



**PRÉFET
D'INDRE-
ET-LOIRE**

*Liberté
Égalité
Fraternité*

**Service d'animation interministérielle
des politiques publiques
Bureau de l'environnement**

ANNEXE II à l'arrêté n° SAIPP/BE/25-20 déclarant d'utilité publique au bénéfice du Syndicat des mobilités de Touraine le projet de création de la ligne 2 de tramway dit « Lignes2Tram » et emportant mise en compatibilité des plans locaux d'urbanisme des communes de Tours et Chambray-lès-Tours

Mise en compatibilité des communes de Tours (partie 1) et de Chambray-lès-Tours (partie 2)

[signé]

Thomas CAMPEAUX

13 juin 2025

● MÉTROPOLE TOURANGELLE

LIGNES
2
tram

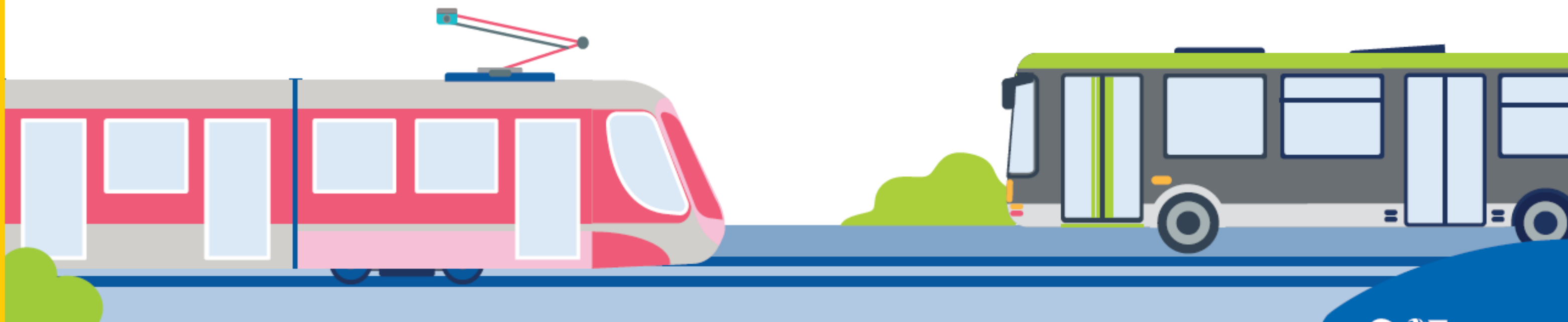
Ligne2tram

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.

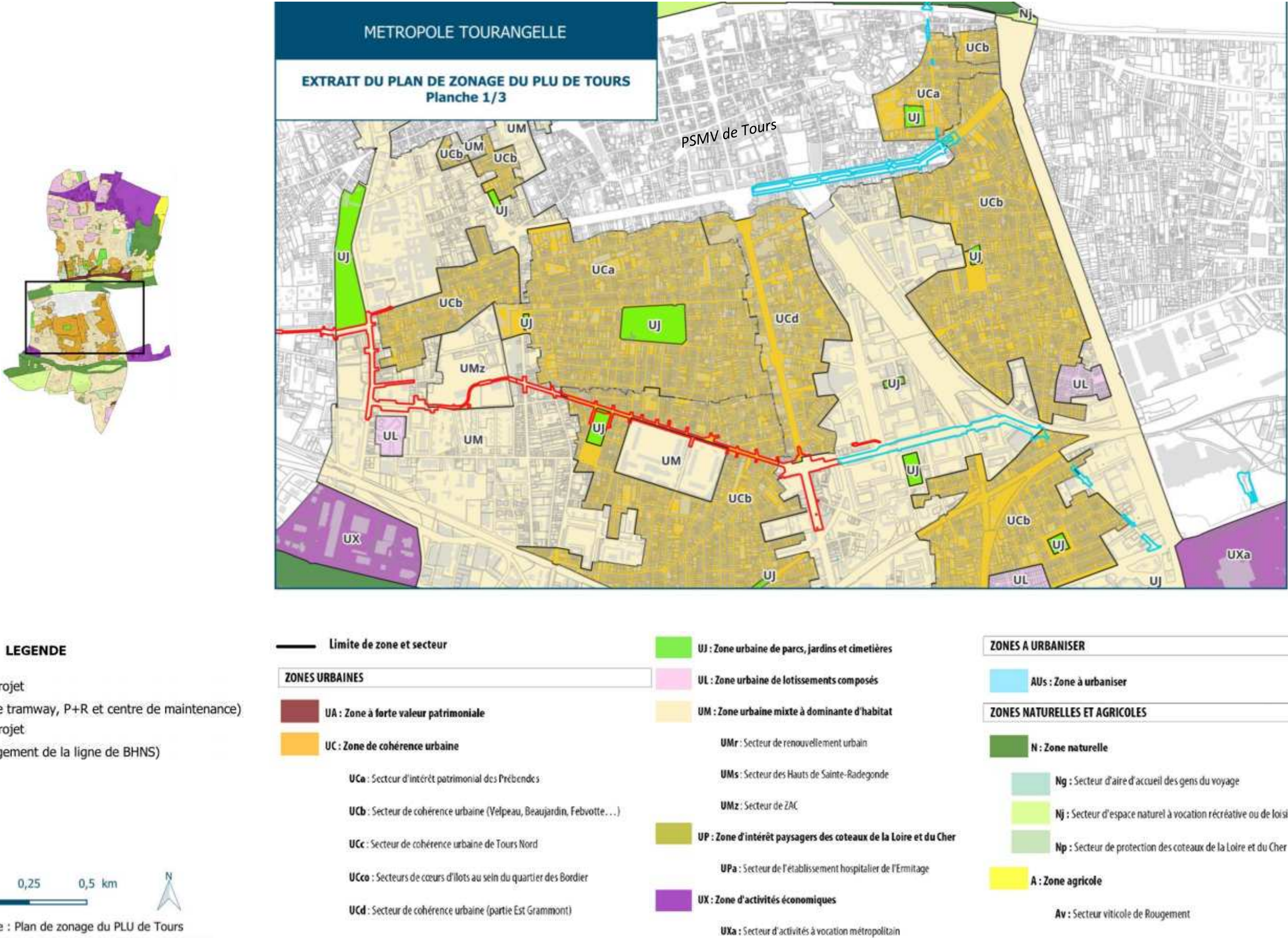


Figure 1 : extrait du plan de zonage du PLU de Tours – Avec indication du projet (1/3) (source : PLU de Tours)

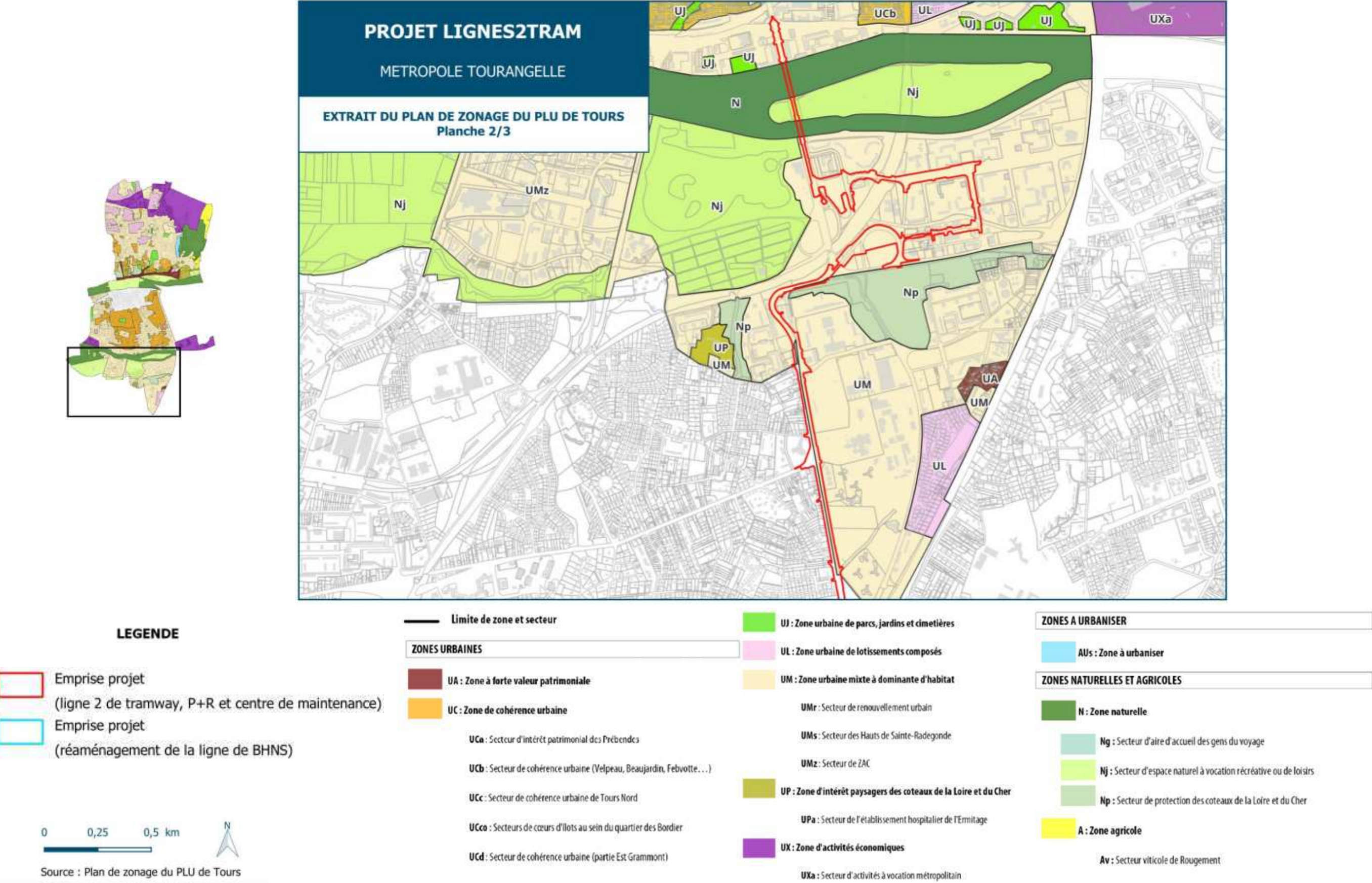


Figure 2 : extrait du plan de zonage du PLU de Tours avec indication du projet (2/3) (source : PLU de Tours)

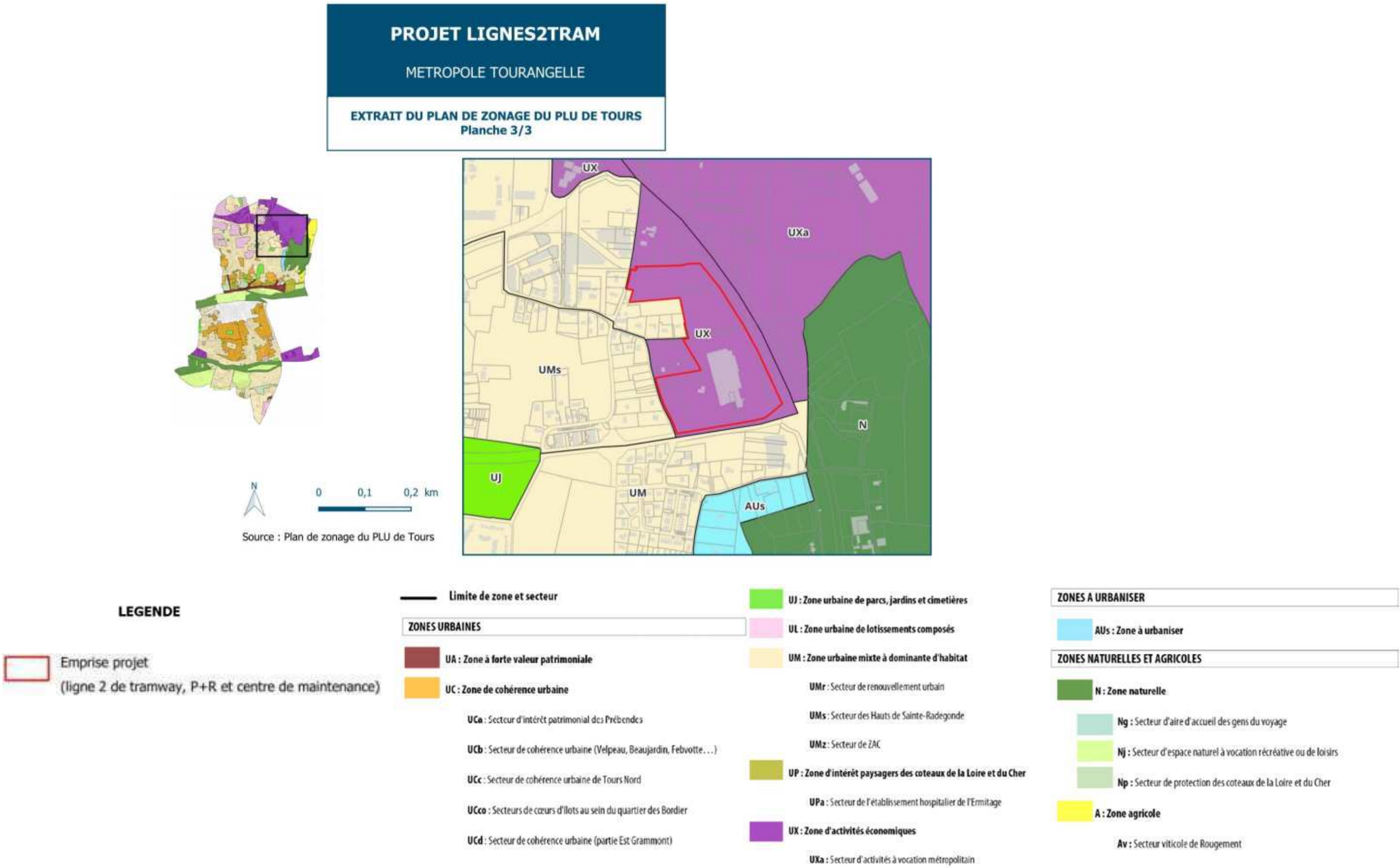


Tableau 1 : occupations et utilisations du sol interdites et autorisées sous conditions particulières (source : règlement du PLU de Tours)

ZONE	OCCUPATIONS ET UTILISATIONS DU SOL INTERDITES	OCCUPATIONS ET UTILISATIONS DU SOL SOUMISES A CONDITIONS PARTICULIERES	ELEMENT DE PROJET CONCERNE	COMPATIBILITE DU PROJET
N <i>Zone naturelle</i>	<p>N-Article 1 :</p> <p>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> <p>- 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>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> <p>- 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.</p> <p>- Les ouvrages de transport d’électricité, y compris les modifications et surélévations de ces ouvrages en raison d’exigences fonctionnelles ou techniques.</p> <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</p> <p>BHNS</p> <p>(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> <p>- Que le parti retenu, parmi les différentes solutions techniques envisageables soit le meilleur compromis entre les enjeux hydrauliques, économiques et environnementaux ;</p> <p>- De limiter au maximum les remblais ;</p> <p>- De prendre toutes les mesures pour ne pas aggraver les risques ;</p> <p>- 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> <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>
Nj <i>Grands espaces naturels à vocation récréative ou de loisirs</i>	<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> <p>- 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 ...).</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 2^{ème} ligne.</p> <p>- Les constructions et installations liés 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 ...).</p> <p>- [...] Les extensions des constructions et installations existantes liés ou nécessaires au fonctionnement des activités de sports et de loisirs [...] ;</p> <p>- 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.</p> <p>- Les installations agricoles à usage pédagogique ou liées à l'agriculture de proximité.</p> <p>- La restauration et la réhabilitation des bâtiments existants ayant une existence juridique.</p> <p>- Les locaux communs liés au fonctionnement des jardins familiaux.</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</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
Np <i>Sites à valeur patrimoniale</i>		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.	Ligne 2	OUI 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.
UCa <i>Secteur de forte valeur patrimoniale</i>	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.	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.	Ligne 2 BHNS	OUI 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.
UCb <i>Secteur de grande cohérence d'ensemble</i>	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...).	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...).	Ligne 2 BHNS	OUI 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.
UCd <i>Quartier hétérogène dans les époques de construction</i>	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.	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.	Ligne 2	OUI 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.

ZONE	OCCUPATIONS ET UTILISATIONS DU SOL INTERDITES	OCCUPATIONS ET UTILISATIONS DU SOL SOUMISES A CONDITIONS PARTICULIERES	ELEMENT DE PROJET CONCERNE	COMPATIBILITE DU PROJET
UJ <i>Zone urbaine de parcs, jardins et cimetières</i>	<p>UJ-Article 1 :</p> <p>Toutes les occupations et utilisations du sol à l'exception de celles visées à l'article UJ-2.</p> <p>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 :</p> <p>Les constructions et installations nécessaires à l'exploitation et au fonctionnement du parc, du jardin public, du cimetière ou des jardins familiaux.</p> <p>Les constructions à usage d'activités commerciales compatibles avec l'organisation et l'ambiance paysagère des lieux.</p> <p>Les aménagements d'utilité publique sous réserve d'une parfaite insertion dans l'environnement du site.</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>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>	Ligne 2	<p>OUI</p> <p>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.</p> <p>Le projet prévoit des aménagements paysagers, notamment la végétalisation de la plateforme de tramway. Il est donc autorisé au droit de ce zonage.</p>
UM <i>Zone urbaine mixte à dominante d'habitat</i>	<p>UM-Article 1 :</p> <p>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.</p> <p>Les terrains de camping et de caravaning.</p> <p>Les dépôts de ferrailles, de matériaux, de déchets ainsi que les dépôts de véhicules désaffectés.</p> <p>Les opérations de défrichement dans les espaces boisés classés figurant comme tels aux documents graphiques.</p> <p>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 :</p> <p>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.</p> <p>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.</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>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>	Ligne 2 BHNS	<p>OUI</p> <p>L'arbre remarquable n°144, à proximité immédiate du projet (réaménagement de la ligne BHNS) ne sera pas impacté.</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>Le projet est donc compatible avec le règlement de la zone.</p>
UMz <i>Sites ou quartiers faisant l'objet d'une urbanisation sous forme de ZAC</i>	<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>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>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) [...] ;</p> <p>Dans le périmètre d'attente de projet d'aménagement du site des anciennes Casernes Beaumont Chauveau (partie Ouest) :</p> <ul style="list-style-type: none">- 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. <p>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>	Ligne 2	<p>OUI</p> <p>Le projet ne prévoit pas d'abattage d'arbre remarquable en zone UMz.</p> <p>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.</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
UX <i>Zone urbaine d'activités</i>	<p>UX-Article 1 :</p> <p>Les terrains de camping et de caravanning.</p> <p>Les opérations de défrichement dans les espaces boisés classés figurant comme tels aux documents graphiques.</p> <p>Les constructions à usage d'habitation à l'exception de celles visées à l'article UX 2.</p> <p>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.</p> <p>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>UX-Article 2 :</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>Les équipements et services nécessaires au fonctionnement de la zone UX.</p> <p>La réhabilitation et l’extension des constructions à usage d’habitation.</p> <p>À condition d’être lié à la gestion des réseaux :</p> <p>- 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.</p> <p>- Les ouvrages de transport d’électricité, y compris les modifications et surélévations de ces ouvrages en raison d’exigences fonctionnelles ou techniques.</p> <p>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.</p> <p>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>	Extension du centre de maintenance	<p>OUI</p> <p>Le projet ne prévoit pas d’abattage d’arbre remarquable en zone UX.</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>Le projet est donc autorisé au droit de ce zonage.</p>
UXa <i>Sites d'activités et de grands équipements métropolitains</i>	<p>Dans la zone inondable, toutes les occupations ou utilisations du sol non compatibles avec le PPRI.</p>	<p>UX-Article 2 :</p> <p>En plus des dispositions citées ci-avant pour la zone UX :</p> <p>Dans le périmètre d'attente de projet d'aménagement du site de l'Aéroport [...].</p> <p>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>	BHNS	<p>OUI</p> <p>Le projet ne prévoit pas d’abattage d’arbre remarquable en zone UXa.</p> <p>Au sein de la zone UXa, le projet n’est pas concerné par le PPRI.</p> <p>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

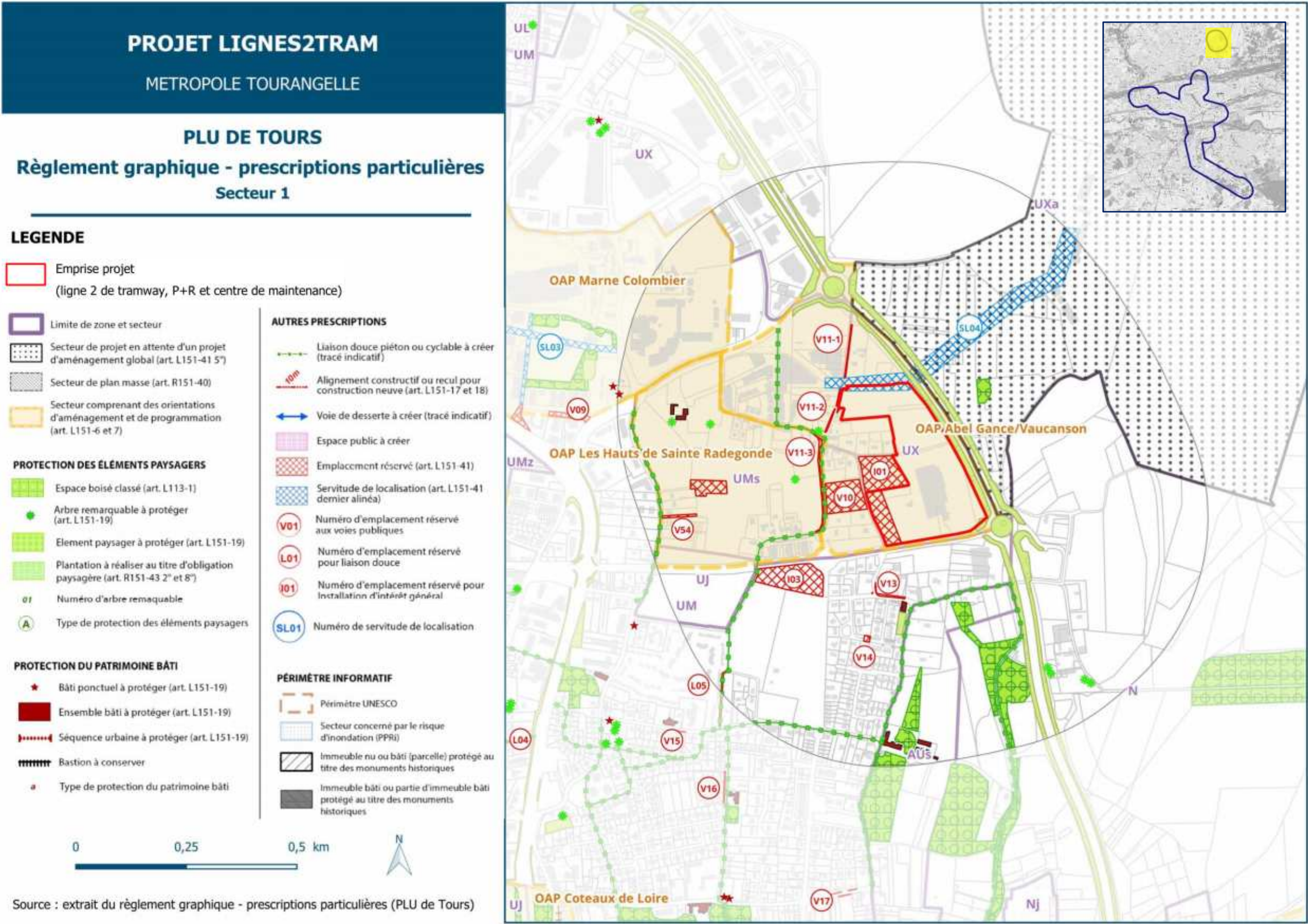


Ce chapitre a fait l'objet de modifications suite aux avis des services de l'Etat (Pièce L - avis de TMVL) (en violet).

❏ **Plan des prescriptions particulières**

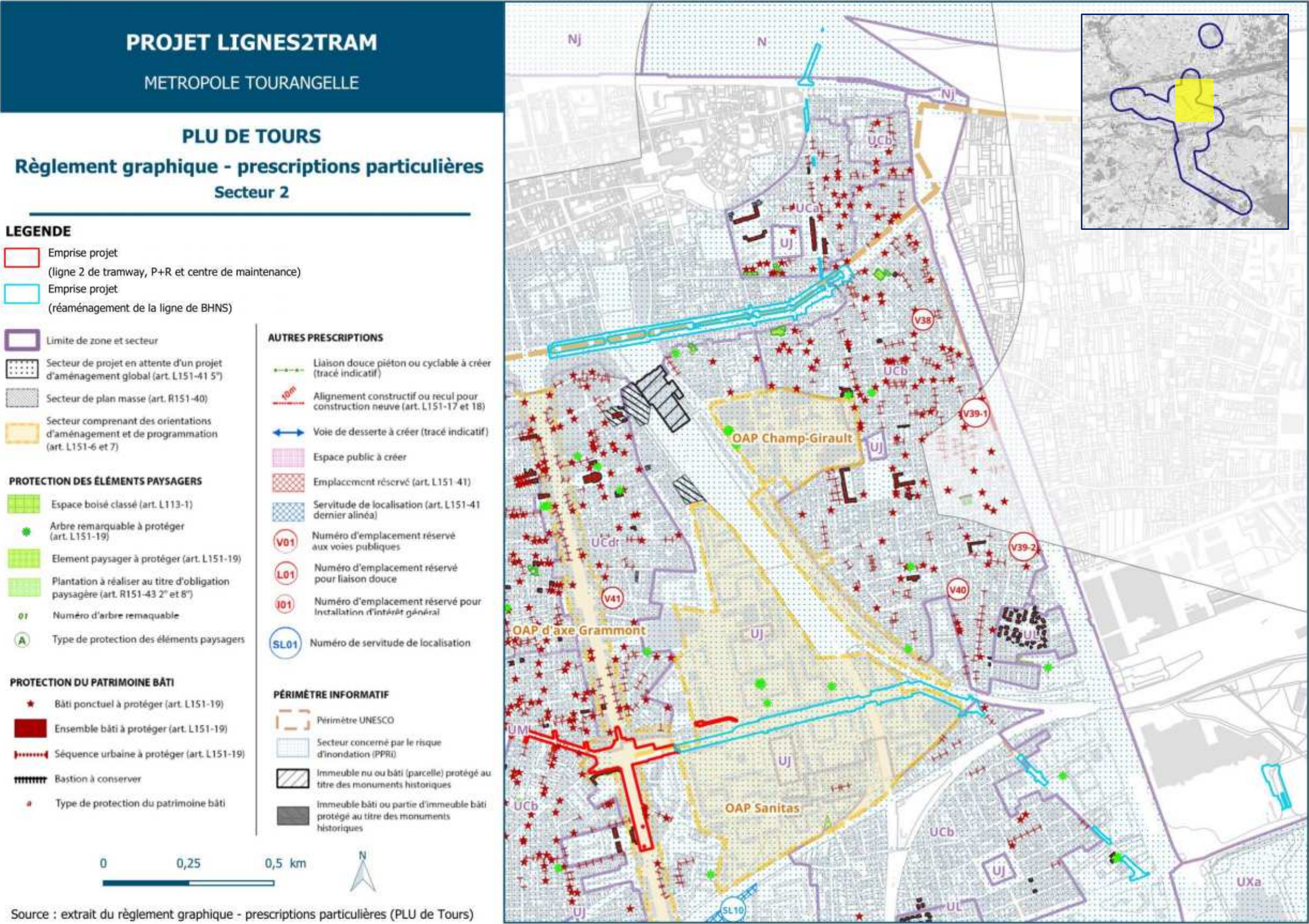
Les prescriptions particulières figurent sur un plan dédié (règlement graphique).

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



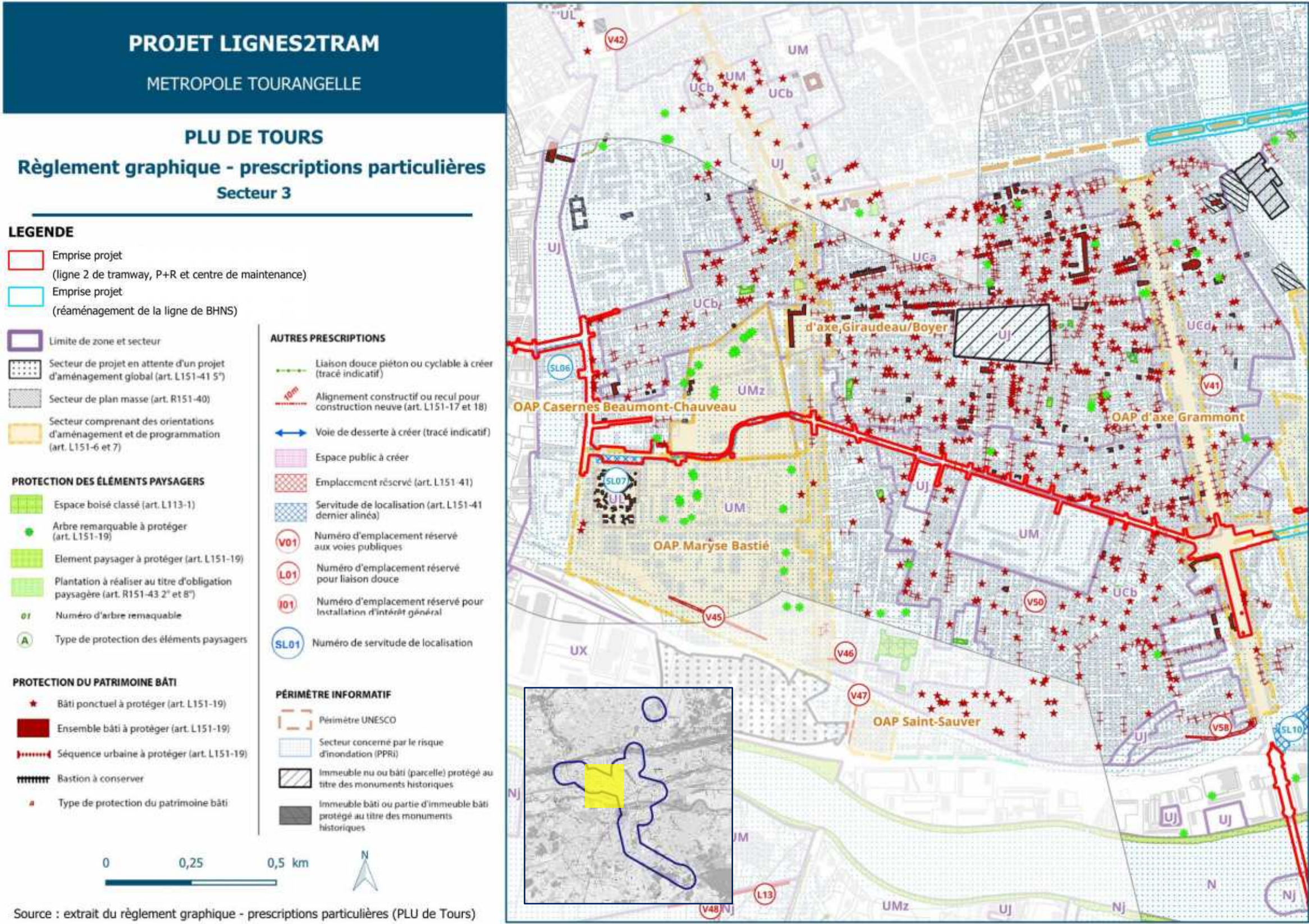
Nota : la légende « limite de zone et secteur » correspond aux limites des zonages du PLU.

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



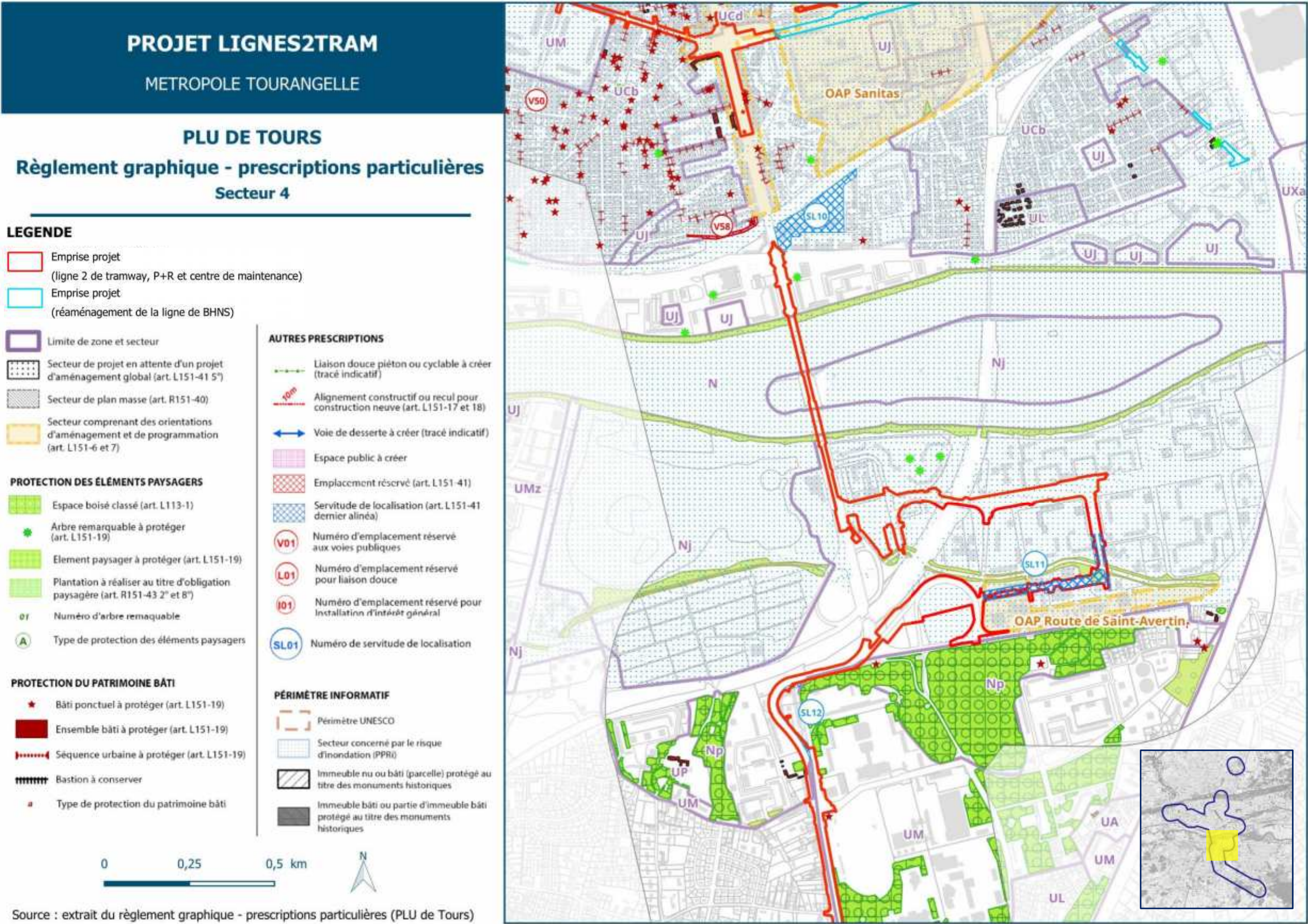
Nota : la légende « limite de zone et secteur » correspond aux limites des zonages du PLU.

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



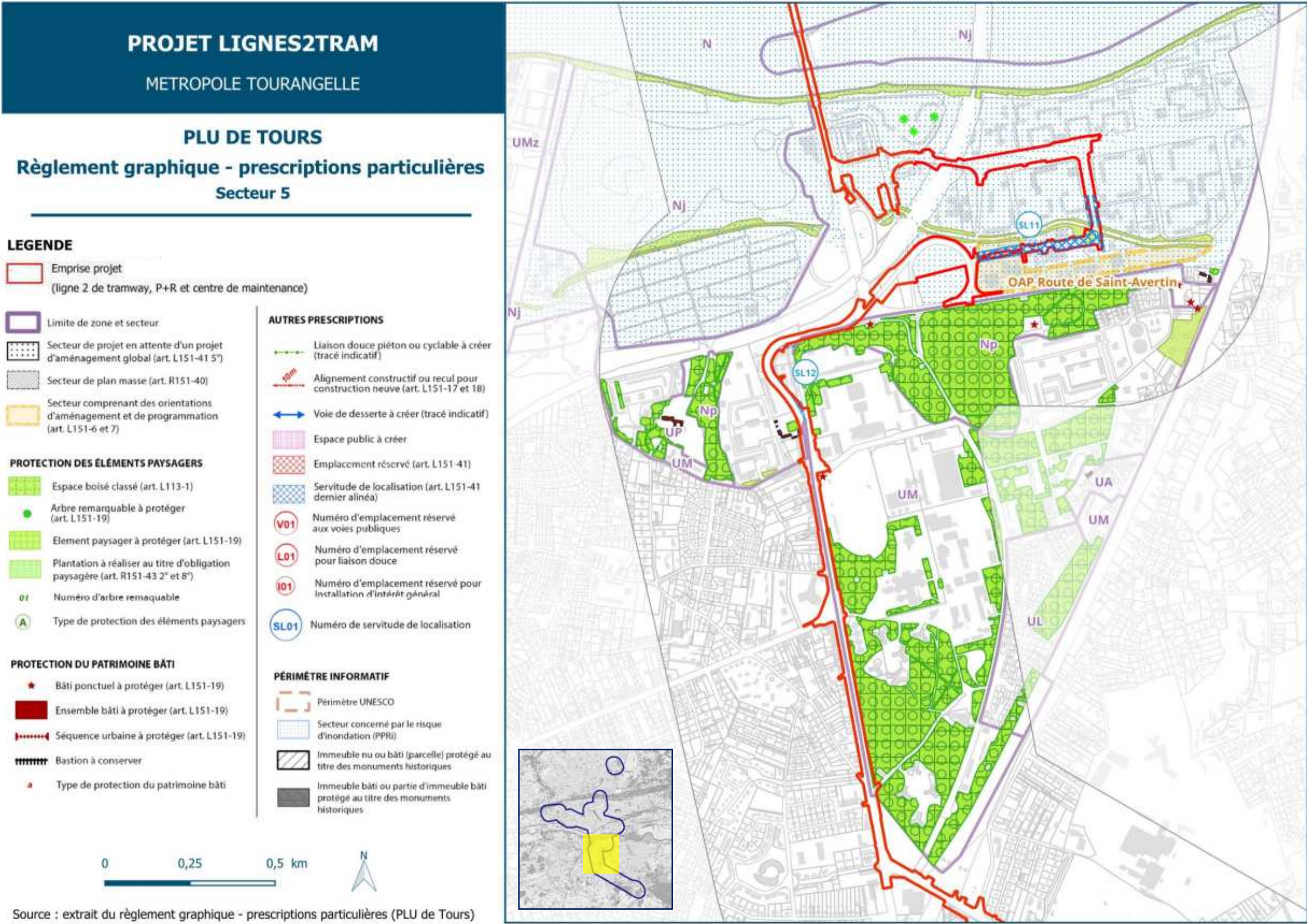
Nota : la légende « limite de zone et secteur » correspond aux limites des zonages du PLU.

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 SL04 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 m²

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.

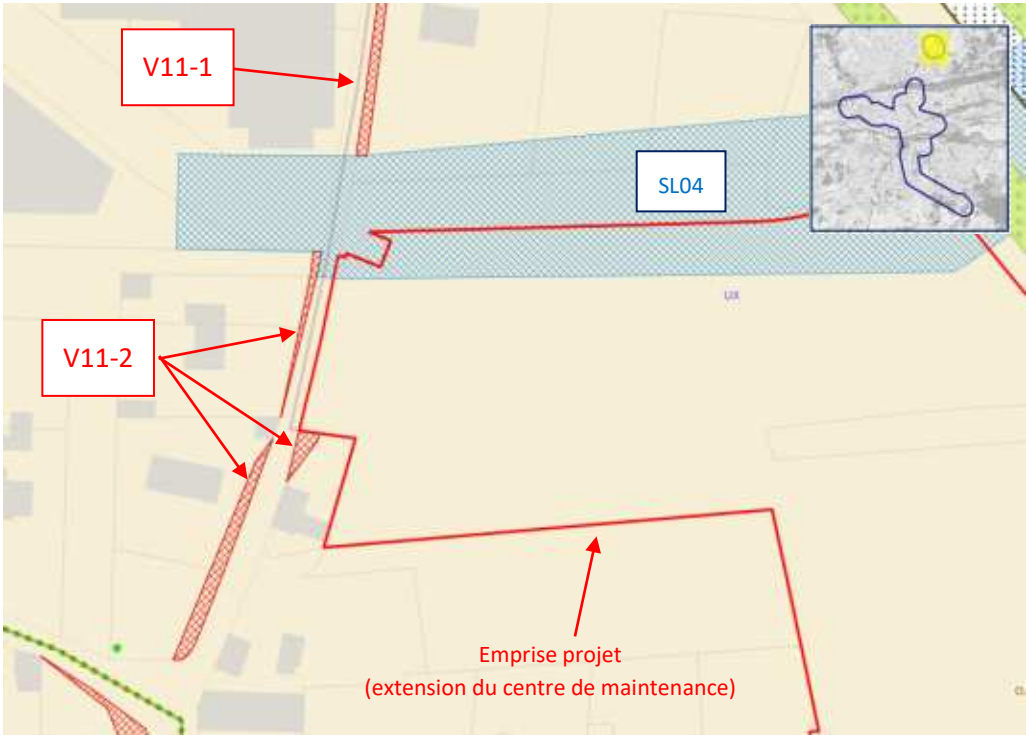


Figure 9 : zoom sur l'ER V11

❖ **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.

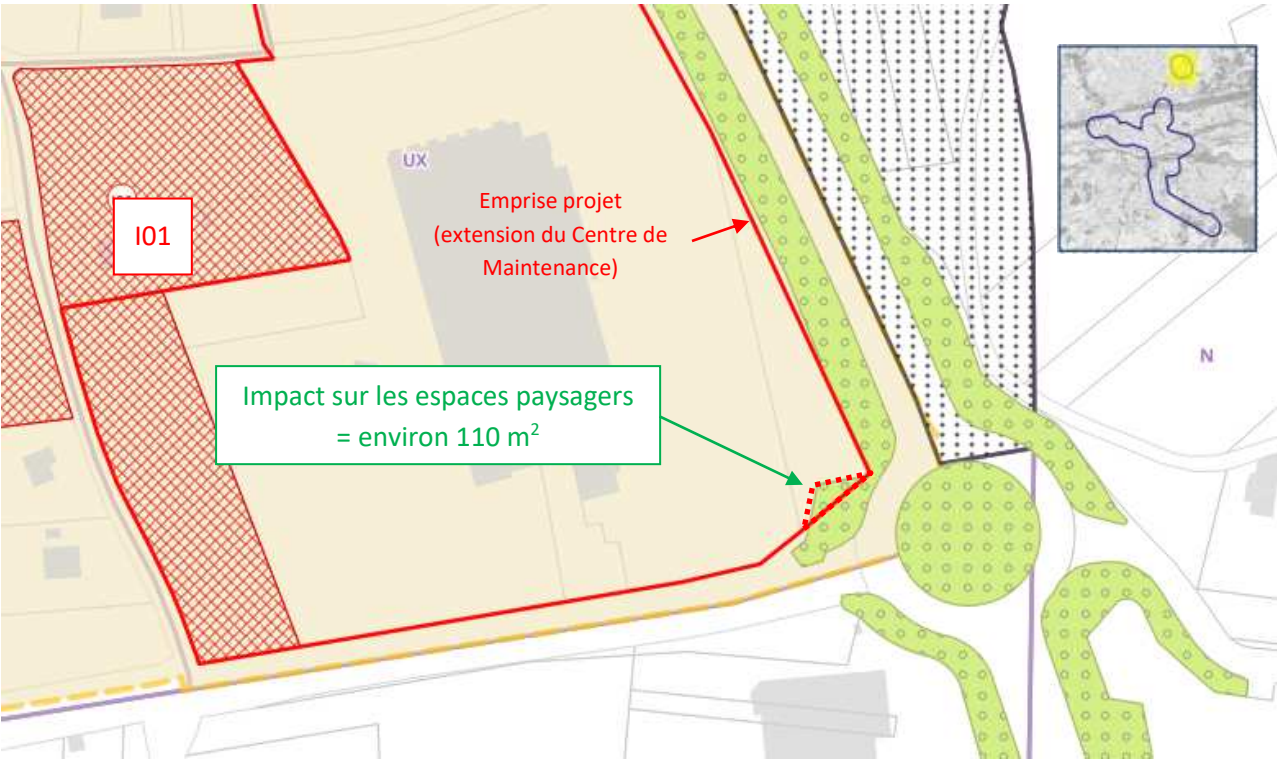


Figure 10 : impact sur les espaces paysagers au Sud-Est de l'extension du Centre de Maintenance

❖ **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 Tonnellé et rue d'Entraigues	SMT	1 361,76 m²
SL07	Passage du tramway boulevard Tonnellé, rue Baugé et rue Boucher	SMT	4 249,35 m²
SL08	Passage du tramway dans les casernes	SMT	6 554 m²
SL11	Passage du tramway avenue Mozart et route de Saint-Avertin	SMT	12 430 m²
SL12	Passage du tramway avenue de l'Alouette	SMT	2 045,94 m²

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 m²	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.

❖ **Éléments 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.

❖ Eléments 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.

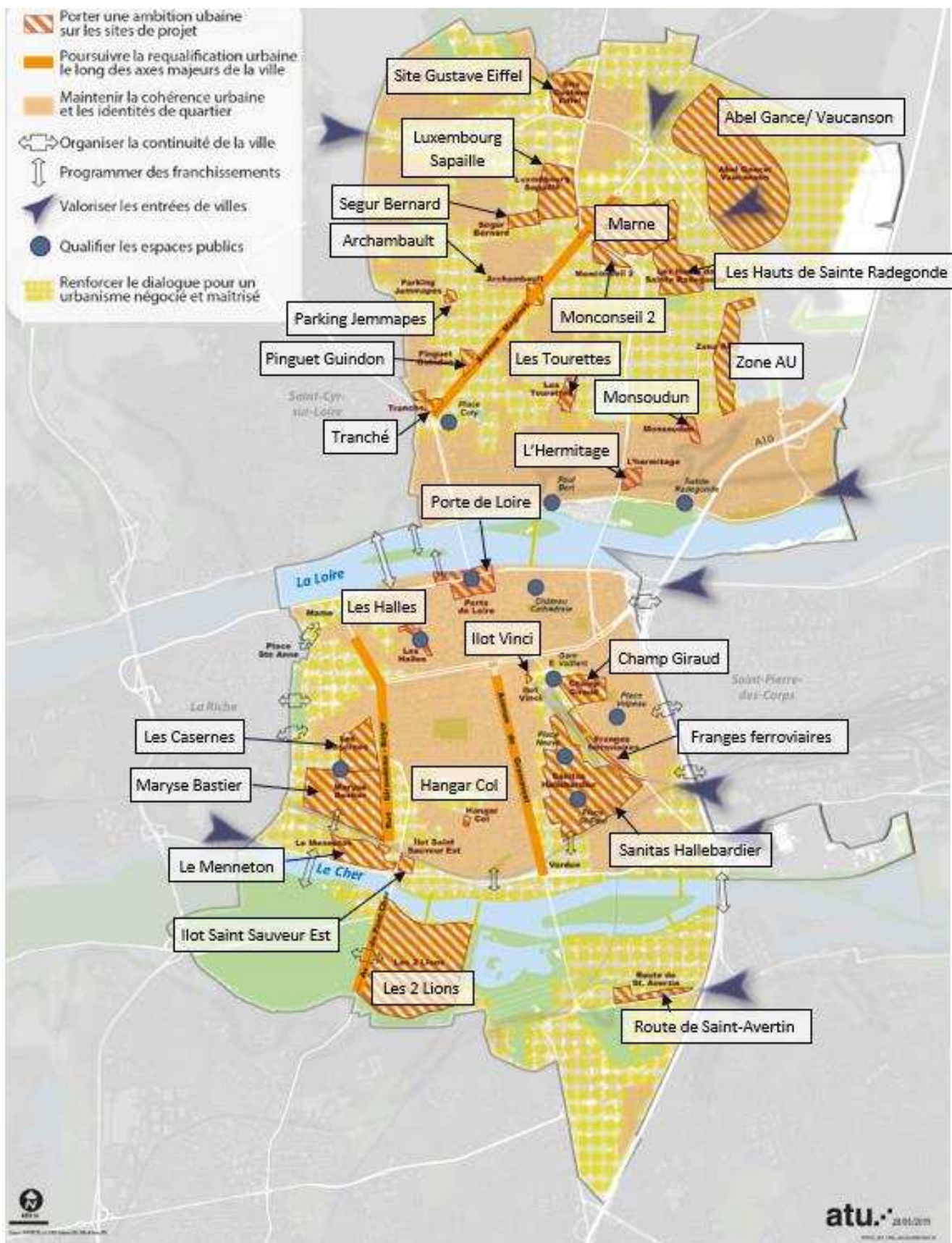


Figure 11 : une ville qui maîtrise son renouvellement (source : PADD de Tours)

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.

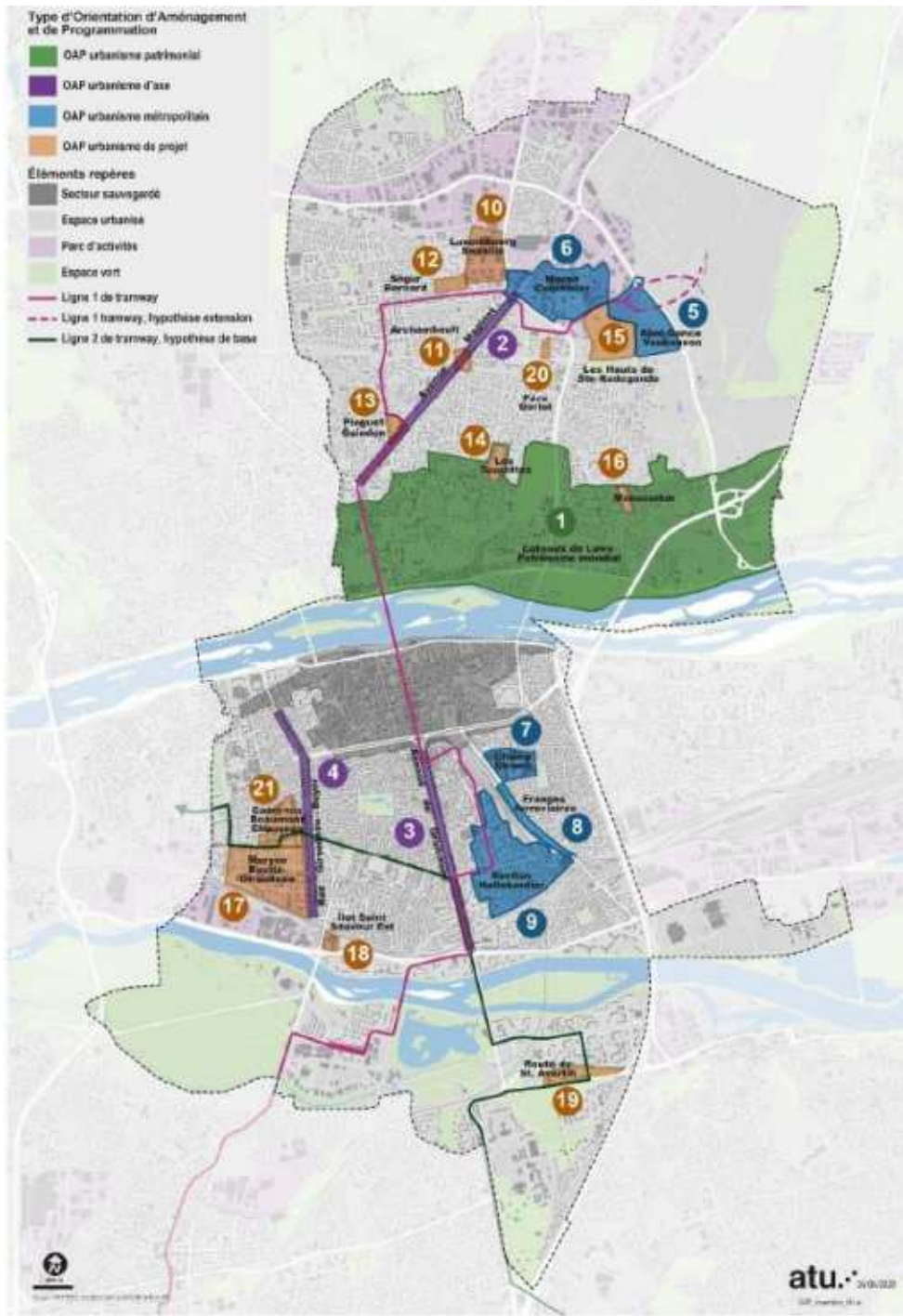


Figure 13 : plan des OAP (source : PLU de Tours)

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.

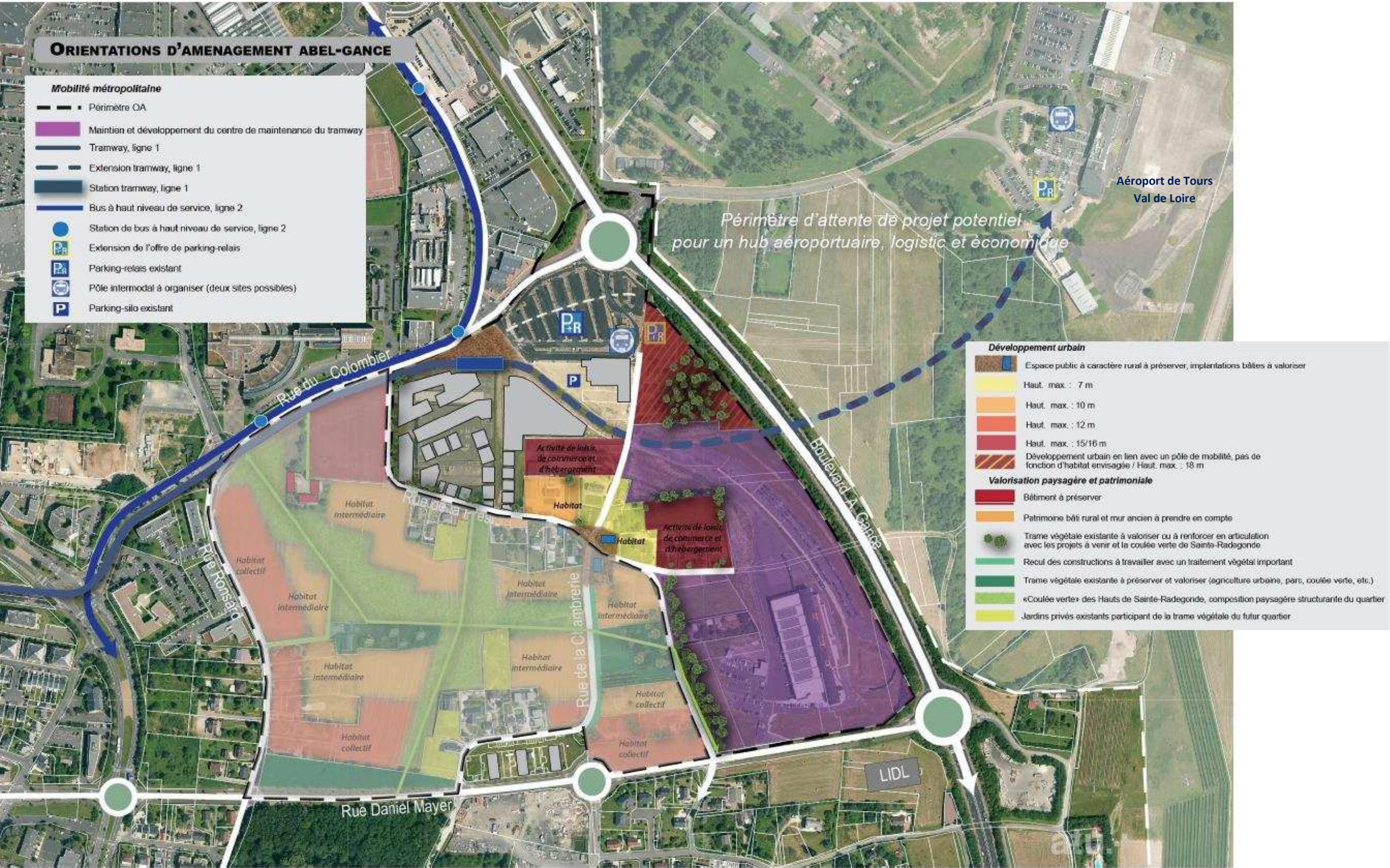


Figure 14 : orientations graphiques d'aménagement de l'OAP Abel Gance, Vaucanson (source : PLU de Tours)

❑ 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.

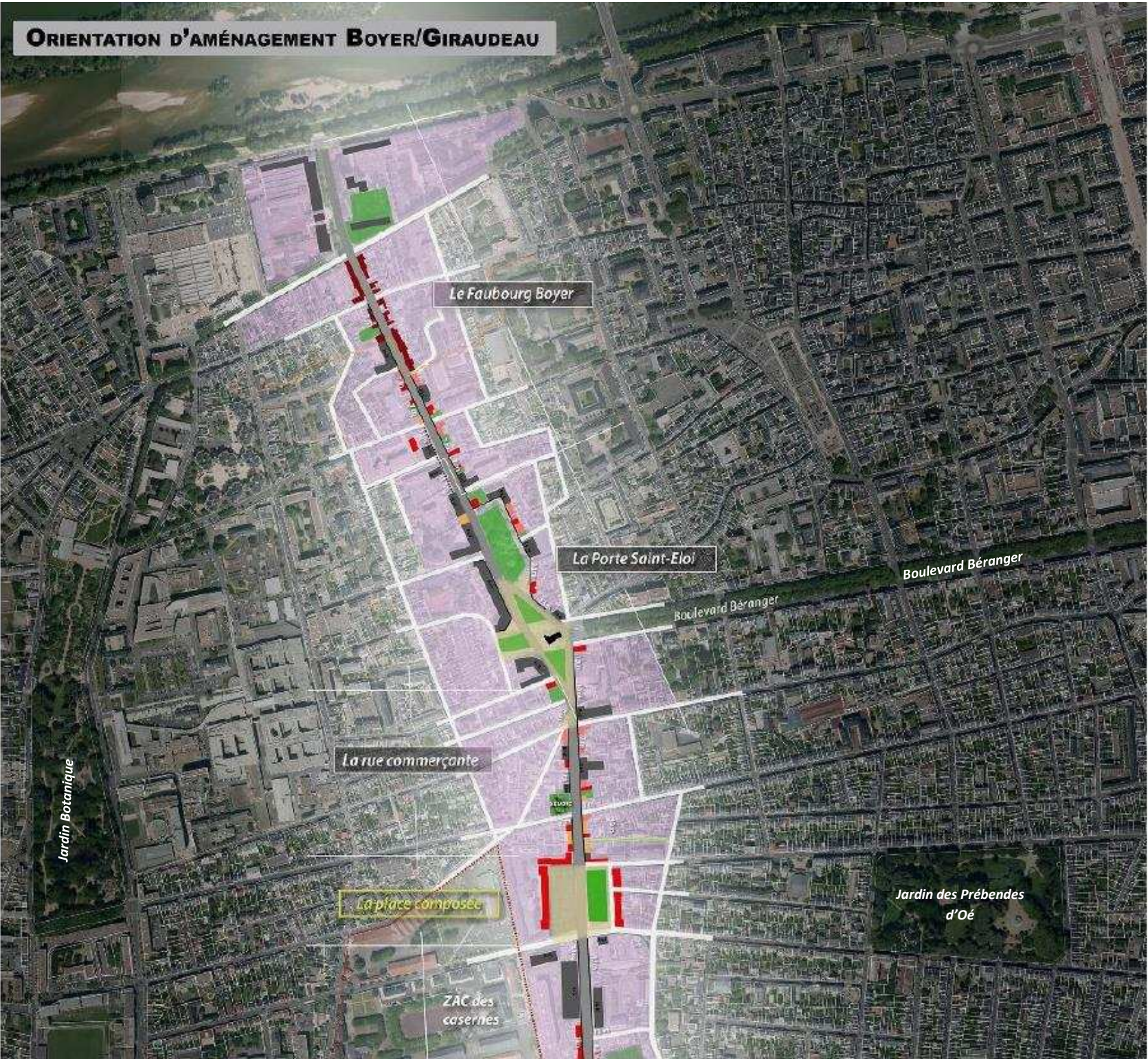
L'accompagnement de l'insertion du tramway dans le respect de la structure du quartier Rabelais (valorisation des commerces et des équipements publics) fait partie des objectifs de cette OAP.

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

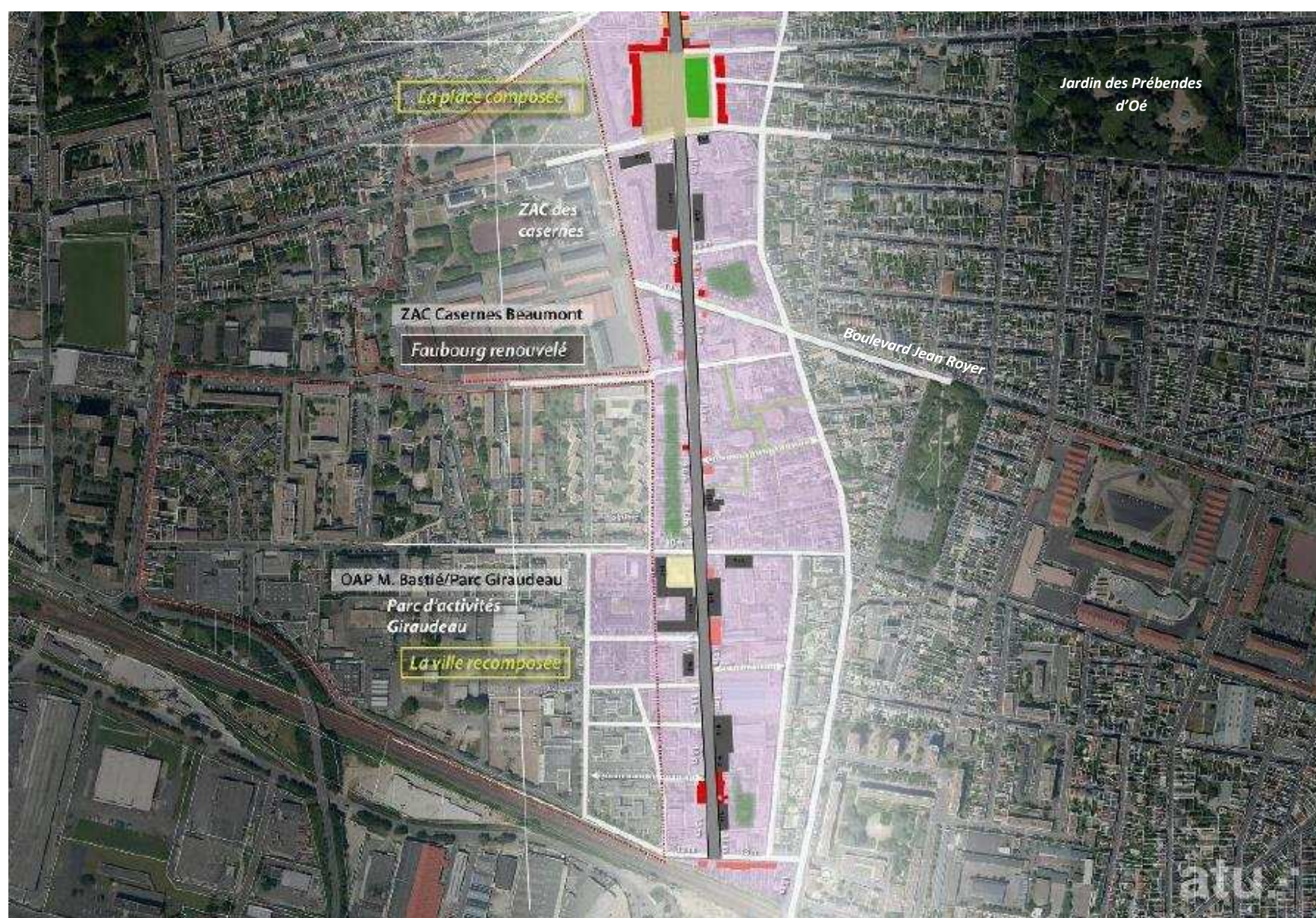


Planche 2/2

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.

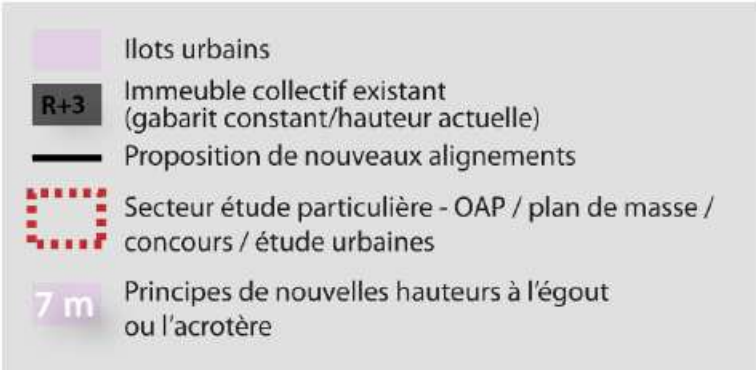
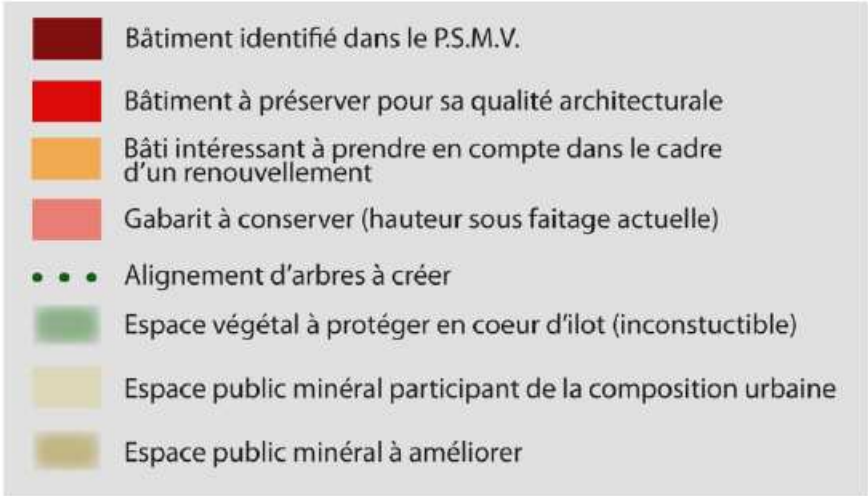
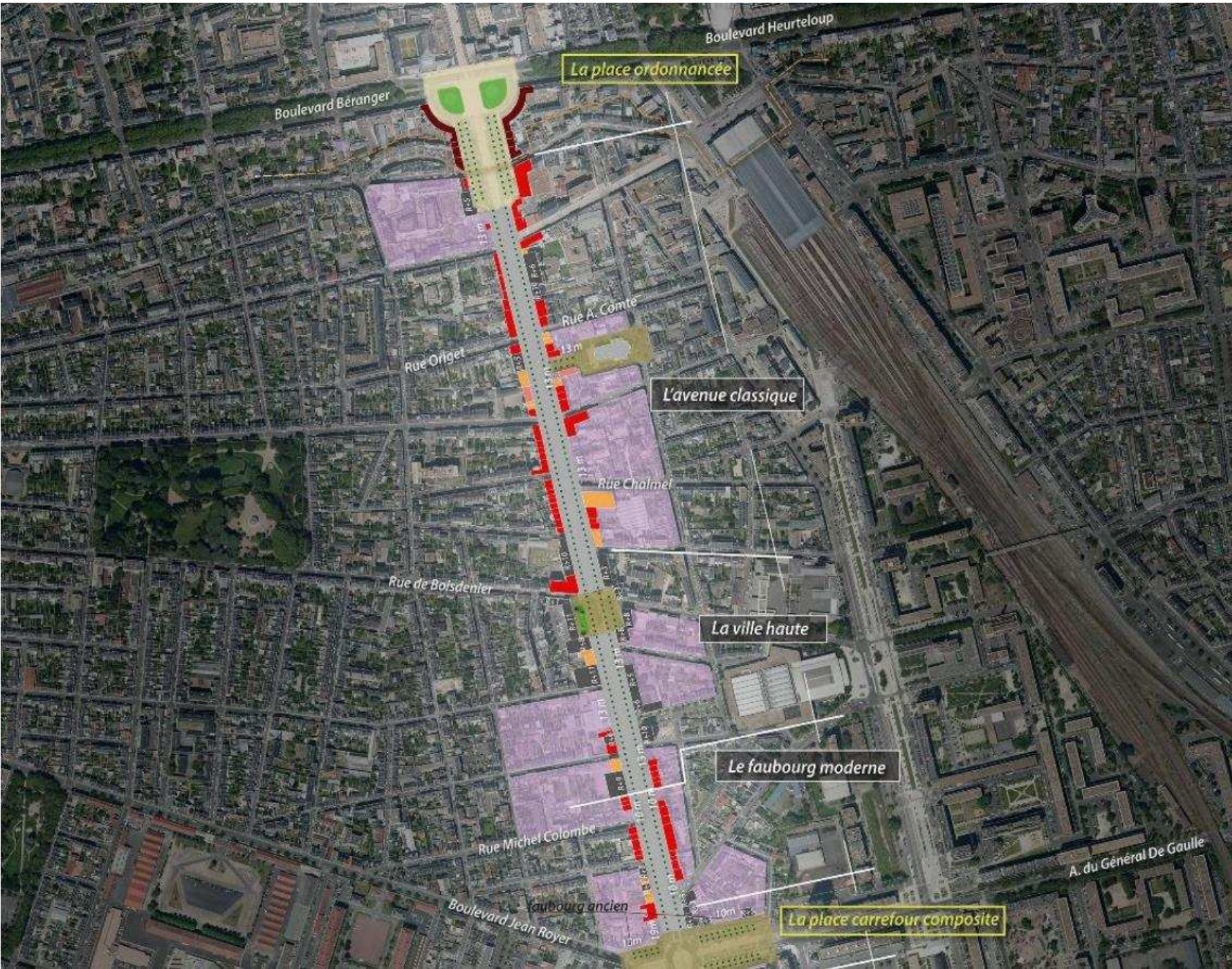


Planche 1/2

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

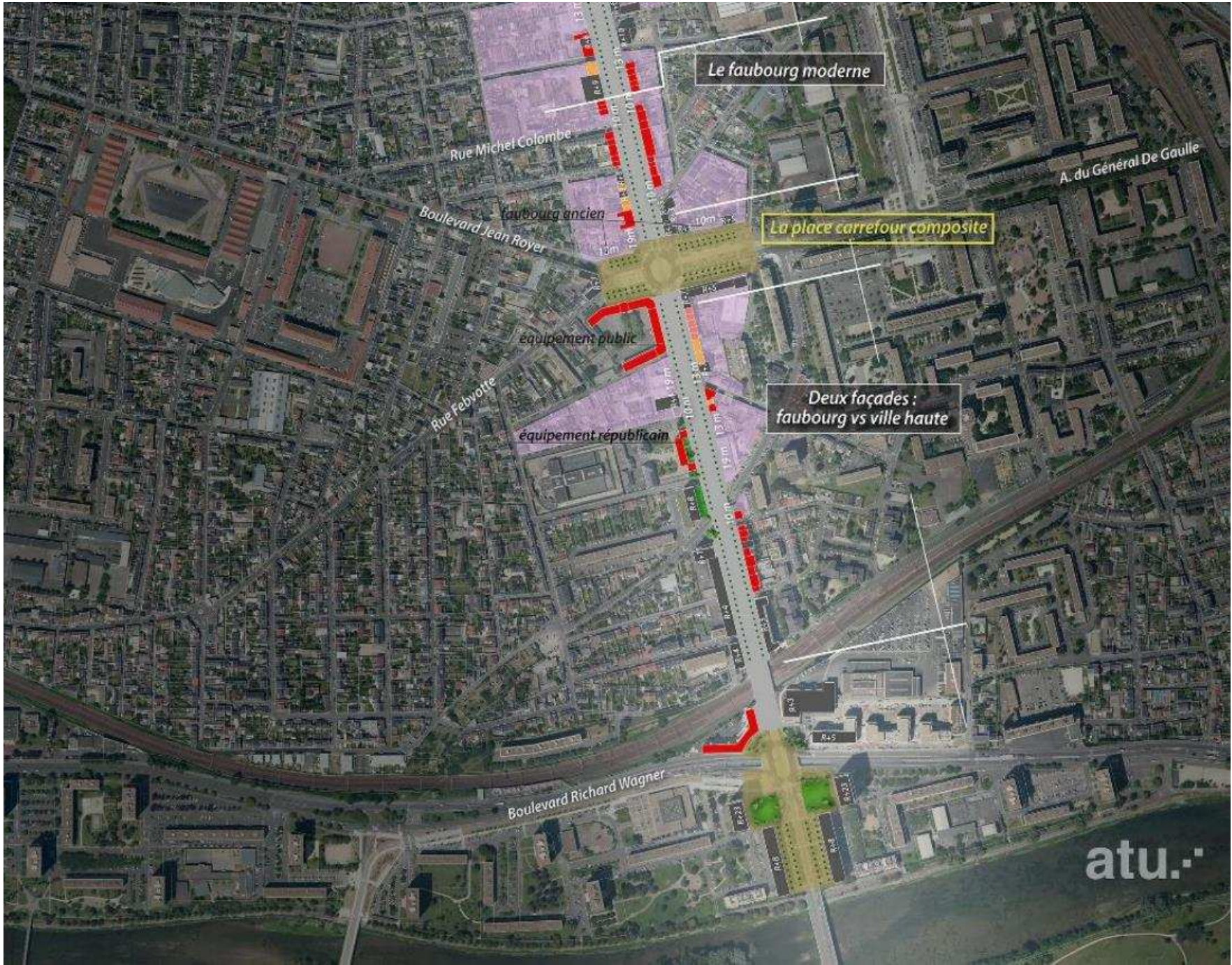


Planche 2/2

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.

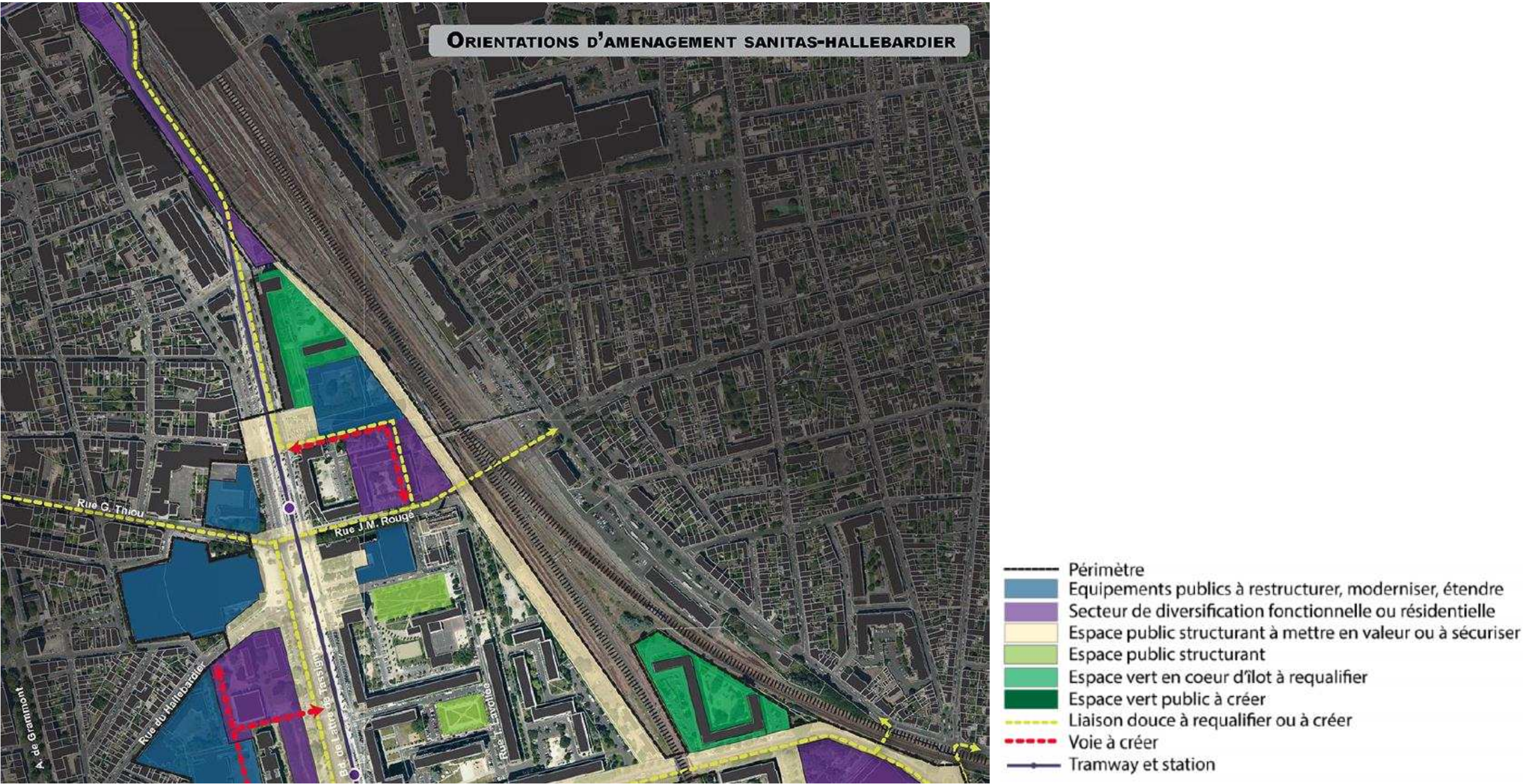


Planche 1/2

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

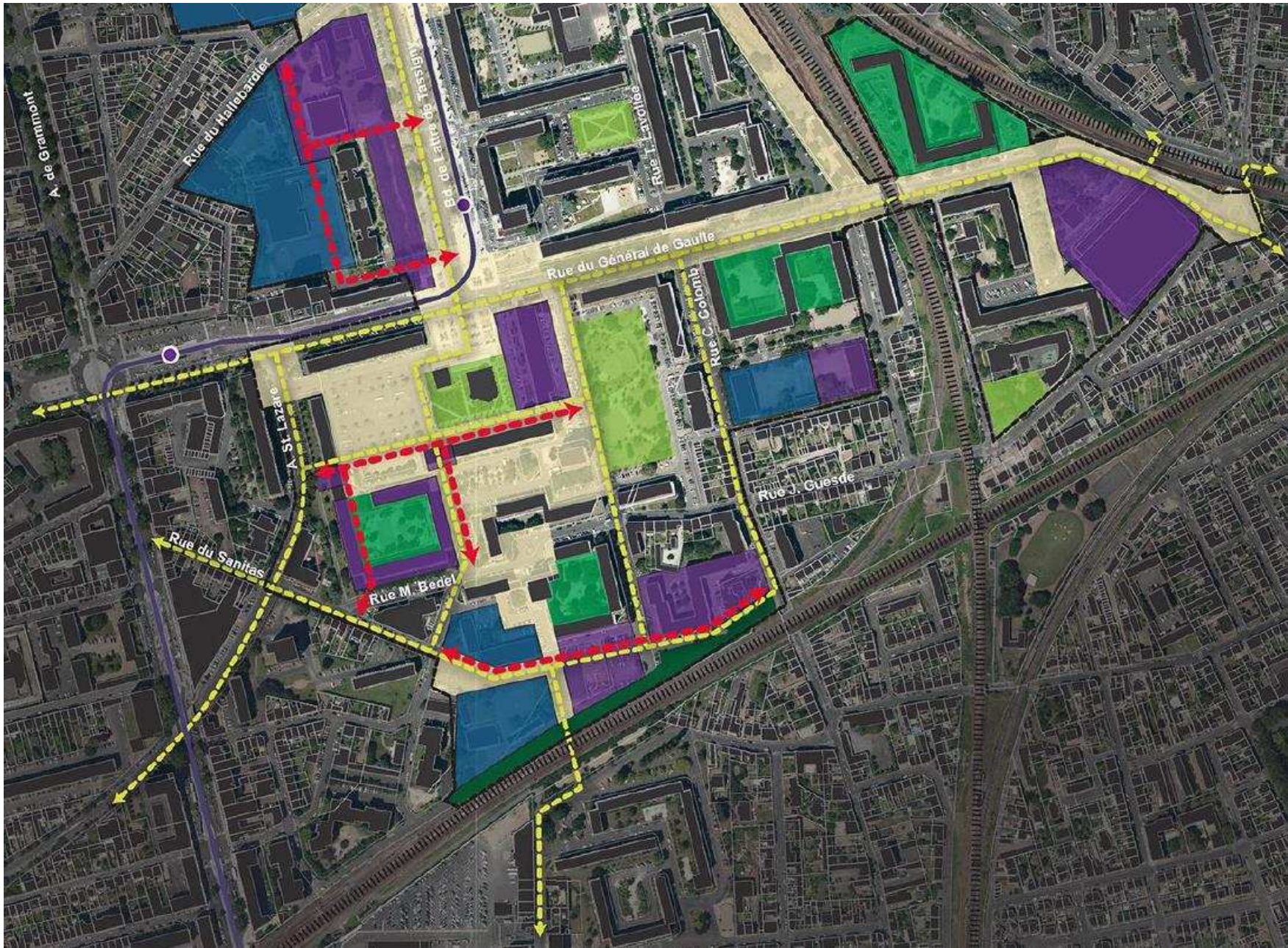


Planche 2/2

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.

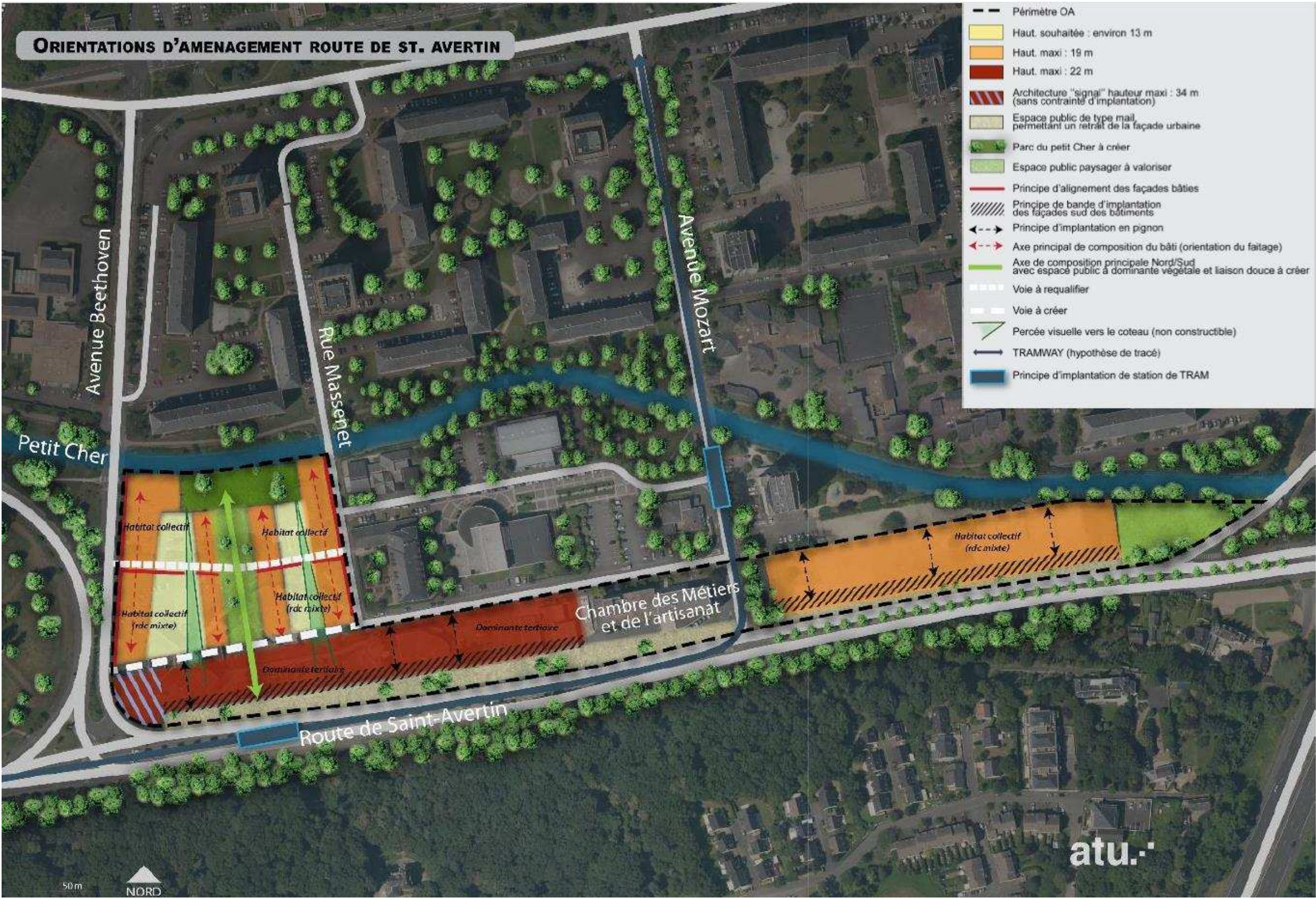


Figure 21 : orientations d'aménagement de l'OAP de Saint-Avertin – Hypothèse 1 (source : PLU de Tours)

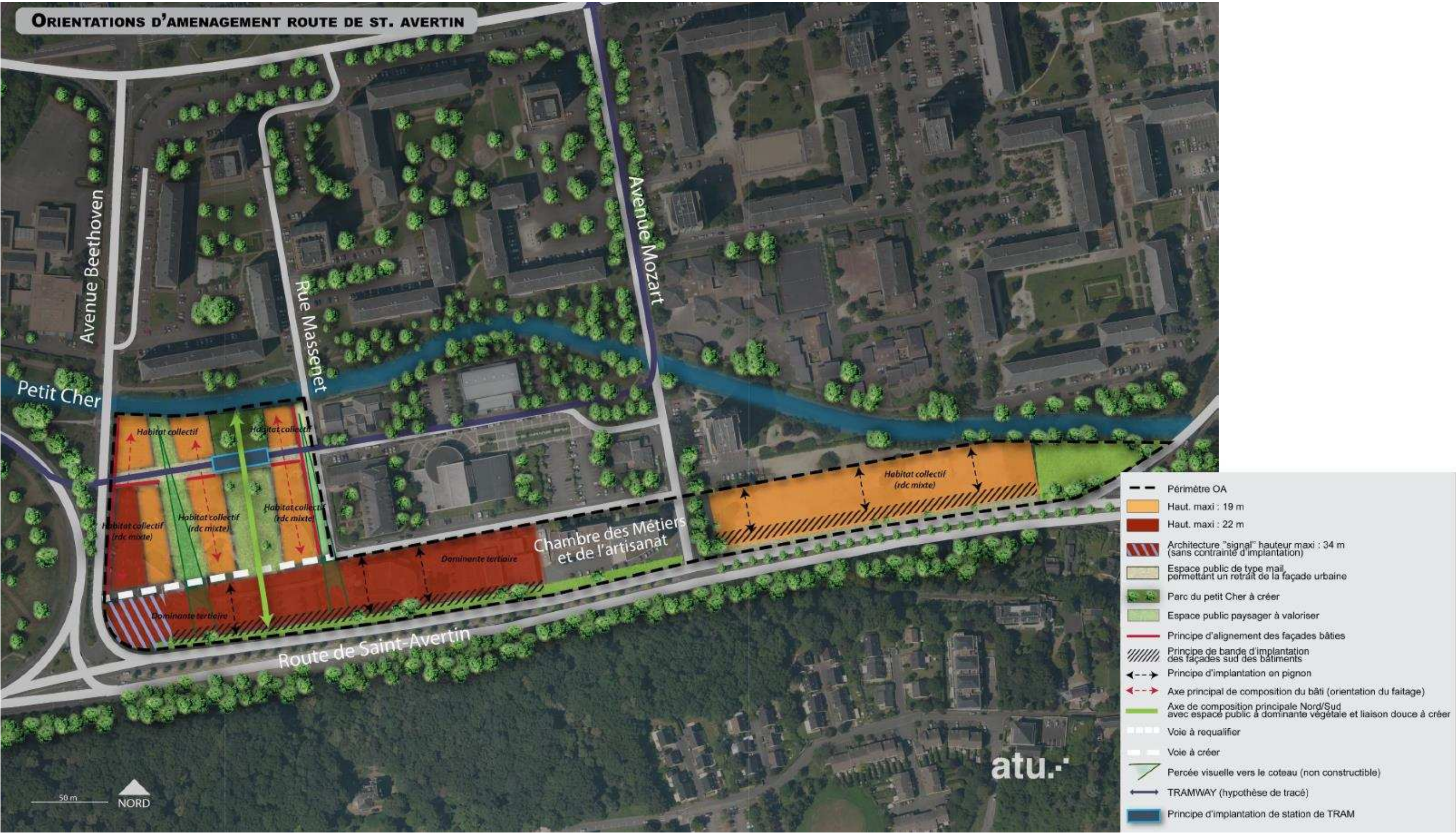


Figure 22 : orientations d'aménagement de l'OAP de Saint-Avertin – Hypothèse 2 (source : PLU de Tours)

❑ **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.

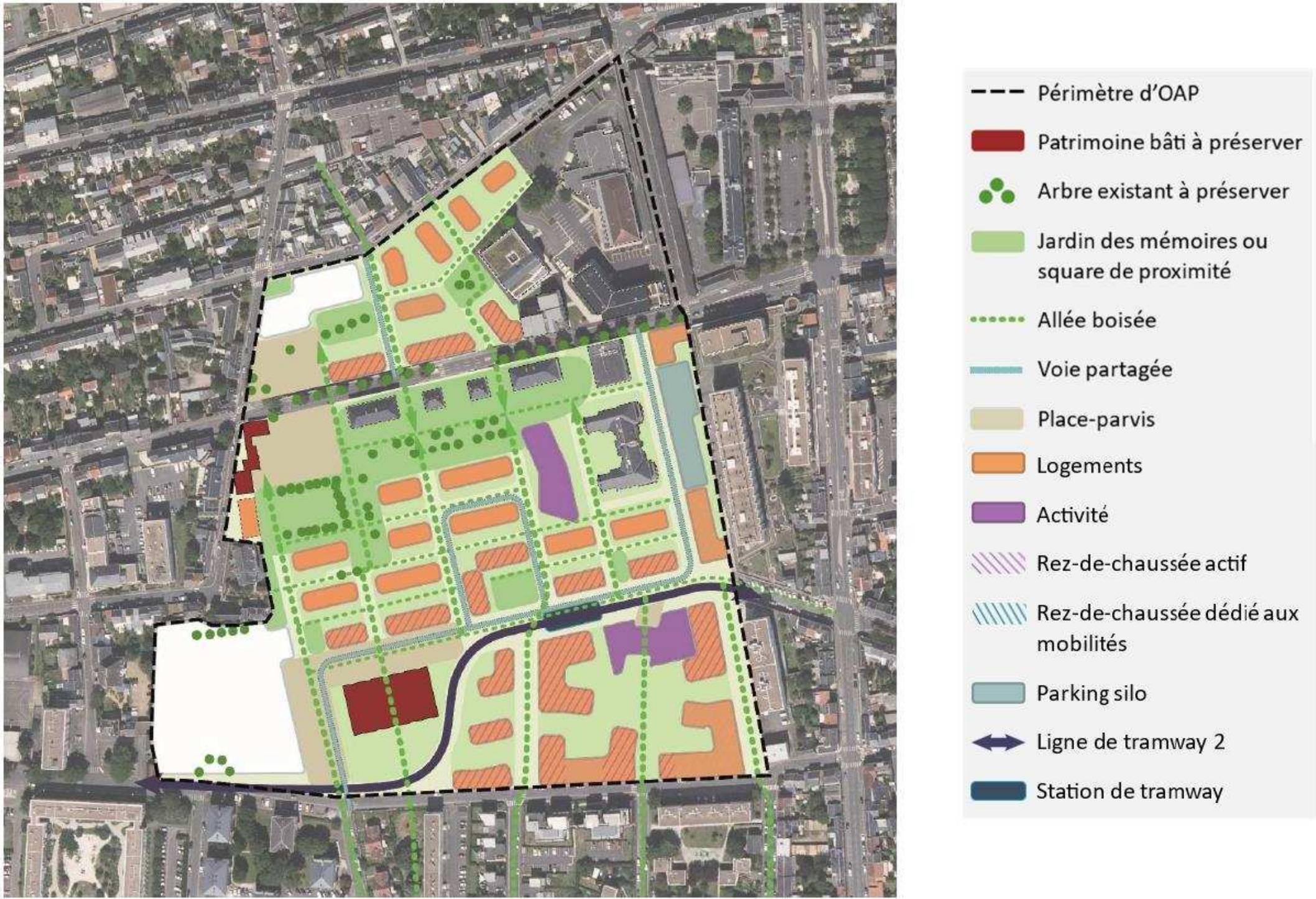


Figure 23 : orientations d'aménagement de l'OAP Casernes Beaumont-Chauveau (Source : PLU de Tours)

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.**

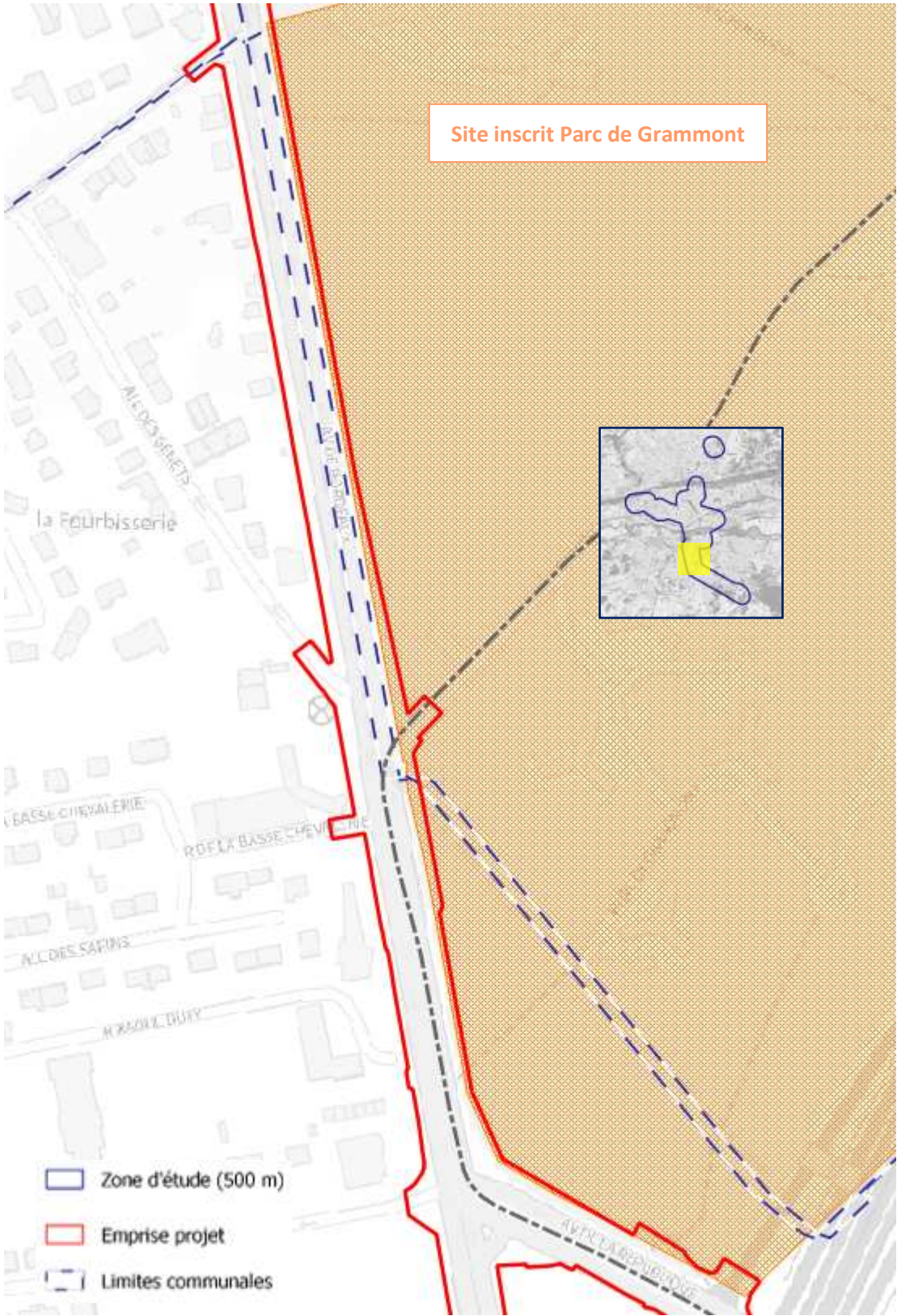


Figure 24 : périmètre du site inscrit du Parc de Grandmont – Zoom sur l’emprise projet incluse dans le parc (source : SEGIC Ingénierie/atlas des Patrimoines)

❖ 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 domanial 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.

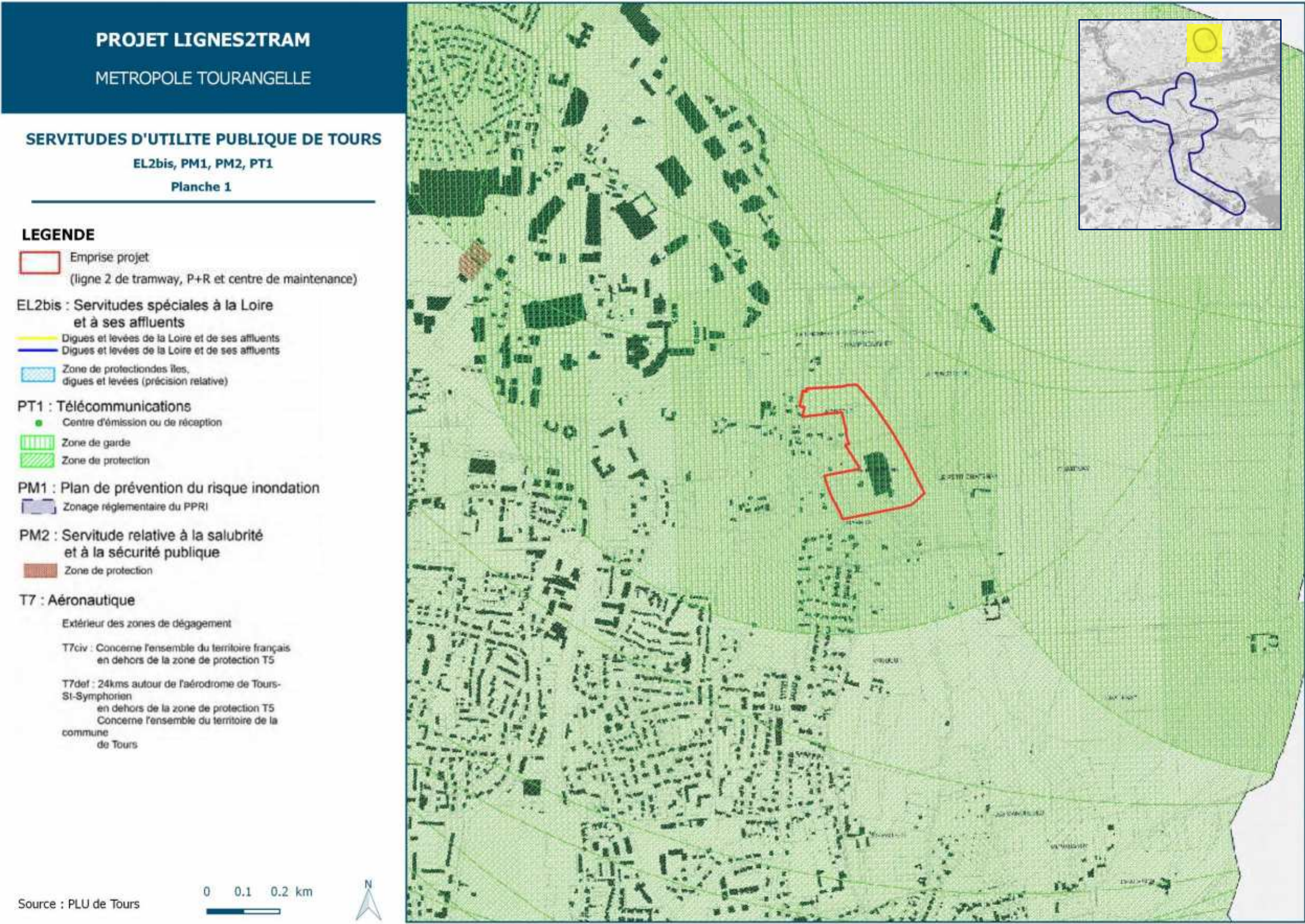
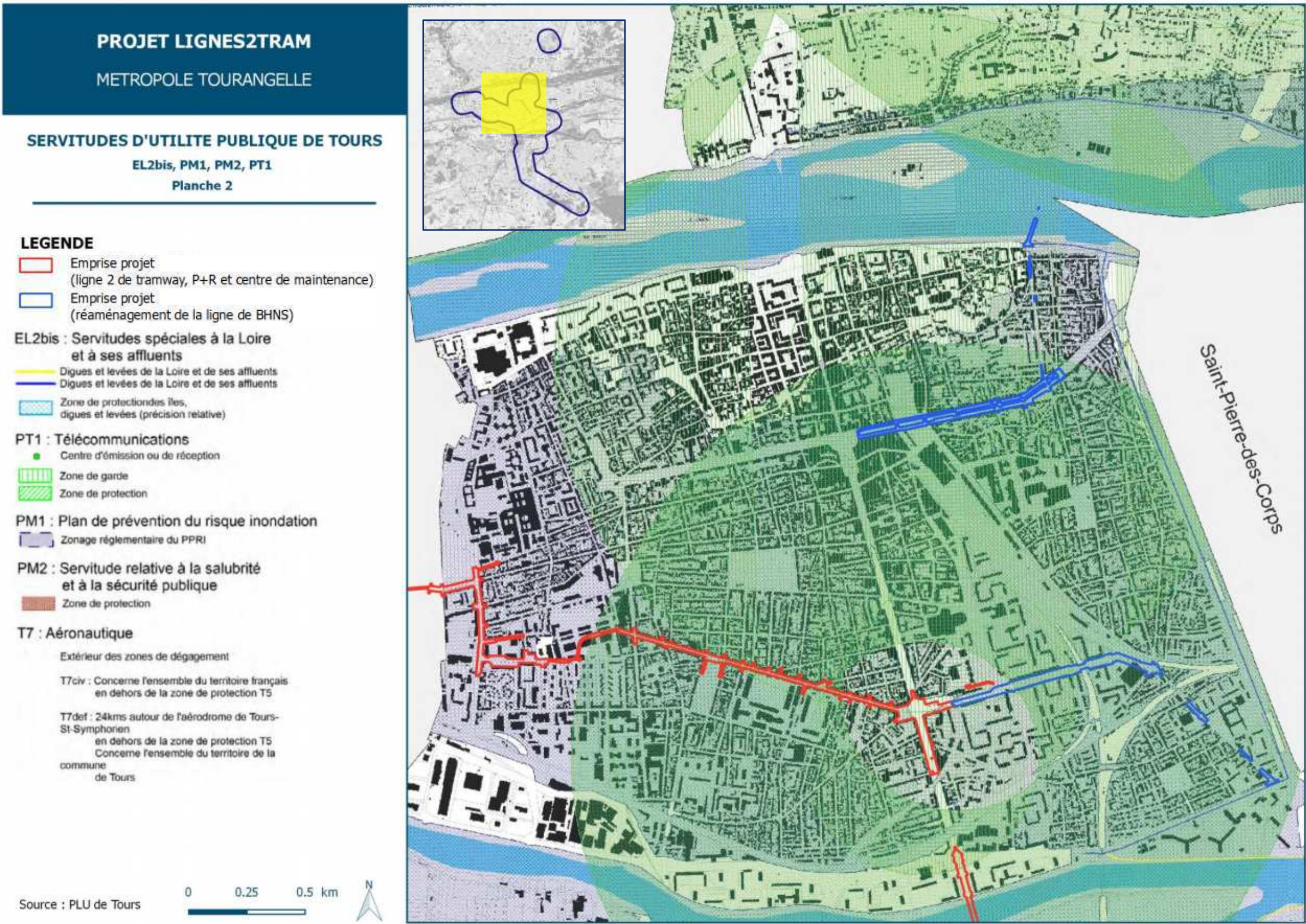


Figure 25 : servitudes d'utilité publique de la commune de Tours – EL2bis, PM1, PM2 et PT1 – Planche 1/3 (source : SEGIC Ingénierie/ PLU de Tours)



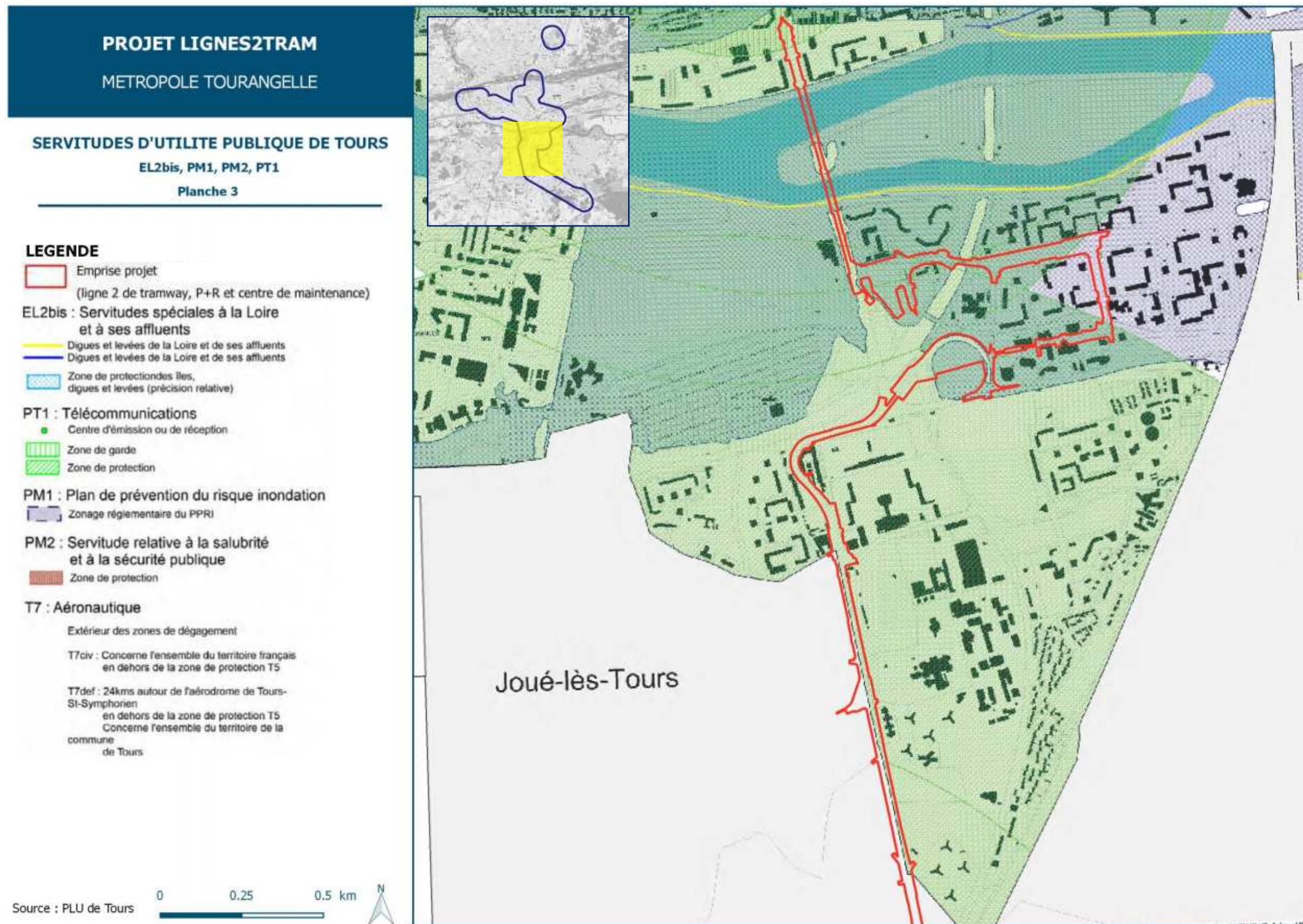


Figure 27 : servitudes d'utilité publique de la commune de Tours – EL2bis, PM1, PM2 et PT1 – Planche 2/3 (source : SEGIC Ingénierie/PLU de Tours)

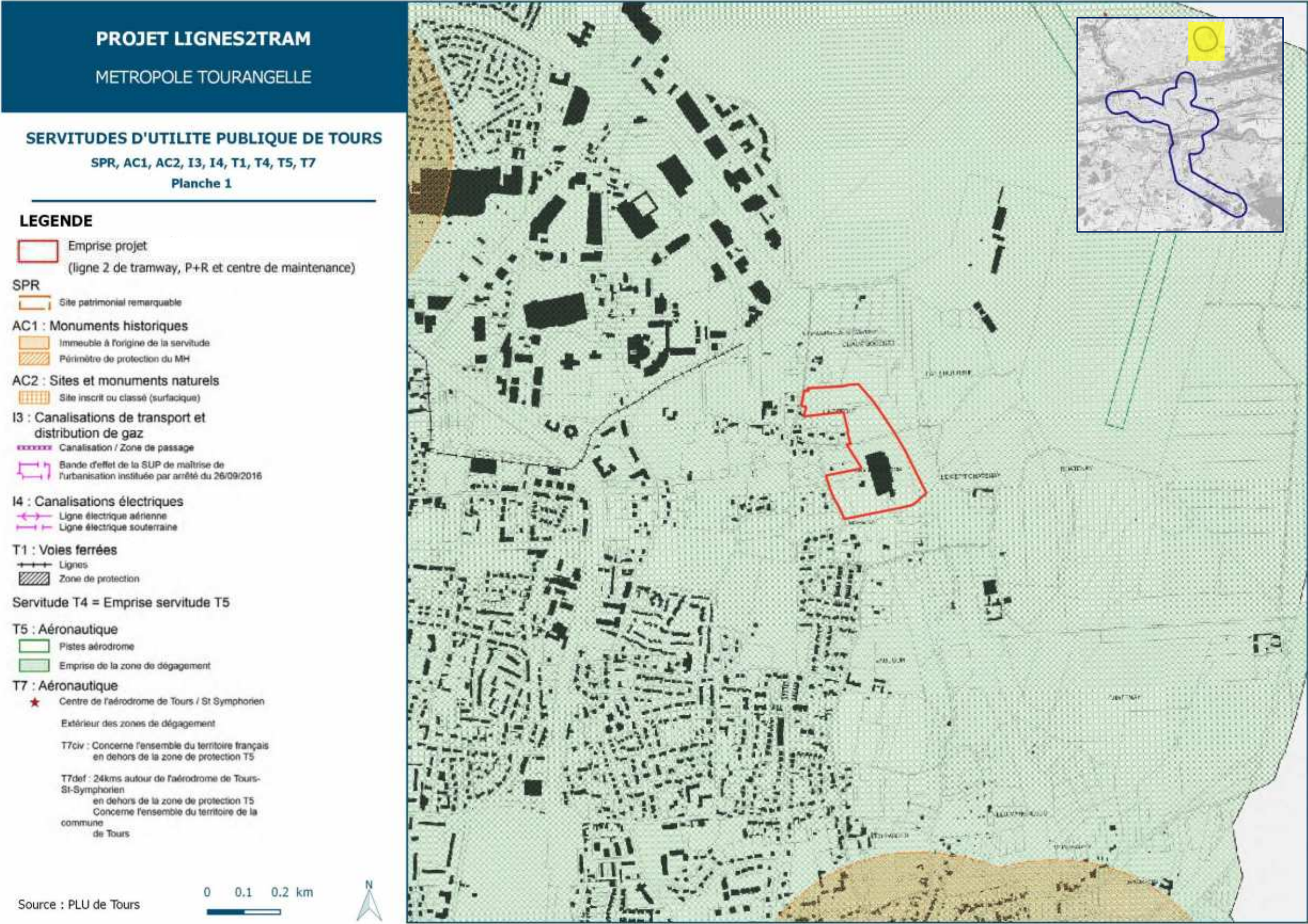


Figure 28 : servitudes d'utilité publique de la commune de Tours – SPR, AC1, AC2, I3, I4, T1, T4 et T7 – Planche 1/3 (source : SEGIC Ingénierie/PLU de Tours)



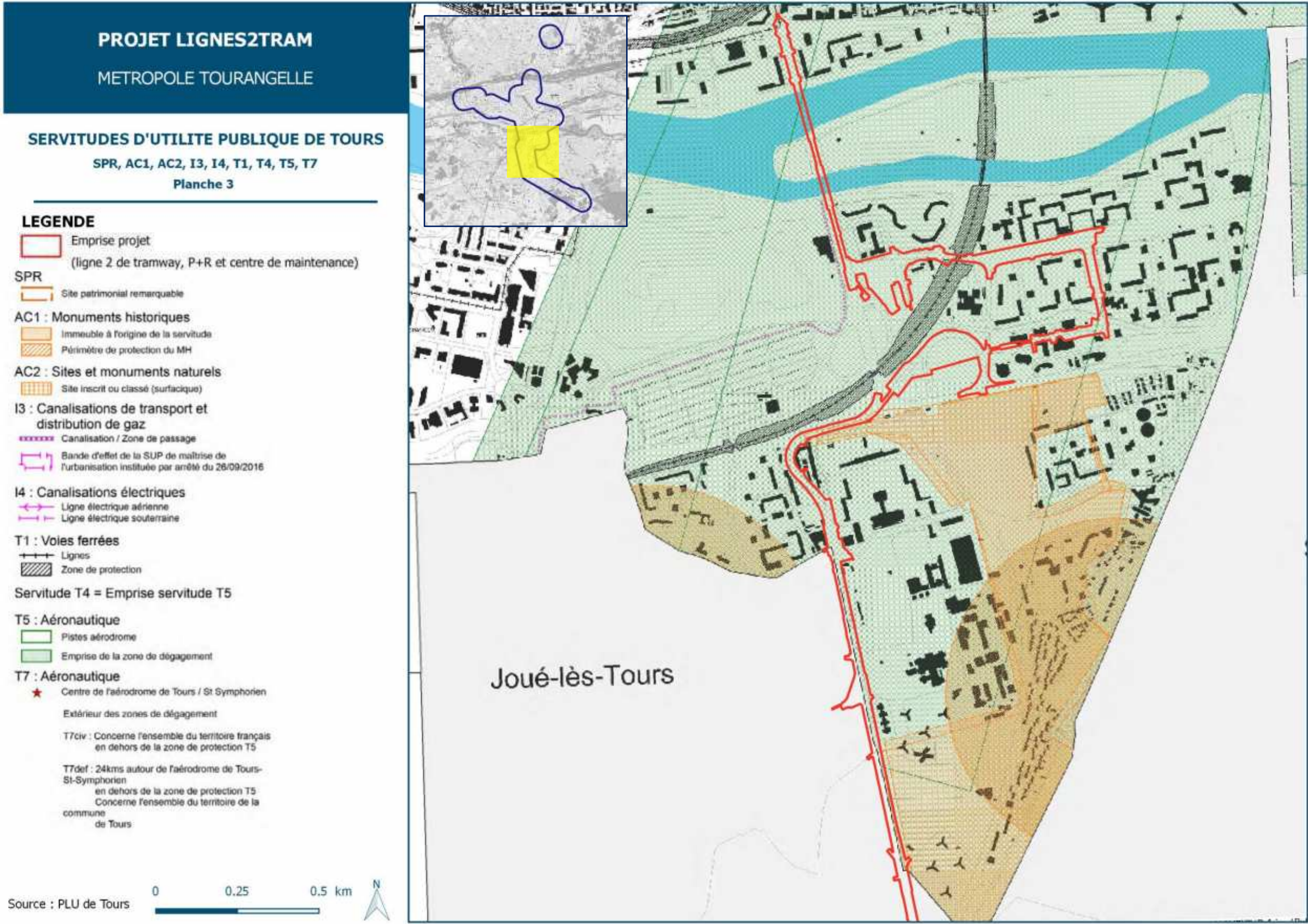


Figure 30 : servitudes d'utilité publique de la commune de Tours – SPR, AC1, AC2, I3, I4, T1, T4 et T7 – Planche 3/3 (source : SEGIC Ingénierie/PLU de Tours)

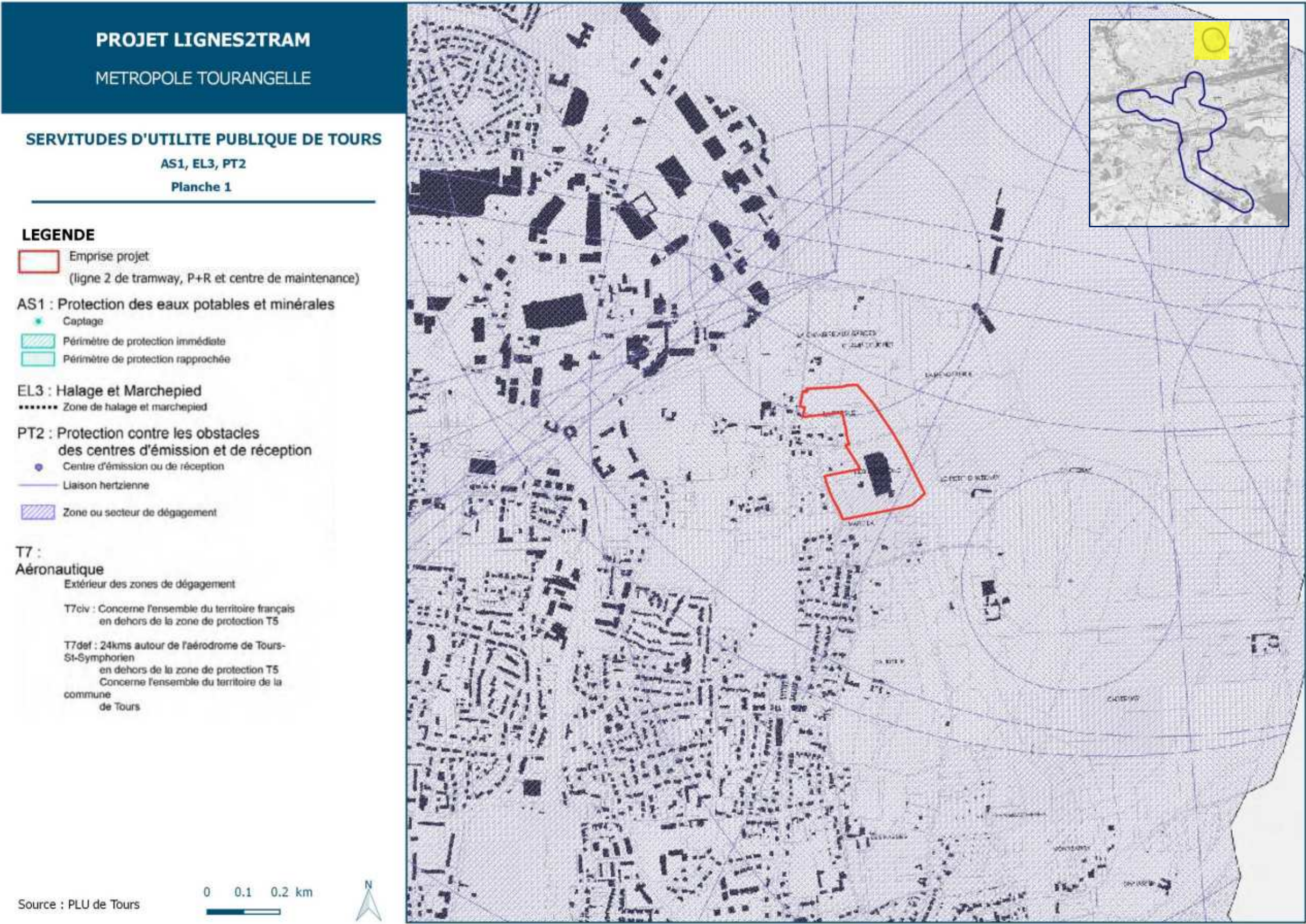


Figure 31 : servitudes d'utilité publique de la commune de Tours – AS1, EL3 et PT2 – Planche 1/3 (source : SEGIC Ingénierie/PLU de Tours)

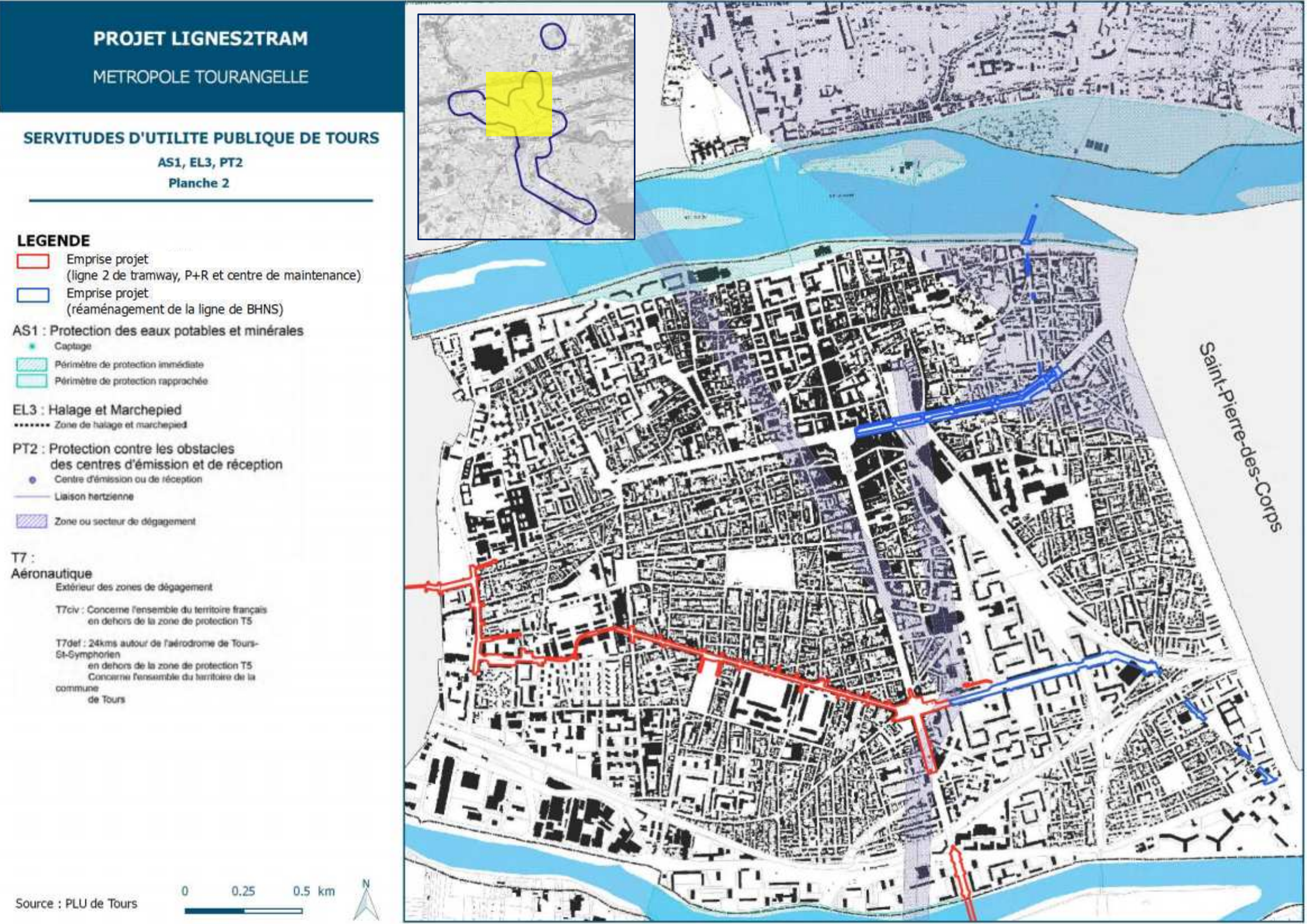


Figure 32 : servitudes d'utilité publique de la commune de Tours – AS1, EL3 et PT2 – Planche 2/3 (source : SEGIC Ingénierie/PLU de Tours)

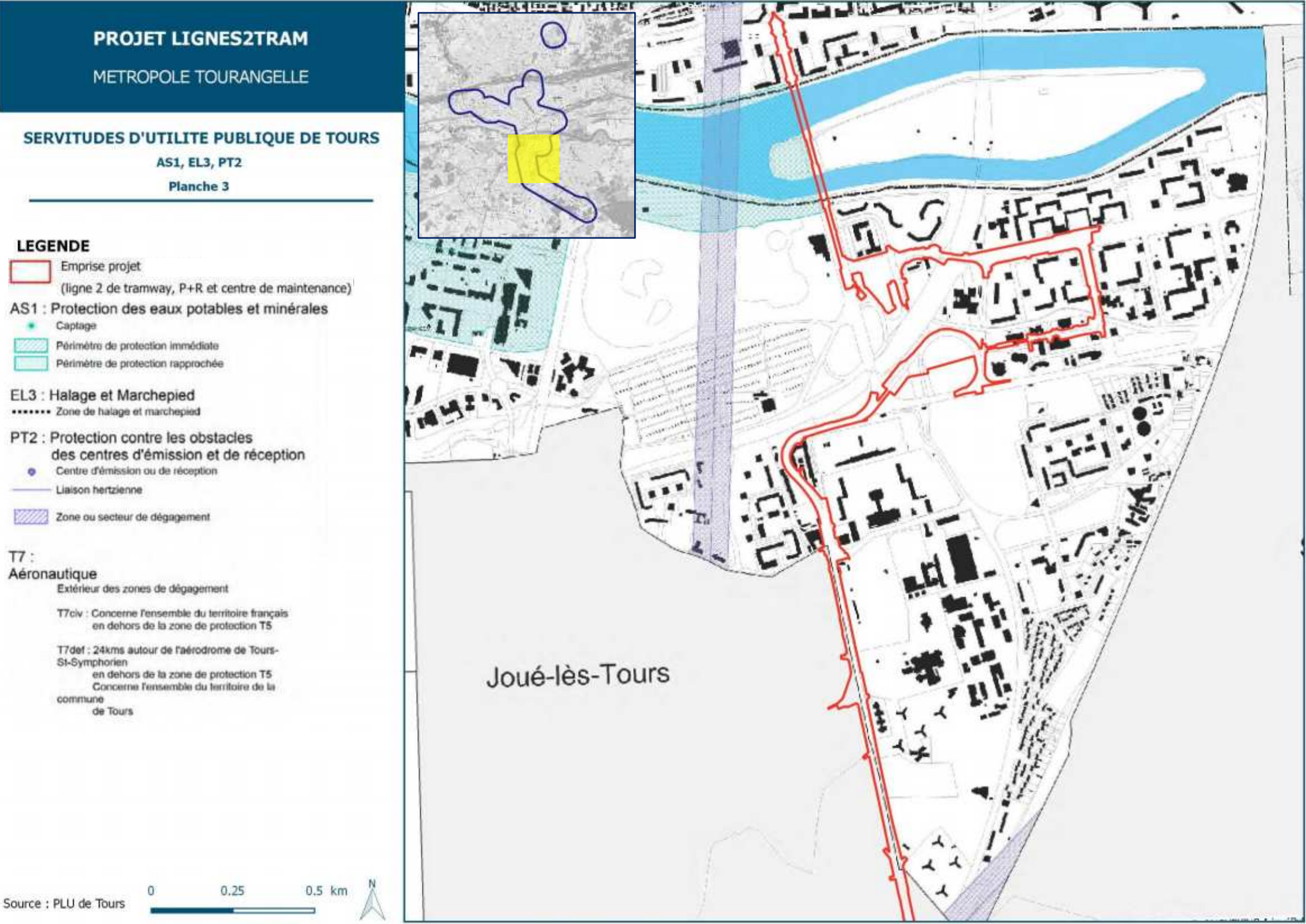


Figure 33 : servitudes d'utilité publique de la commune de Tours – AS1, EL3 et PT2 – Planche 3/3 (source : SEGIC Ingénierie/PLU de Tours)

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).

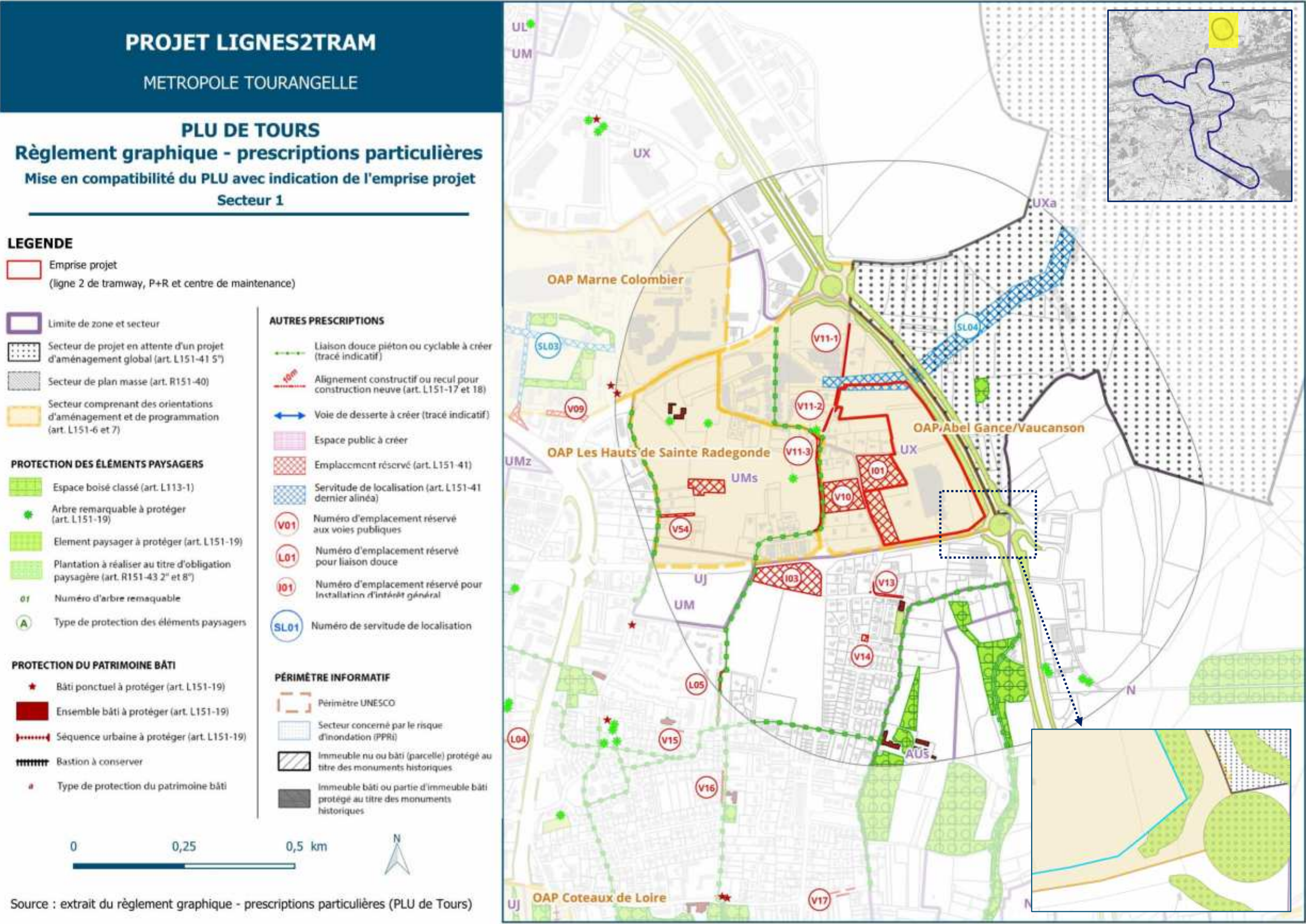


Figure 34 : extrait du règlement graphique – Prescriptions particulières avec indication de l'emplacement du projet – Secteur 1 – Après mise en compatibilité (source : SEGIC Ingénierie/PLU de Tours)



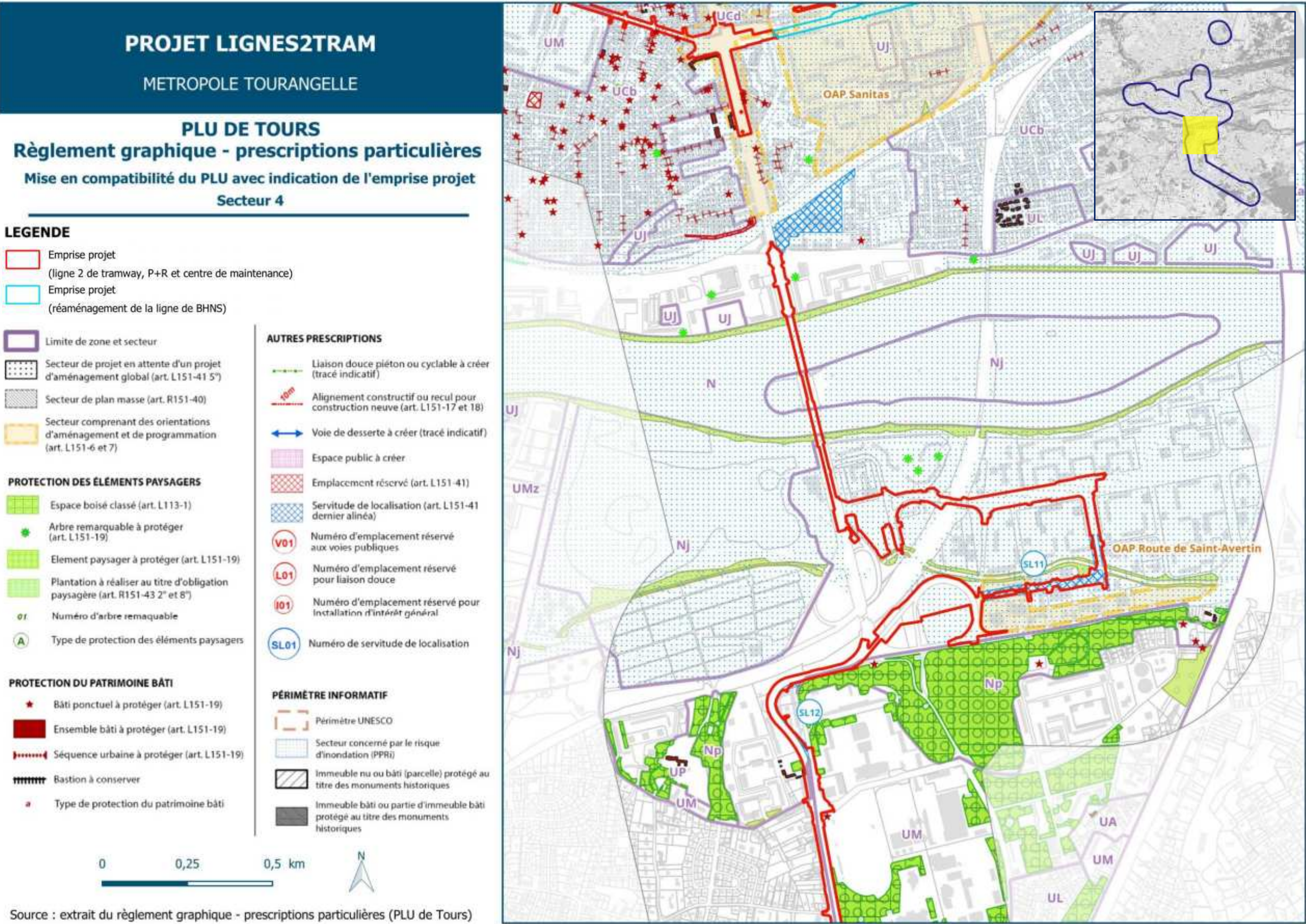


Figure 36 : extrait du règlement graphique – Prescriptions particulières avec indication de l'emplacement du projet – Secteur 4 – Après mise en compatibilité (source : SEGIC Ingénierie/PLU de Tours)



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

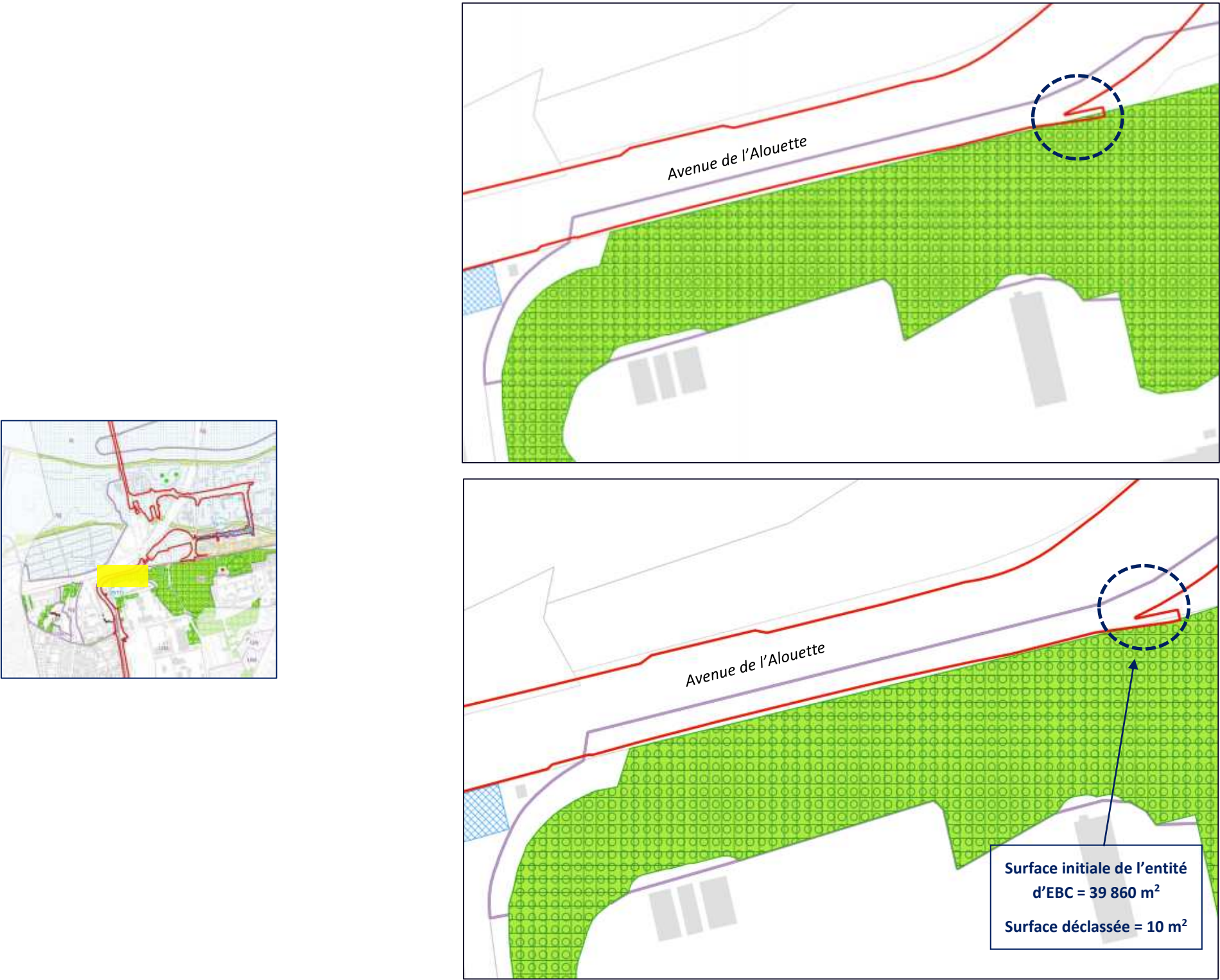


Figure 38 : EBC au Nord de l'avenue de l'Alouette au Nord avant mise en compatibilité en haut et après mise en compatibilité en bas (zoom)



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)

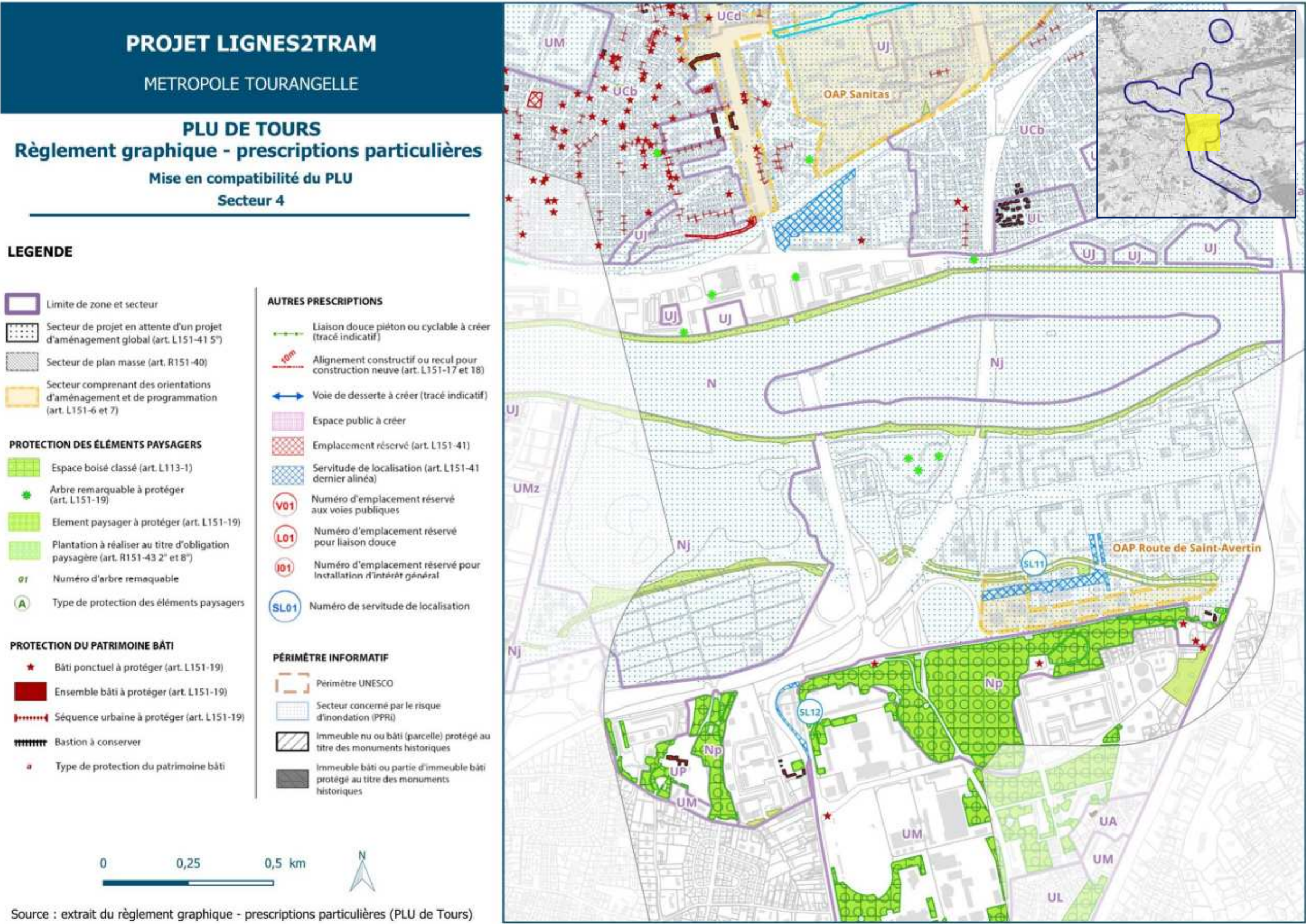


Figure 40 : extrait du règlement graphique – Prescriptions particulières – Secteur 4 – Après mise en compatibilité (source : SEGIC Ingénierie/PLU de Tours)

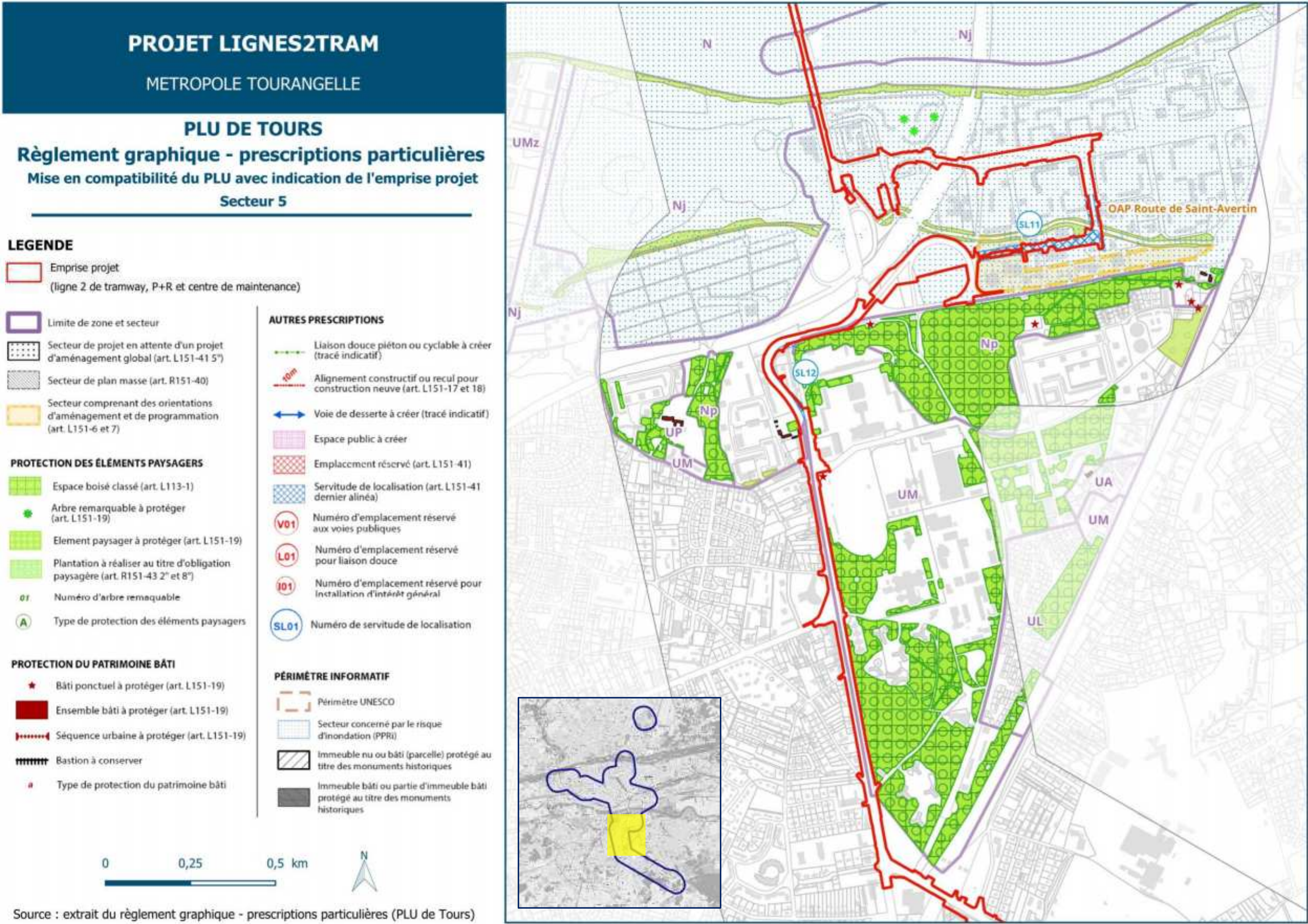


Figure 41 : extrait du règlement graphique – Prescriptions particulières avec indication de l'emplacement du projet – Secteur 5 – Après mise en compatibilité (source : SEGIC Ingénierie/PLU de Tour)

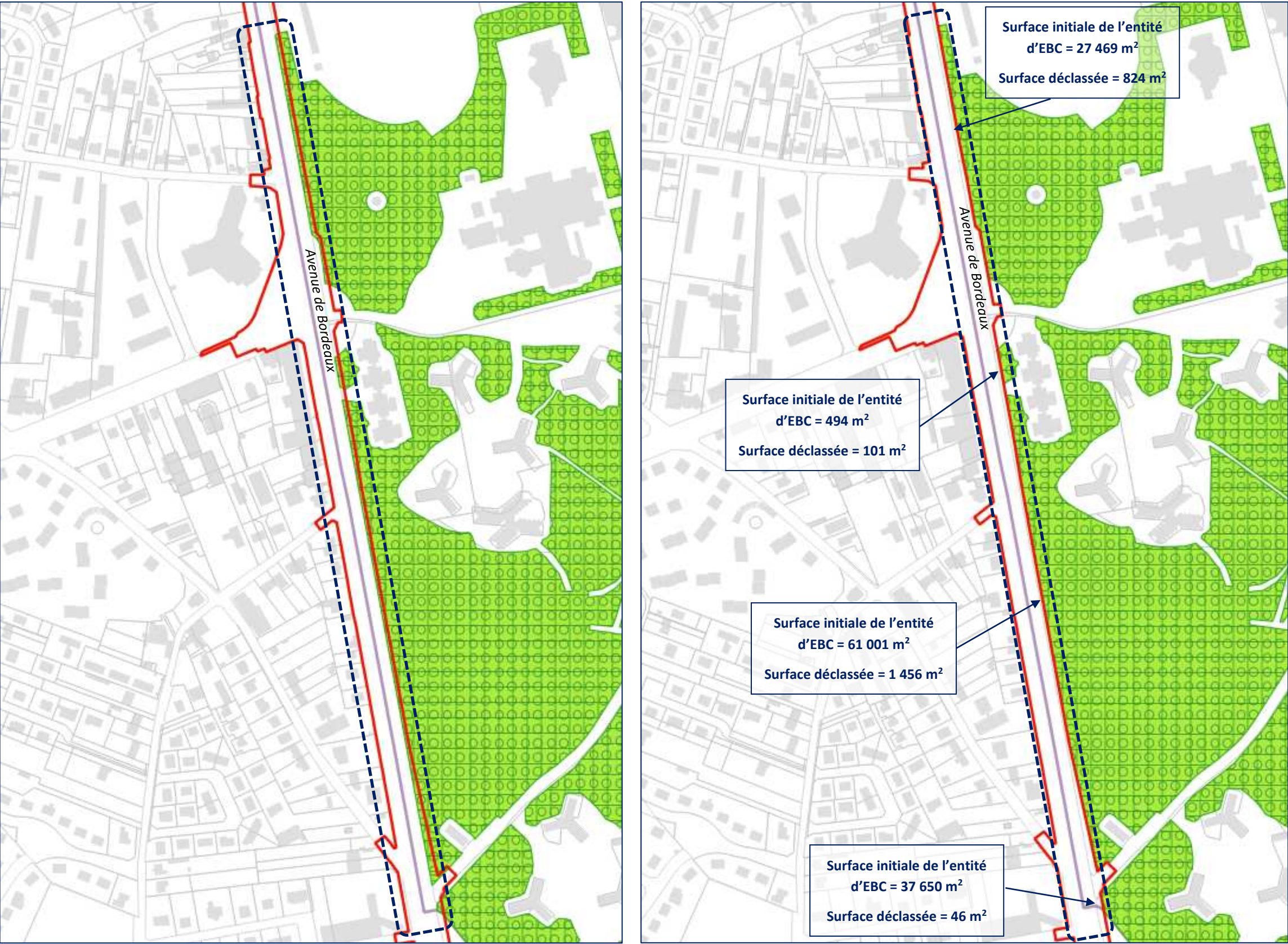


Figure 42 : EBC avant mise en compatibilité à gauche et après mise en compatibilité à droite (avenue de Bordeaux) (zoom)

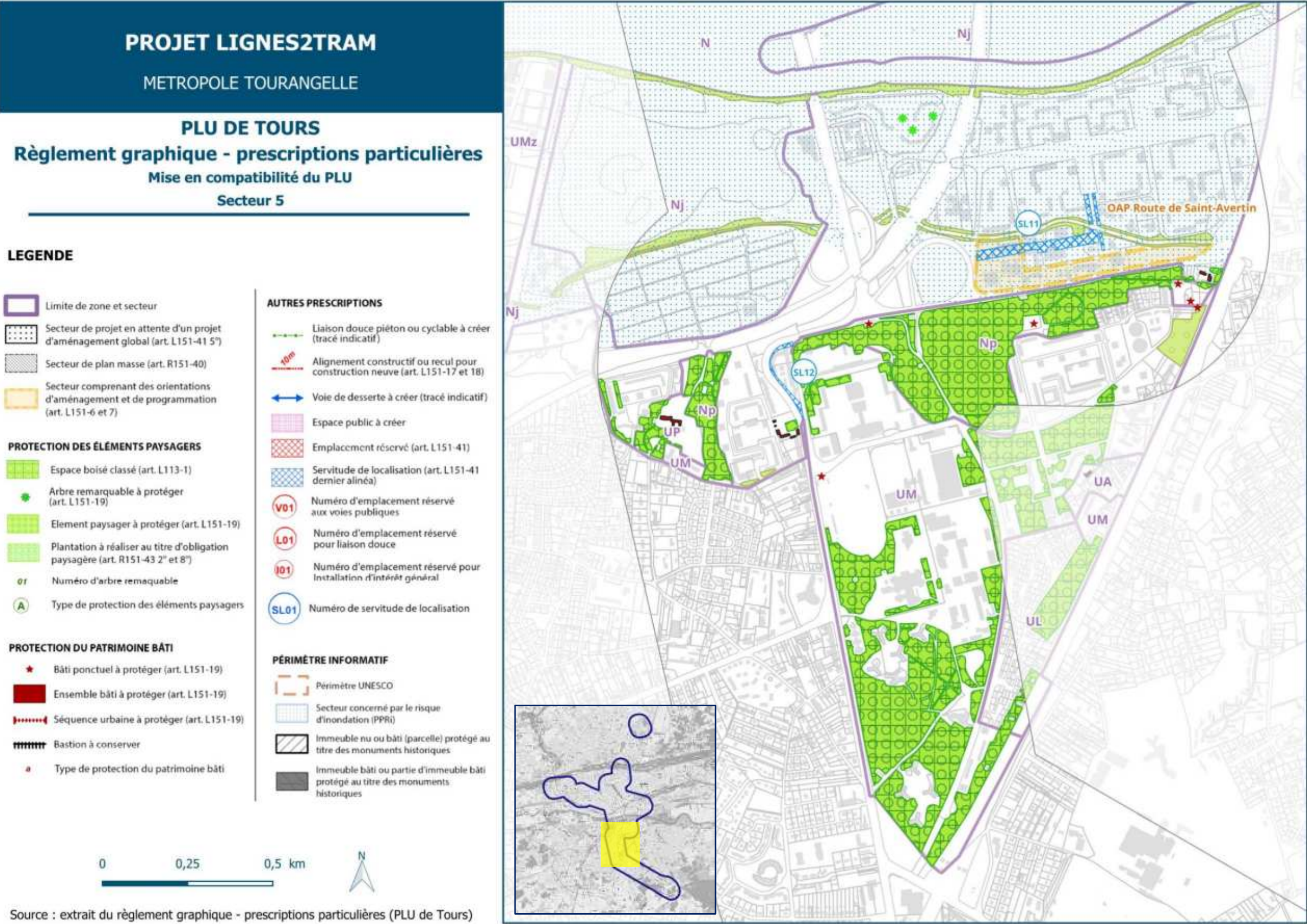


Figure 43 : extrait du règlement graphique – Prescriptions particulières – Secteur 5 – Après mise en compatibilité (source : SEGIC Ingénierie/PLU de Tours)

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


 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 m ²	2 452 m ²	165 938 m ²

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).

● MÉTROPOLE TOURANGELLE

LIGNES
2
tram

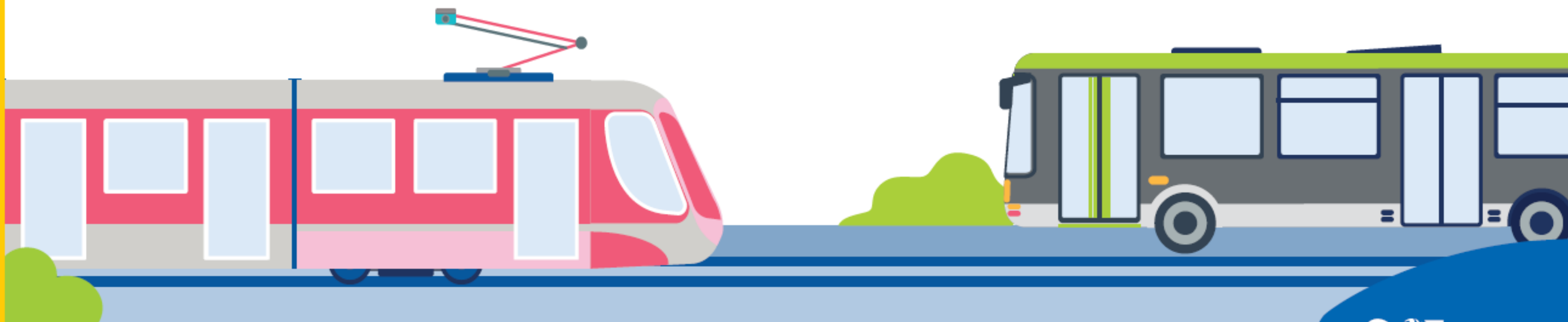
Ligne2tram

LigneBHNS

DOSSIER D'ENQUÊTE PUBLIQUE UNIQUE

PIÈCE H Mise en compatibilité
des documents d'urbanisme

PIÈCE H2 - Commune de Chambray-lès-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 Chambray-lès-Tours..... 9

1.1 Rapport de présentation 10

1.2 Plan de zonage et règlement 11

1.3 Prescriptions particulières portées au plan de zonage 21

1.4 Projet d’Aménagement et de Développement Durable (PADD)..... 23

1.5 Orientations d’Aménagement et de Programmation (OAP)..... 25

1.6 Contraintes réglementaires : les Servitudes d’Utilité Publique (SUP) 35

1.7 Conclusion sur la compatibilité du projet avec le PLU de Chambray-lès-Tours..... 37

CHAPITRE 2. Mise en compatibilité du PLU de Chambray-lès-Tours 38

2.1 Principes retenus pour la mise en compatibilité..... 39

2.2 Evolution du plan de zonage 39

2.3 Evolution de la liste des emplacements réservés figurant sur le plan de zonage 54

2.4 Evolution du règlement écrit 55

LISTE DES FIGURES

Figure 1 : extrait du plan de zonage du PLU de Chambray-lès-Tours avec indication du projet (source : SEGIC Ingénierie/PLU de Chambray-lès-Tours)	12
Figure 2 : extrait du plan de zonage du PLU de Chambray-lès-Tours avec indication du projet – Planche 1 (source : SEGIC Ingénierie/PLU de Chambray-lès-Tours)	13
Figure 3 : extrait du plan de zonage du PLU de Chambray-lès-Tours avec indication du projet – Planche 2 (source : SEGIC Ingénierie/PLU de Chambray-lès-Tours)	14
Figure 4 : extrait du plan de zonage du PLU de Chambray-lès-Tours avec indication du projet – Planche 3 (source : SEGIC Ingénierie/PLU de Chambray-lès-Tours)	15
Figure 5 : emplacements réservés concernés par le projet	21
Figure 6 : emprise de la zone d'étude immédiate sur les ER	21
Figure 7 : emprise de la zone d'étude immédiate sur les EBC présents au croisement, avenue de Bordeaux/avenue de la République	22
Figure 8 : emprise de la zone d'étude immédiate sur les EBC présents au droit de l'avenue de la République et de la route de Loches.....	22
Figure 9 : la limitation de l'étalement urbain, une priorité (source : PADD de Chambray-lès-Tours)	24
Figure 10 : conforter la trame verte et bleue communale (source : PLU de Chambray-lès-Tours)	26
Figure 11 : l'avenue de la République – Séquence Est (source : PLU de Chambray-lès-Tours)	28
Figure 12 : l'avenue de la République – Séquence Ouest (source : PLU de Chambray-lès-Tours).....	30
Figure 13 : la route de Bordeaux (source : PLU de Chambray-lès-Tours)	32
Figure 14 : la Porte des Arts (source : PLU de Chambray-lès-Tours).....	34
Figure 15 : SUP au droit du projet sur la commune de Chambray-lès-Tours (source : SEGIC Ingénierie/PLU de Chambray-lès-Tours)	36
Figure 16 : extrait du plan de zonage du PLU de Chambray-lès-Tours avec indication de l'emprise projet après mise en compatibilité (source : SEGIC Ingénierie/PLU de Chambray-lès-Tours)	40
Figure 17 : extrait du plan de zonage du PLU de Chambray-lès-Tours après mise en compatibilité (source : SEGIC Ingénierie/PLU de Chambray-lès-Tours)	41
Figure 18 : extrait du plan de zonage du PLU de Chambray-lès-Tours avec indication de l'emprise projet après mise en compatibilité – Planche 1 (source : SEGIC Ingénierie/PLU de Chambray-lès-Tours).....	42
Figure 19 : zoom sur les EBC, l'ER n°13 et le périmètre d'attente de projet avec indication de l'emprise projet avant MECDU	43
Figure 20 : zoom sur les EBC déclassés et la réduction des surfaces de l'ER n°13 et du périmètre d'attente de projet avec indication de l'emprise projet	44
Figure 21 : extrait du plan de zonage du PLU de Chambray-lès-Tours après mise en compatibilité – Planche 1 (source : SEGIC Ingénierie/PLU de Chambray-lès-Tours)	45
Figure 22 : zoom sur les EBC déclassés et la réduction des surfaces de l'ER n°13 et du périmètre d'attente de projet	46
Figure 23 : extrait du plan de zonage du PLU de Chambray-lès-Tours avec indication de l'emprise projet après mise en compatibilité – Planche 2 (source : SEGIC Ingénierie/PLU de Chambray-lès-Tours).....	47
Figure 24 : espaces non bâtis à préserver avant mise en compatibilité à gauche et après mise en compatibilité à droite (zoom)	48
Figure 25 : extrait du plan de zonage du PLU de Chambray-lès-Tours après mise en compatibilité – Planche 2 (source : SEGIC Ingénierie/PLU de Chambray-lès-Tours)	49
Figure 26 : extrait du plan de zonage du PLU de Chambray-lès-Tours avec indication de l'emprise projet après mise en compatibilité – Planche 3 (source : SEGIC Ingénierie/PLU de Chambray-lès-Tours).....	50
Figure 27 : extrait du plan de zonage du PLU de Chambray-lès-Tours après mise en compatibilité – Planche 3 (source : SEGIC Ingénierie/PLU de Chambray-lès-Tours)	51
Figure 28 : zoom sur les EBC déclassés sur la planche 3 avec indication de l'emprise projet	52
Figure 29 : zoom sur les EBC déclassés sur la planche 3	53
Figure 30 : Surfaces d'EBC déclassées.....	53

LISTE DES TABLEAUX

Tableau 1 : compatibilité du projet avec le règlement (source : règlement du PLU de Chambray-lès-Tours)	16
Tableau 2 : liste des emplacements réservés avant mise en compatibilité	54
Tableau 3 : liste des emplacements réservés après mise en compatibilité	54
Tableau 4 : évolutions du règlement écrit du PLU de Chambray-lès-Tours	56

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
- 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
- TMVL : Tours Métropole Val de Loire
- TVB : Trame Verte et Bleue



CHAPITRE 1. INCIDENCES DU PROJET SUR LE PLU DE CHAMBRAY-LES-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 PLU de Chambray-lès-Tours a été approuvé le 18 septembre 2013 par délibération municipale.

La modification n°1 a été approuvée le 26 mars 2015 par délibération municipale.

La déclaration de projet n°1 **pour le réaménagement du Centre Bourg** a été approuvée le 21 mai 2015 par délibération municipale.

La modification n°2 a été approuvée le 7 juillet 2016 par délibération municipale.

La révision allégée n°1 a été approuvée le 8 décembre 2016 par le Conseil municipal.

La mise à jour n°1 a été approuvée le 15 janvier 2019 par délibération du Conseil métropolitain.

La déclaration de projet n°2 portant sur l'extension du CHRU Trousseau a été approuvée du 8 novembre 2021 par délibération du Conseil métropolitain.

La mise à jour n°2 a été approuvée le 31 août 2022 par délibération du Conseil métropolitain.

La modification n°3 du PLU a été approuvée le 12 décembre 2022 par délibération du Conseil métropolitain.

1.1 RAPPORT DE PRESENTATION

Le rapport de présentation du PLU de Chambray-lès-Tours est composé de plusieurs parties. La partie 1 « Diagnostic » contient un chapitre dédié aux déplacements : chapitre 6 « Les réseaux de transports et les mobilités ». Ce chapitre ne fait pas mention de la ligne 2 de tramway.

Néanmoins, la ligne 2 de tramway est abordée dans la partie 8 « Révision allégée n°1 », chapitre 1.3 « Compatibilité des points de la révision allégée sur le Plan d'Aménagement et de Développement Durable » :

*« La révision allégée du PLU répond à l'orientation n°2 du PADD « Un projet novateur en matière d'habitat durable », notamment en ce que celle-ci vise, entre autres, à « construire au minimum 65% de logements nouveaux dans les tissus existants » [p. 18 PADD], ainsi qu'à « rapprocher les nouveaux habitants des centralités et des transports collectifs [...] privilégie[ant] la construction de logements de part et d'autre de **la future ligne de tramway qui desservira Chambray-lès-Tours jusqu'au CHU trousseau** » [p. 19 PADD]. »*

La ligne 2 de tramway est citée dans le rapport de présentation.

1.2 PLAN DE ZONAGE ET REGLEMENT

Le PLU de Chambray-lès-Tours ne concerne que le projet de la ligne 2 de tramway.

Le projet traverse les zones suivantes :

- **Ap** : secteur de la zone A, correspondant aux espaces agricoles de la commune. Elle comprend les secteurs de la commune, équipés ou non, à protéger en raison du potentiel agronomique, biologique ou économique des terres agricoles. Au droit du secteur Ap, aucune construction nouvelle n'est autorisée pour des raisons de protection paysagère ;
- **N** : elle correspond aux espaces naturels et forestiers de la commune. Elle comprend les secteurs de la commune, équipés ou non, à protéger en raison soit de la qualité des sites, des milieux et espaces naturels, des paysages et de leur intérêt, notamment du point de vue esthétique, historique ou écologique, soit de l'existence d'une exploitation forestière, soit de leur caractère d'espaces naturels ;
- **UC** : elle regroupe les quartiers à dominante pavillonnaire ;
- **UCc** : secteur de la zone UC regroupant les secteurs résidentiels de l'Hommelaie et de l'allée Brûlée situés à l'intérieur du Bois de Chambray ;
- **UCd** : secteur de la zone UC regroupant le secteur résidentiel de l'allée des Charmettes, la rive Sud de l'avenue de la République, entre l'allée des Tilleuls et l'allée des Charmettes, le secteur résidentiel du Petit Buisson, celui de l'allée Jean de Ockeghem et celui des Barillers ;
- **UD** : elle couvre les espaces urbains mixtes bordant l'avenue de la République et la route de Bordeaux, desservis par le réseau urbain de bus ;
- **UDa** : secteur de la zone UD. Situé dans le prolongement du nouveau quartier de la Porte des Arts et du secteur d'habitat collectif de Gallardon, le secteur UDa autorise des densités plus importantes. Ce dernier coïncide avec le tronçon de l'avenue de la République desservi par un axe de transports en commun en site propre ;
- **UE** (emprise projet très réduite au droit de cette zone) : il s'agit d'une zone urbaine dédiée à des sites d'équipements publics dont la vocation et les formes les distinguent de leur environnement immédiat ;
- **UFa** : secteur de la zone UF, zone urbaine dense à dominante d'habitat collectif récent. Ce secteur UFa regroupe les ensembles d'immeubles et de tours de Gallardon et de la Branchoire ;
- **US** : zone urbaine dédiée aux équipements hospitaliers et leurs annexes, ainsi qu'aux établissements exerçant leur activité dans les secteurs de la santé et de l'action sociale ;
- **UX** : zone urbaine dédiée aux activités économiques ;
- **UXa** : secteur de la zone UX regroupant les activités à dominante de bureaux, situées en entrée Est du territoire communal, de part et d'autre de l'avenue de la République ; l'objectif est de maintenir la vocation initiale du site et de contribuer à la mise en valeur urbaine et paysagère de l'entrée de ville ;
- **UXa1** : secteur de la zone UX à l'extrémité Nord-Est de l'avenue de la République, entre le bassin pluvial et les deux giratoires, pour tenir compte des spécificités du site et garantir la qualité urbaine et paysagère des aménagements futurs.

Le plan de zonage et le règlement des zonages concernés sont présentés ci-après.

Concernant le plan de zonage, ce dernier est présenté selon 4 secteurs différents pour une meilleure lisibilité.

Nota : le plan de zonage original du PLU est en noir et blanc. Pour faciliter la visualisation des modifications apportées à ce plan, des couleurs ont été ajoutées aux différents éléments.



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.

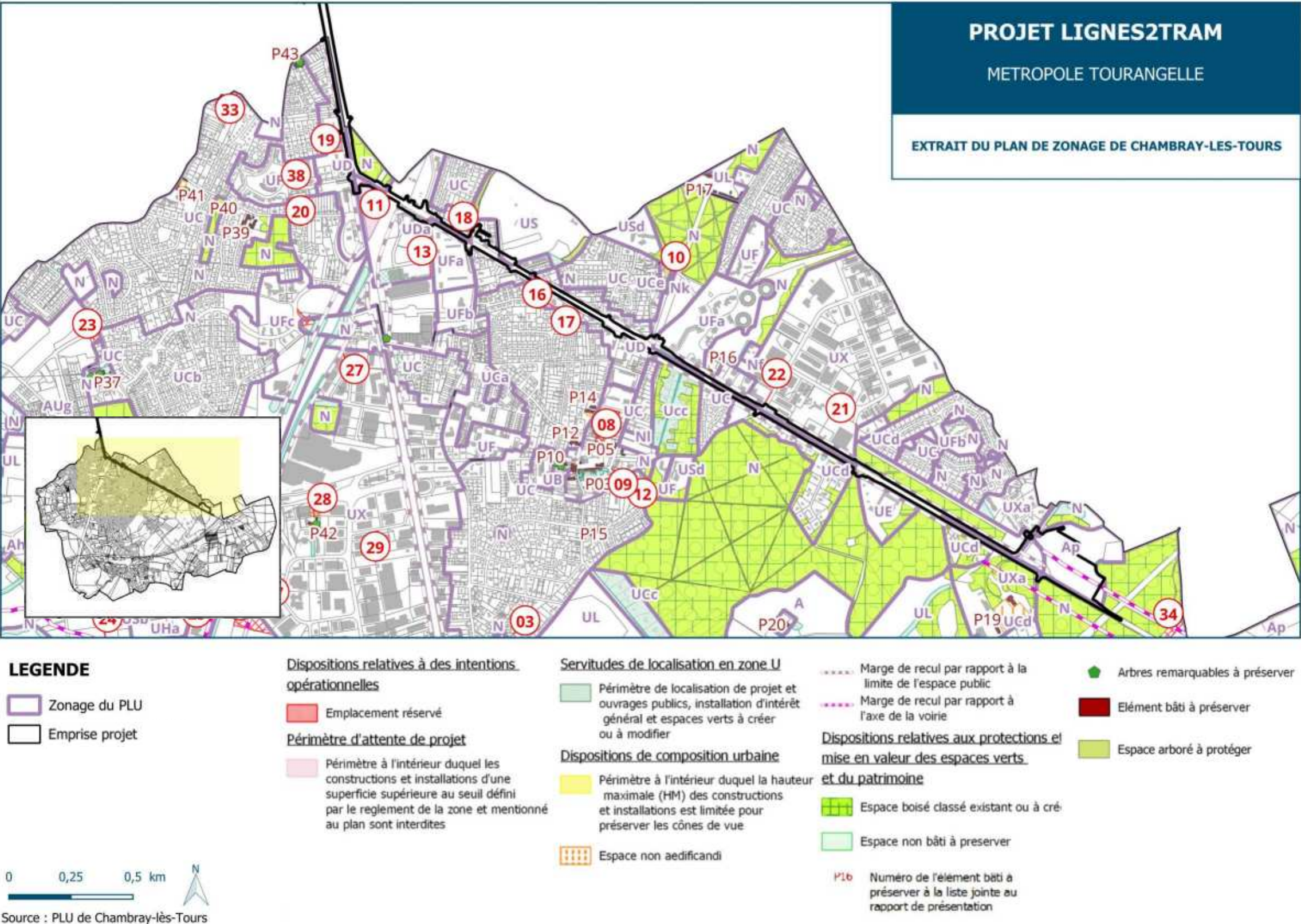


Figure 1 : extrait du plan de zonage du PLU de Chambray-lès-Tours avec indication du projet (source : SEGIC Ingénierie/PLU de Chambray-lès-Tours)

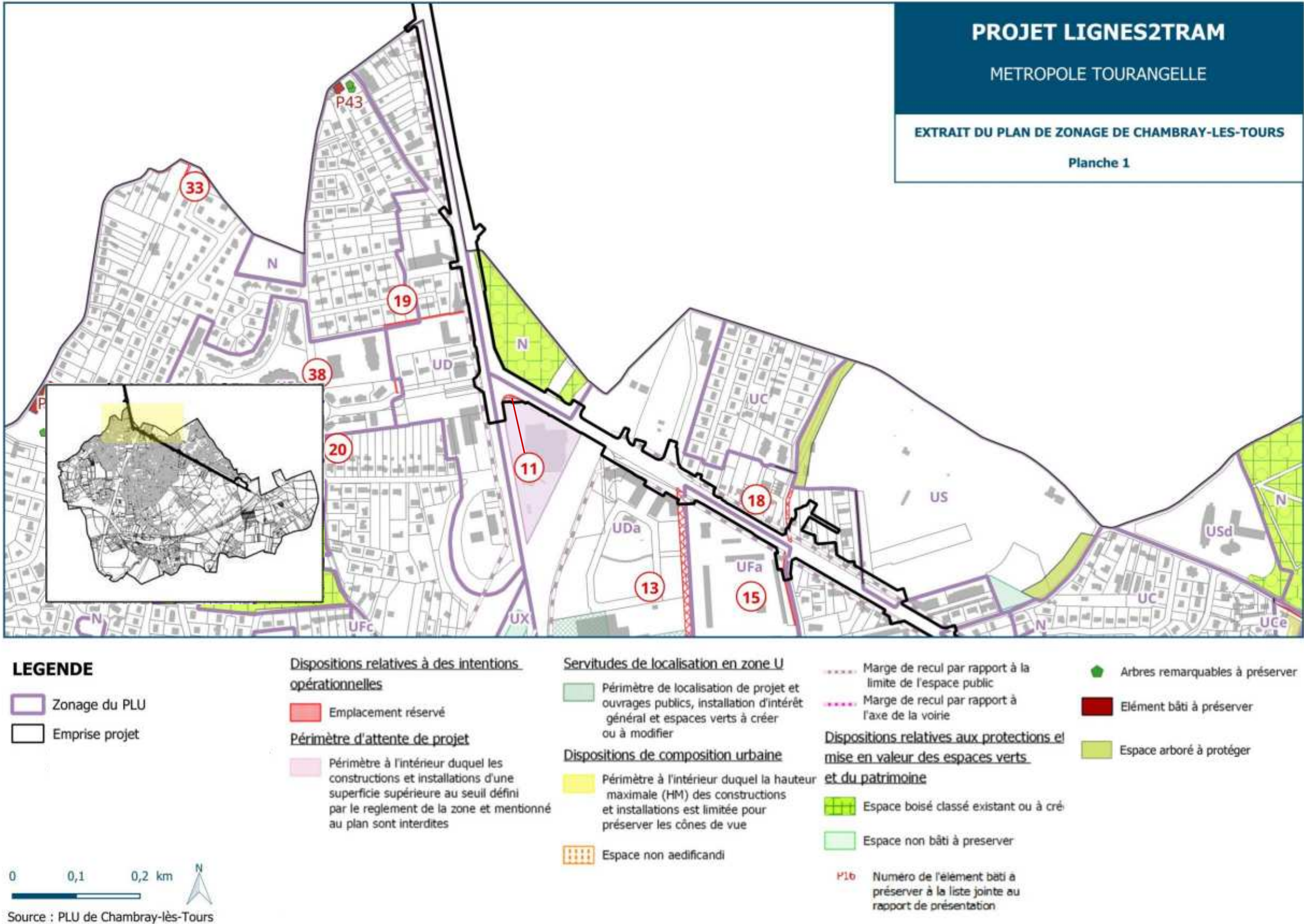


Figure 2 : extrait du plan de zonage du PLU de Chambray-lès-Tours avec indication du projet – Planche 1 (source : SEGIC Ingénierie/PLU de Chambray-lès-Tours)

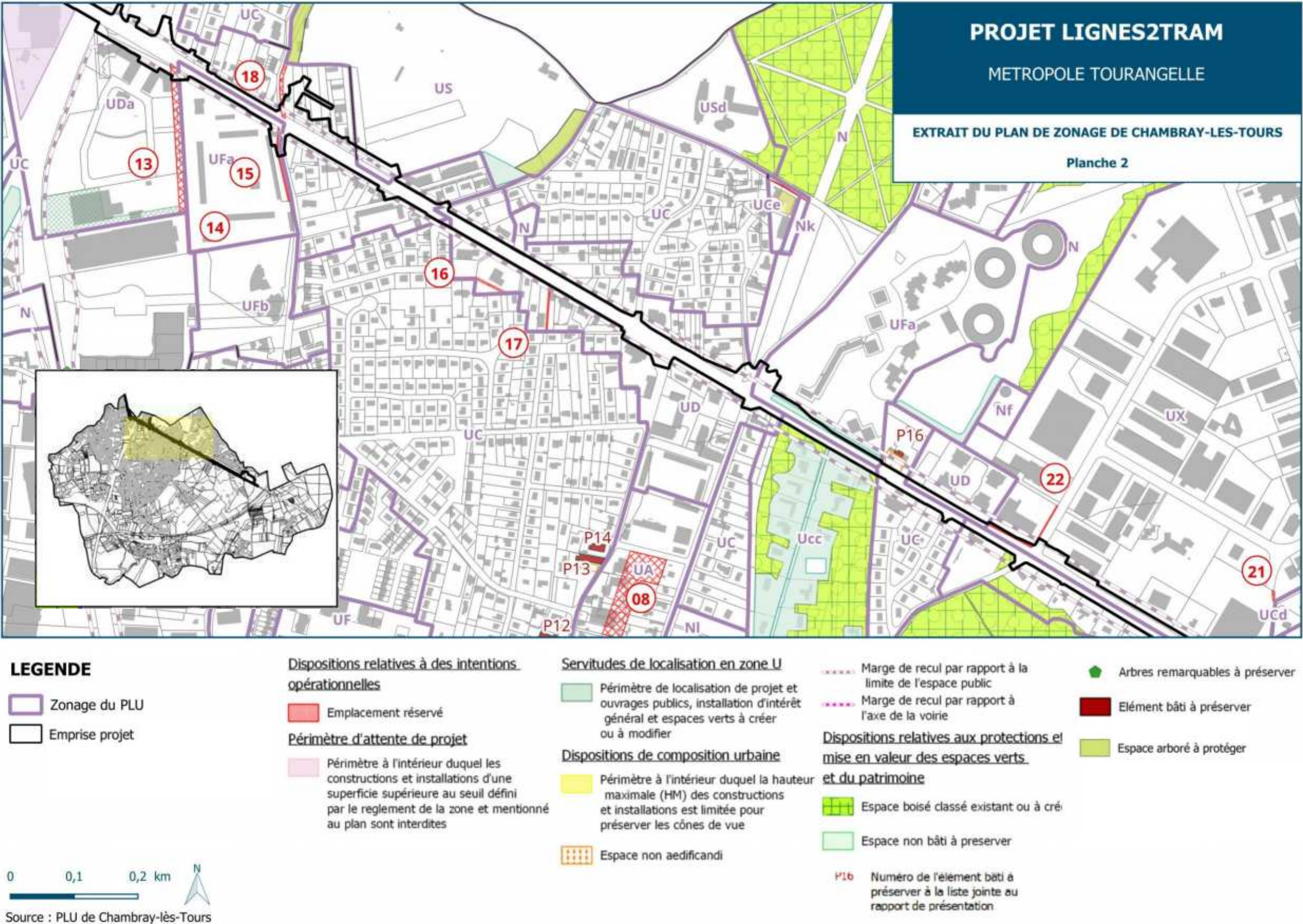


Figure 3 : extrait du plan de zonage du PLU de Chambray-lès-Tours avec indication du projet – Planche 2 (source : SEGIC Ingénierie/PLU de Chambray-lès-Tours)

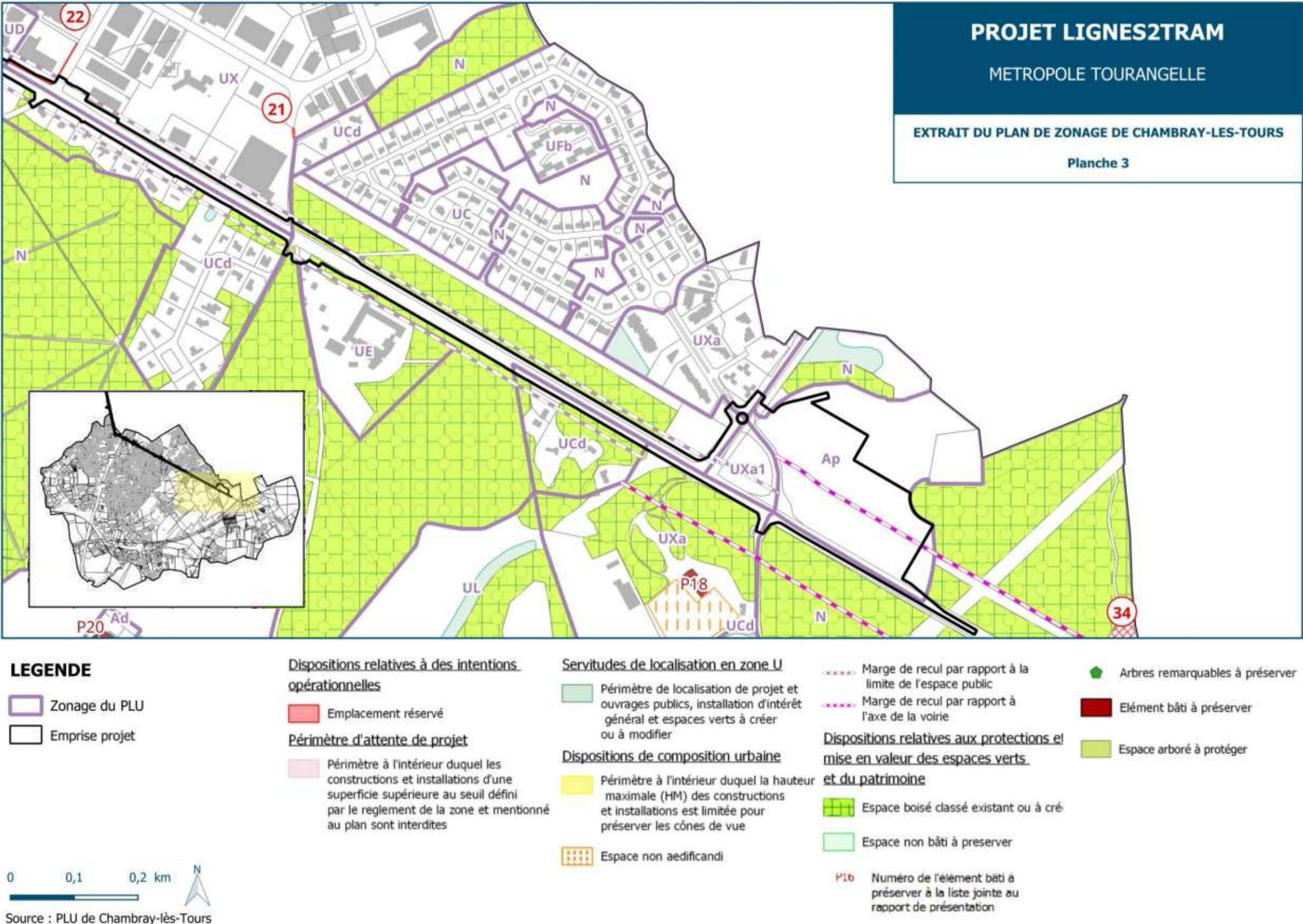


Figure 4 : extrait du plan de zonage du PLU de Chambray-lès-Tours avec indication du projet – Planche 3 (source : SEGIC Ingénierie/PLU de Chambray-lès-Tours)

Tableau 1 : compatibilité du projet avec le règlement (source : règlement du PLU de Chambray-lès-Tours)

ZONE	OCCUPATIONS ET UTILISATIONS DU SOL INTERDITES	OCCUPATIONS ET UTILISATIONS DU SOL SOUMISES A CONDITIONS PARTICULIERES	COMPATIBILITE DU PROJET
Ap <i>Espaces agricoles dans lesquels aucune construction nouvelle n’est autorisée</i>	A-Article 1 : Toutes les occupations et utilisations du sol non prévues à l’article 2 sont interdites. Est de plus interdit le comblement des puits, des mares, des zones humides et des fossés (sauf pour des raisons techniques dûment justifiées).	A-Article 2 : Dans le secteur Ap, seuls sont autorisés, d’une part les serres agricoles et d’autre part les ouvrages, les constructions et installations nécessaires aux services publics ou d’intérêt collectif, et dont le fonctionnement justifie leur présence dans la zone.	OUI Le règlement de la zone Ap autorise les installations d’intérêt collectif. La présence du projet dans la zone (P+R) devra être néanmoins justifiée (voir partie 5 de l’étude d’impact). <i>Nota : le comblement éventuel de mares, de zones humides et de fossés dans le cadre du projet devra être justifié (voir partie 5 de l’étude d’impact).</i>
N <i>Espaces naturels et forestiers</i>	N-Article 1 : Toutes les occupations du sol non prévues à l’article 2 sont interdites. Est de plus interdit le comblement des puits, des mares, des zones humides et des fossés (sauf pour des raisons techniques dûment justifiées).	N-Article 2 : Sont admises à condition : - De ne pas porter atteinte à la salubrité et à la sécurité du milieu environnant, ainsi qu'aux paysages, - D’être compatibles avec les équipements publics existants ou prévus, Les occupations et utilisations du sol suivantes : - Les ouvrages, installations et constructions nécessaires au fonctionnement des services publics ou d’intérêt collectif dont la localisation est justifiée par leur fonctionnement ; - Les constructions, installations et aménagements liés ou nécessaires à la création ou à l’exploitation de la 3ème voie de l’A10. - Les affouillements ou exhaussements du sol liés à une occupation ou utilisation du sol autorisée dans la zone, ainsi que ceux nécessaires à l’exploitation agricole ou forestière ; - [...] tout aménagement peut être refusé dès lors qu'il porte atteinte au caractère paysager ou écologique des sites non bâtis identifiés au titre de l'article L 151-19 du code de l'urbanisme ; -[...].	OUI Le règlement de la zone Ap autorise les installations d’intérêt collectif sous réserve de ne pas porter atteinte à la salubrité et à la sécurité du milieu environnant ainsi qu'aux paysages et d’être compatible avec les équipements publics existants ou prévus. La présence du projet dans la zone (P+R) devra être néanmoins justifiée (voir partie 5 de l’étude d’impact). <i>Nota : le comblement éventuel de mares, de zones humides et de fossés dans le cadre du projet devra être justifié (voir partie 5 de l’étude d’impact).</i>
UC <i>Quartiers à dominante pavillonnaire</i>	UC-Article 1 : Sont interdites les occupations et utilisations du sol suivantes : - Les terrains de camping, de caravanning et les parcs résidentiels de loisirs ; - Le stationnement sur terrain nu de caravanes soumis à autorisation et la construction de garages collectifs de caravanes ;	UC-Article 2 : A l'exception de celles interdites à l'article 1, toutes les occupations et utilisations du sol sont admises à conditions : - de ne pas porter atteinte à la salubrité et à la sécurité du milieu environnant, ainsi qu'aux paysages, - d'être compatibles avec les équipements publics existants ou prévus.	OUI Le projet est autorisé au droit de ces zones sous réserve de ne pas porter atteinte à la salubrité et à la sécurité du milieu environnant, ainsi qu'aux paysages et d’être compatible avec les équipements publics existants ou prévus (voir partie 5 de l’étude d’impact). A noter qu’il n’est pas concerné par un périmètre à l’intérieur duquel la hauteur maximale des constructions et installations est limitée pour préserver les cônes de vue. <i>Nota : le comblement éventuel de mares, de zones humides et de fossés dans le cadre du projet devra être justifié (voir partie 5 de l’étude d’impact).</i> <i>En zone UCc, le projet longe un espace non bâti à préserver, mais n’aura aucune incidence sur celui-ci.</i>
UCc <i>Secteurs résidentiels de l’Hommelaie et de l’allée Brûlée</i>	- Les installations constituées d’anciens véhicules désaffectés ou toutes autres installations précaires ou mobiles ; - Les dépôts de véhicules hors d'usage, de vieilles ferrailles, de matériaux de démolition, de déchets tels que pneus usés, chiffons, ordures, ...	- de ne pas porter atteinte à la salubrité et à la sécurité du milieu environnant, ainsi qu'aux paysages, - d'être compatibles avec les équipements publics existants ou prévus. [...] Les affouillements ou exhaussements du sol liés à une occupation ou utilisation du sol autorisée dans la zone, d'une superficie inférieure à 100 m² et d'une hauteur ou d'une profondeur inférieure à 2 mètres, de même que ceux dépassant ces seuils mais qui ont un rapport direct avec les travaux de voirie, de construction, de fouilles archéologiques ou avec l'aménagement paysager des terrains et espaces libres.	
UCd <i>Secteur résidentiel de l’allée des Charmettes, la rive Sud de l’avenue de la</i>	- Les installations et constructions nouvelles à usage industriel, d'entrepôt ou agricole. - Les installations classées pour la protection de l’environnement, à l'exception de celles visées à l'article 2 ; - Les affouillements ou exhaussements du sol non liés à une occupation ou utilisation du sol autorisée ; - Les antennes relais de téléphonie mobile et dispositifs associés.	[...] Aucune construction, ni aménagement, ni plantation ne devra occulter la vue à partir des « cônes de vue » indiqués aux documents graphiques. Le niveau de perception sera situé à un mètre de sol à partir de l’espace public, suivant un plan horizontal inscrit dans l’angle de cône de vue.	

ZONE	OCCUPATIONS ET UTILISATIONS DU SOL INTERDITES	OCCUPATIONS ET UTILISATIONS DU SOL SOUMISES A CONDITIONS PARTICULIERES	COMPATIBILITE DU PROJET
<i>République, le secteur résidentiel du Petit Buisson, celui de l'allée Jean de Ockeghem et celui des Barillers</i>	- Le comblement des puits, des mares, des zones humides et des fossés (sauf pour des raisons techniques dûment justifiées).	Peut également être refusé tout aménagement portant atteinte au caractère paysager ou écologique des sites non bâtis identifiés au titre de l'article L 151-19 du Code de l'urbanisme. [...].	
UD <i>Espaces urbains mixtes bordant l’avenue de la République et la route de Bordeaux</i>	UD-Article 1 : Sont interdites les occupations et utilisations du sol suivantes : - Les terrains de camping, de caravaning et les parcs résidentiels de loisirs ; - Le stationnement sur terrain nu de caravanes soumis à autorisation et la construction de garages collectifs de caravanes ; - Les installations constituées d’anciens véhicules désaffectés ou toutes autres installations précaires ou mobiles ; - Les dépôts de véhicules hors d'usage, de vieilles ferrailles, de matériaux de démolition, de déchets tels que pneus usés, chiffons, ordures, etc. ; - Les aires d’exposition et de stockage à l’air libre ;	UD-Article 2 : A l'exception de celles interdites à l'article 1, toutes les occupations et utilisations du sol sont admises à conditions : - De ne pas porter atteinte à la salubrité et à la sécurité du milieu environnant ainsi qu'aux paysages, - D’être compatibles avec les équipements publics existants ou prévus. [...] Les affouillements ou exhaussements du sol liés à une occupation ou utilisation du sol autorisée dans la zone, d’une superficie inférieure à 100 m² et d'une hauteur ou d'une profondeur inférieure à 2 mètres, de même que ceux dépassant ces seuils mais qui ont un rapport direct avec les travaux de voirie, de construction, de fouilles archéologiques ou avec l'aménagement paysager des terrains et espaces libres.	OUI Le projet est concerné au Nord de la commune par un périmètre d’attente de projet global (secteur de renouvellement urbain). Cependant, ce périmètre avait une durée de vie de 5 ans à compter de 2013. Il n’est donc plus opposable réglementairement. Le projet est autorisé au droit de ces zones sous réserve de ne pas porter atteinte à la salubrité et à la sécurité du milieu environnant ainsi qu'aux paysages et d’être compatible avec les équipements publics existants ou prévus (voir partie 5 de l’étude d’impact).
UDa <i>Secteur de la zone UD, autorisant des densités plus importantes</i>	- Les installations et constructions nouvelles à usage industriel, d'entrepôt ou agricole ; - Les installations classées pour la protection de l’environnement, à l'exception de celles visées à l'article 2 ; - Les affouillements ou exhaussements du sol non liés à une occupation ou utilisation du sol autorisée ; - Les antennes-relais de téléphonie mobile et dispositifs associés. Dans le périmètre d’attente de projet d'aménagement global fixée au titre de l’article L123-2-a du Code de l’urbanisme et délimité au plan de zonage, tout ce qui n’est pas visé à l’article 2 est interdit.	[...] Dans le périmètre d’attente de projet d'aménagement global délimité au plan de zonage seuls sont autorisés les travaux ayant pour objet la réhabilitation, l’extension mesurée ou le changement de destination des constructions existantes et la construction d’annexes dont la surface de plancher totale créée n’excède pas 50 m². [...].	
UE <i>Zone urbaine dédiée à des sites d’équipements publics</i>	UE-Article 1 : Toutes les occupations et utilisations du sol non prévues à l'article 2 sont interdites. De plus, est interdit le comblement des puits, des mares, des zones humides et des fossés, sauf pour des raisons techniques dûment justifiées.	UE-Article 2 : Sont admises, à conditions : - De ne pas porter atteinte à la salubrité et à la sécurité du milieu environnant ainsi qu'aux paysages ; - D’être compatibles avec les équipements publics existants ou prévus. Les occupations et installations suivantes : - Les ouvrages, constructions et installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif présents ou prévus dans la zone ; - [...] les affouillements ou exhaussements du sol liés à une occupation ou utilisation du sol autorisée dans la zone, d'une superficie inférieure à 100 m² et d'une hauteur ou d'une profondeur inférieure à 2 mètres, de même que ceux dépassant ces seuils qui ont un rapport direct avec les travaux de voirie, de construction, de fouilles archéologiques ou avec l'aménagement paysager des terrains et espaces libres ; - [...].	OUI Remarque : l’emprise projet est très limitée au droit de cette zone. Le projet est autorisé dans la zone dans la mesure où les installations d’intérêt collectif présentes ou prévues dans la zone sont autorisées. <i>Nota : le comblement éventuel de mares, de zones humides et de fossés dans le cadre du projet devra être justifié (voir partie 5 de l’étude d’impact).</i>

ZONE	OCCUPATIONS ET UTILISATIONS DU SOL INTERDITES	OCCUPATIONS ET UTILISATIONS DU SOL SOUMISES A CONDITIONS PARTICULIERES	COMPATIBILITE DU PROJET
UFa <i>Immeubles et tours de Gallardon et de la Branchoire</i>	<p>UF-Article 1 :</p> <p>Sont interdites les occupations et utilisations du sol suivantes :</p> <ul style="list-style-type: none">- Les terrains de camping, de caravaning et les parcs résidentiels de loisirs ;- Le stationnement sur terrain nu de caravanes soumis à autorisation et la construction de garages collectifs de caravanes ;- Les installations constituées d’anciens véhicules désaffectés ou toutes autres installations précaires ou mobiles ;- Les dépôts de véhicules hors d'usage, de vieilles ferrailles, de matériaux de démolition, de déchets tels que pneus usés, chiffons, ordures, etc. ;- Les installations et constructions nouvelles à usage industriel, d'entrepôt ou agricole ;- Les installations classées pour la protection de l’environnement, à l'exception de celles visées à l'article 2 ;- Les affouillements ou exhaussements du sol non liés à une occupation ou utilisation du sol autorisée ;- Les antennes-relais de téléphonie mobile et dispositifs associés ;- Le comblement des puits, des mares, des zones humides et des fossés, sauf pour des raisons techniques dûment justifiées.	<p>UF- Article 2 :</p> <p>A l'exception de celles interdites à l'article 1, toutes les occupations et utilisations du sol sont admises à conditions :</p> <ul style="list-style-type: none">- De ne pas porter atteinte à la salubrité et à la sécurité du milieu environnant ainsi qu'aux paysages,- D’être compatibles avec les équipements publics existants ou prévus.- [...] les affouillements ou exhaussements du sol liés à une occupation ou utilisation du sol autorisée dans la zone, d'une superficie inférieure à 100 m² et d'une hauteur ou d'une profondeur inférieure à 2 mètres, de même que ceux dépassant ces seuils qui ont un rapport direct avec les travaux de voirie, de construction, de fouilles archéologiques ou avec l'aménagement paysager des terrains et espaces libres ;- [...].	<p>OUI</p> <p>Le projet est autorisé au droit de ces zones sous réserve de ne pas porter atteinte à la salubrité et à la sécurité du milieu environnant ainsi qu'aux paysages et d’être compatible avec les équipements publics existants ou prévus (voir partie 5 de l’étude d’impact).</p> <p><i>Nota : le comblement éventuel de mares, de zones humides et de fossés dans le cadre du projet devra être justifié (voir partie 5 de l’étude d’impact).</i></p>
US <i>Zone dédiée aux équipements de santé et d’action sociale</i>	<p>US- Article 1 :</p> <p>Toutes les occupations et utilisations du sol non prévues à l'article 2 sont interdites.</p> <p>De plus, est interdit le comblement des puits, des mares, des zones humides et des fossés, sauf pour des raisons techniques dûment justifiées.</p>	<p>US- Article 2 :</p> <p>Sont admises, à conditions :</p> <ul style="list-style-type: none">- De ne pas porter atteinte à la salubrité et à la sécurité du milieu environnant ainsi qu'aux paysages ;- D’être compatibles avec les équipements publics existants ou prévus ; <p>Les occupations et installations suivantes :</p> <ul style="list-style-type: none">- Les constructions, ouvrages et installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif et aux établissements liées au domaine de la santé et de l'action sociale ;- L'héliport de l'hôpital Trousseau ;- Les logements, les bureaux, l'hébergement hôtelier et les commerces directement liés aux établissements autorisés dans la zone ;- Les affouillements ou exhaussements du sol liés à une occupation ou utilisation du sol autorisée dans la zone, d'une superficie inférieure à 100m² et d'une hauteur ou d'une profondeur inférieure à 2 mètres, de même que ceux dépassant ces seuils mais qui ont un rapport direct avec les travaux de voirie, de construction, de fouilles archéologiques ou avec l'aménagement paysager des terrains et espaces libres ;- [...] Peut être refusé tout aménagement portant atteinte au caractère paysager ou écologique des espaces arborés à protéger identifiés au titre de l'article L 151-19 du Code de l'Urbanisme.- [...].	<p>OUI</p> <p>Le projet est autorisé au droit de ces zones sous réserve de ne pas porter atteinte à la salubrité et à la sécurité du milieu environnant ainsi qu'aux paysages et d’être compatible avec les équipements publics existants ou prévus (voir partie 5 de l’étude d’impact).</p> <p><i>Nota : le comblement éventuel de mares, de zones humides et de fossés dans le cadre du projet devra être justifié (voir partie 5 de l’étude d’impact).</i></p>

ZONE	OCCUPATIONS ET UTILISATIONS DU SOL INTERDITES	OCCUPATIONS ET UTILISATIONS DU SOL SOUMISES A CONDITIONS PARTICULIERES	COMPATIBILITE DU PROJET
<div>UX</div> <div>Zone urbaine dédiée aux activités économiques</div>	<div>UX- Article 1 :</div> <div>Toutes les occupations et utilisations du sol non prévues à l'article 2 sont interdites.</div> <div>De plus, est interdit le comblement des puits, des mares, des zones humides et des fossés, sauf pour des raisons techniques dûment justifiées.</div>	<div>UX- Article 2 :</div> <div>Sont admises à conditions :</div> <div><div>- De ne pas porter atteinte à la salubrité et à la sécurité du milieu environnant ainsi qu'aux paysages ;</div><div>- D'être compatibles avec les équipements publics existants ou prévus ;</div></div> <div>Les occupations et utilisations du sol suivantes :</div> <div><div>- Les constructions à usage industriel, artisanal, commercial, d'entrepôt, de bureaux et l'hébergement hôtelier ;</div><div>- Les installations classées pour la protection de l'environnement à condition qu'elles soient liées à l'activité urbaine de la zone ou du secteur concerné et qu'elles ne présentent pas pour le voisinage immédiat des risques ou des nuisances particulières ;</div><div>- Les habitations et leurs annexes destinées au logement de personnes [...] ;</div><div>- L'extension des logements existants à la date d'approbation du présent document et leurs annexes ;</div><div>- Les entrepôts, stockages et dépôts liés aux constructions autorisées dans la zone, à condition qu'ils ne soient pas visibles depuis de l'avenue du Grand Sud, de la RD 910, de l'A10, de l'avenue de la République et des autres voies structurantes des zones d'activités ;</div><div>- Les aires de stationnement ouvertes au public liées aux constructions autorisées dans la zone ;</div><div>- Les antennes de téléphonie mobile et dispositifs associés [...] ;</div><div>- Les affouillements ou exhaussements du sol liés à une occupation ou utilisation du sol autorisée dans la zone, d'une superficie inférieure à 100 m² et d'une hauteur ou d'une profondeur inférieure à 2 mètres, de même que ceux dépassant ces seuils mais qui ont un rapport direct avec les travaux de voirie, de construction, de fouilles archéologiques ou avec l'aménagement paysager des terrains et espaces libres ;</div><div>- Les constructions, installations et aménagements liés ou nécessaires à la création ou à l'exploitation de la 3ème voie de l'A10.</div><div>- Par mesure de sauvegarde et d'évolution du patrimoine, les démolitions sont soumises au permis de démolir. Sont concernées les constructions identifiées au L. 151-19, ainsi que éléments annexes situées sur l'unité foncière, tels portes, portails, grilles et murs de clôture, etc. Ces derniers, en ce qu'ils mettent en valeur un élément bâti identifié, peuvent à ce titre faire l'objet d'une prescription de préservation ou de conservation ;</div><div>La démolition des éléments bâtis protégés au titre de l'article L 151-19 du Code de l'urbanisme est autorisée exceptionnellement, lorsque leur état de vétusté ou des impératifs de sécurité le justifient. Le projet de remplacement éventuel doit s'intégrer dans le paysage urbain préexistant ;</div><div>Aucune construction, ni aménagement, ni plantation ne devra occulter la vue à partir des « cônes de vue » indiqués aux documents graphiques. Le niveau de perception sera situé à un mètre de sol à partir de l'espace public, suivant un plan horizontal inscrit dans l'angle de cône de vue ;</div><div>- Une réhabilitation, une extension ou une surélévation des constructions identifiées au titre de l'article L.151-19 du Code de l'urbanisme peut être refusée dès lors qu'elle porte atteinte, par son implantation, sa volumétrie ou le traitement des façades et toitures, à leur caractère culturel ou historique initial ;</div><div>- Peut également être refusé tout aménagement portant atteinte au caractère paysager ou écologique des sites non bâtis identifiés au titre de l'article L 151-19 du Code de l'urbanisme.</div></div>	<div>NON</div> <div>Nota : le comblement éventuel de mares, de zones humides et de fossés dans le cadre du projet devra être justifié (voir partie 5 de l'étude d'impact).</div> <div>Le projet n'est pas autorisé dans la zone UX dans la mesure où il ne fait pas partie des projets autorisés sous conditions.</div>

ZONE	OCCUPATIONS ET UTILISATIONS DU SOL INTERDITES	OCCUPATIONS ET UTILISATIONS DU SOL SOUMISES A CONDITIONS PARTICULIERES	COMPATIBILITE DU PROJET
UXa <i>Activités à dominante de bureaux</i>		<p>UX- Article 2 :</p> <p>Dans le secteur UXa, seules les occupations et utilisations du sol suivantes sont autorisées :</p> <ul style="list-style-type: none">- Les constructions à usage de bureaux et l'hébergement hôtelier,- Les habitations et leurs annexes destinées au logement de personnes dont la présence permanente est nécessaire pour assurer la surveillance des établissements, à condition d'être intégrées dans un bâtiment d'activité,- Les installations classées pour la protection de l'environnement à condition qu'elles soient liées à l'activité urbaine du secteur et qu'elles ne présentent pas pour le voisinage immédiat des risques ou des nuisances particulières,- Les aires de stationnement ouvertes au public liées aux activités autorisées dans le secteur,- Les affouillements ou exhaussements du sol liés à une occupation ou utilisation du sol autorisée dans la zone, d'une superficie inférieure à 100 m2 et d'une hauteur ou d'une profondeur inférieure à 2 mètres, de même que ceux dépassant ces seuils mais qui ont un rapport direct avec les travaux de voirie, de construction, de fouilles archéologiques ou avec l'aménagement paysager des terrains et espaces libres,- Les constructions et installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif.	<p>OUI</p> <p>Le projet est autorisé dans cette zone dans la mesure où les installations d'intérêt collectif sont autorisées.</p> <p><i>Nota : le comblement éventuel de mares, de zones humides et de fossés dans le cadre du projet devra être justifié (voir partie 5 de l'étude d'impact).</i></p>
UXa1 <i>Secteur à l'extrémité Nord-Est de l'avenue de la République</i>		<p>UX- Article 2 :</p> <p>Dans le secteur UXa1, seules les occupations et utilisations du sol suivantes sont autorisées :</p> <ul style="list-style-type: none">- Les constructions à usage de bureaux ;- Les installations classées pour la protection de l'environnement, à condition qu'elles soient liées à l'activité urbaine du secteur et qu'elles ne présentent pas pour le voisinage immédiat des risques ou des nuisances particulières ;- Les affouillements ou exhaussements du sol liés à une occupation ou utilisation du sol autorisée dans la zone, d'une superficie inférieure à 100 m2 et d'une hauteur ou d'une profondeur inférieure à 2 mètres, de même que ceux dépassant ces seuils mais qui ont un rapport direct avec les travaux de voirie, de construction, de fouilles archéologiques ou avec l'aménagement paysager des terrains et espaces libres ;- Les constructions et installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif.	<p>OUI</p> <p>Le projet est autorisé dans cette zone dans la mesure où les installations d'intérêt collectif sont autorisées.</p> <p><i>Nota : le comblement éventuel de mares, de zones humides et de fossés dans le cadre du projet devra être justifié (voir partie 5 de l'étude d'impact).</i></p>

Le projet n’est pas compatible avec le zonage UX.

1.3 PRESCRIPTIONS PARTICULIERES PORTEES AU PLAN DE ZONAGE

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.

Plusieurs emplacements réservés sont compris au droit de l'emprise du projet.

Figure 5 : emplacements réservés concernés par le projet

N° de l'ER	Destination	Bénéficiaire
11	Carrefour de Bois Lopin (BHNS)	Commune
13	Espace végétal et cheminement piétons-vélos entre l'avenue de la République et le Sud de la Porte des Arts	Commune
15	Elargissement de la rue Rolland Pilain (trottoir)	Commune
18	Elargissement de la rue Jacques Monod	Commune
22	Elargissement de l'avenue de la République et de la rue Jean Perrin (trottoir)	Commune



Figure 6 : emprise de la zone d'étude immédiate sur les ER

A noter que l'emprise du projet jouxte également les ER n°17 et 19, mais qu'elle n'empiète pas sur ces derniers. Les ER n°11, 15, 18 et 22 seront totalement impactés par le projet. L'ER n°13 sera quant à lui réduit en termes de surface.

Espaces boisés classés (EBC)

L'emprise du projet traverse des zones comprenant des EBC. Elle empiète de manière ponctuelle sur ces derniers. Le projet n'est donc pas compatible avec les EBC.



Zone d'étude immédiate en rouge ; EBC en vert

Figure 7 : emprise de la zone d'étude immédiate sur les EBC présents au croisement, avenue de Bordeaux/avenue de la République



Zone d'étude immédiate en rouge ; EBC en vert

Figure 8 : emprise de la zone d'étude immédiate sur les EBC présents au droit de l'avenue de la République et de la route de Loches

❑ **Marge de recul par rapport à la voirie (article L.111-6 du Code de l'urbanisme)**

Le projet traverse des voies routières concernées par des marges de recul des constructions. Ces marges ne sont pas contraignantes pour le projet (aucune construction prévue).

❑ **Périmètre d'attente de projet global – Périmètre à l'intérieur duquel les constructions et installations d'une superficie supérieure au seuil défini par le règlement de la zone et mentionnée au plan sont interdites**

Le projet traverse de manière très ponctuelle un périmètre d'attente de projet global. Ce périmètre n'est cependant plus opposable réglementairement depuis 2019.

❑ **Espaces non bâtis à préserver**

Les espaces non bâtis à préserver concernant le projet sont situés en zone UFa. Une mise en compatibilité est donc nécessaire. Les espaces présents en zone UCc ne sont pas impactés.

Le règlement de la zone UFa ne fait cependant pas mention de ces espaces, contrairement à celui d'autres zones.

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.

❑ **Elément bâti à préserver**

Le projet se situe à proximité l'élément bâti à préserver P16 (maison bourgeoise en tuffeau). Il n'aura aucun impact sur ce dernier.

❑ **Espace non aedificandi**

Le projet longe un espace non aedificandi associé à l'élément bâti P16. Il n'aura aucun impact sur ce dernier.

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

Les grandes orientations du PADD du PLU de Chambray-lès-Tours sont les suivantes :

- 1. La nature, valeur capitale ;
- 2. Un projet novateur en matière d'habitat durable ;
- 3. Favoriser le changement des pratiques de mobilité ;
- 4. Conforter durablement la dynamique économique de Chambray-lès-Tours.

Le projet est concerné par les 2 axes détaillés ci-après.

❑ **1. La nature, valeur capitale**

La priorité du PADD est la protection et la mise en valeur des espaces naturels, agricoles, forestiers et des paysages.

La commune de Chambray-lès-Tours est dotée de milieux naturels et d'ensembles paysagers d'envergure et de qualité appartenant à la trame verte et bleue d'agglomération.

La municipalité souhaite, au travers de cet axe, la conservation, la valorisation et la continuité de ces espaces (à tenir compte pour tous les nouveaux aménagements).

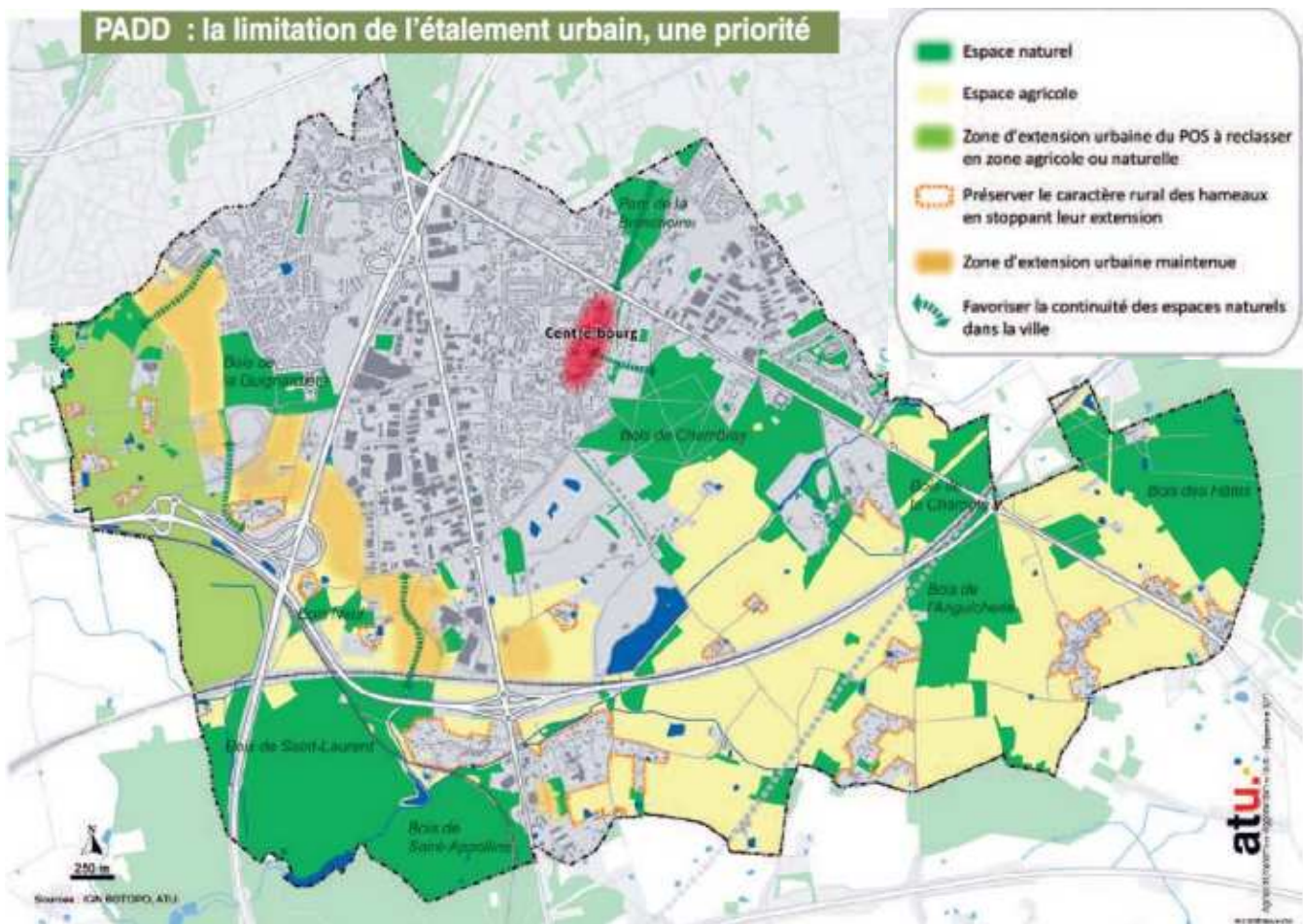


Figure 9 : la limitation de l'étalement urbain, une priorité (source : PADD de Chambray-lès-Tours)

La commune doit également assurer une bonne gestion des eaux pluviales sur son territoire. Le schéma directeur d'assainissement pluvial constitue le document de référence communal en la matière. **Il détermine les améliorations à apporter au réseau existant et définit des prescriptions pour tout projet d'aménagement et de construction.** Ces dernières sont intégrées au règlement du PLU.

Le développement de la gestion alternative des eaux de ruissellement constitue une composante essentielle de la mise en œuvre du schéma directeur. Dans cette optique, l'optimisation de l'usage des espaces verts (noues, fossés, bassin d'infiltration et de rétention paysagers...) est une priorité du PLU. Ceux-ci permettent de réduire l'impact des événements climatiques (inondation, canicule, sécheresse...) en servant de zones tampon. Ces espaces participeront également au renforcement de la trame verte et bleue à travers la ville.

Le ruisseau du Saint-Laurent, exutoire principal du bassin versant Sud (Indre) de la commune, est à protéger. Fragilisé par son faible débit au regard des superficies urbaines qu'il concerne, l'objectif est de délester, réguler et dépolluer les arrivées d'eaux pluviales avec notamment des bassins de rétention.

En ce qui concerne les nuisances sonores et la pollution, **les objectifs visant à la limitation de l'étalement urbain en concentrant les populations au plus près des axes et transport en commun, permettront de réduire ainsi les déplacements générateurs de pollution et bruit.**

Le projet prévoit la réalisation de nombreux aménagements paysagers, avec notamment la création d'espaces verts propices à la biodiversité. Le revêtement minéral actuel des voies sera remplacé par des surfaces de pleine terre enherbées sur environ 50% du linéaire de la plateforme de la ligne 2 de tramway. 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 gestion habituels : prévoir moins de tontes, moins d'arrosage, etc.

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.

Le projet prévoit la réalisation d'un système de gestion des eaux pluviales, défini selon les prescriptions des réglementations locales d'assainissement. Ainsi, une gestion alternative est mise en œuvre, dès que possible, afin d'éviter les rejets aux réseaux d'assainissement.

Enfin, le projet offrira une alternative de transport à l'utilisation des véhicules personnels, et participera ainsi à la réduction des émissions de gaz à effet de serre. De plus, le tramway sera alimenté électriquement et ne sera donc pas source d'émissions polluantes. Le projet a également fait l'objet d'une étude acoustique ayant permis de déterminer l'impact du projet.

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

Le projet est donc compatible avec cet axe du PADD.

❑ **3. Favoriser le changement des pratiques de mobilité**

Le territoire communal doit évoluer pour inciter les habitants à diversifier leurs modes de déplacements.

Les transports collectifs sont la seule alternative crédible à la voiture pour les déplacements de plus de 3 km (ils peuvent également l'être pour des trajets plus courts).

L'évolution majeure des dernières années a concerné le réseau urbain Fil bleu, restructuré en 2009, sur la RD943 avec des voies bus en site propre **dans la perspective d'accueillir la seconde ligne de tramway jusqu'au CHU Trousseau.** L'augmentation de la fréquentation est constatée sur l'ensemble des réseaux, preuve d'une réelle demande de la population. Cela implique de continuer le développement des réseaux de transports collectifs, en assurant leur complémentarité et leur connexion.

Le territoire communal se caractérise aussi par une forte concentration d'activités économiques. Celles-ci génèrent de nombreux flux, liés aux salariés, aux chalands et aux livraisons de marchandises. Plusieurs enjeux majeurs apparaissent :

- L'amélioration des dessertes de la Vrillonnerie ;
- La requalification des zones économiques existantes ;
- L'extension limitée des éventuelles zones d'activités futures ;

- La création de parcs relais ;
- La lisibilité d'un réseau de circulation en mode doux irriguant et reliant les quartiers et équipements.

Le projet de la ligne 2 de tramway est mentionné dans cet axe. De plus, le projet prévoit la réalisation d'un nouveau P+R dans le quartier de la Papoterie et répond donc à l'objectif de création de parcs relais.

Le projet est donc compatible avec cet axe du PADD.

1.5 ORIENTATIONS D'AMENAGEMENT ET DE PROGRAMMATION (OAP)

Les OAP du PLU de Chambray-lès-Tours concernant le projet sont détaillées ci-après.

❑ OAP n°1 : conforter la trame verte et bleue communale

❖ Contexte

Tous les espaces naturels et agricoles concourent à la qualité du cadre de vie des habitants de Chambray-lès-Tours, mais sont soumis à de fortes pressions telles que les infrastructures de transports, le tissu urbain.

Le cloisonnement, la destruction des milieux naturels et la rupture des continuités écologiques sont parmi les causes principales d'appauvrissement de la biodiversité.

❖ Enjeux

- Pérenniser les milieux naturels (boisements, zones humides, mares, etc.) ;
- Conforter les continuités paysagères et écologiques sur tout le territoire communal ;
- Concilier les enjeux écologiques et l'accueil du public au sein de la trame verte et bleue.

❖ Objectifs et principes d'aménagement

Préserver les réservoirs de biodiversité et limiter le morcellement des espaces naturels et agricoles

- **Atténuer les coupures des corridors écologiques (protection des éléments naturels, supports de continuité écologique, aménagement de franchissements des infrastructures et réseaux) ;**
- Ménager des zones tampons entre projets urbains, boisements et espaces agricoles.

Valoriser la trame bleue

- **Proscrire les aménagements pouvant impliquer la détérioration de zones humides** et limiter la constructibilité le long des cours d'eau notamment le ruisseau du Saint Laurent ;
- Préserver et développer les zones tampons végétalisées le long des cours d'eau et fossés (haies, bandes enherbées) ;
- **Dans tous les nouveaux projets urbains, concevoir des aménagements paysagers participant, autant que possible, à la gestion des eaux de pluie (rétention, infiltration, épuration) et utiliser les ouvrages d'assainissement pour préserver et développer la biodiversité dans les quartiers ;**

- Promouvoir la récupération de l'eau pluviale pour les usages extérieurs.

Valoriser le rôle des espaces agricoles au sein de la TVB

- Créer des espaces de transition entre les zones à urbaniser et les terres agricoles : plantations linéaires ou diffuses, de haies, de vergers, de boisement (en conservant des continuités visuelles entre les zones urbanisées et les espaces agricoles voisins) ;
- Préserver les éléments végétaux et bâtis, présents en zone agricole et contribuant à la biodiversité (arbres isolés, mares, fossés, haies, granges, murs, pigeonniers, caves...) ;

Faire de la TVB un élément fort de composition des projets urbains

- Désenclaver et intégrer les éléments existants de la trame verte et bleue (bosquets, arbres isolés, haies, fossés, mares...) dans les projets ;
- S'appuyer sur le traitement paysager des espaces publics (requalification des grands axes et nouveaux espaces publics) pour étendre la TVB dans les quartiers ;
- Valoriser le parcours de l'eau dans la conception du projet avec, par exemple, la création de noues, bassins paysagers, etc. ;
- Favoriser la présence de la nature en ville et limiter l'imperméabilisation des sols en végétalisant les espaces de stationnement (chaussées drainantes et plateformes enherbées notamment) et les espaces bâtis (murs, terrasses et toitures végétalisées) ;
- Utiliser une palette de végétaux diversifiée, adaptée au contexte local et peu consommatrice d'eau ;
- Mettre à profit les opérations d'aménagement urbain pour compléter le réseau existant de cheminements reliant les quartiers et les principaux espaces verts publics et naturels de la commune.

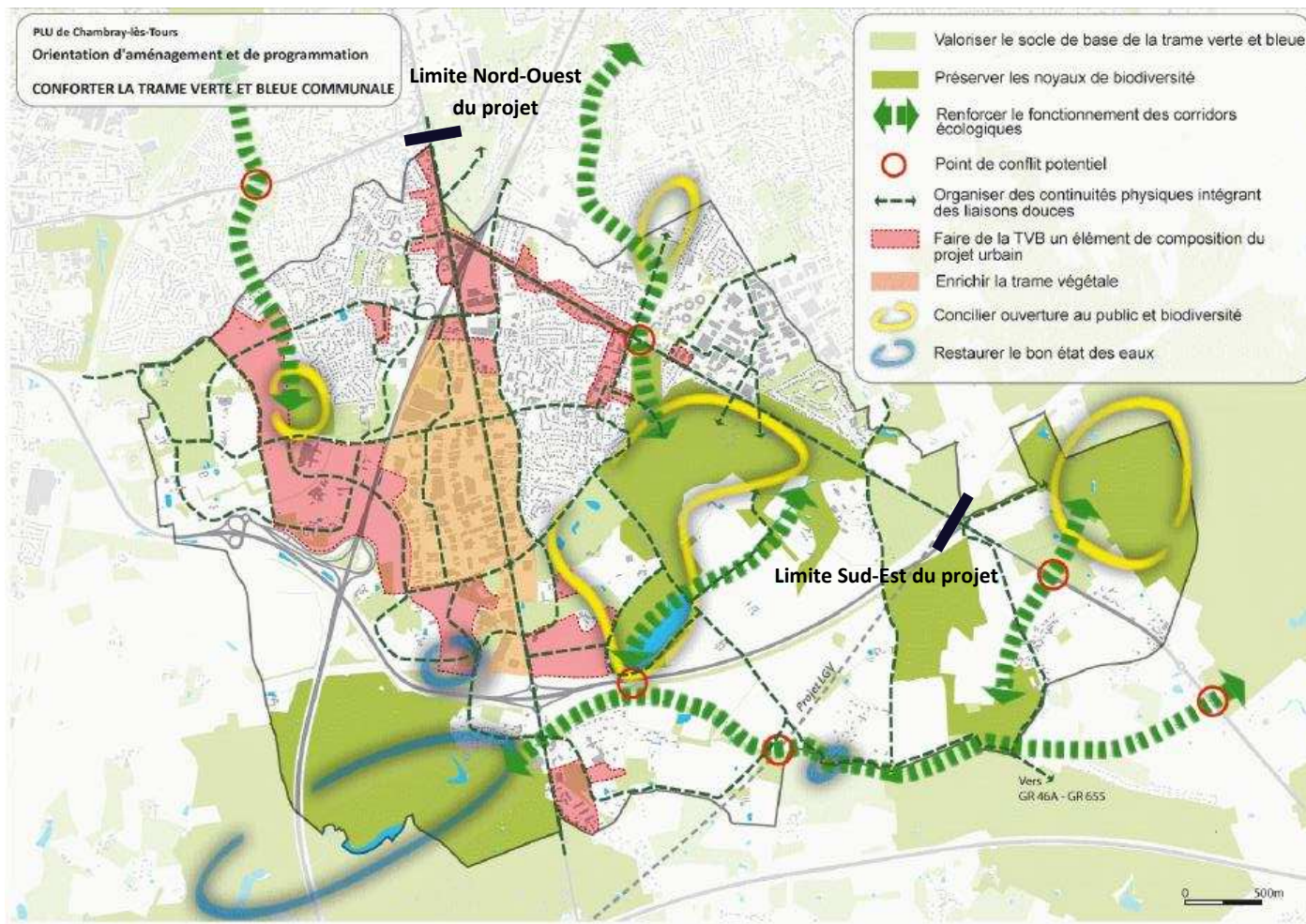


Figure 10 : conforter la trame verte et bleue communale (source : PLU de Chambray-lès-Tours)

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.

Le projet prévoit la réalisation d'un système de gestion des eaux pluviales, défini selon les prescriptions des réglementations locales d'assainissement. Ainsi, une gestion alternative est mise en œuvre, dès que possible, afin d'éviter les rejets aux réseaux d'assainissement.

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

Le projet est donc compatible avec cette OAP.

3. L'avenue de la République – Séquence Est

❖ Présentation du site et enjeux

Le secteur concerné par l'orientation d'aménagement s'étend sur près d'un kilomètre, entre l'avenue des Platanes à l'Ouest et l'allée des Charmettes à l'Est. Au Nord de l'axe, l'urbanisation est dense avec des coupures végétales et correspond à la façade Sud de la zone industrielle Jean Perrin, tandis que la rive Sud, abondamment boisée, est occupée par un tissu résidentiel peu dense.

Cette séquence constitue un espace de transition entre le centre urbain et les espaces boisés à l'Est de la commune.

La rive Nord présente des perspectives de renouvellement urbain intéressantes à vocation d'habitat et de commerces et services de proximité, en raison de la faible densité des espaces urbanisés et de la faible qualité des bâtiments actuels (de type entrepôt). **Les enjeux de l'aménagement de cette partie de l'avenue sont le maintien de l'alternance entre bâti et espaces boisés et la conservation du bâti remarquable** (maison en tuffeau, en bordure de l'avenue, à l'Ouest des services municipaux).

A l'inverse, l'enjeu pour la rive Sud est le maintien des espaces boisés privés qui bordent l'avenue de la République, en continuité des espaces communaux du Bois de Chambray.



❖ Objectifs

- Favoriser la mixité sociale et générationnelle dans le prolongement du quartier Horizon Vert en accueillant de l'habitat sur le site des services municipaux sous forme d'un écoquartier ;
- Affirmer l'identité de Chambray-lès-Tours en tant que « ville-parc » en pérennisant les espaces boisés situés de part et d'autre de l'axe ;
- Développer les liaisons piétons-vélos pour favoriser les déplacements de proximité et les rabattements vers le réseau de transports en commun desservant l'avenue de la République ;
- Améliorer l'accès aux équipements publics et aux commerces, en particulier aux abords de l'espace culturel Yves Renault.

❖ Principes d'aménagement

Aménager l'avenue de la République en voie urbaine partagée et paysagère

- Créer des cheminements adaptés aux déplacements non motorisés de part et d'autre de l'axe et en multipliant les traversées piétons/vélos sécurisées ;
- Doter l'ensemble de l'avenue d'un traitement paysager participant, au Nord, à la mise en valeur de la façade Sud de la zone industrielle et préserver, au Sud, l'ambiance boisée.

Conforter le caractère boisé de la rive Sud de l'avenue de la République

- Limiter et encadrer les possibilités d'extension des constructions existantes, afin de maintenir le caractère boisé des espaces bordant l'avenue de la République ;
- Renforcer le traitement paysager de ces espaces en cohérence avec les espaces forestiers limitrophes.

Développer les liaisons douces perpendiculaires à l'avenue de la République

- Des cheminements piétons-vélos seront créés afin de relier les quartiers, les équipements et les espaces verts publics situés de part et d'autre de l'avenue de la République (Horizon Vert, Papoterie, Bois de Chambray).

Le projet va impacter des espaces boisés (voir la figure en page suivante, « lisières boisées à conserver ») au Nord et au Sud de l'avenue de la République. Une étude écologique a cependant 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.

Par ailleurs, les cheminements piétons et cyclables mis en place assurent une continuité avec le maillage actuel. Le projet Lignes2tram tient notamment compte du Schéma directeur cyclable de TMVL et est compatible avec ce dernier.

Le projet est donc compatible avec cette OAP.

Localisation de
l'emprise projet

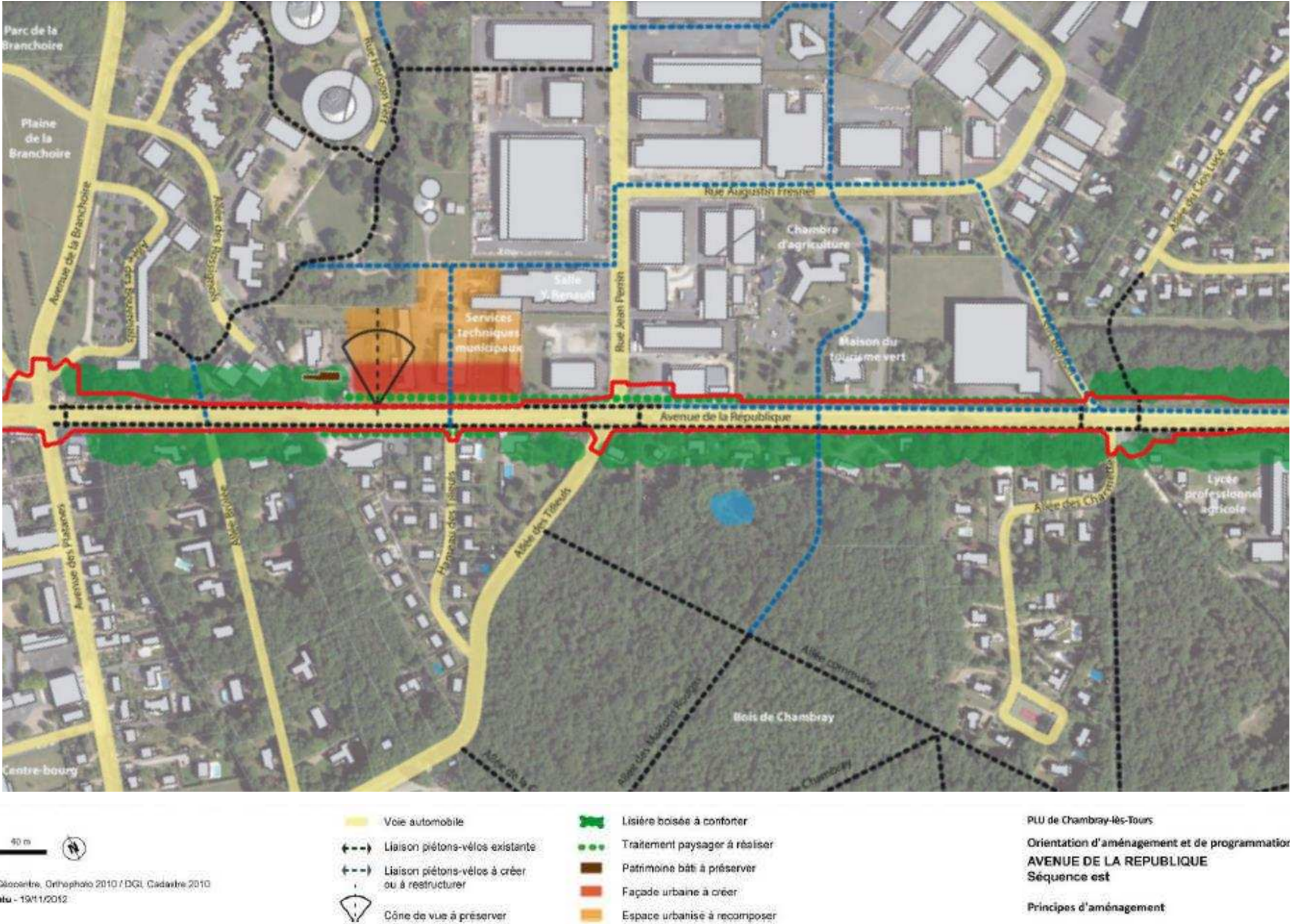


Figure 11 : l'avenue de la République – Séquence Est (source : PLU de Chambray-lès-Tours)

❏ 4. Avenue de la République – Séquence Ouest

❖ Présentation du site et enjeux

Le secteur concerné par l'orientation d'aménagement correspond à la séquence Ouest de l'avenue de la République. Celle-ci s'étend sur plus d'un kilomètre et représente 7 hectares environ entre l'autoroute A 10, à l'Ouest, et l'avenue des Platanes, à l'Est.

L'un des enjeux de la transformation de l'avenue de la République est de réaliser les aménagements permettant d'assurer, d'une part, une fonction d'axe structurant d'agglomération avec **une desserte en transport en commun du CHRU** et, d'autre part, un rôle d'échange à l'échelle de la ville adapté aux liaisons inter-quartiers grâce à un **traitement paysager et à la création d'espaces piétons/vélos**. En outre, le renouvellement urbain permettra de faire de l'avenue de la République un boulevard urbain composé de constructions formant un front bâti offrant des logements, ainsi que des commerces et services en pieds d'immeubles.



❖ Objectifs

- Faire de l'axe du TCSP le seul secteur de densification en renouvellement urbain ;
- Transformer l'avenue de la République en un boulevard urbain structurant et attractif ;
- Affirmer l'identité de Chambray-lès-Tours en tant que « ville-parc » en s'appuyant sur l'espace public de l'avenue et sur les espaces privés en cœur d'îlot ;
- Organiser des perméabilités physiques et/ou visuelles entre les façades de l'avenue de la République et les espaces verts situés à l'arrière ;
- **Développer les liaisons piétons-vélos parallèles et perpendiculaires à l'avenue pour favoriser les déplacements de proximité et les échanges entre les deux rives et les quartiers voisins ;**
- **Adapter l'offre de stationnement public et privé pour inciter les habitants et les visiteurs à utiliser les modes de déplacements alternatifs à l'automobile ;**
- Construire dans le respect d'une démarche environnementale (matériaux, orientation, réduction des nuisances sonores...).

❖ Principes d'aménagement

Poursuivre la requalification de l'avenue de la République en boulevard urbain

- Aménager l'ensemble de l'avenue de la République en boulevard urbain **en réduisant l'espace affecté aux déplacements automobiles**, en adaptant l'emprise et le profil de la voie aux espaces traversés et en agrémentant d'alignements d'arbres comme suit :
 - De Bois Lopin au CHRU, la configuration de la voirie reste inchangée ;
 - Du CHRU au carrefour de la Branchoire, l'emprise de voirie sera réduite à deux fois une voie, des espaces sécurisés pour les piétons et pour les deux roues seront aménagés, des contre-allées et stationnements en poches seront intégrés dans l'aménagement global ;

- Cette requalification sera réalisée essentiellement sur l'emprise du domaine public existant ;
- Doter l'ensemble de l'avenue d'un traitement paysager homogène participant à la mise en valeur du front urbain.

*Diversifier les fonctions urbaines et l'offre d'habitat à proximité du TCSP et de la **future ligne de tramway***

- Regrouper commerces et services de proximité au rez-de-chaussée des immeubles qui borderont le TCSP et de ceux situés à proximité des principaux carrefours ;
- Développer la mixité de l'habitat (location, accession dans le respect des orientations du PLH) à proximité du TCSP ;
- Les formes architecturales et les matériaux de construction respecteront l'environnement et la qualité de vie des habitants.

Développer les liaisons douces

- **Des cheminements piétons-vélos seront créés, afin de prolonger ou compléter les cheminements qui s'interrompent actuellement au droit de l'avenue de la République ;**
- Ces cheminements feront l'objet d'un traitement paysager permettant d'accroître la qualité des espaces traversés et le confort des usagers ;
- Des petites places seront aménagées à proximité des traversées piétonnes et des stations de TCSP, afin d'accueillir des espaces de stationnement et de repos.

Le projet de deuxième ligne de tramway est mentionné dans cette OAP. Il participe également à l'objectif de desserte en transports en commun du CHRU – Hôpital Trousseau.

Le projet est donc compatible avec cette OAP.

Localisation de
l'emprise projet



0 50 100m

mai - 20/11/2012

Voie automobile

Transport en commun en site propre (TCSP)

Liaison piétons-vélos existante

Principes de liaisons piétons-vélos à prévoir

Traitement paysager à réaliser

Façade urbaine à créer

Implantation préférentielle des commerces et services

Coeur d'îlot à recomposer

PLU de Chambray-lès-Tours

Orientation d'aménagement et de programmation

AVENUE DE LA REPUBLIQUE
Séquence ouest

Principes d'aménagement

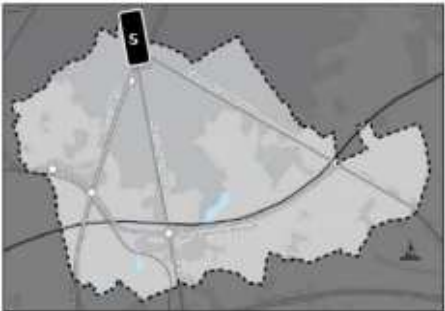
Figure 12 : l'avenue de la République – Séquence Ouest (source : PLU de Chambray-lès-Tours)

❏ 5. La route de Bordeaux

❖ Présentation du site et des enjeux

La route de Bordeaux est l'axe principal reliant Chambray-lès-Tours au centre de l'agglomération.

L'aménagement de la route de Bordeaux comporte plusieurs enjeux. Tout d'abord, cette route a vocation à devenir un espace urbain mixte valorisé par la desserte d'un transport en commun en site propre (TCSP). **L'espace public devra être partagé au profit des modes de déplacement alternatifs à la voiture.** De plus, les perspectives d'évolution de la façade Ouest doivent également être précisées, compte-tenu de l'important potentiel de renouvellement et de la desserte du secteur par un transport en commun en site propre.



❖ Objectifs

- Aménager en boulevard urbain l'entrée Nord de Chambray-lès-Tours en lien avec la présence du transport en commun en site propre et **la future ligne de tramway** ;
- Doter la rive Ouest de la route de Bordeaux d'un front bâti composé de logements et de commerces de proximité et de services ;
- Favoriser la mixité sociale et générationnelle en diversifiant l'offre d'habitat à proximité du TCSP ;
- Assurer la transition entre la façade de la route de Bordeaux et les espaces résidentiels situés à l'arrière ;
- Développer les liaisons piétons-vélos transversales à la route de Bordeaux pour relier les quartiers résidentiels à l'Ouest et le parc de Grandmont à l'Est.

❖ Principes d'aménagement

Requalifier la route de Bordeaux et l'extrémité Nord de l'avenue du Grand Sud en boulevard urbain

- Aménager un trottoir mixte sur la partie Ouest de la route de Bordeaux entrecoupé d'accès automobiles aux logements et activités implantés en front de rue ;
- Agrémenter l'espace public d'aménagements paysagers.

Favoriser l'implantation de commerces et services en façade du TCSP

- Regrouper commerces et services de proximité au rez-de-chaussée des immeubles qui borderont le TCSP et la future ligne de tramway.

Développer les liaisons douces le long de la route de Bordeaux et en cœur d'îlot

- Des liaisons piétons-vélos sécurisées seront développées, l'une au niveau de la station de TCSP située dans l'axe de la rue Bonamy et l'autre au droit du carrefour de Bois Lopin ;
- La restructuration des espaces privés en cœur d'îlot doit permettre la constitution des liaisons piétons-vélos identifiées sur la figure en page suivante.

Le projet proposera une offre de transport alternative à l'utilisation des véhicules personnels et répond donc à l'un des objectifs de cette OAP. De plus, la ligne 2 de tramway est inscrite dans cette dernière.

Le projet est donc compatible avec cette OAP.

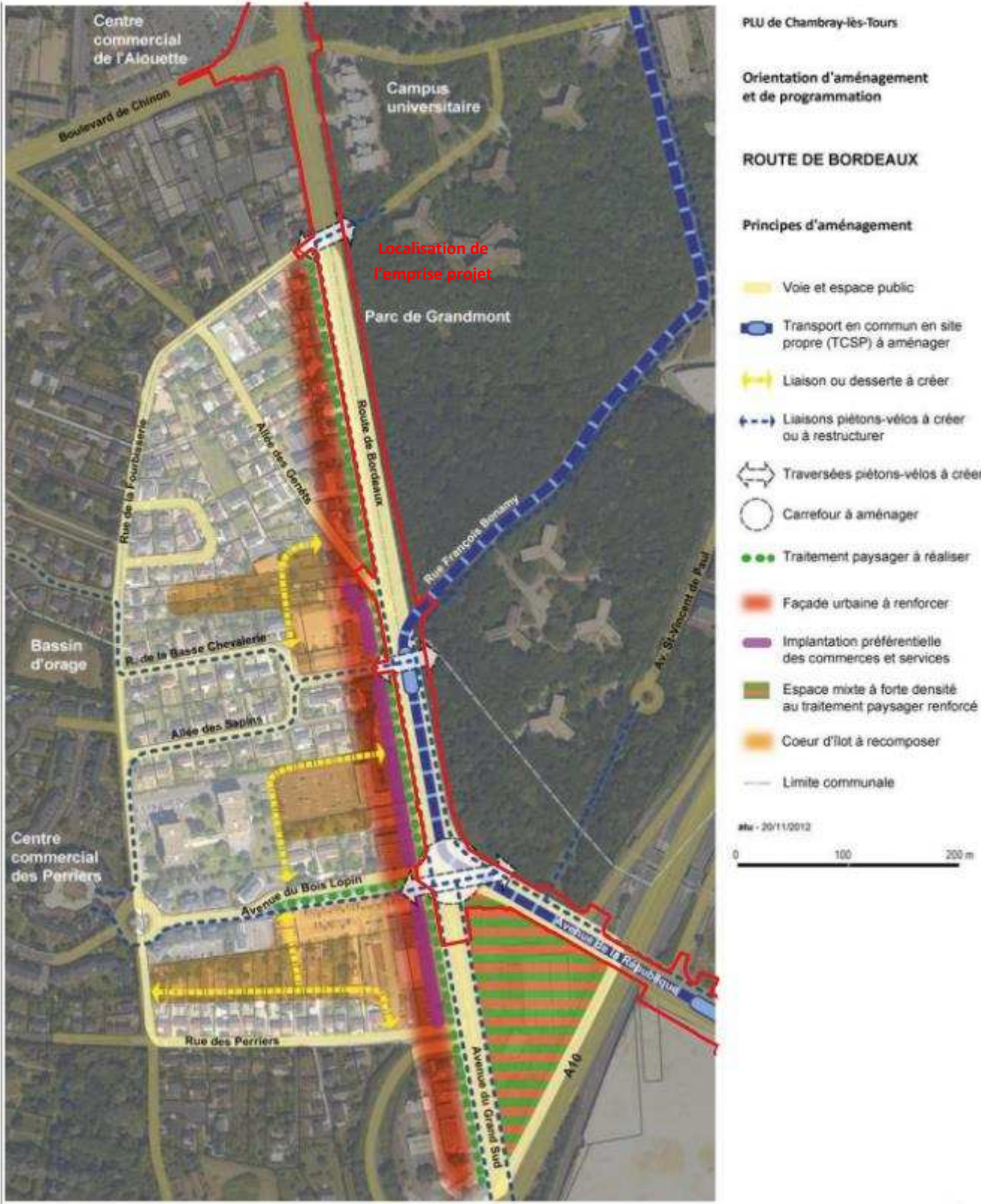


Figure 13 : la route de Bordeaux (source : PLU de Chambray-lès-Tours)

❏ 6. La Porte des Arts

❖ Présence du site et des enjeux

Situé au Sud-Est du croisement de l'autoroute A10 et de l'avenue de la République, ce secteur est d'une superficie de près de 6 hectares. Bordé au Sud par l'entreprise IVECO et à l'Est par la Résidence Gallardon, le site correspond à l'emprise du centre commercial Rallye démolé en 2008.

Entrée de ville Ouest de Chambray-lès-Tours, visible de l'autoroute, ce secteur en cours de construction sera constitué de logements, de commerces de proximité et de locaux tertiaires et desservi par une voie en boucle raccordée à l'avenue de la République au Nord. Au Sud, l'entreprise IVECO dispose d'un accès unique depuis l'avenue du Grand Sud.



Les enjeux de l'aménagement de ce secteur sont de :

- Créer un accès au quartier de la Porte des Arts par l'avenue du Grand Sud ;
- Développer le maillage du réseau de cheminements piétons/vélos reliant le nouveau quartier aux quartiers résidentiels, équipements et services situés au Sud ;
- Créer un espace public de qualité comportant les aménagements paysagers participant à la perception qualitative du site depuis le Télégraphe.

❖ Objectifs

- Créer un nouvel accès automobile depuis l'avenue du Grand Sud pour desservir directement le Sud du quartier de la Porte des Arts ;
- Développer les liaisons douces en cohérence avec le réseau existant et projeté sur les quartiers environnants (Gallardon, Pôle culturel, Cap Sud...) ;
- Favoriser la mixité des fonctions du secteur en intégrant la mutation des terrains IVECO ;
- Renforcer la perception de la ville depuis l'avenue du Grand Sud en valorisant l'identité paysagère et les vues vers les principaux points de repères de la ville (tour du CHRU, parc de la Branchoire, tours du quartier Horizon vert).

❖ Principes d'aménagement

Aménager un nouvel accès automobile au Sud du quartier de la Porte des Arts

- Cet accès reliera l'avenue du Grand Sud à la voie de desserte de la Porte des Arts (rue Boris Vian) ;
- Une attention particulière sera portée au traitement paysager de cet accès.

Étendre le réseau de cheminements piétons-vélos

- Ce réseau desservira les principaux lieux générateurs de flux (**station du tramway**, pôle commercial Cap Sud et pôle d'équipements de la place de Võru) et les îlots à vocation d'habitat ou d'activité ;
- Les cheminements seront intégrés aux espaces verts publics ou collectifs des îlots.

Poursuivre l'aménagement du Sud du quartier de la Porte des Arts

- Les programmes résidentiels participeront à la mixité sociale et générationnelle en complément des projets en cours de construction au Nord du site ;
- Un secteur à vocation économique sera créé au Sud de la Porte des Arts sur les terrains IVECO.

Créer un espace de transition entre le quartier de la Porte des Arts et le pôle commercial au Sud

- Un espace à dominante végétale sera aménagé ; il constituera un espace de transition entre la Porte des Arts et Cap Sud.

Le projet ne remet pas en cause cette OAP. Il est également mentionné dans cette dernière.

PLU de Chambray-lès-Tours

Orientation d'aménagement
et de programmation

LA PORTE DES ARTS

Principes d'aménagement

- Opération en cours
- TCSP et station
- Voie automobile existante
- Accès automobile à créer
- Cheminement piétons / vélos existant
- Cheminement piétons / vélos à créer
- Espace à vocation économique
- Espace à vocation résidentielle
- Boisement existant à préserver
- Espace végétal ouvert à créer
- Cône de vue à préserver

50 m
atu 24/03/12



Figure 14 : la Porte des Arts (source : PLU de Chambray-lès-Tours)

1.6 CONTRAINTES REGLEMENTAIRES : LES SERVITUDES D'UTILITE PUBLIQUE (SUP)

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

❖ AC2 : protection des sites et des monuments naturels (inscrits ou classés) – Parc de Grandmont

Le projet ne traverse pas le site inscrit du Parc de Grandmont sur la commune de Chambray-lès-Tours.

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

Le projet traverse le périmètre de protection rapprochée du forage des Pièces de la Branchoire (alimentation en eau potable). Ce périmètre est associé à un règlement fixant les mesures à respecter pour éviter toute pollution.

Le projet est compatible avec les règlements de ces périmètres (voir partie 5 de l'étude d'impact).

❖ I4 : servitude relative à l'établissement de lignes de transport électrique

Le projet est concerné par trois lignes électriques gérées par RTE :

- Larçay – La Belonnière (90 kV) ;
- Larçay – Joué-lès-Tours (90 kV) ;
- Larçay I et II (400 kV).

Cette servitude I4 impose aux maîtres d'ouvrage de réserver le libre passage et accès aux agents de l'entreprise exploitante pour la pose, l'entretien et la surveillance des installations.

Le projet n'aura aucun impact sur ces lignes électriques (le gestionnaire RTE sera consulté dans le cadre de sa conception) et respectera les dispositions imposées par la servitude en phase travaux.

❖ PT1 : servitude radioélectrique contre les obstacles et les perturbations électromagnétiques – Station de Chambray-lès-Tours/Les Fosses Blancs

Cette servitude vise à protéger les centres de réception radioélectriques de Chambray-lès-Tours/Les Fosses Blancs contre les perturbations électromagnétiques.

Le projet n'est pas de nature à créer d'obstacles ou de perturbations électromagnétiques.

❖ PT2 : servitude radioélectrique de protection contre les obstacles – Faisceau hertzien Chambray-lès-Tours/Auzouer-en-Touraine, Faisceau hertzien Chambray-lès-Tours/Amboise et Faisceau hertzien Chambray-lès-Tours/Saint-Georges-sur-Cher

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 présentera pas d'aménagement de hauteur importante susceptible de créer un obstacle aux émissions radioélectriques. Il est donc compatible avec cette servitude.

❖ T4 et T5 : servitude aéronautique de balisage/de dégagement – Aéroport de Tours Saint-Symphorien et T7 : servitude aéronautique de protection contre les obstacles – Aéroport 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).

Au droit du projet, la servitude impose des hauteurs maximales de construction de 256 mNGF.

Le projet ne présentera pas d'aménagement de hauteur importante susceptible de créer un obstacle pour le trafic aérien. Le projet est donc compatible avec ces servitudes.

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

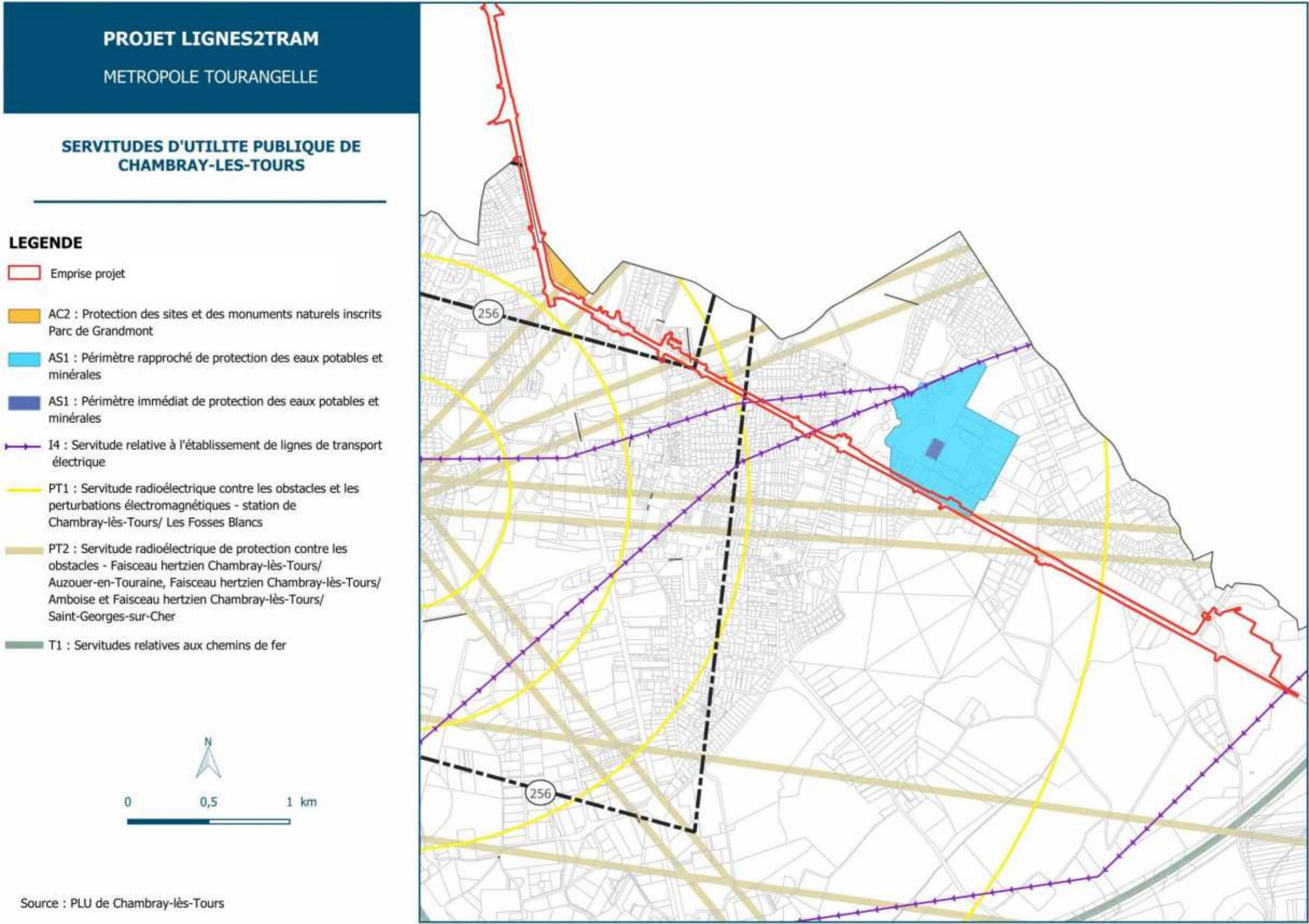


Figure 15 : SUP au droit du projet sur la commune de Chambray-lès-Tours (source : SEGIC Ingénierie/PLU de Chambray-lès-Tours)

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

Le projet :

- N'est pas compatible avec le zonage UX ;
- Empiète sur les ER n°11, 13, 15, 18 et 22 ;
- Empiète sur des EBC ;
- Empiète sur des espaces non bâtis à préserver.

Le projet doit donc faire l'objet d'une mise en compatibilité avec le PLU de Chambray-lès-Tours.



CHAPITRE 2. MISE EN COMPATIBILITE DU PLU DE CHAMBRAY-LES-TOURS

2.1 PRINCIPES RETENUS POUR LA MISE EN COMPATIBILITE

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

❑ Evolution du plan de zonage

Les évolutions apportées consistent à :

- Déclasser une partie des EBC concernés par l'emprise du projet ;
- Déclasser les espaces non bâtis à préserver concernés par l'emprise du projet ;
- Réduire la surface de l'ER n°13 et supprimer les ER n°11, 15, 18 et 22 (qui ne sont plus d'actualité, à la suite de la mise en œuvre du projet de ligne 2 de tramway) ;
- Réduire la surface du périmètre d'attente de projet global situé à l'intersection de l'avenue de Bordeaux et de l'avenue de la République (bien que ce périmètre ne soit plus applicable réglementairement).

❑ Evolution de la liste des emplacements réservés figurant sur le plan de zonage

La liste des emplacements réservés est modifiée pour les ER n°11, 15, 18 et 22 (suppression).

❑ Evolution du règlement écrit

Le règlement du zonage UX est modifié pour autoriser la réalisation du projet.

2.2 EVOLUTION DU PLAN DE ZONAGE

Le plan de zonage après mise en compatibilité du projet est présenté en pages suivantes.

Plusieurs cartes sont exposées :

- Carte générale présentant l'ensemble du secteur concerné par le projet ;
- Zoom selon 4 sections différentes ;
- Zooms sur les EBC déclassés.

Deux catégories de cartes sont réalisées : la première 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. Des mesures spécifiques ont été définies, afin de limiter les impacts du projet sur les milieux naturels, la faune et la flore (en lien avec les EBC et les espaces non bâtis à préserver). Ces éléments sont présentés en partie 5 de l'étude d'impact.





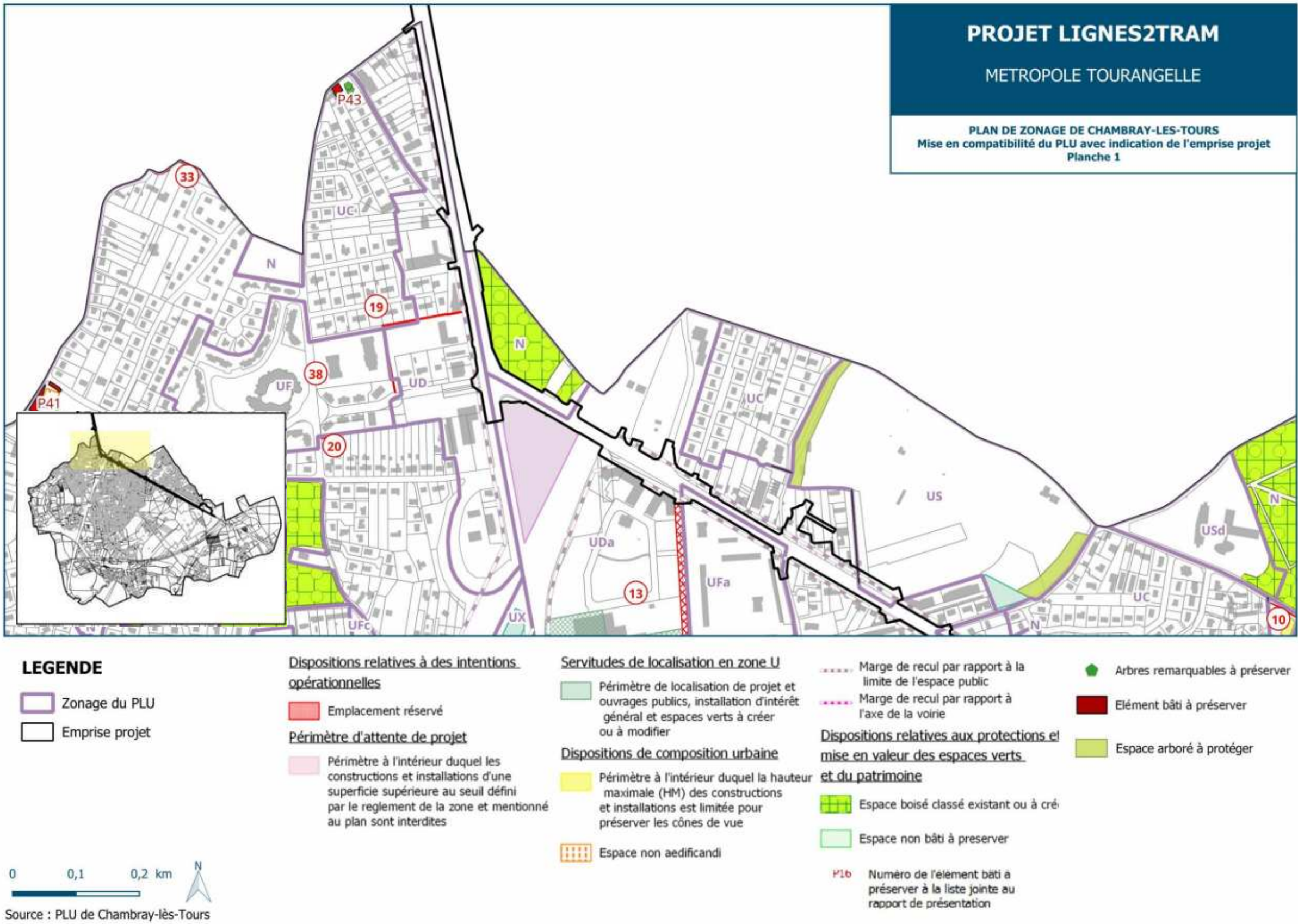


Figure 18 : extrait du plan de zonage du PLU de Chambray-lès-Tours avec indication de l'emprise projet après mise en compatibilité – Planche 1 (source : SEGIC Ingénierie/PLU de Chambray-lès-Tours)



Figure 19 : zoom sur les EBC, l'ER n°13 et le périmètre d'attente de projet avec indication de l'emprise projet avant MECDU

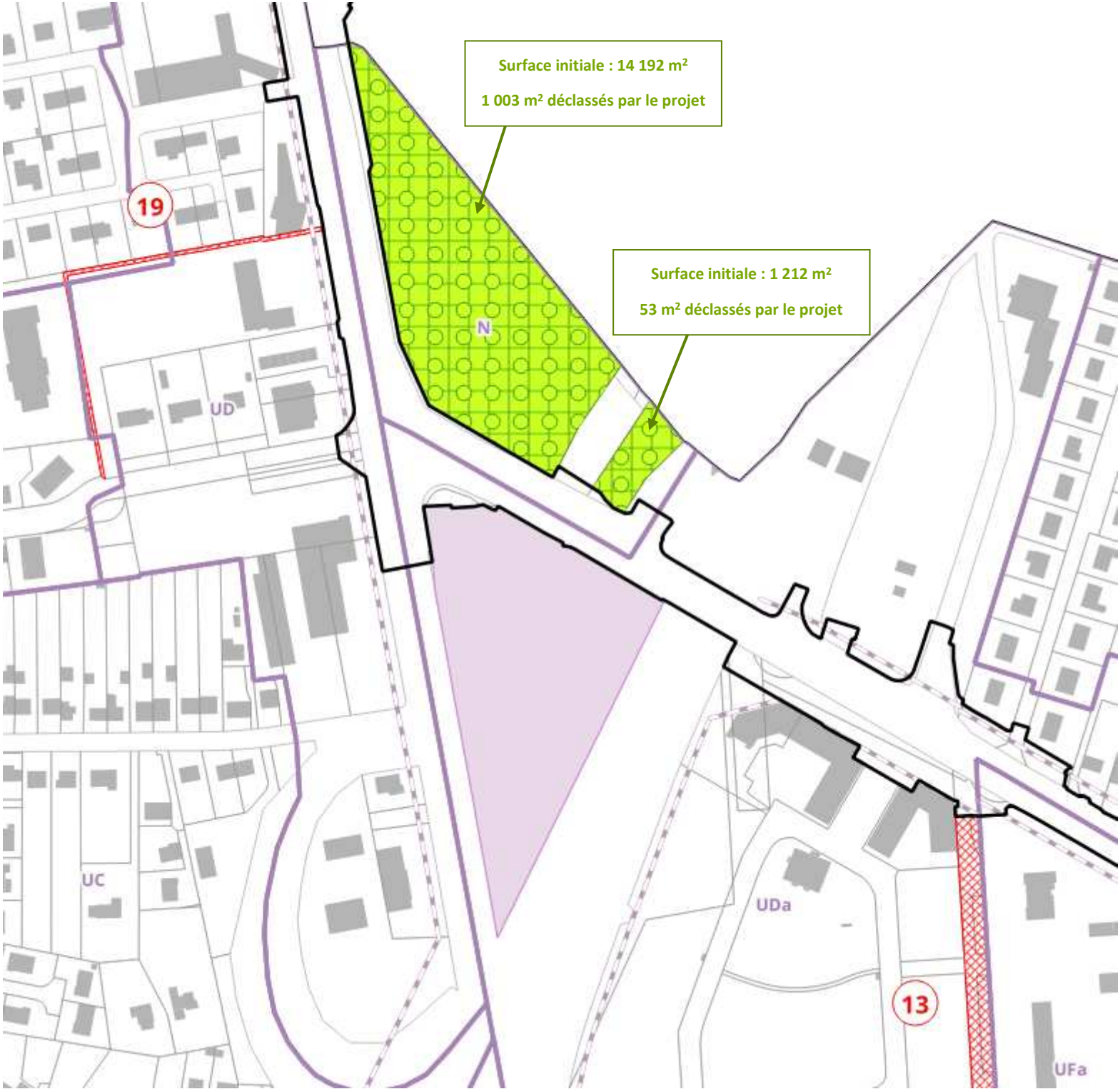


Figure 20 : zoom sur les EBC déclassés et la réduction des surfaces de l'ER n°13 et du périmètre d'attente de projet avec indication de l'emprise projet





Figure 22 : zoom sur les EBC déclassés et la réduction des surfaces de l'ER n°13 et du périmètre d'attente de projet

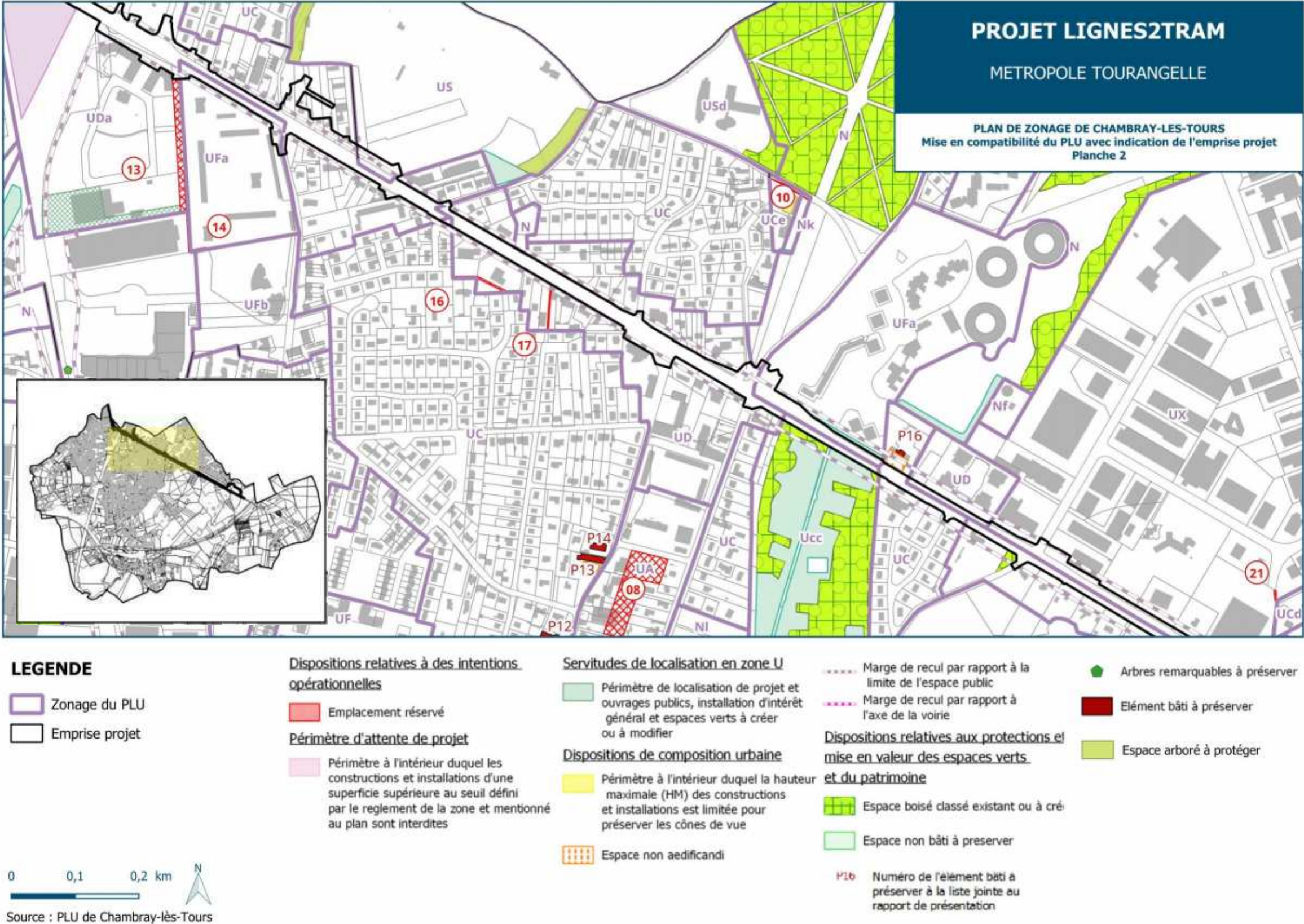


Figure 23 : extrait du plan de zonage du PLU de Chambray-lès-Tours avec indication de l'emprise projet après mise en compatibilité – Planche 2 (source : SEGIC Ingénierie/PLU de Chambray-lès-Tours)



Figure 24 : espaces non bâtis à préserver avant mise en compatibilité à gauche et après mise en compatibilité à droite (zoom)

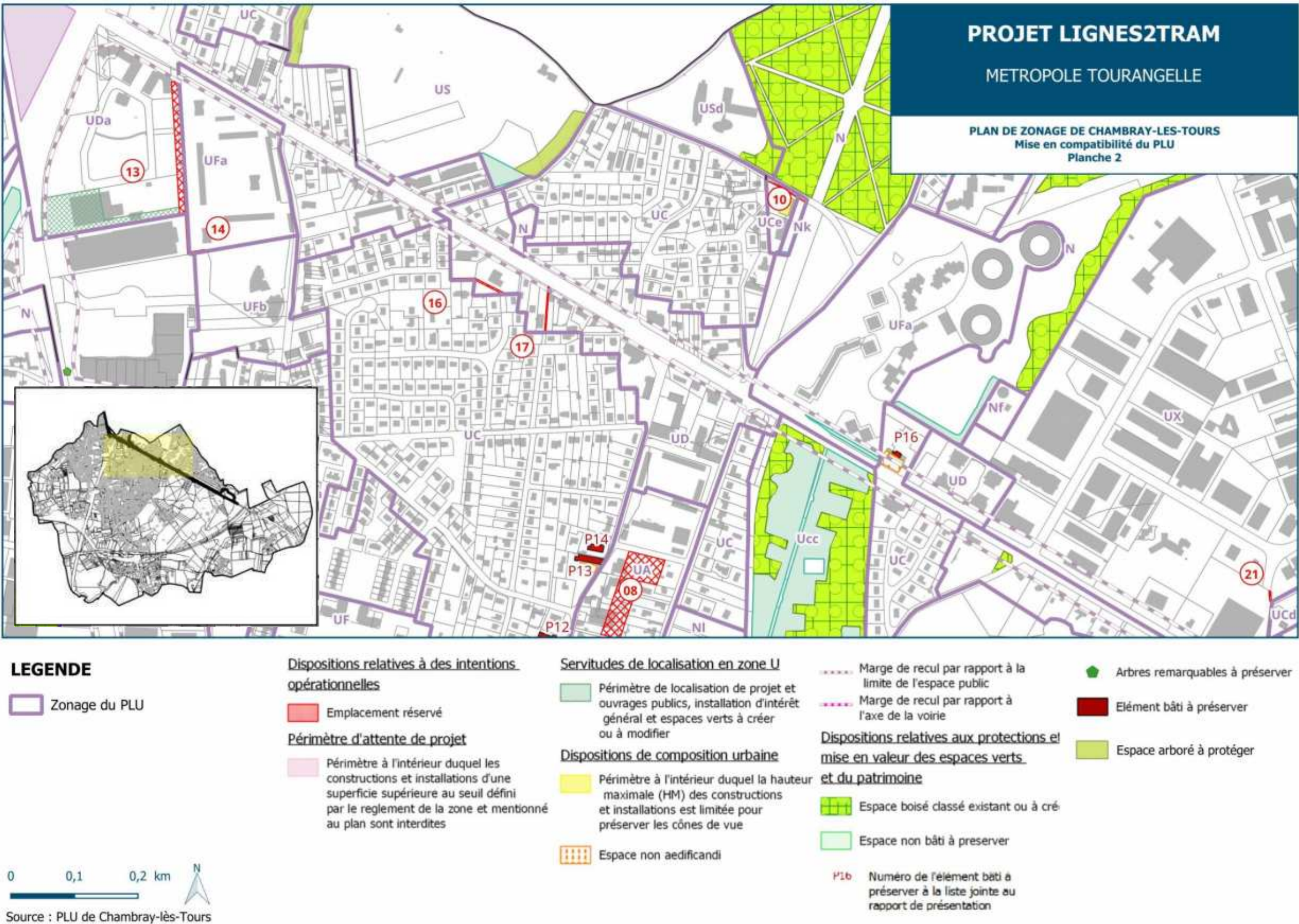


Figure 25 : extrait du plan de zonage du PLU de Chambray-lès-Tours après mise en compatibilité – Planche 2 (source : SEGIC Ingénierie/PLU de Chambray-lès-Tours)

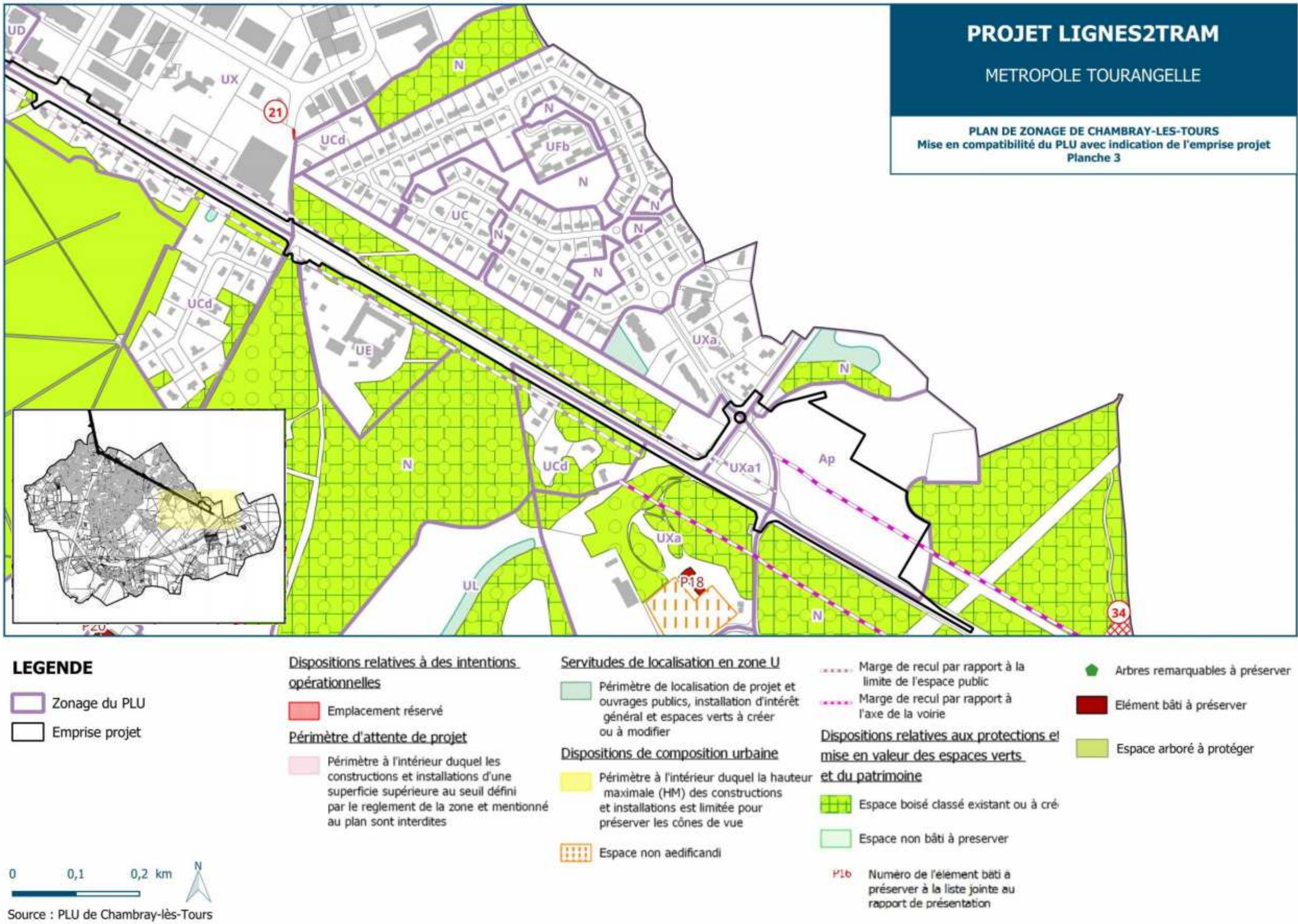


Figure 26 : extrait du plan de zonage du PLU de Chambray-lès-Tours avec indication de l'emprise projet après mise en compatibilité – Planche 3 (source : SEGIC Ingénierie/PLU de Chambray-lès-Tours)

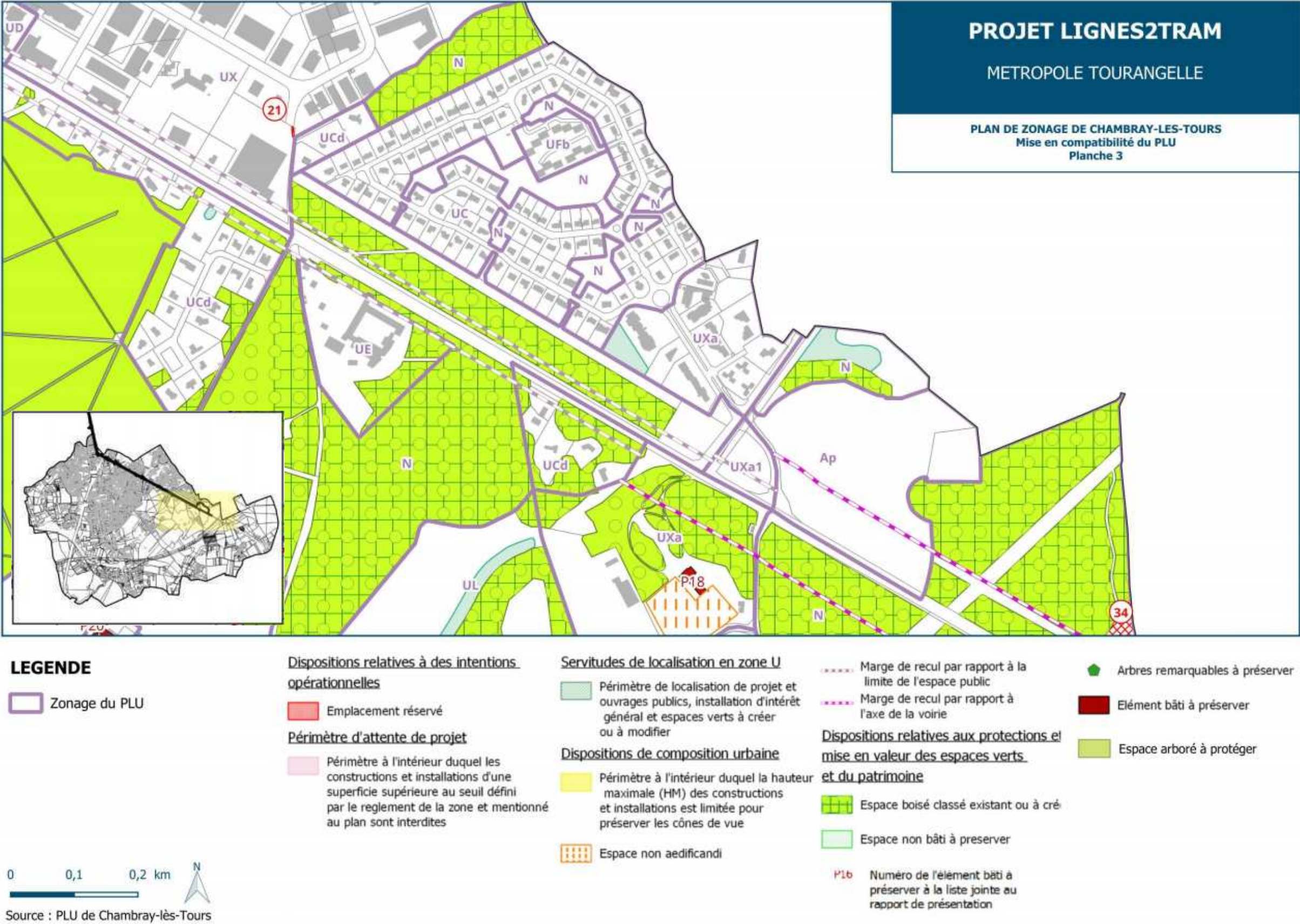


Figure 27 : extrait du plan de zonage du PLU de Chambray-lès-Tours après mise en compatibilité – Planche 3 (source : SEGIC Ingénierie/PLU de Chambray-lès-Tours)

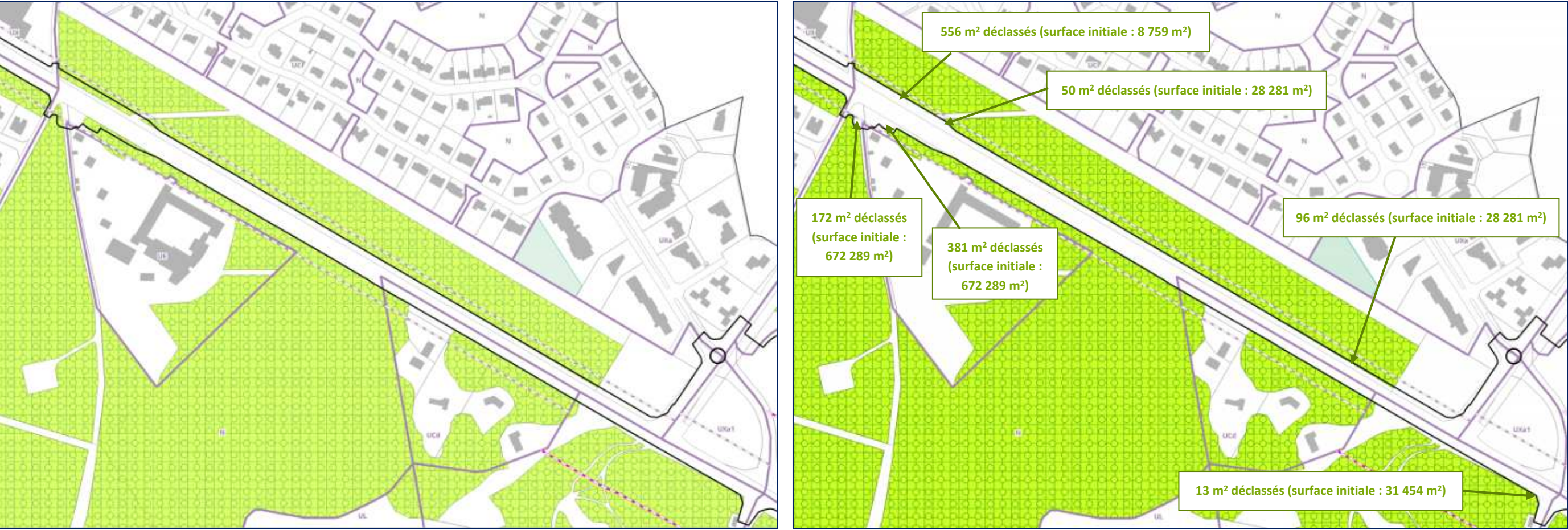


Figure 28 : zoom sur les EBC déclassés sur la planche 3 avec indication de l'emprise projet



Figure 29 : zoom sur les EBC déclassés sur la planche 3

Le projet nécessite le déclassement d’une surface de 2 324 m² d’EBC sur le territoire de Chambray-lès-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 30 : Surfaces d’EBC déclassées

EBC	SURFACE INITIALE	SURFACE DECLASSEE	SURFACE APRES DECLASSEMENT
EBC avenue de la République Nord 1	14 192 m²	1 003 m²	13 189 m²
EBC avenue de la République Nord 2	1 212 m²	53 m²	1 159 m²
EBC avenue de la République Sud 1	8 759 m²	556 m²	8 203 m²
EBC avenue de la République Sud 2	28 281 m²	146 m²	28 135 m²
EBC avenue de la République Sud 3	672 289 m²	553 m²	671 736 m²
EBC avenue de la République Sud 4	31 454 m²	13 m²	31 441 m²
TOTAL	756 187 m²	2 324 m²	753 863 m²

2.3 EVOLUTION DE LA LISTE DES EMPLACEMENTS RESERVES FIGURANT SUR LE PLAN DE ZONAGE

L'évolution apportée à la liste des emplacements réservés consiste à supprimer les ER n°11, 15, 18 et 22 qui ne sont plus d'actualité avec le projet de ligne 2 de tramway.

Tableau 2 : liste des emplacements réservés avant mise en compatibilité

Numéro	Destination	Bénéficiaire
1	Cheminement piétons-vélos entre l'avenue de l'Hommelaie et les Barillers	Commune
2	Carrefour : avenue de l'Hommelaie / chemin de la Brissonnière	Commune
3	Places de stationnement : côté sud de l'allée des Jasmins	Commune
4	Jardins Familiaux : Secteur du Breuil	Commune
5	Carrefour : rue de l'Hippodrome / chemin rural n°59	Commune
6	Elargissement du chemin rural n°59	Commune
7	Aménagement de la voie communale de la Brissonnière aux Mesliers	Commune
8	Espace public en cœur d'îlot entre la mairie et la rue des écoles	Commune
9	Alignement du carrefour de la Marne	Commune
10	Cheminement piétons-vélos le long de la Rue Mansart	Commune
11	Carrefour de Bois Lopin (BHNS)	Commune
12	Aménagement d'une connexion piétonne entre l'allée des Tilleuls et l'allée de la Forêt	Commune
13	Espace végétal et cheminement piétons-vélos entre l'avenue de la République et le Sud de la Porte des Arts	Commune
14	Cheminement piétons-vélos entre la Porte des Arts et la médiathèque	Commune
15	Élargissement de la rue Rolland Pilain (trottoir)	Commune
16	Cheminement piétons-vélos entre la rue Marie Laurencin et l'Allée des Fresnes	Commune
17	Cheminement piétons-vélos entre l'allée des Acacias et l'avenue de la République	Commune
18	Élargissement de la rue Jacques Monod	Commune
19	Cheminement piétons-vélos entre l'avenue du Bois Lopin, la rue Duffy et la route de Bordeaux	Commune
20	Accès en cœur d'îlot depuis la rue de la Fourbisserie	Commune
21	Cheminement piétons-vélos et passage d'une canalisation d'eau potable existante entre l'allée du Petit Buisson et la rue A. Fresnel	Commune
22	Élargissement de l'avenue de la République et de la rue J. Perrin (trottoir)	Commune
23	Carrefour rue Guillaume Louis / Chemin Blanc / Petite Guignardièr	Commune
24	Cheminement piétons-vélos entre la rue Tony Lainé et la rue de la Thibaudière	Commune
25	Élargissement de la rue de la Thibaudière	Commune
26	Cheminement piétons-vélos entre le passage sous la RD910 et le chemin des Renards	Commune
27	Cheminement piétons-vélos entre le hameau du Télégraphe et la Rue Henry Potez	Commune
28	Prolongement du cheminement piétons-vélos entre les rues Faraday et Maupas	Commune
29	Cheminement piétons-vélos entre la rue G. de Roberval et le parking de Castorama	Commune
30	Élargissement de la Rue Etienne Cosson	Commune
31	Création d'une voie nouvelle et d'un franchissement de l'A10 entre les Touches et la Vrillonnerie, et aménagement d'un bassin de rétention des eaux pluviales	Commune
32	Carrefour de l'avenue du Grand Sud et de la rue Paul Langevin	Commune
33	Aménagement d'une liaison douce entre la rue Calder et la rue du Val violet	Commune
34	Ligne à grande vitesse Sud Europe Atlantique	Réseau Ferré de France
35	Déplacement du péage de Sorigny et aménagements liés à la 3ème voie de l'A10	Cofiroute
36	Aménagement de la RD943 entre le chemin de la Coudre et le giratoire de la Ricotière	Conseil général d'Indre-et-Loire
37	Aménagements liés à la 3ème voie de l'A10	Cofiroute
38	Réalisation d'un arrêt de bus et d'un accès piétonnier rue de la Fourbisserie	Commune

Tableau 3 : liste des emplacements réservés après mise en compatibilité

Numéro	Destination	Bénéficiaire
1	Cheminement piétons-vélos entre l'avenue de l'Hommelaie et les Barillers	Commune
2	Carrefour : avenue de l'Hommelaie / chemin de la Brissonnière	Commune
3	Places de stationnement : côté sud de l'allée des Jasmins	Commune
4	Jardins Familiaux : Secteur du Breuil	Commune
5	Carrefour : rue de l'Hippodrome / chemin rural n°59	Commune
6	Elargissement du chemin rural n°59	Commune
7	Aménagement de la voie communale de la Brissonnière aux Mesliers	Commune
8	Espace public en cœur d'îlot entre la mairie et la rue des écoles	Commune
9	Alignement du carrefour de la Marne	Commune
10	Cheminement piétons-vélos le long de la Rue Mansart	Commune
11	Carrefour de Bois Lopin (BHNS)	Commune
12	Aménagement d'une connexion piétonne entre l'allée des Tilleuls et l'allée de la Forêt	Commune
13	Espace végétal et cheminement piétons-vélos entre l'avenue de la République et le Sud de la Porte des Arts	Commune
14	Cheminement piétons-vélos entre la Porte des Arts et la médiathèque	Commune
15	Élargissement de la rue Rolland Pilain (trottoir)	Commune
16	Cheminement piétons-vélos entre la rue Marie Laurencin et l'Allée des Fresnes	Commune
17	Cheminement piétons-vélos entre l'allée des Acacias et l'avenue de la République	Commune
18	Élargissement de la rue Jacques Monod	Commune
19	Cheminement piétons-vélos entre l'avenue du Bois Lopin, la rue Duffy et la route de Bordeaux	Commune
20	Accès en cœur d'îlot depuis la rue de la Fourbisserie	Commune
21	Cheminement piétons-vélos et passage d'une canalisation d'eau potable existante entre l'allée du Petit Buisson et la rue A. Fresnel	Commune
22	Élargissement de l'avenue de la République et de la rue J. Perrin (trottoir)	Commune
23	Carrefour rue Guillaume Louis / Chemin Blanc / Petite Guignardièr	Commune
24	Cheminement piétons-vélos entre la rue Tony Lainé et la rue de la Thibaudière	Commune
25	Élargissement de la rue de la Thibaudière	Commune
26	Cheminement piétons-vélos entre le passage sous la RD910 et le chemin des Renards	Commune
27	Cheminement piétons-vélos entre le hameau du Télégraphe et la Rue Henry Potez	Commune
28	Prolongement du cheminement piétons-vélos entre les rues Faraday et Maupas	Commune
29	Cheminement piétons-vélos entre la rue G. de Roberval et le parking de Castorama	Commune
30	Élargissement de la Rue Etienne Cosson	Commune
31	Création d'une voie nouvelle et d'un franchissement de l'A10 entre les Touches et la Vrillonnerie, et aménagement d'un bassin de rétention des eaux pluviales	Commune
32	Carrefour de l'avenue du Grand Sud et de la rue Paul Langevin	Commune
33	Aménagement d'une liaison douce entre la rue Calder et la rue du Val violet	Commune
34	Ligne à grande vitesse Sud Europe Atlantique	Réseau Ferré de France
35	Déplacement du péage de Sorigny et aménagements liés à la 3ème voie de l'A10	Cofiroute
36	Aménagement de la RD943 entre le chemin de la Coudre et le giratoire de la Ricotière	Conseil général d'Indre-et-Loire
37	Aménagements liés à la 3ème voie de l'A10	Cofiroute
38	Réalisation d'un arrêt de bus et d'un accès piétonnier rue de la Fourbisserie	Commune

2.4 EVOLUTION DU REGLEMENT ECRIT

Les évolutions apportées au règlement écrit de la zone UX sont mentionnées en **vert** dans la dernière colonne du tableau en page suivante.

Nota : pour rappel, le projet est autorisé au droit des sous zonages UXa et UXa1, dans lesquels « *les constructions et installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif* » sont admises sous conditions. Cette formulation est reprise dans le cadre de la mise en compatibilité du zonage UX (validée avec la commune de Chambray-lès-Tours lors de la réunion du 4 mai 2021).

Tableau 4 : évolutions du règlement écrit du PLU de Chambray-lès-Tours

ZONE	OCCUPATIONS ET UTILISATIONS DU SOL INTERDITES	OCCUPATIONS ET UTILISATIONS DU SOL SOUMISES A CONDITIONS PARTICULIERES	EVOLUTIONS DU REGLEMENT POUR MISE EN COMPATIBILITE (EN VERT)
UX <i>Zone urbaine dédiée aux activités économiques</i>	<p>UX- Article 1 :</p> <p>Toutes les occupations et utilisations du sol non prévues à l'article 2 sont interdites.</p> <p>De plus, est interdit le comblement des puits, des mares, des zones humides et des fossés, sauf pour des raisons techniques dûment justifiées.</p>	<p>UX- Article 2 :</p> <p>Sont admises à conditions :</p> <ul style="list-style-type: none">- De ne pas porter atteinte à la salubrité et à la sécurité du milieu environnant ainsi qu'aux paysages ;- D'être compatibles avec les équipements publics existants ou prévus ; <p>Les occupations et utilisations du sol suivantes :</p> <ul style="list-style-type: none">- Les constructions à usage industriel, artisanal, commercial, d'entrepôt, de bureaux et l'hébergement hôtelier ;- Les installations classées pour la protection de l'environnement à condition qu'elles soient liées à l'activité urbaine de la zone ou du secteur concerné et qu'elles ne présentent pas pour le voisinage immédiat des risques ou des nuisances particulières ;- Les habitations et leurs annexes destinées au logement de personnes [...] ;- L’extension des logements existants à la date d’approbation du présent document et leurs annexes ;- Les entrepôts, stockages et dépôts liés aux constructions autorisées dans la zone, à condition qu’ils ne soient pas visibles depuis de l’avenue du Grand Sud, de la RD 910, de l’A10, de l’avenue de la République et des autres voies structurantes des zones d’activités ;- Les aires de stationnement ouvertes au public liées aux constructions autorisées dans la zone ;- Les antennes de téléphonie mobile et dispositifs associés [...] ;- Les affouillements ou exhaussements du sol liés à une occupation ou utilisation du sol autorisée dans la zone, d'une superficie inférieure à 100 m² et d'une hauteur ou d'une profondeur inférieure à 2 mètres, de même que ceux dépassant ces seuils mais qui ont un rapport direct avec les travaux de voirie, de construction, de fouilles archéologiques ou avec l'aménagement paysager des terrains et espaces libres ;- Les constructions, installations et aménagements liés ou nécessaires à la création ou à l’exploitation de la 3ème voie de l’A10.- Par mesure de sauvegarde et d’évolution du patrimoine, les démolitions sont soumises au permis de démolir. Sont concernées les constructions identifiées au L. 151-19 ainsi que éléments annexes situées sur l’unité foncière, tels portes, portails, grilles et murs de clôture, etc. Ces derniers, en ce qu’ils mettent en valeur un élément bâti identifié, peuvent à ce titre faire l’objet d’une prescription de préservation ou de conservation ; <p>La démolition des éléments bâtis protégés au titre de l'article L 151-19 du Code de l'urbanisme est autorisée exceptionnellement lorsque leur état de vétusté ou des impératifs de sécurité le justifient. Le projet de remplacement éventuel doit s'intégrer dans le paysage urbain préexistant ;</p> <p>Aucune construction, ni aménagement, ni plantation ne devra occulter la vue à partir des « cônes de vue » indiqués aux documents graphiques. Le niveau de perception sera situé à un mètre de sol à partir de l’espace public, suivant un plan horizontal inscrit dans l’angle de cône de vue ;</p> <ul style="list-style-type: none">- Une réhabilitation, une extension ou une surélévation des constructions identifiées au titre de l'article L.151-19 du Code de l'urbanisme peut être refusée dès lors qu'elle porte atteinte, par son implantation, sa volumétrie ou le traitement des façades et toitures, à leur caractère culturel ou historique initial ;- Peut également être refusé tout aménagement portant atteinte au caractère paysager ou écologique des sites non bâtis identifiés au titre de l'article L 151-19 du Code de l'urbanisme.	<p>Sont admises à conditions :</p> <ul style="list-style-type: none">- De ne pas porter atteinte à la salubrité et à la sécurité du milieu environnant ainsi qu'aux paysages ;- D'être compatibles avec les équipements publics existants ou prévus ; <p>Les occupations et utilisations du sol suivantes :</p> <ul style="list-style-type: none">- Les constructions à usage industriel, artisanal, commercial, d'entrepôt, de bureaux et l'hébergement hôtelier ;- Les installations classées pour la protection de l'environnement à condition qu'elles soient liées à l'activité urbaine de la zone ou du secteur concerné et qu'elles ne présentent pas pour le voisinage immédiat des risques ou des nuisances particulières ; <p>- Les constructions et installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif.</p> <p>[...]</p>

