



**CHÂTEAUROUX**  
Métropole

# PLAN LOCAL D'URBANISME INTERCOMMUNAL

CHÂTEAUROUX MÉTROPOLE

**ÉTUDE LOI BARNIER  
RD 920 (CHÂTEAUROUX)**





# Sommaire

1 Le contexte .....	4
1.1 Le cadre de l'analyse.....	5
1.2 Localisation.....	6
1.3 L'environnement.....	8
2 Reportage photographique .....	10
3 Le projet.....	13
3.1 Les objectifs.....	14
3.2 Les orientations en matière de paysage et d'environnement.....	15
4 Conclusion.....	17

# 1

## LE CONTEXTE

---

# 1.1 Le cadre de l'analyse

La présente étude se réfère aux dispositions du Code de l'Urbanisme rénové suite à l'ordonnance du 23 septembre 2015 et au décret du 28 septembre 2015.

## > **L'article L111-6 du Code de l'Urbanisme**

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

## > **L'article L111-7 du Code de l'Urbanisme**

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

- 1° Aux constructions ou installations liées ou nécessaires aux infrastructures routières ;
- 2° Aux services publics exigeant la proximité immédiate des infrastructures routières ;
- 3° Aux bâtiments d'exploitation agricole ;
- 4° Aux réseaux d'intérêt public.

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

## > **L'article L111-8 du Code de l'Urbanisme**

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

Les articles L111-6 et suivants du Code de l'Urbanisme ont pour objectifs d'encadrer l'aménagement des abords des grands axes routiers en périphérie urbaine et en entrée de ville, et de garantir une bonne insertion des extensions urbaines. Ces dispositions légales sont issues de l'article 52 de la loi du 2 février 1995, dite « Loi Barnier », portant sur la qualité urbaine et paysagère le long de certaines voies en entrée de ville.

Cette législation intervient plus spécifiquement sur les abords des axes routiers identifiés « à grande circulation », c'est-à-dire, d'après l'article L110-3 du Code de la Route : « *celle que soit leur appartenance domaniale, les routes qui permettent d'assurer la continuité des itinéraires principaux et, notamment, le délestage du trafic, la circulation des transports exceptionnels, des convois et des transports militaires et la desserte économique du territoire, et justifient, à ce titre, des règles particulières en matière de police de la circulation. La liste des routes à grande circulation est fixée par décret, après avis des collectivités et des groupements propriétaires des voies* » (Décret n°2010-578 du 31 mai 2010).

Les articles L111-6 et suivants du Code de l'Urbanisme sont une opportunité de questionner et définir les conditions d'insertion paysagère des espaces situés à proximité des axes de circulation qui représentent généralement les premières « vitrines » des entrées de ville ou de village dans les communes.

Ces principes législatifs n'ont pas pour objectif de maintenir systématiquement l'inconstructibilité dans les espaces proches des infrastructures de grande circulation, mais plutôt d'inciter une réflexion sur la qualité de l'urbanisation de ces espaces. En effet, le législateur propose de modifier les restrictions de constructibilité si la commune s'engage dans une réflexion sur l'aménagement et les règles d'urbanisme garantissant une qualité des espaces en bords de route et entrées de ville.

# 1.2 Localisation générale

La présente étude a pour objectif de justifier l'aménagement des abords de la RD 920 sur la commune de Châteauroux. Celle-ci est située dans le département de l'Indre, en Région Centre-Val de Loire et constitue la ville-centre de l'Agglomération de Châteauroux Métropole, pôle à part entière, du fait de son envergure liée aux nombreux emplois, services et équipements qu'elle concentre. Elle représente d'ailleurs près de 60% de la population de l'Agglomération et 20% de celle de l'Indre. Dans le cadre de l'élaboration de son PLUi, l'Agglomération souhaite aménager un terrain bordant la RD 920, au sud de la ville de Châteauroux. Ce site de projet s'inscrit dans le prolongement de la zone d'activités Chevaliers/Ingrains, de l'autre côté de la rocade (RD 920).

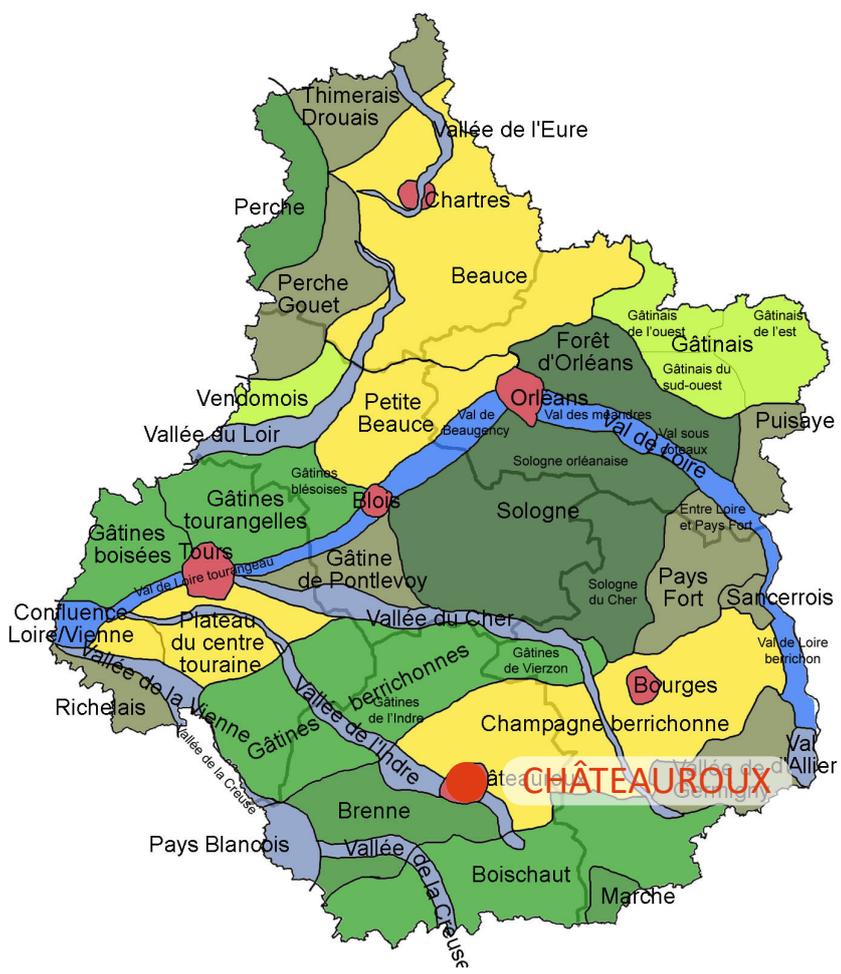


- Localisation de Châteauroux dans l'Agglomération de Châteauroux Métropole -



- Localisation du site d'étude sur la commune de Châteauroux -

# 1.3 L'environnement



- Les unités paysagères régionales de la région Centre - Source : Atlas des paysages de la région Centre, DREAL

Châteauroux se trouve à l'interface de plusieurs grandes unités paysagères que sont la champagne berrichonne, la Brenne, le Boischaud méridional et les Gâtines de l'Indre. Elle contient, à ce titre, une part des motifs identitaires du département.

A l'Est, le Val de l'Indre donne une limite franche à la Brenne et à la Champagne avant d'accéder au Boischaud méridional tandis qu'à l'Ouest, le Val d'Indre conduit vers les Gâtines de l'Indre.

La ville est traversée par la structure naturelle «Val de l'Indre», parfaitement lisible. L'Indre et ses abords constitue une composante essentielle de l'espace.

Au Nord, le paysage évolue progressivement de l'espace urbanisé aux grandes surfaces agricoles caractéristiques de la Champagne Berrichonne. Les zones d'activités marquent cette transition.

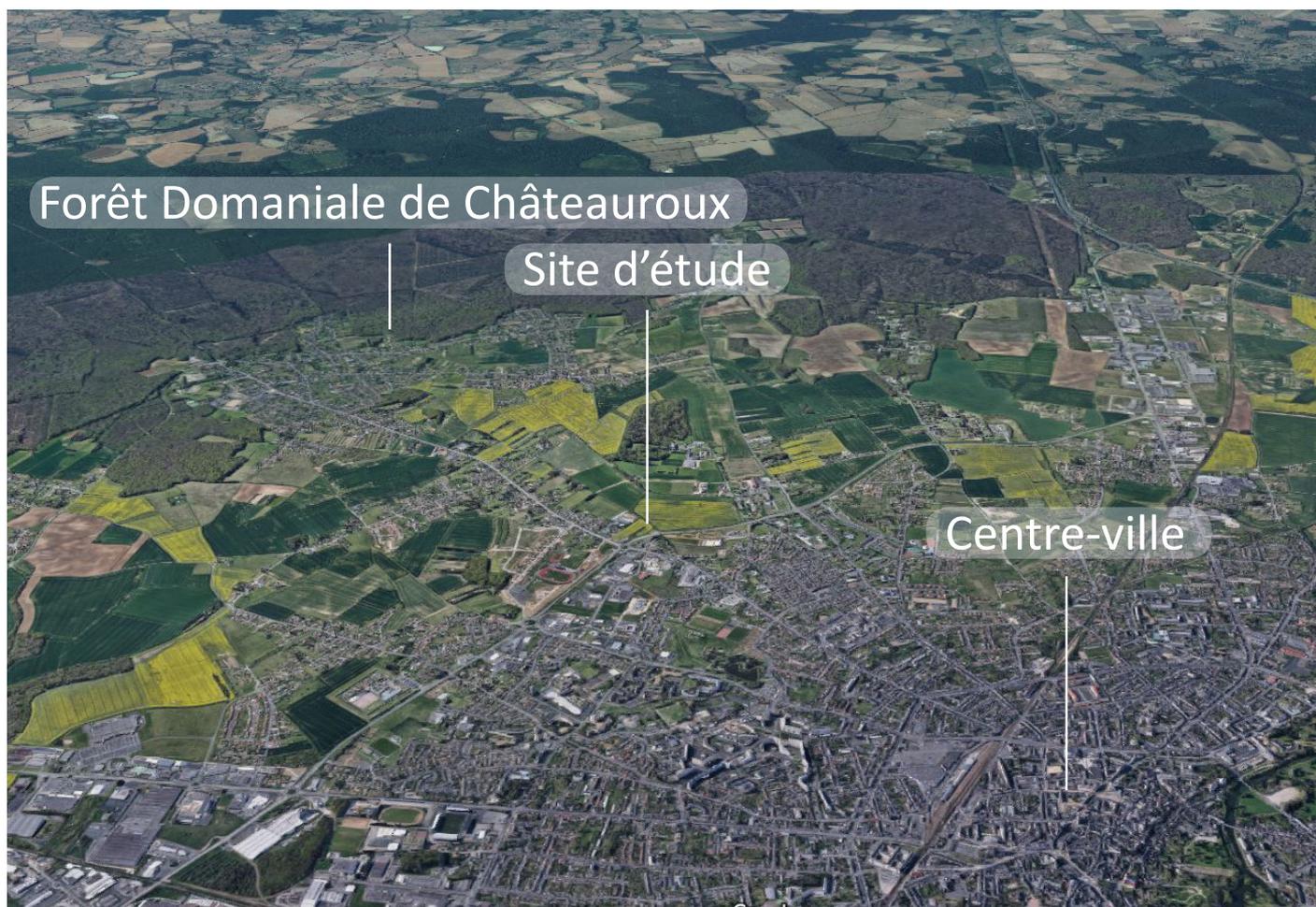
Au Sud, le passage de la ville à la Brenne se fait par une diminution de la densité bâtie et une augmentation des surfaces boisées (menant à la forêt domaniale de Châteauroux).

Source : Atlas des Paysages de l'Indre

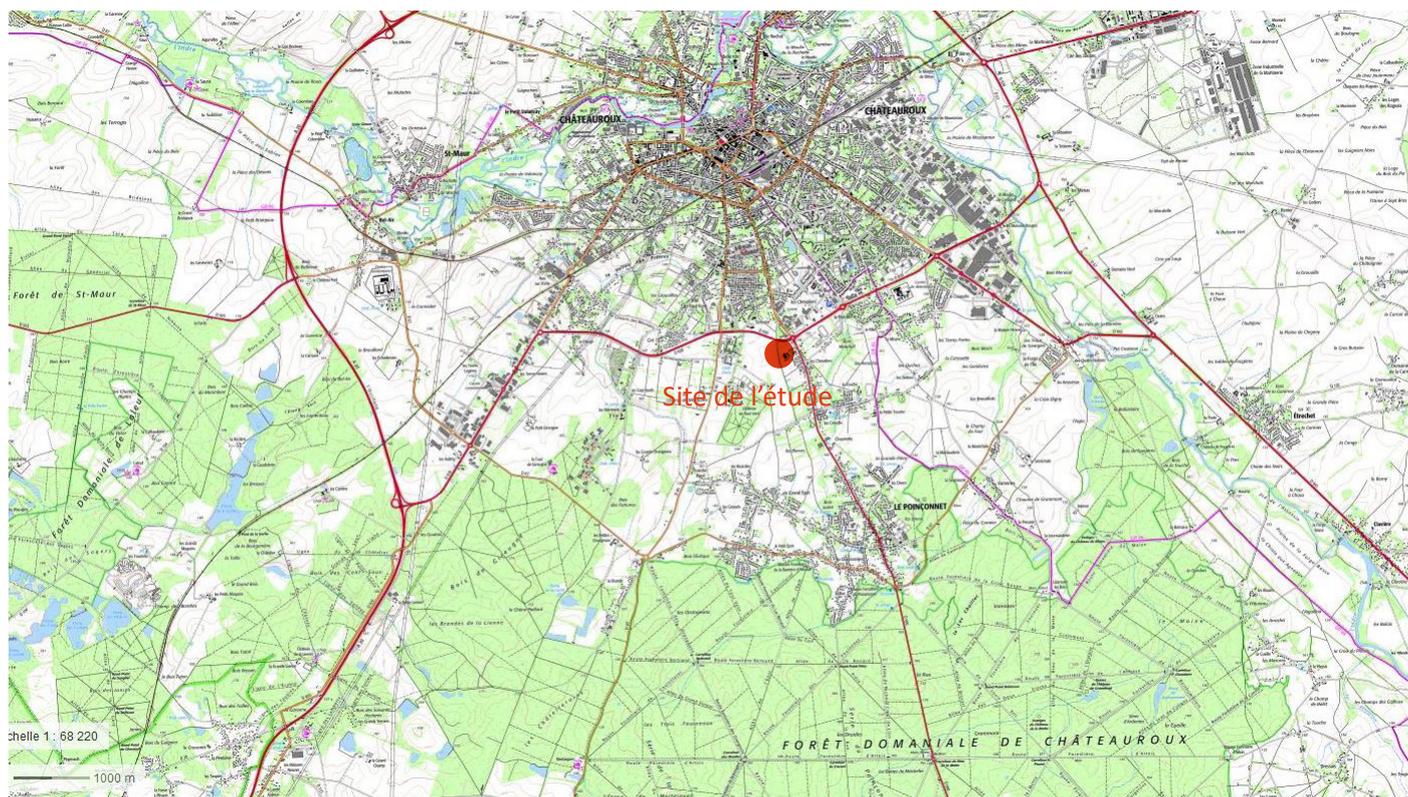


- La Vallée de l'Indre, parfaitement lisible dans la ville de Châteauroux -

Le secteur de projet concerné par la présente étude se situe sur la marge Sud du tissu urbain constitué.



- Vue aérienne -



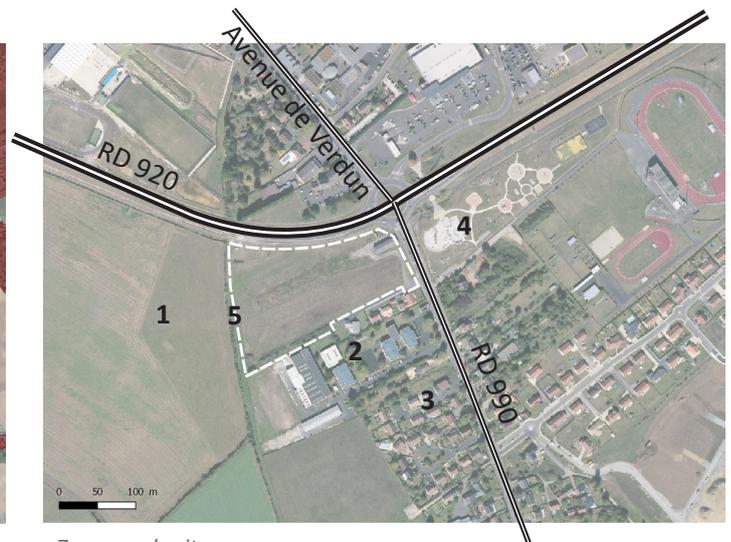
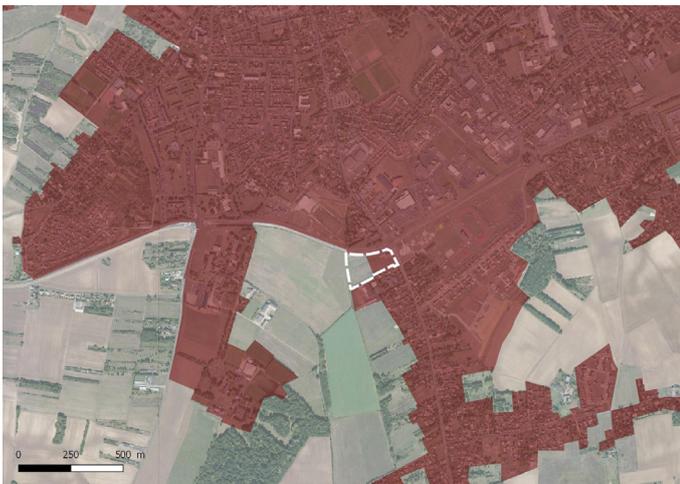
0 1000 m

- Extrait carte IGN -

# 1.4 Le site

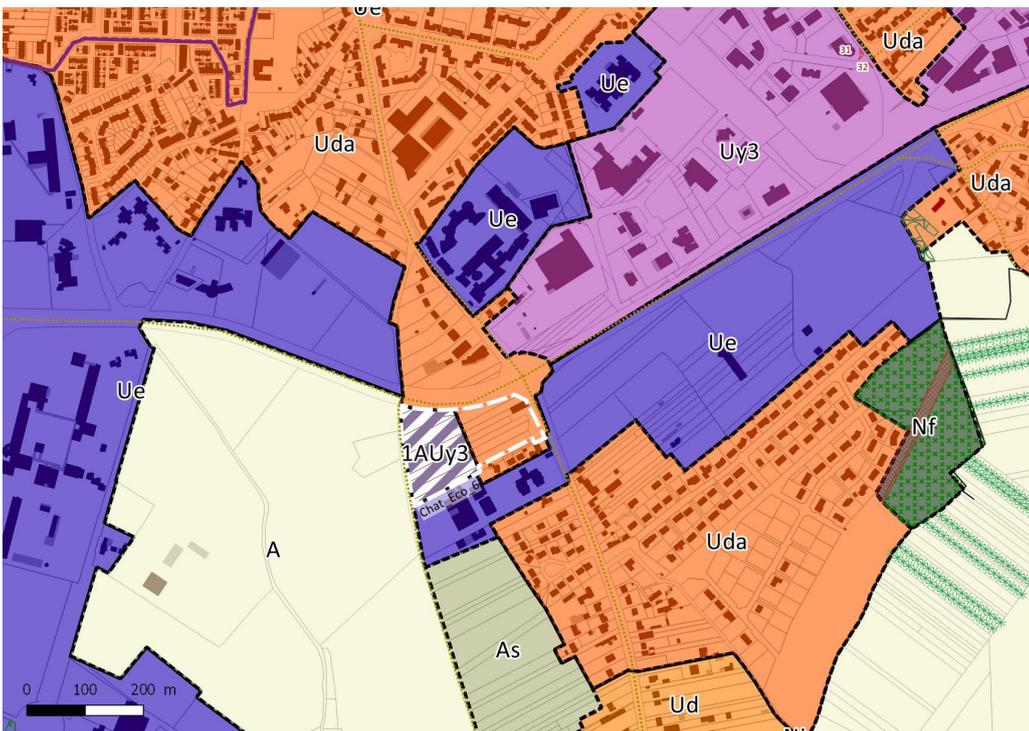
Le site marque l'angle de la rocade Sud (RD 920) et de l'avenue Patureau Francoeur (RD 990) à partir de laquelle il est accessible. Le secteur est situé à l'interface entre des terres agricoles (1) et un espace urbanisé à vocation multiple : le centre de formation des apprentis du bâtiment au Sud (2), un tissu pavillonnaire dans son prolongement (3) et des équipements de loisirs à l'est (4). Au Nord, se trouve la zone artisanale et commerciale des Chevaliers. Un chemin rural borde la limite Ouest du site (5).

 Enveloppe urbaine existante



- Localisation du site à l'échelle de la partie urbaine Sud de Châteauroux - - Zoom sur le site -

Le site est classé, en partie en zone à urbaniser dans le PLUi (secteur 1AUy3), et en partie en zone Urbaine (Udc). Il est destiné à accueillir des activités économiques de type artisanales ou tertiaires. Le choix s'est porté sur ce site au regard de son positionnement entre deux zones déjà artificialisées (la rocade au Nord et le centre de formation au Sud). La proximité immédiate avec la zone artisanale et commerciale des Chevaliers conforte ce choix.



- Extrait du document graphique du PLUi -

# 2

# REPORTAGE PHOTOGRAPHIQUE

---



- Carte de localisation des prises de vues -



A l'arrivée de l'Ouest, différentes masses boisées occupent le côté gauche de la voie de circulation. A droite, la vue s'ouvre sur des champs et quelques constructions se détachent de la végétation.



Les champs viennent à la rencontre des espaces artificialisés. Le paysage est très ouvert, aucune végétation haute n'existant sur le site.

# 3

## LE PROJET

## 3.1 Les objectifs

Le site de projet, qui couvre une superficie de 2,7 hectares, se situe au contact direct d'une zone urbanisée bordant la rocade (RD 920). Il s'inscrit dans le prolongement d'un tissu urbain déjà constitué et vient en « épaisseur » de ce dernier. Le projet d'aménagement poursuit l'objectif de réduire la marge de recul inconstructible liée à la RD 920 (qui longe la limite Nord du site) à 35 mètres. Le site constitue une des principales zone d'accueil d'activités de rang local (1AUy3), réservée aux activités artisanales (seuls 5 sites d'emprise limitée ont été identifiés en tant que futures zones de développement local à l'échelle de l'Agglomération). L'étude a pour objectif d'optimiser la disponibilité foncière au sein du site, tout en répondant aux enjeux paysagers, fonctionnels et sécuritaires liés à la proximité de la RD 920. La réduction de la marge de recul s'avère nécessaire pour permettre l'aménagement de cette zone d'activités.

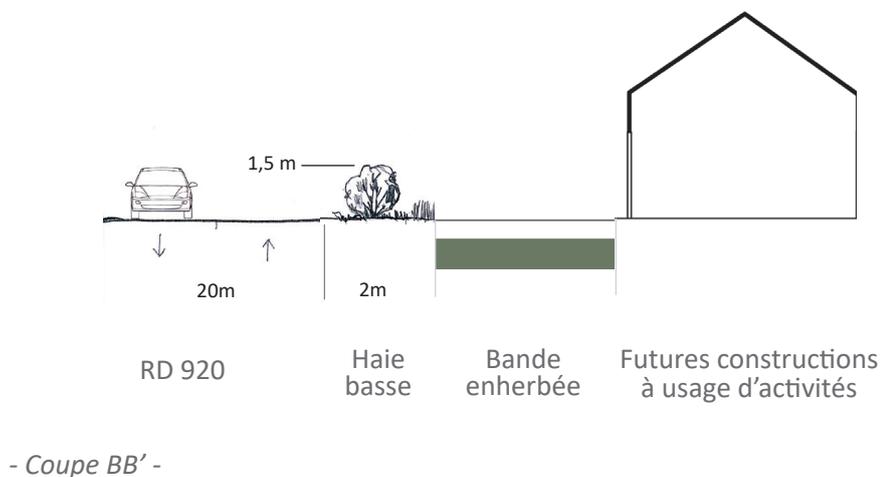
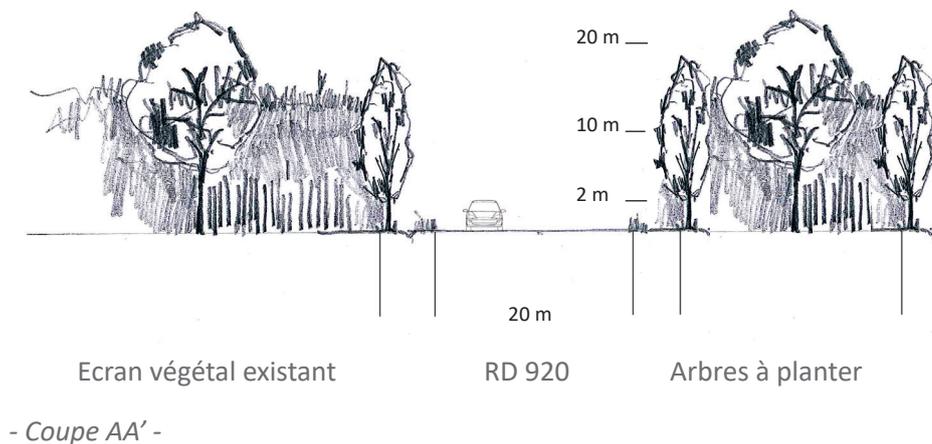


La marge d'inconstructibilité résiduelle entre l'axe routier et les emprises constructibles envisagées aurait pour but d'accueillir un espace enherbé planté.

## 3.2 Les orientations en matière de paysage et d'environnement

Afin d'assurer une transition harmonieuse avec les espaces agricoles situés à l'ouest, le projet propose de planter une haie champêtre constituée d'arbres de haut jet. Cela créera une symétrie de l'écran végétal déjà existant au Nord de la RD 920. Du point de vue de l'automobiliste, celui-ci découvre ainsi une entrée végétale en arrivant depuis l'Ouest. Derrière cette haie champêtre, une bande enherbée est conservée afin de limiter l'imperméabilisation des sols aux abords du fossé existant.

La création de ce «cordon» végétal et d'une bande enherbée agrémentée d'une haie basse le long de la rocade permet de concilier visibilité des entreprises et qualité paysagère de l'entrée de ville.





- Schéma d'orientations -

Alignement d'arbres



Strate arbustive horticole  
< 1m80



Bande enherbée



Périmètre de  
constructibilité  
envisagé



Principe d'accès au site



## 4

## CONCLUSION

La localisation du site étudié, dans la continuité de zones déjà bâties répond à une logique d'implantation urbaine évidente : entre trois linéaires artificialisés (rocade au Nord, bâtiment d'activités à l'est et centre de formation au Sud), il vient «épaissir» le tissu urbain existant. La frange boisée à l'Ouest viendra créée une zone tampon avec l'espace agricole et limitera strictement les impacts de nouvelles constructions sur la qualité paysagère de l'entrée de ville.

L'accès au secteur s'effectuera sur la RD 990.

Par conséquent, la réduction de la marge d'inconstructibilité de 75 mètres à 35 mètres sur le site de projet étudié n'aura pas d'incidences sur l'environnement.