



Etude Loi Barnier / Amendement Dupont pour l'extension de la ZA du Bois de Givray – TROUY (18)

COMMUNAUTÉ D'AGGLOMÉRATION BOURGES PLUS

MARS 2025



RAPPEL REGLEMENTAIRE

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.

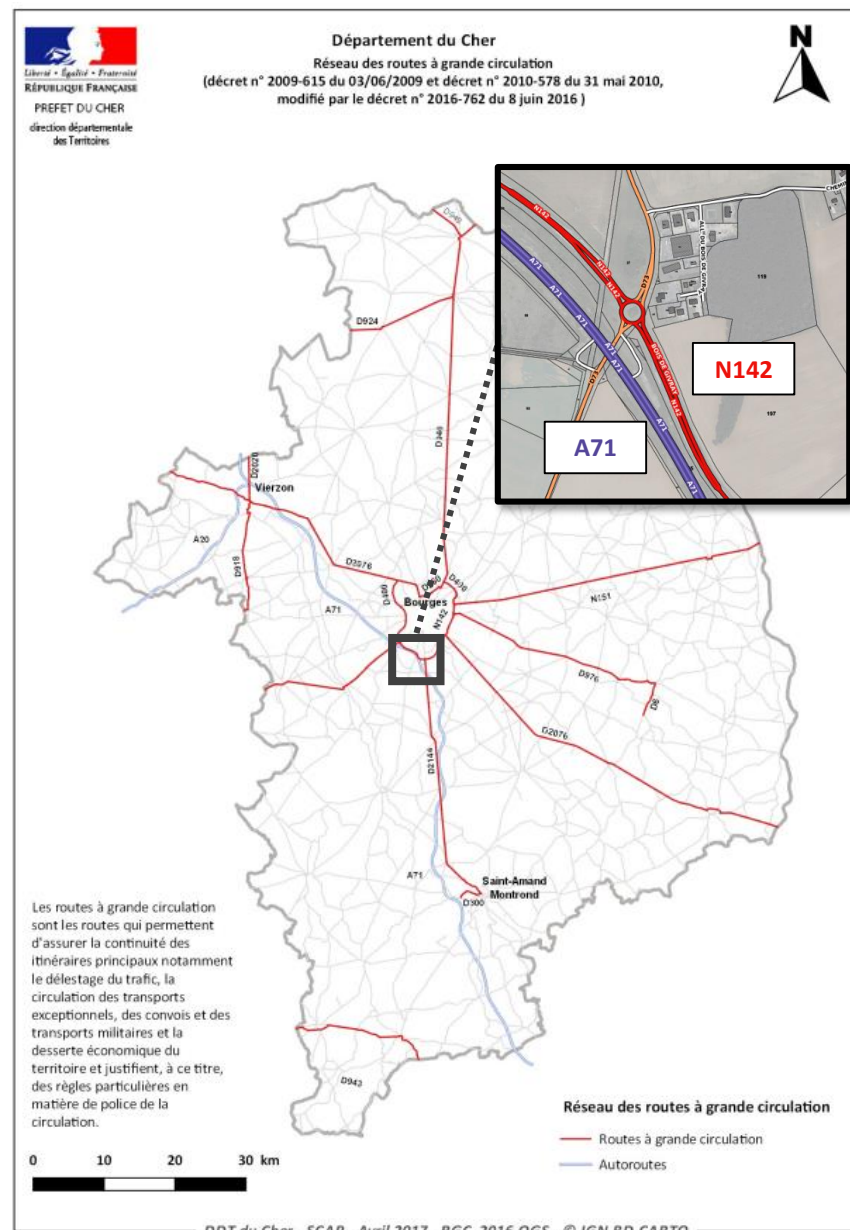
Cette interdiction s'applique également dans une bande de soixante-quinze mètres de part et d'autre des routes visées au dernier alinéa du paragraphe III de l'article L. 141-19. »

Elle ne s'applique pas :

- aux constructions ou installations liées ou nécessaires aux infrastructures routières ;
- aux services publics exigeant la proximité immédiate des infrastructures routières ;
- aux bâtiments d'exploitation agricole ;
- 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.

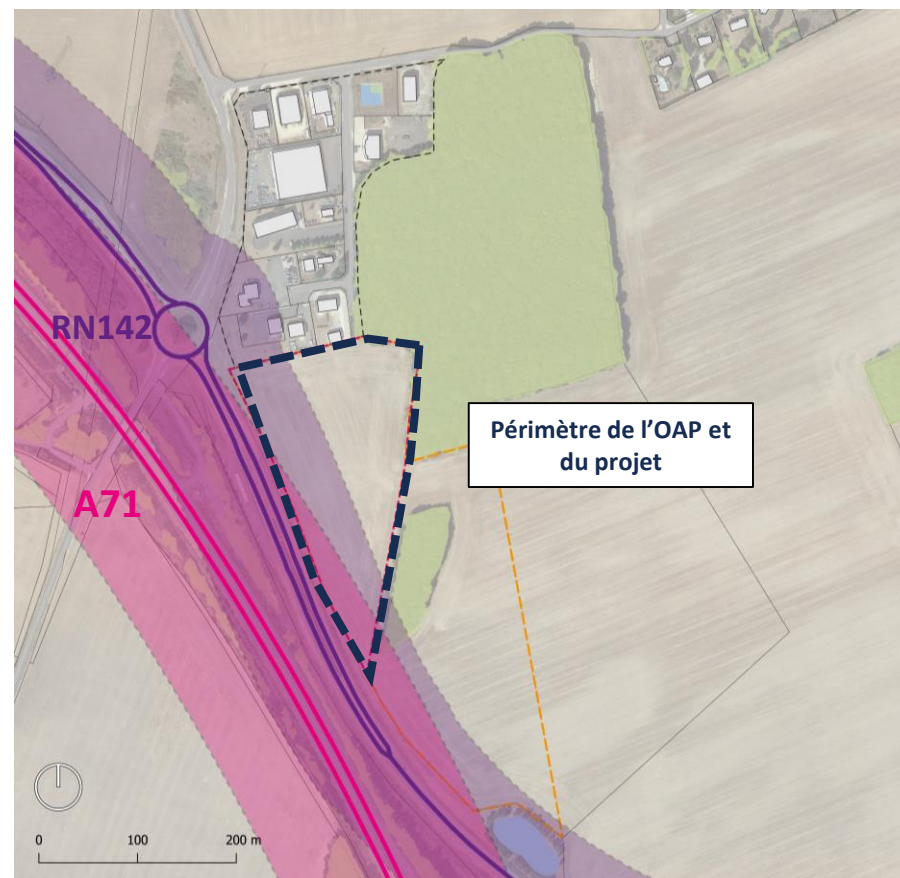
Le plan local d'urbanisme, ou un document d'urbanisme en tenant lieu, peut fixer des règles d'implantation différentes de celles prévues par le présent article lorsqu'il comporte une étude justifiant, en fonction des spécificités locales, que ces règles sont compatibles avec la prise en compte des nuisances,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



RAPPEL REGLEMENTAIRE

Dans le cadre de la procédure de modification du PLUi de Bourges Plus, le périmètre du projet fait l'objet d'une modification de l'OAP n°59 – Trouy – Bois de Givray / Zone 1AUe

Le périmètre de projet étant située aux abords immédiats de la N142, infrastructure classée grande circulation au titre du Décret n°2010-578 du 31 mai 2010, et de l'autoroute A71, le présent document constitue l'étude entrée de ville réalisée au titre de l'article L.111-8 du Code de l'urbanisme. Celui-ci a vocation à présenter et à justifier la compatibilité du projet avec les objectifs de gestion des risques et des nuisances, de sécurité et de qualité urbaine, architecturale et paysagère afin de lever la bande d'inconstructibilité des 100m aux abords de la RN142 et ainsi permettre la mise en œuvre opérationnelle du projet.



Zone de préemption Loi Barnier / Citadia Conseil

1. CONTEXTE GENERAL

La commune de Trouy, par sa position de **proximité immédiate avec Bourges**, bénéficie d'une situation stratégique au sud de l'Agglomération. Trouy concentre plusieurs secteurs économiques en raison de cette position privilégiée. Elle est également caractérisée par de vastes espaces agricoles et boisés, ainsi qu'une qualité paysagère marquée.

Le secteur de développement de la ZAE du Bois de Givray, correspondant à la zone 1AUe du PLUi, est **situé le long de la N142**, un axe majeur classé à grande circulation et de l'autoroute A71. Cette localisation stratégique justifie la réalisation d'une étude pour permettre l'aménagement de ce site, en dérogeant à la bande d'inconstructibilité réglementaire longeant cet axe.

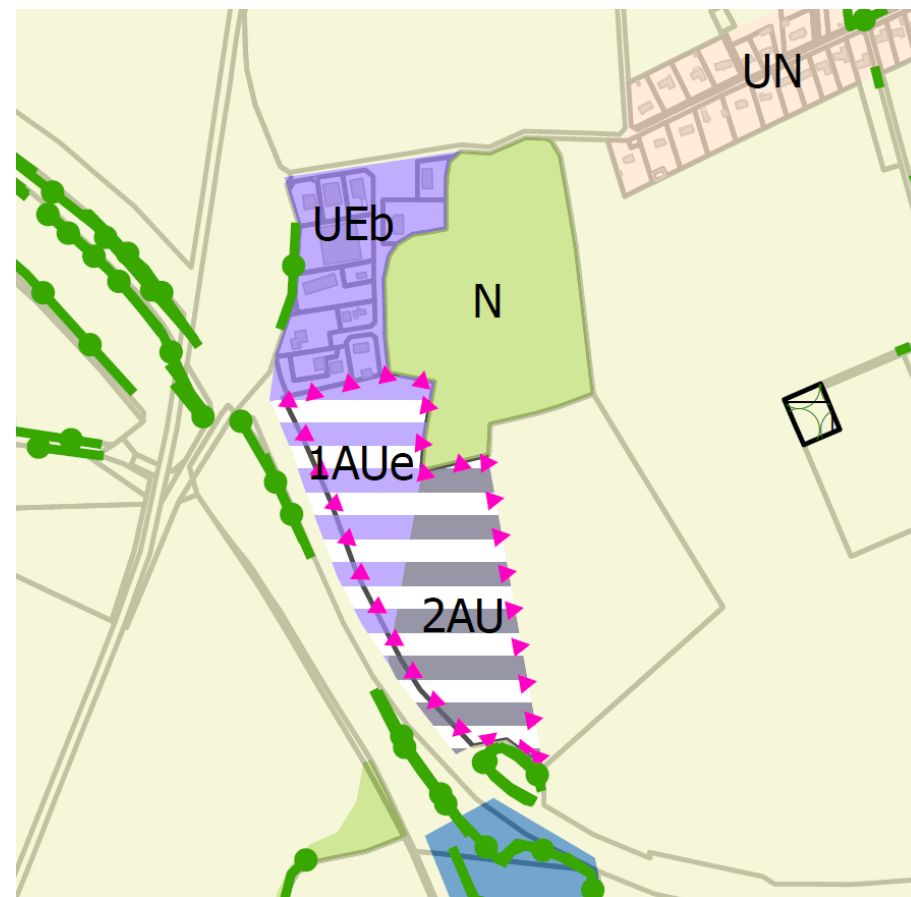
Ce secteur, d'une superficie de 4 hectares, présente un potentiel de **développement économique important** grâce à ses caractéristiques spécifiques :

- Un secteur à urbaniser **en continuité d'une ZAE existante**;
- Une situation en bordure de la N142 offrant une visibilité optimale mais nécessitant de gérer les nuisances sonores et visuelles pour optimiser les aménagements ainsi que la présence de l'A71 en contrebas ;
- Une situation qui favorise l'accessibilité et le déploiement d'activités économiques
- Une topographie plane qui permet des vues dégagées à 360° sur les environs, contribuant à la qualité du cadre d'implantation.

Ce projet représente une opportunité majeure pour renforcer l'attractivité économique de la commune et de l'agglomération de Bourges Plus.

La présente étude vise donc à déroger au principe d'inconstructibilité pour permettre la mise en œuvre du projet d'aménagement d'activités économiques type locaux artisanaux, en justifiant la compatibilité de celui-ci avec les critères visés à l'article L.111-8 du Code de l'urbanisme, notamment en matière de :

- Gestion des risques et des nuisances ;
- Sécurité ;
- Qualité urbaine et architecturale ;
- Qualité des paysages.



- UEb** : Economique (à vocation économique large, à l'exception du commerce de détail)
- 1AUe** : Urbanisation future (économique)
- 2AU** : Urbanisation future moyen terme

Extrait de zonage du PLUi de Bourges Plus

Etude Loi Barnier – Secteur Bois de Givray

Le secteur d'étude est actuellement couvert par l'OAP n°59 – Trouy – Bois de Givray – Zone 1AUe dont les principes sont les suivants :

L'urbanisation de la zone 1AUe se fera en cohérence avec la zone économique voisine au nord. Le massif boisé au nord, abritant une biodiversité importante, devra être protégé en limitant les perturbations, notamment lors des périodes sensibles (nidification, hibernation).

Programmation et aménagement :

Construction : Développer des activités économiques industrielles ou artisanales sur 3,41 ha, avec une architecture durable et qualitative (intégration paysagère, énergies renouvelables). Prévoir un prolongement futur vers le sud.

Marge de recul : **Respecter une bande non aedificandi de 100 m le long de la rocade, sauf dérogation validée par une évolution du PLUi.**

→ L'OAP actuelle n'intègre pas de dossier de dérogation tel que prévu à l'article L.111-6 du code de l'urbanisme.

Accès et circulation : Aménager l'accès principal via l'allée du Bois Givray, organiser un partage multimodal des déplacements, et prévoir des infrastructures adaptées pour les poids lourds (livraisons et stationnements).

Traitement paysager :

Végétaliser les limites avec l'espace agricole à l'est (arbustes et arbres de haute tige).

Assurer la continuité avec le bois au nord tout en protégeant son écosystème. Renforcer le traitement paysager le long de la rocade (haies, plantations denses).

Aménager des espaces publics végétalisés et intégrés dans le paysage global.

Extrait OAP en vigueur : « **Respecter une zone non aedificandi de 100 m de large vis-à-vis de l'axe de la rocade. Dans le cas d'un projet qui ne pourrait respecter cette marge de recul pour l'implantation de bâtiments, la réalisation du projet sera conditionnée à la réalisation d'un dossier de demande de dérogation et à l'accord des services de l'État par le biais d'une évolution du PLUi (cf. étude dite « entrée de ville », article L 111-6 et suivants du Code de l'urbanisme, « Paragraphe 2 : Constructibilité interdite le long des grands axes routiers »).** »



Extrait du document graphique de l'OAP n° 59 du PLUi de Bourges Plus

Etude Loi Barnier – Secteur Bois de Givray



Localisation du projet dans le grand paysage
Source : Google Earth

2. ENVIRONNEMENT URBAIN

Le périmètre du projet est aujourd'hui entièrement non bâti et occupé majoritairement par des espaces agricoles.

Le périmètre du projet d'aménagement est délimité par :

- La **N142** à l'Ouest, sur tout le long du secteur et l'**A71** en contrebas de la RN142 ;
- Des **secteurs agricoles** ainsi qu'un **bois de qualité**, à l'est et au sud ;
- La **ZAE existante** du Bois de Givray au Nord.

Le périmètre de projet est localisé sur la commune de Trouy à environ 2,5 km au Nord de son centre-bourg, et à environ 5,5 km au Sud du centre-ville de Bourges.



Localisation de la ZAE du Bois de Givray et ZA alentours à échelle intercommunale

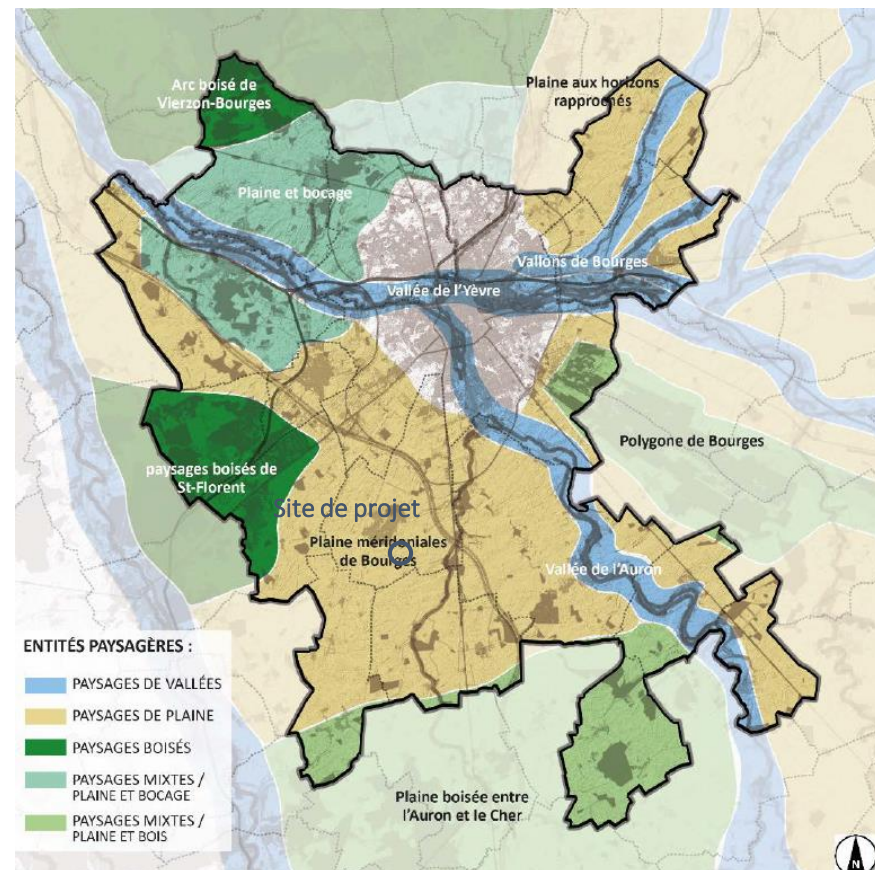


3. PAYSAGE & ENVIRONNEMENT

D'après la carte des unités de paysage du département du Cher (repris dans le PLUi Bourges Plus), la commune de Trouy est majoritairement concernée par des paysages **de plaine** et plus précisément la **plaine méridionale de Bourges** (hormis sa partie nord plutôt concerné par des paysages urbanisés).

La plaine méridionale, délimitée par l'Auron à l'est et le Cher à l'ouest, s'étend du nord jusqu'à la zone urbaine de Bourges. Les caractéristiques géologiques (calcaires) en font un « champ ouvert » partagé entre céréales et landes à moutons. Le socle calcaire s'incline du nord au sud, sans relief significatif, avec un réseau hydrographique créant des vallons et des dômes.

L'urbanisation influence le paysage, avec une relation constante à la silhouette de la ville. Des axes de communication anciens traversent la région, comme la RN 151 suivant la voie romaine "Chaussée de César" et la RN 144, ancien chemin. La vallée du Cher est un axe majeur de concentration humaine, les bourgs tel que Trouy ont connu un développement au XXe siècle en raison de leur proximité avec l'agglomération. Les infrastructures, notamment routes, voie ferrée, lignes électriques et autoroute, imprègnent le territoire, contribuant à ses caractéristiques originales.



Carte des unités de paysage de la CA Bourges Plus / PLUi Bourges Plus

Vue aérienne sur La ZAE du Bois Givray et son grand paysage /
Mairie de Trouy

Une topographie peu marquée permettant des vues dégagées :

Le site a une topographie relativement plane, simplifiant l'implantation de projet. Certaines vues peuvent être mentionnées comme étant à conserver voir à valoriser. Cela est principalement le cas pour la vue vers le Nord depuis l'Allée du Bois Givray qui permet de visualiser la ville de Bourges ; ou encore la vue Sud de cet même Allée sur les champs et espaces boisés.

Une sous-trame boisée comme réservoir de biodiversité :

Comme vu précédemment, le site d'étude est localisé à proximité directe de la sous-trame boisée du territoire intercommunal. La présence d'espaces boisés sur et à proximité du site peuvent servir de réservoir pour la biodiversité (faune et flore). La principale entité de ce réservoir est le Bois de Givray (environ 8ha) présent à l'Est de la ZAE, un petit boisement est aussi présent sur la partie centrale de la parcelle 197 (parcelle de projet), enfin des liens peuvent être faits avec d'autres espaces boisés plus petits présents à l'Est.

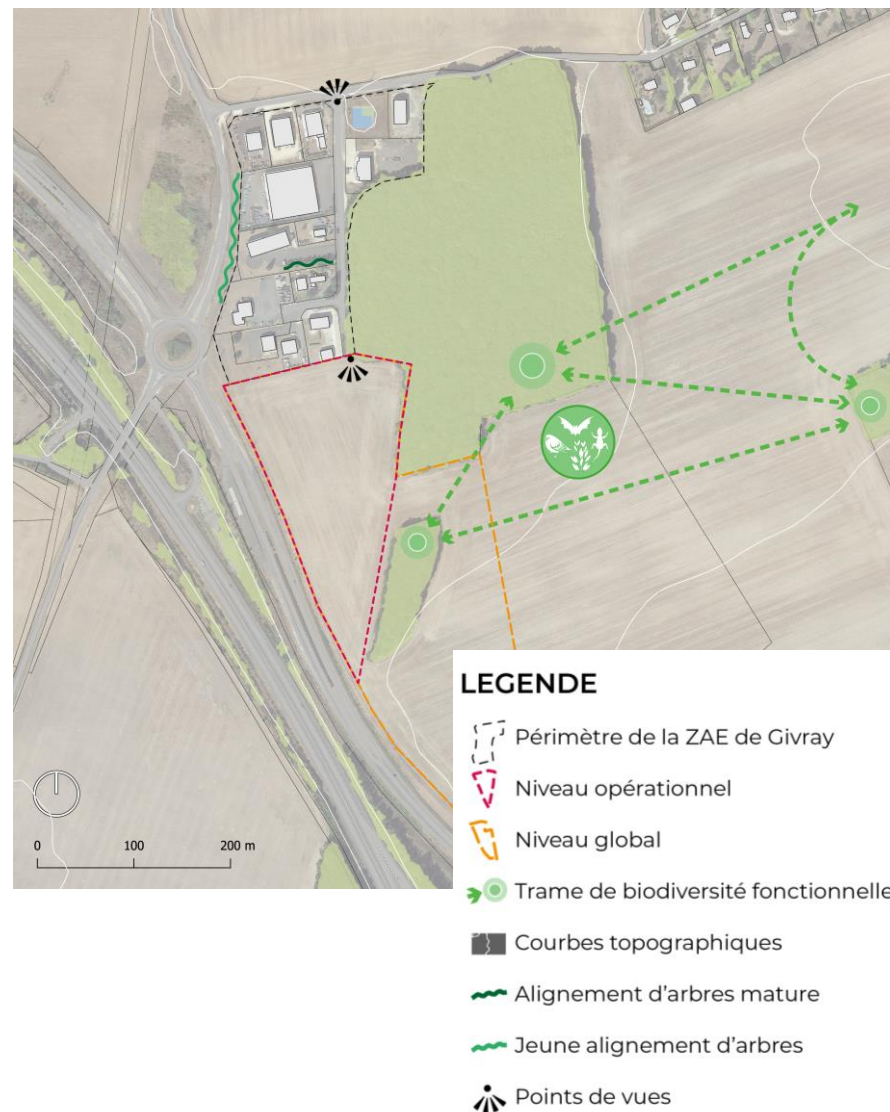
Néanmoins des fractures importantes pour la biodiversité, caractérisés par les voies routières, peuvent limiter le lien entre les différents réservoirs de biodiversité limitrophe au site et ceux du territoire.

Des alignements d'arbres structurants à préserver / prolonger :

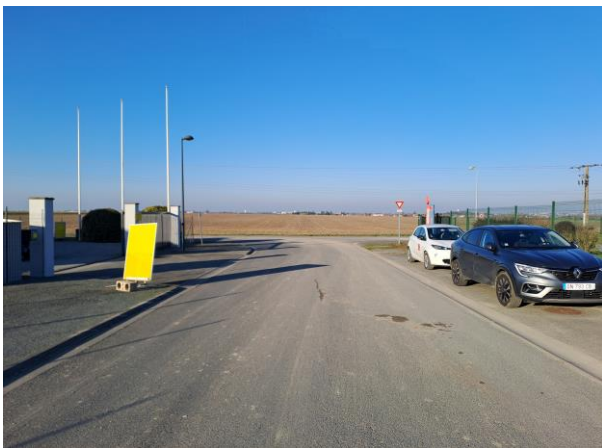
Des alignements d'arbres sont présents sur et en lisière du site. Le premier, composé d'arbres matures, est positionné le long de la parcelle de l'entreprise Easy Cars. Le second, composé d'arbres jeunes et espacés, est localisé le long de la RD73. Cet alignement pourra être prolongé vers le sud sur le site d'étude.

La présence d'espèces floristique protégées à proximité du site :

La précédente étude de Faisabilité menée en 2019 par Territoria révèle un certain nombre d'espèce floristique protégée sur la partie herbacée entre la RD73 et la ZAE existante (Vipérine Commune ; Coronille bigarrée ; Orchis pyramidal ; Orchis à odeur de bouc ...). Une étude Faune Flore complémentaire pourrait être envisagée dans le cadre du projet.



Etude Loi Barnier – Secteur Bois de Givray



Vue vers le Nord sur Trouy Nord et Bourges / Citadia Conseil



Alignement sur la parcelle de l'entreprise Easy Cars/ Google Maps

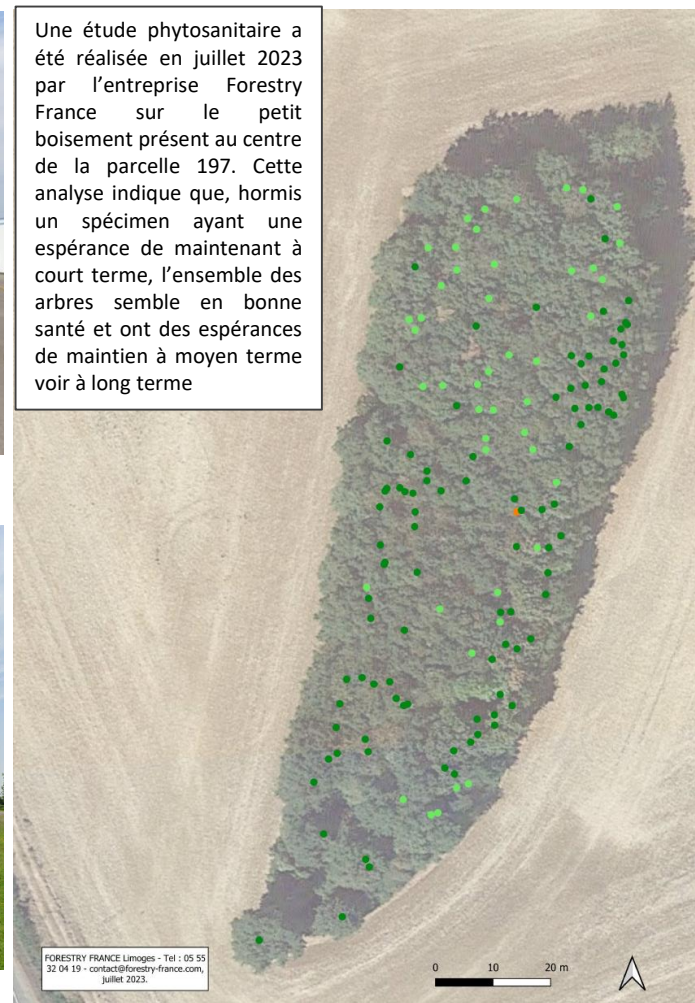


Vue vers le Sud sur les espaces boisés et les champs / Citadia Conseil



Jeune alignement d'arbre le long de la RD73 / Google Maps

Une étude phytosanitaire a été réalisée en juillet 2023 par l'entreprise Forestry France sur le petit boisement présent au centre de la parcelle 197. Cette analyse indique que, hormis un spécimen ayant une espérance de maintenant à court terme, l'ensemble des arbres semble en bonne santé et ont des espérances de maintien à moyen terme voir à long terme



Plan étude phytosanitaire / Forestry France



Photographies paysagères / Citadia

Etude Loi Barnier – Secteur Bois de Givray

Les composantes de la Trame Verte et Bleue (TVB) à l'échelle de la CA Bourges Plus mettent en évidence plusieurs aspects essentiels, dont certains concernent spécifiquement le site de projet.

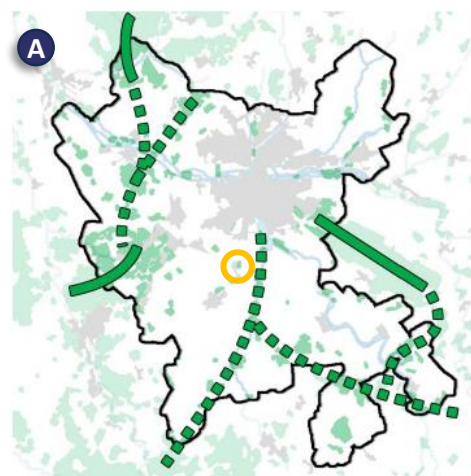
Corridors écologiques :

Des réservoirs de biodiversité et corridors écologiques ont été identifiés dans le Schéma de Cohérence Territoriale (SCoT) et sont compatibles avec ceux du Schéma Régional de Cohérence Écologique (SRCE).

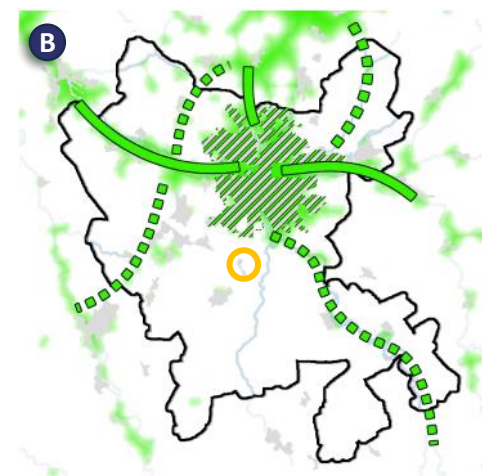
Sous-trames écologiques :

- A Sous-trame boisée** : Des connexions potentielles entre la forêt domaniale d'Alloigny et la vallée de l'Yèvre sont relevées, ainsi que celles dans la vallée de la Rampenne. Cette seconde connexion vers le Sud est à proximité Est du site. Le Bois de Givray pourrait être raccroché à cette sous-trame.
- B Sous-trame bocagère** : Les corridors bocagers sont liés aux cours d'eau, notamment l'Yèvre, qui traverse Bourges et crée des corridors bocagers autour de la ville. Le site ne semble pas concerné par cet sous-trame.
- C Sous-trame herbacée** : Présente surtout dans le quart nord-ouest, cette sous-trame est associée aux cours d'eau et aux espaces bocagers. Le site ne semble pas concerné par cet sous-trame.
- D Sous-trame bleue** : Les cours d'eau, notamment l'Yèvre ou la Rampenne, sont des corridors majeurs, bien que l'urbanisation réduise leur fonctionnalité. Le site se localise à l'Est de la Rampenne et est identifié comme pouvant accueillir des milieux humides.

Des obstacles ponctuels, routiers notamment, pourraient entraver la continuité écologique. En ce sens, le projet prendra en compte ces enjeux de préservation des continuités écologiques et de la trame verte et bleue dans le projet d'extension



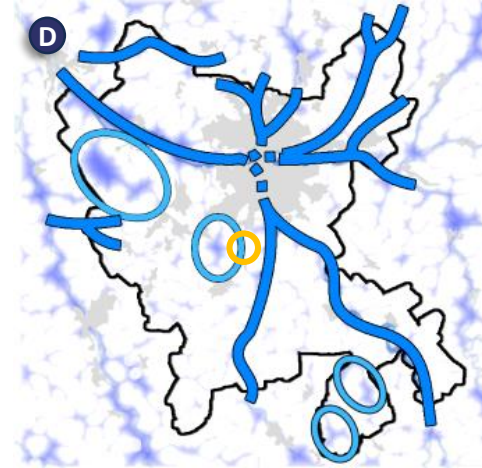
Sous-Trame Boisée / PLUi Bourges Plus



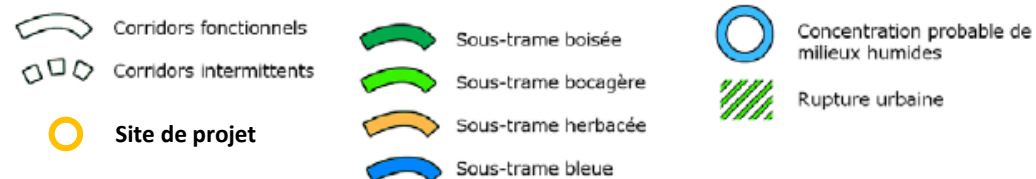
Sous-Trame Bocagère / PLUi Bourges Plus



Sous-Trame Herbacée / PLUi Bourges Plus



Sous-Trame Bleue / PLUi Bourges Plus



LEGENDE

- Périmètre de la ZAE de Givray
- Périmètre de projet
- Autoroute
- Route Nationale
- Route Départementale
- Voie communale ou intercommunale
- Arrêt de bus
- Accès à la ZAE
- Chemin d'accès aux champs (tracteurs)

Bus 22 : Arrêt Givray
Bourges <=> Trouy

ZAE du Bois Givray

Niveau opérationnel

RD73 vers Bourges

RN142 - Rocade Sud

A71 vers Orléans

PD73 vers Trouy centre

A71 vers Clermont-Ferrand

RN142 - Rocade Sud

0 100 200 m

Carte des dessertes et accès / Citadia

Un site facilement accessible par voie routière avec un accès unique à la ZAE depuis le Chemin du Gros Buisson

Le site, localisé le long de la RD73 et de la RN142 est facilement accessible depuis la route. A noter également que l'autoroute A71, passant à l'Ouest, est facilement récupérable depuis l'échangeur 7 (environ 6min au Nord). L'accès se fait par le Chemin du Gros Buisson, il dessert l'allée du Bois de Givray (photo ci-joint) qui parcourt l'emprise actuelle de la ZAE du Nord au Sud. Les accotements de cet axe servent de parking sauvage.

La présence de transport en commun à proximité du secteur

Le site du Bois de Givray est desservi par un arrêt de bus de la ligne 22 reliant Bourges (arrêt Nation) au centre-ville de Trouy (arrêt Eglise). Cet arrêt est localisé sur RD73.

Une absence d'aménagements dédiés aux modes doux/actifs

Le site n'est pas pourvu d'équipement permettant l'accès aux mobilités douces (voies cyclables, parking à vélo...). De plus les trottoirs sont par endroit vétustes et servent de place de stationnement laissant peu de place aux piétons.

Un chemin d'accès tracteur à conserver

A l'Ouest du secteur, le long de la RD73, un cheminement dédié au passage des engins agricoles longe la ZAE. Il relie directement la parcelle de projet (n°197), actuellement utilisé pour l'exploitation agricole.

L'accès à la future extension

La partie Sud de l'allée du Bois de Givray se termine par un embranchement en attente de raccordement. En cas de projet d'extension, le tracé pourra passer par cet endroit.

5. RISQUES & NUISANCES

Risque retrait gonflement des argiles :

Les terrains argileux superficiels peuvent voir leur volume varier à la suite d'une modification de leur teneur en eau, en lien avec les conditions météorologiques.

Ils se « rétractent » lors des périodes de sécheresse (phénomène de « retrait ») et gonflent au retour des pluies lorsqu'ils sont de nouveau hydratés (phénomène de « gonflement »).

Ces variations sont lentes, mais elles peuvent atteindre une amplitude assez importante pour endommager les bâtiments localisés sur ces terrains.

Le phénomène de retrait-gonflement des argiles engendre chaque année des dégâts considérables, indemnisables au titre des catastrophes naturelles. La grande majorité des sinistres concerne les maisons individuelles.

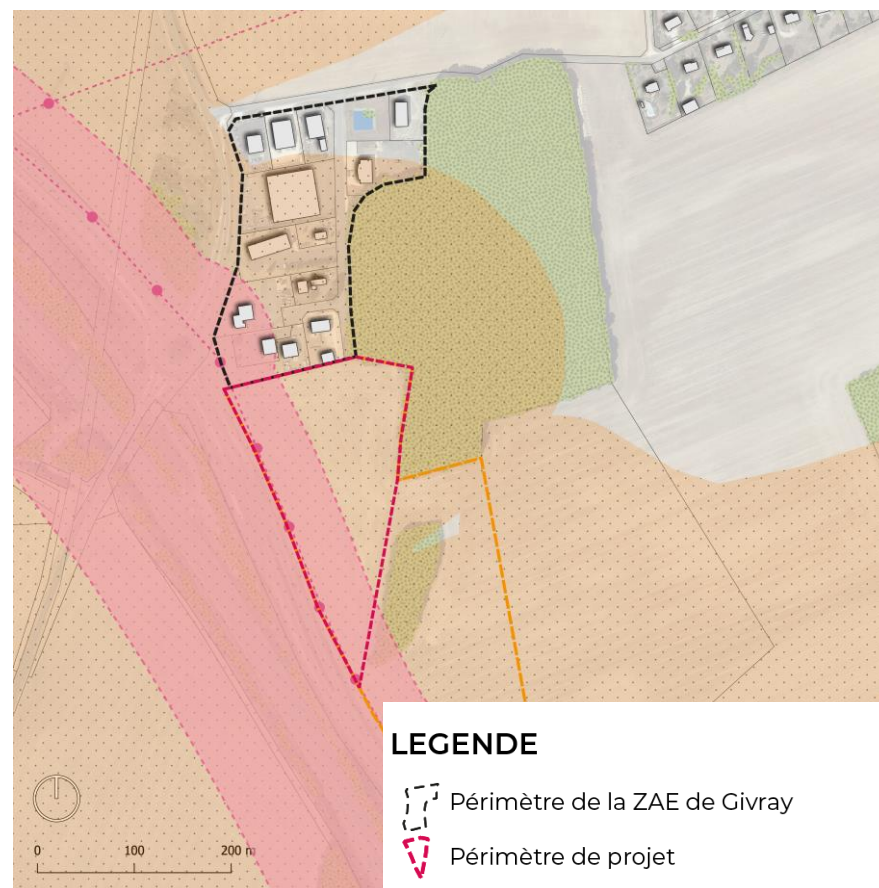
Le site de projet est concerné par un risque retrait gonflement des argiles « Moyen » sur l'ensemble de son emprise. Seule la partie Nord de la ZAE (déjà urbanisée) semble préservée de ce risque.

Exposition moyenne : La probabilité de survenue d'un sinistre est moyenne, l'intensité attendue étant modérée. Les constructions, notamment les maisons individuelles, doivent être réalisées en suivant des prescriptions constructives ad hoc.

Transports de matières dangereuses :

Le risque transport de matières dangereuses (TMD) est consécutif à un accident se produisant lors du transport de ces marchandises par voie routière, ferroviaire, maritime, fluviale ou de canalisation.

Le site de projet est longé par plusieurs axes routiers majeurs (A71 ; RN142 et D73) pouvant entraîner un risque lié au transport de matières dangereuses.



Passage d'une ligne électrique sur le site de projet :

Une ligne électrique passe à la limite Ouest du site de projet, le long de la N142.

Cette dernière se situe au sein de la zone de retrait potentielle issue de la loi Barnier et/ou sa dérogation.

Servitude aéronautique T5

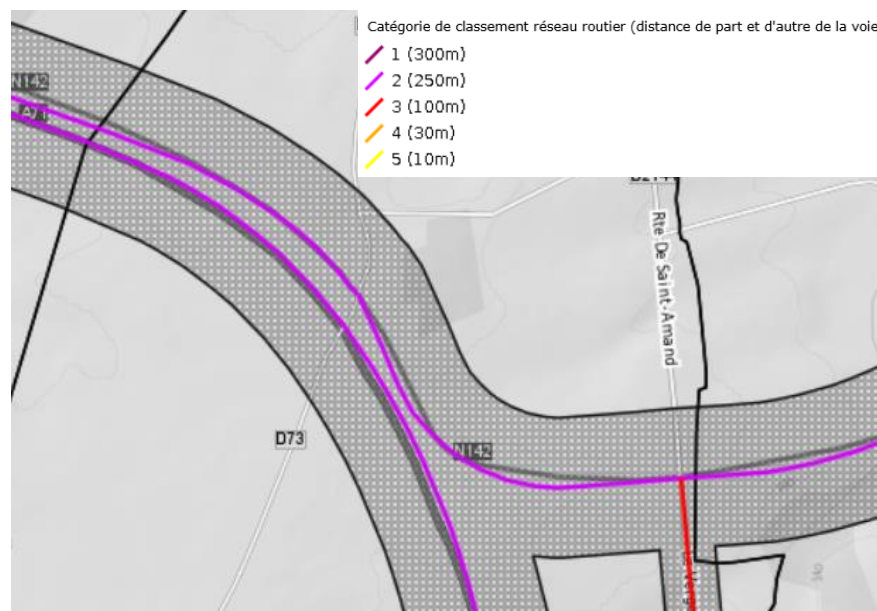
Le site est concerné par une Servitudes aéronautiques de dégagement (civile) (T5) sur sa partie Nord.

Nuisances sonores

Par ailleurs, la N142 et l'A71 sont des axes routiers majeurs du secteur qui engendrent un flux journalier de véhicules important. Cette forte fréquentation est source de nuisances sonores de **catégories 2**. Ce périmètre n'engendre pas d'inconstructibilité mais les bâtiments sensibles construits dans ces espaces pâtissent d'une ambiance sonore altérée et sont soumis à un isolement acoustique renforcé.



Ligne électrique sur site d'étude / Citadia Conseil



Classement sonore des infrastructures terrestres / Citadia Conseil

6. LE PROJET D'EXTENSION

Les grands partis pris d'aménagement pour l'extension de la ZAE du Bois de Givray à Trouy s'articulent autour de plusieurs axes majeurs :

1. ORGANISATION DES LOTS ET PROGRAMMATION

- ❖ Création d'une dizaine de lots permettant l'implantation d'activités économiques à dominante artisanale
- ❖ Construction d'un Hôtel des Artisans sur la pointe Sud, servant de bâtiment signal.

2. ACCESSIBILITÉ ET MOBILITÉ

- ❖ Création d'un accès principal depuis la ZAE existante via le prolongement de l'Allée du Bois de Givray, permettant un accès facilité et sécurisé à la zone
- ❖ Une voie principale structurante à double sens, intégrant des bandes piétonnes et paysagères.
- ❖ Aménagement d'un espace de convivialité en frange ouest, avec un bassin d'infiltration et du mobilier urbain.
- ❖ Aménagement d'un recul de 35 m par rapport à la RN142 permettant de limiter les nuisances sonores et l'intégration d'itinéraires pour modes doux (piétons et cycles)

3. PARTI-PRIS PAYSAGER ET ENVIRONNEMENTAL

- ❖ Mise en place d'un traitement paysager le long de la voirie et des espaces publics.
- ❖ Utilisation d'essences diversifiées et de noues paysagères pour la gestion des eaux pluviales.
- ❖ Création d'une transition végétale entre la ZAE et les terres agricoles à l'est pour assurer une insertion optimale de la zone et une transition douce
- ❖ Choix de matériaux sobres et durables pour les revêtements et les façades.

4. ARCHITECTURE ET IMPLANTATION DES CONSTRUCTIONS

- ❖ Alignement des façades en interne pour assurer une cohérence esthétique et urbaine.
- ❖ Création de façades vitrines à l'Ouest permettant de valoriser l'image de la zone
- ❖ Hauteur et volumes maîtrisés pour éviter l'effet de masse.
- ❖ Utilisation de matériaux qualitatifs et durables
- ❖ Intégration d'une palette chromatique cohérente sur l'ensemble du projet.

NB: afin de s'assurer de la cohérence de traitement des futurs bâtiments un approfondissement des attendus en termes de matériaux et colorimétrie sera prévu dans le cadre de la mise en œuvre du projet.

7. LE RESPECT DES CONDITIONS ÉDICTÉES PAR L'ARTICLE L.111-8 DU CODE DE L'URBANISME

L'article **L.111-6 du Code de l'Urbanisme** indique que les constructions ou installations en dehors des « espaces urbanisés » sont interdites dans une bande de 100 mètres de part et d'autre de l'axe des autoroutes, des routes express et des déviations au sens du code de la voirie et de 75 mètres de part et d'autre de l'axe des autres routes classées à grande circulation.

Le site concerné par la présente étude se situe le long de la N142 et de l'A71. Cependant, il présente des spécificités locales qui permettent, comme indiqué dans l'article **L.111-8 du Code de l'Urbanisme**, de déroger à cette règle.

La réduction de la marge de recul d'implantation des constructions à 30 mètres par rapport à l'axe de la N142 vise plusieurs objectifs :

- Il s'agit d'une part d'optimiser le foncier disponible afin d'assurer un traitement cohérent des espaces libres au sein de la zone et de réaliser des aménagements complémentaires pouvant améliorer le fonctionnement du secteur dans son ensemble.
- D'autre part, il s'agira de participer au développement d'une urbanisation cohérente et qualitative, de nature à créer une façade vitrine qualitative le long de l'axe routier

La réduction de la marge de recul s'accompagne également d'un ensemble de principes d'aménagements visant à assurer un bon isolement acoustique des bâtiments, une sécurisation des accès et une amélioration globale de la qualité architecturale, urbaine et paysagère de l'ensemble du secteur. Ces principes sont inscrits à l'**OAP n°59** Bois de Givray.

Justifications au regard des nuisances

Les nuisances sonores et visuelles générées par la proximité immédiate avec la N142 et l'A71 sont atténuées par une mise en recul du bâti. De plus, la végétalisation de la bande de recul viendra limiter, dans une certaine mesure, les nuisances acoustiques. Le traitement technique notamment acoustique des constructions permettra de limiter les nuisances émanant des voies rapides.

De plus, l'absence de logements au sein du projet permet d'éviter une occupation permanente du site. En effet, la présence exclusive d'activités économiques garantit une occupation temporaire, uniquement durant les heures de travail.

Justifications au regard de la sécurité

Les éléments techniques et / ou règlementaires qui pourraient contraindre l'urbanisation du site seront pris en compte lors de l'aménagement.

Les accès aux sites sont existants et permettent d'y accéder en toute sécurité par l'intermédiaire d'une voirie secondaire : le chemin du Gros Buisson.

Justifications au regard de la qualité architecturale et de l'urbanisme

Le projet aura pour objectif de repenser le modèle de ZAE issu des années 70/80 présent sur la zone actuelle, en travaillant plus finement les formes bâties, la végétation et les espaces de convivialité. Parallèlement, il s'attachera à établir des liens cohérents avec l'existant, notamment en assurant la continuité des cheminements, afin de garantir une harmonie d'ensemble et d'éviter une rupture trop marquée qui pourrait nuire à l'unité de la zone.

Les façades « vitrines » situées le long de la N142 feront l'objet d'un traitement particulier car elles viendront signaler l'entrée sur la ZAE du bois de Givray : un travail d'implantation du bâti en quinconce permettra tout particulièrement de valoriser les angles des bâtiments. Dans cette optique, les espaces de stockage seront concentrés au cœur de la zone, où un alignement du bâti sera également privilégié afin de préserver un cadre harmonieux et de qualité.

Afin de favoriser le vivre ensemble et la rencontre, un espace public de convivialité sera aménagé sur la zone. Cet espace bénéficiera d'un traitement paysager de qualité.

Justifications au regard de la qualité des paysages et de la trame verte et bleue

Le projet prend en compte les enjeux environnementaux afin de conserver des espaces refuges pour la biodiversité, à ce titre 30% d'espaces verts de pleine terre seront conservés sur chacun des lots. Le site conservera des espaces non imperméabilisés permettant de gérer les eaux pluviales à la parcelle.

La végétalisation des espaces de stationnement, permettra une meilleure insertion paysagère en venant estomper l'aspect rectiligne du bâti.

Thématiques	Grandes sensibilités	Enjeux à prendre en compte dans le développement du secteur
Environnement urbain et architectural	➤ Parcelles agricoles ➤ Encadrement par la N142 et A71 à l'Ouest, les terres agricoles à l'Est et la ZAE du Bois de Givray existante	➤ Adapter les nouveaux aménagements à leur proximité avec la N142 et l'A71 ➤ Intégration paysagère du développement ➤ Gestion de l'interface avec l'espace agricole
Contexte paysager et environnemental	➤ Un alignement d'arbres le long de la N142 sur le tronçon ZA existante ➤ Le bois de Givray à l'Est du site à conserver et valoriser ➤ Des vues sur les collines boisées environnantes ➤ Des vues sur la N142	➤ Préserver les éléments végétaux existants ➤ Développer les éléments végétaux existants (faire écran et servir de noues) ➤ Préserver les points de vue sur le grand paysage ➤ Atténuer les vues sur la N142 et l'A71
Accès et desserte	➤ Un accès unique depuis la ZAE existante via le chemin du Gros Buisson ➤ Un service de transport en commun desservant le site via la D73 ➤ Risque d'augmenter l'accidentologie ➤ Une absence d'aménagements cyclables	➤ Rendre lisible et sécuriser l'entrée du secteur ➤ Développer une offre modes doux sur le secteur ➤ Sécuriser l'infrastructure routière ➤ Aménager une façade vitrine le long de la N142 pour valoriser le linéaire d'activités économiques
Risques et nuisances	➤ RGA moyen ➤ Nuisances sonores et visuelles liées à la N142 et A71 ➤ Exposition aux polluants atmosphériques liée à la N142 et A71	➤ Adapter la gestion des eaux pluviales au secteur ➤ Adapter les nouveaux aménagements à leur proximité avec la N142 et A71