



Commune de **MONTS**

Révision allégée n°1 du PLU



Orientation d'Aménagement et de Programmation

Révision du Plan Local d'Urbanisme	Approuvée le 17/12/2019
Modification simplifiée n°1	Approuvée le 17/11/2020
Modification de droit commun n°1	Approuvée le 18/05/2021
Révision allégée n°1	Approuvée le 18/11/2025

Identification du document

Élément	
Titre du document	Orientations d'Aménagement et de Programmation Révision allégée n°1 du PLU de Monts
Nom du fichier	MONTS_OAP_RA1_A PPRO
Version	18/11/2025
Réalisation	Auddicé urbanisme 

SOMMAIRE

PARTIE I - PRÉAMBULE 4

PARTIE II - OBJECTIFS ET APPLICATION 6

PARTIE III - ORIENTATIONS D'AMÉNAGEMENT ET DE PROGRAMMATION - LES PRINCIPES GÉNÉRAUX 8

PARTIE IV - LES OAP À VOCATION PRINCIPALE D'HABITAT 14

1. SECTEUR DES GIRARDIÈRES	15
2. SECTEUR DU BOIS CANTIN	19
3. SECTEUR DU SERVOLET	21
4. SECTEUR DU BOIS JOLI	24
5. SECTEUR DE CHANTEMERLE	28
6. SECTEUR VASSELIERE	31

PARTIE V - LES OAP À VOCATION MIXTE 34

1. SECTEUR DE LA RAUDERIE	35
---------------------------------	----

PARTIE VI - LES OAP À VOCATION D'ACTIVITÉS ÉCONOMIQUES 39

1. SECTEUR D'ISOPARC	40
2. SECTEUR DE LA PINSONNIÈRE	43

PARTIE VII - LES OAP À VOCATION DE LOISIRS 47

1. SECTEUR DE FAMILY PARK	48
---------------------------------	----

PARTIE I

PRÉAMBULE

Les articles L151-1 et L151-2 du Code de l'urbanisme indiquent que :

« *Le plan local d'urbanisme respecte les principes énoncés aux articles L.101-1 à L.101-3. Il est compatible avec les documents énumérés à l'article L. 131-4 et prend en compte ceux énumérés à l'article L. 131-5.* »

« *Il comprend : un rapport de présentation, un projet d'aménagement et de développement durables, des orientations d'aménagement et de programmation, un règlement et des annexes. Chacun de ces éléments peut comprendre un ou plusieurs documents graphiques. [...]* »

Les articles L151-6 et L151-7 du Code de l'urbanisme précisent que :

« *Les orientations d'aménagement et de programmation comprennent, en cohérence avec le projet d'aménagement et de développement durable, les dispositions portant sur l'aménagement, l'habitat, les transports et les déplacements. [...]* »

Les orientations d'aménagement et de programmation peuvent notamment :

1. Définir les actions et opérations nécessaires pour mettre en valeur l'environnement, notamment les continuités écologiques, les paysages, les entrées de villes et le patrimoine, lutter contre l'insalubrité, permettre le renouvellement urbain et assurer le développement de la commune.
2. Favoriser la mixité fonctionnelle en prévoyant qu'en cas de réalisation d'opérations d'aménagement, de construction ou de réhabilitation, un pourcentage de ces opérations est destiné à la réalisation de commerces.
3. Comporter un échéancier prévisionnel de l'ouverture à l'urbanisation des zones à urbaniser et de la réalisation des équipements correspondants.
4. Porter sur des quartiers ou des secteurs à mettre en valeur, réhabiliter, restructurer ou aménager.
5. Prendre la forme de schémas d'aménagement et préciser les principales caractéristiques des voies et espaces publics.
6. Adapter la délimitation des périmètres, en fonction de la qualité de la desserte, où s'applique le plafonnement à proximité des transports prévus aux articles L 151-35 et L151-36.

Les principes annoncés dans les orientations d'aménagement et de programmation ont un caractère normatif au regard du droit des sols, de la constructibilité et de l'aménagement. Les OAP complètent les dispositions du zonage et du règlement en y étant compatibles mais sans s'y substituer.

Aussi tel que le dispose l'article L.152-1 du Code de l'Urbanisme, la délivrance des autorisations d'occupation, d'utilisation et d'aménager (certificats d'urbanisme, permis de construire, permis d'aménager, etc.) **doivent être compatibles avec les principes énoncés.**

Un permis de construire ou un permis d'aménager déposé sur un secteur d'OAP, pourra porter sur le périmètre complet ou sur le périmètre d'une tranche de l'OAP.

Chaque tranche devra respecter le nombre de logements minimum prévu dans l'OAP.

PARTIE II

OBJECTIFS ET APPLICATION

Le présent document présentant les Orientations d'Aménagement et de Programmation (OAP) de Monts est organisé en cinq parties :

- Les orientations d'aménagement et de programmation : principes généraux ;
- Les orientations d'aménagement et de programmation à vocation principale d'habitat ;
- Les orientations d'aménagement et de programmation à vocation mixte ;
- Les orientations d'aménagement et de programmation à vocation d'activités économiques ;
- Les orientations d'aménagement et de programmation à vocation de loisirs.

Conformément à l'article L.151-6 du Code de l'Urbanisme, et dans le respect des orientations définies par le projet d'aménagement et de développement durables, les Orientations d'Aménagement et de Programmation comprennent des dispositions portant sur l'aménagement, l'habitat, les transports et les déplacements :

En ce qui concerne l'aménagement, les OAP peuvent définir les actions et les opérations nécessaires à la mise en valeur de l'environnement, les paysages, les entrées de ville et au renouvellement urbain afin d'assurer le développement de la commune.

Elles peuvent comporter l'échéancier prévisionnel de l'ouverture à l'urbanisation des zones à urbaniser pour assurer un développement urbain en cohérence avec le renforcement de centralité du bourg.

Elles comportent des schémas d'aménagement précisant notamment les principales caractéristiques des voies et espaces publics.

En ce qui concerne l'habitat, les OAP définissent les objectifs et les principes d'une politique visant à répondre aux besoins en logements et en hébergements, à favoriser le renouvellement urbain et la mixité sociale et à améliorer l'accessibilité du cadre bâti aux personnes handicapées en assurant entre les quartiers une répartition équilibrée et diversifiée de l'offre de logements.

En ce qui concerne les transports et les déplacements, les OAP définissent l'organisation des transports de personnes et de marchandises, de la circulation et du stationnement. Sur certains secteurs soumis à OAP, des cheminements doux devront permettre de connecter le secteur soit au centre-bourg, soit un autre point d'intérêt à proximité (arrêt de bus, commerces, école, etc.).

Conformément à l'article L.152-1 Code de l'Urbanisme, les OAP sont opposables aux autorisations d'urbanisme dans un **rapport de compatibilité** :

« L'exécution par toute personne publique ou privée de tous travaux, constructions, aménagements, plantations, affouillements ou exhaussements des sols, et ouverture d'installations classées appartenant aux catégories déterminées dans le plan sont conformes au règlement et à ses documents graphiques. »

Ces travaux ou opérations sont, en outre, compatibles, lorsqu'elles existent, avec les orientations d'aménagement et de programmation. »

PARTIE III

ORIENTATIONS D'AMÉNAGEMENT ET DE PROGRAMMATION

LES PRINCIPES GÉNÉRAUX

1.1 CONDITIONS D'URBANISATION ET STRUCTURATION URBAINE DU SECTEUR

INSERTION DANS LE TISSU URBAIN EXISTANT

La volonté communale est d'assurer l'insertion des nouveaux secteurs d'urbanisation future dans l'enveloppe bâtie existante. Pour chaque secteur à urbaniser, il s'agit de prendre en considération les caractéristiques physiques, environnementales et urbaines de la zone d'implantation.

DENSITE URBAINE, MIXITE ET ECONOMIE DU SOL

Les opérations nouvelles à dominante habitat concourent à satisfaire **l'objectif minimum de densité de 15 logements à l'hectare**. Ces prescriptions permettront de répondre aux prévisions de l'évolution démographique tout en limitant l'étalement urbain de la commune.

De plus, dans un objectif de mixité sociale, les OAP visent un objectif minimum de **21% de logements locatifs sociaux en moyenne à l'échelle de l'ensemble des nouvelles opérations d'aménagement à dominante habitat**.

L'organisation, la surface et le nombre des parcelles réalisées dans les secteurs d'urbanisation future, à vocation résidentielle, commerciale, d'équipements, compatibles avec l'habitat, permettent d'assurer le développement d'une mixité en typologie d'habitat et en formes architecturales, ainsi qu'en fonctions urbaines.

ESPACES PUBLICS

En fonction des secteurs, des espaces publics pourront être aménagés. Ils chercheront à s'articuler de manière qualitative avec le tissu aux alentours et à contribuer à sa qualité, d'un point de vue fonctionnel, social et esthétique.

IMPLANTATION DES CONSTRUCTIONS ET EFFICACITÉ ÉNERGÉTIQUE

Les constructions seront conçues, par leur implantation, volumétrie, matériaux, etc. de façon à permettre une utilisation optimale de la lumière naturelle et de l'énergie solaire, et limiter la consommation d'énergie.

1.2 ORGANISATION DE LA DESSERTE ET ORIENTATIONS RELATIVES À LA TRAME VIAIRE

RACCORDEMENT SUR LE MAILLAGE EXISTANT

La trame viaire projetée représente les principes de voies systématiquement reliées au réseau déjà existant en périphérie du site considéré. Elle prend en compte les caractéristiques et les fonctions de ces voies préexistantes pour limiter les incohérences de fonction, d'usage ou d'aménagement.

Les tracés figurant dans les schémas sont des principes dont la localisation précise peut être adaptée en fonction du projet d'aménagement, dès lors que ces principes (accès, etc.) sont respectés.

LE STATIONNEMENT

Monts étant une commune où les actifs résidents travaillent beaucoup hors-commune, la problématique du stationnement automobile dans les secteurs d'extension urbaine est prise en compte dans le cadre du règlement du PLU.

Ainsi des places de stationnement sont imposées sur la parcelle, mais il faut également veiller à ce que soit prévu sur l'espace public un nombre suffisant de places de stationnement, afin que cette problématique du stationnement soit bien étudiée dès la conception du projet. Le stationnement sur l'espace public pourra ainsi prendre place en linéaire le long des voies de desserte ou dans le cadre de petites poches de stationnement avec arborisation permettant de créer des ruptures dans le traitement des espaces publics et de mieux intégrer les voitures.

CHEMINEMENTS DOUX

Les cheminements doux s'inscriront dans un maillage global pensé à l'échelle de la commune de Monts, permettant à la fois les circulations vers les deux centralités et les circulations transversales.

ENTRÉES DE BOURG

Une attention particulière devra être portée aux secteurs d'extension urbaine localisés en entrée de ville.

1.3 ORIENTATIONS DE MISE EN VALEUR DE L'ENVIRONNEMENT ET DU PAYSAGE

TRAME HYDRAULIQUE

La trame des zones humides, des mares et des fossés existants sur les sites d'aménagement futur est maintenue et préservée, sauf indication contraire dans ce document.

L'aménagement devra rechercher à limiter le ruissellement des eaux pluviales, par exemple à travers la limitation des surfaces imperméabilisés, le maintien ou la création de noues paysagères à haute valeur écologique permettant d'accueillir des espèces patrimoniales. Il en va de même pour la mise en place de dispositifs de stockage des eaux pluviales, etc. Ainsi, cette gestion de l'eau doit permettre de préserver et de conforter les parcours paysagers et les continuités (trame verte urbaine) au sein de l'opération.

TRAME VÉGÉTALE

Une attention particulière devra être portée au traitement paysager des franges urbaines, de manière à garantir l'insertion des futurs quartiers dans le paysage et préserver des vues de qualité aux abords du centre-ville.

Les boisements, les haies ou les espaces végétalisés devront être conservés sur les secteurs d'aménagement futur. Si le projet d'aménagement justifie la nécessité de réduire certains espaces végétalisés, il devra mettre en œuvre un principe de compensation écologique et paysagère avec la mise en place de milieux équivalents dans des sites cohérents avec la trame verte et bleue.

Les espèces végétales sélectionnées devront être d'origine locale, indigène et adaptées (sols, hygrométrie, etc.). De plus, les plantes invasives réglementées seront interdites ainsi que les espèces invasives avérées dans la Région.

1.4 LEGENDES DES ORIENTATIONS D'AMENAGEMENT ET DE PROGRAMMATION

OAP A VOCATION PRINCIPALE D'HABITAT

DESSERTE ET CIRCULATION

-  Accès véhicules (*emprise et emplacement à titre indicatif*)
-  Liaison douce (*tracé et emprise à titre indicatif*)
-  Voirie à restructurer

ORGANISATION DU SECTEUR

-  Zone à vocation principale d'habitat
-  Zone à vocation principale d'habitat : objectif O voiture
-  Zone à vocation principale d'habitat - logements intermédiaires et/ou collectifs
-  Zone dédiée à la gestion des eaux pluviales
-  Zone à vocation d'équipements

PAYSAGE ET ENVIRONNEMENT

-  Espace boisé à conserver
-  Espace vert à aménager
-  Frange paysagère à conserver
-  Frange paysagère à créer

OAP A VOCATION MIXTE

DESSERTE ET CIRCULATION

- ↔ Accès véhicules (*emprise et emplacement à titre indicatif*)
- ➡ Liaison douce (*tracé et emprise à titre indicatif*)
- ↔ Voirie à restructurer
- 🟡 Carrefour à aménager pour sécuriser les traversées piétonnes

ORGANISATION DU SECTEUR

- 🟠 Zone de densification à vocation d'habitat
- 🟠 Zone à vocation principale d'habitat : logements individuels et intermédiaires
- 🟠 Zone dédiée au stationnement
- 🟠 Projet VTH en cours
- 🟠 Zone à vocation d'équipements

PAYSAGE ET ENVIRONNEMENT

- 🟠 Espace boisé à conserver
- ||||| Frange paysagère à créer

OAP A VOCATION D'ACTIVITES ECONOMIQUES

DESSERTE ET CIRCULATION

- ↔ Accès véhicules (*emprise et emplacement à titre indicatif*)
- ➡ Liaison douce (*tracé et emprise à titre indicatif*)
- ↔ Voirie à restructurer

ORGANISATION DU SECTEUR

- 🟠 Zone à vocation d'activités économiques

PAYSAGE ET ENVIRONNEMENT

- ||||| Frange paysagère à conserver
- ||||| Frange paysagère à créer

ORGANISATION DU SECTEUR

- Zone à vocation de loisirs
- Merlon de protection phonique
- Zone dédiée au stationnement

PAYSAGE ET ENVIRONNEMENT

- Frange paysagère à conserver

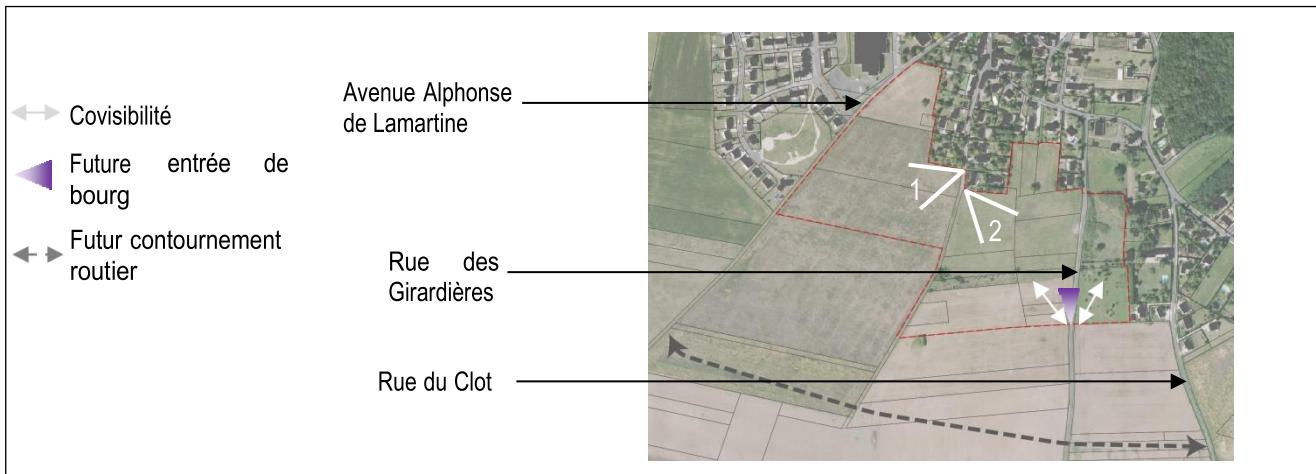
PARTIE IV

LES OAP À VOCATION PRINCIPALE D'HABITAT

1. SECTEUR DES GIRARDIÈRES



Contexte



Localisation

Le secteur des Girardières est situé au sud du vieux bourg. Il est situé en limite de l'enveloppe urbaine.

Caractéristiques urbaines

Les éléments bâtis à proximité du site sont majoritairement des habitations pavillonnaires individuelles. Le gymnase des Hautes Varennes et des logements collectifs sont également présents au nord du secteur.

Le site est actuellement desservi par des sentiers agricoles au nord, la rue des Girardières et la rue du Clot à l'est.

Caractéristiques physiques et environnementales

La localisation du site en entrée de ville le rend particulièrement visible depuis les voies de circulation au sud. Il est également en léger surplomb et en pente légère vers l'ouest.



1



2

Objectifs

- La constitution d'un espace de transition entre les espaces urbains situés au nord et les espaces naturels et agricoles situés au sud ;
- Le maillage du réseau de voies automobiles et de cheminements piétonniers/cyclables sur l'ensemble du secteur et en lien avec le réseau viaire existant ;
- La réalisation d'un équipement (exemple : nouvelle école) au nord-ouest du site ;
- La requalification de la rue des Girardières à l'est du secteur, principal accès au futur quartier depuis le nord de la commune ;
- La réduction de la place et de l'usage de la voiture au profit des autres modes de transports ;
- L'aménagement d'un quartier mixte, durable et intégré dans son environnement ;
- La contribution à la mixité sociale et générationnelle de la Ville ;
- Le développement d'un programme varié en typologie de logement à coût maîtrisé ;
- La mise en place d'une trame verte comme un élément structurant du quartier, par le renforcement des continuités paysagères et écologiques reliant les espaces agricoles et naturels voisins ;
- L'aménagement des espaces verts conciliant préservation de la biodiversité, gestion alternative des eaux pluviales et accueil de la population (aire de jeux, espace de détente) ;
- La conception d'espaces et bâtiments économies en ressources naturelles et adaptés au changement climatique ;
- La bonne intégration visuelle et paysagère des constructions.

Principes d'aménagement

Les formes urbaines et l'organisation du bâti

Le tissu bâti de l'opération sera composé d'habitat individuel et intermédiaire et/ou collectif. La typologie des logements sera variée avec environ 60% de logements individuels et environ 40% d'intermédiaires et/ou collectifs.

Les constructions seront implantées selon des orientations permettant à la fois de s'adapter au cadre de vie (points de vue, pente, vis-à-vis, etc.) et d'optimiser les performances énergétiques (orientation, etc.).

L'organisation de la desserte et des déplacements

Le site devra comporter des aménagements qui inciteront les habitants et visiteurs à utiliser la voiture le moins possible : aire de stationnement mutualisé, maillage dense de cheminements doux, aires de stationnement sécurisées pour les vélos, etc.

Afin de réduire la place de la voiture dans les îlots d'habitat intermédiaire et/ou collectif et dans les îlots mixtes, les aires de stationnement automobile seront aménagées en ouvrage.

L'impasse des Champs Perrons restera en impasse. Une liaison douce connectera l'impasse avec la trame viaire du secteur.

La rue des Girardières, voie d'accès principale au site, devra être requalifiée et redimensionnée.

Un accès futur sera prévu vers l'est pour se connecter à terme sur la route de Sornigny. Dans ce cadre, une étude de faisabilité sera réalisée pour créer un contournement routier au sud du secteur des Girardières.

Une trame verte qui préserve la biodiversité et intègre le quartier dans son environnement

De vastes espaces verts seront créés notamment au cœur des îlots renfermant une végétation diversifiée. Chaque espace vert sera aménagé en tenant compte des spécificités du site qu'il occupe et de son environnement immédiat.

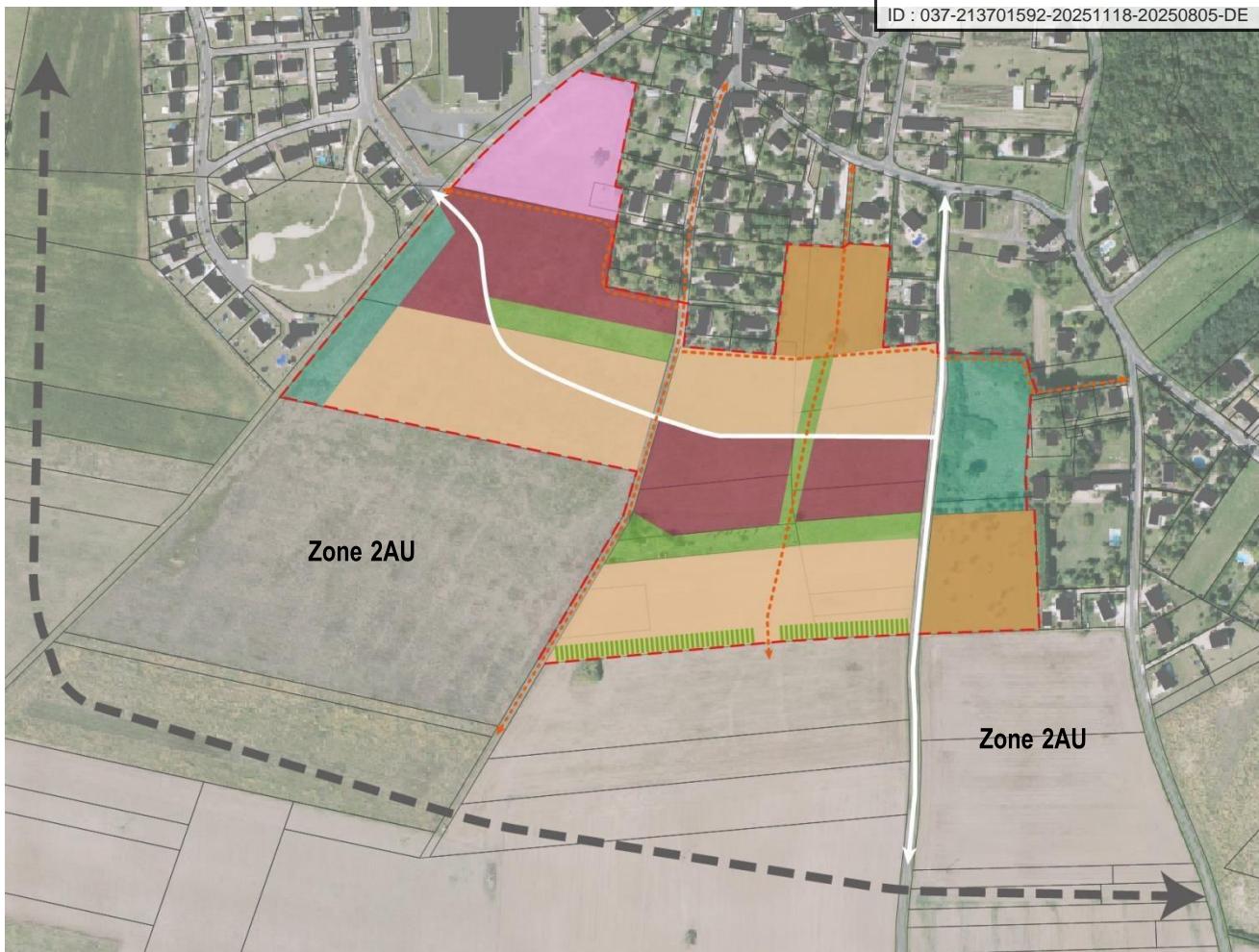
L'aménagement du secteur devra intégrer la gestion des eaux pluviales.

Des espaces et des constructions adaptés au site

L'implantation et l'orientation des constructions devront permettre d'optimiser les apports solaires et de réduire les déperditions thermiques en tenant compte des caractéristiques du site et des conditions climatiques.

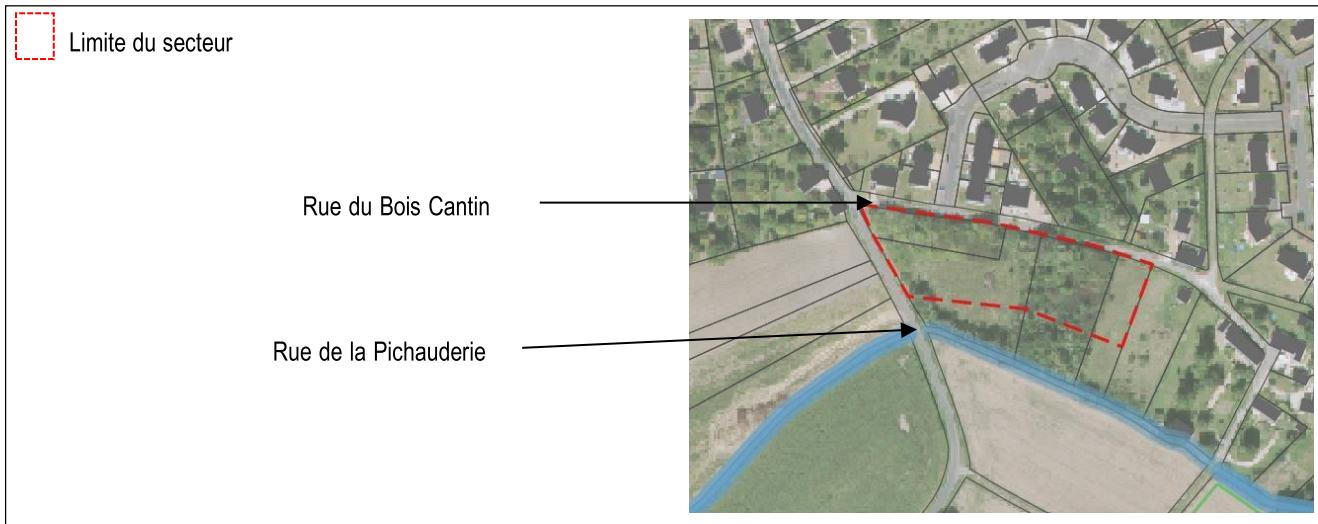
Programmation de l'aménagement

Surface totale (hectares)	Nombre minimum de logements	Dont minimum de logements sociaux
12,1 hectares dont 0,9 hectare dédié à la réalisation d'un équipement	168	35



2. SECTEUR DU BOIS CANTIN

Contexte



Localisation

Le secteur du Bois Cantin est situé au sud du bourg de Monts, à mi-chemin entre la gare et le vieux bourg. Il est situé en limite de l'enveloppe urbaine.

Caractéristiques urbaines

Les éléments bâties à proximité du site sont majoritairement des habitations pavillonnaires individuelles.

Caractéristiques physiques et environnementales

Le site est situé en bordure d'espaces agricoles, au nord du vallon du Peu.

Objectifs

- L'intégration du projet au tissu urbain alentour ;
- La bonne intégration visuelle et paysagère des constructions ;
- La connexion du secteur au réseau viaire existant.

Principes d'aménagement

Les formes urbaines et l'organisation du bâti

Le bâti respectera les proportions et implantations des habitations environnantes.

Les constructions seront implantées selon des orientations permettant à la fois de s'adapter au cadre de vie (points de vue, pente, vis-à-vis, etc.) et d'optimiser les performances énergétiques (orientation, etc.).

L'organisation de la desserte et des déplacements

Un accès sera créé depuis la rue du Bois Cantin. Cette dernière devra être restructurée en conséquence pour accueillir ce nouveau projet. Les accès aux lots devront être mutualisés avec la mise en place d'une place de retournement.

Un cheminement doux sera créé en limite nord pour rejoindre le lotissement de bois Cantin.

L'insertion paysagère et environnementale

Des haies ou trames paysagères seront créées sur la frange sud et ouest du secteur afin d'intégrer les constructions et gérer la transition avec l'espace agricole.

L'aménagement du secteur devra intégrer la gestion des eaux pluviales.

La visibilité

Un retrait de 3 mètres devra être respecté le long de la rue de la Pichauderie pour améliorer la visibilité du carrefour avec la rue du Bois Cantin.

Programmation de l'aménagement

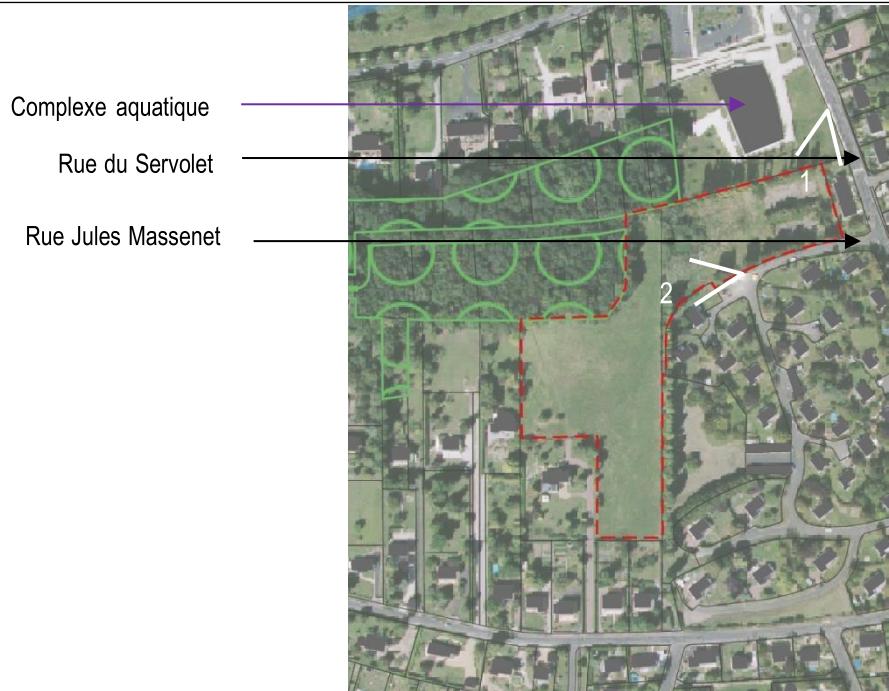
Surface totale (hectares)	Nombre minimum de logements	Dont minimum de logements sociaux
0,6 hectare	9	/



3. SECTEUR DU SERVOLET



Contexte



Localisation

Le secteur du Servolet est situé dans le centre-ville à proximité des équipements publics (mairie, piscine, etc.).

Caractéristiques urbaines

Les éléments bâtis à proximité du site sont majoritairement des habitations pavillonnaires individuelles. On trouve également de nombreux équipements et des commerces de proximité.

Le site longe ponctuellement la rue Jules Massenet et la rue du Servolet.

Caractéristiques physiques et environnementales

Le site est à proximité d'un boisement et il est plat. La piscine se situe légèrement en contrebas du secteur, derrière une haie marquant le coteau.



1



2

Objectifs

- L'intégration du projet au tissu urbain alentour ;
- La connexion du secteur au réseau viaire existant.

Principes d'aménagement

Les formes urbaines et l'organisation du bâti

Le bâti respectera les proportions et implantations des habitations environnantes.

Les constructions seront implantées selon des orientations permettant à la fois de s'adapter au cadre de vie (points de vue, pente, vis-à-vis, etc.) et d'optimiser les performances énergétiques (orientation, etc.).

L'organisation de la desserte et des déplacements

Un accès sera créé depuis la rue J. Massenet.

Les lots seront desservis par la voirie à créer.

Une liaison douce en site propre sera créée entre la rue G. Bizet et l'espace aquatique situé au nord en longeant l'actuel lotissement de Servolet, afin de créer une alternative sécurisée à l'emprunt de la rue de Servolet.

L'insertion paysagère et environnementale

Préservation de l'espace boisé classé et de la haie soulignant le coteau. Celle-ci pourra être supprimée ponctuellement pour permettre la desserte piétonne du site.

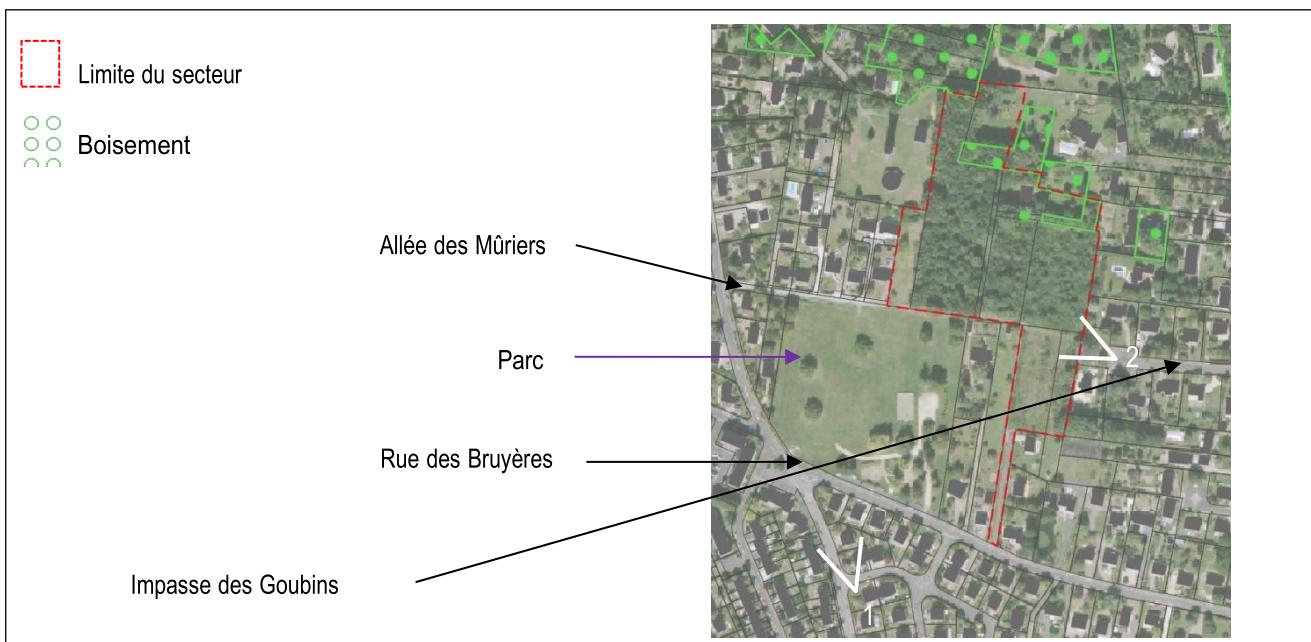
Programmation de l'aménagement

Surface totale (hectares)	Nombre minimum de logements	Dont minimum de logements sociaux
2,3 hectares	34	7



4. SECTEUR DU BOIS JOLI

Contexte



Localisation

Le secteur du Bois Joli se situe au sud du bourg, à 1,5 km de la gare de Monts et des commerces présents à proximité.

Caractéristiques urbaines

Les éléments bâtis à proximité du site sont majoritairement des habitations pavillonnaires individuelles.

Caractéristiques physiques et environnementales

Le secteur est à proximité du parc qui se situe entre la rue des Bruyères et l'Allée des Mûriers. Les parcelles aux alentours présentent de nombreux boisements qui permettent de marquer la séparation des propriétés et couper les vues.





Objectifs

- L'aménagement d'un quartier mixte, durable et intégré dans son environnement ;
- Une priorité donnée aux modes de déplacements alternatifs à la voiture individuelle ;
- La préservation de l'espace boisé.

Principes d'aménagement

L'emprise de l'OAP est concernée par un périmètre d'attente encadré par le L.151-41 5° du Code de l'Urbanisme.

Cette servitude, instaurée pour une durée de 5 ans à compter de l'approbation de la modification de droit commun n°1 du PLU en Conseil Municipal, consiste à interdire les constructions ou installations d'une superficie supérieure à 0m².

Les formes urbaines et l'organisation du bâti

Les typologies de bâti devront contribuer à la mixité sociale et intergénérationnelle de la ville. Le tissu bâti de l'opération sera composé d'habitat individuel, intermédiaire et collectif.

Les constructions seront implantées selon des orientations permettant à la fois de s'adapter au cadre de vie (points de vue, pente, vis-à-vis, etc.) et d'optimiser les performances énergétiques (orientation, etc.).

Les constructions devront s'intégrer dans leur environnement, avec des formes architecturales homogènes, pouvant être innovantes. L'aménagement du secteur visera la construction de bâtiments passifs ou à énergie positive, exploitant au mieux les apports solaires et les inerties thermiques. Le recours aux énergies renouvelables sera privilégié.

L'opération pourra comprendre une zone dédiée à de l'habitat participatif.

La typologie des logements sera variée avec environ 1/3 de logements collectifs et intermédiaires et environ 2/3 de logements individuels. La typologie des logements devra répondre aux besoins du Plan Local de l'Habitat de la Communauté de Communes Touraine Vallée de l'Indre notamment l'orientation n°2 : « Assurer une diversité de l'offre en logements qui tienne compte de la diversité des besoins ».

L'organisation de la desserte et des déplacements

Un accès automobile sera créé depuis la rue des Bruyères. Un deuxième accès sera créé depuis l'impasse des Goubins de préférence pour les cheminements doux.

Aucun accès automobile ne sera créé par l'allée des Mûriers. Il s'agira uniquement d'un cheminement doux qui rejoindra l'impasse des Goudins puis le nord du site afin de rejoindre à terme la rue du Buisson.

L'aménagement du secteur devra permettre de réduire la place et l'usage de l'automobile au profit des autres modes de déplacement. Ainsi, l'opération comprendra divers aménagements incitant les habitants et visiteurs à limiter l'usage de la voiture (aire de stationnement mutualisé, aire de stationnement sécurisé pour les vélos, etc.).

Afin de réduire la place de la voiture dans les îlots d'habitat collectif et dans les îlots automobile seront aménagées en ouvrage.

Les dispositions relatives à l'organisation de la desserte et des déplacements, initialement prévues par le PLU, sont suspendues. Ces dispositions feront l'objet d'une nouvelle évaluation dans le cadre du projet d'aménagement global, lorsque celui-ci viendra se substituer au PAPAG instauré par la modification de droit commun n°1.

L'insertion paysagère et environnementale

Les espaces verts aménagés devront faire l'objet d'une gestion écologique différenciée, sans pesticides.

L'aménagement du secteur devra prévoir des espaces verts conciliant préservation de la biodiversité, gestion alternative des eaux pluviales et espaces de détente. La trame végétale du secteur devra représenter un élément structurant du quartier en préservant le patrimoine naturel existant et en renforçant les continuités paysagères. Des franges paysagères seront créées le long des parcelles habitées riveraines.

En cas de réalisation de clôtures, celles-ci seront uniquement végétales.

Une attention particulière sera portée pour limiter les nuisances sonores des équipements liés aux constructions (pompe à chaleur, etc.).

Programmation de l'aménagement

Surface totale (hectares)	Nombre minimum de logements	Dont minimum de logements sociaux
2,9 hectares	49	10

Le nombre et les caractéristiques des logements, susceptibles d'être réalisés dans le cadre de l'OAP n°4 Bois Joli, seront redéfinis dans le cadre du projet d'aménagement global, lorsque celui-ci viendra se substituer au PAPAG instauré par la modification de droit commun n°1.

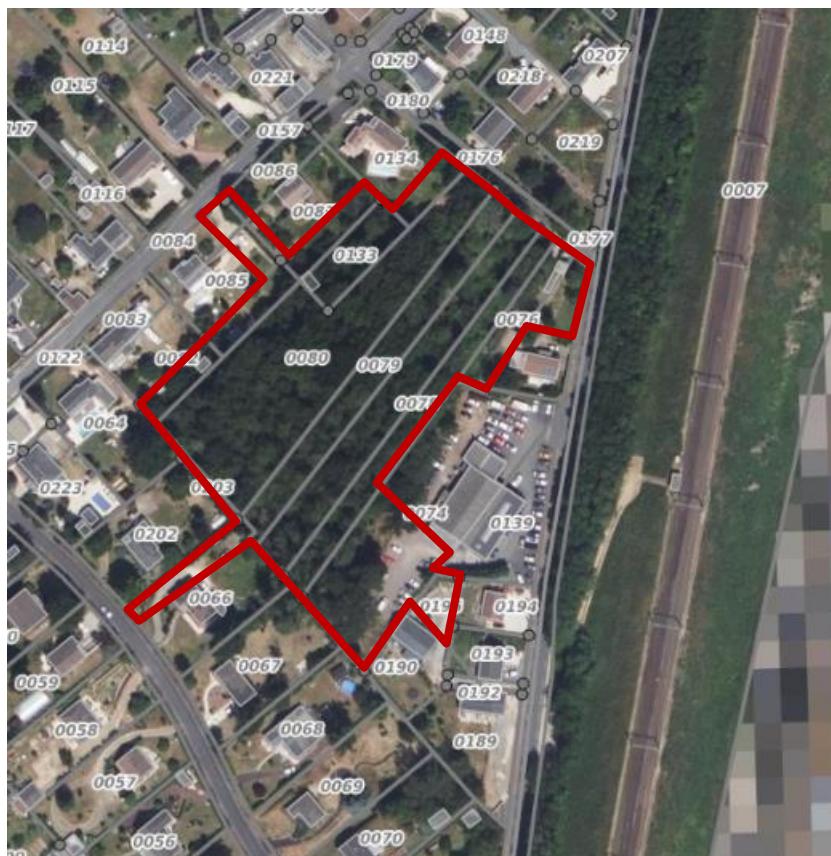


5. SECTEUR CHANTEMERLE

Contexte

Localisation

Le secteur de Chantemerle se situe au Nord du bourg, entre la Rue Joseph Delaville Leroux, la Rue des Ecoles, Allée de Chantemerle, et la rue du Viaduc, à proximité de la voie ferrée.



Caractéristiques urbaines

Le secteur se situe au nord du bourg de Monts. Il s'agit d'un cœur d'îlot boisé, constitués par les fonds de jardins des habitations se situant le long des Rues des Ecoles, Joseph Delaville le Roux, et Allée Chantemerle.

Une carrosserie automobile se situe sur le secteur Est du site. Cette dernière n'est pas répertoriée comme site présentant une pollution des sols.

Caractéristiques physiques et environnementales

Le secteur recense un boisement en cœur d'îlot présentant quelques enjeux environnementaux notamment pour les connexions écologiques et l'avifaune.

Objectifs

- - Densifier en cœur d'îlot ;
- - préserver le cadre de vie et permettre un aménagement qualitatif ;
- - préserver une zone tampon entre l'activité et les habitats ;
- - organiser le nouveau quartier autour d'un espace public partagé et végétalisé ;
- - créer des accès allée Chantemerle et rue des Ecoles ;
- - ne pas autoriser d'accès rue du Viaduc ;
- - mailler le secteur du nord au sud par un accès aux modes doux rue Joseph Delaville le Roulx.

Principes d'aménagement

Qualité urbaine, paysagère et environnementale

L'urbanisation du secteur se fera en préservant la trame paysagère dans une bande tampon suffisante à l'est, permettant d'isoler visuellement l'activité de carrosserie, ainsi que de se protéger des potentielles nuisances sonores de celle-ci. L'ensemble des aménagements paysagers participera au cadre de vie qualitatif du quartier en gérant les interfaces et les co-visibilités avec les logements existants afin de préserver l'intimité de chacun.

Dans le cadre de l'urbanisation de ce secteur, il conviendra de réfléchir à un projet d'ensemble, permettant l'intégration des formes urbaines en présence : autant que possible, éviter les vues directes sur les jardins mitoyens, favoriser des accroches jardin/jardin. Une attention particulière sera portée sur l'accessibilité des logements à tous ainsi qu'à leur capacité à disposer d'un espace extérieur privatif suffisant (jardin, balcon, terrasse...).

Les nouvelles constructions s'organiseront et s'implanteront autour d'une nouvelle centralité à créer. Cette centralité pourra se traduire par une placette permettant la mutualisation des stationnements sans créer de grande nappe de parking imperméable pour autant. La place du piéton doit être au cœur du projet, permettant de reléguer la voiture au second plan.

L'accent pourra être mis sur le développement durable en permettant des formes architecturales innovantes, intégrant des panneaux solaires, des toitures végétalisées, une réflexion sur les orientations stratégiques, des systèmes de récupération d'eaux pluviales... tout en s'intégrant au contexte, sans imiter une architecture étrangère à la région. Les constructions répondront à un objectif de sobriété énergétique notamment dans les matériaux choisis. Les espaces publics participeront également à ce volet par leur végétalisation ainsi que par l'utilisation de matériaux perméables limitant l'artificialisation des sols.

La logique de mutualisation sera inhérente au projet : une réflexion sera attendue sur des composteurs collectifs, des points de collecte uniques, etc.

La question de la gestion des eaux pluviales devra être posée, en favorisant une gestion intégrée, à ciel ouvert et un paysagement des systèmes de collecte.

Une étude écologique devra préciser les enjeux écologiques et de prévoir les éventuelles incidences dans le cadre d'une méthode « Eviter, Réduire, Compenser » en amont d'une autorisation d'urbanisme.

Un comité de suivi devra être mis en place pour permettre l'information de la population quant à l'aménagement du site.

Desserte, mobilité et réseaux

En termes de desserte, il conviendra de réfléchir à une logique de voiries en sens unique desservant des poches de stationnement tout en prévoyant les espaces nécessaires pour les zones de retournement. Celles-ci seront traitées avec soin, dans des matériaux perméables, permettant de favoriser la récupération des eaux pluviales. Un réseau dédié aux modes actifs trouvera son accroche rue Joseph Delaville le Roulx et maillera le quartier du nord au sud, en parcourant préférentiellement la zone tampon arborée à l'est. Une connexion est-ouest via la rue du Viaduc peut être possible également. Ce réseau de modes actifs devra être réfléchi dans sa connexion obligatoire avec la gare.

Programmation de l'aménagement

- - Optimiser l'emprise du site par une gestion économe du foncier avec une densité minimale de 20 logements par hectare sur la globalité du secteur
- -Favoriser la mixité typologique et générationnelle en développant notamment le logement intermédiaire, tout en permettant du collectif (type R+1+combles maximum) et de façon plus exceptionnelle ponctuellement du logement individuel
- Encourager les petits logements avec un ou des programmes proposant majoritairement des T1, T2 et T3 et de façon plus minoritaire des T4/T5
- Encourager la mixité sociale au sein du secteur
- La production de logements sociaux à hauteur de 21% de la production de logements sera encouragée

**Légende**

- Périmètre de l'OAP
- Principe d'accès
- Accès véhicule interdit
- Maillage pour les modes actifs à créer sur l'ensemble du périmètre
- Frange arborée à préserver afin de maintenir une zone tampon avec la zone d'activité
- Création d'une haie d'essences locales sur la frange est permettant à la fois l'ombrage de l'opération mais aussi la préservation l'avifaune

6. SECTEUR VASSELIERE

Contexte

Localisation

Le secteur Vasselière se situe au Sud Est du Bourg, bordé par la Rude de la Vasselière, la Rue de la Plaine et la Rue du Bois Joli, à l'est de la voie ferrée.



Caractéristiques urbaines

Tout comme le secteur de Chantemerle, le secteur des Vasselières se compose de fond de jardin formant un cœur d'îlot vert. Il est bordé par trois voiries, dont deux principales, la Rue de la Vasselières et la Rue de la Plaine, et une voirie secondaire en impasse.

Caractéristiques physiques et environnementales

Le secteur recense un boisement au Sud Est de l'opération qui est à préserver et un secteur de zone humide à préserver. Il présente quelques enjeux en termes de connexions écologiques.

Objectifs

- - Optimiser et densifier les arrières de jardin ;
- - préserver le cadre de vie et permettre un aménagement qualitatif ;
- - préserver les éléments écologiques présentant une sensibilité ;
- - créer des accès rue de la Plaine et rue de la Vasselières ;
- - créer un réseau de placettes ;
- - mailler le secteur dans son ensemble par un réseau de modes doux.

Principes d'aménagement

Qualité urbaine, paysagère et environnementale

L'urbanisation du secteur se fera en préservant la trame paysagère existante au sud, et, en créant une frange arborée le long de la rue de la Vasselières. L'ensemble des aménagements paysagers participera au cadre de vie qualitatif du quartier en gérant les interfaces afin de préserver l'intimité des habitats.

Le site présente un contexte hétéroclite fait d'habitats individuels récents et de bâtis anciens plus ou moins dégradés. Dans le cadre de l'urbanisation de ce secteur, il conviendra de réfléchir à un projet d'ensemble, permettant l'intégration des formes urbaines en présence, tout en s'inspirant du tissu ancien (organisation autour de cours). Les éléments bâtis anciens seront à préserver autant que faire se peut, si leur état structurel le permet. Des accroches qualitatives seront à organiser autour des placettes. Des accroches perpendiculaires à la voirie seront à privilégier rue de la Plaine.

L'accent pourra être mis sur le développement durable en permettant des formes architecturales innovantes, intégrant des panneaux solaires, des toitures végétalisées, une réflexion pour des orientations stratégiques, des systèmes de récupération d'eaux pluviales... tout en s'intégrant au contexte, sans imiter une architecture étrangère à la région. Les constructions répondront à un objectif de sobriété énergétique notamment dans les matériaux choisis. Les espaces publics participeront également à ce volet par leur végétalisation ainsi que par l'utilisation de matériaux perméables limitant l'artificialisation des sols.

La logique de mutualisation sera inhérente au projet : une réflexion sera attendue sur des composteurs collectifs, des points de collecte uniques, etc.

La question de la gestion des eaux pluviales devra être posée, en favorisant une gestion intégrée, à ciel ouvert et un paysagement des systèmes de collecte.

Desserte, mobilité et réseaux

En termes de desserte, il conviendra de réfléchir à une logique de voirie en impasses desservant des placettes. Celles-ci seront traitées avec soin, dans des matériaux perméables, permettant de favoriser la récupération des eaux pluviales. Un réseau dédié aux modes actifs maillera l'ensemble du périmètre en pensant notamment au lien avec la gare à l'ouest et le secteur Bois Joli à l'est. Ce réseau de modes actifs devra être réfléchi dans sa connexion obligatoire avec la gare.

Programmation de l'aménagement

- Optimiser l'emprise du site par une gestion économe du foncier avec une densité minimale de 25 logements par hectare sur la globalité du secteur
- Favoriser un épannelage des constructions en promouvant des gabarits plus hauts rue de la Plaine et rue de la Vasselières (type R+1+combles) et des formes urbaines moins denses (type intermédiaires/groupés et individuels) au cœur du site. Ces différentes typologies favoriseront une vraie mixité sociale et intergénérationnelle.

- Encourager les petits logements avec un ou des programmes proposant majoritairement minoritaire des T4/T5
- Encourager la mixité sociale au sein des secteurs
- Encourager la production de logements sociaux à hauteur de 21% de la production de logements.



Légende

- Périmètre de l'OAP
- Bâtiments à intégrer dans la réflexion d'ensemble (réhabilitation, démolition pour partie...)
- Bâtiments à préserver si leur état structurel le permet
- ➡ Principe d'accès
- ➡ Maillage pour les modes actifs à créer sur l'ensemble du périmètre
- Placettes à créer permettant le stationnement des habitants
- Boisements à préserver
- Frange arborée à créer
- Secteur de zone humide à préserver au mieux et à intégrer au projet

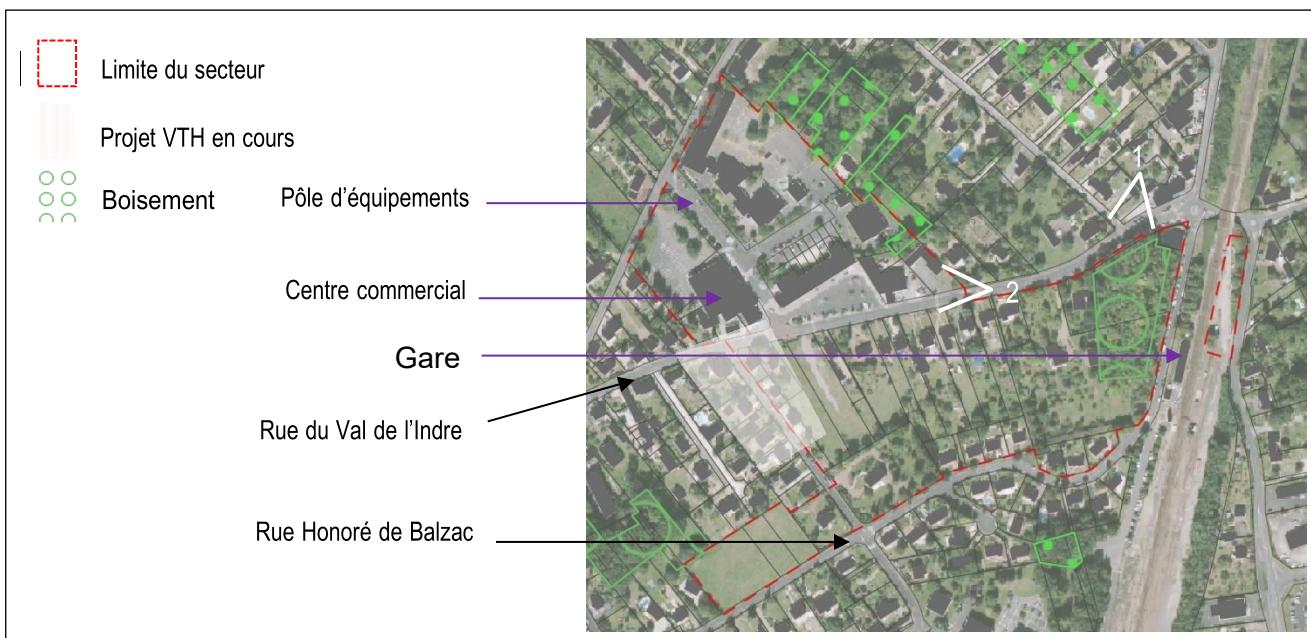
PARTIE V

LES OAP À VOCATION MIXTE

1. SECTEUR DE LA RAUDERIE



Contexte



Localisation

Les secteurs de la Rauderie et de la Fausse aux Loups sont situés en zone urbaine dans le centre-ville de la commune, à proximité immédiate de la gare.

Caractéristiques urbaines

Les éléments bâtis à proximité du site sont majoritairement des habitations pavillonnaires individuelles. On trouve de nombreux bâtiments d'activités économiques (commerces de proximité principalement) et des équipements.

Le site est actuellement desservi par la rue du Val de l'Indre, la rue Honoré de Balzac et la rue de la Fosse aux Loups.

Caractéristiques physiques et environnementales

Situé dans l'enveloppe urbaine, le site est bien intégré. Un boisement est présent sur la partie est du secteur. Le site est en pente douce depuis le sud vers la rue du Val de l'Indre.



1



2

Objectifs

- L'intégration du projet au tissu urbain alentour ;
- L'accueil d'une opération d'habitat collective à forte densité, orientée vers la création d'habitats intermédiaires ou collectifs ;
- La réponse aux besoins en termes de stationnement ;
- Le maillage du réseau de voies automobiles et de cheminements piétonniers/cyclables sur l'ensemble du secteur ;
- L'aménagement d'un quartier durable et intégré dans son environnement ;
- La réduction de la place et de l'usage de la voiture au profit des autres modes de transports ;
- La contribution au développement de la mixité sociale et générati onnelle de la Ville ;
- La conception d'espaces et bâtiments économies en ressources naturelles et adaptés au changement climatique.

Principes d'aménagement

Les formes urbaines et l'organisation du bâti

Les typologies de bâti devront contribuer à la mixité sociale et intergénérationnelle de la ville. La typologie des logements devra répondre aux besoins du Plan Local de l'Habitat de la Communauté de Communes Touraine Vallée de l'Indre notamment l'orientation n°2 : « Assurer une diversité de l'offre en logements qui tienne compte de la diversité des besoins ».

Secteur est de l'opération (entre la rue du Val de l'Indre et la rue Georges Courteline)

Ce secteur comprenant une superficie cohérente d'environ 10000 m² en fond de parcelles déjà bâties est destinée dans sa partie ouest à la réalisation de logements collectifs et/ou intermédiaires ainsi qu'un pôle d'habitat intergénérationnel.

Une mixité de typologie de logements sera recherchée dans les programmes de constructions, en privilégiant les logements de types T2 et T3. Le nombre de logement devra respecter une densité minimum de 17 logements par hectare. Le calcul de la densité se fera en prenant les surfaces des parcelles bâties jusqu'à une ligne fictive passant par le milieu des bâties existantes et en intégrant ces bâties existantes dans le calcul pour un ½ logement.

La partie est sera dédiée à la réalisation d'une aire de stationnement en lien avec la gare.

Secteur ouest de l'opération (Fosse aux loups)

Ce secteur d'une superficie de 5300 m² sera destiné à l'accueil de logements individuels et intermédiaires. Le programme portera sur la réalisation de 9 logements minimum dont 4 logements intermédiaires, en privilégiant les types T2 et T3.

De façon générale, les constructions seront implantées selon des orientations permettant à la fois de s'adapter au cadre de vie (points de vue, pente, vis-à-vis, etc.) et d'optimiser les performances énergétiques (orientation, etc.).

Les constructions devront s'intégrer dans leur environnement, avec des formes architecturales homogènes, pouvant être innovantes. L'aménagement du secteur visera la construction de bâtiments passifs ou à énergie positive, exploitant au mieux les apports solaires et les inerties thermiques. Le recours aux énergies renouvelables sera privilégié.

Sur le secteur sud (au-delà de la rue Georges Courteline) et est (au-delà de la voie ferré), le secteur sera dédié à la réalisation de stationnement pour la gare.

L'organisation de la desserte et des déplacements

Le site devra comporter des aménagements qui inciteront les habitants et visiteurs à utiliser la voiture le moins possible : aire de stationnement mutualisé, maillage dense de cheminements doux, aires de stationnement sécurisées pour les vélos, etc.

Secteur est de l'opération (entre la rue du Val de l'Indre et la rue Georges Courteline)

Un accès unique sera créé rue de la Gare pour desservir ce site. Aucun accès automobile ne sera créé rue du Val de l'Indre et rue Georges Courteline. Un accès pour les circulations douces sera créé depuis la rue Georges Courteline pour rejoindre la rue du Val de l'Indre en traversant l'espace boisé au nord-est du site.

Le stationnement des véhicules devra prioritairement se faire sur le futur parking mutualisé à l'est du site. La rue de la Gare, voie d'accès principale et unique au site, sera requalifiée et redimensionnée avec la création de stationnements supplémentaires au sud du site.

Afin d'assurer des circulations piétonne et cyclable sécurisées, les carrefours sur la rue du val de l'Indre et la rue de la gare seront aménagés pour signaler les traversées.

Secteur ouest de l'opération (Fosse aux loups)

Deux accès maximum seront créés depuis la rue de la Fosse aux loups pour desservir ce site. Les voies nouvelles accueilleront tous les modes de déplacement (voiture, vélos, piétons).

L'insertion paysagère et environnementale

Le projet d'aménagement s'inscrira dans une démarche respectueuse de l'environnement et des ressources naturelles.

Seront ainsi particulièrement étudiées :

- La mise en place d'une gestion alternative des eaux pluviales :
 - adaptée au contexte de la nature des sols (capacité d'infiltration à définir avant tout aménagement) et de la pente ;
 - intégrée aux espaces verts (limiter autant que possible les surfaces imperméabilisées) et restituant l'eau en tant qu'élément façonnant le paysage (noues, fossés, etc.) ;
 - qui pourra être mutualisée à l'échelle de l'opération.
- L'affirmation de la présence du végétal en :
 - implantant des espèces végétales locales, non invasives ;
 - implantant des écrans paysagés pour protéger les parcelles riveraines habitées.

Le boisement situé sur la partie est du secteur devra être préservé. Des franges paysagères seront introduites le long des parcelles habitées riveraines.

Programmation de l'aménagement

Surface totale (hectares)	Surface vouée à la densification
10,6 hectares	4,8 hectares



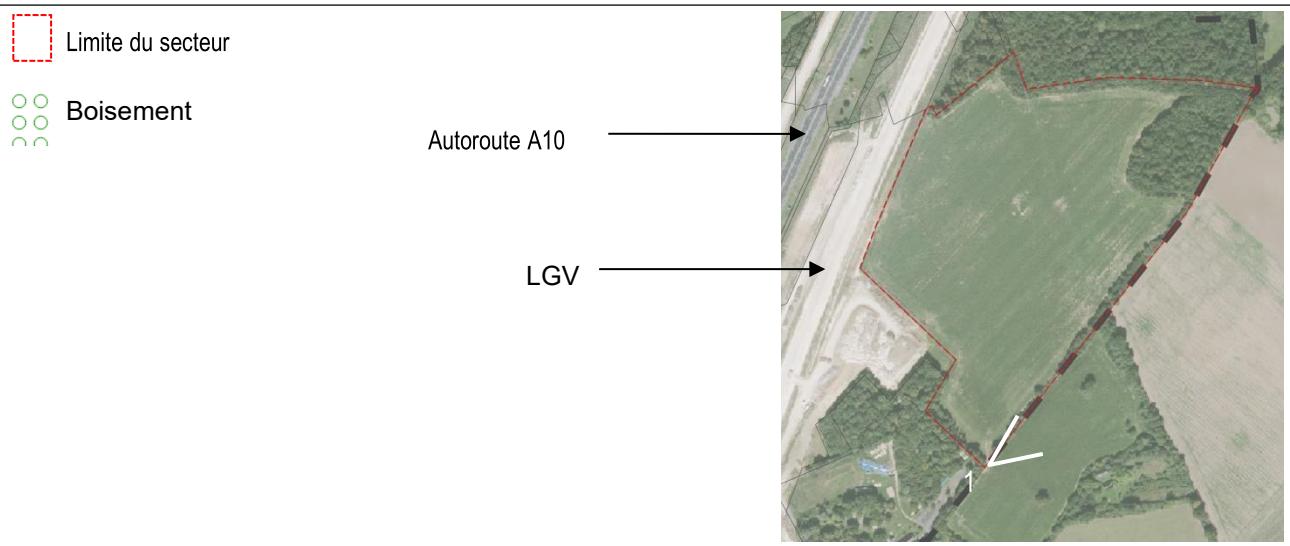
PARTIE VI

LES OAP À VOCATION D'ACTIVITÉS ÉCONOMIQUES

1. SECTEUR D'ISOPARC



Contexte



Localisation

Situé à l'est de Monts, le secteur d'Isoparc est en retrait du réseau viaire. Il marque la limite est de la commune et est limitrophe de Sornigny.

Caractéristiques urbaines

Le secteur est à proximité du parc de loisirs La Récréation. Il est en retrait des zones urbaines et non accessible actuellement. L'autoroute A10 ainsi que de la ligne LGV Paris-Bordeaux passent proche du site.

Caractéristiques physiques et environnementales

Le site est plat et présente un boisement non classé au nord-est.



Projet IsoParc, source : <http://www.isoparc.fr>

Objectifs

- L'intégration du projet au sein de son environnement rural et comprenant de grandes infrastructures ;
- La connexion du secteur au réseau viaire existant à proximité.

Principes d'aménagement

Les formes urbaines et l'organisation du bâti

Formes urbaines et organisation similaires à celles d'IsoParc sur la commune de Sorigny.

L'organisation de la desserte et des déplacements

Rattachement aux dessertes prévues par l'aménagement d'IsoParc depuis la commune de Sorigny.

L'insertion paysagère et environnementale

Traitement de la frange avec l'espace agricole tout en laissant la possibilité de visibilité des bâtiments depuis l'autoroute et la LGV.

Programmation de l'aménagement

Surface totale

16,2 hectares



2. SECTEUR DE LA PINSONNIÈRE



Contexte

- Limite du secteur
- Boisement



Localisation

Le parc d'activités de la Pinsonnière est situé en zone urbaine, à proximité immédiate de la gare SNCF.

Créée il y a plus de trente ans, à côté de grandes structures industrielles (laboratoires pharmaceutiques et le Commissariat à l'Energie Atomique et aux Energies Alternatives), ce site accueille essentiellement des entreprises artisanales dans les secteurs du BTP et de l'automobile.

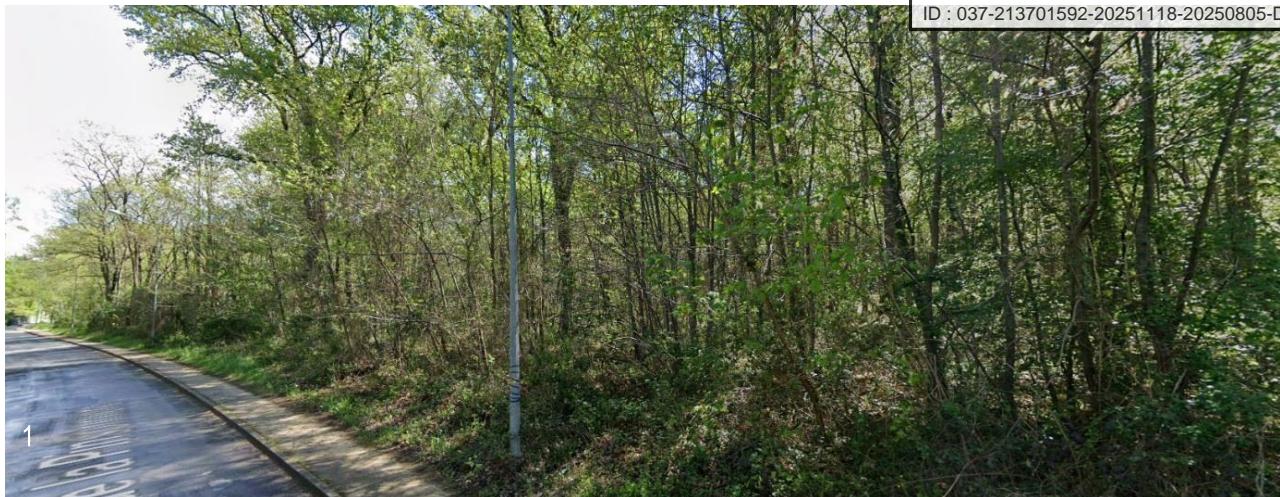
Caractéristiques urbaines

Son accessibilité par plusieurs départementales lui permet de bénéficier de liaisons rapides avec l'agglomération tourangelle et les axes routiers structurants.

Caractéristiques physiques et environnementales

Situé dans l'enveloppe urbaine, le site est bien intégré. Des boisements sont présents sur la partie Nord et Sud du secteur.

Une zone non aedificandi borde une partie du site.



1



2

Objectifs

L'aménagement de la zone d'activités de la Pinsonnière aura pour objectif de conforter l'attractivité du site dans un environnement naturel.

Pour cela, trois axes sont à développer :

- L'accessibilité : un accès sera créé depuis la rue de la Pinsonnière pour desservir ce nouveau secteur ;
- Les aménagements paysagers : la valorisation du site passe par la préservation des espaces naturels environnants situés au nord et au sud de la zone, en organisant les continuités végétales et en travaillant sur l'insertion paysagère des bâtiments futurs. La gestion des eaux pluviales devra participer à la préservation de la trame verte et bleue ;
- Les formes urbaines et organisation du bâti : L'implantation des bâtiments devra s'appuyer sur les lignes de forces du secteur (voies, accès, cheminements), ainsi que sur les éléments bâtis présents à proximité du site, ceci afin de ne pas créer des suites d'alignements disparates sans liaison les uns avec les autres. Le principe général d'implantation du bâtiment devra prendre en compte les gênes visuelles, acoustiques et olfactives qui pourraient découler de la réalisation du bâtiment.

Principes d'aménagement

Les formes urbaines et l'organisation du bâti

Tout nouveau projet d'implantation de locaux d'activités situés en façade de la route de la Pinsonnière devra être implanté en retrait du domaine public afin de permettre le traitement paysager des abords de la voie.

Le secteur est divisé en deux parties : la partie 1 située au nord correspond à la zone 1AUc, urbanisable à court ou moyen terme, tandis que la partie 2, située au sud, correspond à la zone 2AUc, urbanisable dans un second temps, à plus long terme.

L'organisation de la desserte et des déplacements

Les espaces de stationnement seront mutualisés et implantés à l'arrière des bâtiments, ou à défaut latéralement, et devront faire l'objet d'un traitement paysager en cohérence avec l'environnement boisé et en continuité de la trame verte et bleue.

L'opération comprendra divers aménagements incitant les salariés et visiteurs à limiter l'usage de la voiture (aire de covoiturage, aire de stationnement sécurisé pour les vélos, etc.).

La voie centrale sera aménagée depuis la route de la Pinsonnière desservant les entreprises. Cette voie constituera l'axe structurant de la zone.

Un cheminement piétons/vélos nord-sud sera à aménager afin d'assurer une liaison avec le secteur résidentiel du Buisson depuis la rue du Clos Bas et le bois au sud de la zone.

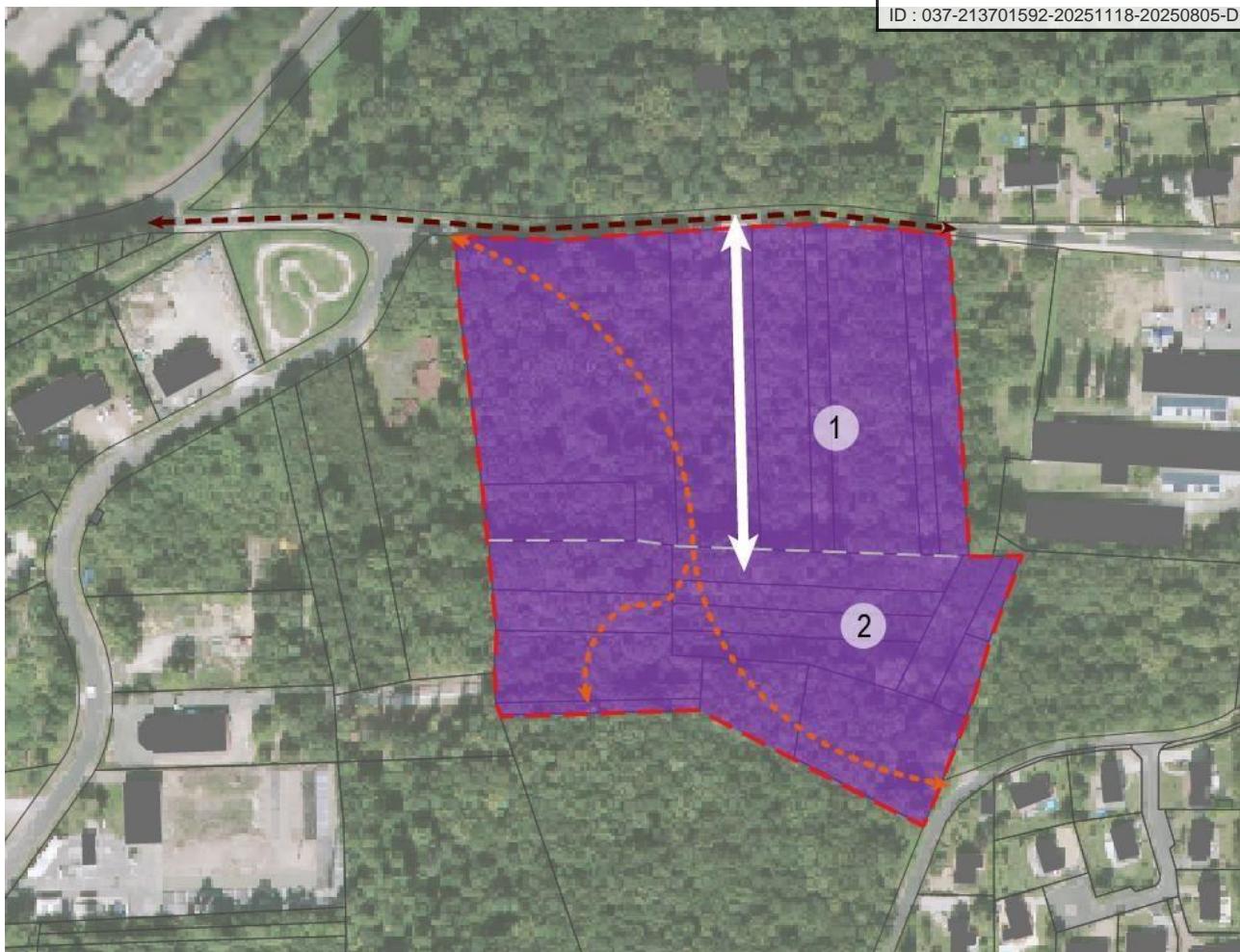
L'insertion paysagère et environnementale

La zone sera dotée d'un traitement paysager homogène tenant compte de la trame végétale existante et accompagnant le réseau de voies et de cheminements.

Chaque projet de construction fera l'objet d'un traitement paysager afin de garantir une continuité de la trame verte.

Programmation de l'aménagement

Surface totale
4,3 hectares dont 1,7 hectare en zone 2AUc

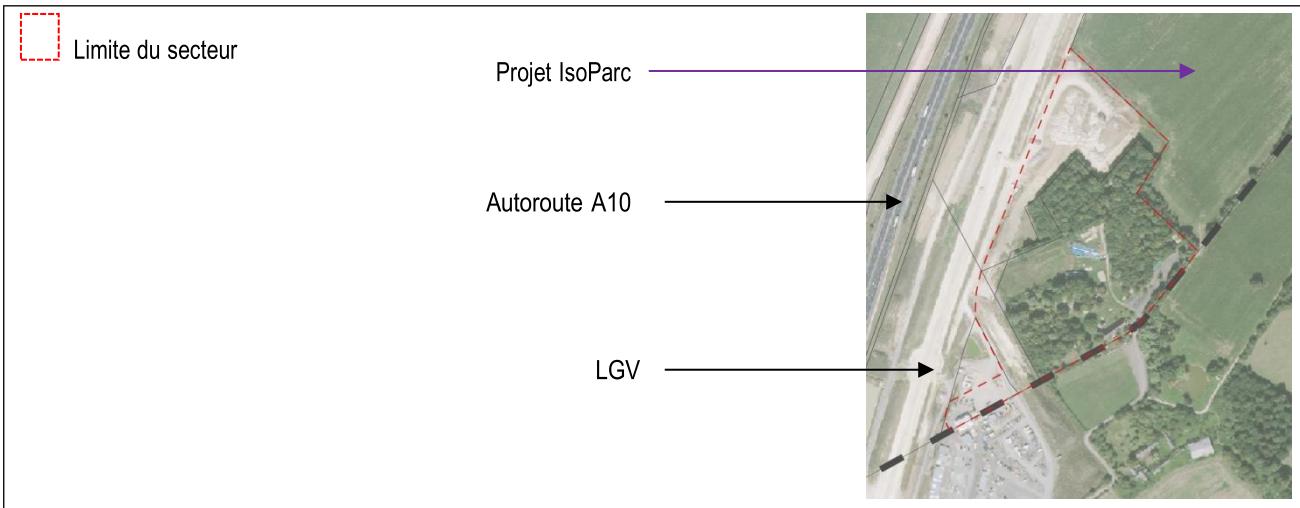


PARTIE VII

LES OAP À VOCATION DE LOISIRS

1. SECTEUR DE FAMILY PARK

Contexte



Localisation

Situé à l'est de Monts, le secteur de Family Park est situé le long de la LGV qui double l'autoroute A10. À l'est du site, le site économique d'IsoParc est appelé à se développer.

Le secteur est situé à cheval sur les communes de Monts et de Sornigny.

Caractéristiques urbaines

Le site du projet est actuellement occupé par le parc de loisirs de la Récréation. L'ensemble est donc occupé par des attractions et des aménagements destinés aux usagers du parc.

Le parc de loisirs comprend également une longère, aménagée en logement.

Caractéristiques physiques et environnementales

Le secteur est situé sur un plateau agricole. Il est composé de plusieurs boisements composés principalement de feuillus.

Une partie du site est également caractérisée par un merlon, recouvert d'herbes hautes.

Objectif

- L'aménagement d'un nouveau parc d'attractions Family Park en lieu et place de la Récréation.

Principes d'aménagement

Les formes urbaines et l'organisation du bâti

Le parc d'attractions comprendra, en plein-air ou sous forme d'installations démontables, des manèges et attractions gonflables, des bassins et attractions aquatiques, mais aussi des espaces de restauration, des blocs sanitaires et une boutique.

La plupart des attractions seront installées entre les arbres existants, permettant ainsi de préserver les zones ombragées importantes pour les utilisateurs.

L'organisation de la desserte et des déplacements

L'accès au parc d'attractions sera réalisé au sud, sur la commune de Sornigny.

Des secteurs de promenades seront prévus.

Un espace de stationnement sera créé sur une partie de l'emplacement de l'ancienne base de chantier de la LGV sur une superficie d'environ 2 hectares.

L'insertion paysagère et environnementale

Le parc d'attractions sera aménagé dans les boisements existants grâce aux espaces dégagés et aux chemins existants. Le parc se veut être un lieu familial dans un cadre naturel et sécurisé.

Programmation de l'aménagement

Surface totale

8,2 hectares sur la commune de Monts (11,5 hectares au total sur Monts et Sornigny)

