



**CHÂTEAUROUX**  
Métropole

# PLAN LOCAL D'URBANISME INTERCOMMUNAL

CHÂTEAUROUX MÉTROPOLE

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





# Sommaire

1 Le contexte .....	4
1.1 Le cadre de l'analyse.....	5
1.2 Localisation générale.....	6
1.3 L'environnement.....	7
1.4 Le site.....	9
2 Reportage photographique .....	11
3 Le projet.....	14
3.1 Les objectifs.....	15
3.2 Les orientations en matière de paysage et d'environnement.....	16
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.

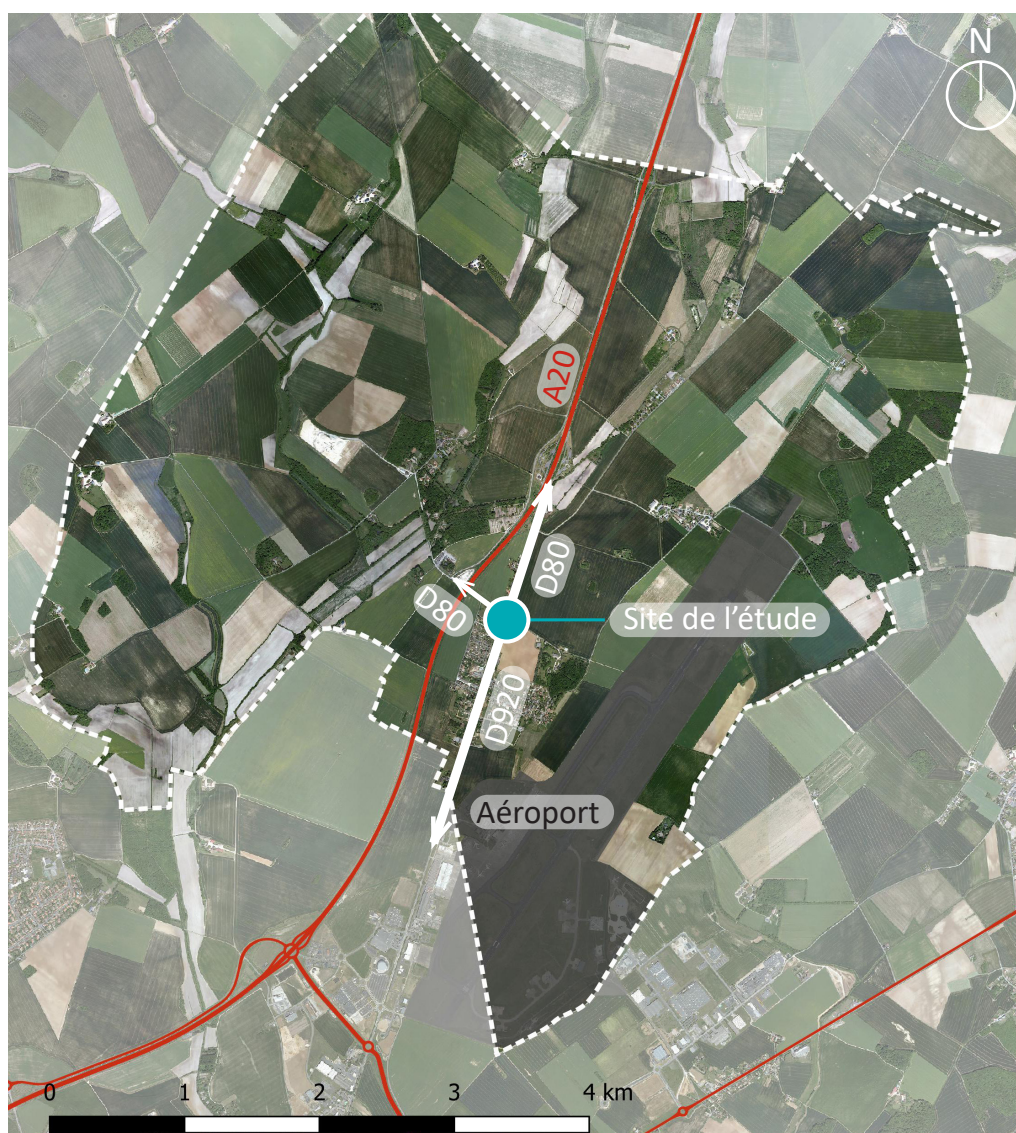
Ces principes législatifs n'ont pas pour objectif de maintenir systématiquement l'inconstructibilité dans les espaces proches des infrastructures de grande circulation, mais plutôt d'inciter une réflexion sur la qualité de l'urbanisation de ces espaces. En effet, le législateur propose de modifier les 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 Coings. Celle-ci est située dans le département de l'Indre, en Région Centre-Val de Loire et appartient à l'Agglomération de Châteauroux Métropole. Dans le cadre de l'élaboration de son PLUi, l'Agglomération souhaite aménager un terrain bordant la RD 920, au nord du hameau de Céré. Le hameau de Céré où s'inscrit le projet d'aménagement est le pôle de vie principal de la commune puisque trois quarts des habitants résident dans cette entité. Les principaux équipements (sportifs, scolaires...) y sont d'ailleurs retrouvés. Le développement du hameau de Céré est lié à son accessibilité aisée, au nord de l'Agglomération et à la présence de grandes zones d'activités à proximité.



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



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

# 1.3 L'environnement



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

Jusqu'au milieu du XIX<sup>e</sup> siècle, la Champagne berrichonne présentait une certaine diversité : landes à moutons, terres labourées et jachères se partageaient les grands espaces, jardins et vergers entouraient les villages et les vignes garnissaient les « côtes » les mieux exposées. Les alignements d'arbres le long des chemins donnaient corps à la structure de l'ensemble. Fonds de vallées humides et marais offraient de précieux pâturages, oasis au milieu des sèches étendues du plateau calcaire.

La disparition de la vigne à la fin du XIX<sup>e</sup> siècle, attaquée par le phylloxera, et la crise de l'élevage du mouton (effondrement du prix de la laine, épidémie de la maladie du charbon) incitent les agriculteurs à s'orienter vers la monoculture céréalière alors en plein essor grâce à la diffusion des engrais chimiques et au développement de la mécanisation. La régression des boisements au profit des cultures est beaucoup plus tardive (elle commence dans les années 1960).

Au lendemain de la Seconde Guerre mondiale, l'élevage ovin a presque totalement disparu. L'uniformisation se parachève avec l'extension des cultures industrielles et la généralisation des remembrements.

(Extrait de l'Atlas des paysages de l'Indre, DREAL Centre-Val de Loire)

Cette description est confirmée par l'atlas des paysages de l'Indre qui localise les deux tiers du territoire de Coings dans l'entité « Champagne, plaine d'Issoudun » (le tiers restant est rattaché à l'entité de Châteauroux et concerne uniquement la partie Sud de la commune n'intégrant pas le site d'étude). Cette entité est aujourd'hui caractérisée par des sols largement dédiés à l'agriculture, formant un damier cultivé et ouvert sur un plateau au relief plat. Les motifs

Coings se situe dans la région naturelle de la Champagne berrichonne. La Champagne berrichonne est un plateau calcaire, un pays de plaine ouverte traversé par le Cher et l'Indre. Il est délimité par les pays boisés qui l'entourent : Gâtine de Valencay, Sologne, Pays-Fort, Sancerrois, anciennes terres de la Principauté de Boisbelle, Boischaud et Brenne.

paysagers principaux sont des éléments verticaux rompant la monotonie : château d'eau, silo à grains, bosquets et massifs boisés, etc.



- Vue depuis la RD 80c à Coings, à proximité du lieu-dit Le Moulin de Notz -

Quelques cours d'eaux traversent la commune : la rivière Ringoire, affluent de l'Indre et les ruisseaux de l'Angolin, Les Fontaines et La Fosse Noire. Ces-derniers sont entourés par des milieux boisés et quelques marais et petits étangs ponctuent le réseau hydrographique.

La commune comporte également plusieurs petits bois et châteaux entourés de leur domaine.

Enfin, les routes constituent un autre motif paysager important ; en effet, le réseau viaire, aéré et géométrique, rayonne depuis les villes et les villages. Le hameau de Céré l'illustre avec le passage de la RD 920 en son cœur et son embranchement avec la RD 80.

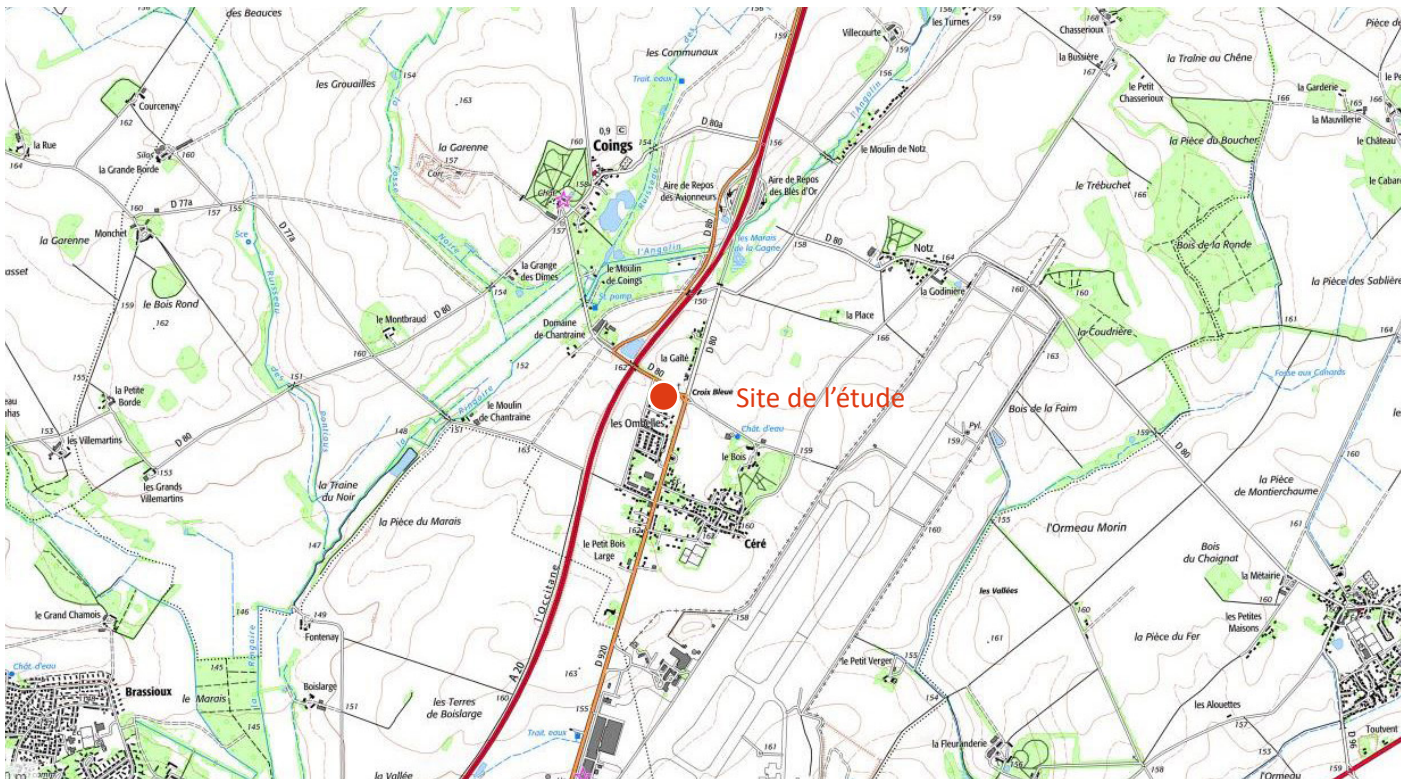


- Entrée dans le hameau de Céré à Coings par le Sud, RD 920 -

La RD 920 concernée par la présente étude correspond à l'ancienne RN 20 qui traversait autrefois l'Agglomération de Châteauroux selon un axe Nord-Sud. Aujourd'hui, elle se raccroche de part et d'autre à l'autoroute A20 (l'Occitanie) regagnant Paris au Nord et Limoges au Sud. Elle borde la limite Est du site d'étude.

Ce dernier est délimité au Nord par la RD 80a, qui formalise une limite physique claire contenant le développement de l'urbanisation de Céré au Sud de cet axe.





- Extrait carte IGN -

## 1.4 Le site

Le site marque l'entrée dans le hameau de Céré depuis la RD 920 et fait face à une opération d'habitat en cours de viabilisation (de l'autre côté de la RD) (1). A l'ouest, la parcelle borde un terrain où sont stationnés des véhicules pour le compte d'une entreprise d'entreposage et de gestion de déchets ménagers (COVED) (2).

 Enveloppe urbaine existante

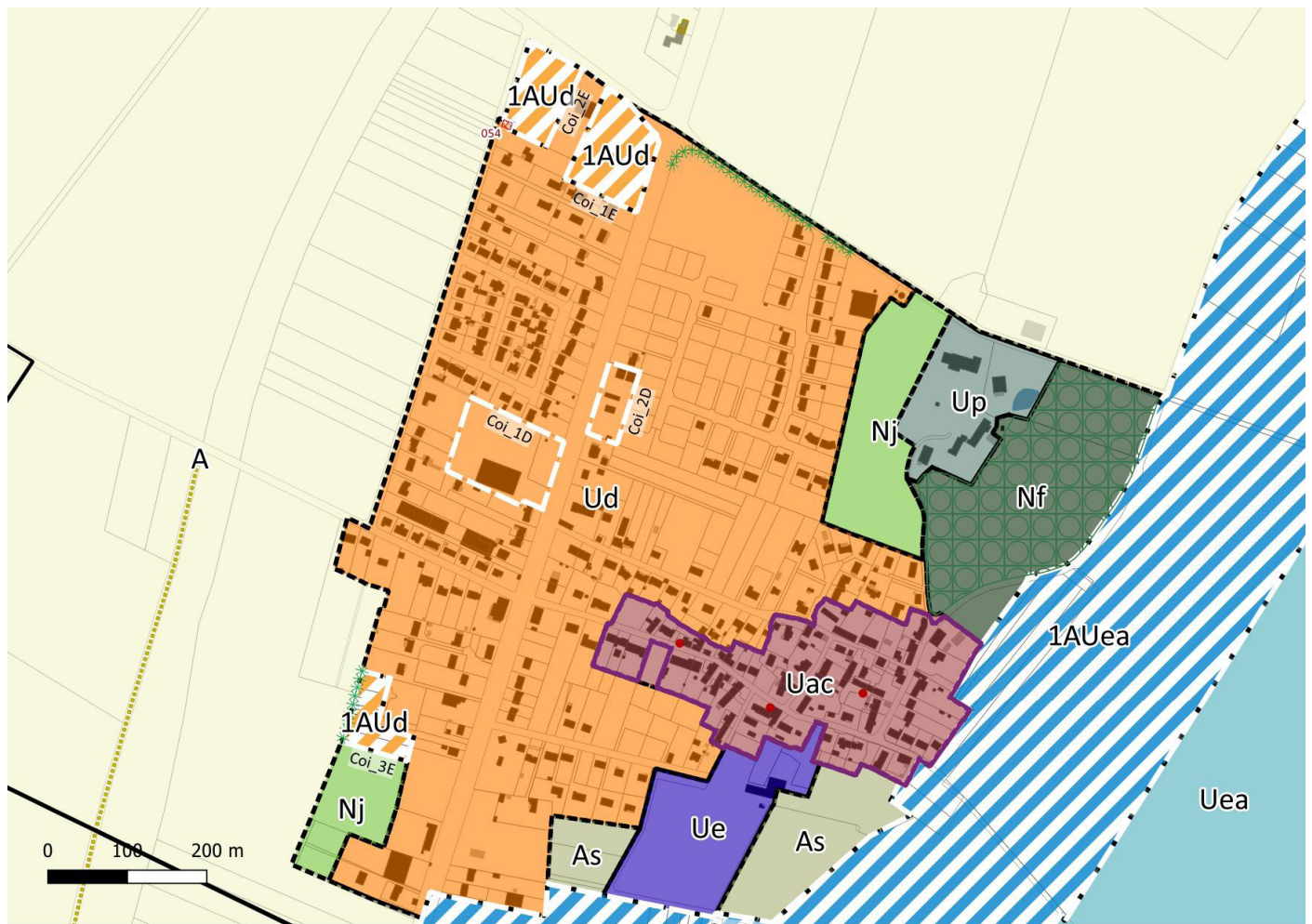


- Localisation du site à l'échelle du hameau de Céré -



- Zoom sur le site -

Le site est classé en zone à urbaniser dans le PLUi (secteur 1AUd). Il est destiné à accueillir de l'habitat. Le choix s'est porté sur ce site au regard de son usage actuel (friche) et de son positionnement dans la continuité des opérations d'habitat existantes. La réalisation récente du quartier des Tournesols de l'autre côté de la RD 920 conforte ce choix.

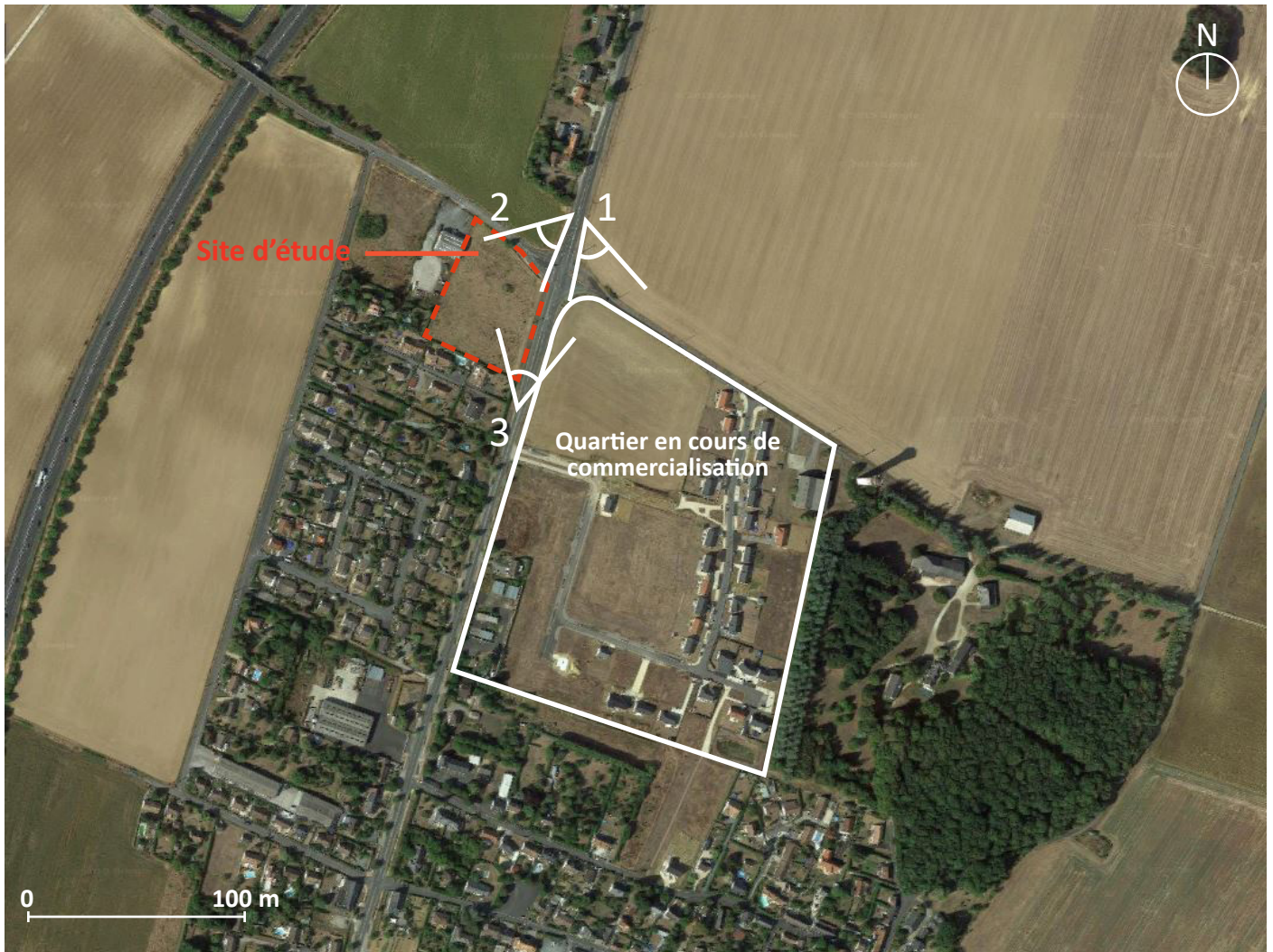


- Extrait du document graphique du PLUi -

2

# REPORTAGE PHOTOGRAPHIQUE

---



- Carte de localisation des prises de vues -



A l'Est du site d'étude, le quartier des Tournesols est en cours de commercialisation. A noter que ce projet a également fait l'objet d'une étude Loi Barnier. Depuis la RD 920, en venant du Nord, le château d'eau de Coings marque le paysage; il représente un repère vertical important dans ce contexte paysager aux lignes horizontales. La ligne claire constituée par les toits des constructions visibles au premier plan, se détache sur la masse sombre du Bois de Coings, situé en arrière plan.



A l'arrière de la parcelle du site d'étude, quelques maisons de type R+c émergent au-delà d'une haie taillée d'arbustes persistants. Quelques arbres de haute tige s'insèrent entre les constructions.



Une haie monospécifique taillée délimite la parcelle au Sud du périmètre du site étudié. En arrivant par le Sud, l'horizon offert par la RD 920 s'ouvre sur une planéité dominante, ponctuée quelques fois par la présence d'arbres ou de bosquets.

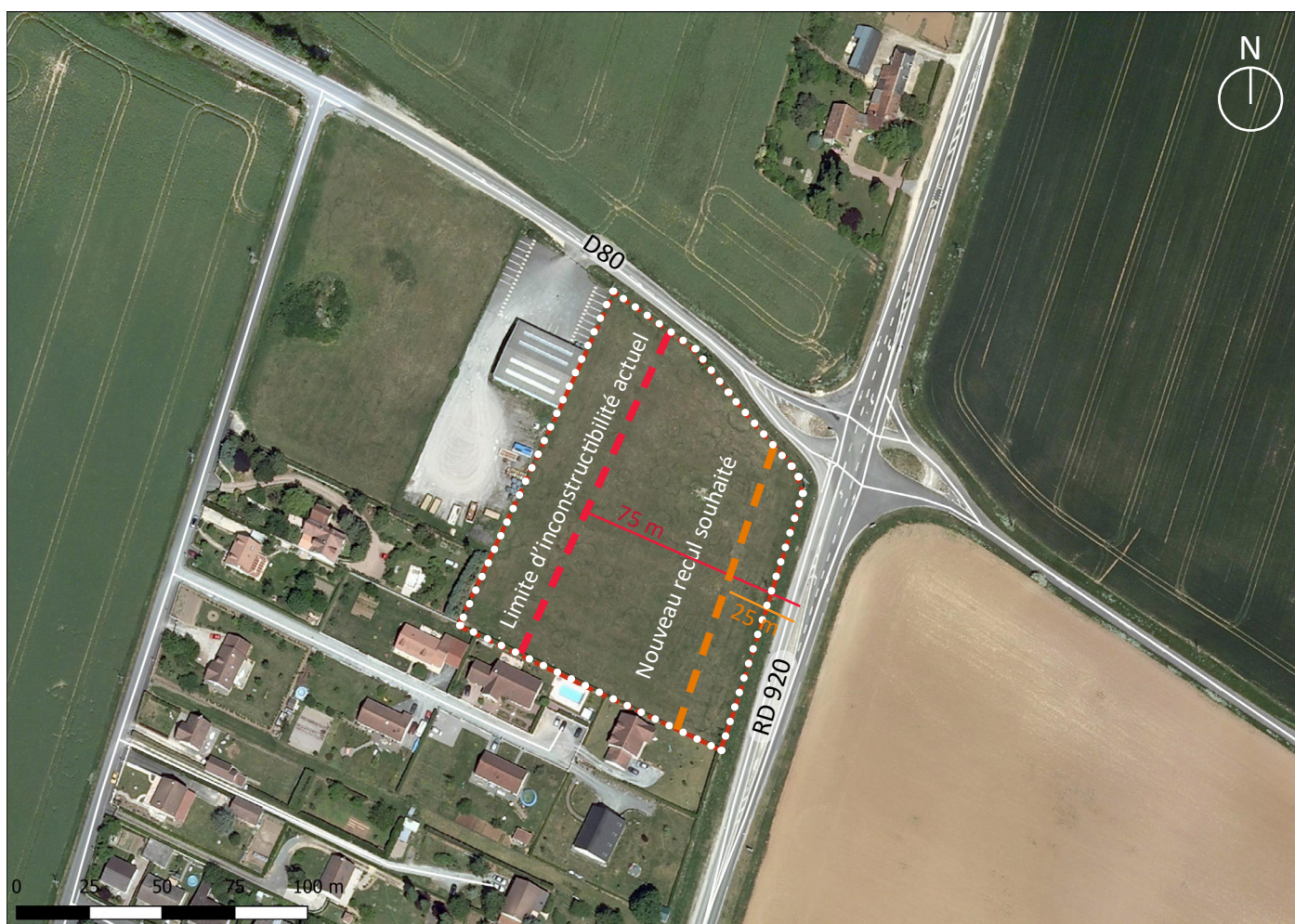
# 3

## LE PROJET

---

# 3.1 Les objectifs

Le site de projet, qui couvre une superficie de 1,1 hectare, se situe au contact direct d'une zone urbanisée au lieu-dit de Céré, qui constitue la principale unité urbaine de la commune (centre-bourg). Le projet d'aménagement poursuit l'objectif de réduire la marge de recul inconstructible liée à la RD 920 (qui longe la limite Est du site) à 25 mètres, comme c'est déjà le cas de l'autre côté de la voie (quartier des Tournesols). La zone constitue le secteur de projet principal en termes de développement de l'habitat sur la commune ; en effet, elle s'inscrit pleinement dans la continuité des développements récents, qui se sont réalisés au Nord du hameau de Céré. L'étude a pour objectif d'aboutir à une meilleure disponibilité foncière au sein du site, tout en répondant aux enjeux paysagers, fonctionnels et sécuritaires liés à la proximité de la RD 920. Ainsi, la réduction de la marge de recul est nécessaire à l'urbanisation future d'une zone destinée à accueillir des logements (au moins 10 logements), classée dans le secteur 1AUd dans le PLUi.



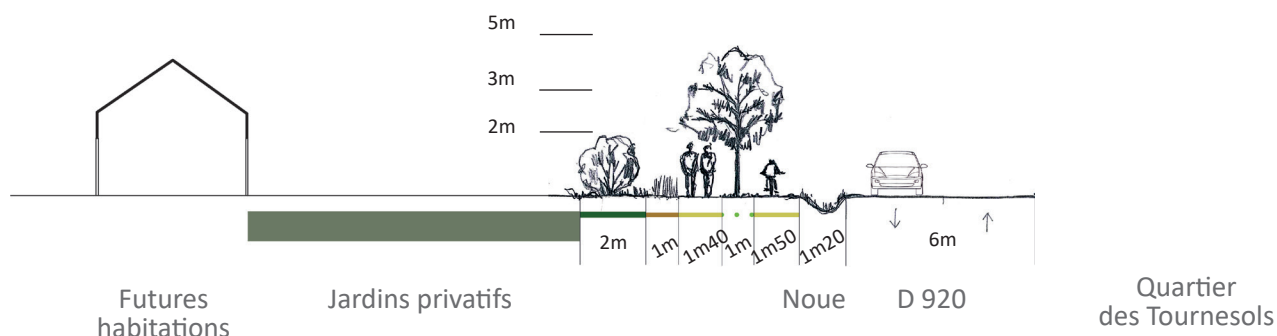
Cet espace de mise à distance entre l'axe routier et la zone de constructibilité envisagée aurait pour but d'accueillir des jardins privatifs, associés aux constructions.

Comme énoncé dans l'analyse paysagère du territoire, la Champagne berrichonne, avant d'être occupée par d'immenses étendues de champs céréaliers, présentait une plus grande diversité de motifs paysagers qu'aujourd'hui. En effet, les jardins, vergers et vignes constituaient autour des villages une interface entre les espaces bâtis et les espaces cultivés. L'aménagement proposé reprend donc cette logique d'organisation des espaces, en mêlant jardins et différentes strates végétales en périphérie de village.

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

Le long de la RD 920, le traitement des strates végétales permet de créer des transitions paysagères entre la voie de circulation et les habitations envisagées. Ces strates jouent un rôle de filtre végétal comme manière d'atténuer les nuisances sonores et visuelles depuis les futures habitations. Du point de vue des automobilistes roulant sur la RD 920, ces derniers peuvent profiter d'un tronçon de route plus qualitatif grâce aux strates végétales plantées.

Des habitations à la route se succèdent les jardins privatifs, une haie arbustive horticole d'une hauteur inférieure à 1,80 mètres, une strate herbacée d'espèces spontanées. Pourront également être créés une liaison douce accompagnée d'un alignement d'arbres, comme le suggère la coupe AA', ce qui permettra de sécuriser les déplacements doux jusqu'aux services et équipements.



- Coupe AA' -



- Alignement d'arbres
- Strate herbacée
- Strate arbustive horticole < 1m80
- Jardins privatifs
- Périmètre de constructibilité envisagé
- Principe d'accès au site

- Schéma d'orientations -



## 4

## CONCLUSION

La localisation du site étudié, dans la continuité du tissu bâti, répond à une logique d'implantation urbaine évidente. La hauteur des futures constructions, en écho à celles déjà existantes, garantira une cohérence globale. De plus, les différentes franges boisées sur le périmètre du site d'étude créeront une zone tampon entre les espaces bâtis et les voies de circulation et limitant ainsi les impacts visuels.

L'accès au secteur s'effectuera sur la RD 80a.

Les nuisances sonores générées par la circulation sur la RD 920 seront atténuées par les différents filtres végétaux mis en place. Ces derniers feront également office de barrières visuelles.

Par conséquent, grâce à la stratégie des plantations végétales, à l'intégration des nouvelles constructions dans la continuité du bâti existant par le respect du registre architectural et la connexion à la trame urbaine existante, la réduction de la marge d'inconstructibilité de 75 mètres à 25 mètres sur le site de projet étudié n'aura pas d'incidences sur l'environnement.

Par ailleurs, la réalisation de l'autoroute A20 a amélioré et favorisé les déplacements et les échanges. La RD920 est empruntée uniquement pour des usages locaux (entre l'aéroport, la zone de GrandDéols et le hameau de Céré, entre le hameau de Céré et le bourg historique notamment). Le trafic Poids Lourds est limité (4% environ, presque totalement concentré au Sud de Céré au droit des zones d'activités).

Afin de maintenir une cohérence urbaine, il est donc proposé de réduire la marge de recul inconstructible à 25 mètres par rapport à l'axe de la RD 920.