet doit faire l'objet d'un avis de l'Architecte des Bâtiments de France (ABF).

L'ABF sera donc consulté dans le cadre du dépôt des autorisations d'urbanisme. A noter que des échanges ont déjà eu lieu avec ce dernier, dès le stade de conception du projet, afin de prendre en considération ses remarques.

❖ AC2 : sites et monuments naturels

Le projet se situe en limite du périmètre du site inscrit du Parc de Grandmont. **Le projet sera soumis pour avis à l'Architecte des Bâtiments de France (ABF) dans le cadre du dépôt des autorisations d'urbanisme.**

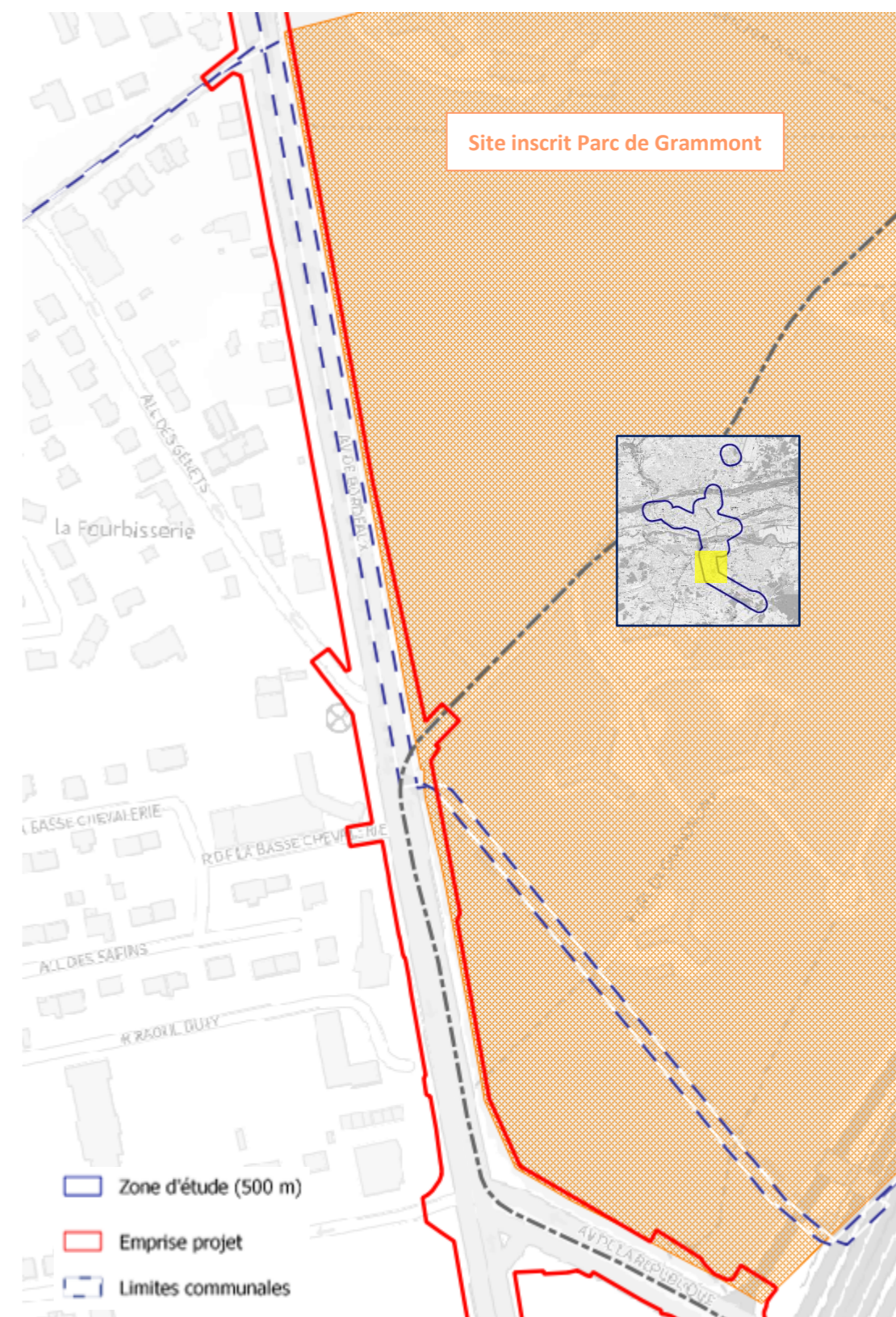


Figure 24 : périmètre du site inscrit du Parc de Grandmont – Zoom sur l'emprise projet incluse dans le parc (source : SEGIC Ingénierie/atlas des Patrimoines)

❖ AS1 : protection des eaux potables et minérales – Périmètre de protection rapprochée

Le projet traverse deux périmètres de protection rapprochée de captages d'alimentation en eau potable (AEP) : captages de l'Île Aucard et prise d'eau dans le Cher à Saint-Sauveur. **Le projet est compatible avec les règlements de ces derniers.**

❖ EL2bis : servitude spéciale à la Loire et à ses affluents – Dignes et levées de la Loire et de ses affluents, zone de protection des îles, digues et levées

Cette servitude est localisée sur les abords de la Loire et du Cher. Le projet réutilise les emprises des ouvrages d'art existants que sont les ponts Mirabeau et de Sanitas à Tours. **Il n'aura donc aucun impact sur ces servitudes.**

❖ EL3 : zone de halage et marchepied

Servitude de marchepied : les propriétés riveraines d'un cours d'eau ou d'un lac domaniaux sont grevées sur chaque rive d'une servitude de 3,25m, dite servitude de marchepied. Cette servitude interdit, dans cette bande de 3,25m, aux propriétaires riverains de planter des arbres ou de se clore par des haies ou autrement.

Servitude de halage : servitude concernant les cours d'eau domaniaux, où il existe un chemin de halage ou d'exploitation présentant un intérêt pour le service de la navigation. La servitude greève les propriétés dans un espace de 7,80m de largeur le long des bords desdits cours d'eau domaniaux, ainsi que sur les îles où il en est besoin. Les propriétaires riverains ne peuvent planter des arbres ni se clore par des haies ou autrement qu'à une distance de 9,75m sur les bords où il existe un chemin de halage ou d'exploitation.

Cette servitude est localisée sur les abords de la Loire et du Cher. Le projet réutilise les emprises des ouvrages d'art existants que sont les ponts Mirabeau et de Sanitas à Tours. **Il n'aura donc aucun impact sur ces servitudes.**

❖ I3 : canalisation de gaz

Le projet jouxte une canalisation de gaz au Sud de la commune. **Le gestionnaire (GRT Gaz) sera consulté au préalable du démarrage des travaux pour définir les mesures spécifiques à mettre en place.**

❖ PM1 : Plan de Prévention des Risques d'inondation (PPRI) - PPRi Val de Tours – Val de Luynes

Le projet est compatible avec le règlement du PPRi Val de Tours – Val de Luynes.

❖ PT1 : télécommunication – Zone de garde et zone de protection

Cette servitude vise à protéger les centres de réception radioélectriques contre les perturbations électromagnétiques. Le projet n'aura aucune incidence sur cette dernière.

❖ PT2 : protection contre les obstacles des centres d'émissions et de réception

Cette servitude instaure :

- Une obligation pour les propriétaires de procéder, si nécessaire, à la suppression ou la modification de bâtiments constituant des immeubles par nature en application des articles 518 et 519 du Code civil. A défaut d'accord amiable, l'administration pourra procéder à l'expropriation de ces immeubles ;
- L'interdiction de créer des obstacles fixes ou mobiles dont la partie la plus haute excède les cotes fixées par le décret de servitudes sans autorisation du ministre qui exploite ou contrôle le centre.

Le projet ne sera pas de nature à créer des obstacles, les aménagements réalisés étant de hauteurs peu importantes.

❖ SPR : Site Patrimonial Remarquable de Tours

Seul le réaménagement de la ligne de BHNS se situe en limite du SPR de Tours.

L'Architecte des Bâtiments de France (ABF) participe à l'instruction des nouveaux projets au droit du SPR.

L'ABF sera donc consulté dans le cadre de l'instruction du dossier d'enquête publique. A noter que des échanges ont déjà eu lieu avec ce dernier, dès le stade de conception du projet, afin de prendre en considération ses remarques.

❖ T1 : voies ferrées – Ligne et zone de protection

Le projet recoupe cette servitude (voies SNCF). Cependant, aucun passage à niveau ne sera créé. Le projet réutilisera les infrastructures routières existantes. De ce fait, **il n'aura aucun impact sur les voies SNCF.**

❖ T4, T5 et T7 : servitudes aéronautiques – Aéroport militaire de Tours/Saint-Symphorien

Ces servitudes ont vocation à empêcher tout risque de collision en lien avec le trafic aérien. Ainsi, des hauteurs maximales d'aménagement sont fixées selon les secteurs (les hauteurs les plus contraignantes concernent les secteurs proches des aéroports).

Le projet n'est pas de nature à créer des obstacles pour le trafic aérien.

Le projet est compatible avec les servitudes d'utilité publique de la commune de Tours.

Les servitudes d'utilité publique sont présentées sur trois plans différents dans le PLU de Tours pour une question de lisibilité. Ces plans sont exposés en pages suivantes.

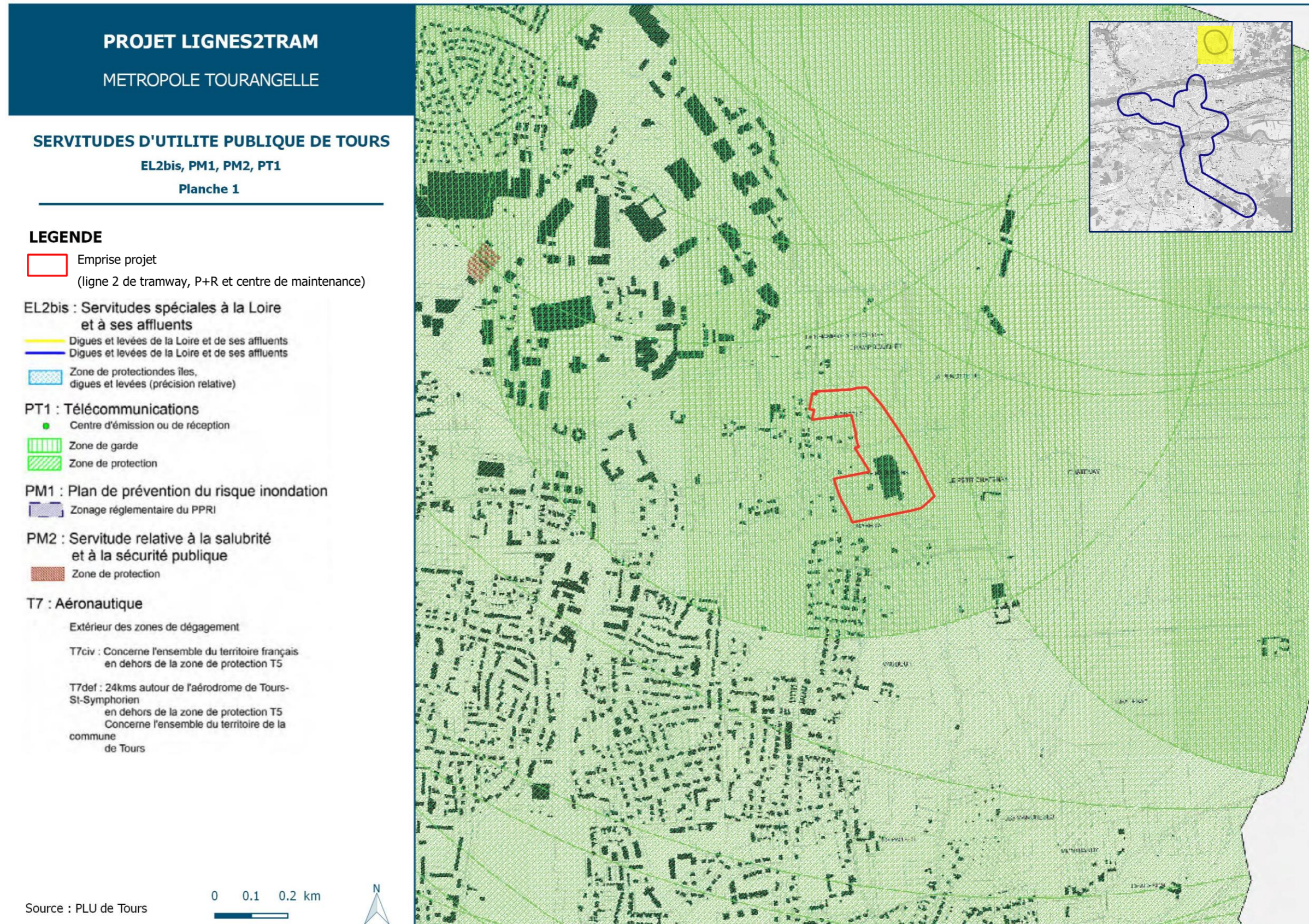


Figure 25 : servitudes d'utilité publique de la commune de Tours – EL2bis, PM1, PM2 et PT1 – Planche 1/3 (source : SEGIC Ingénierie/ PLU de Tours)

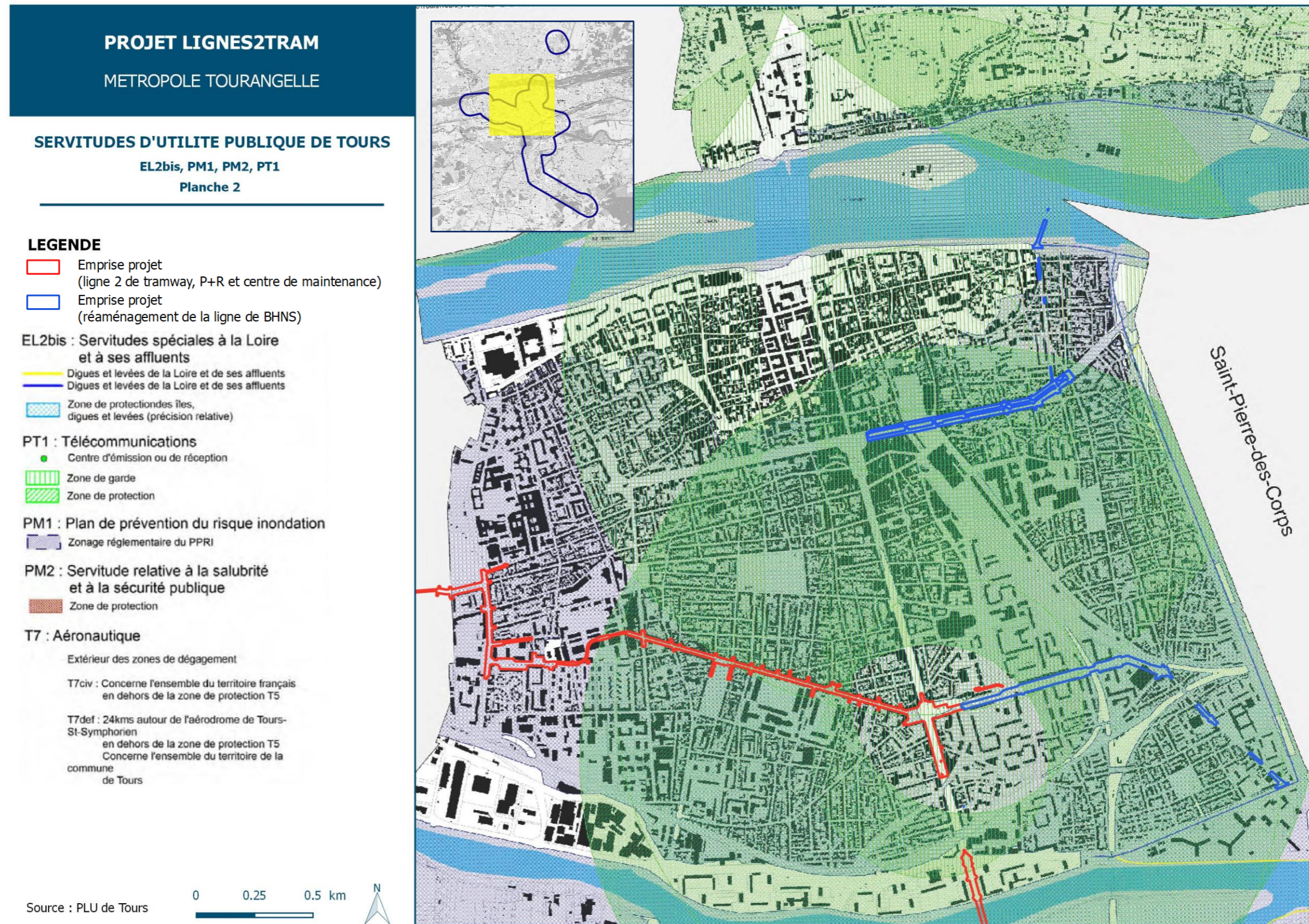


Figure 26 : servitudes d'utilité publique de la commune de Tours – EL2bis, PM1, PM2 et PT1 – Planche 2/3 (source : SEGIC Ingénierie/PLU de Tours)

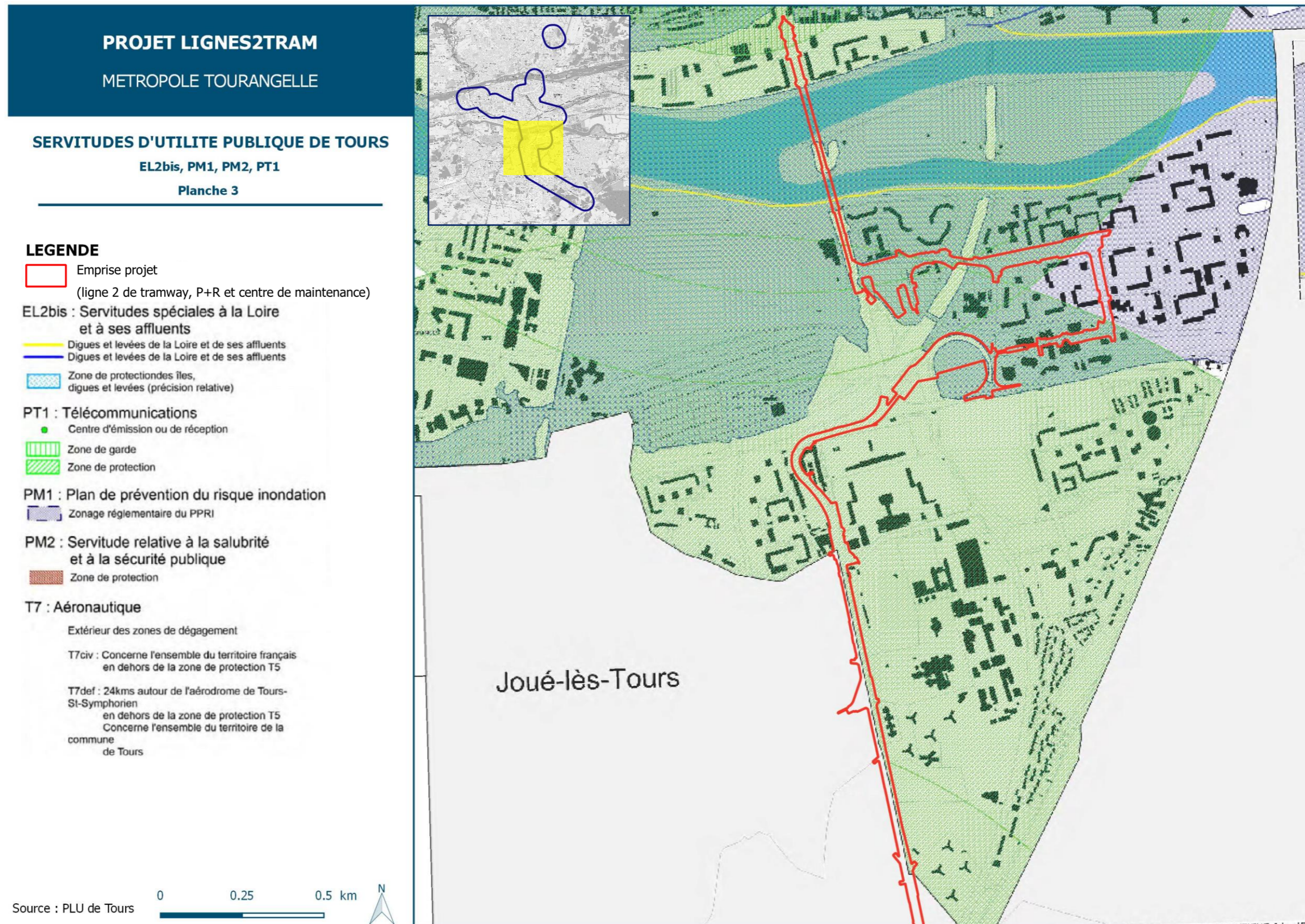


Figure 27 : servitudes d'utilité publique de la commune de Tours – EL2bis, PM1, PM2 et PT1 – Planche 2/3 (source : SEGIC Ingénierie/PLU de Tours)

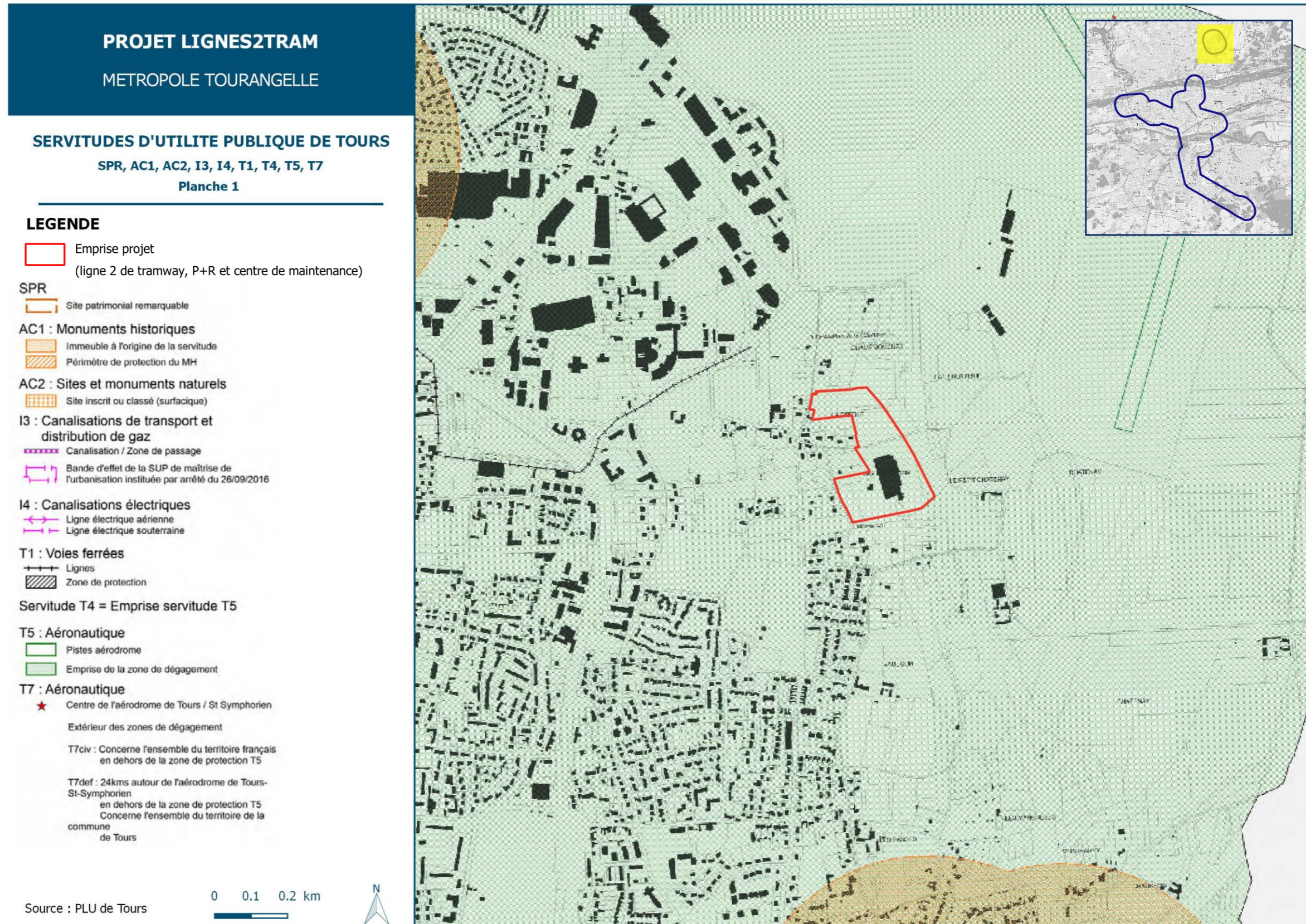


Figure 28 : servitudes d'utilité publique de la commune de Tours – SPR, AC1, AC2, I3, I4, T1, T4 et T7 – Planche 1/3 (source : SEGIC Ingénierie/PLU de Tours)

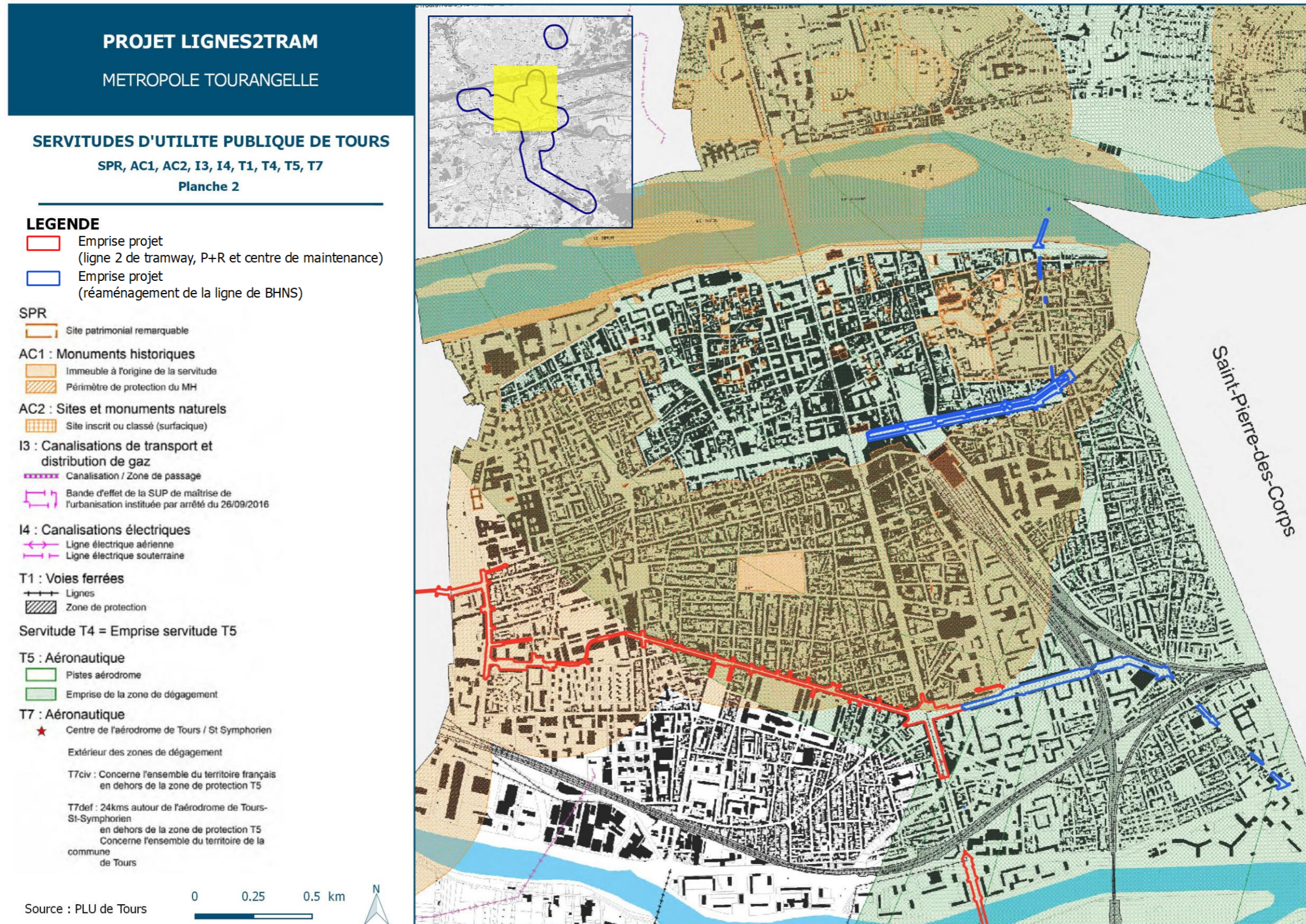


Figure 29 : servitudes d'utilité publique de la commune de Tours – SPR, AC1, AC2, I3, I4, T1, T4 et T7 – Planche 2/3 (source : SEGIC Ingénierie/PLU de Tours)

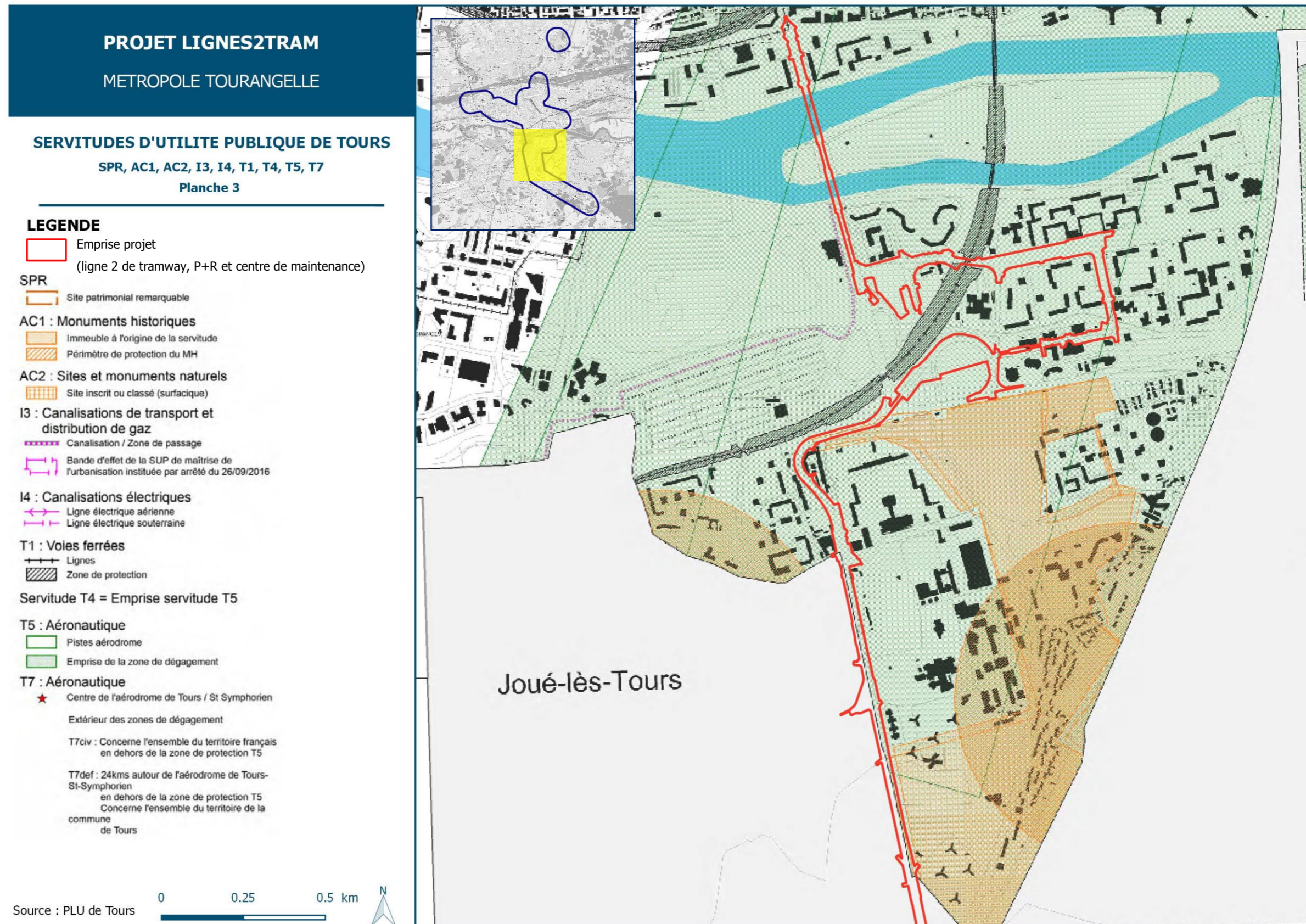


Figure 30 : servitudes d'utilité publique de la commune de Tours – SPR, AC1, AC2, I3, I4, T1, T4 et T7 – Planche 3/3 (source : SEGIC Ingénierie/PLU de Tours)

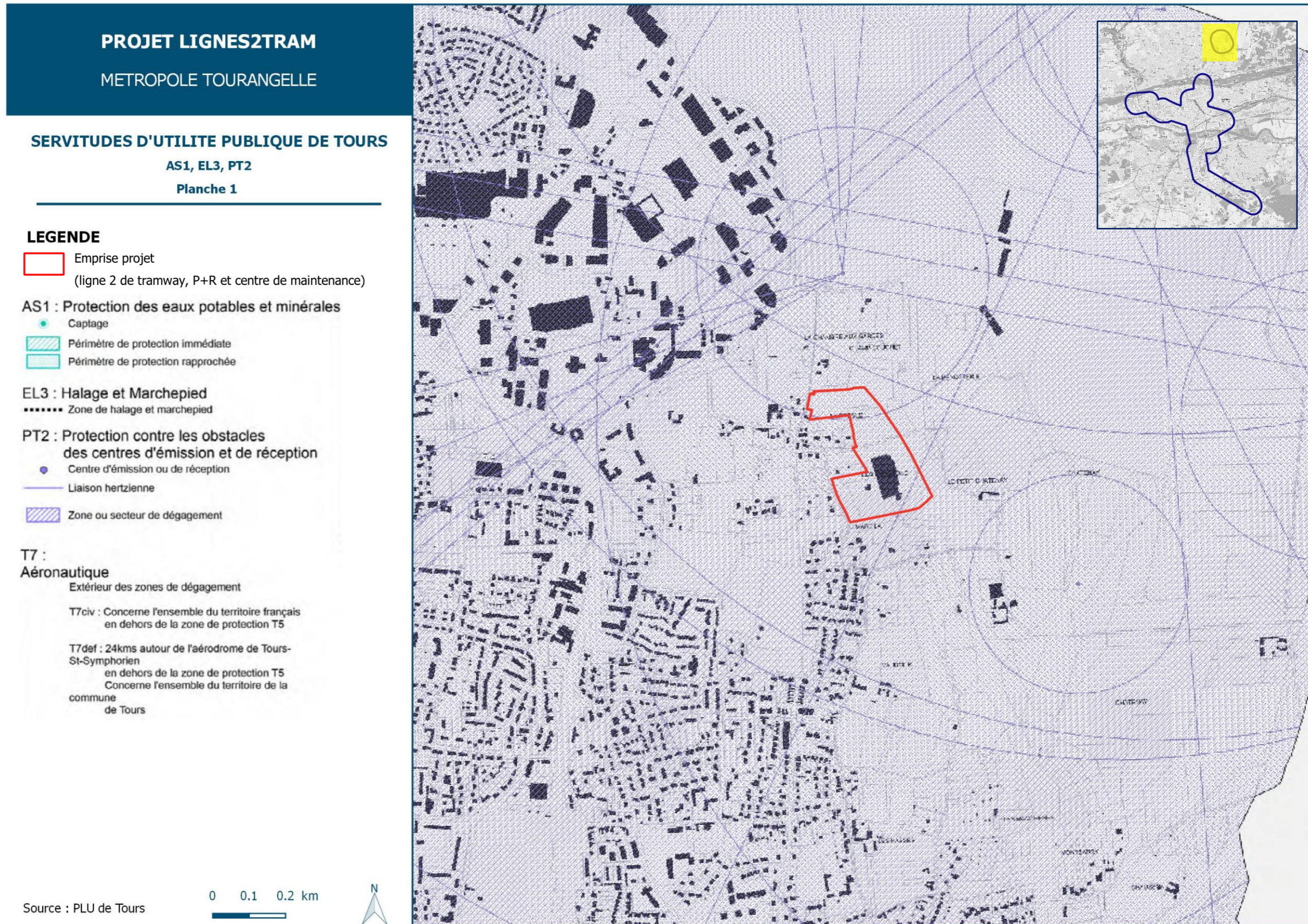


Figure 31 : servitudes d'utilité publique de la commune de Tours – AS1, EL3 et PT2 – Planche 1/3 (source : SEGIC Ingénierie/PLU de Tours)

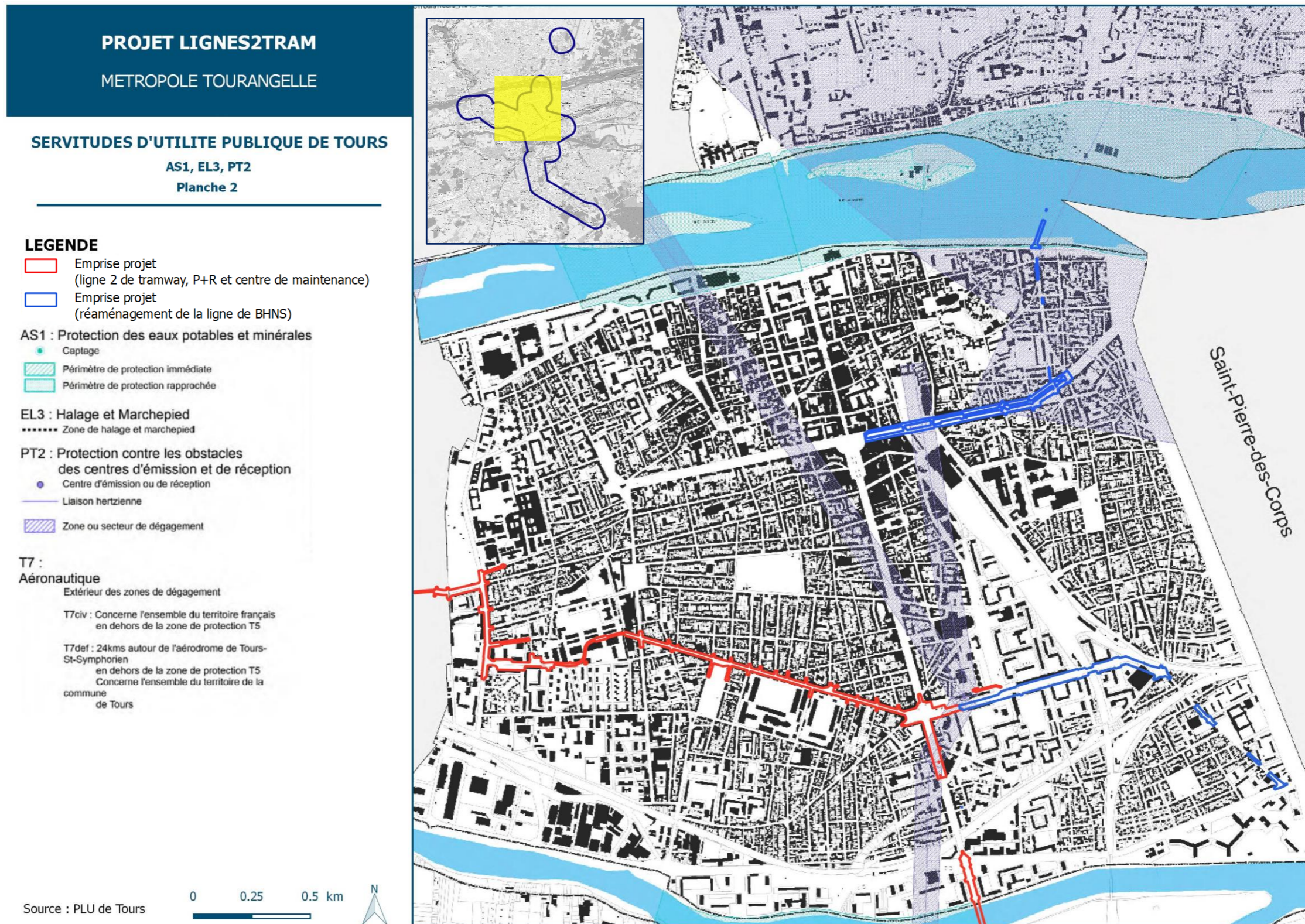


Figure 32 : servitudes d'utilité publique de la commune de Tours – AS1, EL3 et PT2 – Planche 2/3 (source : SEGIC Ingénierie/PLU de Tours)

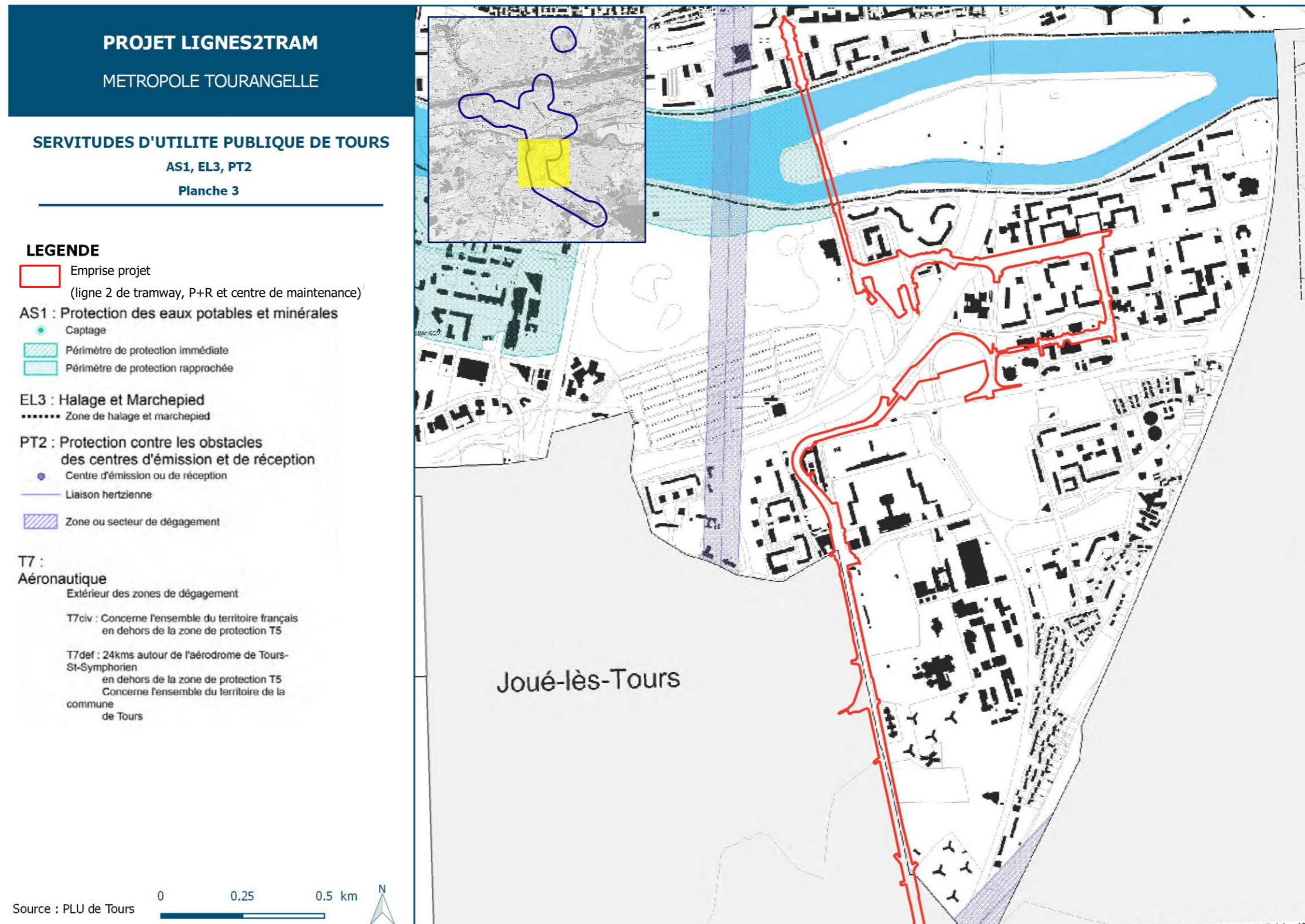


Figure 33 : servitudes d'utilité publique de la commune de Tours – AS1, EL3 et PT2 – Planche 3/3 (source : SEGIC Ingénierie/PLU de Tours)

1.7 CONCLUSION SUR LA COMPATIBILITE DU PROJET AVEC LE PLU DE TOURS

Le projet empiète sur des EBC. Il doit donc faire l'objet d'une mise en compatibilité avec le PLU de Tours.

Par ailleurs, la figure représentant le tracé du projet de ligne 2 de tramway selon l'hypothèse 1 de l'OAP de Saint-Avertin est supprimée. En effet, le tracé retenu est celui de l'hypothèse 2.

Le projet étant autorisé au sein des espaces paysagers à protéger, le règlement graphique est modifié, afin d'être cohérent avec les emprises du projet (réduction de la surface des espaces).



CHAPITRE 2. MISE EN COMPATIBILITE DU PLU DE TOURS



Ce chapitre a fait l'objet de modifications suite aux avis des services de l'Etat (Pièce L - avis de TMVL) (en violet).

2.1 PRINCIPES RETENUS POUR LA MISE EN COMPATIBILITE

Les principes retenus pour assurer la mise en compatibilité du projet avec le PLU de Tours sont présentés ci-après.

❑ Evolution du règlement graphique – Prescriptions particulières (pièce 3.4.2 du PLU de Tours)

Les évolutions apportées portent sur le règlement graphique des prescriptions particulières. Elles consistent à :

- Déclasser une partie des EBC au Sud de la commune concernée par l'emprise du projet ;
- Déclasser les éléments de paysage à préserver au droit de l'extension du Centre de Maintenance, ainsi qu'au droit du quartier des Fontaines et de l'avenue de l'Alouette. Pour rappel, le projet est autorisé au sein de ces espaces. Cette modification est réalisée uniquement pour que le règlement graphique soit cohérent avec les emprises du projet.

❑ Evolution de la liste des éléments de paysage protégés (pièce 3.1.2 du PLU de Tours)

Les éléments de paysage à préserver sont modifiés au droit de l'extension du Centre de Maintenance, ainsi qu'au droit du quartier des Fontaines et de l'avenue de l'Alouette. La pièce devra être modifiée en conséquence au chapitre 2 « Eléments paysagers protégés ». Le projet étant autorisé au sein de ces espaces, la modification est réalisée uniquement pour que le règlement graphique soit cohérent avec les emprises du projet.

❑ Evolution des OAP (pièce 4 du PLU de Tours)

Dans le cadre de l'OAP « route de Saint-Avertin », la figure illustrant l'hypothèse de tracé n°1 du projet est supprimée (passage par la route de Saint-Avertin). Le texte est également modifié pour n'aborder que le tracé définitif. A noter que le projet est compatible avec cette OAP et que le maître d'ouvrage profite de la MECDU pour modifier cette dernière.

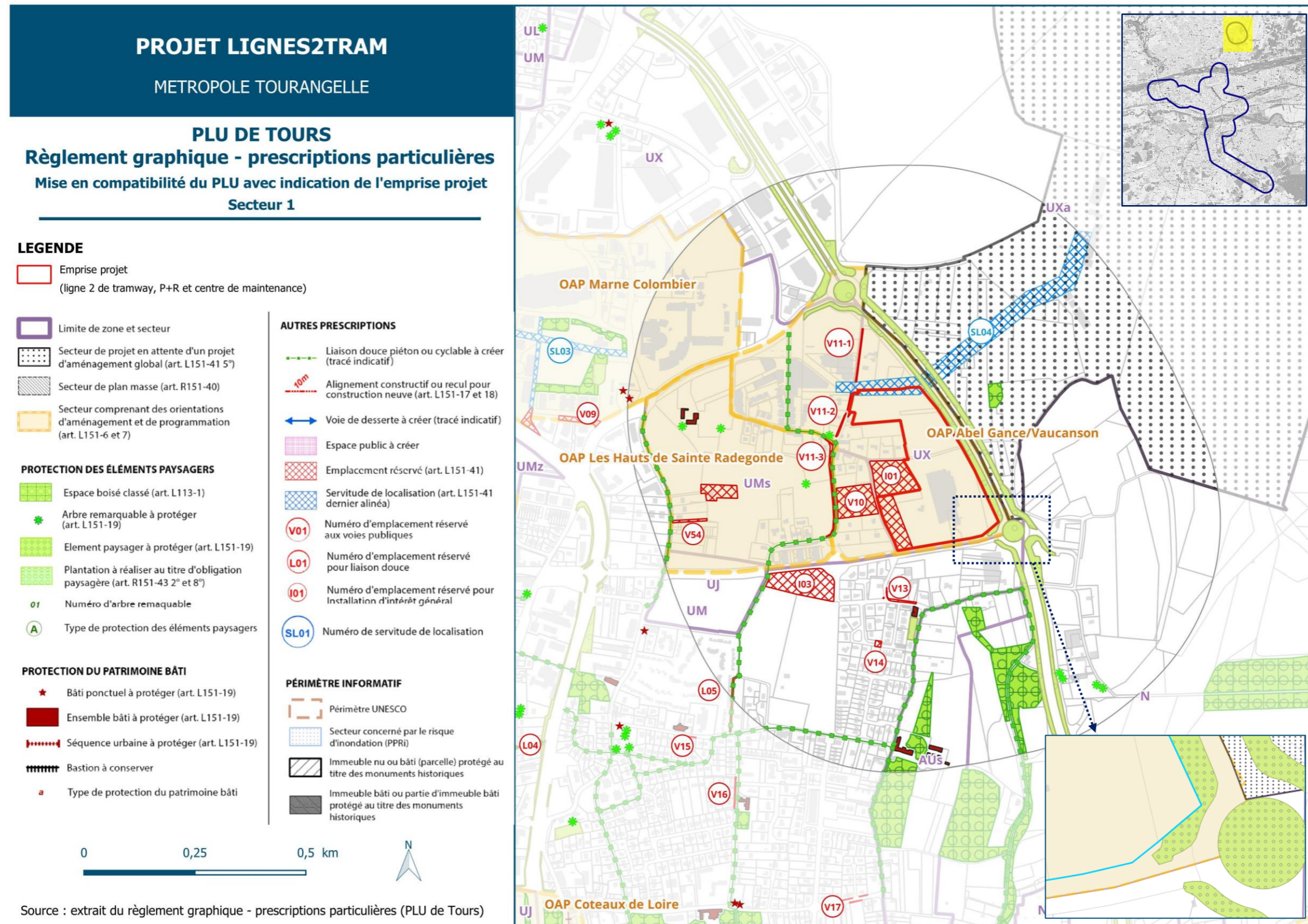
2.2 EVOLUTION DU REGLEMENT GRAPHIQUE – PRESCRIPTIONS PARTICULIERES (PIECE 3.4.2 DU PLU DE TOURS)

Le document graphique après mise en compatibilité du projet est présenté en pages suivantes.

Comme annoncé au chapitre 3.2, le plan a été représenté selon 5 secteurs pour assurer une meilleure lisibilité. **Seuls les secteurs faisant l'objet de modifications sont présentés ci-après (secteurs 1, 4 et 5)**. Des zooms sont également exposés lorsque nécessaire.

Pour chaque secteur faisant l'objet d'une modification, la première carte laisse apparaître l'emprise projet pour faciliter le repérage, tandis que la seconde constitue le document graphique définitif à la suite de la mise en compatibilité.

A noter qu'une étude écologique a été réalisée dans le cadre du projet. L'impact du projet sur les milieux naturels et les mesures prévues sont présentés en partie 5 de l'étude d'impact (en lien avec les EBC et les éléments de paysage à protéger).



0 0,25 0,5 km

Source : extrait du règlement graphique - prescriptions particulières (PLU de Tours)

Figure 34 : extrait du règlement graphique – Prescriptions particulières avec indication de l'emplacement du projet – Secteur 1 – Après mise en compatibilité (source : SEGIC Ingénierie/PLU de Tours)

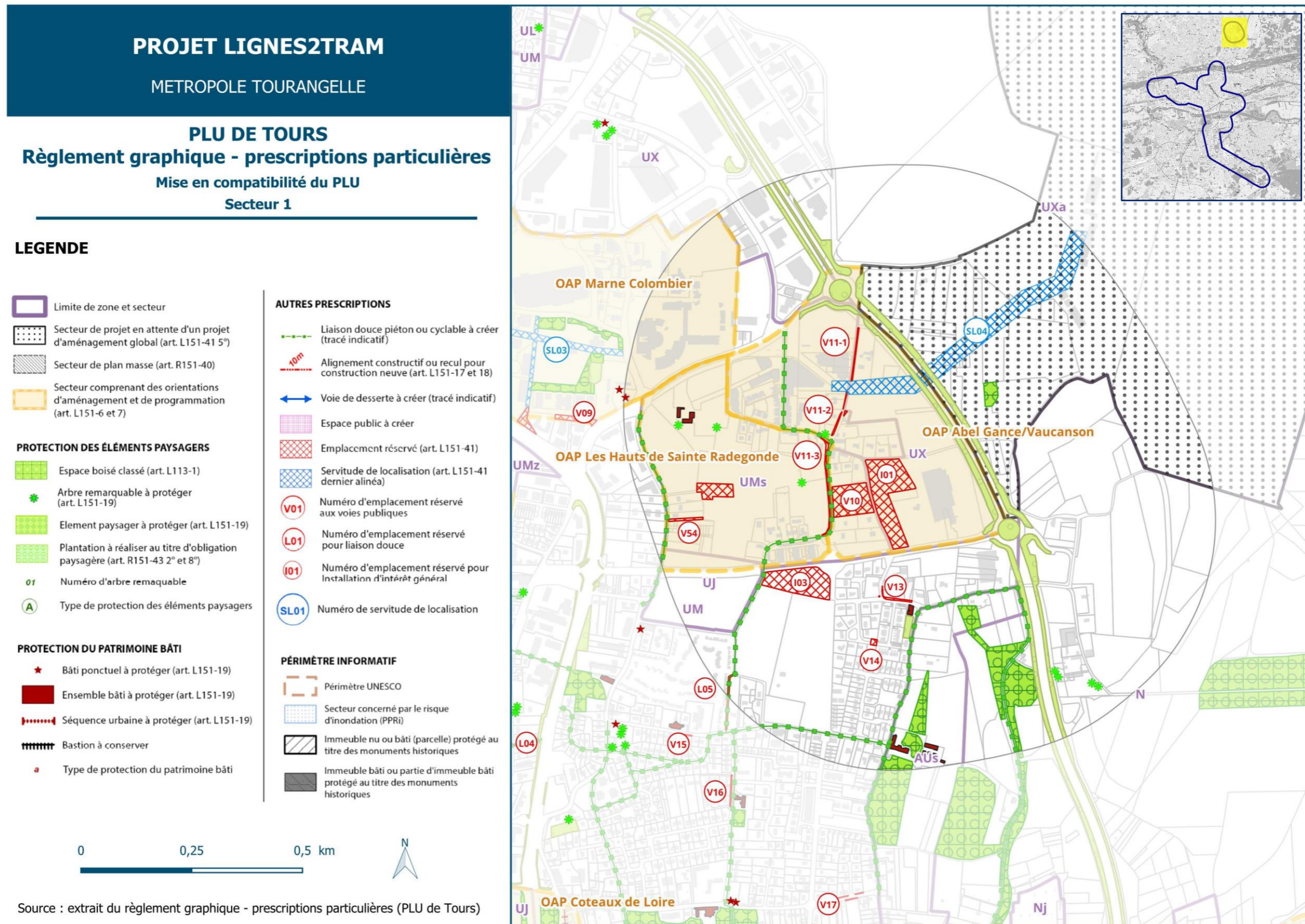


Figure 35 : extrait du règlement graphique – Prescriptions particulières – Secteur 1 – Après mise en compatibilité (source : SEGIC Ingénierie/PLU de Tours)

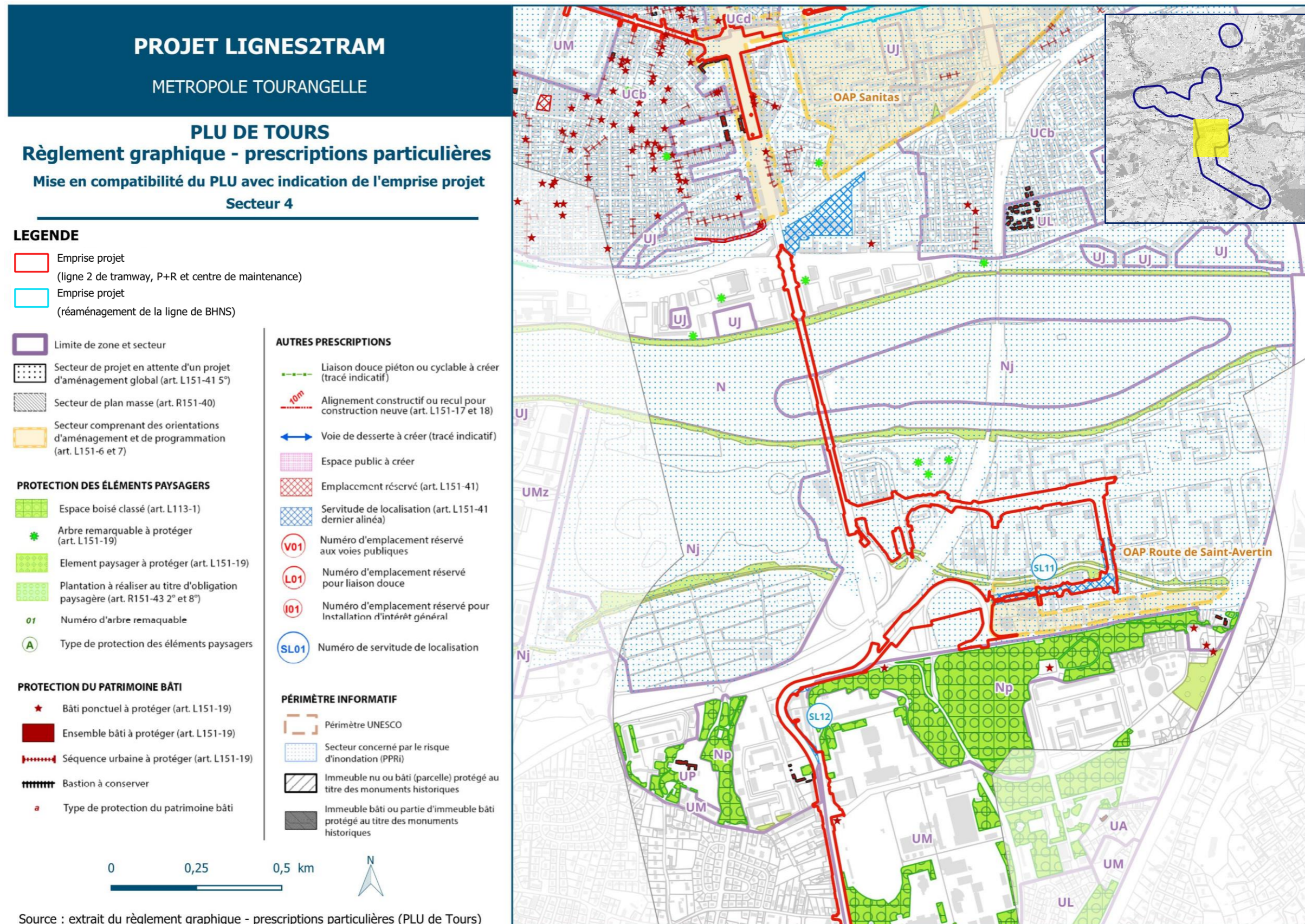


Figure 36 : extrait du règlement graphique – Prescriptions particulières avec indication de l'emplacement du projet – Secteur 4 – Après mise en compatibilité (source : SEGIC Ingénierie/PLU de Tours)

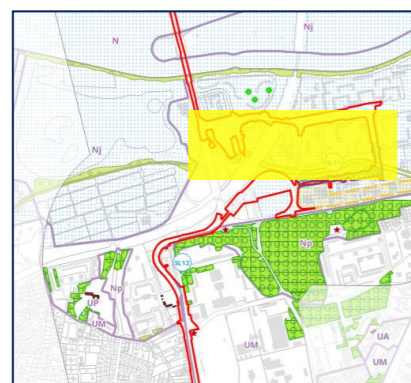


Figure 37 : éléments paysagers à protéger avant mise en compatibilité en haut et après mise en compatibilité en bas – Quartier des Fontaines (zoom)

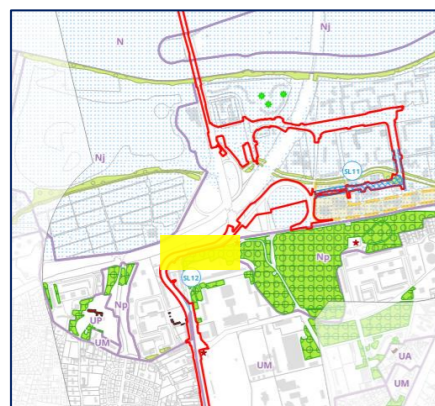


Figure 38 : EBC au Nord de l'avenue de l'Alouette au Nord avant mise en compatibilité en haut et après mise en compatibilité en bas (zoom)

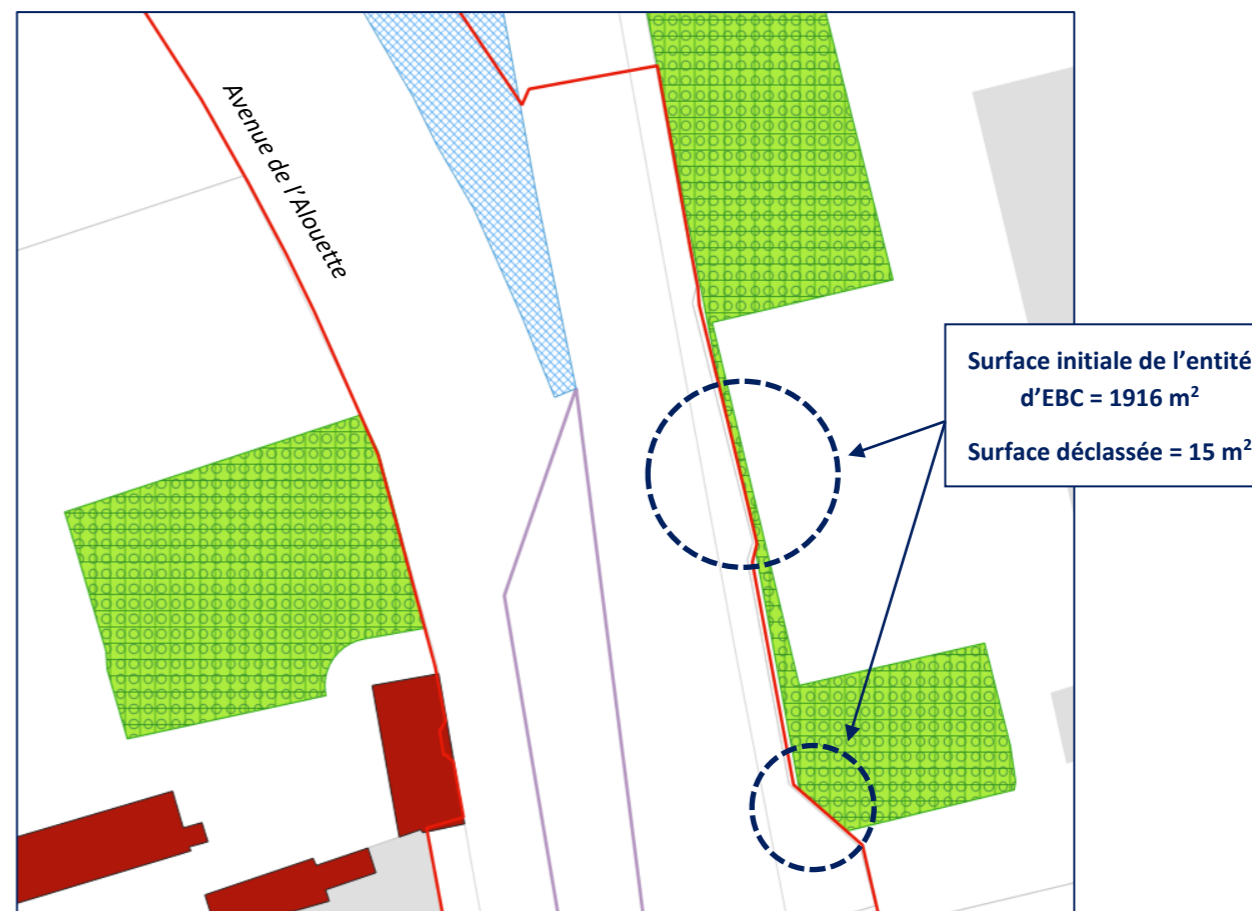
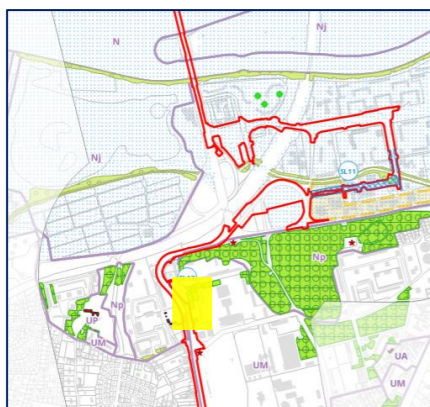


Figure 39 : EBC et éléments paysagers à protéger avant mise en compatibilité à gauche et après mise en compatibilité à droite (avenue de l'Alouette) (zoom)

PROJET LIGNES2TRAM

METROPOLE TOURANGELLE





PLU DE TOURS

Règlement graphique - prescriptions particulières







Mise en compatibilité du PLU

Secteur 4






LEGENDE

-  Limite de zone et secteur
-  Secteur de projet en attente d'un projet d'aménagement global (art. L151-41 5°)
-  Secteur de plan masse (art. R151-40)
-  Secteur comprenant des orientations d'aménagement et de programmation (art. L151-6 et 7)

PROTECTION DES ÉLÉMENTS PAYSAGERS

-  Espace boisé classé (art. L113-1)
-  Arbre remarquable à protéger (art. L151-19)
-  Element paysager à protéger (art. L151-19)
-  Plantation à réaliser au titre d'obligation paysagère (art. R151-43 2° et 8°)
-  Numéro d'arbre remarquable
-  Type de protection des éléments paysagers





PROTECTION DU PATRIMOINE BÂTI

-  Bâti ponctuel à protéger (art. L151-19)
-  Ensemble bâti à protéger (art. L151-19)
-  Séquence urbaine à protéger (art. L151-19)
-  Bastion à conserver
-  Type de protection du patrimoine bâti

AUTRES PRESCRIPTIONS

-  Liaison douce piéton ou cyclable à créer (tracé indicatif)
-  Alignement constructif ou recul pour construction neuve (art. L151-17 et 18)
-  Voie de desserte à créer (tracé indicatif)
-  Espace public à créer
-  Emplacement réservé (art. L151-41)
-  Servitude de localisation (art. L151-41 dernier alinéa)
-  Numéro d'emplacement réservé aux voies publiques
-  Numéro d'emplacement réservé pour liaison douce
-  Numéro d'emplacement réservé pour installation d'intérêt général
-  Numéro de servitude de localisation

PÉRIMÈTRE INFORMATIF

-  Périètre UNESCO
-  Secteur concerné par le risque d'inondation (PPRI)
-  Immeuble nu ou bâti (parcelle) protégé au titre des monuments historiques
-  Immeuble bâti ou partie d'immeuble bâti protégé au titre des monuments historiques

0 0,25 0,5 km



Source : extrait du règlement graphique - prescriptions particulières (PLU de Tours)

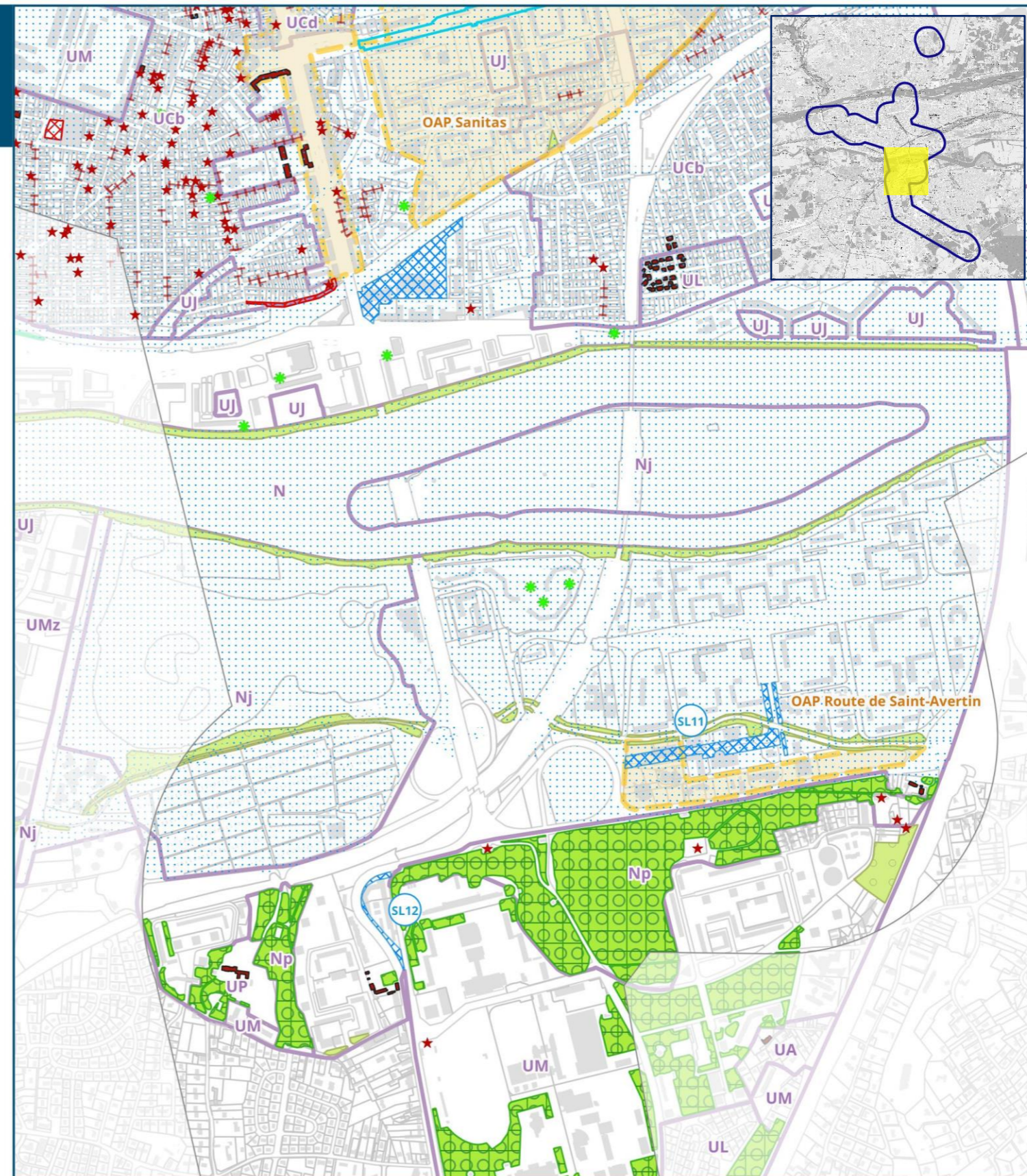


Figure 40 : extrait du règlement graphique – Prescriptions particulières – Secteur 4 – Après mise en compatibilité (source : SEGIC Ingénierie/PLU de Tours)

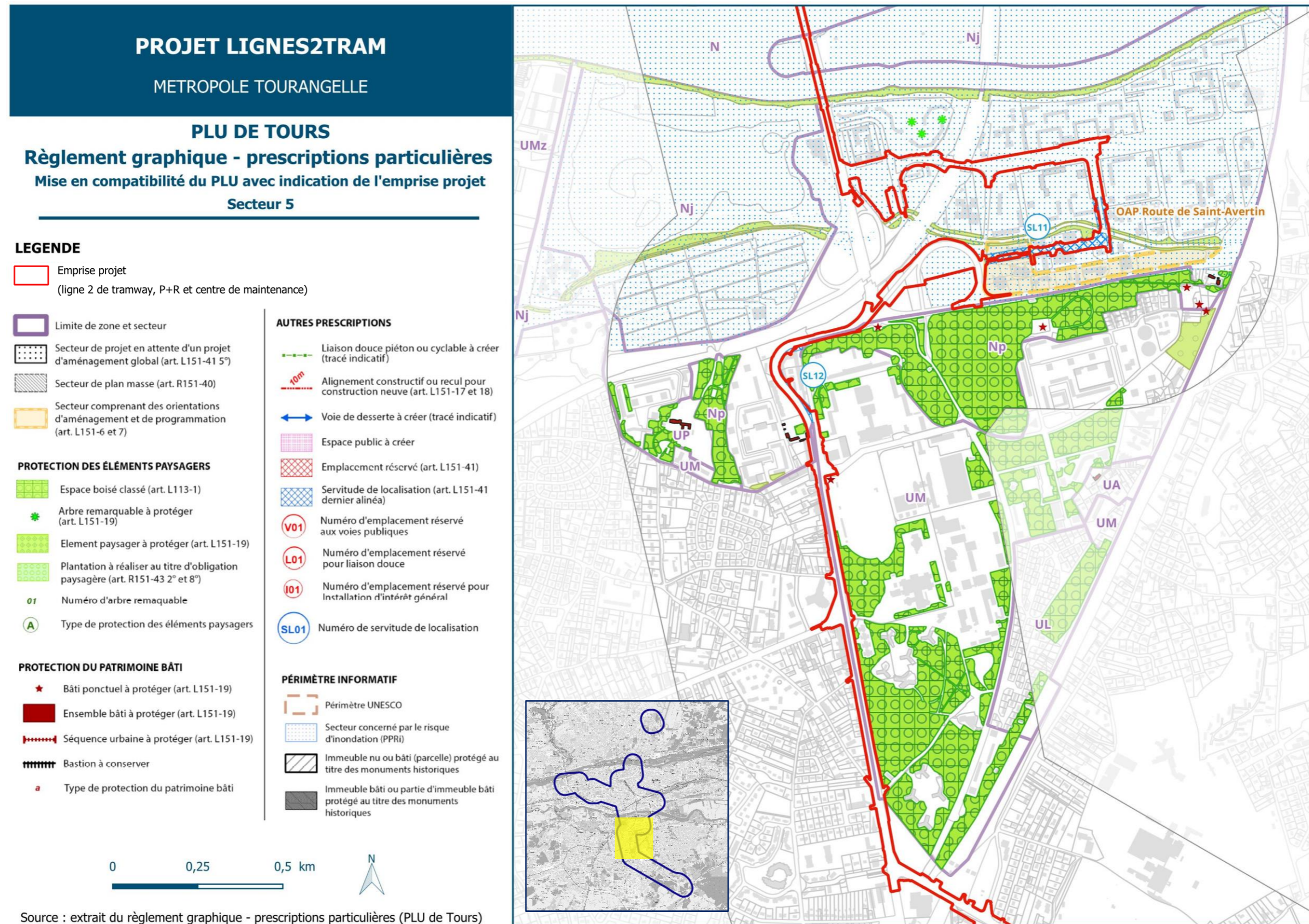


Figure 41 : extrait du règlement graphique – Prescriptions particulières avec indication de l'emplacement du projet – Secteur 5 – Après mise en compatibilité (source : SEGIC Ingénierie/PLU de Tour)

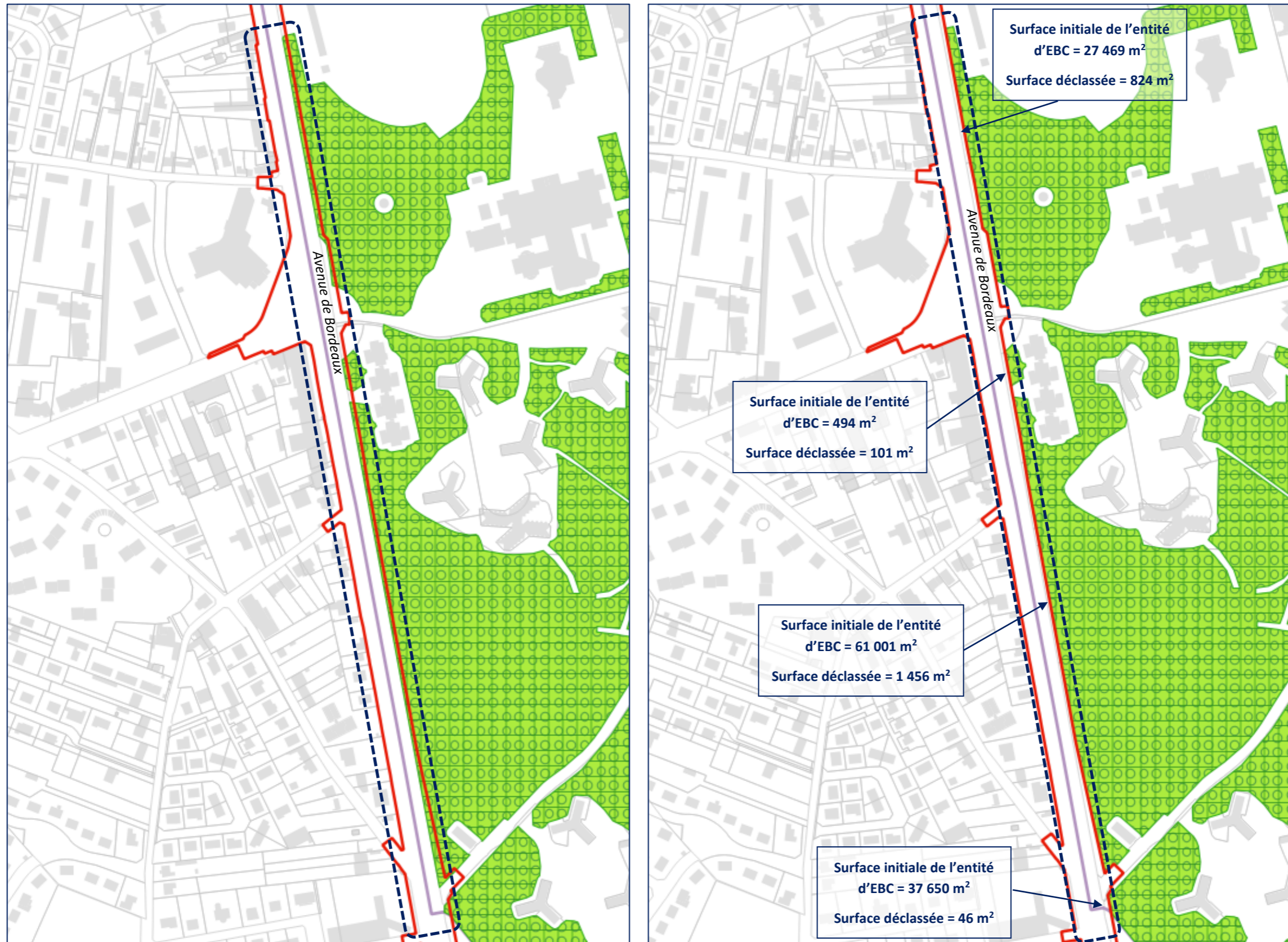


Figure 42 : EBC avant mise en compatibilité à gauche et après mise en compatibilité à droite (avenue de Bordeaux) (zoom)

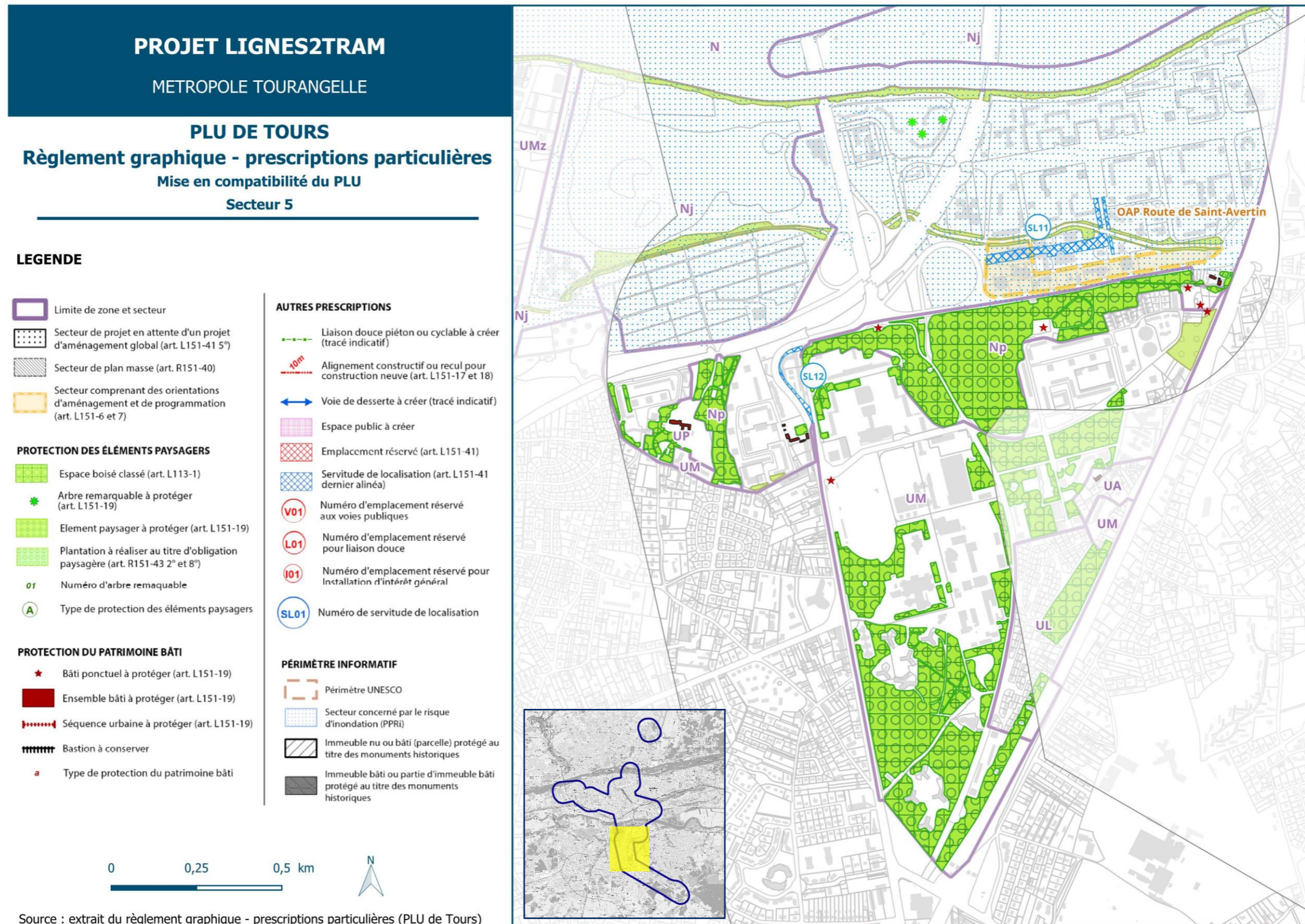


Figure 43 : extrait du règlement graphique – Prescriptions particulières – Secteur 5 – Après mise en compatibilité (source : SEGIC Ingénierie/PLU de Tours)

Au total, le projet nécessite le déclassement d'une surface de 2 452 m² d'EBC sur le territoire de Tours.

MRAe En lien avec l'avis de la MRAe (Pièce L du dossier DUP), un tableau récapitulatif des surfaces d'EBC a été ajouté ci-après (remarque formulée ne faisant pas l'objet d'une recommandation n°1)

Figure 44 : Surfaces d'EBC déclassées

EBC	SURFACE INITIALE	SURFACE DECLASSEE	SURFACE APRES DECLASSEMENT
EBC avenue de l'Alouette Nord	39 860 m ²	10 m ²	39 850 m ²
EBC avenue de Bordeaux 1 (Nord)	1 916 m ²	15 m ²	1 901 m ²
EBC avenue de Bordeaux 2	27 469 m ²	824 m ²	26 645 m ²
EBC avenue de Bordeaux 3	494 m ²	101 m ²	393 m ²
EBC avenue de Bordeaux 4	61 001 m ²	1 456 m ²	59 545 m ²
EBC avenue de Bordeaux 5 (Sud)	37 650 m ²	46 m ²	37 604 m ²
TOTAL	168 390 m²	2 452 m²	165 938 m²

2.3 EVOLUTION DE LA LISTE DES ELEMENTS DE PAYSAGE PROTEGES (PIECE 3.1.2 DU PLU DE TOURS)

Les éléments de paysage à préserver sont modifiés au droit :

- De l'extension de la ligne A (éléments de catégorie C – Arbres d'alignements remarquables et groupements d'arbres) ;
- Du quartier des Fontaines (éléments de catégories A - Cœurs d'ilots et espaces paysagers – Et C).

La pièce est modifiée en conséquence par la commune au chapitre 2 « Eléments paysagers protégés » (pages 146 et 179).

2.4 EVOLUTION DES OAP (PIECE 4 DU PLU DE TOURS)

❑ OAP « route de Saint-Avertin »

❖ Evolutions du texte

Les modifications apportées apparaissent en **vert**.

Objectifs

Les objectifs de l'OAP sont modifiés pour ne mentionner plus que le tracé final de la ligne 2 de tramway.

Objectifs avant mise en compatibilité :

- Accompagner le renouvellement urbain du site de l'école de commerce ;
- Développer une offre nouvelle d'habitat et d'activités tertiaires ;
- Valoriser l'entrée de ville depuis Saint-Avertin ;
- Diversifier et compléter l'aménagement de la rive Sud du quartier des Fontaines ;
- Révéler la qualité paysagère du site (présence du Petit Cher et des coteaux) ;
- Trouver l'équilibre entre la composition urbaine cadrée et l'ambiance intimiste du Petit Cher ;
- **Anticiper le passage de la ligne 2 du tramway en prenant en compte deux hypothèses de tracé :**
 - **Hypothèse 1 : tracé route de Saint-Avertin ;**
 - **Hypothèse 2 : passage au cœur du quartier (rue de Saussure).**

Objectifs après mise en compatibilité :

- Accompagner le renouvellement urbain du site de l'école de commerce ;
- Développer une offre nouvelle d'habitat et d'activités tertiaires ;
- Valoriser l'entrée de ville depuis Saint-Avertin ;
- Diversifier et compléter l'aménagement de la rive Sud du quartier des Fontaines ;
- Révéler la qualité paysagère du site (présence du Petit Cher et des coteaux) ;
- Trouver l'équilibre entre la composition urbaine cadrée et l'ambiance intimiste du Petit Cher ;
- **Anticiper le passage de la ligne 2 du tramway en prenant en compte son tracé.**

Principes d'aménagement

Principes d'aménagement avant mise en compatibilité :

« Maillage et trame viaire

Intégrer le passage de la ligne 2 du tramway et le principe d'implantation d'une station sur la base de deux hypothèses de tracé (route de Saint-Avertin et rue de Saussure).

S'appuyer sur la reconfiguration de la partie Ouest du site pour compléter ou requalifier la trame viaire :

- Prolongement Est de la rue Schiller jusqu'à l'avenue Beethoven (support ou non du tramway).

- Requalification de la rue Léo Delibes [...] ».

« Trame végétale et paysagère

Organiser les perspectives visuelles vers le coteau.

Mettre en valeur la présence du Petit Cher par l'aménagement d'un parc ou d'un espace végétalisé accessible au public.

Développer un axe de composition principal Nord Sud permettant le dialogue entre le petit Cher et les coteaux boisés.

S'appuyer sur ce principe pour développer une trame végétale de qualité s'épanouissant jusqu'au Petit Cher.

En fonction du tracé du tramway, en rive Nord de la route de Saint-Avertin :

-Hypothèse 1, profiter de la marge de recul pour aménager un espace public de qualité support de traitement paysager et de circulations douces (opter pour le registre du mail planté).

-Hypothèse 2, profiter de la marge de recul pour aménager un espace à dominante végétal assurant la transition entre la façade urbaine et la voie ».

Principes d'aménagement après mise en compatibilité :

« Maillage et trame viaire

Intégrer le passage de la ligne 2 de tramway.

S'appuyer sur la reconfiguration de la partie Ouest du site pour compléter ou requalifier la trame viaire :

- prolongement Est de la rue Schiller jusqu'à l'avenue Beethoven.

- requalification de la rue Léo Delibes [...] ».

« Trame végétale et paysagère

Organiser les perspectives visuelles vers le coteau.

Mettre en valeur la présence du Petit Cher par l'aménagement d'un parc ou d'un espace végétalisé accessible au public.

Développer un axe de composition principal Nord Sud permettant le dialogue entre le petit Cher et les coteaux boisés.

S'appuyer sur ce principe pour développer une trame végétale de qualité s'épanouissant jusqu'au Petit Cher.

En lien avec le tracé du tramway, profiter de la marge de recul pour aménager un espace à dominante végétale assurant la transition entre la façade urbaine et la voie ».

❖ Evolution de la représentation graphique de l'OAP

La figure de l'OAP mentionnant l'hypothèse n°1 de tracé du projet est supprimée (page 78 de la pièce).

La figure « Orientations Graphiques d'Aménagement (hypothèse 2) » est renommée par « **Orientations Graphiques d'Aménagement** » (page 79 de la pièce).