

## CHAPITRE 5

### ANALYSE PAYSAGERE

## UN VASTE PAYSAGE HOMOGENE

Le territoire communal est vaste avec plus de 4000 ha. Il se distingue par son homogénéité d'ensemble. Il est composé d'un plateau calcaire composé de grandes cultures qui en fin d'été s'uniformise. D'où de grandes perspectives qui se dégagent vers les quelques éléments qui en ressortent : bosquets ou boisements plus vastes, hameaux ou écarts, le bourg. Une constellation d'unités minérales ou végétales viennent animer ce dernier.

### Un p a y s a g e uniforme



Commune très étirée du nord au sud, Sorigny ne se distingue pas par la richesse de son paysage. Les grandes cultures du plateau calcaire sont amplement prédominantes. La rentabilisation du sol a été poussée à son maximum et les rares haies bocagères sont résiduelles et inexistantes sur de larges portions du territoire. A la période des cultures, les champs de tournesol viennent égayer le paysage.

En l'absence de relief et d'obstacle visuel, les perspectives visuelles semblent infinies depuis les voies qui sillonnent le territoire.



Seuls quelques boqueteaux apparaissent ici et là, presque incongrus dans l'uniformité et l'horizontalité. L'œil doit aller chercher au loin une accroche composée qui par des bois plus étoffés qui par une bâtisse agricole ou un hameau. Ainsi, les silos de Villeperdue sont particulièrement visibles notamment dans toute la section sud du territoire.



Carte d'analyse paysagère - Source / Atelier Urbago

Dans ce contexte très dégagé, le moindre évènement constitue en effet une référence, un moyen de repérage dans l’océan des cultures.

## Un paysage marqué par les infrastructures

1. Un paysage qui se lie du nord au sud par la traversée rectiligne de la RD910, et qui ajoute à la rigidité voire la monotonie de cette longue découverte du territoire. Des séquences s’organisent au travers du passage des unités urbaines : ZA des Granges Barbières ; Isoparc ; puis le bourg qui se concentrent sur une petite moitié nord. La suite de la traversée est beaucoup plus monocorde reposant sur le plateau cultivé et la perception des quelques écarts qui bordent la voie.
2. La frange ouest du territoire est coupée du restant de la commune par une double césure = autoroute A10 doublée depuis quelques années par la LGV. L’empreinte de cette dernière reste discrète puisqu’elle s’inscrit dans le tracé de l’autoroute.
3. La LGV s’en détache en rive sud pour couper la RD910 en extrémité sud du territoire, avec un ouvrage de franchissement qui se distingue dans le paysage.  
Cette lecture très technique de la commune est soulignée par des installations et ouvrages qui y sont liés – giratoires, échangeur, barrière de péage, chantier de la LGV, etc.



*La lecture rectiligne de la RD 910*

## Les vallons plus ou moins discrets

*Le passage du Marderau en rive nord du bourg*



Les divers ruisseaux ou rus qui remontent au nord pour se déverser dans l’Indre n’ont pas entaillé le plateau mais la végétation de rives forme des corridors de verdure qui coupent les vues infinies.

Le ru de Thais au cœur d’Isoparc, le Marderau ou le Bourdin prennent ainsi une importance toute particulière dans le paysage et pour la faune. Ils constituent de rares abris. A ce titre, ils méritent une attention particulière.

## Des boisements ponctuels

Qu'ils soient bois ou boqueteaux épars ou massifs plus importants, ils animent le paysage en rompant la monotonie. Ils offrent des abris pour la faune et constituent des biotopes particuliers.

Les premiers ont pour la plupart servi d'accroche à l'habitat dispersé sur l'ensemble de la zone rurale, en calant le développement pavillonnaire des hameaux. Ils en limitent également l'impact visuel.

D'ailleurs les particuliers ont eu tendance eux-mêmes à animer les parcelles de plantations constituant des îlots de verdure disséminés ici et là.

Les boisements plus importants sont liés à la proximité de gros domaines à l'ouest et au sud du territoire communal :

- Bois Saint Maurice en limite de Ste Catherine de Fierbois
- Abords de Longueplaine
- Abords de « Misedon ».

## Mais une couverture boisée omni-présente

Certes le paysage de Sorigny semble homogène dans sa traversée – platitude, cultures peu diversifiées et taille de la commune – qui se poursuit dans sa lecture en filant vers le sud,

Mais il n'en demeure pas moins constellé par de multiples boisements, et que sa couverture végétale ne cesse de se structurer au fur et à mesure de son urbanisation et de l'évolution de son occupation.

Ainsi, on peut retrouver :

- Les principaux boisements du plateau – St Maurice
- Les boisements des vallées – ripysilve – Bourdin, Mardereau, Montison,
- Les bosquets du plateau nombreux et épars qui composent une véritable trame écologique en « pas japonais »
- Les parcs d'appui, haies et arbres d'envergure des propriétés et écarts qui agrémentent ces unités et constituent autant de micro-paysages

...sans compter la trame bleue – cours d'eau et quelques plans d'eau.

Il convient aussi de citer le parc végétal en cours de composition autour d'Isoparc qui d'année en année prend une véritable place dans le paysage d'arrivée sur le bourg, pour former une unité à part entière, avec le risque à terme de constituer un « verrou boisé » renfermant la Zone.

Quoi qu'il en soit cette trame variée dans ses formes, et sa composition végétale permet aujourd'hui de renforcer l'identité communale, d'intégrer les unités bâties et d'animer ce vaste ensemble.



## Des sous-unités plurielles qui animent le paysage

1. **La vallée du Mardereau** bien identifiable en extrémité nord de la commune à l'est de Bordebure avec ses caractéristiques : boisements, topographie accentuée creusant une vallée, queue d'étang, puis qui s'adoucissent au fur et à mesure que l'on gagne le plateau jusqu'à disparaître dans le bourg.
  2. **La vallée du Bourdin** en limite est de la commune qui se lie au travers de ses boisements mais qui s'inscrit que très légèrement dans le sol.
  3. **Le bois de St Maurice** plus imposant en frange sud avec Ste Catherine de Fierbois
  4. **Le domaine de Longueplaine** à cheval sur Sorigny et Monts en lien avec la vallée de Montison et ses boisements. Ce domaine composé de son château Renaissance, ses communs formant une cour, ses jardins à la française, son parc et ses allées se retrouve déconnecté du territoire de Sorigny du fait du passage des infrastructures lourdes.
- Pour autant, ces sous-unités restent souvent plus des marqueurs de l'entrée ou la sortie du territoire puisque positionnés sur ses franges, que des signaux forts de sa diversification.



Carte d'analyse paysagère – Source / Atelier Urbago



## CHAPITRE 6

### ANALYSE URBAINE

# 1- Les grandes unités urbaines : une diversification des urbanités qui s'égrènent le long des axes structurants

Carte d'analyse des macro unités urbaines – Source / Atelier Urbago

1- Un village linéaire de plateau caractérisé par un ancien village-rue établi le long de la RD910 mais qui s'est bien étoffé depuis lors pour adopter une morphologie en étoile

- On peut cependant remarquer que si la RD constitue un axe de développement, une excroissance s'est étirée vers l'est – La Genevray
- Une urbanisation de type « grappes pavillonnaires » qui ont peu à peu donné une épaisseur au tissu urbain.

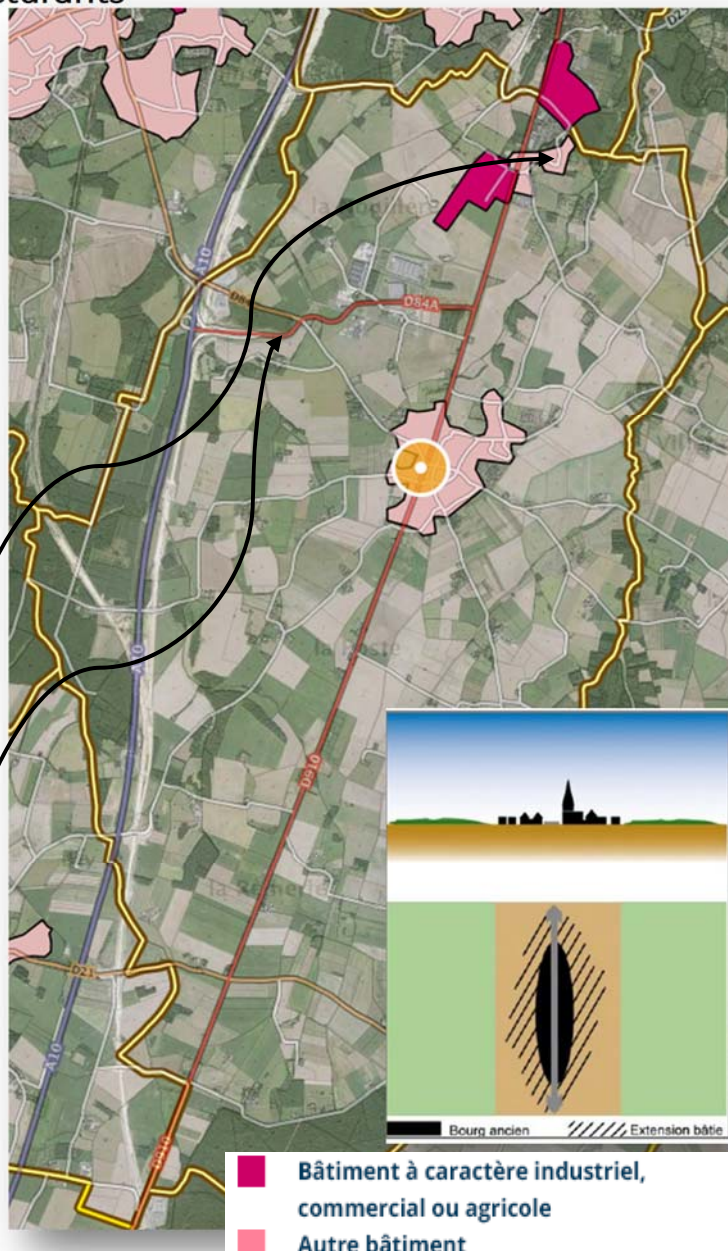
Le territoire est cependant marqué par un éclatement de la zone agglomérée en 2 centralités

2- un secteur d'accroche directe à Montbazon (Bordebure) qui constitue une avancée de la zone urbaine de Montbazon sur Sorigny. La ZAI des Granges Barbier assure une continuité urbaine entre les deux communes, confortée par le développement d'un village

3- Isoparc qui recouvre désormais une soixantaine d'ha construits pour une centaine d'ha aménagés

4- Le chantier de la LGV réparti de part et d'autre de l'échangeur

5- Un habitat dispersé dans la zone rurale sous forme de petits « villages-rues » sans profondeur, édifiés le long des voies de desserte



## Un village-rue, dont la lecture linéaire reste perceptible au niveau de son tissu ancien

Le centre ancien de Sorigny témoigne dans sa forme linéaire l'attraction qu'a été la route nationale dans son ancrage puis sa construction.

Même si le positionnement de l'église à l'écart de cet axe permet au village de bénéficier d'un véritable cœur de bourg qui s'organise aujourd'hui entre Mairie et place de l'église.

Pour autant, ce dernier a perdu de son attractivité et de sa fréquentation qui ont glissé progressivement le long de la RD pour se fixer au carrefour entre RN / RD84 avec une concentration des commerces services et équipements.

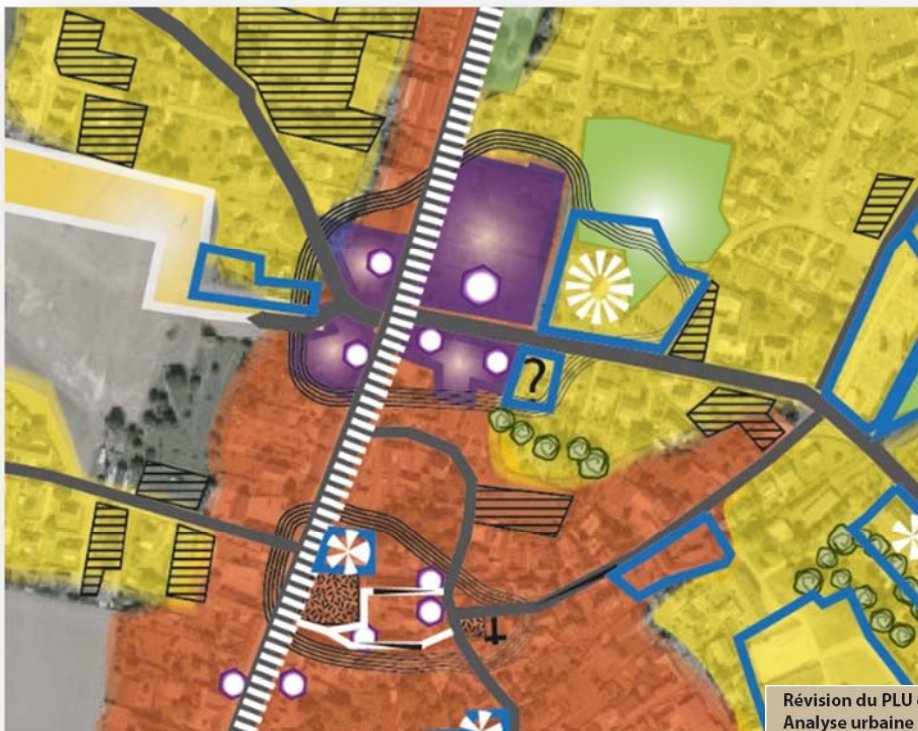
Si quelques commerces perdurent le long de la RD910, ceux de proximité et de bouche ont tendance à se délocaliser au niveau du carrefour qui offre stationnement et accessibilité aisés.

Le centre ancien dessine un développement de forme rayonnante autour des rues de Château Gaillard et de Louans, avec une ponctuation d'équipements publics – médiathèque, cimetière.

Une agglomération éclatée en 2 centralités déséquilibrées :

- o **Le centre bourg historique** et patrimoniale qui s'articule autour de la Place Marcel Gaumont – mairie – et de la Place de l'Eglise
- o Cette dernière entité étroite et confinée ne dispose que de peu de stationnements et son accessibilité reste détournée au travers un système de ruelles en sens uniques. Les commerces ne profitent pas de l'ouverture sur la RD910 et ne doivent leur fréquentation qu'aux habitants.
- o Il en résulte un défaut de fréquentation qui pénalise l'attractivité et l'usage des commerces qui ont tendance se relocaliser dans le bourg.
- o Les aménagements récents de l'espace public et de la mairie sont un point focal dans la traversée
- o Mais la place elle-même souffre d'un défaut de lisibilité et d'attrait
  
- o **Le carrefour RD910/RD84** centre commercial et névralgique : articulation principale de liaison transversale, disposant d'un point d'arrêt avec feu tricolore. Il est le point de référence de la traversée de Sorigny pour l'automobiliste. Les commerces et services profitent de cette situation avantageuse et les aménagements du centre bourg et constructions de nouveau supermarché / halle en cours ne vont faire qu'accentuer le phénomène d'aspiration.

Zoom carte d'analyse urbaine – Source / Atelier Urbago



○ Dès lors, la question du devenir du centre historique doit être posée ?

**Révision du PLU de Sorigny**  
**Analyse urbaine**

Fonctions urbaines	Environnement et paysage
Extension agglomérée récente	Points de vue en direction du grand paysage - plateau de la Champagne
Unité bâtie ancienne	Vallon affleurant au nord du bourg
Commerces et services	Espaces verts parcs et jardins d'intérêt insérés dans le tissu du bourg
Equipements publics et collectifs	Arbres, haies, boisements remarquables
Recensement des dents creuses	Franges urbaines sensibles dans le grand paysage
Activités économiques diffuses ou Zone d'activités	Bassins Eau pluviale aménagés en entrée sud du bourg
Centralités	

*Carte d'analyse paysagère / source Urbago*

## UNE AGGLOMERATION ECLATEE EN 3 CENTRES

L'éclatement en 3 centralités était particulièrement encore perceptible dans le début des années 2000. Depuis lors, les projets urbains successifs tant sur la mairie, la requalification de la traverse d'agglomération puis le travail de recomposition urbaine sur le carrefour de la RD84, amenuisent progressivement cette lecture.

Des actions et projets en cours devraient permettre de poursuivre cette requalification du centre sorignois.

### La place Marcel Gaumont

Elle s'impose comme le cœur de l'agglomération, par la présence de commerces, de services dont la mairie la poste et l'église non loin, etc.

Mais cette fenêtre sur le bourg ancien depuis la RD910 est enserrée par le bâti environnant, qui bien qu'il structure la place, ferme également toute relation avec les arrières. Notamment l'ouverture sur les alentours de l'église n'est perceptible que pour l'habitant et la desserte des commerces, en retrait de la place, y est particulièrement malaisée.

La place apparaît un peu en retrait mais la restauration et l'extension moderne récente de la mairie avec un nouvel accès sur la place lui redonnent sens.

Le réaménagement de cet espace public permettrait de la mettre en 1er plan au sein du village tout comme le fait de retrouver une activité au sein de l'ancienne auberge.



## La place de l'église



Du fait de ses relations très confidentielles avec la place Marcel Gaumont, la place de l'église apparaît comme une entité à part.

Encore, plus étroite et confinée, elle n'autorise quasiment aucun stationnement. Les commerces ne profitent pas de l'ouverture sur la RD910 et ne doivent donc leur fréquentation qu'aux habitants et à leur position à mi-chemin entre le groupe scolaire et les quartiers résidentiels nord.

Cette situation a pu s'accroître depuis la restructuration du centre commercial et l'ouverture de nouveaux commerces sur la route de St Branchs.

## Le carrefour RD910/RD84, une mutation urbaine en marche...



Articulation principale de liaison transversale, ce carrefour à feu constitue le point de référence de la traversée de Sorigny pour l'automobiliste.

Le restaurant et le centre commercial profitent de cette situation avantageuse.

La salle des fêtes et bientôt les halles, renforcent la vocation de centralité à part de ce secteur.

Le centre commercial récemment structuré, implanté à l'alignement de la RD910 et la RD84 resserre l'espace mais donne de l'envergure et une focale au carrefour.

Le gabarit du centre bourg se trouve renforcé avec la composition d'une véritable nouvelle tête de centralité, en concurrence de la place Marcel Gaumont.

Cette concurrence devrait dans les années à venir se trouver renforcer au gré des réaménagements en frange ouest du carrefour. En effet, en plus de l'implantation du nouveau centre médical, l'accroche nord du carrefour est promise à une reconversion urbaine, des commerces et services.



## 2-UNE AGGLOMERATION DECOUSUE, MAIS EN VOIE DE RECOMPOSITION

A l'appui du centre ancien bicéphale, le tissu urbain s'est développé de façon déséquilibrée vers l'est de la RD910.

Or, les liaisons est-ouest s'avèrent encore aujourd'hui assez inconfortables, en dehors de la véritable liaison composée par la RD84

La forme de distribution viaire, essentiellement rayonnante de l'agglomération conforte ce défaut de fluidité dans les déplacements

L'extension du tissu urbain va de pair avec une création de nouvelles liaisons concentriques permettant de relier directement les quartiers les uns aux autres, sans transiter par le centre bourg.

L'agglomération s'est pendant longtemps appuyer sur une croissance faiblarde et empirique de petites unités urbaines, voire essentiellement d'un bâti s'égrenant le long de voies existantes sans structuration

Les lotissements plus importants sont venus par la suite « donner sens » au tissu aggloméré, en permettant d'établir des continuités urbaines entre les îlots plus anciens. Ce fut le travail principal de l'ancien POS.



Il s'agit aujourd'hui de poursuivre cette construction en comblant les secteurs « creux » .

*Carte d'analyse fonctionnelle du bourg/ source Urbagg*

Cette recomposition s'appuie sur des éléments pluriels :

- Des équipements publics diffus au sein du bourg, qui constitue une ossature urbaine



- 
 o Une couverture végétale qui vient solidifier l'ensemble. En effet, le bourg de Sorigny a l'avantage de pouvoir s'adosser sur une pluralité d'éléments « verts » : parcs publics, jardins boisés, haies, arbres isolés, qui sont autant d'éléments intégrationnistes du bâti
- 
 o Des liaisons viaires qui se qualifient progressivement avec le déploiement urbain – d'un fonctionnement linéaire, puis rayonnant, et enfin, concentrique

## UNE SENSIBILITE PAYSAGERE ACCRUE

Le paysage berceau du bourg de Sorigny est le plateau de la Champeigne Tourangelle. Caractérisé par la planitude et son caractère céréalier il ouvre de vastes perspectives, à l'intérieur desquelles, tout élément devient visible.

Dès lors, les franges urbaines lorsqu'elles sont longues et rectilignes, deviennent particulièrement sensibles et très visibles dans le grand paysage ouvert. Tel est le cas des franges pavillonnaires est et ouest de l'agglomération.

Seul le vallon du Mardereau au nord-est du bourg amène une diversité topographique et une animation végétale plus dense, qui se marient bien avec les équipements sportifs.

Enfin, il convient de noter l'impact grandissant des espaces boisés plantés d'Isoparc qui viennent lécher le nord-ouest du bourg et qui composeront à terme un écrin de verdure en entrée d'agglomération.

## UNE TRAVERSEE D'AGGLOMERATION PRINCIPALEMENT ROUTIERE

Un effort perceptible des aménagements matérialise la traversée d'agglomération et met en exergue les points d'arrêt – carrefour RD 84 et mairie.

Une large place a été faite à la capacité de stationnement linéaire.

Cette linéarité de la RD910 se trouve renforcée par des alignements bâtis de part et d'autre de la voie qui canalise le regard avec un effet « couloir ».

Avec un trafic très dense (supérieur à 10 000 v/j), la place du cycliste est peu existante.

La RD910 reste une coupure nette dans l'agglomération entre l'Est et l'Ouest.

Les portes d'entrée sont clairement identifiées et sécurisées au travers de l'aménagement des giratoires.

Carte d'analyse fonctionnelle du bourg/ source Urbagg



## 3-DES ENTREES D'AGGLOMERATION QUI MARQUENT L'IDENTITE DU TERRITOIRE

La RD910 par le nord avec ISOPARC :

- Entrée marquée par la dissymétrie entre le Four à Chaux à l'Est et le développement pavillonnaire au coup par coup à l'Ouest puis remontée vers le nord depuis la création d'ISOPARC

La RD910 par le sud :

- Entrée composée d'un ancien hôtel « routier », de bassins de rétention en amont du Mardereau, du groupe scolaire et du domaine d'Isoré. L'annonce de cette entrée tient surtout dans le front bâti de part et d'autre de la RD910.

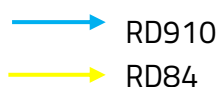
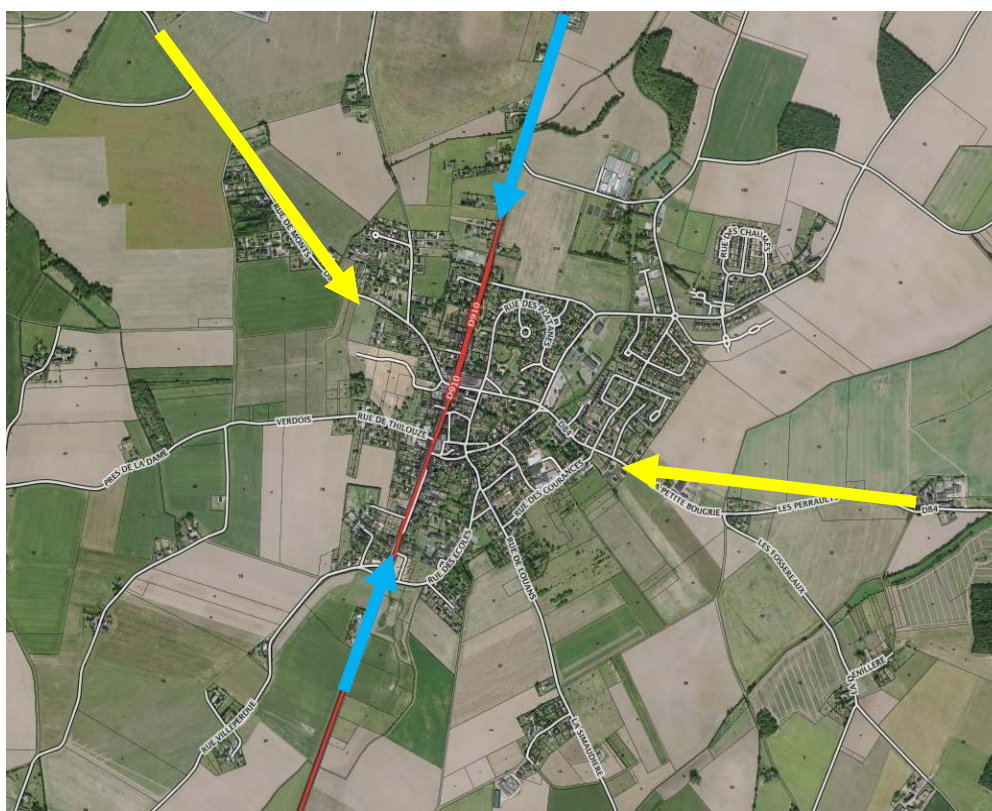
La RD84 par l'Ouest :

- En provenance de Monts, le giratoire créé pour la desserte d'ISOPARC et l'accès à l'échangeur autoroutier constitue un signal fort. L'enclave pavillonnaire de la Pièce des Viviers demeure la première annonce.

La RD84 par l'Est :

- Le développement pavillonnaire borde la route, avant de s'ouvrir sur la coulée verte du Mardereau. Un léger dénivelé, matérialisé par la Petite Bougrie, forme une limite paysagère.

Carte d'analyse fonctionnelle du bourg/ source Urbagg



## 4- UN DEVELOPPEMENT RESIDENTIEL VARIABLE

Deux modes de développement se sont établis simultanément à partir du bourg ancien :

- Les lotissements
- La construction au coup par coup.

D'une manière générale, les procédures de lotissement ont eu le mérite de limiter la consommation d'espace par rapport à l'habitat dispersé.

Plus précisément, les lotissements privés ne sont pas parvenus à la qualité des lotissements publics, datant pourtant de plus de 20 ans.

Alors que ces derniers ont envisagé un développement résidentiel sur leurs arrières, en réservant des possibilités de liaisons cohérentes, les lotissements privés se sont contentés d'opérations par unités foncières successives sans souci d'un développement cohérent.

Le résultat conduit à des quartiers de quelques habitations en impasse, aux aménagements plus que sommaires, voire inexistantes et sans aucune relations possible avec les arrières.

Ce principe de développement est particulièrement dommageable dans le secteur de la Dégressière, au nord-ouest du bourg, où l'accumulation des opérations de ce genre a totalement fermé toute relation avec la RD910.

En outre, contrairement aux lotissements publics, où une certaine mixité sociale a été respectée, par la création de logements locatifs, les lotissements privés sont monospécifiques dans un souci de rentabilité uniquement.

Seuls les pavillons individuels y ont leur place.

Les zones résidentielles sont à vocation dominante d'habitat où la construction est admise en ordre discontinu.

Elles peuvent intégrer également des équipements publics ou privés, des services et des activités diverses, compatibles avec le caractère résidentiels et des espaces publics ouverts.

Espace de développement récent, cette zone se confronte à l'urbanisation ancienne du bourg et aux franges naturelles de l'agglomération.

Les caractères du bâti des zones résidentielles sont les suivants :

- Implantation en principe en retrait de l'alignement
- Implantation en principe en retrait des limites séparatives
- Caractère variable des clôtures – végétales, murets, grillages –
- Hauteurs généralement à R+ combles voire R+ 1<sup>er</sup> étage
- Façades principalement en enduits sablés ton pierre
- Toiture à dominante d'ardoise avec présence de toitures tuiles plates ou mécaniques prédominance des toits à 2 pans.

### UN HABITAT DISPERSE DANS LA ZONE RURALE - UNE MULTIPLICATION DES HAMEAUX

Le développement du parc résidentiel a touché la zone agricole : des habitations se sont édifiées le long des voies de desserte sur la base d'ancrages anciens.

→ Constitution de petits « villages-rue » avec des accès directs aux voies départementales ou communales

Dans ce type d'habitat on retrouve une mixité du bâti - des bâtiments agricoles et anciennes fermes, artisanaux mais aussi des pavillons dont l'implantation, la volumétrie et le registre des clôtures vient rompre avec les règles de lecture vernaculaires. Les formes architecturales sont donc assez variées.

A noter une vacance prégnante de bâti le long de la RD910, victimes des nuisances générées par la voie.

Carte de constellation des hameaux et écarts en zone rurale/ source Urbago



Sud centre-bourg



Nord-est centre-bourg

## 5- ZOOM SUR LES ZAE DE LA GRANGE BARBIER ET BORDEBURE

- Un site mixte dans la continuité directe de la zone urbaine de Montbazon et déconnectée du bourg de Sorigny
- Une ZA qui se développe essentiellement en frange est de la RD avec une accroche plus ancienne au sud.
- Une lecture disparate avec une alternance de façades vieillissantes aux activités vacantes au sud puis une vitrine plus récente, ordonnancée et maîtrisée en allant vers le nord
- Une présence régulière d'habitations qui entrecourent la lecture économique et brouillent la vocation du site
- Un village dit de « Bordebure » développé en fer à cheval en appui des arrières de la ZA, doté encore de quelques « dents creuses »
- Le vallon du Mardereau en rive est du site qui introduit topographie, étang et boisements, où vient se lover la demeure de Vau Précieux.

Carte d'analyse du site de Bordebure / Grange Barbier / Aérodrome/ source Urbago



**Environnement et paysage**

- Points de vue en direction du grand paysage - plateau de la Champagne
- Vallon boisé adossant Bordebure
- Boisement ponctuant vallée et plateau
- Haies remarquables
- Franges urbaines sensibles dans le grand paysage
- Ruptures de la façade économique
- Perspective négative en direction des franges économiques

**Révision du PLU de Sorigny  
Analyse urbaine - Bordebure**

**Fonctions urbaines**

- Hameau doté de capacité de densification
- Hameau sans possibilité de densification
- site patrimonial - bâti + parc
- Recensement des dents creuses
- Zone d'activités organisée et aménagée
- Site économique vieillissant ou vacant
- Bâti diffus intégré dans le site économique
- Limite du territoire communal

**Fonction déplacements**

- voirie primaire - RD910
- voirie secondaire

**Lecture de la ZA depuis la RD**

- Façades dégradées de la ZA
- Façade tenue au travers de l'alignement du bâti et de l'architecture sobre du bâti
- Entrée de ZA sur Sorigny bénéficiant d'un 1er plan paysager

## **ZOOM SUR ISOPARC, un projet d'envergure départementale..**

### **L'historique d'Isoparc**

Dans le cadre des études pré-opérationnelles du projet de parc d'activités "Isoparc", le syndicat mixte SUD INDRE DEVELOPPEMENT a lancé une procédure de zone d'aménagement concerté.

Après une concertation avec la population, dont le bilan a été tiré le 12 février 2002, le dossier de création a été approuvé le 05 mars 2002. Conformément à la loi Solidarité et Renouvellement Urbain du 13 décembre 2000, la ZAC a été intégrée dans le POS initial de Sorigny par le biais d'une modification approuvée le 14 septembre 2004.

Références : modification no2 du POS

### **Tout d'abord, l'expression d'un objectif politique**

Le projet de parc d'activités de Monts-Sorigny est né de la volonté de 12 communes et du Conseil Général d'Indre-et-Loire, regroupés au sein du Syndicat Mixte Sud Indre Développement.

## L'aboutissement de multiples réflexions issues du Schéma Directeur

Le point de départ de la réflexion d'aménagement du parc d'activités coïncide avec l'engagement du processus de réflexion pour réviser l'ancien Schéma Directeur de 1983. Ces travaux de révision se sont étalés sur plusieurs années et ont mobilisé de nombreux partenaires locaux (le Syndicat Intercommunal d'Etudes et de Programmation de l'Agglomération Tourangelle, les élus locaux, l'Atelier d'Urbanisme de l'Agglomération de Tours, les Chambres Consulaires, les Services de l'Etat, etc....).

Les motivations qui justifiaient la révision du Schéma Directeur doivent être évoquées car elles expliquent la nouvelle stratégie de développement économique de l'agglomération. En effet, l'un des déclencheurs de la procédure de révision fut l'approbation du Schéma Directeur Routier par un décret national du 1er avril 1992. Celui-ci confirmait la réalisation des Autoroutes A. 28 et A. 85, connectées à l'A. 10. A terme, selon le SDR, l'agglomération tourangelle se trouvera au cœur d'une étoile autoroutière à cinq branches. Cette convergence place l'agglomération dans une position de carrefour stratégique à l'échelle du Grand Ouest. Dès lors, l'enjeu consistait à accompagner la réalisation de ces infrastructures pour dynamiser l'agglomération, notamment sur le plan économique.

La révision du Schéma Directeur de l'Agglomération Tourangelle a généré de nombreuses réflexions sur une stratégie de positionnement et d'attractivité économique. Des objectifs ont été définis ainsi que des moyens à mettre en œuvre. L'aménagement de sites d'activités connectés à la nouvelle étoile autoroutière est apparu comme une nécessité pour encourager un développement économique créateur d'emplois. Ainsi, le Schéma Directeur a identifié des « secteurs à fort potentiel de développement économique ».

Le rapport de présentation du nouveau Schéma Directeur précise que la spécificité de tels sites est « d'être en prise directe avec de grands réseaux de transport, de dégager des potentialités foncières ou immobilières significatives et de bénéficier d'un environnement fonctionnel de bon niveau. Ils sont également positionnés pour équilibrer le développement dans le territoire et ouverts sur le département ». Ainsi, la volonté d'aménager le parc d'activités Isoparc découle précisément de ce processus de réflexion mené dans le cadre du Schéma Directeur.

Au-delà de ces aspects stratégiques et économiques, le projet de parc d'activités Isoparc s'inscrit dans une cohérence urbanistique. Le contexte urbain de cette partie sud de l'agglomération se traduit par une attractivité résidentielle croissante qui devrait se confirmer dans les années à venir, notamment en raison d'une accessibilité renforcée par les autoroutes et le boulevard périphérique sud. Or la maîtrise d'un processus d'urbanisation équilibrée (orientation fondamentale du Schéma Directeur) passe par une mixité des fonctions dans les espaces périurbains. Ainsi, dans le cadre d'une réflexion d'urbanisation intercommunale, il apparaît important de stimuler l'implantation d'activités dans ce secteur. En effet, il semble que l'équilibre urbain local passe par la constitution d'un pôle économique d'importance apte à proposer une alternative aux migrations pendulaires croissantes, vers les espaces centraux de l'agglomération.

## La création d'un échangeur autoroutier

Deux éléments majeurs ont motivé la réalisation d'un nouvel échangeur routier au sud de l'agglomération tourangelle : la desserte optimale du futur parc d'activités et l'accessibilité au réseau autoroutier depuis les communes du sud de l'agglomération.

L'attractivité d'un espace économique repose souvent sur sa capacité à être desservi. Ainsi la crédibilité d'un « secteur à fort potentiel de développement économique » et notamment du parc d'activités Sud Indre Développement passe obligatoirement par une position d'ouverture sur les territoires avoisinants. En d'autres termes, la position stratégique de ce site au contact d'un important carrefour autoroutier dépend d'un bon niveau d'échange avec les axes interrégionaux et nationaux.

La réalisation de l'échangeur de Sorigny, mis en service fin 2004, est à la fois un argument essentiel qui justifie le fort potentiel de développement du secteur ainsi que la condition sine qua non de la future attractivité du parc d'activités.

Grâce à cette infrastructure, le parc d'activités Sud Indre Développement offre des possibilités d'accès immédiates à deux autoroutes d'importance nationale voire européenne (certaines sections de ces autoroutes et leurs prolongements sont en cours de réalisation ou programmées. Ces deux autoroutes sont :

- L'A. 10 : vers le nord et vers le sud (axe Paris – Tours – Bordeaux)
- L'A. 85 : vers l'ouest et vers l'est (axe Nantes – Tours – Vierzon – Clermont-Ferrand puis Lyon ou Montpellier).

Au-delà de cet argument stratégique pour le développement économique, la réalisation de cet échangeur revêt une importance particulière pour toute la partie Sud - Indre de l'agglomération tourangelle.

A ce jour une grande partie des migrations quotidiennes vers l'agglomération tourangelle s'effectue par la RN 10 ou par des voies départementales parfois inadaptées à l'accroissement des flux de circulation. Or ces mouvements se sont renforcés avec la mise en place progressive du boulevard périphérique sud. A terme, l'échangeur de Sorigny sera une alternative à ces itinéraires périurbains et il permettra de rejoindre plus facilement le cœur de l'agglomération depuis des communes telles que Monts, Sorigny, Saint-Branches, Louans, Sainte-Catherine-de-Fierbois, Villeperdue, etc.... Pour les communes situées les plus au sud, il ne sera plus nécessaire de rejoindre l'autoroute A. 10 à Sainte-Maure-de-Touraine pour se rendre à Tours.

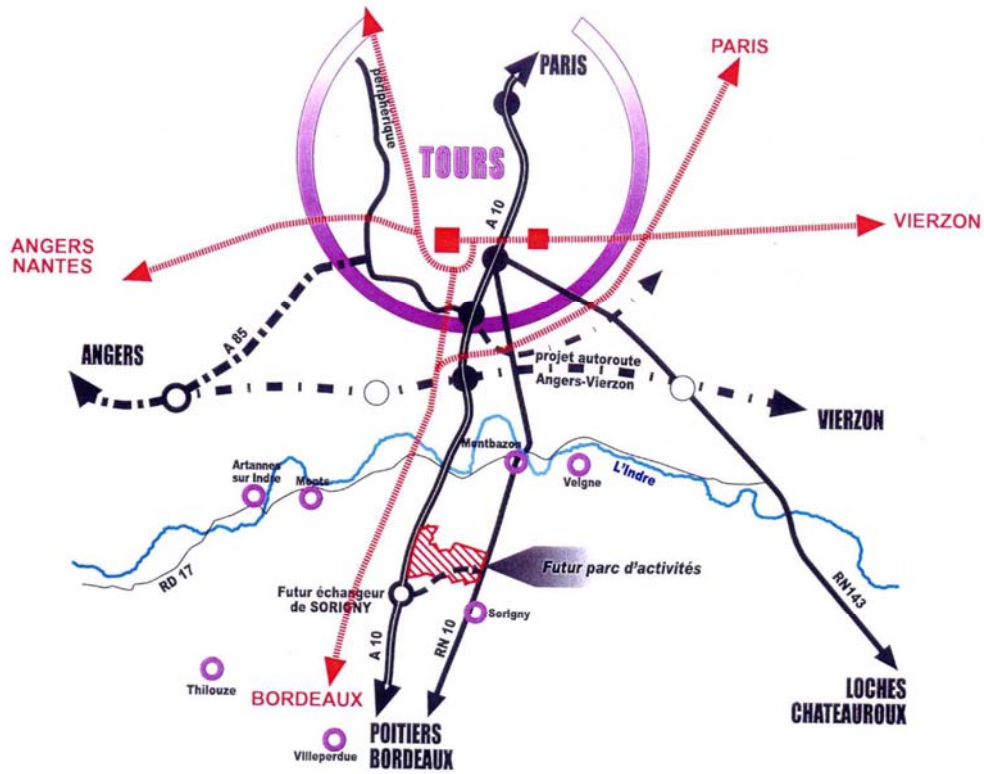
Cette nouvelle infrastructure pourra renforcer l'attractivité de ces communes, notamment vis à vis de nouvelles populations résidentielles attirées par un cadre de vie de qualité.

Le site de cet échangeur (maîtrise d'ouvrage COFIROUTE) a été choisi afin de permettre une distribution optimale avec le réseau routier local tout en proposant un accès direct au futur parc d'activités. Cette localisation stratégique favorise les liaisons à la fois vers les destinations interrégionales et de proximités :





- Connexions avec l'autoroute A. 10 et l'ensemble du réseau autoroutier interrégional
- Connexions avec la RN 10 (vers le sud de l'agglomération tourangelle et le boulevard périphérique, vers le sud du département en doublant l'autoroute)
- Connexions avec le réseau départemental (RD 84 vers Monts et la Vallée de l'Indre et vers Saint-Branches et le nord du Lochois).

L'échangeur se raccorde à la RD 84 par l'intermédiaire d'un carrefour giratoire (limite Sud du parc d'activités). La liaison RD 84 / RN 10 traverse le parc d'activités et se raccordera à la RN 10 au Nord de Sorigny grâce à un carrefour giratoire. Cette voie de liaison entre l'échangeur et la RN 10 constitue la voirie primaire du parc d'activités.

La réalisation de cet échangeur, l'aménagement du parc, la liaison RD 84 / RN 10 sont trois événements qui auront des impacts sur le trafic local. En effet, la création d'une nouvelle porte d'accès au sud de l'agglomération tourangelle drainera plusieurs types de trafics (desserte du parc d'activités, mouvements d'échanges entre les communes du secteur et l'agglomération, convergence de nouveaux flux vers ce point d'accès au réseau autoroutier, etc....). D'une manière générale, c'est l'attractivité de l'ensemble des communes du secteur qui devrait se renforcer et stimuler de nouveaux besoins en déplacements. Ce nouvel attrait se traduira par des demandes d'implantations d'entreprises (Isoparc) et par un accroissement, sans doute significatif, de la demande en terrains à bâtir pour l'accueil de nouveaux résidents.



## Les infrastructures

-  voie SNCF
-  autoroute en service
-  autoroute et boulevard périphérique en projet
-  autre axe routier



## La lecture actuelle d'Isoparc au sein du territoire de Sorigny


- Un site aux accroches stratégiques – A10 et échangeur, RD910 et entrée directe
- Une assise dans un paysage plat facilitant les implantations des entreprises
- Un paysage en mutation avec un enjeu de boisement colossal en périphérie de zone
- Une traversée de ZA par une contournante de la RD84 très végétale
- Des typologies d'activités diversifiées même si le caractère logistique prend le dessus
- Une occupation réelle de la ZAC aujourd'hui qui représente 2/3 environs de la capacité totale
- Au final une future alcôve verdoyante qui ne viendra pas dégrader l'environnement du bourg
- Une implantation opportune du chantier LGV en frange ouest de la ZA en partance...

Carte d'analyse du site d'Isoparc/ source Urbago




### Révision du PLU de Sorigny Analyse du site d'Isoparc


#### Fonctions urbaines

 Unités bâties disposées sur le pourtour de la ZA


 Périmètre d'étude de la ZA

 Exploitations agricoles à confirmer

 ZA occupée ou en voie de l'être de façon imminente


 Ouvrages et installations techniques


#### Environnement et paysage

 Boisements externes et internes à la ZA

 Espaces paysagers et plantés dans la ZA


 Haies bocagères et alignement d'arbres

 Franges végétalisées de la ZA l'enserrant paysagèrement

 Bassins Eau pluviale aménagés

#### Fonction déplacements et infrastructure

 A10

 Voirie de desserte

 LGV

 Porte d'entrée de la ZA

 Giratoires

