



PLAN LOCAL D'URBANISME INTERCOMMUNAL DE BOURGES PLUS

**Projet de modification de droit commun n°5
(Articles L.153-41 à L. 153-44 du Code de l'Urbanisme)
Arrêté de prescription du 20 novembre 2024**

Rapport de présentation des modifications,

Enquête publique du lundi 13 octobre 2025 au mardi 18 novembre 2025

SOMMAIRE

PRINCIPES GENERAUX DE LA MODIFICATION DU PLAN LOCAL D'URBANISME INTERCOMMUNAL	4
1) Réajustement des destinations autorisées des constructions.....	5
a) Ajustement du zonage réglementaire aux occupations réelles de la zone	5
b) Autoriser les équipements sportifs en salle	9
2) Recomposition du réseau de voirie	12
a) Création d'un réseau de voirie secondaire	12
• <i>Mise en œuvre des bouclages</i>	13
• <i>Élargissement des voies existantes</i>	16
b) Transformation de la route de la Charité en boulevard urbain	22
c) Minorisation de l'obligation de traitement en espaces verts en cas d'emprise cédée	27
d) Restreindre les accès directs depuis la route de la Charité	28
3) Enclencher un changement d'image de la zone	30
a) Cadrer l'implantation des nouvelles constructions le long de la route de la Charité	30
b) Améliorer la qualité et la continuité visuelle des constructions	31
c) Accompagner la mutation de secteur en déprise.....	33
• <i>Croisement des routes de Sancerre et de la Charité</i>	33
• <i>Secteur de la Fourchette</i>	34
d) Réglementer l'implantation des points relais automatisés dit « lockers »	37
4) Encourager l'évolution de l'organisation du stationnement.....	38
a) Réévaluation des normes de stationnement automobile au mode de consommation par drive	38
b) Faciliter le déplacement actif entre les unités foncières.....	38
c) Viser une cohérence dans le mobilier	40
• <i>Ombrières photovoltaïque</i>	40

5) Redonner une place au végétal	41
a) Zones de renaturation.....	41
b) Renforcement de la qualité paysagère et environnementale de la zone naturelle.....	42
c) Percées visuelles sur les grands paysages	43
TABLEAU DE CONSOMMATION D'ESPACE	46

PRINCIPES GENERAUX DE LA MODIFICATION DU PLAN LOCAL D'URBANISME INTERCOMMUNAL

Après avoir mené un programme d'investissement sur le réaménagement des espaces publics et l'accessibilité de la zone des Danjons, l'agglomération a décidé d'entreprendre une étude de faisabilité et de programmation urbaine de requalification de la zone d'aménagement Charité-Sancerrois sur les communes de Bourges et Saint-Germain-du-Puy.

Requalification qui se justifie d'autant plus que l'agglomération et AggloBus ont lancé un ambitieux projet de réorganisation et de modernisation du réseau de transports en commun. Le projet inclut notamment la création d'un réseau d'un Bus Haut Niveau de Service (BHNS) traversant la zone d'aménagement Charité-Sancerrois.

La présidente de Bourges Plus a arrêté la prescription de mise en œuvre de la présente modification du PLUI en date du 20 novembre 2024.

La modification est engagée selon une procédure de droit commun en application de l'article L.153-41 du Code de l'Urbanisme. Elle sera soumise à enquête publique et aura pour effet :

- 1° Soit de majorer de plus de 20 % les possibilités de construction résultant dans une zone, de l'application de l'ensemble des règles du plan ;
- 2° Soit de diminuer ces possibilités de construire ;
- 3° Soit de réduire la surface d'une zone urbaine ou à urbaniser ;

En revanche, les objets de la modification du Plan Local d'Urbanisme intercommunal ne sont pas concernés par une procédure de révision en application de l'article L. 153-31 du Code de l'Urbanisme.

Le Conseil Communautaire a délibéré sur les modalités de concertation de la modification en date du 5 décembre 2024.

La concertation publique qui s'est tenue du 4 février au 7 mars 2025 a permis d'enrichir le dossier de modification.

1) Réajustement des destinations autorisées des constructions

a) Ajustement du zonage réglementaire aux occupations réelles de la zone

La zone d'aménagement Charité-Sancerrois est intégralement classée en zonage UE (Economie) divisé en deux sous-zonages : UEb interdisant la destination de commerce de détail et UEc l'autorisant.

Au regard de l'existant, le zonage ne reflète pas la destination réelle des constructions de la zone. En effet, certains groupes d'unités foncières sont classés en zone UEc (Economie large, y compris commerce de détail), alors qu'aucune entreprise présente n'est à destination de commerce de détail et n'a vocation à l'être.

Exemple : Zone industrielle (ZI) Les Distracts dont le premier rideau accueille du commerce de détail et l'arrière des entreprises d'artisanat, de service et de loisirs.

Dans certains secteurs, on peut également constater un manque de cohérence dans le zonage de part et d'autre d'une même voie, avec à l'ouest d'une route un sous-zonage UEb (Economie large à l'exception du commerce de détail) et à l'est un sous-zonage UEc (Economie large y compris commerce de détail).

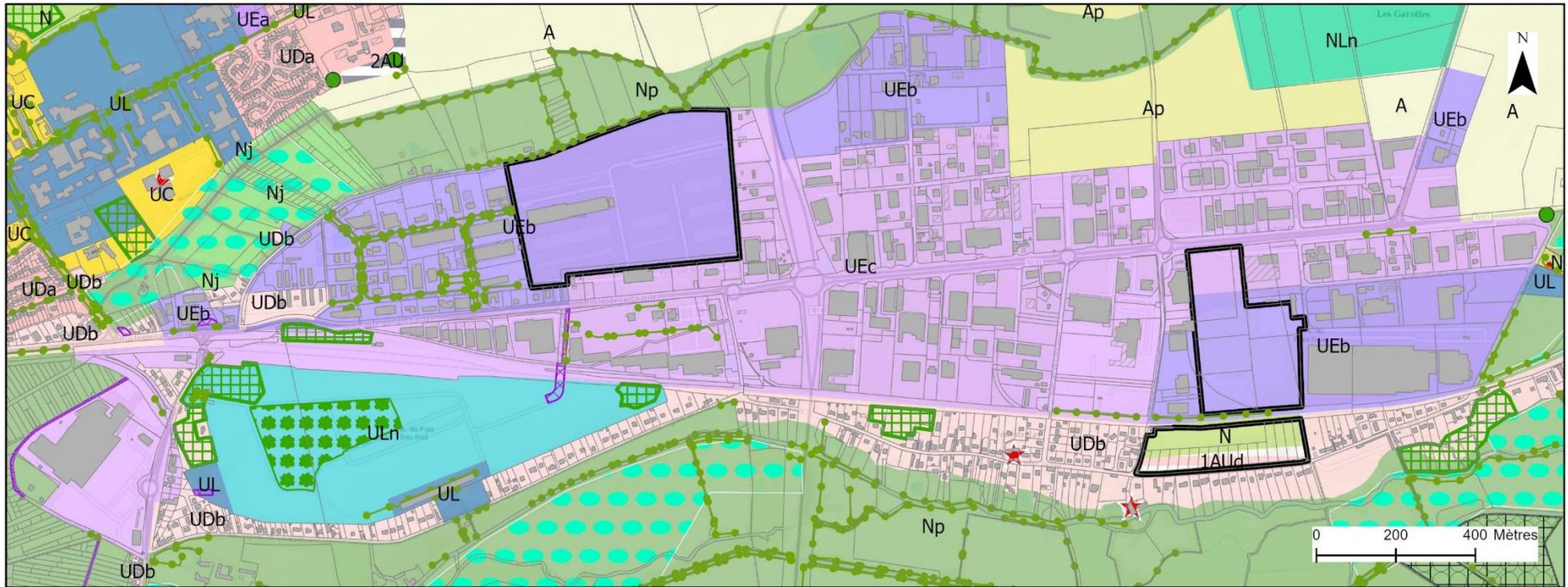
Exemple : rue Voltaire

- ➔ Il est proposé de redéfinir le sous zonage économique UEb (Economie large à l'exception du commerce de détail) et UEc (Economie large y compris commerce de détail) de la zone d'aménagement Charité-Sancerrois en fonction de l'occupation réelle du sol et de la vocation future en fonction du trafic et des constructions déjà établies.

Le sous-zonage autorisant la destination de commerce de détail a été réduit de 39,68 ha.

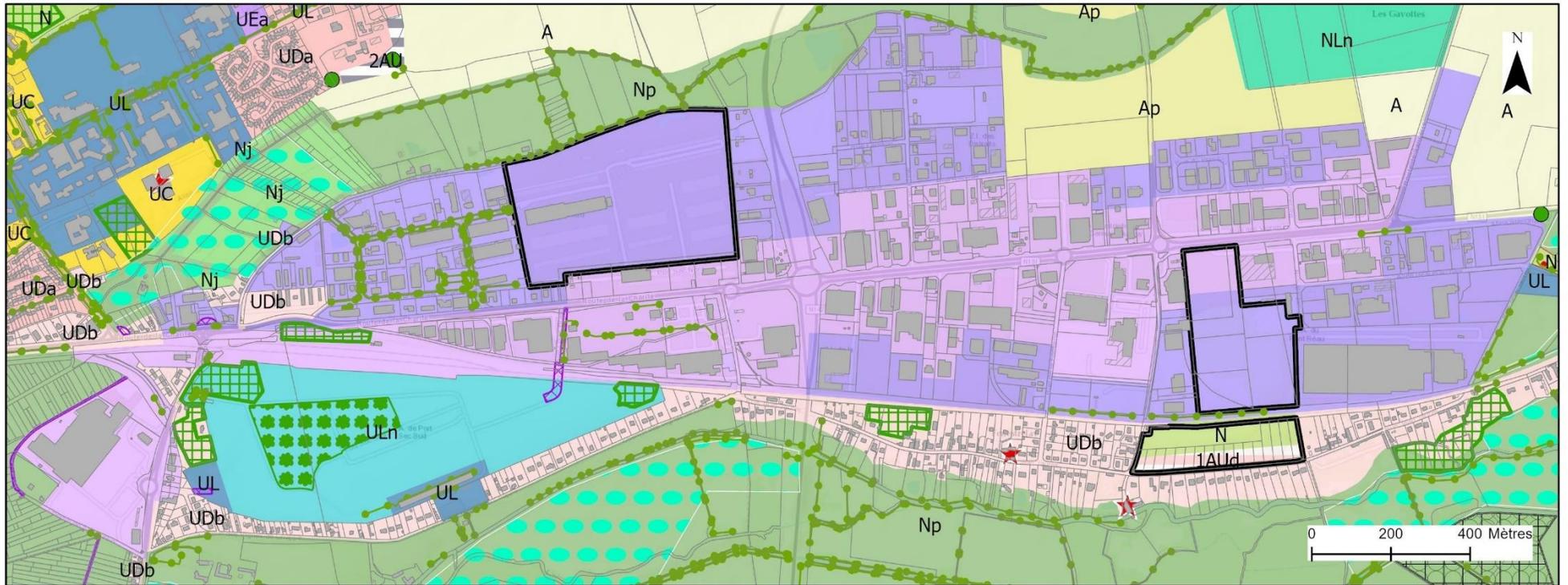
Zonages	Avant modification		Après modification		Evolution
	Superficie (en ha)	Pourcentage de la superficie	Superficie (en ha)	Pourcentage de la superficie	
UEb	84,29	37,89 %	123,97	55,73 %	+
UEc	138,15	62,11 %	98,47	44,26 %	-
Total	222,44	100,00 %	222,44	100,00 %	

Avant



- | | | | |
|-------------------------------------|--|--|---|
| A - Agricole | UDa - Habitat individuel | 1AUd - Urbanisation future (habitat/mixte) | Espace Boisé Classé |
| Ap - Agricole protégée | UDb - Habitat individuel | 2AU - Urbanisation future moyen terme | Element de continuité écologique et trame verte et bleue |
| N - Naturelle | UEa - Economique | Arbre protégé | Zone humide avérée - SAGE Yèvre-Auron |
| Nj - Naturelle-Jardins | UEb - Economique large à l'exception du commerce de détail | Patrimoine bâti protégé | Emplacement réservé |
| NLn - énergie | UEc - Economique large y compris commerce de détail | Haie, ripisylve ou alignement d'arbres protégé | Orientation d'aménagement et de programmation |
| Np - Naturelle-Protégée | UL - Equipements | Espace écologique et/ou paysager protégé | Secteur de taille et capacité d'accueil limitées (STECAL) |
| UC - Résidences d'habitat collectif | ULn - énergie | | |

Après



- A - Agricole
- Ap - Agricole protégée
- N - Naturelle
- Nj - Naturelle-Jardins
- NLn - énergie
- Np - Naturelle-Protégée
- UC - Résidences d'habitat collectif

- UDa - Habitat individuel
- UDb - Habitat individuel
- UEa - Economique
- UEb - Economique large à l'exception du commerce de détail
- UEc - Economique large y compris commerce de détail
- UL - Equipements
- ULn - énergie

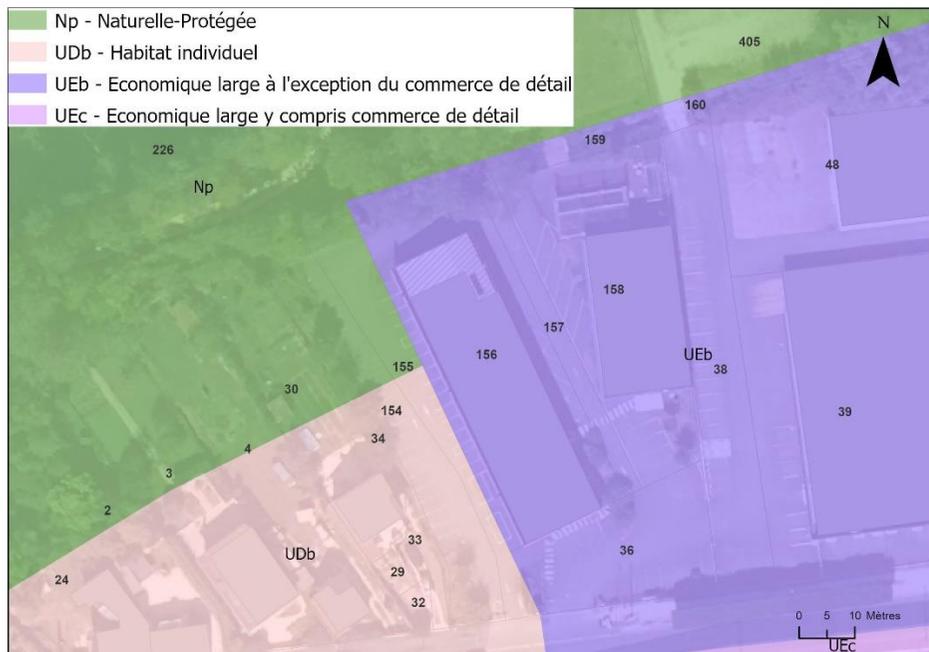
- 1AUd - Urbanisation future (habitat/mixte)
- 2AU - Urbanisation future moyen terme
- Arbre protégé
- Patrimoine bâti protégé
- Haie, ripisylve ou alignement d'arbres protégé
- Espace écologique et/ou paysager protégé

- Espace Boisé Classé
- Element de continuité écologique et trame verte et bleue
- Zone humide avérée - SAGE Yèvre-Auron
- Emplacement réservé
- Orientation d'aménagement et de programmation
- Secteur de taille et capacité d'accueil limitées (STECAL)

De plus, lors de la redéfinition du sous-zonage de la zone d'aménagement Charité-Sancerrois, des erreurs matérielles de zonage ont été constatées et corrigées :

- Classement par erreurs des stationnements à l'ouest du secteur de la Fourchette (parcelles BN 34, 154 et 155) en Np – Naturelle protégée et UDb – Habitat individuel.

Avant



Après

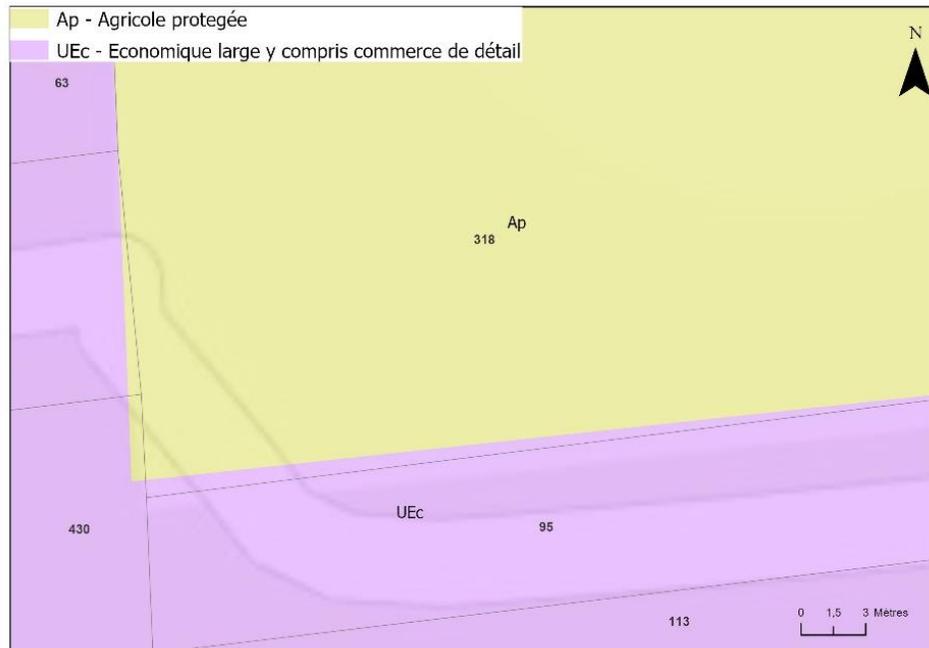


Ainsi 1 244 m² de surface Np – Naturelle protégée (615 m²) et UDb – Habitat individuel (629 m²) ont été rebasculés en UEb – Économique large à l'exception du commerce de détail.

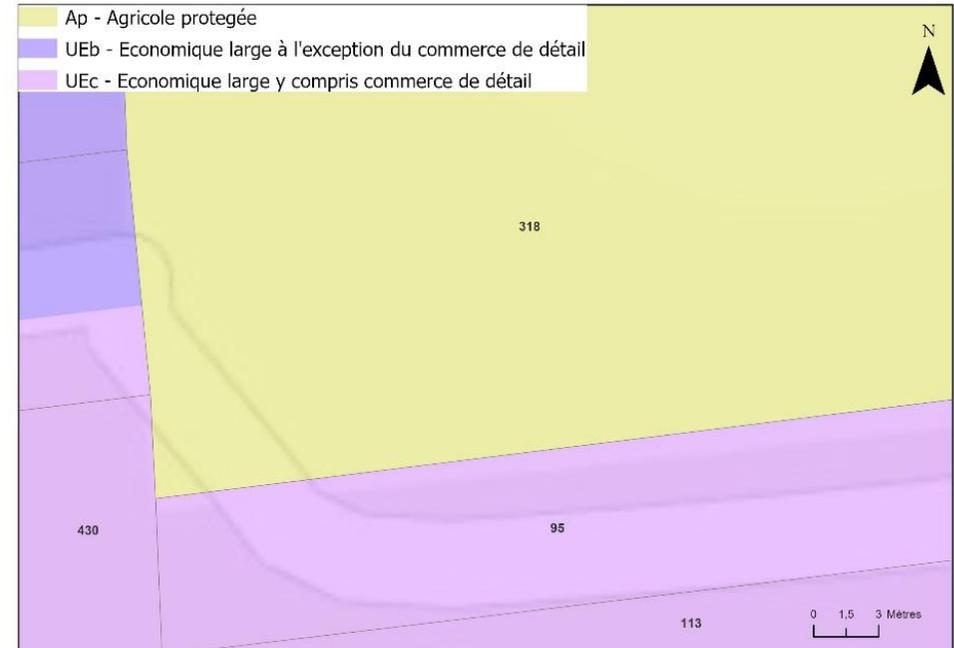
- Erreurs matérielles de découpe de zonage.

Exemple : Est de la Rue Bossuet - Nord de Brico Dépôt

Avant



Après



b) Autoriser les équipements sportifs en salle

Sur les parcelles BO 199 et 200 à Bourges, au sud de l'entreprise Carrefour, la collectivité exploite le champ captant de Saint-Ursin à destination de la consommation d'eau humaine. Ce champ captant de Saint-Ursin ne bénéficie pas de périmètres de protection. Pour autant, la collectivité à travers son règlement de PLUi a introduit des dispositions réglementaires visant à préserver le champ captant de Saint-Ursin de tout risque de pollution à partir des préconisations de l'hydrogéologue agréé. Dans son rapport, l'hydrogéologue agréé interdit l'emploi de produits phytosanitaires chimiques, qui a été traduit dans le PLUi par l'interdiction de tous les équipements sportifs.

Extrait des préconisations de l'hydrogéologue agréé :

Prescriptions générales :

Sont interdits :

- L'extension de la zone d'activité et toute nouvelle construction industrielle, artisanale, sans considération de seuil de déclaration en ICPE.
- Les stationnements de nomades, sans considération de délai pour une évacuation.
- Tout dépôt sur le sol à l'air libre ou enterré de produit ou matière susceptible d'altérer la qualité des eaux (ordures ménagères, déchets divers, ...) quel que soit le volume, à l'exception de produits dans des contenants fermés et transportables et conteneurs spécialement adaptés.
- Tout nouveau stockage de produit liquide ou soluble de plus de 5 m³ susceptible d'altérer la qualité des eaux.
- L'implantation d'oléoducs ou de nouvelle distribution collective d'hydrocarbure.
- Les cimetières et les inhumations privées, l'enfouissement d'animaux.
- Les excavations pérennes.
- Puits et forages, quelque soit leur profondeur et leur utilisation, sauf pour un captage public d'alimentation en eau potable ou un ouvrage public destiné au contrôle de la nappe souterraine.
- Tout ouvrage d'infiltration dans le sol.
- La construction d'installation collective d'épuration d'eaux usées domestiques ou industrielles.
- L'épandage d'eaux usées d'origine domestique ou industrielle, de lisier.
- L'emploi de produits phytosanitaires chimiques.
- Les rejets dans le milieu naturel d'eaux usées, de stations d'épuration collective ou individuelle, de lavage.

Or les équipements sportifs tels que les salles d'escalade, les terrains de padel, de futsal ou de squash ne nécessitent pas d'entretien du sol par des produits phytosanitaires.

- Il est proposé de préciser les équipements sportifs interdits dans les périmètres de protection rapprochée 1 et 2 des captages de Saint-Ursin.

Article UE-1 : Destinations, usages et affectations des sols et types d'activités interdits

En PPR1 et PPR2 des captages de Saint-Ursin :

- Les constructions à destination de cinéma ;
- Les établissements d'enseignement, de santé et d'action sociale ;
- Les salles d'art et de spectacle ;
- Les équipements sportifs **de pleine terre** ;
- Les constructions à destination d'industrie ;
- Les centres de congrès et d'exposition ;
- Les Installations Classées pour la Protection de l'Environnement ;
- Toute construction, aménagement ou installation qui ne soit pas compatible avec les prescriptions jointes en annexe 6.4 du PLUI.

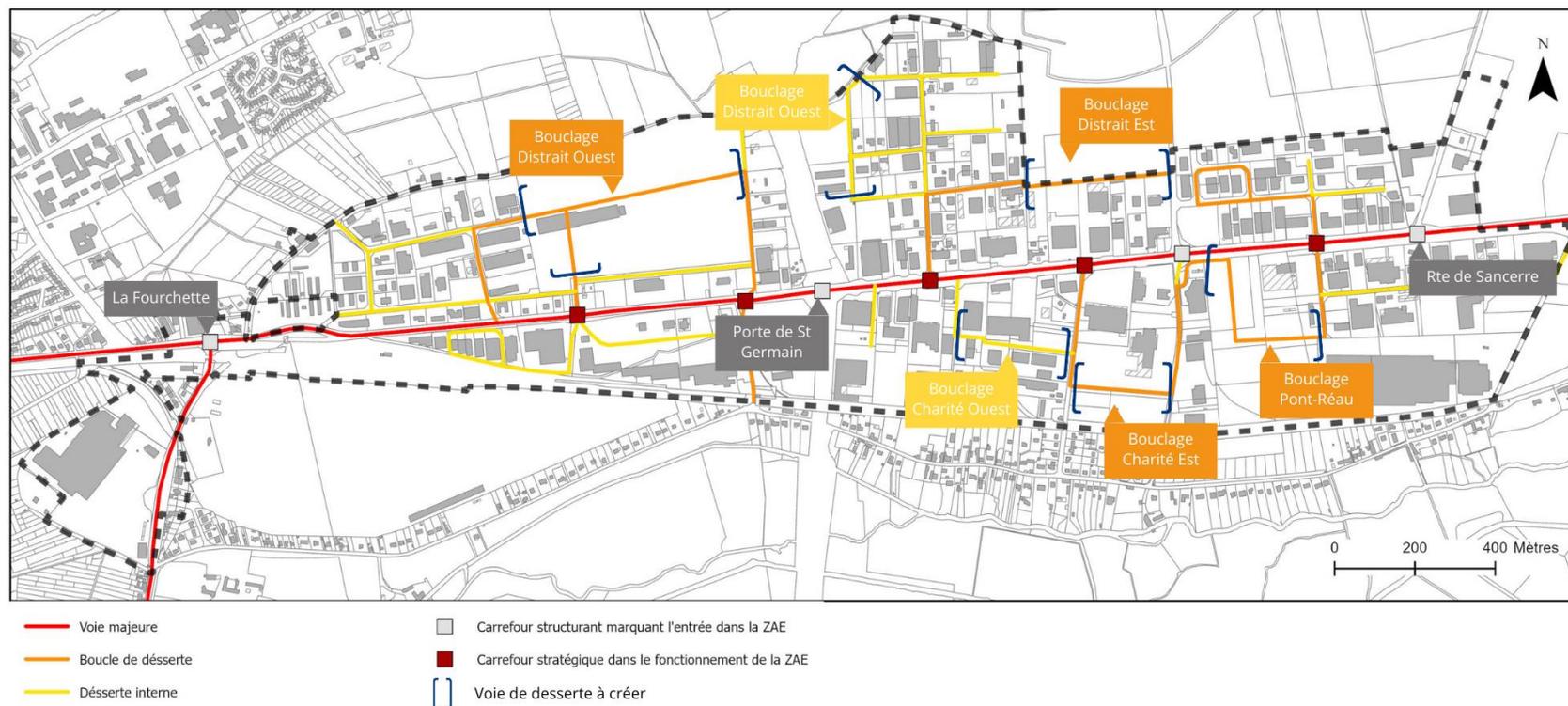
2) Recomposition du réseau de voirie

Le fonctionnement actuel de la zone est fortement dépendant de la RN151 (route de la Charité) et des véhicules motorisés, l'axe supportant à la fois le trafic de transit et le trafic de desserte de la zone (26 342 véhicules journaliers en 2022). En outre, un grand nombre d'accès aux places de stationnement et voies de desserte se font directement par la route de la Charité, créant des points de conflit et amplifiant la congestion de la nationale.

a) Création d'un réseau de voirie secondaire

La collectivité souhaite construire un réseau de voirie secondaire lisible et hiérarchisé à l'intérieur de la zone d'aménagement Charité-Sancerrois en s'appuyant sur les voies existantes afin de désencombrer la route de la Charité. Ce projet a pour ambition de connecter les voies existantes entre elles et de former un bouclage des voies.

Projet de maillage :



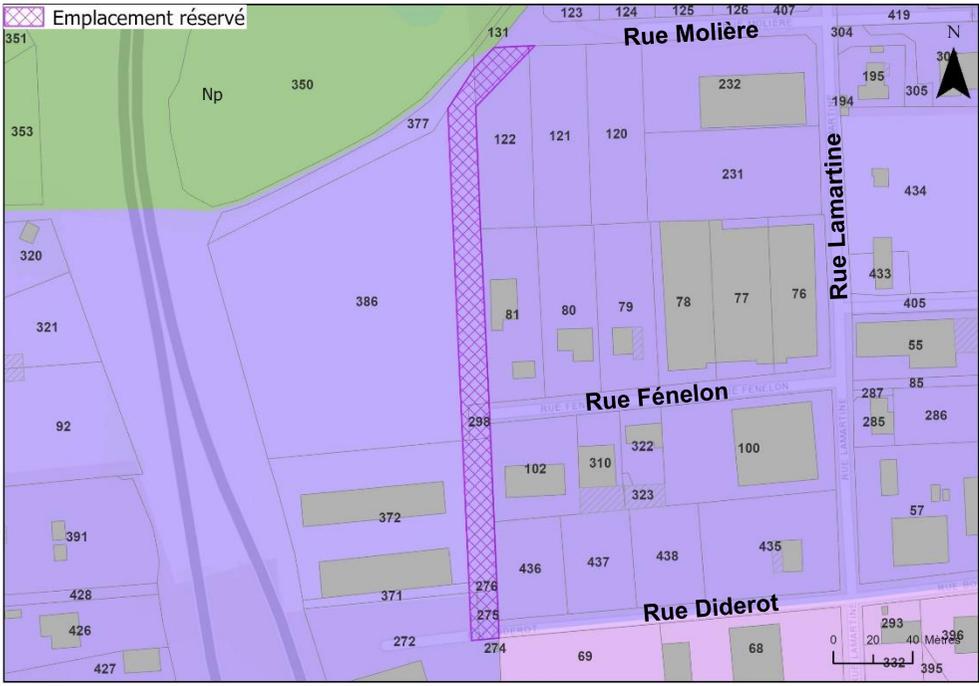
- **Mise en œuvre des bouclages**

Ces nouvelles voies de desserte seront aménagées de façon à permettre les différents modes de déplacements dans l'objectif d'améliorer la mobilité de tous modes (aménagement de bandes cyclables, trottoirs et voies de circulation motorisée).

Le bouclage Adjudant-Chef Debat est assuré par l'Orientation d'Aménagement et de Programmation (OAP) n°52 - Adjudant-Chef Debat. Quant au bouclage Pont Réau, les travaux d'aménagements et de constructions du secteur en cours, garantiront une liaison entre « La sente à Rabot » et la « Rue Balzac ».

➔ Il est proposé d'ajouter des emplacements réservés pour permettre l'acquisition foncière par la collectivité nécessaire à la réalisation des bouclages des voies.

Règlement graphique :

<u>Bouclage</u>	<u>Parcelles concernées</u>	<u>Emplacement réservé</u>
Distrait Ouest	ZI 121 ZI 122 ZI 386 ZI 298 ZI 372 ZI 371 ZI 276 ZI 275 ZI 272	SG-ER-4 

<p>Distrait Est</p>	<p>ZI 95 ZI 113 ZI 185 ZI 317 ZI 326 ZI 237 ZI 239 ZI 429 ZI 430</p>	<p>SG-ER-5</p>	
<p>Charité Ouest</p>	<p>BI 207 BI 205 BI 215 BI 227 BI 277 BI 232 BI 151</p>	<p>SG-ER-6</p>	

Charité Est	BD 81 BD 88 BD 89	SG-ER-7	
-------------	-------------------------	---------	--

Règlement écrit :

Nom	Destination	Bénéficiaire	Surface (m ²)	Commune	Localisation indicative
SG-ER-4	Aménagement de voirie (Bouclage Distrait Ouest)	Communauté d'agglomération	4 274,7	Saint-Germain-du-Puy	Rue Molière – Rue Diderot
SG-ER-5	Aménagement de voirie (Bouclage Est)	Communauté d'agglomération	5 368,0	Saint-Germain-du-Puy	Rue Bossuet – Rue de la Sente à Rabot
SG-ER-6	Aménagement de voirie (Bouclage Charité Ouest)	Communauté d'agglomération	4 073,1	Saint-Germain-du-Puy	Rue Victor Hugo – Rue de la Fontaine
SG-ER-7	Aménagement de voirie (Bouclage Charité Est)	Communauté d'agglomération	3 995,9	Saint-Germain-du-Puy	Rue de la Fontaine – La Sente à Rabot

- **Élargissement des voies existantes**

À l'image des aménagements envisagés pour les voies de bouclage (aménagement de bandes cyclables, trottoirs et voies de circulation motorisée), il est prévu de même concernant les voies existantes.

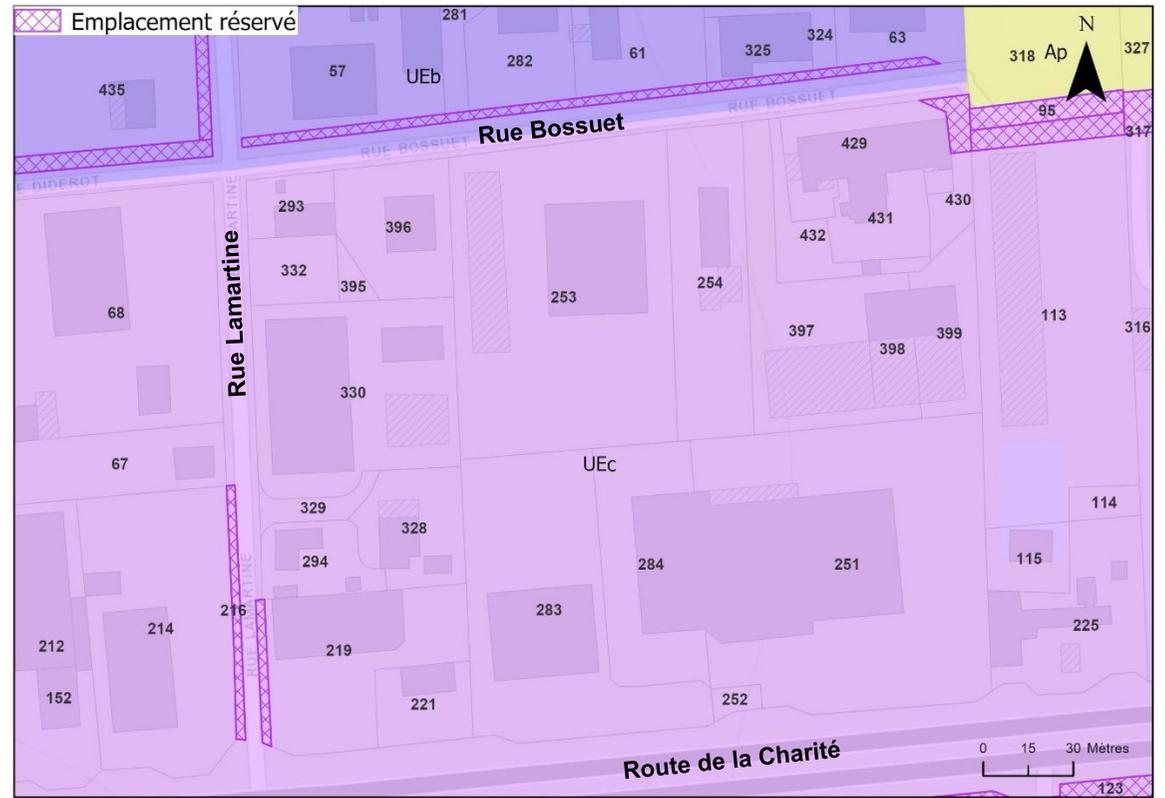
Cependant, les rues actuelles sont trop étroites et nécessitent un agrandissement. Ces aménagements requièrent une largeur de 14 m.

→ Il est proposé d'ajouter les emplacements réservés nécessaire à l'acquisition foncière par la collectivité pour l'élargissement des voies existantes.

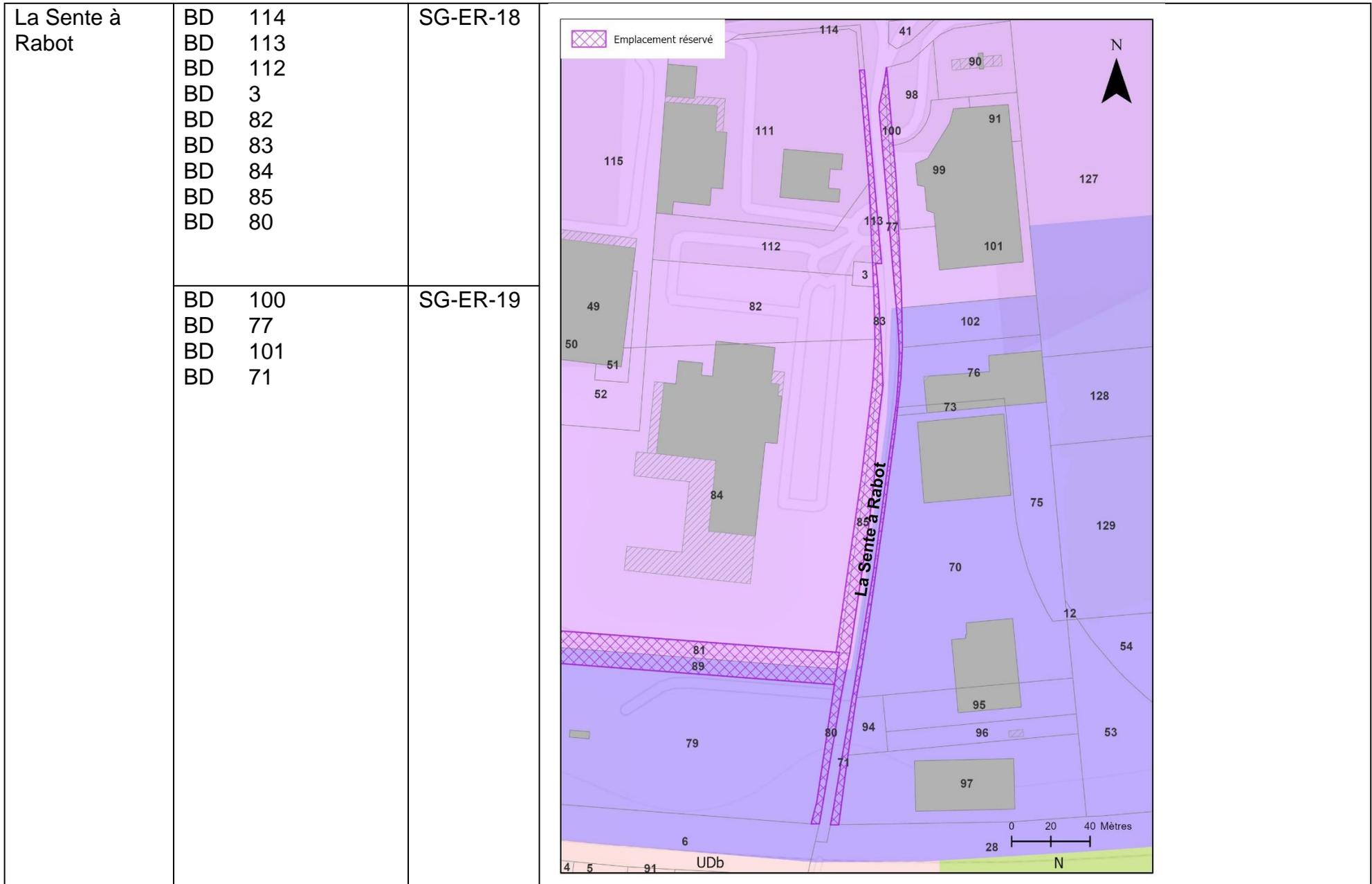
Règlement graphique :

Nom de la rue	Parcelles concernées	Emplacement réservé
Rue Molière	ZI 123 ZI 124 ZI 125 ZI 126 ZI 407	SG-ER-8
Rue Lamartine	ZI 232 ZI 231 ZI 76	SG-ER-9
Rue Fénelon	ZI 102 ZI 310 ZI 322 ZI 100	SG-ER-10
Rue Lamartine	ZI 100 ZI 435	SG-ER-11
Rue Diderot	ZI 436 ZI 437 ZI 438 ZI 435	SG-ER-12

Rue Bossuet	ZI	57	SG-ER-13
	ZI	281	
	ZI	282	
	ZI	61	
	ZI	325	
	ZI	324	
	ZI	63	
Rue Lamartine	ZI	216	SG-ER-14
	ZI	219	SG-ER-15



<p>Rue Victor Hugo</p>	<p>BI 205 BI 206 BI 207 BI 215 BI 219</p>	<p>SG-ER-16</p>	
<p>Rue de la Fontaine</p>	<p>BD 116 BD 115 BD 49 BD 50 BD 52 BD 84</p>	<p>SG-ER-17</p>	



Rue Balzac	BD 103 BD 104 BD 105 BD 106	SG-ER-20	
------------	--------------------------------------	----------	--

Règlement écrit :

Nom	Destination	Bénéficiaire	Surface (m ²)	Commune	Localisation indicative
SG-ER-8	Aménagement de voirie	Communauté d'Agglomération	289,5	Saint-Germain-du-Puy	Rue Molière
SG-ER-9	Aménagement de voirie	Communauté d'Agglomération	419,2	Saint-Germain-du-Puy	Rue Lamartine (entre Rue Molière et Rue Fénelon)
SG-ER-10	Aménagement de voirie	Communauté d'Agglomération	621,9	Saint-Germain-du-Puy	Rue Fénelon
SG-ER-11	Aménagement de voirie	Communauté d'Agglomération	367,4	Saint-Germain-du-Puy	Rue Lamartine (entre Rue Fénelon et Rue Diderot)

Nom	Destination	Bénéficiaire	Surface (m ²)	Commune	Localisation indicative
SG-ER-12	Aménagement de voirie	Communauté d'Agglomération	928,8	Saint-Germain-du-Puy	Rue Diderot
SG-ER-13	Aménagement de voirie	Communauté d'Agglomération	673,6	Saint-Germain-du-Puy	Rue Bossuet
SG-ER-14	Aménagement de voirie	Communauté d'Agglomération	232,8	Saint-Germain-du-Puy	Rue Lamartine (croisement route de la Charité)
SG-ER-15	Aménagement de voirie	Communauté d'Agglomération	141,6	Saint-Germain-du-Puy	Rue Lamartine (croisement route de la Charité)
SG-ER-16	Aménagement de voirie	Communauté d'Agglomération	1 168,1	Saint-Germain-du-Puy	Rue Victor Hugo
SG-ER-17	Aménagement de voirie	Communauté d'Agglomération	917,2	Saint-Germain-du-Puy	Rue de la Fontaine
SG-ER-18	Aménagement de voirie	Communauté d'Agglomération	1 740,0	Saint-Germain-du-Puy	La Sente à Rabot
SG-ER-19	Aménagement de voirie	Communauté d'Agglomération	1 039,6	Saint-Germain-du-Puy	La Sente à Rabot
SG-ER-20	Aménagement de voirie	Communauté d'Agglomération	829,1	Saint-Germain-du-Puy	Rue Balzac

b) Transformation de la route de la Charité en boulevard urbain

En 2021, la collectivité a répondu à un appel à projet « transports collectifs en site propre et pôles d'échanges multimodaux ». Cela a pour objectif d'impulser une nouvelle dynamique aux politiques de mobilité pour l'ensemble des modes alternatifs à l'automobile et d'organiser leur intermodalité. Un des projets principaux est le déploiement du Bus à Haut Niveau de Service (BHNS) multilignes sur plusieurs années. Le BHNS a pour caractéristique une circulation sur une voie réservée clairement définie et hors de la circulation générale ainsi qu'une priorisation aux feux de signalisation et aux ronds-points.

Une des lignes du projet transite par la route de la Charité reliant Bourges à Saint-Germain-du-Puy. Cette mise en place nécessite d'agrandir la voie de circulation, l'aménagement des carrefours et ronds-points de la nationale.

Outre le développement le transport en commun, la collectivité souhaite permettre le développement des déplacements actifs en toute sécurité dans la zone. Aujourd'hui, la marche et le vélo le long de la route de la Charité sont réalisés sur une même voie peu ou pas aménagée, dans des conditions minimales, peu agréables et parfois pas sécuritaires lorsqu'il est nécessaire de traverser une voie automobile.

La transformation de la route de la Charité en boulevard urbain permettrait ainsi une protection accrue pour les déplacements actifs (piétre et cycliste) et le développement du Bus Haut Niveau de Service sur des voies distinctes du trafic automobile. En effet, un boulevard urbain est une voie routière aménagée pour garantir un trafic rapide et fluide, tout en conservant un environnement agréable pour les piétons et les cyclistes. Par l'intégration de voies dédiées aux transports en commun, des pistes cyclables et des espaces verts, ils œuvrent pour une amélioration générale de la mobilité en milieu urbain. De plus, les boulevards urbains, grâce à leur conception, visent à gérer un trafic important, de réduire les embouteillages et d'améliorer les durées de trajet.

La réalisation de cette transformation de la RN151 en boulevard urbain nécessite de redéfinir le profil de la voirie avec un élargissement des voies existantes sur des parcelles privées ainsi que d'aménager les carrefours et les ronds-points afin de permettre la création des voies aux modes de transports alternatifs à la voiture.

- Il est proposé d'ajouter des emplacements réservés le long de la RN 151 dite « route de la Charité » pour permettre l'acquisition foncière par la collectivité et l'agrandissement des voies de circulation pour le passage du Bus Haut Niveau de Service et son aménagement en boulevard urbain.

Règlement graphique :

Parcelles concernées	Emplacement réservé	
BN 34 BN 36 BN 38 BN 39 BN 41 BN 44 BN 67 BN 68 BN 69 BN 70 BN 71 BN 154 BN 155	BO-ER-48	
BN 172	BO-ER-49	
BX 375	BO-ER-50	
BN 80 BN 82 BN 103 BN 104 BN 117 BN 118	BO-ER-51	
BX 3 BX 212 BX 213 BX 216 BX 250 BX 252 BX 253 BX 257 BX 258 BX 259 BX 260 BX 261 BX 262	BO-ER-52	
BN 45 BN 78 BN 148 BN 149 BN 186 BN 187 BN 188 BN 190 BN 191 BN 192 BN 193 BN 194 BN 195 BN 197 BN 202 BN 203	BO-ER-53	
BX 214 BX 337 BX 338 BX 339 BX 340 BX 361 BX 362	BO-ER-54	

BI 191		SG-ER-21	
ZI 206	ZI 290	SG-ER-22	
ZI 208	ZI 262		
ZI 210	ZI 400		
ZI 212	ZI 408		
ZI 214	ZI 409		
BI 113	BI 199	SG-ER-23	
BI 140	BI 252		
BI 160	BI 257		
BI 169	BI 259		
BI 170	BI 261		
BI 181			
ZI 187	ZI 252	SG-ER-24	
ZI 219	ZI 283		
ZI 221	ZI 302		
ZI 225	ZI 316		
ZI 238	ZI 342		
ZI 239	ZI 346		
ZI 251	ZI 347		
BI 25	BI 145	SG-ER-25	
BI 123	BI 205		
BI 129	BI 276		
BI 130			
BD 34	BD 115	SG-ER-26	
BD 111	BD 116		
BD 114			

BD 41		SG-ER-27	
AE 68	AE 135	SG-ER-28	
AE 74	AE 194		
AE 75	AE 195		
AE 85	AE 198		
AE 87	AE 200		
BD 61	BD 127	SG-ER-29	
BD 90	BD 128		
BD 107			
AE 55	AE 90	SG-ER-30	
AE 78	AE 101		
AE 79	AE 102		
AE 81	AE 103		
AE 89	AE 193		
AE 52		SG-ER-31	

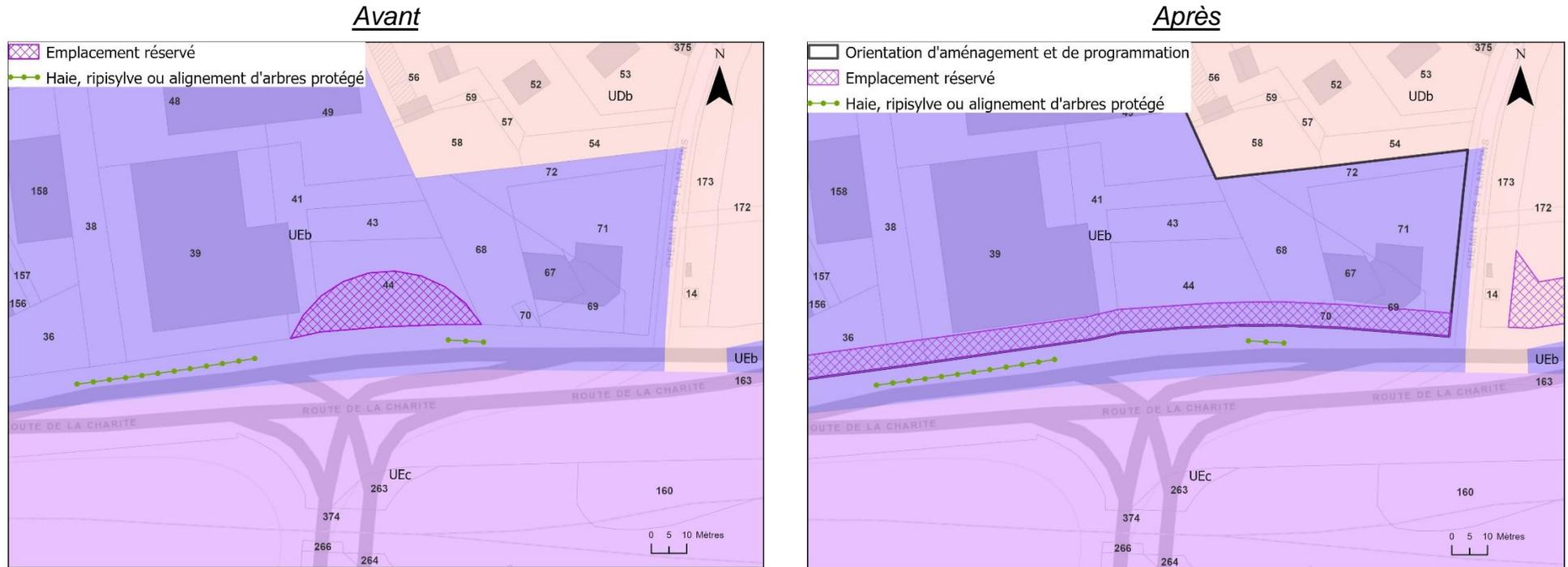
Règlement écrit :

Nom	Destination	Bénéficiaire	Surface (m ²)	Commune	Localisation indicative
BO-ER-48	Aménagement de voirie	Communauté d'Agglomération	1 342,0	Bourges	Route de la Charité
BO-ER-49	Aménagement de voirie	Communauté d'Agglomération	2 327,0	Bourges	Route de la Charité
BO-ER-50	Aménagement de voirie	Communauté d'Agglomération	469,3	Bourges	Route de la Charité
BO-ER-51	Aménagement de voirie	Communauté d'Agglomération	2 415,8	Bourges	Route de la Charité
BO-ER-52	Aménagement de voirie	Communauté d'Agglomération	5 480,5	Bourges	Route de la Charité
BO-ER-53	Aménagement de voirie	Communauté d'Agglomération	6 639,2	Bourges	Route de la Charité
BO-ER-54	Aménagement de voirie	Communauté d'Agglomération	4 940,9	Bourges	Route de la Charité

Nom	Destination	Bénéficiaire	Surface (m ²)	Commune	Localisation indicative
SG-ER-21	Aménagement de voirie	Communauté d'Agglomération	2 885,0	Saint-Germain-du-Puy	Route de la Charité
SG-ER-22	Aménagement de voirie	Communauté d'Agglomération	4 794,2	Saint-Germain-du-Puy	Route de la Charité
SG-ER-23	Aménagement de voirie	Communauté d'Agglomération	1 740,1	Saint-Germain-du-Puy	Route de la Charité
SG-ER-24	Aménagement de voirie	Communauté d'Agglomération	4 693,7	Saint-Germain-du-Puy	Route de la Charité
SG-ER-25	Aménagement de voirie	Communauté d'Agglomération	1 809,1	Saint-Germain-du-Puy	Route de la Charité
SG-ER-26	Aménagement de voirie	Communauté d'Agglomération	1 597,9	Saint-Germain-du-Puy	Route de la Charité
SG-ER-27	Aménagement de voirie	Communauté d'Agglomération	174,2	Saint-Germain-du-Puy	Route de la Charité
SG-ER-28	Aménagement de voirie	Communauté d'Agglomération	2 777,8	Saint-Germain-du-Puy	Route de la Charité
SG-ER-29	Aménagement de voirie	Communauté d'Agglomération	1 880,4	Saint-Germain-du-Puy	Route de la Charité
SG-ER-30	Aménagement de voirie	Communauté d'Agglomération	2 724,0	Saint-Germain-du-Puy	Route de la Charité
SG-ER-31	Aménagement de voirie	Communauté d'Agglomération	2 054,3	Saint-Germain-du-Puy	Route de la Charité

- Suppression de l'emplacement réservé « BO-ER-9 » à Bourges

Avec le projet de boulevard urbain, le projet de rond-point à La Fourchette, à Bourges, est abandonné. L'emplacement réservé « BO-ER-9 » est supprimé.



BO-ER-9	Aménagement de voirie	Commune	587,6	Bourges	Intersection Route de la Charité—Chaussée de Chappe
----------------	------------------------------	----------------	--------------	----------------	--

c) **Minorisation de l'obligation de traitement en espaces verts en cas d'emprise cédée**

En zone économique du PLUi, il est demandé un minimum de 30 % d'espaces vert. Or avec les besoins de la collectivité pour les aménagements de mobilité douce (passage du Bus Haut Niveau de Service et Plan Vélo intercommunal), certains projets pourraient être compromis par manque de surface d'espace vert.

- Il est proposé d'ajouter une règle minorant l'obligation de ces 30 %, dans le cas où l'unité foncière ai concerné par la cessation d'une partie de son emprise foncière pour l'aménagement des mobilités douces.

Article UE-12 : Obligations imposées en matière de réalisation de surfaces éco-aménageables, d'espaces libres, de plantation, d'aire de jeux et de loisirs

- Au moins **30 %** de la surface du terrain doit être traitée en espaces verts.
- En cas de cessation d'une partie de l'emprise foncière pour l'aménagement des mobilités douces, le calcul des 30 % est minoré à la proportion des emprises cédées.

d) **Restreindre les accès directs depuis la route de la Charité**

Une multiplication des accès aux voies de desserte et aux stationnements se connecte directement sur la route de la Charité, créant des points de conflit et amplifiant la congestion dans la zone.

Dans la continuité de la transformation de la route de la Charité en boulevard urbain et du projet de maillage, la collectivité souhaite réduire les accès directs sur la RN 151 pour rediriger les accès aux bâtis par le réseau de voirie secondaire. Ce projet a un objectif double, décongestionner la voie centrale et diminuer les risques.

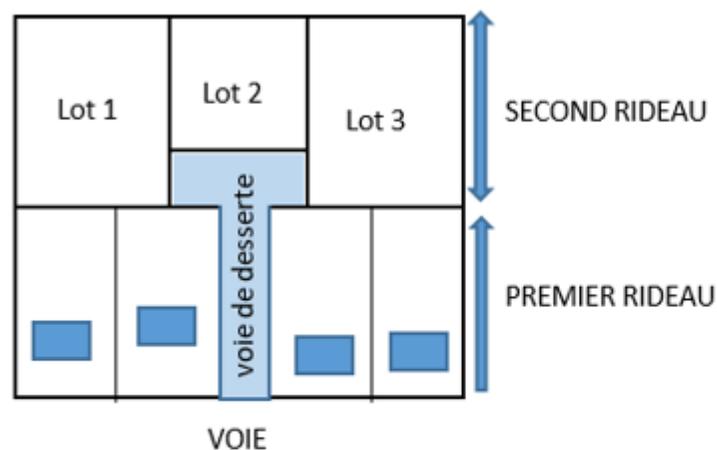
De plus, les accès devront permettre de satisfaire le ramassage des ordures ménagères.

- Il est proposé de restreindre les accès directs sur la route de la Charité au profit des voies secondaires présentant un trafic moindre.

Article UE-16 : Conditions de desserte des terrains par les voies publiques ou privées et d'accès aux voies publiques

Conditions d'accès aux voies ouvertes au public

- Les opérations groupées créant plus de 2 lots en second rideau doivent avoir une voie de desserte commune répondant aux caractéristiques présentées ci-après.



- Les accès doivent être adaptés aux types d'occupation ou d'utilisation du sol envisagés. Ces accès doivent être aménagés de façon à apporter la moindre gêne à la circulation publique. Ils ne peuvent avoir une largeur inférieure à 5 m.
- Les caractéristiques des accès doivent permettre de satisfaire aux exigences de la sécurité, de la défense contre l'incendie, ~~et~~ de la protection civile **et du ramassage des ordures ménagères**.
- S'agissant des voies nationales et départementales, des restrictions émanant des gestionnaires de voirie peuvent s'appliquer.
- **Dans la zone d'aménagement Charité-Sancerrois, l'accès à la voie publique doit se faire sur la voie riveraine supportant le moins de trafic.**

3) Enclencher un changement d'image de la zone

Le développement de la route de la Charité a débuté dans les années 60-70 avec l'implantation des premières entreprises dans la zone. Les aménagements ont été réalisés au coup par coup, en réponse aux exigences des sociétés désireuses de s'établir dans la région, sans que la puissance publique ne soit en mesure, faute de règle définie, de s'y opposer. Cette organisation du développement explique en partie le manque de cohérence urbaine et architecturale, l'absence d'unité, la multiplication des accès sur la route de la Charité et des implantations chaotiques.

Aujourd'hui, on constate que la zone d'aménagement est fortement déqualifiée, avec une lisibilité parfois complexe du positionnement du site, renforcée par des mutations d'opportunité portées par le privé et une difficulté à maintenir une qualité dans le temps.

Dans l'objectif d'impulser une nouvelle image de la zone pour enclencher sa redynamisation, la collectivité souhaite accompagner et encadrer les initiatives privées grâce à un renforcement des outils réglementaires du PLUi.

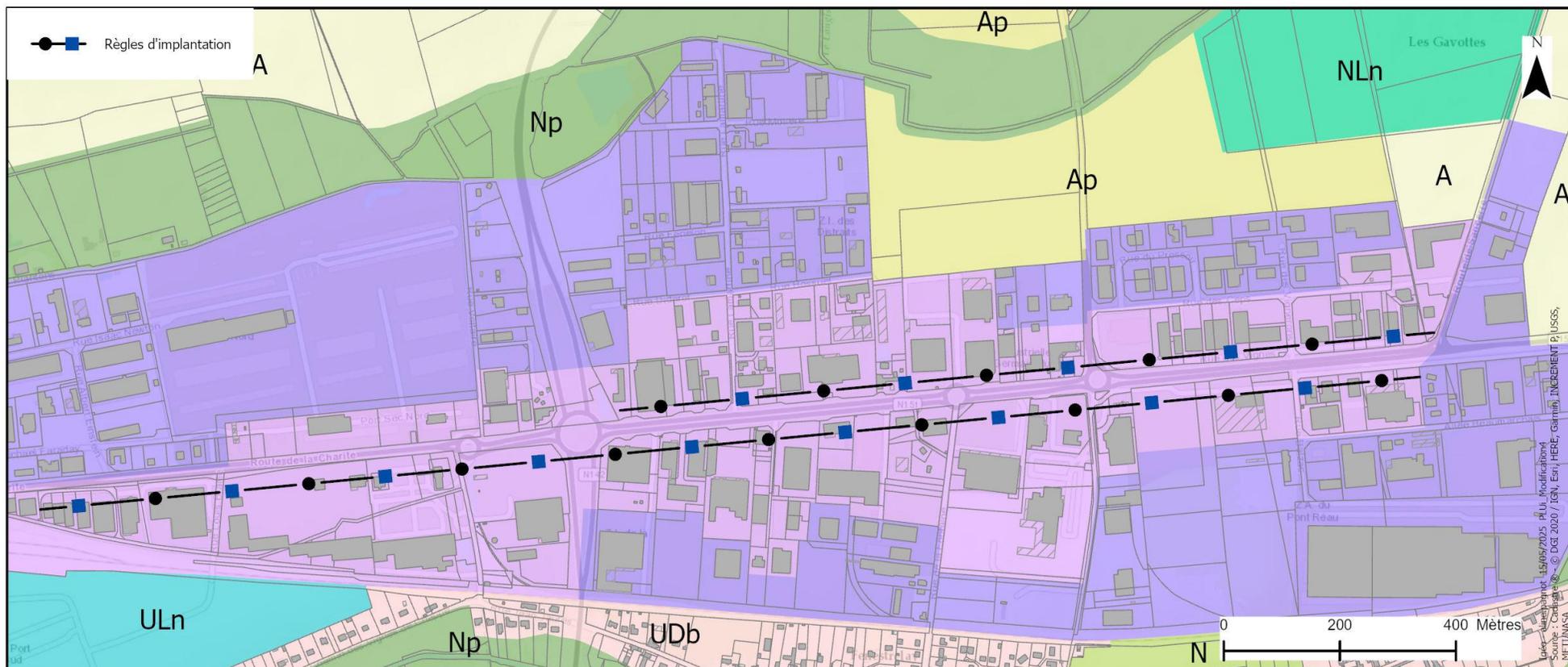
a) Cadrer l'implantation des nouvelles constructions le long de la route de la Charité

L'implantation du bâti d'opportunité sans logique d'ensemble traduit une lisibilité de la zone complexe avec des constructions en retrait dissimulées par des bâtiments en front de la route de la Charité.

Dans un souci de réharmoniser le développement des futures constructions avec l'existant, la collectivité souhaite tendre vers un alignement des cellules commerciales en premier rideau pour assurer la continuité des parcours marchands piéton le long de la route de la Charité et une continuité visuelle lisible. Pour cela, il est nécessaire de définir les règles et les contraintes relatives à la disposition des bâtiments sur l'unité foncière.

Le règlement peut déterminer des règles concernant les conditions d'alignement à la voirie, notamment par des prescriptions graphiques d'implantation des constructions. Ces prescriptions visent à organiser l'espace urbain de manière cohérente et harmonieuse, en tenant compte de l'environnement et du bâti existant.

→ Il est proposé d'appliquer des prescriptions linéaires d'implantation des constructions au nord et au sud de la route de la Charité.



b) Améliorer la qualité et la continuité visuelle des constructions

Souvent pointée du doigt pour ses aménagements, la route de La Charité, porte d'entrée de Bourges, renvoie une mauvaise image tant par son vieillissement marqué par la faible qualité architecturale du bâti que par le manque d'harmonie et la disparité de traitement de l'aménagement des espaces publics.

Afin d'améliorer la qualité et l'insertion des constructions, de viser une plus grande cohérence architecturale et urbaine de l'ensemble de la zone d'aménagement, la collectivité souhaite réglementer davantage l'aspect extérieur des constructions neuves, rénovées ou réhabilitées et l'aménagement de leurs abords.

→ Il est proposé d'ajouter des règles sur l'aspect extérieur du bâti dans le règlement écrit.

Article UE-9 : Aspect extérieur des constructions et des clôtures

Dispositions générales

- Les constructions doivent s'insérer dans le patrimoine naturel et bâti, par leur implantation leur volume, et leurs couleurs extérieures.
- Les constructions nouvelles, les aménagements et les extensions doivent présenter une simplicité d'aspect et de volume respectant l'environnement.
- Les volumes doivent s'adapter au relief du terrain. Les buttes de terre rapportées au pied d'une construction, en vue d'en dissimuler un niveau (ou ayant pour effet de créer un faux sous-sol) sont interdites.
- **Dans la zone d'aménagement Charité-Sancerrois : les locaux et équipements techniques doivent être positionnés de manière à être non visibles de la RN 151.**

Aspect et matériaux

- Les matériaux bruts (parpaings, carreaux de plâtre, briques creuses...) ne peuvent pas être laissés apparents.
- Les matériaux apparents doivent être choisis de telle sorte que leur mise en œuvre leur permette de conserver, de façon permanente, un aspect satisfaisant et respectueux du caractère des lieux.
- Les enduits et les peintures de ravalement doivent s'harmoniser avec l'environnement : les revêtements et l'emploi de couleurs apportant des notes discordantes dans l'environnement immédiat ou le paysage sont interdits.
- **Dans la zone d'aménagement Charité-Sancerrois :**
 - **Un maximum de deux teintes est autorisé.**
 - **Le bardage blanc intégral est proscrit.**

Façades

- Toutes les façades de constructions doivent être traitées avec le même soin en harmonie entre elles, y compris les murs pignons.
- Les coffrets, compteurs doivent être intégrés dans la construction ou les clôtures selon une logique de dissimulation.
- Les bardages d'aspect métallique et les bardages en bois doivent être de teinte facilitant leur insertion paysagère.
- **Dans la zone d'aménagement Charité-Sancerrois : le bardage doit être lisse et d'orientation horizontale.**

c) **Accompagner la mutation de secteur en déprise**

Depuis ses premières constructions, la zone d'aménagement a connu plusieurs mutations plus ou moins avec succès. En effet, au cours de ces nombreuses années, divers commerces et activités ont fermé ou déménagé, laissant le bâti inoccupé. Ces constructions vides ont soit connu une nouvelle vie avec l'installation d'une nouvelle entreprise, soit une démolition puis une reconstruction au coup par coup sans logique d'ensemble, ou encore un abandon.

Le risque d'absence de mutation ou de mutation d'opportunité renforce l'image peu qualitative du site. Alors que les secteurs en déprise devraient être une opportunité pour enclencher une redynamisation en favorisant une recomposition foncière au service du développement économique, en accompagnant la qualité, en encadrant les initiatives et en assurant des lignes directrices des projets à venir.

- **Croisement des routes de Sancerre et de la Charité**

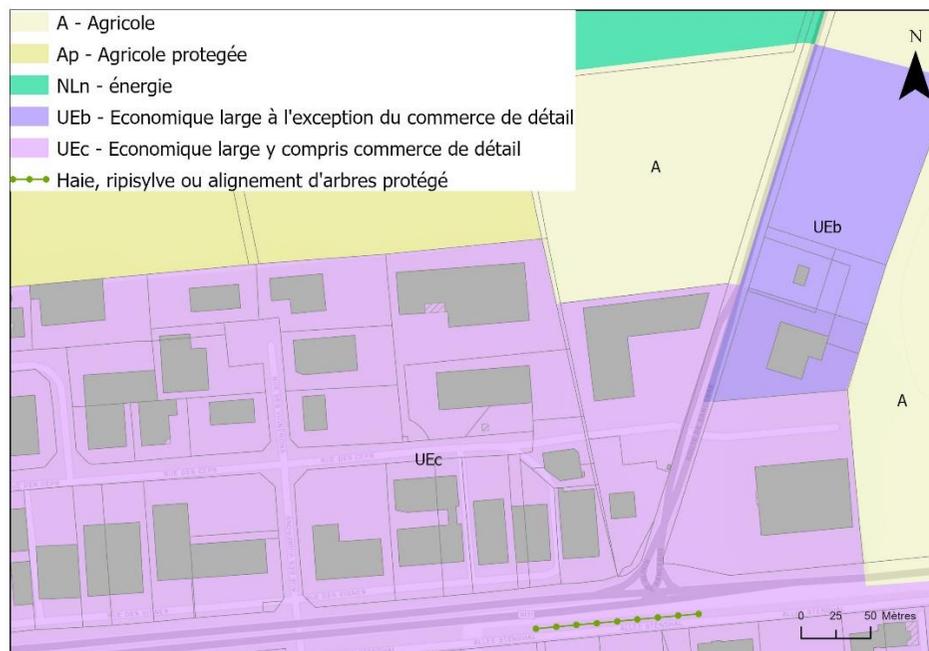
Front urbain marquant le carrefour entre les routes de Sancerre et de la Charité, le secteur représente l'image d'entrée dans la zone par Saint-Germain-du-Puy.

Objectif : Structurer l'entrée de la zone en favorisant une recomposition foncière sur un secteur morcelé au service du développement économique.

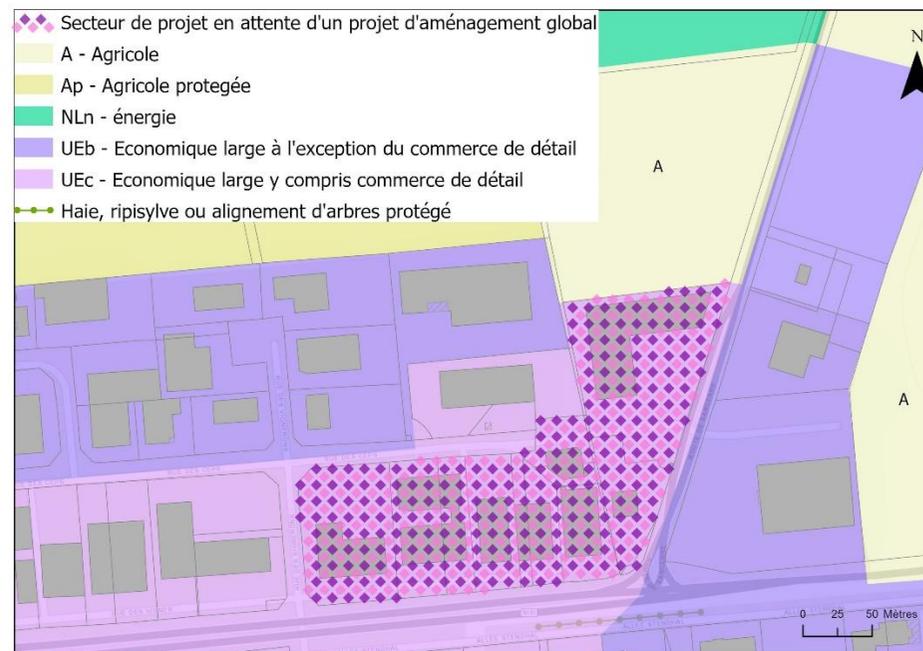
Cette recomposition nécessite de réaliser un travail de réflexion approfondie sur le devenir des secteurs en mutation afin de préciser l'aménagement. Il est possible, dans le PLUi, de venir geler la constructibilité des secteurs amenés à connaître une mutation urbaine afin de laisser le temps (maximum 5 ans) à la collectivité de définir les orientations en matière d'aménagement, de règles et d'objectifs à respecter par les futurs projets.

- ➔ Il est proposé d'appliquer une prescription surfacique de secteur de projet en attente d'un projet d'aménagement global au croisement de la route de Sancerre et de la route de la Charité (parcelles AE 48, 55, 79, 81,89, 90, 101, 102, 103, 125, 126, 127, 128, 184, 192 et 193) pour laisser le temps à la collectivité de proposer l'orientation d'aménagement adéquate.

Avant



Après



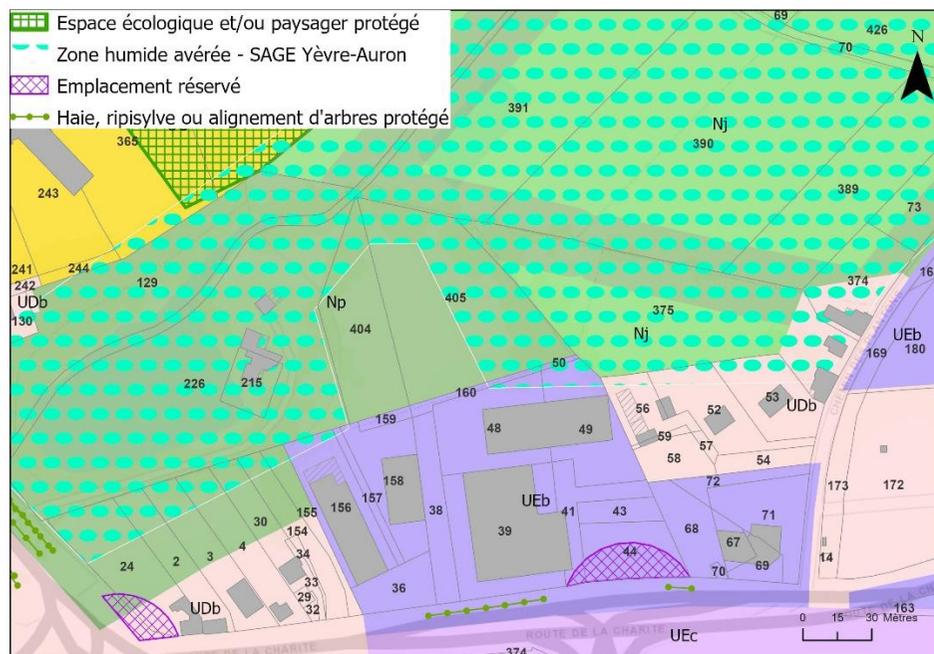
- **Secteur de la Fourchette**

Situé au croisement de la route de la Charité et Chaussée de Chappe, le secteur est un point stratégique en forte déprise depuis le déménagement de l'entreprise BPM group Fiat, route d'Orléans à Saint-Doulchard.

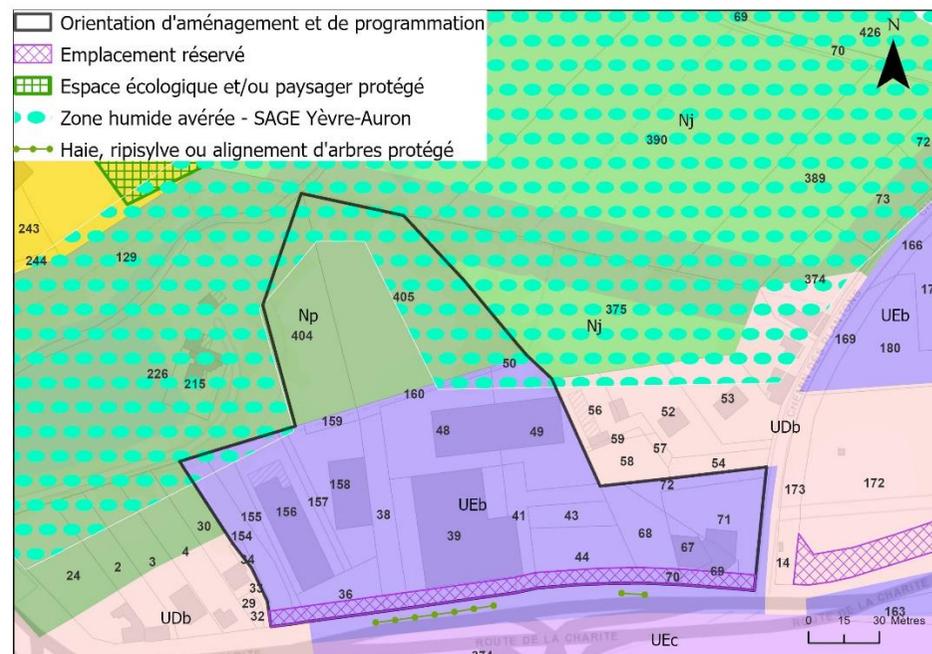
Objectif : Structurer les déplacements en lien avec la route de la Charité et offrir une image renouvelée de l'entrée par Bourges.

- ➔ Il est proposé de rédiger une Orientation d'Aménagement et de Programmation (OAP) sur le secteur de la Fourchette (parcelles BN 36, 38, 39, 41, 43, 44, 48, 49, 50, 67, 68, 69, 70, 71, 72, 156, 157, 158, 149 et 160).

Avant



Après



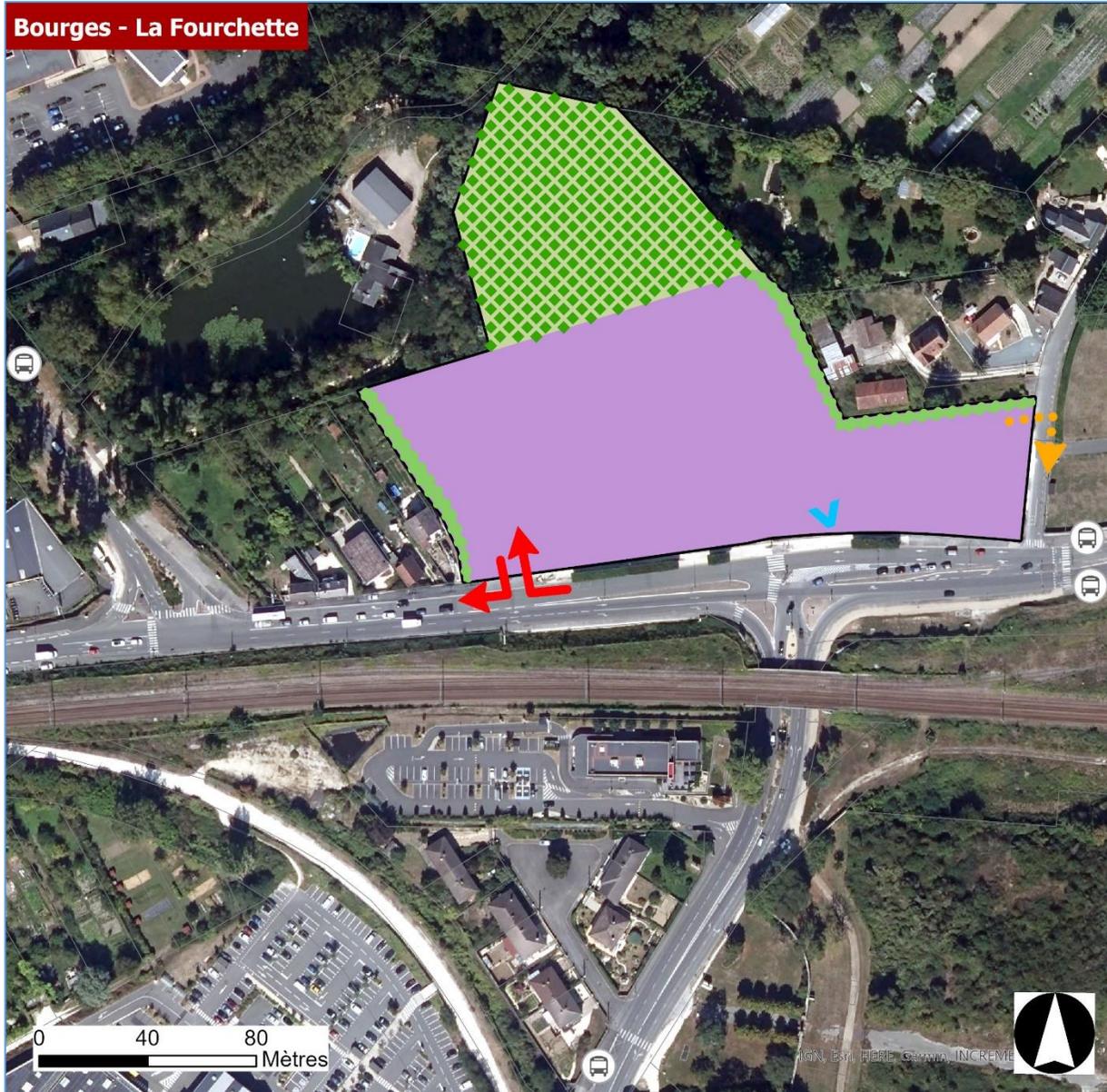
OAP n°53 – Bourges – La Fourchette / Zone UEb

Le programme de construction proposé tient compte des contraintes issues de la protection du captage d'eau potable de Saint Ursin.

Une attention particulière devra être portée sur l'emprise boisée au nord du périmètre.

Enfin le site offre des vues sur la vallée du Langis, l'orientation d'aménagement et de programmation inscrit le principe du maintien de percées visuelles vers cette vallée.

Bourges - La Fourchette



-  Périmètre
-  Emprise constructible éco
-  Emprise non constructible
-  Accès principal
-  Accès secondaire
-  Emprise arborée à valoriser
-  Traitement végétal
-  Perspective visuelle
-  Arrêt de bus

d) **Réglementer l'implantation des points relais automatisés dit « lockers »**

Avec l'essor du commerce en ligne et de la seconde main, des points relais automatisés « lockers » ont commencé à apparaître. Les lockers sont généralement situés dans des endroits stratégiques comme les zones commerciales, les gares ou les rues fréquentées, facilitant ainsi l'accès aux consommateurs qui peuvent récupérer ces colis à n'importe quel moment sans se soucier des heures d'ouverture d'un point relais classique.

Cette solution pratique et sécurisée est de plus en plus populaire dans le domaine de la logistique de e-commerce. Depuis 2 à 3 ans, son expansion s'intensifie, chaque service de livraison installant ses propres lockers.

Lors de l'élaboration du PLUi, l'installation de ces points relais automatisés n'a pas fait l'objet de règle (implantation et aspect visuel). Ainsi, en l'absence de réglementation dans le document d'urbanisme, les lockers ont commencé à être implantés sans grande cohérence avec l'existant.

→ Il est proposé de définir des règles concernant l'implantation et l'apparence visuelle des lockers.

Article UE-6 : Implantation des constructions par rapport aux autres constructions sur une même propriété

➤ Les lockers devront être implantés sur une façade latérale de la construction principale de l'unité foncière.

Article UE-9 : Aspect extérieur des constructions et des clôtures

Aspect et matériaux

➤ Pour les lockers : la teinte doit être identique à la façade principale auquel il est adossé.

4) Encourager l'évolution de l'organisation du stationnement

a) Réévaluation des normes de stationnement automobile au mode de consommation par drive

Depuis une vingtaine d'années, commander ses courses alimentaires, du quotidien et autres achats en ligne et les récupérer en voiture est en pleine expansion. Les clients peuvent ainsi commander en amont et réceptionner leur commande sans quitter leur véhicule, permettant de gagner du temps et de coûter moins cher que la livraison à domicile. Un grand nombre d'enseignes ont perçu l'opportunité de conserver et d'attirer une nouvelle clientèle avec ce service.

La rapidité de ce service de drive nécessite souvent un besoin de stationnement bref pour récupérer les commandes, mais un roulement important. La nécessité du nombre de places de stationnement est ainsi réduite.

→ Il est proposé de réduire la surface de stationnement dans le cas d'un service de drive.

Article UE-15 : Obligation de réalisation d'aires de stationnement

Destination de la construction	Norme exigée de stationnement automobile
Artisanat - Commerce de détail	<p><u>Artisanat</u> : 1 place par tranche de 100 m² de surface de plancher</p> <p><u>Commerce de détail</u> :</p> <ul style="list-style-type: none">- entre 300 m² et 1 000 m² de surface de vente : la surface de stationnement ne peut dépasser 90 % de la surface de vente, (si présence d'un service de drive, la surface de stationnement est réduite à 85 %)- plus de 1 000 m² de surface de vente : la surface de stationnement ne peut dépasser 75 % de la surface de vente (si présence d'un service de drive, la surface de stationnement est réduite à 70 %) <p>Le mode de calcul fait référence à l'article L 111-19 du code de l'urbanisme.</p>

b) Faciliter le déplacement actif entre les unités foncières

Dans la zone d'aménagement, le développement du stationnement s'est opéré dans une logique de parc de stationnement « à la parcelle ». Chaque unité foncière possède son espace de stationnement automobile sans lien avec les terrains voisins.

Outre le nombre de places de stationnement, les déplacements actifs entre les unités foncières sont très compliqués. Il est difficile de venir sur la zone en voiture, de se garer et de flâner entre les commerces sans reprendre la voiture pour aller d'un magasin à un autre. Les parcs de stationnement sont peu connectés entre eux, multipliant les accès et les parcours véhicules.

La mise en connexion piétonne et cyclable des stationnements proches les uns des autres sans avoir à repasser par la route de la Charité contribuerait à créer un environnement plus sûr, une accessibilité accrue tout en améliorant la qualité de vie des usagers.

→ Il est proposé d'imposer un cheminement piéton et vélo entre les unités foncières voisines accueillant du public.

Article UE-16 : Conditions de desserte des terrains par les voies publiques ou privées et d'accès aux voies publiques

Conditions de desserte des terrains par des voies publiques ou privées

- Pour être constructibles, les terrains doivent être desservis par des voies publiques ou privées ouvertes à la circulation automobile soit directement, soit le cas échéant, par l'intermédiaire d'un passage sur un terrain voisin (consenti ou obtenu en application de l'article 682 du Code Civil).
- Les voies de desserte doivent répondre à l'importance et à la destination des constructions à édifier, notamment en ce qui concerne la commodité, la sécurité de la circulation et des accès, ainsi que les moyens d'approche permettant une lutte efficace contre l'incendie.
- En cas de terrain desservi par plus d'une voie (terrain d'angle ou traversant), il peut lui être imposé un seul accès, sur la voie offrant les meilleures conditions de fonctionnement et de sécurité.
- Les voies en impasse doivent être évitées. En cas d'impossibilité technique au regard de la configuration du terrain et de son voisinage immédiat, la voie en impasse doit présenter à son extrémité un aménagement spécial permettant aux véhicules de faire demi-tour.
- Les voies à créer doivent présenter les caractéristiques minimales suivantes :
 - Être réalisées en matériaux et procédés garantissant leur pérennité à long terme ;
 - Avoir une largeur minimale de voie de 10 m, ramenée à 4.5 m dans le cas d'une voie à sens unique.
- Aucun accès automobile ne peut être autorisé :
 - Sur les voies publiques ayant le statut de route express, nationale, ou départementale en dehors des points prévus et aménagés à cet effet, sauf sur autorisation du gestionnaire de voirie ;
 - A partir des voies affectées exclusivement aux piétons et aux cycles (celles-ci peuvent néanmoins être traversées par des accès automobiles).
- **Un cheminement piéton et vélo doit être aménagé vers les unités foncières voisines.**

c) Viser une cohérence dans le mobilier

Viser une plus grande cohérence urbaine et architecturale pour affirmer une unité dans la zone ne s'arrête pas à l'aspect extérieur du bâti. En effet, le mobilier urbain constitue un autre enjeu visuel pouvant améliorer le cadre de la zone d'aménagement.

Afin d'assurer une meilleure cohérence en matière d'urbanisme et d'architecture dans toute la zone, il est indispensable d'établir certaines normes visuelles sur le mobilier urbain à destination des modes de déplacement.

- **Ombrières photovoltaïques**

La loi Énergie Climat du 8 novembre 2019 introduit l'obligation de végétaliser ou d'équiper de systèmes de production d'énergie renouvelable sur au moins 50 % de la surface :

- les parkings neufs* de plus de 1 000 m², surface passée à 500 m² en 2023
- les parkings existants de plus de 1 500 m² (délai de conformité allant jusqu'au 1^{er} juillet 2028)

* Parkings associés aux bâtiments neufs ou aux bâtiments existants faisant l'objet d'extensions ou de rénovations lourdes

Les ombrières photovoltaïques présentent une diversité de caractéristiques esthétiques.

- ➔ Il est proposé d'introduire des règles esthétiques et d'intégration paysagère concernant l'installation d'ombrières photovoltaïques sur les parcs de stationnement en zone économique.

Article UE-15 : Obligation de réalisation d'aires de stationnement

Dispositions particulières

- Les obligations en matière de stationnement automobile peuvent être réduites de 25 % au maximum en contrepartie de la mise à disposition de 20 % des places de stationnement du projet réservées à des véhicules électriques munis d'un dispositif de recharge adapté et/ou des véhicules propres en auto-partage. Une signalisation spécifique devra matérialiser ces emplacements.
- Dans les lotissements, 1 place de stationnement doit être aménagée par tranche complète de 4 lots créés.
- **Dans le cas d'ombrière photovoltaïques sur l'aire de stationnement :**
 - **Les raccordements électriques doivent être dissimulé**

5) Redonner une place au végétal

La zone d'aménagement Charité-Sancerrois est fortement minéralisée avec un paysage végétal caractérisé par des friches et des délaissés et une absence d'espaces de détente ou de déambulation. De plus, le secteur a tendance à être déconnecté / hermétique à son environnement.

Lors de l'élaboration du PLUi, il a été introduit des règles en matière de traitement environnemental et paysager des espaces non bâtis et des abords de construction. Ces règles s'appliquent dès lors qu'il y a une nouvelle construction sur l'unité foncière.

La collectivité souhaite réintroduire des espaces paysagers et du végétal dans la zone d'aménagement notamment en s'appuyant sur le réseau de voirie pour végétaliser l'espace public : arbres d'alignement et bandes végétalisées.

a) Zones de renaturation

En 2023, l'entreprise BPM group située à la Fourchette à Bourges déménage route d'Orléans à St-Doulchard, laissant les parcelles en friches. Un projet de reprise du bâti est en cours. Néanmoins, le groupe entreposait des voitures à l'arrière de la zone économique (UEb) sur les parcelles BM 404 et 405 en zone Naturelle protégée (Np), (ortho photo 2020).

D'une surface d'environ 4 000 m², la zone est désormais inutilisée (ortho photo 2023).

Ortho photo 2020

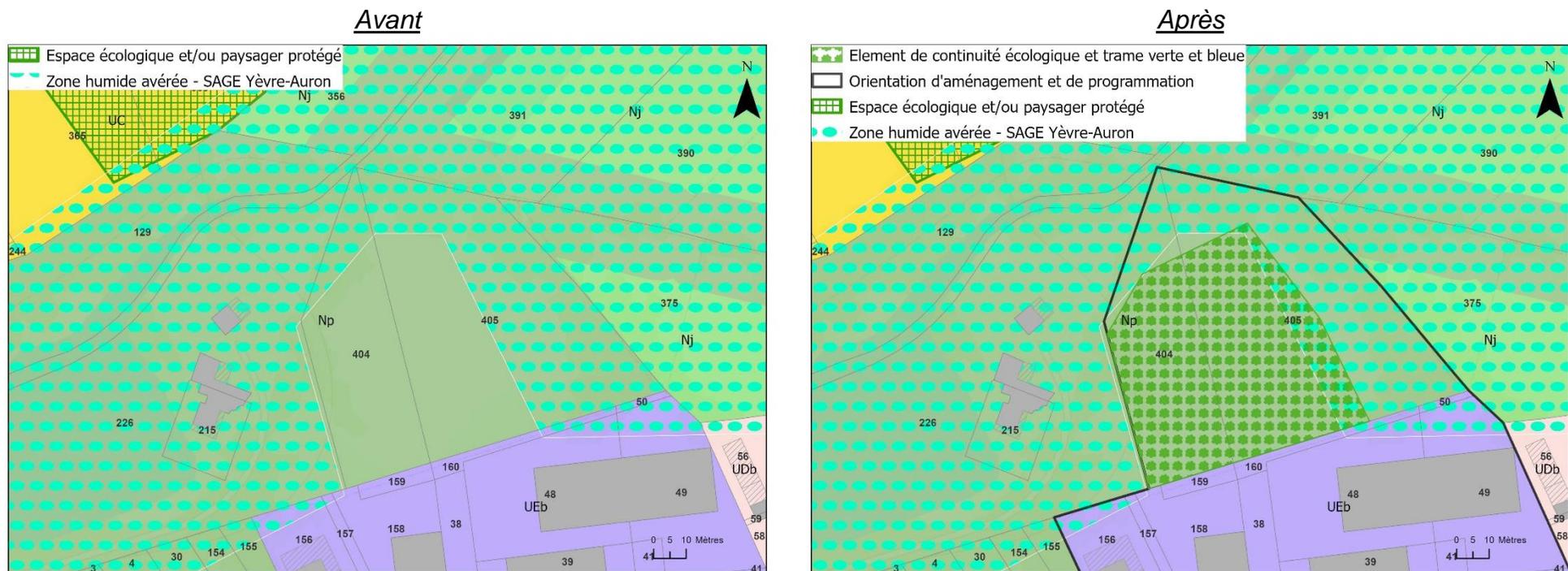


Ortho photo 2023



Dans un objectif de préservation et de valorisation de la trame verte et paysagère, la collectivité souhaite que le site soit revégétalisé. Ainsi, la plantation d'espèces végétales favorables au développement de la biodiversité sur la zone est encouragée notamment dans le cadre de mesures de compensation.

→ Il est proposé d'appliquer une prescription surfacique d'élément de continuité écologique afin d'encourager la renaturation des parcelles situées en zone Np – Naturelle protégée.



b) Renforcement de la qualité paysagère et environnementale de la zone naturelle

Certaines unités foncières peuvent intégrer un zonage à cheval entre la zone Ue - économique et la zone N – naturelle, à l'exemple du secteur de la Fourchette (voir ci-dessus).

Cette surface classée N est peu valorisée. En effet, elle ne peut pas être incluse dans la superficie minimale d'espaces verts requise par le PLU et est parfois négligée dans le projet, sans prise en charge paysagère et environnementale de qualité.

- Il est proposé de prendre en compte la zone N dans le décompte de la surface traitée en espaces verts à condition de venir renforcer sa qualité paysagère et environnementale ainsi qu'un minimum d'espaces verts soit réalisé sur la zone U.

Article UE-12 : Obligations imposées en matière de réalisation de surfaces éco-aménageables, d'espaces libres, de plantation, d'aire de jeux et de loisirs

- Au moins **30 %** de la surface du terrain doit être traitée en espaces verts.
 - En cas de cessation d'une partie de l'emprise foncière pour l'aménagement des mobilités douces, le calcul des 30 % est minoré à la proportion des emprises cédées.
 - En cas d'unité foncière à cheval avec de la zone N (naturelle), la surface de zone N peut être décomptée dans la surface traitée en espace vert à condition qu'un minimum de 15 % d'espace vert soit réalisé en zone classée U.

Plantations et aménagements paysagers

- La plantation d'un arbre de haute tige est exigée par tranche entamée de **150 m² d'espaces verts créés**, (et par tranche entamée de **75 m² de la surface de zone naturelle**) (incluant les arbres existants conservés ou à planter). Le nombre minimal est arrondi au nombre entier supérieur. Les arbres doivent être plantés dans un espace vert de pleine terre au moins égal à 5 m².

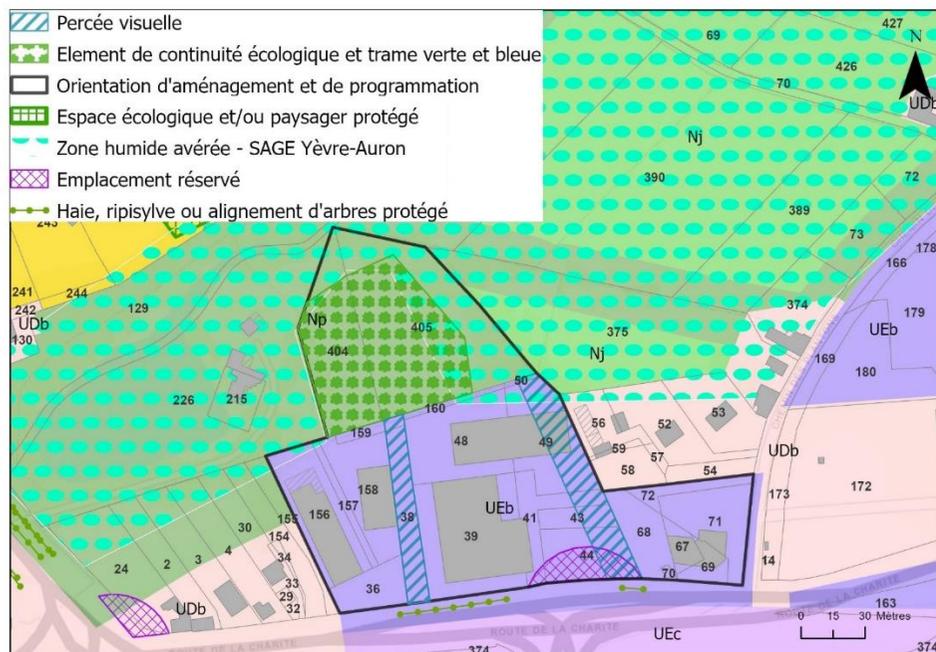
c) Percées visuelles sur les grands paysages

La zone d'aménagement est située au sud de la vallée du Langis, ce qui pourrait favoriser une ouverture végétale et l'apparition d'éléments naturels visuels sur le site. Hors l'urbanisation de la zone est telle que les vues vers la vallée est quasi-inexistante. Ainsi, les rares percées visuelles existantes doivent être conservées.

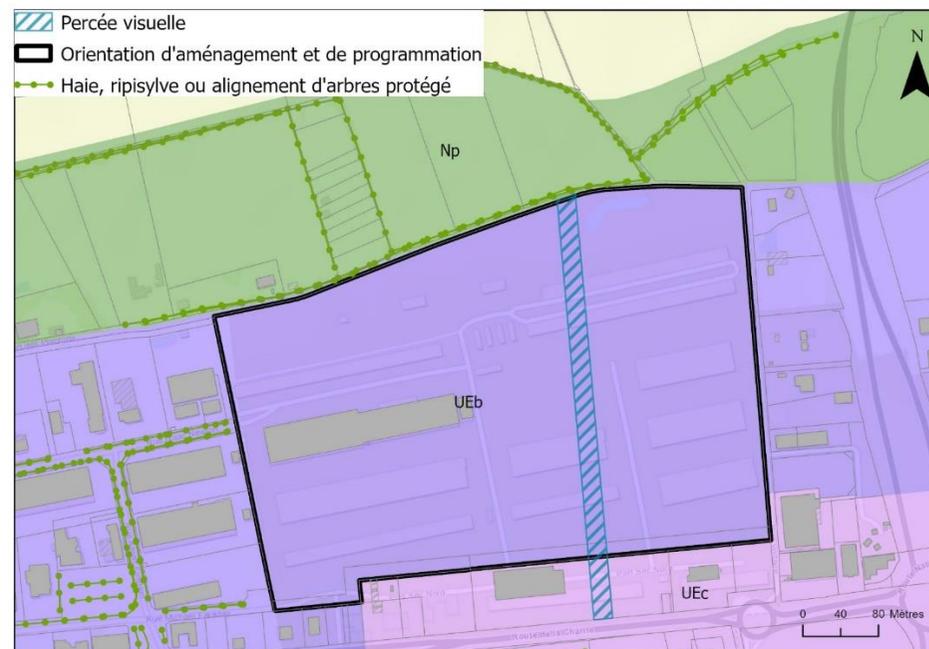
Conformément aux articles L.151-19 et 23 du code de l'urbanisme, il est possible d'instaurer des cônes de vue pour protéger, mettre en valeur ou requalifier un élément paysager pour des motifs d'ordre culturel, historique ou architectural. Cet outil peut ainsi empêcher toute construction nouvelle au sein du périmètre qu'il identifie, afin d'éviter toute obstruction de la vue à préserver.

- Il est proposé d'instaurer des cônes de vue vers le Langis.

Secteur de la Fourchette



Secteur Adjudant-Chef Debat



La mise en place de la percée visuelle sur le secteur Adjudant-Chef Debat nécessite un ajustement de l'Orientation d'Aménagement et de Programmation du même nom. Ainsi, la « perspective visuelle à ménager vers le Langis » de l'OAP est décalée de quelques mètres pour s'aligner à la percée visuelle du règlement graphique.

Avant



- Périmètre de l'OAP
- Emprise constructible
- Accès secondaire (localisation de principe)
- Accès principal (localisation de principe)
- Principe de continuité
- Traitement paysager
- ↔ Liaison douce
- Perspective visuelle à ménager vers le Langis
- ... Traitement paysager des voies de circulation

Après



- Périmètre de l'OAP
- Emprise constructible
- Accès secondaire (localisation de principe)
- Accès principal (localisation de principe)
- Principe de continuité
- Traitement paysager
- ↔ Liaison douce
- Perspective visuelle à ménager vers le Langis
- ... Traitement paysager des voies de circulation

TABLEAU DE CONSOMMATION D'ESPACE

Zones	Avant modification		Après modification		Evolution
	Superficie (en ha)	Pourcentage de la superficie du territoire couvert par le PLUi	Superficie (en ha)	Pourcentage de la superficie du territoire couvert par le PLUi	
U	6 687,8	16,90 %	6 687,8	16,90 %	=
1AU	264,1	0,67 %	264,1	0,67 %	=
2AU	74,0	0,19 %	74,0	0,19 %	=
A	25 318,4	63,99 %	25 318,4	63,99 %	=
N	7 221,6	18,25 %	7 221,6	18,25 %	=
Total	39 565,9	100,00 %	39 565,9	100,00 %	