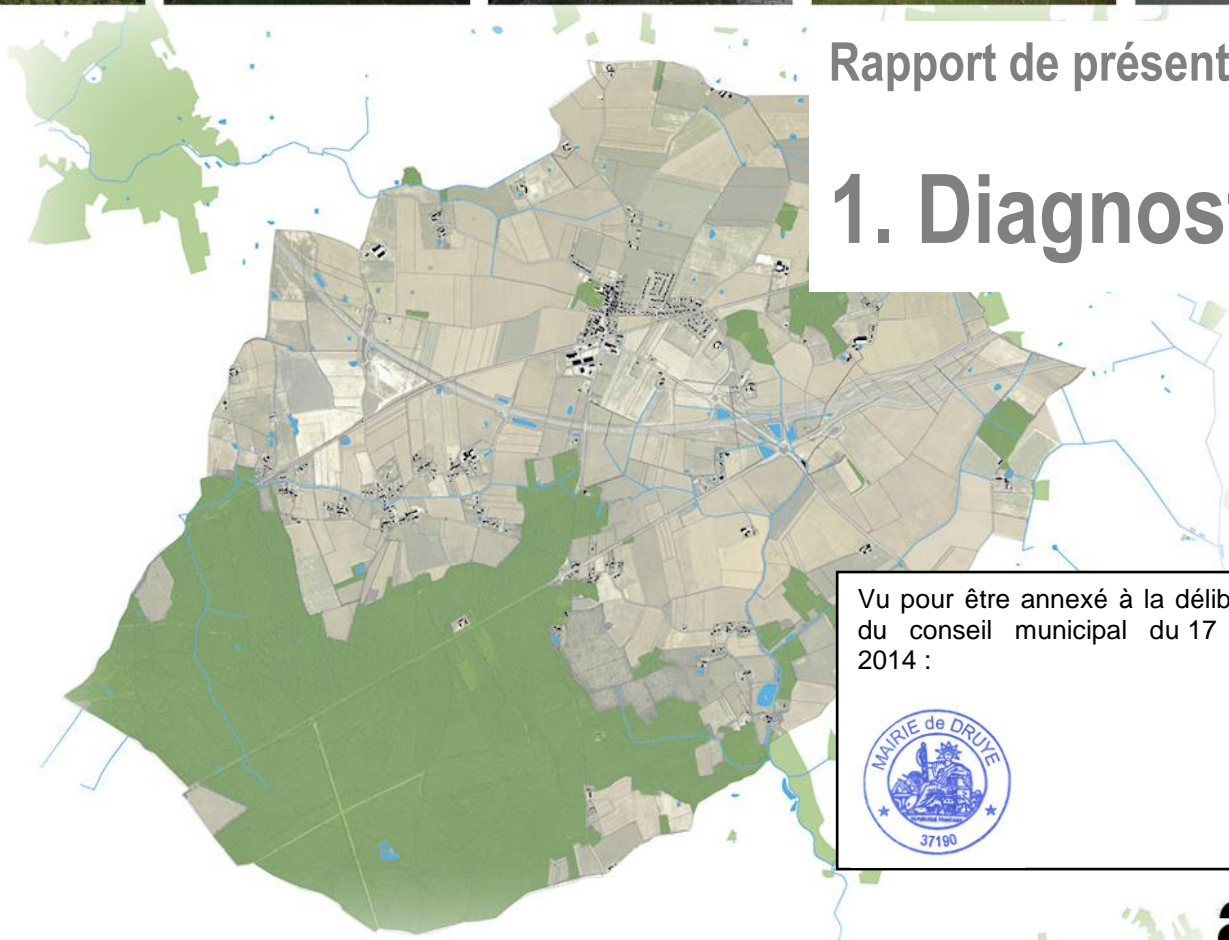


DRUYE

PLU

Plan Local d'Urbanisme



Rapport de présentation

1. Diagnostic

Vu pour être annexé à la délibération
du conseil municipal du 17 février
2014 :



SOMMAIRE

1. Druye, commune à dominante agricole et résidentielle de la frange sud-ouest de l'agglomération tourangelle	9
1.1 Druye au sein du schéma de cohérence territoriale (SCoT).....	11
1.3 Druye au sein de la communauté d'agglomération Tour(s)plus	15
1.4 Druye au sein des politiques sectorielles, plans et programmes	18
1.4.1 Le plan de déplacements urbains (PDU).....	18
1.4.2 Le programme local de l'habitat (PLH).....	21
1.4.3 Le plan territorial climat-énergie de Tour(s)plus	24
1.4.5 Le SDAGE du bassin Loire-Bretagne.....	24
2. Le développement urbain depuis 50 ans et ses conséquences	27
2.1 Présentation générale des espaces urbanisés de Druye.....	28
2.2 Les étapes de l'urbanisation à Druye.....	29
2.3 Le bilan de l'étalement urbain depuis 50 ans	31
3. Les habitants.....	33
3.1 Une croissance démographique récente et dépendante des migrations	34
3.1.1 Une longue période de décroissance (1793-1982).....	34
3.1.2 Le « boom » démographique de la décennie 2000	34
3.2 Un rajeunissement de la population, majoritairement composée de familles avec enfant(s).....	37
3.2.1 Un rajeunissement marqué de la population	37
3.2.2 Des ménages avec enfant(s) dont la part augmente	39
3.2.3 Des revenus proches de la moyenne communautaire	41
3.2.4 Des flux migratoires importants qui diversifient la population	42
3.2.5 Perspectives démographiques et quantification des besoins en logements	44
4. Le parc de logements.....	45
4.1 Un parc de logements dominé par l'habitat individuel en accession.....	46
4.2 Un parc de logements qui se diversifie peu	48
4.3 Du diagnostic... aux enjeux	50

5. Économie et services à la population	51
5.1 Un tissu économique et un volume d'emplois en développement.....	52
5.2 Des liens étroits avec le marché de l'emploi du cœur de l'agglomération	53
5.3 Localisation du tissu économique dans la commune.....	54
5.4 L'agriculture, une activité omniprésente, mais marginalisée en termes d'emploi.....	55
5.6 Une offre de services à la population regroupée dans le bourg.....	55
5.6.1 Une offre de commerces et de services aux particuliers réduite	55
5.6.2 Des équipements publics diversifiés dont les capacités d'accueil sont limitées	56
5.6.3 Besoins et perspectives.....	56
5.6.4 Le renforcement des réseaux de communications numériques	57
5.7 Économie et services à la population : du diagnostic... aux enjeux	59
6. Les réseaux de transports et les mobilités	61
6.1 Des infrastructures routières qui contribuent à l'attractivité communale.....	62
6.2 Une hausse des trafics routiers sur le réseau principal	63
6.3 Un réseau viaire secondaire en étoile convergeant vers le bourg	63
6.4 Des voies et des espaces publics à valoriser et à partager entre les différents modes de déplacements dans le bourg	64
6.5 Les transports collectifs.....	65
6.5.1 Une offre en transport ferroviaire attractive mais encore insuffisante	65
6.5.2 Les transports scolaires.....	65
6.5.3 Un service de transport à la demande pour les personnes à mobilité réduite	66
6.6 Une politique de « transport partagé » qui émerge	66
6.7 Le réseau vélos / piétons.....	66
6.7.1 L'intégration de la commune dans le schéma cyclable de l'agglomération	66
6.7.2 Des circulations douces à développer entre le bourg et les quartiers limitrophes	67
6.7.3 Un réseau d'itinéraires de randonnée en cours de création	67
6.8 L'accessibilité des espaces et équipements publics aux personnes handicapées	68
6.9 Du diagnostic... aux enjeux	69
7. Organisation et caractéristiques des espaces urbanisés	71
7.1 Présentation des espaces urbanisés de la commune	72
7.2 Le Bourg et ses extensions	73
7.2.1 Le bourg ancien (autour de l'église).....	73
7.2.2 Le « nouveau bourg » (autour de la mairie)	76
7.2.3 Un potentiel de renouvellement des espaces bâtis du bourg limité.....	77
7.2.4 Les extensions récentes du bourg.....	78
7.2.5 La zone d'activités.....	79
7.2.6 La zone de loisirs	80

7.3 Les autres secteurs urbanisés de la commune	81
7.3.1 Les hameaux	81
7.3.2 Les sites d'habitat et d'activités dispersés.....	82
7.4 Les secteurs de développement futur	82
7.4.1 Le secteur de la Nauraie	83
7.4.2 Le secteur de Dauretiou.....	84
7.4.3 Le secteur de Bourdeau	85
7.4.5 Le secteur du Prieuré	86
7.4.6 Les espaces d'urbanisation future à vocation économique bordant l'autoroute au sud-ouest du bourg.....	87
7.5 Analyse de la densité des principaux secteurs résidentiels de la commune.....	89
7.6 Du diagnostic... aux enjeux.....	90

Introduction

Le plan d'occupation des sols (POS) de Druye a été approuvé le 1er mars 2001. Ce document a fait l'objet de quatre procédures d'évolution dont deux révisions simplifiées, une modification et une modification simplifiée adoptée le 2 février 2010. Le tableau ci-après résume ces différentes procédures.

Procédure d'évolution du POS	Exécutoire le	Objet
Révision simplifiée n°1	05/01/2004	Projet Labyrinthus (Équipement touristique - projet abandonné)
Modification n°1	12/03/2009	Modification du règlement de la zone NB / La Messandière (article 6)
Révision simplifiée n°2	20/05/2009	Projet d'extension de la maison de retraite (projet annulé)
Modification simplifiée n°1	02/02/2010	Suppression de l'emplacement réservé n°7

Par délibération du conseil municipal du 7 juillet 2011, la municipalité a engagé la révision du plan d'occupation des sols. Compte-tenu des évolutions réglementaires, cette révision a été engagée sous le nouveau régime du plan local d'urbanisme (PLU).

Le PLU porte sur la totalité du territoire communal et répond à plusieurs objectifs :

- prendre en compte l'intégration de la commune au sein de la communauté d'agglomération depuis le 1^{er} janvier 2010 et notamment la politique définie par le nouveau programme local de l'habitat et le plan de déplacements urbains ;
- maîtriser l'urbanisation de la commune en privilégiant des formes moins consommatrices d'espaces à proximité du centre-bourg ;
- permettre la création d'une offre adaptée de logements et le développement harmonieux des éléments de centralité (équipements, services) dans le centre-bourg ;
- concilier l'urbanisation de la commune avec son caractère rural, sa vocation agricole et le respect des équilibres écologiques et environnementaux ;
- prendre en compte les évolutions réglementaires intervenues depuis les lois SRU et Grenelle.

Conformément à l'article L. 123-9 du code de l'urbanisme, un débat sur les orientations du PADD a eu lieu au sein du conseil municipal du 10 janvier et du 25 avril 2013.

Conformément à l'article L. 300-2 du code de l'urbanisme relatif aux modalités de la concertation, celles-ci ont été arrêtées par délibération du conseil municipal du 7 juillet 2011 :

- un registre a été mis à la disposition de la population, en mairie, pendant toute la procédure d'élaboration du PLU, afin que les personnes intéressées puissent y inscrire leurs observations ;
- une exposition a été mise à la disposition de la population en mairie et des informations régulières ont été publiées dans le bulletin municipal ;
- trois réunions publiques ont été organisées afin de présenter aux habitants l'état du projet de PLU et recueillir leurs observations.

Le projet de PLU a été arrêté par le conseil municipal le 16 juillet 2013. Il a été soumis à enquête publique du 4 novembre au 13 décembre 2013.

Suite aux remarques des personnes publiques associées et des habitants, le projet de PLU a été modifié avant d'être approuvé par le conseil municipal le 17 février 2014.

La liste de l'ensemble des pièces du PLU approuvé figure au dos de la couverture du dossier.

Le document qui suit correspond à la 1^{ère} partie du rapport de présentation consacrée au diagnostic du territoire.

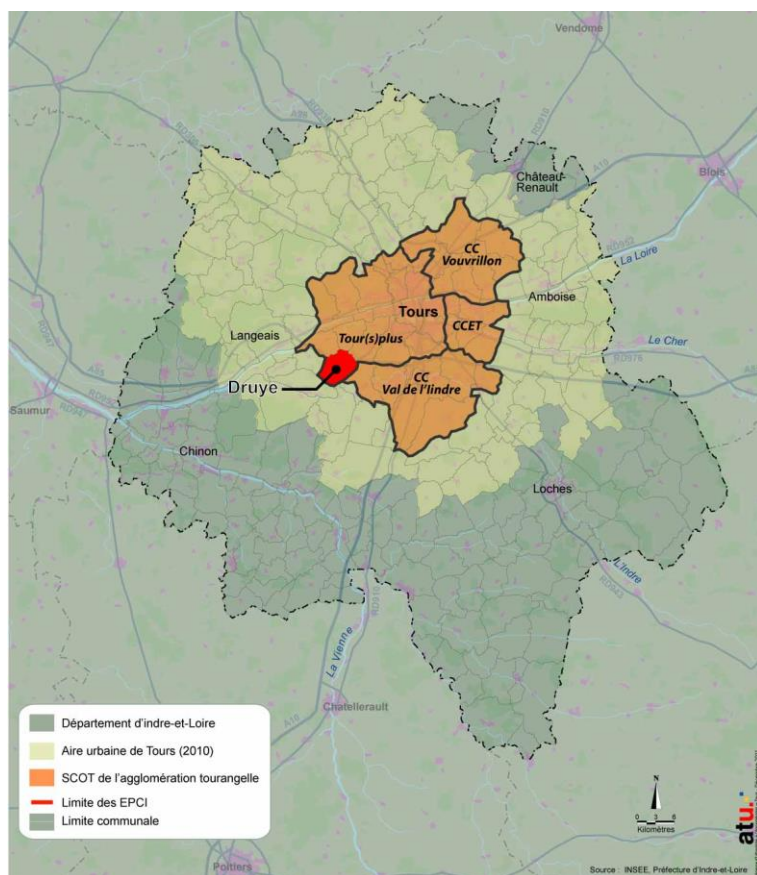
1. Druye, commune à dominante agricole et résidentielle de la frange sud-ouest de l'agglomération tourangelle

1. Druye, commune à dominante agricole et résidentielle de la frange sud-ouest de l'agglomération tourangelle

Située à 15 kilomètres au sud-ouest du centre-ville de Tours, la commune de Druye s'étend sur une superficie d'environ 23 km². En 2009, elle accueillait 901 habitants (soit 39/km²) et 178 emplois (soit 7,7/km²).

Par sa localisation géographique, Druye constitue un territoire à dominante rurale situé sur le plateau de Champeigne et adossé à la forêt d'Azay-le-Rideau.

Druye ne fait pas partie du pôle urbain¹ de Tours en raison de l'absence de continuité bâtie. En revanche, la commune appartient à l'aire urbaine de Tours depuis plus de 40 ans en raison de la très forte dépendance de ses habitants vis-à-vis du noyau urbain de l'agglomération en matière d'emploi.



Traversée d'est en ouest par la RD751, voie de communication historique reliant Joué-lès-Tours à Chinon, par la liaison ferroviaire Tours-Chinon, et surtout par l'A85 depuis 2005, Druye dispose désormais d'une desserte routière de premier ordre qui explique l'accélération récente de son développement démographique (+25% entre 1999 et 2009) et économique (+87%).

La présence sur les trois quart du territoire communal d'espaces naturels et agricoles vastes et variés, accueillant deux cours d'eau et de très nombreuses zones humides, confère à la commune de Druye un rôle important dans le maintien et la mise en valeur de la trame verte et bleue du schéma de cohérence territoriale de l'agglomération tourangelle (SCoT).

¹ Définition (INSEE) : ensemble de communes présentant une continuité du tissu bâti et comptant au moins 2 000 habitants.

1.1 Druye au sein du schéma de cohérence territoriale (SCoT)

Depuis 2006, les représentants des intercommunalités de l'agglomération se sont réunis pour concevoir, de manière cohérente et concertée, le développement de l'agglomération tourangelle à moyen terme à l'horizon 2020/2025. Partagé par 40 communes, le projet de SCoT a été arrêté le 25 janvier 2013 par le comité syndical du syndicat mixte de l'agglomération tourangelle (SMAT).

Le projet d'ensemble du SCoT est inscrit dans le projet d'aménagement et de développement durables (PADD) et dans le document d'objectif et d'orientation du SCoT (DOO). Ce dernier repose sur les quatre leviers emblématiques suivants :

→ **Asseoir une structure urbaine harmonieuse**

L'un des objectifs majeurs du SCoT est de renforcer et de valoriser la trame urbaine dans la diversité de ses composantes, du hameau au centre-urbain, dans le respect de trois principes forts : hiérarchisation, priorisation, recentrage.

La mise en œuvre de ces principes dresse les contours d'une ligne de conduite à tenir pour une croissance efficace et coordonnée.

La hiérarchisation

Toutes les communes du SCoT ont vocation au développement. Celui-ci doit être proportionné et gradué en fonction des spécificités et des contextes locaux.

La priorisation

Tous les espaces ne présentent pas un potentiel identique au regard notamment des enjeux de déplacement ou de desserte des équipements publics. Les sites stratégiques et « les parcelles précieuses » devront être sollicités prioritairement et constituer les cibles des politiques foncières et des orientations d'aménagement des PLU.

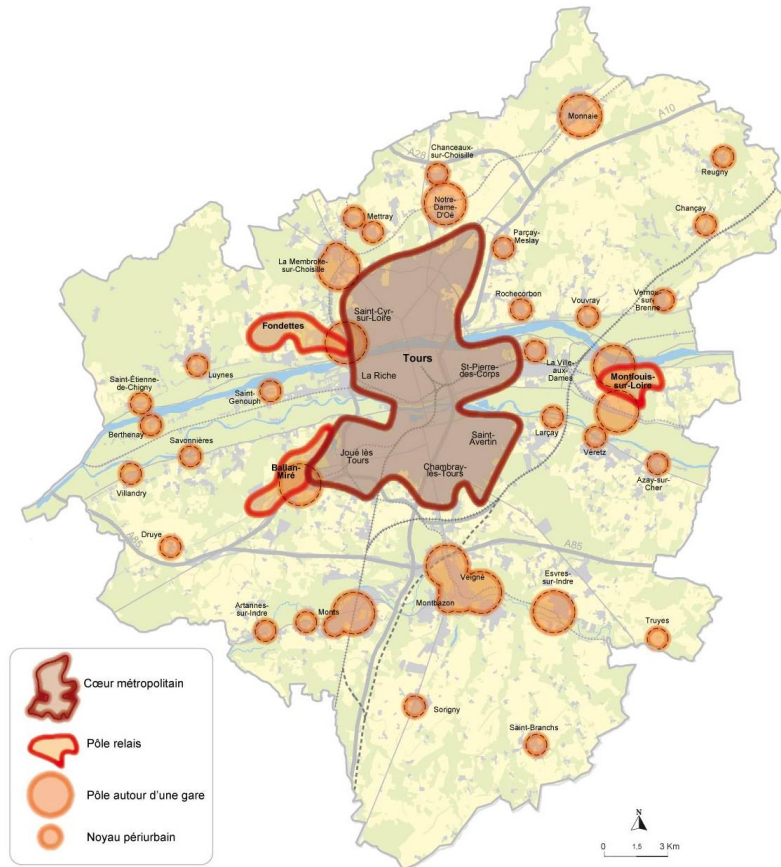
Seront particulièrement ciblés ici : le corridor du futur tramway, les axes lourds de desserte de transports en commun, les espaces de proximité des gares, les sites à fort potentiel de rabattement.

Le recentrage

Cette thématique concerne toutes les communes de l'agglomération, du hameau au quartier.

Trois objectifs majeurs en découlent :

- La régénération des espaces bâtis constitue une priorité. Il s'agira d'identifier le potentiel de valorisation du tissu existant (bâtiments à réhabiliter, espaces disponibles, dents creuses, espaces à restructurer...).
- Le choix des sites de développement en extension urbaine devra être compatible avec la préservation du potentiel de l'armature agro-naturelle du territoire. L'espace agro-naturel verra sa protection renforcée.
- Les développements diffus au sein de l'espace agro-naturel seront, sauf exceptions d'intérêt général, interdits.



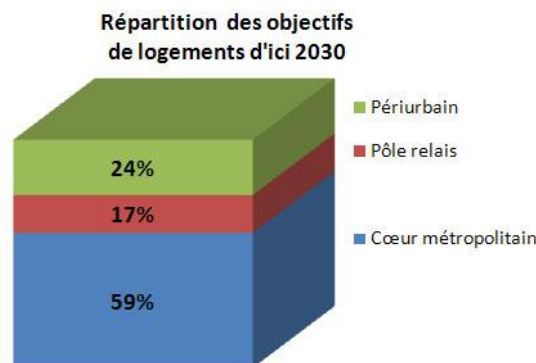
Hierarchie des pôles de développement urbain du SCOT

Ainsi, conformément au PADD du SCOT, la **localisation de l'offre nouvelle de logements est répartie selon l'importance et la capacité d'évolution des centralités**. Ces dernières, identifiées dans le diagnostic, ont été définies comme des lieux où convergent qualité urbaine, densité de population, offre de services, d'équipements et de commerces, activités économiques et emplois, accessibilité et desserte par les transports collectifs.

L'armature urbaine support du développement à venir se hiérarchise de la façon suivante :

- le **cœur métropolitain** (Tours, Saint-Cyr-sur-Loire, La Riche, Joué lès Tours, Chambray-lès-Tours, Saint-Avertin, Saint-Pierre-des-Corps),
- les **pôles-relais** (Fondettes, Ballan-Miré, Montlouis-sur-Loire),
- les **30 communes périurbaines** (dont DRUYE).

Cette hiérarchie guide la production de logements future du SCOT répartie comme suit :

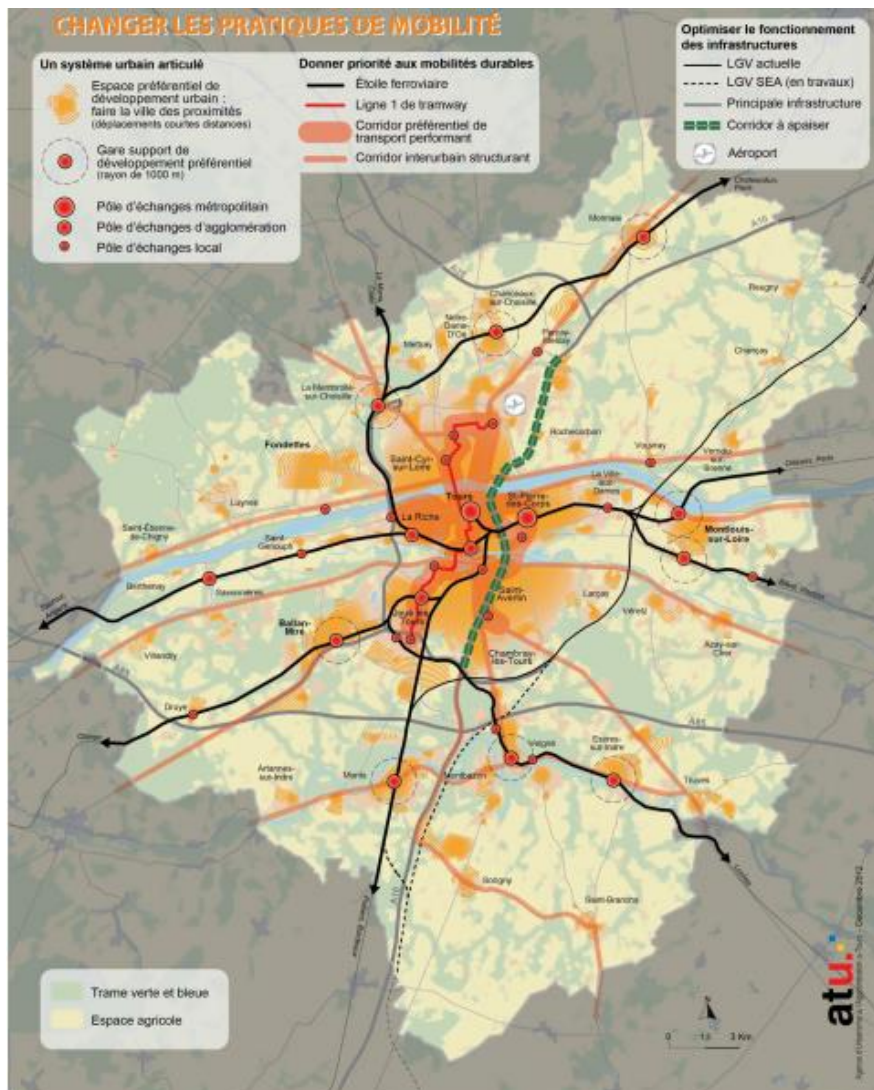


→ **Changer les pratiques de mobilité**

En matière de déplacements, l'objectif majeur des SCoT est de réduire de façon significative l'usage de l'automobile au profit de modes plus respectueux de l'environnement et plus solidaires pour les habitants.

Or, l'évolution récente du territoire du SCoT s'est organisée sur la desserte routière et l'usage dominant de la voiture. Pour changer les pratiques de déplacements une nouvelle conception du développement du territoire doit s'instaurer, tant au niveau du développement urbain que de l'évolution des réseaux doux et de transports collectifs. C'est l'ambition du projet du SCoT qui s'exprime à travers les quatre grands principes suivants :

- rendre l'usage de la voiture moins nécessaire,
- développer et articuler l'offre globale de transports publics,
- apaiser les espaces urbains,
- renforcer la cohérence entre développement urbain et déplacements "durables" (en lien avec les objectifs et le programme d'actions du PDU révisé dont le projet a été arrêté en avril 2013, voir ci-après).



➔ **Un projet rural tout aussi nécessaire que le projet urbain**

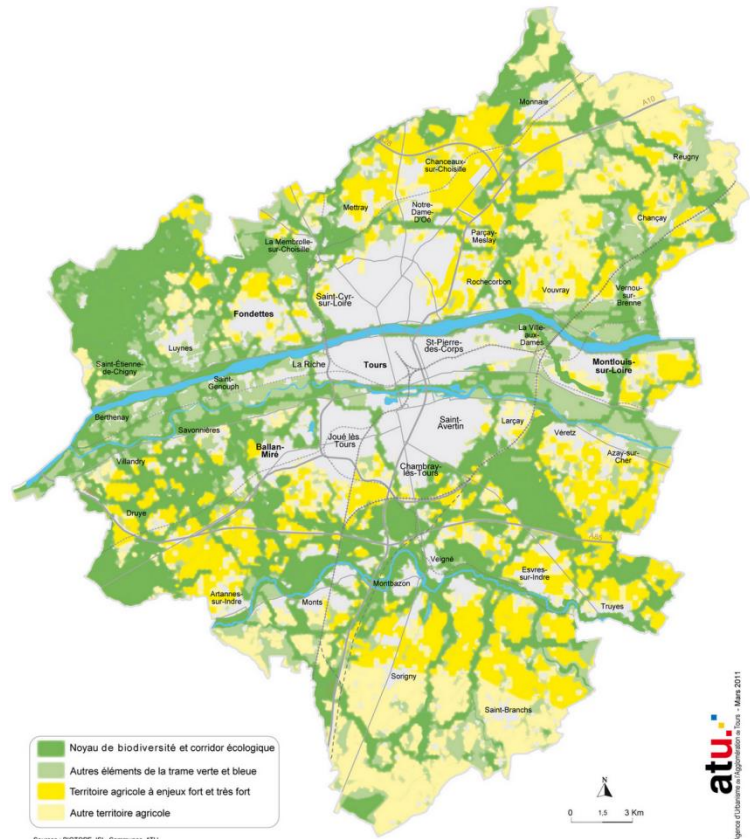
L'espace rural n'est pas un espace en attente d'urbanisation, mais un complément à l'espace urbain. Il représente pour tous les habitants "la nature" au sens large du terme, mais c'est aussi un territoire ponctué de villages, de bourgs, de hameaux et d'habitat dispersé accueillant souvent un patrimoine rural riche, parfois exceptionnel.

L'espace rural du SCoT superpose deux "structures" qui forment le socle agro-naturel :

- **la trame verte et bleue**, source de biodiversité (cours d'eau, vallées, boisements, zones humides, prairies, etc.),
- **le territoire agricole** occupé par des cultures intensives ou permanentes.

L'objectif du SCoT n'est pas de « mettre sous cloche » la campagne mais :

- de valoriser ce qui fait son identité,
- d'intégrer ses fragilités en termes de paysage, d'environnement,
- de prendre en compte son fonctionnement en termes de corridors écologiques et de cohérence du parcellaire agricole.



Le socle agro-naturel du SCoT

➔ **Produire une agglomération lisible, riche de ses spécificités**

Le SCoT entend promouvoir un référentiel de développement reposant sur des notions majeures : identité, équilibre, cohérence et diversité.

Le SCoT imposera donc un niveau d'exigence maximum dans la production urbaine à venir avec l'ambition de préserver les caractéristiques identitaires régionales (du patrimoine bâti ponctuel au Val de Loire patrimoine mondial de l'Unesco), mais surtout de s'appuyer sur ce legs pour prolonger et générer de nouvelles formes urbaines excluant systématisme et standardisation.

Cette légitime ambition repose sur la réaffirmation de quelques leviers simples :

- moins consommer d'espace,
- développer la structure urbaine en intelligence avec le milieu,
- poursuivre la démarche de projet urbain pour produire des formes urbaines intégrées.

La démarche de projet urbain doit s'imposer. Celle-ci repose sur l'analyse et la prise en compte de la spécificité des espaces concernés et de leur contexte (centre urbain / centralité de bourg, plateau, pied de coteau...). La démarche de projet urbain doit viser à :

- produire une ville lisible où l'on se repère,

- développer des typologies bâties variées,
- intégrer les enjeux du renouvellement urbain,
- recréer de l'espace public de qualité.

Le développement futur de la commune de Druye devra donc être cohérent avec les orientations inscrites dans le PADD et le DOO du SCoT présentées précédemment.

Celles-ci impliquent en particulier de limiter l'artificialisation des espaces non urbanisés afin de préserver la trame verte et bleue et l'activité agricole.

En matière de développement urbain, la mise en œuvre des orientations du SCoT à l'échelle de la commune de Druye implique de promouvoir le renouvellement urbain dans les tissus urbains existants et de localiser les secteurs d'extension au plus près du centre-bourg, pôle de centralité structurant de la commune, desservi par le réseau TER.

Tout nouveau projet devra favoriser la mixité des fonctions et des usages et l'optimisation de l'espace urbanisé par des formes et des densités bâties adaptées à leur contexte urbain, le SCoT prescrivant une densité moyenne de 15 logements par hectare en matière d'habitat.

1.3 Druye au sein de la communauté d'agglomération Tour(s)plus

Communauté d'agglomération Tour(s)plus en 2010



Au 1^{er} janvier 2000, le SIVOMAT s'est transformé en une communauté d'agglomération prenant le nom de Tour(s)plus et regroupant les communes de Chambray-lès-Tours, Fondettes, Joué lès Tours, La Riche, Notre-Dame-d'Oé, Saint-Avertin, Saint-Cyr-sur-Loire, Saint-Pierre-des-Corps, Tours, La Membrolle-sur-Choisille, Luynes, Mettray, Saint-Etienne-de-Chigny et Saint-Genouph.

Au 1^{er} janvier 2010, le renforcement des solidarités et partenariats entre les collectivités s'est traduit par l'élargissement du périmètre initial de la communauté d'agglomération suite à l'adhésion de cinq nouvelles communes : Ballan-Miré, Berthenay, Savonnières, Druye et Villandry.

Les compétences de la communauté d'agglomération

Pour mettre en œuvre la gestion du territoire communautaire, Tour(s)plus s'appuie aujourd'hui sur deux blocs de compétences obligatoires et optionnelles.

Les compétences obligatoires s'organisent autour des thèmes suivants :

● Développement économique :

- Création, aménagement, entretien et gestion de zones d'activité industrielle, commerciale, tertiaire, artisanale, touristique, portuaire ou aéroportuaire qui sont d'intérêt communautaire.
- Actions de développement économique d'intérêt communautaire.

● Aménagement de l'espace communautaire :

- Schéma de cohérence territoriale.
- Création et réalisation de zones d'aménagement concerté d'intérêt communautaire.
- Organisation des transports urbains.

● Equilibre social de l'habitat :

- Programme local de l'habitat.
- Politique du logement d'intérêt communautaire.
- Actions et aides financières en faveur du logement social d'intérêt communautaire.
- Réserves foncières pour la mise en œuvre de la politique communautaire d'équilibre social de l'habitat.
- Action, par des opérations d'intérêt communautaire, en faveur du logement des personnes défavorisées.
- Amélioration du parc immobilier bâti d'intérêt communautaire.
- La Communauté d'agglomération est titulaire du droit de préemption urbain dans les périmètres fixés, après délibération concordante de la ou des communes concernées, par le conseil communautaire pour la mise en œuvre de la politique communautaire d'équilibre social de l'habitat.

● Politique de la ville :

- Dispositifs contractuels de développement urbain, de développement local et d'insertion économique et sociale d'intérêt communautaire.
- Dispositifs locaux, d'intérêt communautaire, de prévention de la délinquance et de gestion urbaine de proximité.

La Communauté d'agglomération exerce les compétences optionnelles suivantes :

- Création ou aménagement et entretien de **voiries d'intérêt communautaire** ; création ou aménagement et gestion de parcs de stationnement d'intérêt communautaire.
- **Assainissement des eaux usées** ;
- **Protection et mise en valeur de l'environnement** : lutte contre la pollution de l'air ; lutte contre les nuisances sonores ; élimination et valorisation des déchets des ménages et déchets assimilés.
- Construction, aménagement, entretien et gestion **d'équipements culturels et sportifs d'intérêt communautaire**.

La Communauté d'agglomération exerce la compétence tourisme :

"Sont déclarées d'intérêt communautaire les actions ayant pour objet :

- l'accueil, l'information des touristes ainsi que la promotion touristique du territoire communautaire en lien avec le comité départemental et régional du tourisme, les offices de tourisme existants conservant la maîtrise d'actions menées en direction de leur population locale,
- la définition, la mise en œuvre de la politique du tourisme et des programmes de développement touristique à l'échelon intercommunal notamment dans les domaines de l'élaboration des services touristiques, de l'exploitation d'installations touristiques et de loisirs, des études, de l'animation des loisirs, de l'organisation de manifestations à caractère évènementiel,
- la coordination des interventions des divers partenaires du développement touristique,

- la commercialisation des prestations de services touristiques,
- **la création, la gestion et l'entretien d'équipements collectifs touristiques contribuant, compte tenu de la carence ou de la singularité de tels équipements sur le territoire de l'agglomération, au développement touristique".**

Les grands axes de la charte d'agglomération

En Octobre 2003, Tour(s)plus s'est dotée d'une charte. Expression des priorités partagées et complémentaires, **elle énonce le projet de développement communautaire traduisant ainsi la solidarité qui s'exerce au sein de l'agglomération pour la construction d'un territoire équilibré.**

Elle permet également de donner un cadre opérationnel à la mise en œuvre des grands dossiers d'agglomération (Grand Projet de Ville, Plan de Déplacements Urbains et Programme Local de l'Habitat).

Elle répond enfin aux enjeux d'extension urbaine et de renouvellement urbain tout en cultivant l'identité et la personnalité locale et en s'inscrivant dans la démarche « Loire patrimoine mondial de l'Unesco ».

Elle concourt à améliorer en profondeur et de manière durable la vie quotidienne des habitants par une politique urbaine de proximité, tout en consolidant la stratégie globale qui vise à renforcer les fonctions supérieures de l'agglomération et à assumer ainsi son statut de véritable métropole.

Cette charte sert de base à la mise en œuvre de vastes programmes d'investissement en partenariat avec les instances régionales et départementales.

Le contrat couvrant la période 2008-2011 s'inscrit dans la continuité de la charte de 2003 (mise à jour) tout en ancrant plus fortement l'agglomération dans une logique de développement durable, notamment à travers la densification territoriale des activités économiques, la valorisation des économies d'énergie -au moyen notamment d'une politique incitative en matière d'habitat-, la promotion de plus en plus volontaire des modes de déplacements alternatifs à la voiture (en préfiguration du tramway) ou encore le maintien de la biodiversité.

Le programme d'actions s'articule autour des thèmes suivants :

1. Conforter le développement économique et touristique ;
2. Poursuivre la politique de l'habitat et du foncier en cohérence avec le PLH ;
3. Accompagner la rénovation urbaine ;
4. Rechercher la performance énergétique ;
5. Poursuivre la mise en œuvre du "plan vert" ;
6. Promouvoir une mobilité durable ;
7. Préserver et restaurer la biodiversité ;
8. Développer l'accès à la culture ;
9. Qualifier les espaces urbains ;
10. Diversifier l'offre en équipements de sports et de loisirs ;
11. Renforcer les services à la population.

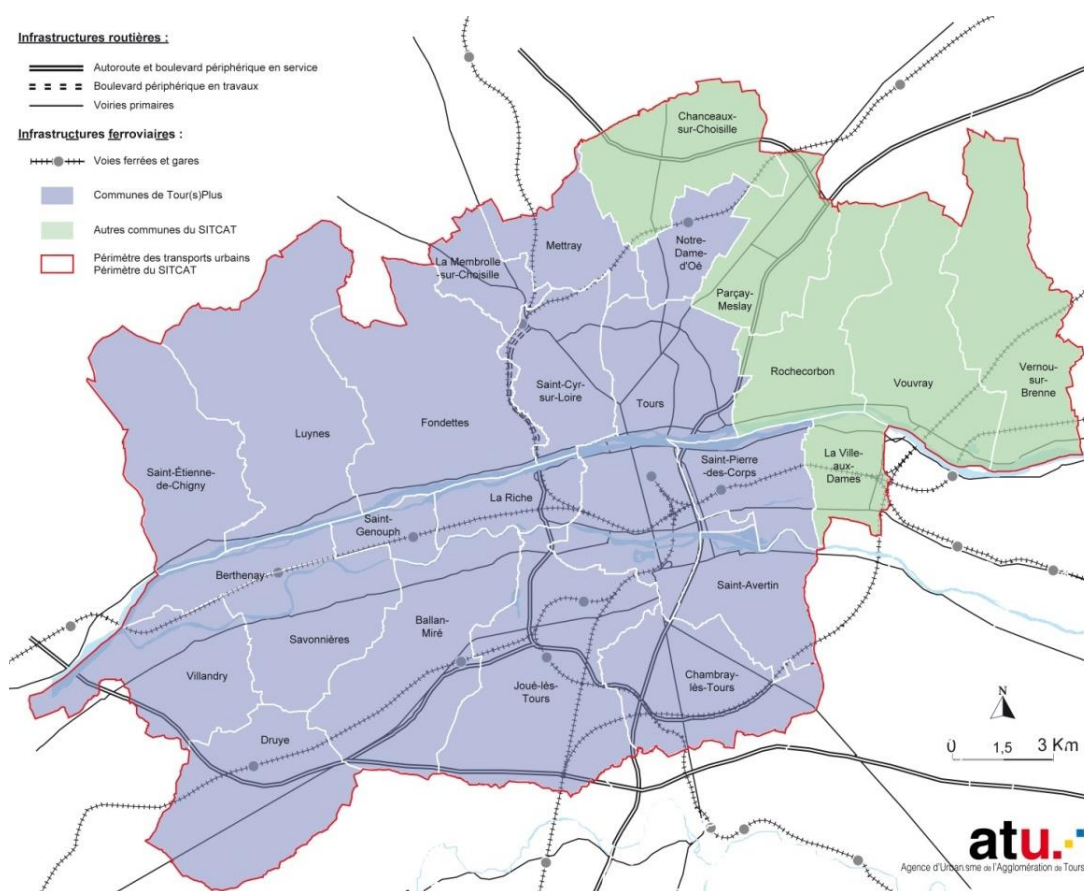
A ce titre, le contrat d'agglomération apporte un soutien financier à la commune de Druye pour l'isolation de bâtiments communaux et la modernisation d'équipements sportifs.

1.4 Druye au sein des politiques sectorielles, plans et programmes

1.4.1 Le plan de déplacements urbains (PDU)

Le projet du nouveau plan de déplacements urbains de l'agglomération tourangelle a été arrêté le 11 avril 2013 par délibération du conseil Syndical du Syndicat Intercommunal des Transports Collectifs de l'Agglomération Tourangelle (SITCAT), autorité organisatrice unique. Le périmètre actuel comprend 25 communes dont les 19 communes de Tour(s)plus.

Le PDU a pour vocation essentielle de mettre en cohérence les différentes politiques de transport avec pour objectif une diminution de l'utilisation de la voiture au profit des modes alternatifs. Cet objectif découle d'orientations nationales, régionales et locales en matière d'évolution des modes de déplacements d'une part et de protection de l'environnement et de la santé d'autre part (réduction des émissions de gaz à effet de serre et de la pollution de l'air, réduction de la consommation d'énergie, réduction du bruit et des accidents de circulation, etc.).



Les ambitions du PDU

Le plan d'actions du PDU prend en compte les objectifs fixés par le Schéma Régional du Climat, de l'Air et de l'Énergie (SRCAE - 2012) et le Plan de protection de l'atmosphère de l'agglomération tourangelle (PPA - 2006) en matière de protection de l'environnement et de la santé :

- Contribuer à la réduction de 20 % des émissions de Gaz à Effet de Serre par les transports sur le territoire tourangeau.
- Contribuer à réduire de 30 % les émissions de particules en suspension et de 40 % les émissions d'oxydes d'azote.

Pour atteindre ces objectifs, le PDU prévoit de diminuer la part modale de la voiture particulière de 8 points à l'horizon 2023.

Parts modales	2008	Objectif 2023*
Voiture particulière	55 %	47 %
Transports collectifs	8 %	13 %
Marche à pied	30 %	30 %
Vélo	4 %	9 %
Deux-roues motorisés	1,5 %	1 %

Figure 6 : Objectifs de répartition modale des déplacements. * L'objectif 2023 est fixé sur la délimitation du Périmètre de Transports Urbains de 2012 (25 communes)

L'augmentation constante de la population et de la périurbanisation rendent cette inversion de tendance difficile. Si l'on peut envisager une réduction du nombre de déplacements automobiles, cela ne suffira pas à contrebalancer l'effet de la périurbanisation qui devrait aboutir à une augmentation des kilomètres parcourus en automobile.

En matière de bruit, l'objectif du PDU est de limiter l'exposition des populations au bruit lié aux infrastructures terrestres, en particulier l'A10.

Le PDU ambitionne également de réduire le nombre d'accidents corporels liés aux déplacements, particulièrement pour les usagers les plus vulnérables (piétons et deux roues).

Enfin la prise en compte des besoins spécifiques des personnes handicapées et à mobilité réduite constitue un volet à part entière du nouveau PDU (au niveau national, la mise en accessibilité de l'espace public incluant les transports collectifs est prévue d'ici 2015).

Un plan d'actions organisé autour de 5 axes

Les défis auxquels doit faire face l'agglomération (protection de l'environnement, cohésion sociale, développement économique...) et les enseignements tirés du diagnostic ont conduit à la définition de 5 axes stratégiques et prioritaires autour desquels se décline le plan d'actions du PDU 2013 :

1. Donner la priorité aux modes alternatifs à la mobilité motorisée individuelle

L'usage de la voiture domine encore sur le territoire, y compris pour les trajets de courtes distances, et la marge de progression des transports collectifs et des modes doux, demeure importante. Ce premier enjeu vise à contester la domination hégémonique de la voiture sans pour autant en condamner l'usage, en développant des solutions alternatives adaptées aux besoins de déplacements.

2. Garantir la mobilité pour tous

En proposant des solutions de mobilité adaptées aux besoins de chacun, notamment des populations les plus fragiles, cet enjeu vise à garantir la cohésion sociale et urbaine sur le territoire.

3. Construire la ville des courtes distances

L'enjeu est de concevoir un urbanisme permettant de faire évoluer les pratiques de mobilité pour limiter le phénomène d'allongement des distances parcourues, éviter le recours à la voiture particulière et préserver les ressources naturelles.

4. Mieux organiser la mobilité motorisée

Il s'agit de considérer la voiture comme un mode de déplacements au sein d'un large bouquet de mobilités, avec différents usages pour chaque mode et de lui donner une place moins prépondérante. C'est aussi l'enjeu de la réduction des nuisances du trafic automobile, ainsi que d'une meilleure gestion du stationnement et du transport de marchandises en ville.

5. Partager une culture de la mobilité

Mieux coordonner les acteurs permettra de renforcer la convergence des politiques publiques en matière de transport et d'urbanisme, effort indispensable au développement de nouvelles pratiques de mobilité et à l'efficacité de l'action publique. La sensibilisation des citoyens apparaît par ailleurs indispensable pour accompagner la modification des comportements individuels.

En concertation avec les acteurs de la mobilité sur le territoire lors des groupes de travail, ces 5 axes ont été déclinés en orientations, elles-mêmes déclinées en objectifs. La charte d'objectifs ainsi constituée a permis d'élaborer, lors des ateliers, des propositions d'actions qui ont été évaluées et débattues avec les partenaires et les élus du SITCAT, afin de consolider le plan d'actions du PDU.

Axe 1 : Donner la priorité aux modes alternatifs à la mobilité motorisée individuelle	Orientation 1 : Faire des modes actifs une solution au quotidien	1 ^{er} objectif : Planifier la politique de développement des modes doux
		2 ^{ème} objectif : Développer les services d'accompagnement des mobilités actives
		3 ^{ème} objectif : Résoudre les points faibles des réseaux piéton et vélo
	Orientation 2 : Développer l'attractivité des transports en commun	4 ^{ème} objectif : Développer un réseau de transports collectifs urbains hiérarchisé autour d'axes forts et prioritaires
		5 ^{ème} objectif : Améliorer le maillage du territoire par les transports en commun
		6 ^{ème} objectif : Renforcer la desserte ferroviaire de l'agglomération
	Orientation 3 : Faciliter l'intermodalité	7 ^{ème} objectif : Développer et aménager les lieux d'intermodalité
		8 ^{ème} objectif : Favoriser le passage d'un réseau à l'autre
Axe 2 : Garantir la mobilité pour tous	Orientation 1 : Accompagner la mobilité dans les quartiers prioritaires	9 ^{ème} objectif : Poursuivre l'amélioration de la desserte des quartiers d'habitat social par les modes alternatifs à la voiture
		10 ^{ème} objectif : Développer les services d'accompagnement à la mobilité
	Orientation 2 : Assurer l'accessibilité aux Personnes à Mobilité Réduite	11 ^{ème} objectif : Coordonner les actions pour offrir des chaînes de déplacements complètement accessibles
		12 ^{ème} objectif : Améliorer l'information sur les parcours accessibles
Axe 3 : Construire la ville des courtes distances	Orientation 1 : Organiser l'urbanisation du territoire autour des transports collectifs	13 ^{ème} objectif : Promouvoir un développement urbain cohérent et compact sur le territoire
		14 ^{ème} objectif : Intensifier l'urbanisation dans les secteurs desservis par les transports collectifs
	Orientation 2 : Promouvoir un urbanisme qui favorise les alternatives à la voiture	15 ^{ème} objectif : Penser ensemble projets urbains et mobilités
		16 ^{ème} objectif : Utiliser les PLU pour inciter au report modal
	Orientation 3 : Rééquilibrer le partage de la voirie	17 ^{ème} objectif : Donner une plus grande place aux modes alternatifs à l'automobile dans l'espace public
Axe 4 : Mieux organiser la mobilité motorisée	Orientation 1 : Faire du stationnement un outil de régulation des mobilités	18 ^{ème} objectif : Organiser l'offre de stationnement pour inciter au report modal
		19 ^{ème} objectif : Agir sur la réglementation et le contrôle pour renforcer l'efficacité de la politique de stationnement
		20 ^{ème} objectif : Conforter la hiérarchisation des voies
	Orientation 2 : Apaiser les circulations et limiter les impacts du trafic automobile	21 ^{ème} objectif : Apaiser les principaux axes routiers et les entrées d'agglomération
		22 ^{ème} objectif : Améliorer la cohabitation entre les modes
		23 ^{ème} objectif : Réduire les nuisances du trafic automobile
	Orientation 3 : Organiser l'approvisionnement de l'agglomération	24 ^{ème} objectif : Préserver les potentialités en matière de fret ferroviaire
		25 ^{ème} objectif : Elaborer une politique d'approvisionnement de l'agglomération
		26 ^{ème} objectif : Poursuivre l'encouragement à l'utilisation mutualisée de l'automobile
Orientation 4 : Inciter à l'usage raisonné de l'automobile	27 ^{ème} objectif : Promouvoir les véhicules propres	
	28 ^{ème} objectif : Promouvoir les solutions permettant de moins se déplacer	
	29 ^{ème} objectif : Promouvoir les plans de mobilité	
Axe 5 : Partager une culture de la mobilité	Orientation 1 : Renforcer la coordination des acteurs de la mobilité	30 ^{ème} objectif : Développer des outils mutualisés
		31 ^{ème} objectif : Améliorer le pilotage des politiques de mobilité
	Orientation 2 : Développer des outils de sensibilisation et de communication	32 ^{ème} objectif : Sensibiliser aux enjeux de l'écomobilité

La cohérence entre les politiques de déplacement et d'urbanisme constitue un enjeu fort pour le développement durable de l'agglomération tourangelle. Pour ce faire, le plan d'actions du PDU a été conçu en parallèle de l'élaboration du PADD du SCoT.

À l'échelle du territoire tourangeau, le SCoT fixe pour objectif le développement maîtrisé, équilibré et organisé du territoire. Deux des orientations identifiées dans le PADD sont directement liées au PDU :

- Promouvoir de nouveaux modes de mobilité afin de limiter l'usage de la voiture et donner les moyens aux modes doux de constituer une réelle alternative à l'utilisation des véhicules particuliers.

- Faire la ville autrement, en limitant l'étalement urbain, mais aussi par une meilleure prise en compte des mobilités dans la conception et la méthode d'élaboration des projets urbains.

1.4.2 Le programme local de l'habitat (PLH)

Couvrant la période 2004-2010, **le premier PLH de l'agglomération tourangelle a permis de jeter les bases d'une politique communautaire de l'habitat** à l'échelle des quatorze premières communes adhérentes.

Couvrant la période 2011-2016 et concernant les 19 communes adhérentes au 1^{er} janvier 2010, le second PLH de Tour(s)plus a été définitivement adopté par le conseil communautaire le 19 juin 2011 et est opposable, notamment au PLU, à compter du 29 août 2011.

Le diagnostic du 2^e PLH a mis en évidence des points de fragilité à traiter :

- un vieillissement accentué par l'évolution de la structure démographique et les migrations (augmentation des plus de 60 ans, diminution des moins de 30 ans),
- peu de solutions d'habitat adaptées aux jeunes familles, jeunes actifs (primo-accession, accession sociale) en centre d'agglomération (formes et prix),
- un étalement urbain galopant (plusieurs indicateurs se dégradent : distance au centre, espace consommé par logement et par habitant), qui freine l'efficacité urbaine, favorise le départ des jeunes actifs, nuit à la qualité de vie,
- un parc de logements qui se spécialise (centre / périphérie, locatif / propriété occupante, individuel / collectif, voire cumul vers des spécialisations sociologiques),
- le maintien de la qualité du parc : un parc existant (public et privé) encore peu régulé, dont la situation pourrait se dégrader (précarité énergétique, vieillissement brutal, précarisation des ménages),
- une gestion du parc peu propice aux mobilités résidentielles, en l'absence de véritables synergies entre les segments du parc et les gestionnaires.

Répondant à ces points de fragilité et se fondant sur un scénario de développement volontariste, une plate-forme stratégique précise les finalités du 2^e PLH autour de quatre axes d'intervention :

1. Participer à l'affirmation d'un système urbain durable attractif

- Promouvoir les espaces de développement prioritaires ;
- Favoriser la proximité du logement et des fonctions urbaines ;
- Privilégier le renouvellement à l'extension urbaine.

2. Promouvoir un habitat facteur de cohésion urbaine et sociale

- Garantir une offre favorisant la fluidité des parcours résidentiels ;
- Encourager toutes les mixités pour enrayer les dynamiques de spécialisation.

3. Habiter en intelligence avec son milieu

- Relever le défi de la conversion du parc existant (adaptabilité, vulnérabilité, performance énergétique, densité...) ;
- Promouvoir des formes urbaines économes ;
- Construire en intelligence avec les sites et les enjeux environnementaux.

4. Consolider les modes d'intervention d'une autorité organisatrice de l'habitat

- Conforter la politique foncière d'agglomération au service des stratégies communales ;
- Rendre l'aide à la pierre plus efficiente ;
- Renforcer la structuration et la coordination du partenariat ;
- Améliorer la visibilité de l'action publique.

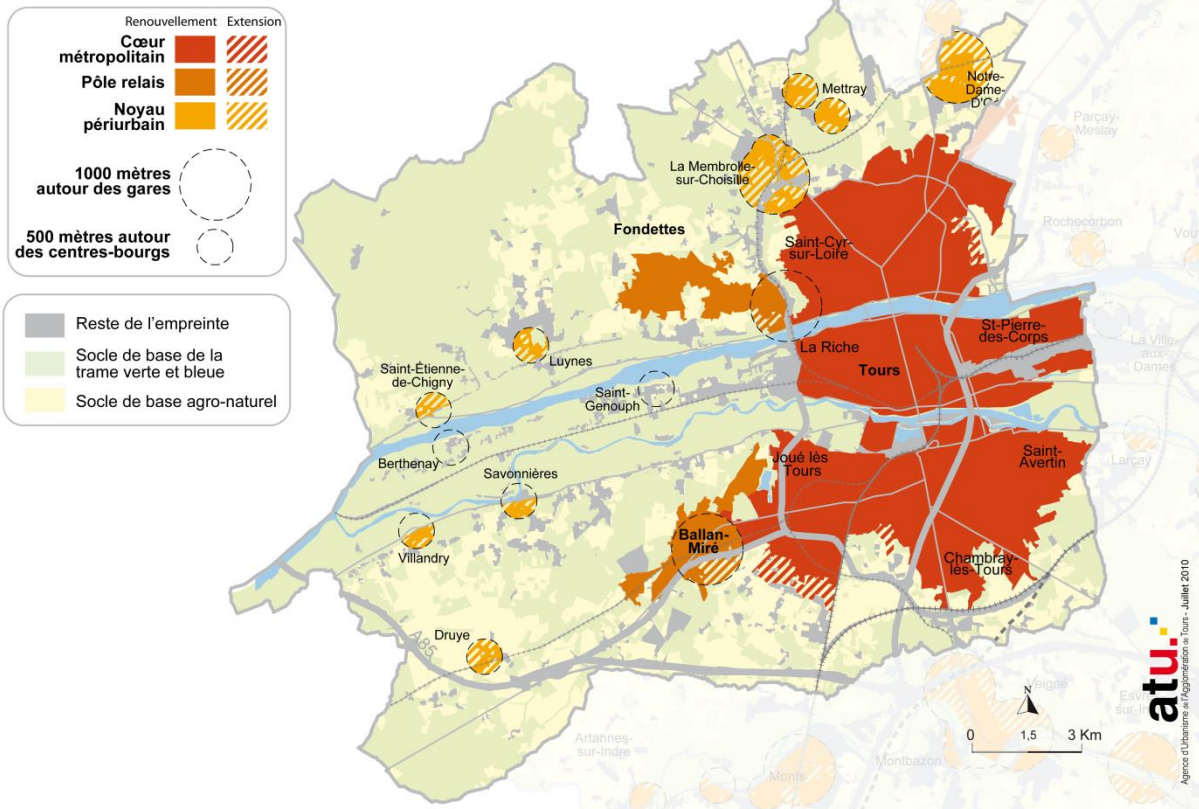
L'aboutissement du processus d'élaboration du deuxième PLH permet de noter deux évolutions majeures de la politique communautaire en la matière : une implication progressive dans les domaines de la gestion et un investissement plus significatif dans l'amélioration du bâti notamment sur le parc privé.

Visant à infléchir les tendances démographiques et urbaines passées, la mise en œuvre du scénario de développement retenu nécessite de mieux orienter le développement urbain en ciblant les secteurs à enjeux et les politiques d'urbanisme et foncière à y déployer. A cette fin, le deuxième PLH intègre une territorialisation accrue du programme d'actions, à l'échelle des trois types de territoires de développement prioritaire, en cohérence avec les travaux du SCoT de l'agglomération tourangelle, également en cours d'élaboration :

- **le cœur métropolitain** correspondant à l'empreinte urbaine du noyau urbain et à ses extensions comprenant le corridor du futur tramway,
- **les pôles relais** : Ballan-Miré et Fondettes,
- **les centres-bourgs** des communes périurbaines (dont celui de DRUYE).

Projet de territorialisation du PLH2 de Tours(s)plus

Les secteurs privilégiés de développement urbain



Le scénario retenu conduit à orienter le développement de manière privilégiée vers les territoires bien desservis et en continuité de l'empreinte urbaine existante, dans un souci de développement durable de l'agglomération tourangelle. **Le parti pris vise à densifier le noyau urbain (Tours et les communes urbaines), consolider la polarisation de la ceinture urbaine autour des pôles relais et renforcer les bourgs connectés. Ainsi, 91% du développement futur est concentré sur l'unité urbaine dont la moitié sur le noyau urbain (en priorité dans le corridor du tramway et du réseau de bus à haut niveau de service).**

La territorialisation comprend également une répartition par commune des objectifs globaux de production du 2^e PLH, soit près de 9 500 logements dont environ 2 100 logements sociaux à réaliser en six ans.

Communes	Offre neuve annuelle (estimation)	Offre neuve totale	Part de logements sociaux	Nombre de logements sociaux totaux
Tours	675	4 050	20%	810
Chambray-lès-Tours	100	600	30%	180
Joué les Tours	190	1 140	20%	228
La Riche	65	390	20%	78
Saint-Avertin	75	450	20%	90
Saint-Cyr-sur-Loire	70	420	30%	126
Saint-Pierre-des-Corps	90	540	20%	108
Fondettes	95	572	30%	172
La Membrolle	30	180	30%	54
Luyes	10	60	20%	12
Mettray	7	40	15%	6
Notre-Dame-d'Oé	35	210	30%	63
Saint-Etienne-de-Chigny	12	70	2%	1
Saint-Genouph	3	20	5%	1
Ballan-Miré	75	450	24%	108
Berthenay	2	13	5%	1
Druye	10	60	10%	6
Savonnières	25	150	10%	15
Villandry	3	21	5%	1
Tour(s)plus	1 572	9 432	22%	2 086

Pour chaque commune, ces objectifs de production neuve globaux sont assortis d'objectifs quantitatifs et qualitatifs par segment de parc (locatif / accession ; libre / intermédiaire / social / très social) visant à garantir le rééquilibrage de l'offre à l'échelle de l'agglomération et la diversification des parcs privés et publics à l'échelle des communes. À l'échelle de la commune de Druye, le PLH prône le développement d'une offre de petits logements destinée notamment aux jeunes ménages.

1.4.3 Le plan territorial climat-énergie de Tour(s)plus

Le plan climat de Tour(s)plus est destiné à recenser les sources collectives et individuelles de gaz à effet de serre et à mettre en œuvre un ensemble d'actions pour lutter contre le réchauffement climatique. Tour(s)plus participe ainsi à la stratégie nationale d'atténuation de gaz à effet de serre qui prévoit de diviser par quatre (facteur 4) d'ici à 2050 les émissions de gaz à effet de serre, soit 3% par an pour la communauté d'agglomération.

Le bilan carbone réalisé lors du diagnostic du plan climat montre que le secteur résidentiel est le premier émetteur de gaz à effet de serre sur le territoire communautaire devant l'industrie, le fret et les déplacements.

Le plan climat identifie cinq grandes priorités, dont le PLU constitue un relais privilégié pour changer les comportements au service d'un environnement de meilleure qualité. Cela suppose la poursuite ou la mise en œuvre d'actions volontaristes concernant notamment les déplacements, la construction, ou encore l'autonomie énergétique.

Le plan climat-énergie territorial (PCET) de la communauté d'Agglomération de Tour(s)plus vise la réduction des émissions de gaz à effet de serre induites par les activités locales (moins 20 % en 2020) et la baisse des consommations d'énergie. Il doit également permettre de s'adapter aux impacts du réchauffement climatique et de réduire le niveau de dépendance aux hydrocarbures.

Pour y parvenir, les trois premiers axes du programme d'actions du PCET mettent l'accent sur la mutation du bâti, la gestion durable du territoire et la mobilité bas carbone.

La recherche d'une nouvelle façon de faire la ville et la préservation du socle agro-naturel qui guident également les actions du PCET sont des objectifs communs avec le SCoT.

Le programme d'actions du plan climat de Tour(s)plus



- 1 Aménager et gérer durablement le territoire
- 2 Accompagner la mutation du bâti et construire l'avenir
- 3 Promouvoir la mobilité bas carbone
- 4 Soutenir l'autonomie énergétique du territoire
- 5 Développer des modes de vie durables
- 6 Partager le Plan Climat

1.4.5 Le SDAGE du bassin Loire-Bretagne

Le Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux (SDAGE) est un document de planification dans le domaine de l'eau, élaboré par le comité de bassin, puis approuvé par le préfet coordonnateur de bassin.

Il constitue un instrument de cohérence dont la planification d'urbanisme doit tirer profit et enseignement.

La loi sur l'eau prévoit d'ailleurs explicitement que les décisions administratives (dont les documents d'urbanisme) doivent tenir compte des dispositions du plan.

Le premier SDAGE du bassin Loire-Bretagne, entré en vigueur le 1er décembre 1996, définissait les objectifs suivants :

- gagner la bataille de l'alimentation en eau potable ;
- poursuivre l'amélioration de la qualité des eaux de surface ;
- retrouver des rivières vivantes et mieux les gérer ;
- sauvegarder et mettre en valeur les zones humides ;
- savoir mieux vivre avec les crues.

Pour améliorer la sécurité des personnes et des biens, le SDAGE préconisait également de mettre un terme à l'urbanisation dans les zones d'expansion des crues et de renouveler la culture du risque d'inondation.

En application de la loi du 21 avril 2004, qui transpose la directive cadre sur l'eau, le comité de bassin a approuvé le nouveau SDAGE en octobre 2009. Couvrant la période 2010-2015, il intègre les objectifs environnementaux de la directive à savoir :

- l'atteinte d'un bon état écologique des eaux en 2015 ;
- la non-détérioration des eaux de surface et des eaux souterraines ;
- la réduction ou la suppression des rejets toxiques ;
- le respect des normes et objectifs dans les zones où existe déjà un texte réglementaire ou législatif national ou européen.

Les orientations fondamentales et les dispositions du SDAGE révisé montrent la voie pour atteindre le bon état des cours d'eau et plans d'eau d'ici 2015.

Les collectivités locales sont des acteurs essentiels de ce processus, notamment par leurs actions en faveur de la qualité de l'eau et des écosystèmes aquatiques (assainissement eaux usées et pluviales, non-utilisation de pesticides, maîtrise des prélèvements d'eau), la préservation des zones humides et des milieux aquatiques...

Le SDAGE rappelle également les enjeux de réduction de la vulnérabilité des biens et des personnes aux risques d'inondation en précisant :

« Dans les autres zones d'aléa (faible et moyen), les constructions et aménagements nouveaux qui ne relèvent pas de la gestion, l'entretien et l'exploitation de l'espace peuvent être autorisés, dans les limites spatiales de l'urbanisation existante à la date de l'approbation du SDAGE et dans la mesure où des dispositions sont prises pour en réduire la vulnérabilité. »

Le programme de mesures regroupe l'ensemble des mesures locales pour atteindre les objectifs du SDAGE d'ici 2015. Il précise l'échéancier et les outils nécessaires à leur mise en œuvre. **Le programme de mesures du SDAGE Loire-Bretagne cible cinq grandes problématiques :**

- les pollutions des collectivités et les pollutions industrielles ;
- les pollutions d'origine agricole ;
- la morphologie ;
- l'hydrologie ;
- les zones humides.

Par ailleurs, à la demande de l'Agence de l'Eau Loire Bretagne, **le schéma départemental d'alimentation en eau potable d'Indre-et-Loire a été actualisé et validé en avril 2010.** Il permet de développer les démarches territoriales et les conventions de partenariat. Ces démarches ont pour objectifs :

- d'intégrer les enjeux locaux de la directive sur l'eau pour l'atteinte du bon état des eaux en 2015 ;
- de renforcer l'efficacité de l'euro investi ;
- de mettre en œuvre le futur programme de mesures et le SDAGE ;
- de bénéficier de l'expérience acquise dans les "contrats de bassin versant".

1. Druye, commune à dominante agricole et résidentielle de la frange sud-ouest de l'agglomération tourangelle

2. Le développement urbain depuis 50 ans et ses conséquences

2. Le développement urbain depuis 50 ans et ses conséquences

2.1 Présentation générale des espaces urbanisés de Druye

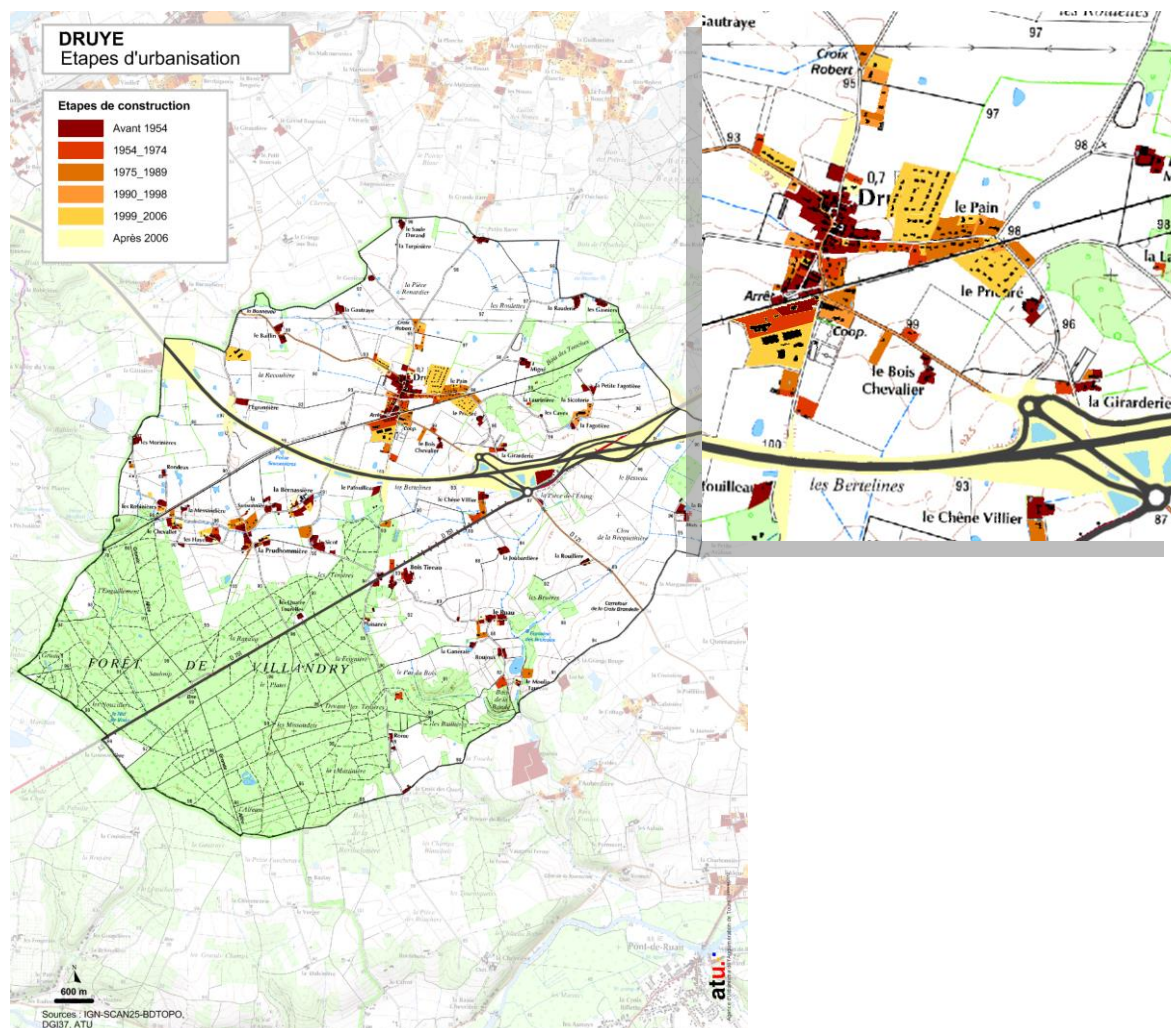
L'organisation urbaine actuelle de Druye est composée d'une part, du bourg et de ses extensions et d'autre part, de hameaux et quelques ensembles bâtis isolés sur le plateau agricole. Les principales évolutions observées depuis environ un siècle concernent principalement l'extension du centre-bourg vers le sud.

Le centre-bourg s'est développé à la jonction de deux anciennes routes, l'une reliant Druye à Savonnières (RD300) et l'autre reliant Artannes à Villandry (RD121). Ce développement s'est déroulé du nord (centre historique autour de l'église) vers le sud en direction de la gare, où, depuis la fin du XIX^e siècle, une nouvelle polarité accueille les principaux équipements publics de la commune.

Les hameaux, où résidaient encore plus de la moitié des habitants en 2006, sont regroupés principalement au sud de la RD751, en lisière de la forêt de Villandry, et sur la rive ouest du ruisseau de l'Auberdrière. Quelques fermes et hameaux isolés ponctuent le plateau agricole, au nord du bourg.

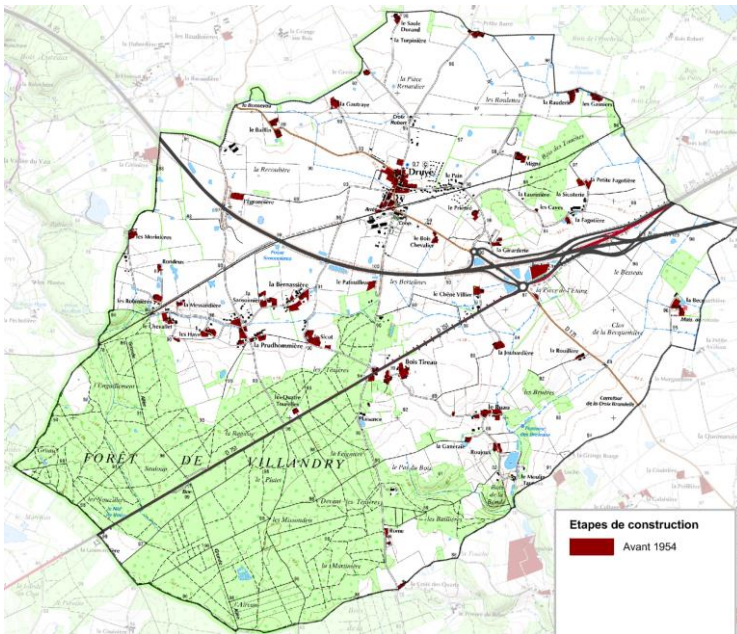
Bien qu'ancienne, la RD751 a quasiment totalement échappé à l'urbanisation dans sa traversée de Druye (hormis trois hameaux) et à la différence des deux communes voisines, Villandry et Ballan-Miré, où cette voie de transit a été un vecteur important de développement. La faible attractivité de Druye et le relatif éloignement du bourg et surtout de la gare, plus récente, expliquent sans doute cette situation.

Etapes de construction depuis 1954



2.2 Les étapes de l'urbanisation à Druye

Espaces construits avant 1975



Avant 1954

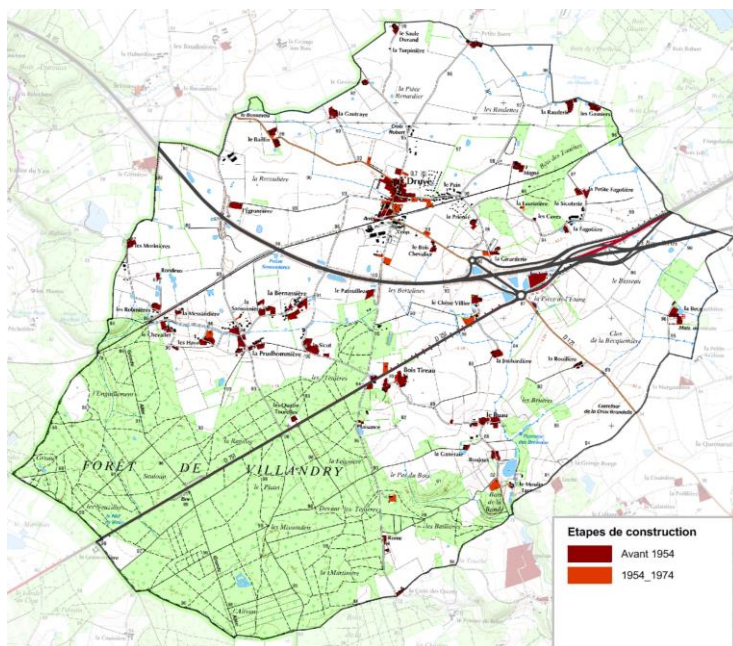
L'urbanisation se limite au bourg de Druye, aux hameaux bordant la forêt et à un habitat dispersé composé de fermes et de grandes propriétés.

Au Sud du centre-bourg, quelques habitations et ateliers se sont implantés le long de la route de Chinon et autour de la gare.

Le centre-bourg en 1950



Source : IGN, photographie aérienne, 1950

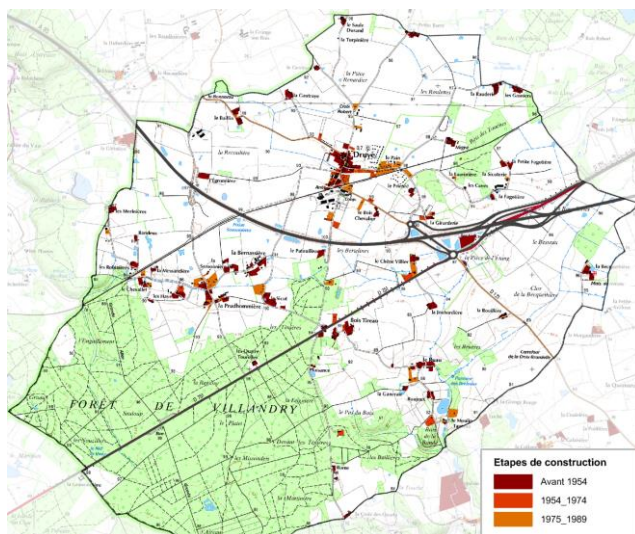


De 1955 à 1975

L'urbanisation demeure limitée à l'extension vers l'est du nouveau centre-bourg et à quelques constructions isolées dans les hameaux et le long de la RD751.

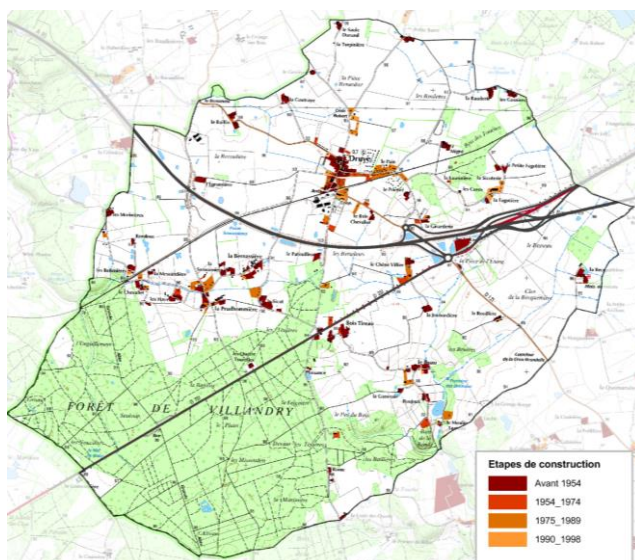
Cette période est marquée par l'apparition de bâtiments industriels à proximité de la gare, au sud de la voie ferrée. En raison de leur grande taille et de l'absence de traitement paysager, les bâtiments de la coopérative ont un fort impact visuel dans le paysage.

Espaces construits de 1975 à 2006



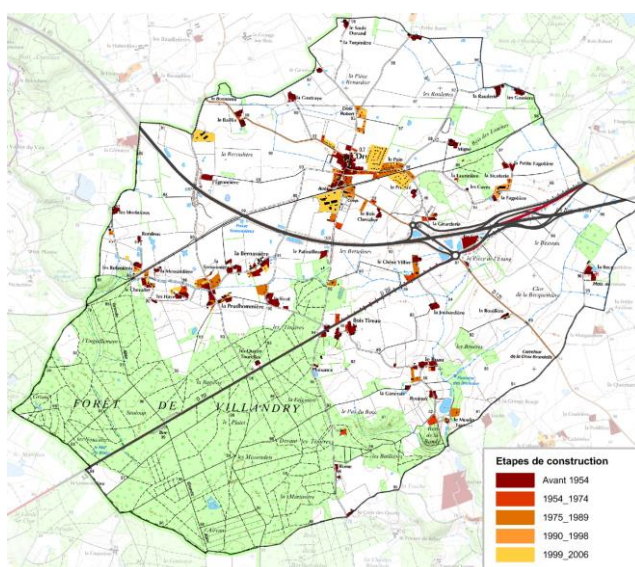
De 1975 à 1989

L'urbanisation du centre-bourg se poursuit à l'est du nouveau centre-bourg, le long de la rue du Pain. L'habitat pavillonnaire se diffuse dans plusieurs hameaux, mais les constructions isolées demeurent peu nombreuses.



De 1990 à 1998

Le développement urbain de la commune ralentit. Quelques constructions isolées apparaissent au nord de la rue de la Croix Robert, à l'est de la Fagotière et à l'ouest de la Bernassière. Le mitage de l'espace agricole par l'habitat pavillonnaire reste limité.



De 1999 à 2006

La construction de la voie rapide de la RD751 puis de l'autoroute A5 renforce l'attractivité de la commune, désormais à 20 mn de Tours, au prix d'une diminution importante de l'espace agricole. Plusieurs opérations d'ensemble voient le jour à la périphérie du bourg. La zone d'activité communale au sud de la gare se développe.

À l'extérieur du bourg, les constructions nouvelles sont peu nombreuses et s'implantent essentiellement au sein des hameaux existants situés entre la nouvelle autoroute et la lisière forestière.

2.3 Le bilan de l'étalement urbain depuis 50 ans

Espaces artificialisés dans la commune de Druye depuis 1954

Sources : DGI, Cadastre / IGN, photos aériennes et cartes

Période	Total	En %	par an	Habitat	par an	Équipements	Activités	Infrastructures routières
Avant 1954	32,8	21%		31,3*		1	0,5	
1955-1974	7,3	5%	0,365	5,8	0,29		1,5	
1975-1989	9,5	6%	0,679	9,5	0,679			
1990-1999	4,6	3%	0,46	3,6	0,36		1	
2000-2005	96,2	63%	19,24	9,7	1,94		2,5	84**
2006-2012	2,6	2%	0,433	2,6	0,433			
Total	153	100%		62,5		1	5,5	84

* Habitat avant 1954 : siège d'exploitation agricole et activités isolées inclus (soit une dizaine d'hectares)

** Infrastructures routières : Emprises de l'A85 et de la voie express RD751 y compris ouvrages techniques, aires de travaux et de services, dépendances vertes (i.e. ensemble des espaces soustraits à l'agriculture).

Les espaces artificialisés à Druye depuis le milieu des années 1950 représentent une superficie de 153 hectares (6,7 % du territoire communal) soit près de 5 fois la superficie des espaces urbanisés en 1955 (1,5 % du territoire communal).

L'analyse des surfaces consommées au cours des quarante dernières années révèle deux périodes de consommation d'espace plus importantes de 1975 à 1989 et de 2000 à 2006.

La période 1975-1989 marque le début de la périurbanisation à Druye, phase pendant laquelle la consommation d'habitat double par rapport à la période précédente (0,7 hectare par contre 0,3).

Mais c'est surtout au cours de la première moitié des années 2000 que la consommation d'espace « s'emballe » du fait d'une part de l'aménagement de la RD 751 et de l'A85 (80 hectares prélevés sur les espaces agricoles dont une vingtaine d'hectares imperméabilisés par les chaussées et ouvrages) et d'autre part, du développement résidentiel (environ 10 ha) et économique (2,5 ha) qui ont accompagné la construction de ces infrastructures routières.

La période 2006-2012 correspond à un net ralentissement du rythme de consommation d'espace (2,6 ha à vocation résidentielle sur la période), l'arrivée à saturation de la station d'épuration communale imposant de différer l'ouverture à l'urbanisation des zones d'urbanisation future (NA) inscrites dans le POS.

Au cours des douze dernières années (2000-2012), hors infrastructures routières, 15 hectares au total ont été urbanisés dont 12,3 hectares à vocation d'habitat (soit environ 1 hectare par an) et 2,5 hectares à vocation économique.

Depuis 2000, les nouveaux espaces résidentiels ont accueilli 111 logements (Source : Sitadel & mairie, Logements commencés) soit une densité moyenne de 9 logements par hectare (contre 5 logements par hectare en moyenne sur l'ensemble des espaces résidentiels de la commune).

3. Les habitants

3. Les habitants

3.1 Une croissance démographique récente et dépendante des migrations

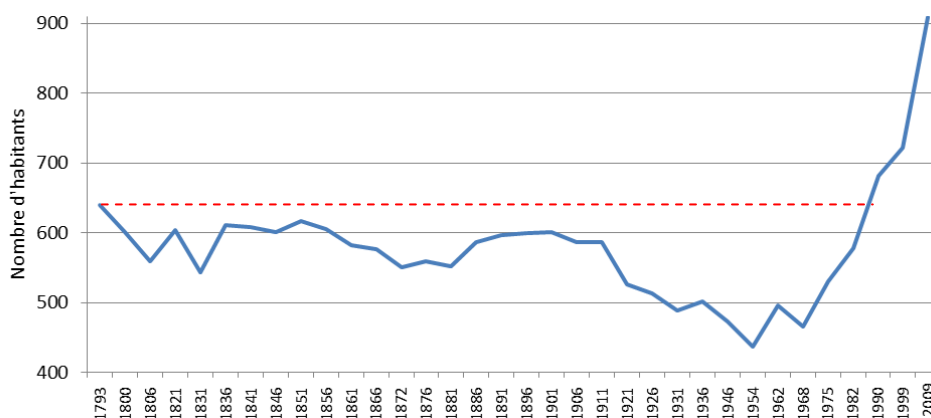
3.1.1 Une longue période de décroissance (1793-1982)

Jusqu’au milieu des années 1970, la population de Druye demeure marquée par son faible dynamisme, après un demi-siècle de recul commencé à la veille de la première guerre mondiale. Elle atteint son plus bas niveau en 1954 (436 habitants). Les années 1955-1975 correspondent au retour d’une croissance modérée et en dents de scie.

La population communale repart réellement à la hausse à partir de 1968, grâce à l’accueil d’actifs travaillant dans les communes du centre de l’agglomération tourangelle en plein essor. Ce n’est qu’entre 1982 et 1990 que la population communale retrouve son effectif de 1793 (voir graphique ci-après). Entre 1990 et 1999, la croissance fléchit à nouveau. La période 2000-2009 est marquée par une croissance inédite (188 habitants supplémentaires) résultant de la desserte de Druye par deux nouvelles infrastructures routières (RD751 et A85). Totalisant 909 habitants en 2009, la commune a vu sa population multipliée par 2 depuis 1954.

Nombre d’habitants à Druye depuis 1793

Source : <http://cassini.ehess.fr>



3.1.2 Le « boom » démographique de la décennie 2000

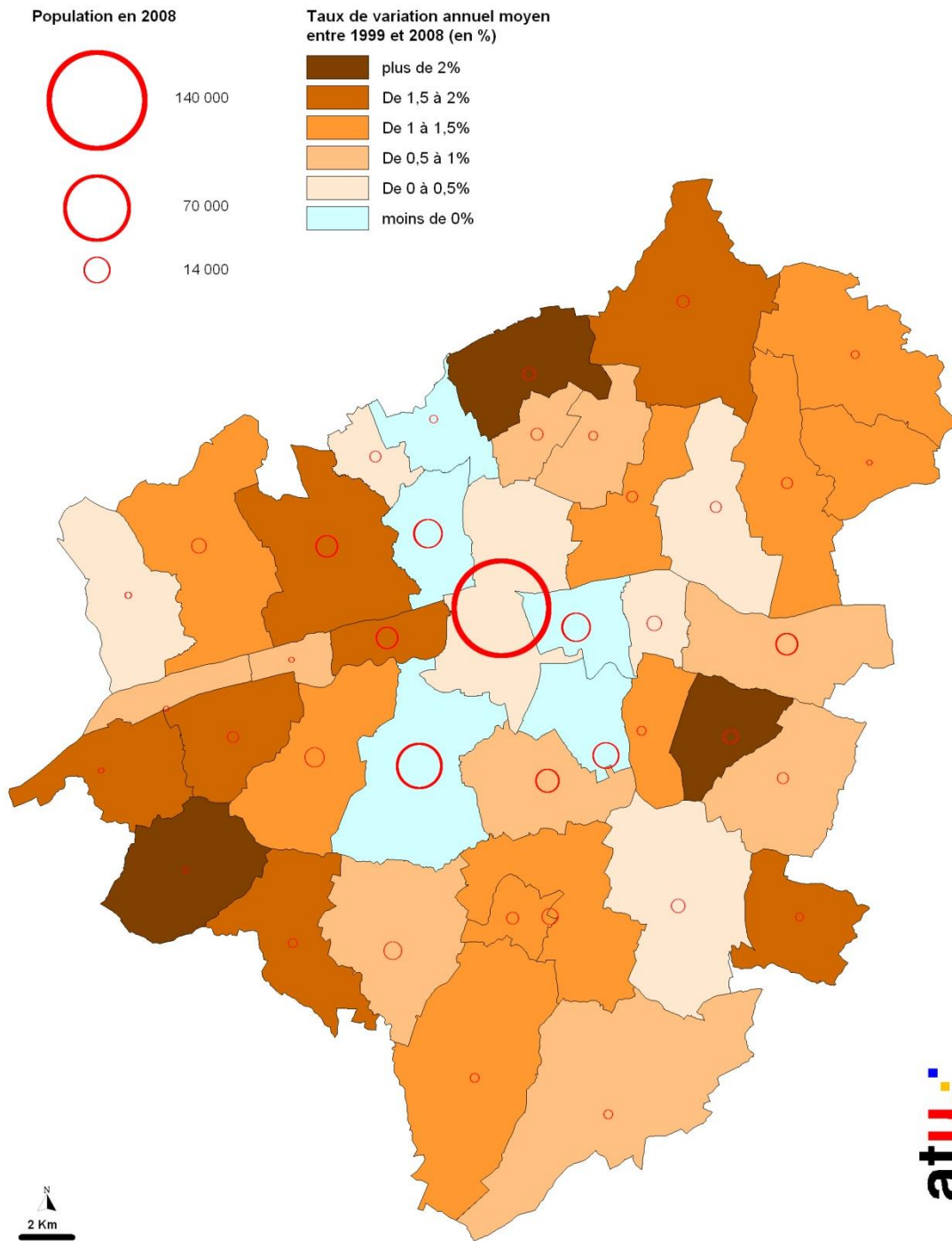
Durant les vingt dernières années, la commune de Druye se distingue de la dynamique des autres communes périurbaines de Tour(s)plus. Entre 1990 et 1999, l’évolution est faible (+ 40 habitants, soit une hausse annuelle de 0,6%) et semblable à la moyenne communautaire (+ 0,5% par an). À l’inverse, la commune connaît une très forte progression sur la dernière décennie. Elle gagne 180 habitants, soit une augmentation annuelle de 2,3%, alors que le reste du périurbain évolue au rythme de 1% par an.

Taux d’évolution annuel moyen de la population

Source : INSEE, Recensement de la population

	1968-75	1975-82	1982-90	1990-99	1999-2009
Druye	+ 1,9%	+ 1,2%	+ 2,1%	+ 0,6%	+ 2,3%
Communes périurbaines de Tour(s)plus	+ 3,3%	+ 4,5%	+ 1,8%	+ 1,6%	+ 1,0%
Tour(s)plus	+ 2,3%	+ 0,6%	+ 0,4%	+ 0,5%	+ 0,3%
Communes périurbaines SCOT	+ 3,0%	+ 3,4%	+ 2,1%	+ 1,4%	+ 1,1%
SCOT	+ 2,3%	+ 1,0%	+ 0,7%	+ 0,6%	+ 0,5%
Département	+ 1,3%	+ 0,8%	+ 0,6%	+ 0,5%	+ 0,6%

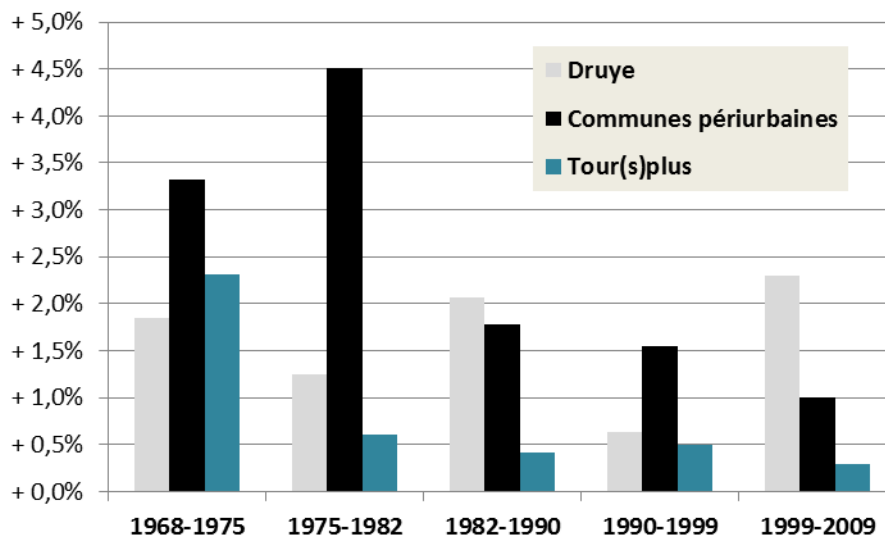
Nombre d'habitants en 2008 et taux d'évolution entre 1999 et 2008 dans les communes du SCoT de l'agglomération tourangelle



Bien que Druye appartienne aux trois communes du SCoT ayant connu la plus grande croissance démographique entre 1999 et 2009 (25% contre 28% à Chanceaux-sur-Choisille et 36% à Véretz), le poids de la commune au sein du SCoT comme de la communauté d'agglomération reste très modeste (respectivement 0,2 et 0,3%). Au sein des communes périurbaines du SCoT, le poids de la population de Druye a même reculé entre 1968 et 2009 (passant de 0,9 à 0,8%).

Taux d'évolution annuel de la population de Tour(s)plus entre 1968 et 2009

Source : INSEE, Recensement de la population



Le solde naturel, c'est-à-dire la différence entre le nombre de naissances et le nombre de décès, est positif pour quasiment l'ensemble des communes de Tour(s)plus. Druye fait partie des quelques exceptions avec un solde naturel négatif sur les deux dernières périodes intercensitaires. Le déficit de naissances par rapport aux décès s'accroît même entre 1999 et 2008. Le vieillissement de la population explique en partie ce phénomène.

Malgré ce solde naturel négatif, Druye voit sa population progresser. Elle est due à l'arrivée de nombreuses personnes. Le solde migratoire est en nette augmentation sur la dernière décennie. Environ 23% de la population en 2008 sont constitués de nouveaux habitants résidant hors de la commune en 1999.

Part des flux naturel et migratoire dans l'évolution de la population de Druye

Source : INSEE, Recensement de la population

	1990-1999			1999-2008		
	Gain de population	Solde naturel	Solde migratoire	Gain de population	Solde naturel	Solde migratoire
Druye	+ 40	-30	70	+ 162	-38	200
Communes périurbaines de Tour(s)plus	+ 2 583	490	2 093	+ 1 782	564	1 218
Tour(s)plus	+ 11 666	11 013	653	+ 7 714	9 649	-1 935
Communes périurbaines du SCoT	+ 11 953	3 223	8 730	+ 11 488	4 208	7 280
SCoT de l'agglomération tourangelle	+ 18 326	13 199	5 127	+ 15 234	12 795	2 439

3.2 Un rajeunissement de la population, majoritairement composée de familles avec enfant(s)

3.2.1 Un rajeunissement marqué de la population

Druye présente une structure par âge caractéristique des communes rurales périurbaines. Les familles avec enfant(s) sont très présentes : près d'un quart de la population est âgée de moins de 14 ans.

Druye se distingue cependant des autres communes périurbaines par :

- une plus forte proportion de jeunes : les moins de 14 ans représente 24% de la population à Druye contre seulement 20% des habitants du périurbain ;
- une plus forte proportion de plus de 75 ans qui représentent 9% des habitants contre 7% dans le périurbain.

Structure par tranche d'âge de la population en 2008

Source : INSEE, Recensement de la population

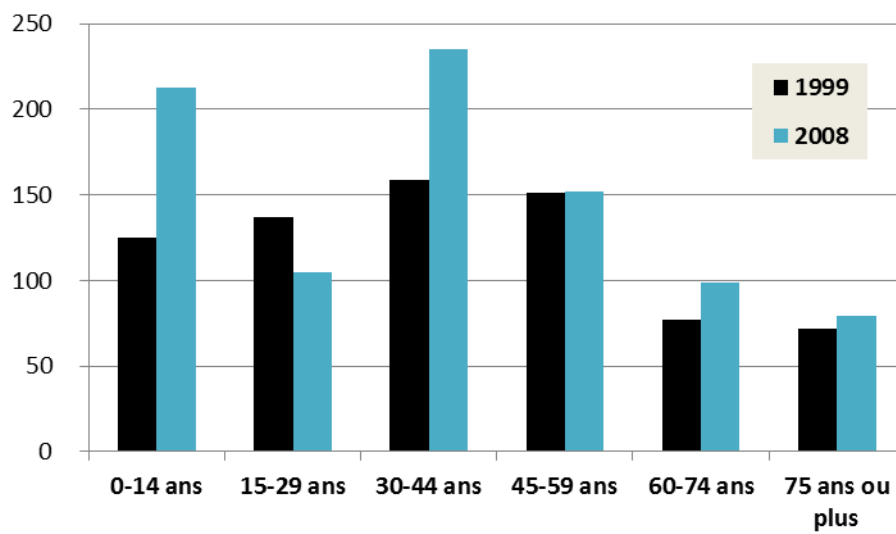
	0-14 ans	15-29 ans	30-44 ans	45-59 ans	60-74 ans	75 ans ou plus
Druye	24,1%	11,9%	26,6%	17,2%	11,2%	8,9%
Communes périurbaines de Tour(s)plus	20,4%	14,2%	22,1%	23,1%	13,3%	6,8%
Tour(s)plus	15,7%	24,5%	18,4%	19,3%	13,0%	9,1%
Communes périurbaines du SCoT	20,1%	15,0%	21,7%	22,8%	13,5%	6,9%
SCoT de l'agglomération tourangelle	16,7%	22,4%	19,2%	19,9%	13,0%	8,6%

La structure par âge de la population druyenne a évolué sensiblement entre 1999 et 2008. On assiste à un recul des adolescents et des jeunes adultes qui probablement quittent le domicile parental pour rejoindre une autre commune (lieu d'études ou d'emploi).

Les jeunes enfants sont, quant à eux, nettement plus nombreux, élargissant le bas de la pyramide des âges. La classe des 30-44 ans, celle de leurs parents, est également surreprésentée à Druye par rapport au reste du territoire périurbain.

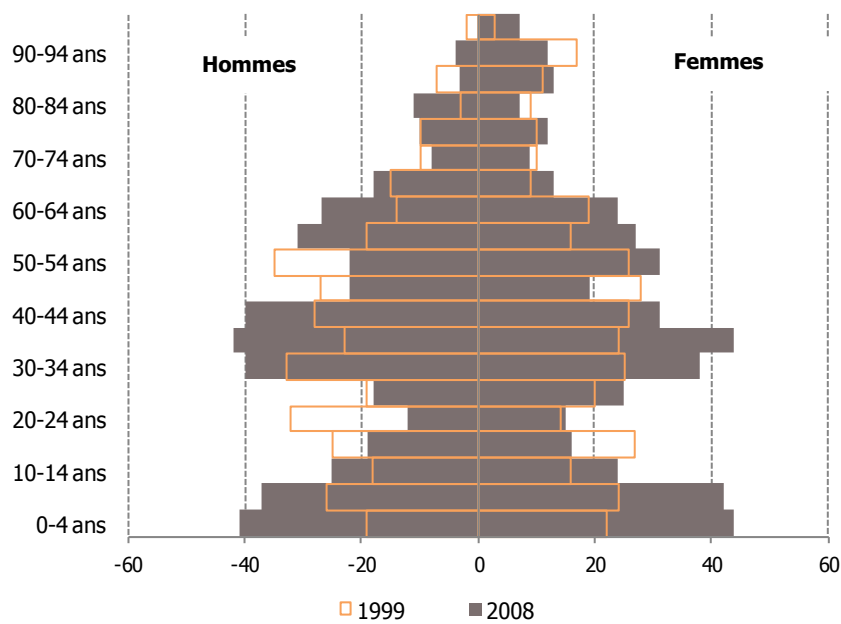
Structure par âge de la population de Druye en 1999 et 2008

Source : INSEE, Recensement de la population



Pyramide des âges de la population de Druye en 2008

Source : INSEE, Recensement de la population



3.2.2 Des ménages avec enfant(s) dont la part augmente

Entre 1999 et 2008, Druye gagne environ 75 ménages, soit une augmentation de + 31%. Cette évolution est parmi les plus fortes de Tour(s)plus, avec 31% de ménages en plus.

Évolution du nombre de ménages entre 1999 et 2008

Source : INSEE, Recensement de la population

	1999	2008	Évolution
Druye	236	310	+31,4%
Communes périurbaines de Tour(s)plus	6 945	8 022	+15,5%
CA Tour(s)plus	120 806	133 978	+10,9%
Communes périurbaines du SCoT	37 408	44 486	+18,9%
SCoT de l'agglomération tourangelle	145 682	163 475	+12,2%

Le desserrement des ménages est une tendance lourde d'évolution de la société. Il est à relier notamment aux phénomènes de décohabitation, au vieillissement de la population, à la multiplication des divorces, etc.

À l'échelle de Tour(s)plus, le nombre de personnes par ménage a diminué de 7% entre 1999 et 2008. Cette baisse n'a été que de 5,4% pour les communes périurbaines de l'agglomération. Parmi celles-ci, Druye se caractérise par une taille des ménages plus élevée (+ 4% par rapport à la moyenne du périurbain) et une réduction de celle-ci moins importante (-0,12 personne contre -0,15).

Malgré un afflux important de grands ménages entre 1999 et 2008 (familles avec enfants) on observe malgré tout une réduction de la taille moyenne des ménages à l'échelle communale. Cette situation engendre une augmentation des besoins de logement à population constante.

Nombre de personnes par ménage en 1999 et 2008

Source : INSEE, Recensement de la population

	1999	2008
Druye	2,83	2,71
Communes périurbaines de Tour(s)plus	2,76	2,61
CA Tour(s)plus	2,17	2,01
Communes périurbaines SCOT	2,74	2,56
SCoT de l'agglomération tourangelle	2,27	2,11

Druye accueille historiquement des familles, structure caractéristique d'une commune résidentielle. En 2008, elles représentent 85% des ménages, soit nettement plus que la moyenne communautaire (59%).

La comparaison entre la situation de 1999 et celle de 2008 nous montre une progression importante des familles monoparentales ainsi qu'un accroissement du nombre de personnes vivant seules. Ceci participe au desserrement des ménages. A l'inverse, la répartition des couples, suivant qu'ils aient ou non des enfants, évolue. Les couples sans enfants perdent de l'importance (44% en 2008 contre 49% des ménages concernés en 1999). Le départ des jeunes couples sans enfant et l'arrivée de familles avec enfant(s) expliquent ce phénomène.

Nombre et part relative des ménages par structure familiale en 2008

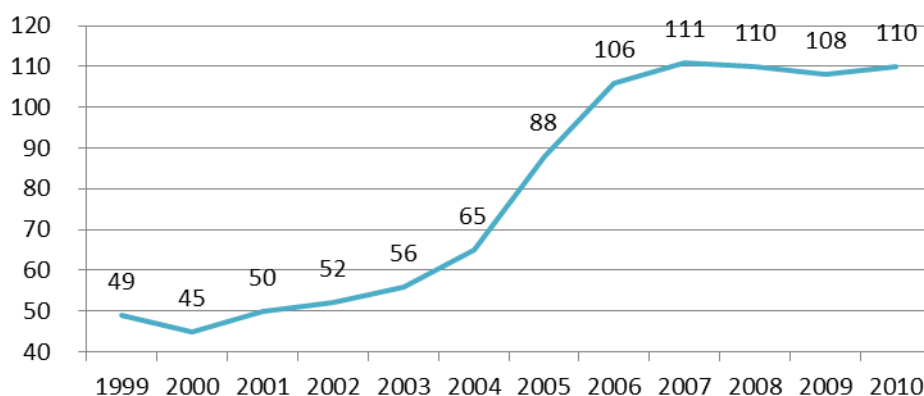
Source : INSEE, Recensement de la population

	En nombre					En %				
	Ménages d'une personne	Autres ménages sans famille	Ménages avec famille(s) dont la famille principale est :			Ménages d'une personne	Autres ménages sans famille	Ménages avec famille(s) dont la famille principales est :		
			Couples sans enfant	Couples avec enfant(s)	Familles monoparentales			Couples sans enfant	Couples avec enfant(s)	Familles monoparentales
Druye	s	s	s	s	s	14,3%	2,6%	35,1%	44,2%	3,9%
Communes périurbaines de Tour(s)plus	1 504	135	2 647	3 246	489	18,7%	1,7%	33,0%	40,5%	6,1%
CA Tour(s)plus	58 658	3 637	33 589	27 854	10 232	43,8%	2,7%	25,1%	20,8%	7,6%
Communes périurbaines du SCoT	9 065	645	14 992	17 009	2 790	20,4%	1,4%	33,7%	38,2%	6,3%
SCoT de l'agglomération tourangelle	64 784	4 050	43 532	39 020	12 094	39,6%	2,5%	26,6%	23,9%	7,4%
Département	92 348	5 706	75 869	68 309	18 229	35,5%	2,2%	29,1%	26,2%	7,0%

L'évolution des effectifs scolaires illustre cette tendance. Ils ont doublé entre 1999 et 2010 : la moyenne annuelle d'enfants inscrits en élémentaire est passé d'une cinquantaine sur la période 1999-2004 à plus d'une centaine pour les rentrées 2005 à 2010.

Effectifs scolaires (maternelles et élémentaires) à Druye

Source : OE2T, Inspection académique d'Indre-et-Loire



3.2.3 Des revenus proches de la moyenne communautaire

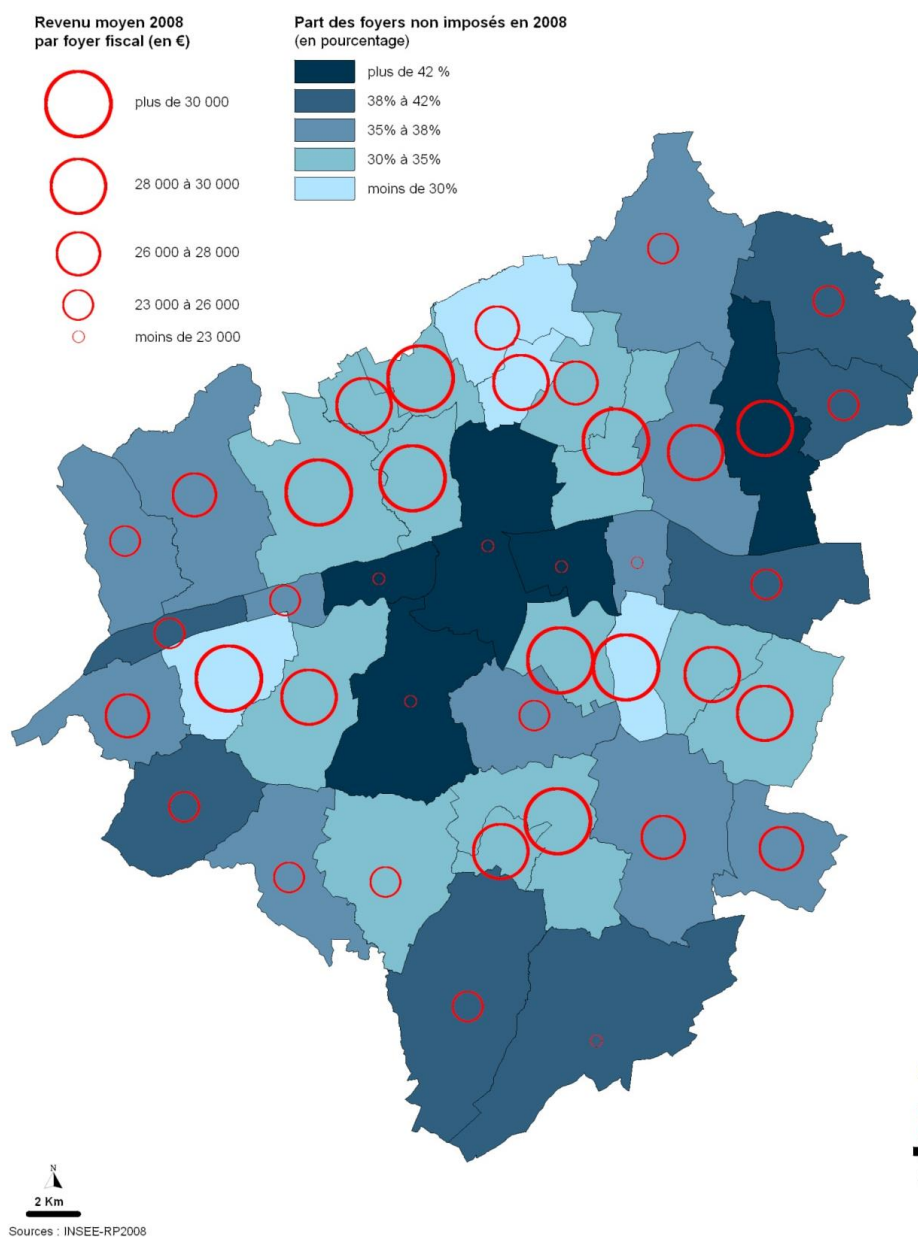
Les ménages druyens affichent un revenu moyen de 24 000 € en 2008. Il est légèrement supérieur à la moyenne des foyers fiscaux de Tour(s)plus établie à 23 000 €. Ainsi, Druye est une des communes périurbaines où la population est la moins aisée (juste devant Saint Genouph : 23 800 € en 2008).

La part des foyers fiscaux non imposés y est relativement élevée (38% en 2008), mais en baisse (46% en 2003). De plus, elle est inférieure à la moyenne communautaire (43% en 2008). Cela s'explique notamment par la faible proportion de logements sociaux sur le territoire de Druye.

Si la part des foyers fiscaux non imposés diminue, leur nombre reste stable et s'élève à 174 en 2008.

Revenu moyen et part des foyers non imposables dans les communes du SCoT de l'agglomération tourangelle

Sources : INSEE, DGI



3.2.4 Des flux migratoires importants qui diversifient la population

On s'intéresse ici à la population âgée de plus de 5 ans qui réside à Druye en 2008 (entrants et stables) ou y habitait en 2003 (sortants).

Nombre d'habitants stables, entrants et sortants

Source : INSEE, Recensement de la population

	Stables	Entrants	Sortants
Druye	508	288	174

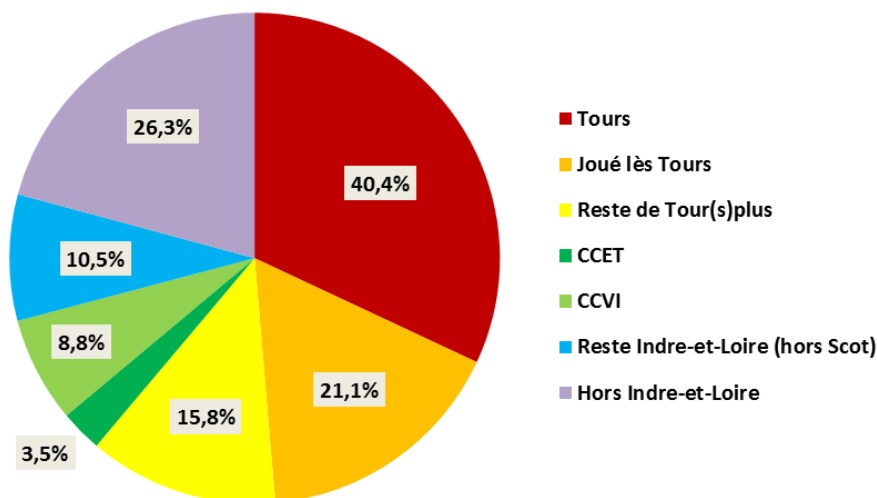
Population communale en 2008	796
Population communale en 2003	682

L'étude des migrations résidentielles montre que deux tiers des habitants actuels de Druye (64%) y résidaient déjà en 2003. Parmi ceux-ci, la quasi-totalité a conservé le même logement. Cette stabilité s'explique notamment par l'âge de la population (56% de 45 ans et plus) et le statut d'occupation des logements. Près de 85% des ménages implantés à Druye depuis plus de cinq ans sont propriétaires.

En plus de ses habitants « stables », la commune accueille des nouveaux arrivants, dont plus de 60% originaires du noyau urbain de Tour(s)plus.

Ancien lieu de résidence des nouveaux habitants de Druye en 2008

Source : INSEE, Recensement de la population



L'origine géographique des nouveaux arrivants laisse apparaître plusieurs logiques de mobilité. D'une part, les personnes issues du cœur urbain et notamment de Tours déménagent vraisemblablement sur la commune pour accéder à la propriété (parmi les nouveaux arrivants, deux tiers sont propriétaires, un tiers locataire du parc privé). D'autre part, les personnes résidant en dehors de Tour(s)plus cherchent à se rapprocher de l'agglomération en s'implantant sur une commune bien desservie, où les marchés foncier et immobilier sont moins tendus.

En parallèle de ces arrivées, la commune comptabilise des départs. La moitié des personnes partant de Druye va habiter en dehors du périmètre du SCoT de l'agglomération tourangelle dont 20% hors du département.

Un quart se rapproche du centre de l'agglomération tourangelle en se rendant essentiellement à Tours (10%), Ballan-Miré (9%) et Joué les Tours.

Les anciens habitants sont majoritairement propriétaires (60%). Un quart d'entre eux est locataire du parc public.

Si l'on compare les caractéristiques des stables, des entrants et des sortants, on s'aperçoit que les mouvements migratoires contribuent à diversifier la typologie des ménages druyens en place.

Age des ménages à Druye depuis 2003

Source : INSEE, Recensement de la population

Age	Stables		Entrants		Sortants	
	Nombre	%	Nombre	%	Nombre	%
5-14 ans	96	18,9%	52	18,1%	27	15,1%
15-29 ans	32	6,3%	76	26,4%	47	26,4%
30-44 ans	96	18,9%	116	40,3%	74	41,4%
45-59 ans	160	31,5%	36	12,5%	12	6,8%
60-74 ans	72	14,2%	8	2,8%	10	5,7%
75 ans ou plus	52	10,2%	0	0,0%	8	4,6%
Total	508	100,0%	288	100,0%	178	100,0%

Catégorie socio-professionnelle à Druye depuis 2003

Source : INSEE, Recensement de la population

CSP	Stables		Entrants		Sortants	
	Nombre	%	Nombre	%	Nombre	%
Agriculteurs exploitants	20	3,9%	0	0,0%	0	0,0%
Artisans, comm. et chefs d'entreprise	24	4,7%	4	1,4%	8	4,6%
Cadres et prof. intellec. sup.	8	1,6%	36	12,5%	4	2,6%
Professions intermédiaires	56	11,0%	64	22,2%	35	20,1%
Employés	76	15,0%	68	23,6%	39	22,3%
Ouvriers	60	11,8%	36	12,5%	23	13,0%
Retraités	128	25,2%	0	0,0%	22	12,8%
Autres personnes sans activité	136	26,8%	80	27,8%	43	24,5%
Total	508	100,0%	288	100,0%	174	100,0%

Typologie des ménages à Druye depuis 2003

Source : INSEE, Recensement de la population

Mode de cohabitation	Stables		Entrants		Sortants	
	Nombre	%	Nombre	%	Nombre	%
Personnes vivant seules	20	4,3%	24	8,3%	11	6,5%
Couple sans enfant	160	34,5%	56	19,4%	54	31,9%
Couple avec enfant(s)	256	55,2%	188	65,3%	102	59,7%
Familles monoparentales	20	4,3%	8	2,8%	3	2,0%
Autre ménage	8	1,7%	12	4,2%	0	0,0%
Total	464	100,0%	288	100,0%	170	100,0%

Les professions intermédiaires et les employés constituent les deux catégories socio-professionnelles les plus représentées parmi les entrants et les sortants. On observe une forte proportion de cadres parmi les entrants et une forte proportion de retraités parmi les stables et les sortants.

Les ménages qui viennent s’implanter sur le territoire sont davantage composés de couples avec enfant(s) et de personnes seules. A l’inverse, aucun retraité n’est venu s’installer à Druye alors que cette catégorie représente un quart de la population communale.

Les ménages sortants sont pour beaucoup des jeunes couples sans enfants. L’inadéquation entre leur demande et l’offre de logements peut être un élément d’explication de leur départ.

3.2.5 Perspectives démographiques et quantification des besoins en logements

Les études menées dans le cadre du SCoT identifient **Druye comme commune périurbaine disposant d’une gare**. Ce statut au sein de l’armature urbaine de l’agglomération tourangelle implique que la commune connaisse à partir de 2017, une croissance moins importante que celle retenue par le PLH actuel.

Le PLH adopté en 2011 fixe l’objectif de logements neufs à 10 unités par an, soit 0,6% du volume défini à l’échelle intercommunale. Sur le PLH suivant (2017-2022), le rythme de production annuel de Druye devrait légèrement diminuer (à raison de 8 logements par an) compte-tenu des orientations du SCoT qui fixe un objectif de développement maîtrisé des communes périurbaines bénéficiant d’une gare comme Druye.

Ces hypothèses de développement résidentiel conduiraient à **un gain de population de l’ordre de 195 personnes au sein de la population des ménages** (1035 habitants en 2022). Au besoin en logements des nouveaux habitants s’ajoute celui lié au desserrement des ménages déjà présents sur la commune (la taille moyenne des ménages devant baisser de 2,71 en 2008 à 2,38 en 2022), ce desserrement représentant un tiers des besoins de construction entre 2008 et 2022 (43 logements sur 125 voir tableau ci-après).

Estimation des besoins en logements entre 2008 et 2022 (hors renouvellement du parc existant)								
	Rés. Princ. (RP)	Rés. Sec. (RS)*	Logts vacants (LV)	Total logts (TL)	Construction neuve 2008 à 2022	Pop ménages (PopM)	Taille moy Ménages (TMM)	Ménages
2022	435	9	14	458		1035	2,38	435
2008	310	9	14	333		840	2,71	310
2008-2022	125	0	0	125	125	195,3		125
* logts occasionnels inclus								
<i>Renouvellement</i> R = C-TL 2008-2022					R =	0		
<i>Desserrement des ménages</i> D = (PopM2008/TMM2022)-RP2008					D =	43		
<i>Variation Res Sec et Logts Vacants</i> RSLV2008-2022 = RS2008-2022+LV2008-2022					RSLV2008-2022:	0		
<i>Point mort 1999-2007</i> PtM2008-2022 = R+RSLV2008-2022+D					PtM2008-2022 :	43 logts		
<i>Effet démographique (apport extérieur de population)</i> ED2008-2022 = C-PtM2008-2022					ED2008-2022 =	82 logts		

NB : la synthèse du diagnostic et des enjeux de ce chapitre sont présentés en même temps que ceux relatifs au parc de logements (voir chapitre 4 ci-après).

4. Le parc de logements

4. Le parc de logements

4.1 Un parc de logements dominé par l'habitat individuel en accession

Totalisant 333 logements en 2008, le parc communal est constitué à 93 % de résidences principales et compte 3 % de résidences secondaires ou de logements occasionnels².

Les logements vacants représente 4% du parc soit un taux dans la moyenne des communes périurbaines de Tour(s)plus. Ce taux ne présage pas de déséquilibre lourd entre offre et demande de logements dans la commune.

Le parc communal est constitué à 98 % de maisons individuelles dont 78 % occupées par leur(s) propriétaire(s). Les logements de 4 pièces et plus représentent 81% du parc contre 50% dans l'ensemble de la communauté d'agglomération. Entre 1999 et 2008, la part des grands logements a progressé de 10 points à Druye alors qu'elle est restée quasiment stable à l'échelle de Tour(s)plus.

Répartition des logements collectifs et individuels

Source : INSEE, Recensement de la population

2008	En nombre			En %		
	Collectif	Individuel	Autre	Collectif	Individuel	Autre
Druye	5	326	2	1,5%	97,9%	0,6%
Communes périurbaines de Tour(s)plus	727	7 845	37	8,4%	91,1%	0,4%
CA Tour(s)plus	88 057	55 450	1 031	60,9%	38,4%	0,7%
Communes périurbaines du SCoT	4 672	42 701	328	9,8%	89,5%	0,7%
SCoT	91 036	83 960	1 285	51,6%	47,6%	0,7%
Département	104 292	185 371	2 339	35,7%	63,5%	0,8%

Les caractéristiques du statut d'occupation des logements correspondent également à celle d'une commune résidentielle. Les propriétaires y sont très présents (78%). A l'inverse, les locataires sont peu nombreux en particulier dans le parc social. Sur la dernière décennie la part des propriétaires a augmenté de trois points, la quasi-totalité des nouveaux logements étant occupée par leur propriétaire.

La situation est différente à l'échelle de la communauté d'agglomération où les locataires sont majoritaires et où la part des locataires du parc HLM a augmenté de trois points.

² Définitions :

« - Résidences secondaires : logements utilisés pour les week-ends, les loisirs ou les vacances, y compris les logements meublés loués (ou à louer) pour des séjours touristiques ;

- Logements occasionnels : logements ou pièces indépendantes utilisés occasionnellement pour des raisons professionnelles (par exemple, un pied-à-terre professionnel d'une personne qui ne rentre qu'en fin de semaine auprès de sa famille).

La distinction entre logements occasionnels et résidences secondaires est parfois difficile à établir ; c'est pourquoi, les deux catégories sont souvent regroupées. » Source : Insee.

Statut d'occupation des résidences principales*Source : INSEE, Recensement de la population*

2008	En nombre				En %			
	Propriétaire	Locataire privé	Locataire HLM*	Logé gratuit	Propriétaire	Locataire privé	Locataire HLM	Logé gratuit
Druye	243	57	3	7	78,4%	18,4%	1,0%	2,3%
Communes périurbaines de Tour(s)plus	6 304	894	702	122	78,6%	11,1%	8,8%	1,5%
CA Tour(s)plus	60 224	40 762	30 752	2 240	45,0%	30,4%	23,0%	1,7%
Communes périurbaines du SCoT	34 260	5 582	3 973	671	77,0%	12,5%	8,9%	1,5%
SCoT	82 873	44 535	33 382	2 686	50,7%	27,2%	20,4%	1,6%
Département	151 466	60 910	43 414	4 664	58,2%	23,4%	16,7%	1,8%

* La définition de l'INSEE diffère de celle de l'inventaire SRU donnant lieu à pénalités

Le parc de Druye se distingue des autres communes périurbaines de Tour(s)plus par une plus forte proportion de logements anciens (construits avant 1949) et une part plus importante de logements récents (construits depuis 1990).

Epoque de construction des résidences principales en 2008*Source : INSEE, Recensement de la population*

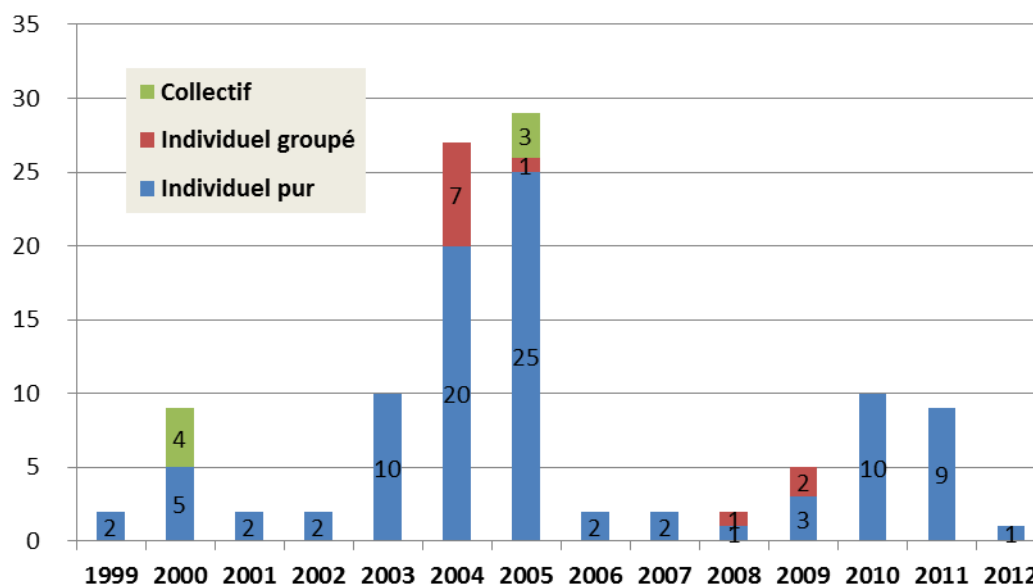
2008	En nombre				En %			
	Avant 1949	De 1949 à 1974	De 1975 à 1989	De 1990 à 2005	Avant 1949	De 1949 à 1974	De 1975 à 1989	De 1990 à 2005
Druye	113	35	59	82	39,1%	12,1%	20,4%	28,4%
Communes périurbaines de Tour(s)plus	1 801	1 241	2 638	2 013	23,4%	16,1%	34,3%	26,2%
CA Tour(s)plus	24 920	53 022	29 874	24 212	18,9%	40,2%	22,6%	18,3%
Communes périurbaines du SCoT	9 465	8 185	13 607	11 684	22,0%	19,1%	31,7%	27,2%
SCoT	31 563	58 564	38 739	31 679	19,7%	36,5%	24,1%	19,7%
Département	74 216	74 190	59 437	45 761	29,3%	29,3%	23,4%	18,0%

4.2 Un parc de logements qui se diversifie peu

Entre 1999 et 2012, 9 logements ont été mis en chantier chaque année sur la commune de Druye. Comme le montre le graphique ci-dessous, le rythme de production culmine dans les années 2004 et 2005 (année de la mise en service de l'A85). Même si la majorité des logements sont construits sur le mode de l'individuel pur, quelques opérations de petite taille apportent un début de diversification sous forme de logements individuels groupés et collectifs dans le bourg.

Nombre et type de logements commencés entre 1999 et 2012

Sources : MEDDE, Sitadel et Mairie de Druye



Si l'on rapproche le nombre des logements construits entre 1999 et 2008 (75 logements, Source : Sitadel) et l'augmentation constatée au sein du parc de logements communal au cours de la même période (81 logements supplémentaires, Source : INSEE, recensement) on constate que le renouvellement du parc s'est soldé par la disparition de 6 logements.

Renouvellement du parc de logements existants entre 1999 et 2008

Sources : INSEE, Recensement ; MEDDE, Sitadel ; Mairie de Druye

	Nombre de logements (TL / Recensement)	Logements construits de 1999 à 2008 (C)
2008	333	
1999	258	
1999-2008	75	
Renouvellement (C-TL 1999-2008) = 6		

On note également que le nombre de logements construits en 2011 et 2012 (10 au total) ne représente que 50% des objectifs de construction retenus par le PLH pour la période 2011-2016 (10 par an).

Des logements locatifs sociaux peu nombreux appelés à se développer

L'article 55 de la loi Solidarité et Renouvellement Urbain du 13 décembre 2000 définit pour les communes de plus de 3500 habitants l'obligation de disposer d'au moins 20% de logements.

Sur les 19 communes de Tour(s)plus, onze relèvent de l'article 55 de la loi SRU dont quatre comptent plus de 20% de logements sociaux.

Abritant 900 habitants en 2009, Druye n'est pas soumise à cette obligation réglementaire. Elle dispose à l'heure actuelle de quatre logements locatifs sociaux, gérés par Touraine Logement. La commune désire développer ce segment de son parc. Cette ambition se traduit dans le PLH communautaire par un objectif de production de 6 logements locatifs sociaux entre 2011 et 2016.

Le programme local de l'habitat 2011-2016 de Tour(s)plus

Druye, comme les quatre autres communes de l'ancienne communauté de communes de la *Confluence*, a intégré la Communauté d'agglomération Tour(s)plus au 1^{er} janvier 2010. Dès lors, elle participe aux politiques communautaires, parmi lesquelles le Programme Local de l'Habitat. Le second PLH de l'agglomération prévoit un maintien de la production (au regard des mises en chantier du PLH précédent). À l'échelle de Tour(s)plus, près de 1 600 logements doivent être construits chaque année, dont 350 locatifs sociaux (22% de l'offre globale). **L'objectif pour Druye est la construction de 10 logements par an, dont 1 locatif social** soit 0,6% des logements neufs et 0,3% des logements sociaux réalisés sur Tour(s)plus.

Au regard des principes et objectifs du SCoT de l'agglomération tourangelle, **l'ensemble des opérations d'habitat à venir, pour la commune de Druye, sont prévues en continuité de l'urbanisation existante**, à proximité des équipements et services du bourg et de la gare SNCF.

Par ailleurs, **des inflexions dans la taille des logements sont retenues par le PLH pour une meilleure adéquation de l'offre à la demande**. Ainsi, il s'agit de **diversifier l'offre, en proposant notamment des petits logements (T1 à T3)**. L'objectif est de maintenir sur la commune les jeunes ménages, notamment les décohabitants, actuellement contraints de quitter la commune, faute de logements adaptés et financièrement accessibles.

En matière de réhabilitation et de transformation des logements anciens, le PLH soutient la rénovation énergétique du bâti au sein du tissu existant. A Druye, le parc ancien est situé dans le bourg ancien (secteur de l'église) et dans des secteurs d'habitat diffus.

Les perspectives de développement résidentiel à moyen / long terme du SCoT

Au-delà de l'échéance du PLH actuel, le SCoT prévoit un fléchissement du développement résidentiel de la commune de Druye compte-tenu de son statut de commune périurbaine. L'objectif de production de logements neufs passerait ainsi à 8 logements par an entre 2018 et 2025 et 5 logements par an entre 2026 et 2030, soit un objectif global de 159 logements neufs à construire à Druye sur la période 2011-2030.

4.3 Du diagnostic... aux enjeux

Synthèse du diagnostic

- Une croissance démographique dépendante de l'afflux de personnes extérieures à la commune compte tenu du solde naturel négatif (nombre de naissances inférieur au nombre de décès) ;
- Des familles avec enfants largement majoritaires et en progression mais des jeunes couples et des retraités qui quittent la commune ;
- La baisse de la taille moyenne des ménages se poursuit sous le double effet du vieillissement des habitants et du desserrement des ménages ;
- A population constante, les besoins en logements sont donc de plus en plus importants ;
- Ces évolutions sont le résultat du vieillissement de la population même si le nombre de jeunes enfants progresse du fait de l'arrivée de nombreuses familles depuis 1999 ;
- L'offre nouvelle est majoritairement constituée de grands logements individuels (4 pièces et plus) inadaptés au logement des jeunes ménages et des personnes âgées isolées ;
- L'offre en logements locatifs (privés et sociaux) progresse peu et représente moins d'un logement sur cinq.

Enjeux

- Le maintien des jeunes ménages décohabitants et la poursuite de l'accueil de nouveaux habitants par une offre de logements diversifiée (en type et en taille) ;
- Le développement de logements à prix maîtrisés au plus près des commerces, services et équipements du bourg et de la gare ;
- L'adaptation de l'habitat existant aux évolutions démographiques (vieillessement, desserrement des ménages) et aux exigences du développement durable (performances énergétiques et qualité environnementale) ;
- L'optimisation de la consommation d'espace dans les projets d'habitat ;
- L'extension de l'école communale à court / moyen terme pour accompagner les objectifs de développement résidentiel inscrits dans le PLH 2011-2016 (10 logements par an).

5. Économie et services à la population

5. Économie et services à la population

5.1 Un tissu économique et un volume d'emplois en développement

Le recensement de la population de l'INSEE dénombre 171 emplois dans la commune de Druye en 2008 soit une hausse de 56 % depuis 1999 (76 emplois supplémentaires). Druye fait partie des communes de l'agglomération tourangelle qui ont connu la plus forte progression du nombre d'emplois au lieu de travail. L'indicateur de concentration d'emplois (nombre d'emplois pour 100 actifs occupés résidant dans la commune) a ainsi progressé de 10 points entre 1999 et 2007. Malgré tout, Druye occupe une place marginale au sein du marché de l'emploi de l'agglomération tourangelle (0,1 % des emplois).

Nombre d'emplois (au lieu de travail) et indicateur de concentration

Source : INSEE, Recensement de la population

	Nombre d'emplois		Évolution annuelle moyenne	Indicateur de concentration d'emploi	
	1999	2008		1999	2008
Druye	95	171	+ 6,8%	30,6	41,5
Communes périurbaines de Tour(s)plus	4 786	5 650	+ 1,9%	54,4	57,0
Tour(s)plus	125 582	143 314	+ 1,5%	118,9	124,1
Communes périurbaines du SCoT	27 626	35 222	+ 2,7%	60,7	66,8
SCoT	144 387	167 528	+ 1,7%	106,5	111,4

Le tissu économique communal est dominé par les établissements sans salarié (74% de l'ensemble des établissements implantés sur la commune). Trois secteurs d'activité dominant : le commerce, transports et services (41%), l'agriculture (26%) et la construction (19%).

Répartition des établissements par secteur d'activité au 31 décembre 2009

Source : INSEE, CLAP (connaissance locale de l'appareil productif)

	Total	%	0 salarié	1 à 9 salarié(s)	10 à 19 salariés	20 à 49 salariés	50 salariés ou plus
Ensemble	58	100	43	12	1	1	1
Agriculture	15	25,9	12	3	0	0	0
Industrie	1	1,7	1	0	0	0	0
Construction	11	19	6	4	0	0	1
Commerce, transports, services divers	24	41,4	20	3	1	0	0
dont commerce, réparation auto	9	15,5	7	1	1	0	0
Administration, enseignant, santé	7	12,1	4	2	0	1	0

Répartition des postes salariés par secteur d'activité au 31 décembre 2009

Source : INSEE, CLAP (connaissance locale de l'appareil productif)

	Total	%	0 salarié	1 à 9 salarié(s)	10 à 19 salariés	20 à 49 salariés	50 salariés ou plus
Ensemble	170	100	41	14	30	85	0
Agriculture	3	1,8	12	3	0	0	0
Industrie	0	0	1	0	0	0	0
Construction	101	59,4	16	0	0	85	0
Commerce, transports, services divers	21	12,4	7	14	0	0	0
dont commerce, réparation auto	16	9,4	2	14	0	0	0
Administration, enseignant, santé	45	26,5	15	0	30	0	0

En termes d'emplois salariés, la répartition diffère sensiblement. Le secteur de la construction arrive largement en tête (59%), suivi par l'administration (26%), le commerce, les transports et les services (12%). L'agriculture occupe la dernière place (1,8%).

5.2 Des liens étroits avec le marché de l'emploi du cœur de l'agglomération

Moins d'un actif occupé sur dix résidant à Druye (440 personnes) travaille dans la commune en 2008. Près des deux tiers des actifs occupés résidant à Druye (304 personnes) ont un emploi dans une autre commune de Tour(s)plus dont plus d'un tiers dans la commune de Tours (164). Un cinquième des actifs occupés travaillent hors de Tour(s)plus (dont 10,9 % en Indre-et-Loire hors du SCoT, 7,3 % dans le territoire du SCoT et 3,6 % hors du département).

54% des actifs occupés résidant à Druye sont employés ou ouvriers, 28% appartiennent aux professions intermédiaires et 11% à la catégorie cadres et professions intellectuelles supérieures.

Lieu de travail des actifs occupés résidant à Druye

Source : INSEE, Recensement de la population

2008	%
Druye	9,1%
Tours	37,3%
Communes urbaines de Tour(s)plus	20,9%
Reste de Tour(s)plus	10,9%
CC de l'Est Tourangeau	0,9%
CC du Val de l'Indre	1,8%
CC du Vouvrillon	4,5%
Reste Indre-et-Loire	10,9%
Hors Indre-et-Loire	3,6%

	%
Joué-lès-Tours	9,1%
Chambray-lès-Tours	5,5%
Saint-Pierre-des-Corps	2,7%
Saint-Cyr-sur-Loire	1,8%
La Riche	0,9%
Saint-Avertin	0,9%

Deux actifs travaillant à Druye sur trois (122 personnes sur 162) résident en dehors de la commune. La majorité d'entre eux (54%) résident à l'extérieur de Tour(s)plus dont 40% en dehors du SCoT.

71% des actifs occupés travaillant à Druye sont employés ou ouvriers, 19% appartiennent aux professions intermédiaires et 7% à la catégorie cadres et professions intellectuelles supérieures.

Lieu de résidence des actifs travaillant à Druye

Source : INSEE, Recensement de la population

2008	En %
Druye	24,6%
Tours	2,9%
Tour(s)plus (hors Druye)	18,7%
Reste SCOT	14,9%
Reste Indre-et-Loire	32,2%
Hors Indre-et-Loire	6,6%

5.3 Localisation du tissu économique dans la commune

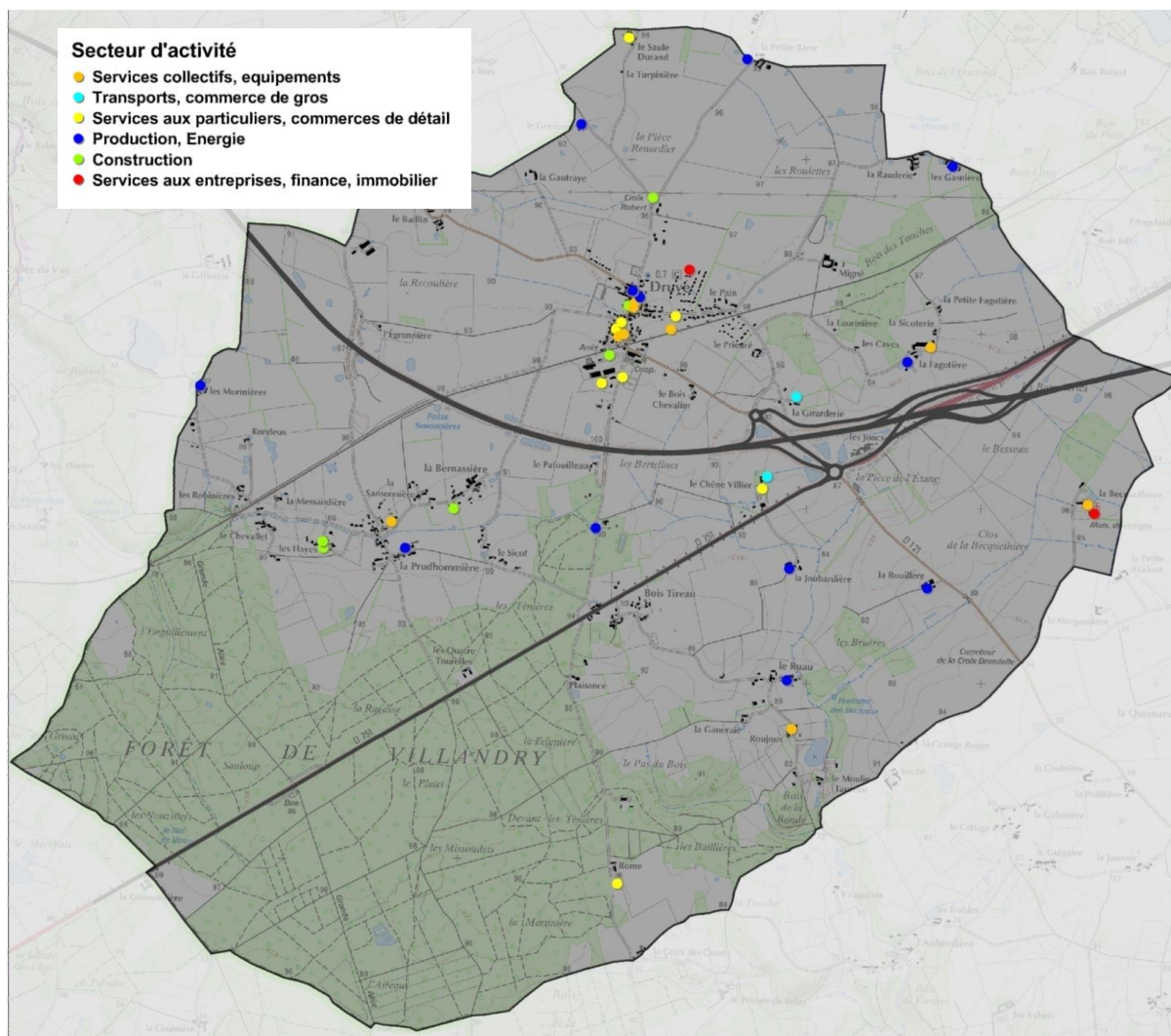
Les établissements non agricoles sont regroupés dans le bourg et dans la zone d'activité située au sud de la voie ferrée. Cette dernière s'est développée autour de la coopérative agricole.

Le reste des établissements, constitué en majorité d'exploitations agricoles, est réparti sur l'ensemble du territoire communal. On recense également une douzaine d'entreprises de services, de transports et de construction implantées dans les hameaux ou dispersés sur le plateau agricole.

Trois établissements regroupent 75% des emplois de la commune :

- Établissement Gascheau (travaux publics) : 92 salariés,
- Résidence Becthière (maison de retraite) : 26 salariés,
- Établissement Marché (vente de gros) : 10 salariés.

Localisation des établissements économiques à Druye



La proximité de l'échangeur de l'A85 et de la RD751 constitue le principal atout de la zone d'activités de Druye. A l'origine de l'implantation sur ce site des deux négoce en produits agricoles dans les années 1950-60, la voie ferrée ne contribue plus à l'attractivité de la zone, aucun établissement ayant recours à ce mode de transport. Compte-tenu de sa localisation en bordure de l'A85, la zone d'activités présente des enjeux importants d'insertion urbaine et paysagère.

5.4 L'agriculture, une activité économique omniprésente, mais marginalisée en termes d'emploi

Bien qu'ayant perdu près d'une centaine d'hectares entre 1999 et 2009, l'espace agricole occupe la moitié du territoire communal. L'industrialisation et la concentration des exploitations ont toutefois engendré une diminution sensible du nombre des emplois directement liés à l'activité agricole au sein de la commune (3 postes salariés pour 15 exploitations en 2010). Parallèlement, le développement des emplois dans d'autres secteurs d'activité dans la commune a contribué également à faire baisser la part de l'agriculture au sein des emplois disponibles sur la commune.

Pourtant, comme le souligne le diagnostic réalisé auprès de 16 exploitants, l'agriculture à Druye demeure une activité économique viable disposant d'atouts :

- un potentiel agronomique des sols qui permet une réelle diversité des types de cultures et des activités : polyculture, cultures fourragères, élevage en plein air, horticulture, maraîchage, etc. ;
- des investissements ou aménagements à long terme, comme l'irrigation, ont été réalisés ;
- les agriculteurs pensent pouvoir transmettre leur exploitation à des jeunes (la moitié des agriculteurs interrogés ont un repreneur) ;
- la proximité de l'agglomération et la très bonne desserte routière de la commune permettent de jouer la carte de la diversification et de l'agriculture de proximité (marché à la ferme notamment), même si le tourisme vert reste un chantier quasiment vierge à l'échelle de la commune de Druye.

5.6 Une offre de services à la population regroupée dans le bourg

5.6.1 Une offre de commerces et de services aux particuliers réduite



Druye accueille deux commerces non alimentaires dont 1 magasin de jardinage de plus de 300 m² implanté sur la zone d'activités et 1 petit commerce multi-services (café, dépôt de pain, pâtisserie et épicerie) situé dans le bourg. Un salon de coiffure est également implanté à proximité du multiservice.

Un marché se tient à la ferme des Morinières (située en limite de commune, à 2,5 km à l'ouest du bourg), une fois par mois. Il regroupe une dizaine de producteurs locaux.

Dans ce contexte, les habitants dépendent très largement de l'offre de commerces et services des communes voisines (moyennes surfaces situées le long de la RD751 à Azay-le-Rideau et Joué-lès-Tours ; petits commerces et marché hebdomadaire de Savonnières, Azay-le-Rideau, Ballan-Miré ou Artannes ; grandes surfaces et commerces spécialisés du centre de l'agglomération tourangelle aisément accessibles depuis le réseau routier et autoroutier.

On soulignera également l'absence de service ou d'équipement dédié au tourisme. La commune compte en effet quelques chambres d'hôtes, mais pas d'hôtel, ni de camping ou de restaurant.

5.6.2 Des équipements publics diversifiés dont les capacités d'accueil sont limitées

Compte-tenu de sa petite taille, la commune de Druye dispose d'une offre relativement diversifiée d'équipements publics regroupés dans le centre-bourg :

- un pôle principal regroupant la mairie, le bureau de poste, l'école primaire et la bibliothèque municipale ;
- une salle polyvalente d'une capacité de 258 places ;
- un cimetière situé au nord de l'église ;
- un espace dédié aux sports et loisirs situé au sud de la voie ferrée à proximité de la zone d'activités ; ce dernier regroupe actuellement un terrain de tennis, un terrain de football, une aire pour les jeux de boule et un terrain multisport ;
- une gare SNCF située à proximité du pôle de la mairie (mais dont le bâtiment principal est à l'abandon).

Ces différents équipements participent à l'animation du bourg et à la qualité de vie des habitants de Druye. Certains d'entre eux sont peu mis en valeur, notamment en raison du traitement sommaire des espaces publics qui les desservent.

La commune accueille sur la frange est de son territoire, au lieu-dit la Becthière, une maison de retraite (établissement privé d'hébergement pour les personnes âgées dépendantes) d'environ 60 places dont la fermeture est annoncée en 2014.

5.6.3 Besoins et perspectives

La croissance de la population communale attendue pour les prochaines années nécessite d'envisager le développement d'un certain nombre d'équipements communaux.

C'est tout d'abord le cas de la station d'épuration. Un nouvel équipement est en cours de construction, à une distance d'environ 1 km au nord-ouest du centre-bourg, afin de répondre aux insuffisances de la station actuelle (rue des Patureaux) et d'accroître la capacité de traitement des eaux usées de la commune dès 2013 et ainsi permettre l'aménagement de nouvelles zones à urbaniser.

L'extension de l'école communale est également envisagée dans un avenir proche (sur le site actuel ou plus à l'est sur le site de Bourdeau), les projections des effectifs scolaires basées sur les évolutions démographiques retenues par le PLU correspondant à un besoin de deux classes supplémentaires à l'horizon 2020.



Le cimetière communal nécessite également des travaux d'extension et d'amélioration de ses accès en lien avec le projet de zone d'extension urbaine situé à l'ouest.



La municipalité s'interroge également sur la possibilité d'étendre la salle polyvalente actuelle située à côté de l'église Saint Pierre.

Enfin, se pose également la question de la reconversion des bâtiments occupés par la maison de retraite de la Becthière (établissement hébergeant des personnes dépendantes, situé à 4 km au sud-est du bourg) prévue vers 2016-2017.

5.6.4 Le renforcement des réseaux de communications numériques

Les technologies de l'information et de la communication et les usages liés à l'internet occupent une place croissante dans notre vie quotidienne. C'est le cas pour les particuliers et les entreprises mais également pour tout ce qui concerne l'accès aux services publics. Le déploiement d'infrastructures de communications électroniques à très haut débit (50 Mbit/s et plus) représente donc un enjeu majeur aussi important que l'extension du réseau téléphonique dans les années 1960-1970. Cet enjeu est à l'origine du lancement en juin 2010 du programme national pour le très haut débit³. Les objectifs de ce plan ont été redéfinis par la feuille de route présentée par le gouvernement en février 2013 qui prévoit que la moitié des Français ait accès au très haut débit d'ici à 2017 et l'ensemble des foyers d'ici à 2022.

Afin de doter l'ensemble du territoire de la communauté d'agglomération de réseaux haut débit et très haut débit, la communauté d'agglomération a délégué à Tours Métropole Numérique (TMN) la création et l'exploitation d'une part, d'un réseau en fibre optique dans les parties urbanisées les plus denses et les zones d'activité et d'autre part, le déploiement de la technologie herztienne Wimax (10 Mbit/s) dans les parties du territoire non couvertes par le réseau ADSL (zones dites blanches).

Au sein de la communauté d'agglomération, 180 kilomètres de réseau de fibre optique ont été déployés depuis 2007, desservant l'ensemble des répartiteurs téléphoniques présents sur le territoire ainsi que les zones d'activités économiques (224 entreprises sont déjà raccordées et environ 1100 bâtiments publics ou privés, situés à moins de 100 mètres du réseau, sont raccordables).

³ Pour faciliter les déploiements de la fibre optique jusqu'à l'abonné (FttH), les opérateurs de communications électroniques ont l'obligation de mutualiser la partie terminale de leurs réseaux qui sera gérée par un opérateur unique. La loi de modernisation de l'économie de 2008 et ses décrets d'application imposent en outre désormais aux maîtres d'ouvrage le câblage en fibre optique des bâtiments collectifs neufs de locaux à usage professionnel ainsi que des bâtiments de logements ou des bâtiments mixtes. Source : MEDDE, CETE de l'Ouest, *Aménagement numérique du territoire*, site internet : <http://www.ant.equipement.gouv.fr>, mai 2013.

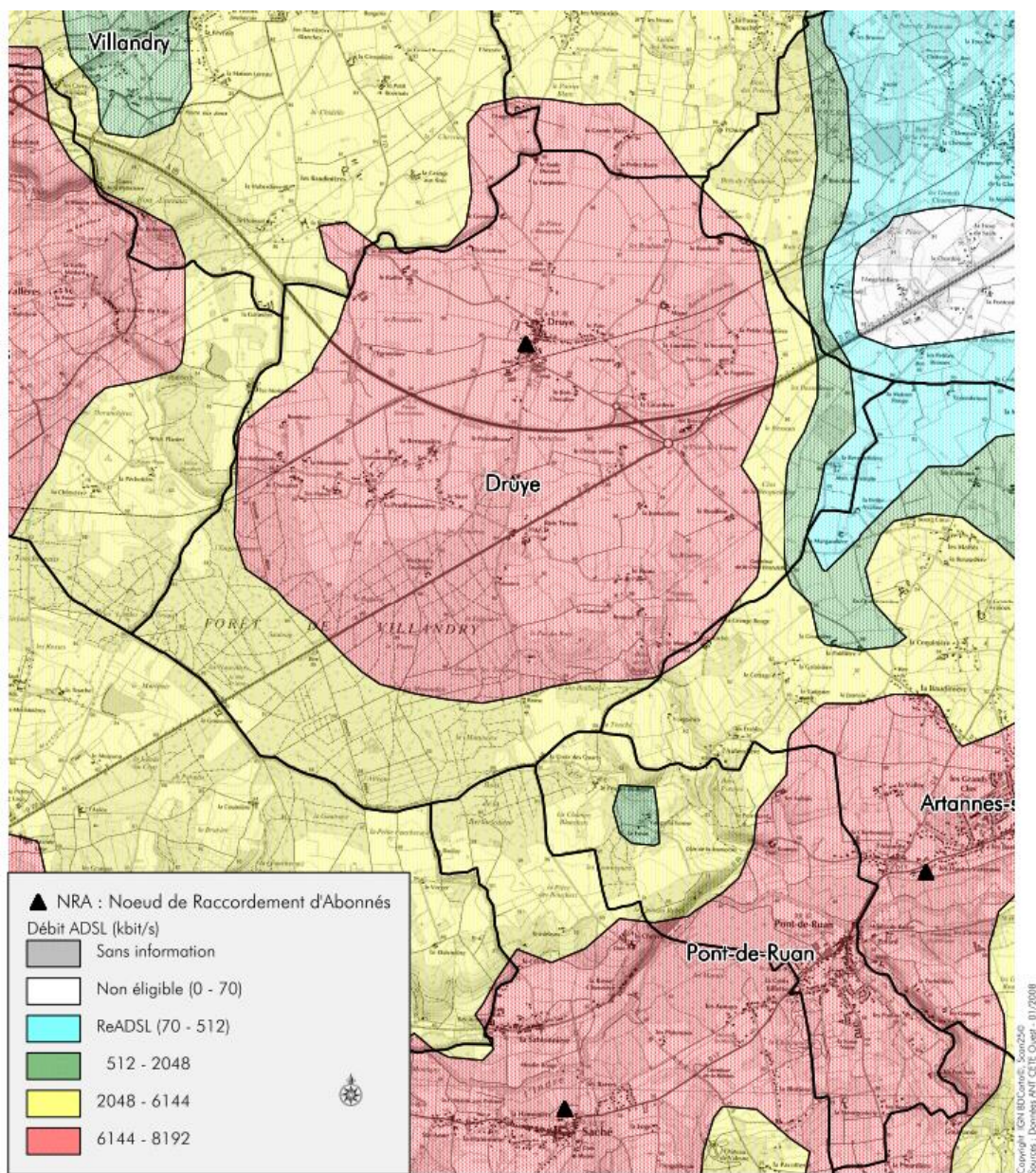
SFR et Orange prévoit d'ores et déjà le déploiement du très haut débit jusqu'à l'abonné sur Tours et les communes de la première couronne entre 2011 et 2020.

Actuellement, la commune de Druye est desservie par le réseau ADSL haut débit. Les débits décroissent de façon concentrique du bourg (proche du central téléphonique raccordé au réseau de fibre optique) vers la périphérie, soit des débits dépassant 8 à 2 Mbit/s sur la majeure partie du territoire. Seule l'extrémité est de la commune dispose de débit inférieur à 2 Mbit/s (La Becchière, voir carte ci-après).

Pour permettre à tous les habitants de l'agglomération tourangelle, quelle que soit leur implantation géographique d'accéder au réseau internet haut débit (minimum de 2Mbit/s), Tour(s)plus a chargé Tours Métropole Numérique, l'aménageur numérique, en partenariat avec trois opérateurs spécialisés, d'assurer la fourniture et la pose d'un boîtier de connexion sans fil (technologie WiMAX) dans les zones non couvertes par l'ADLS (zone blanche).

Zone de couverture ADSL par débit

Source : DDT 37/SUH



5.7 Économie et services à la population : du diagnostic... aux enjeux

Synthèse du diagnostic

- Un tissu économique en expansion, dominé par les services collectifs (administrations, équipements publics et établissements privés de santé) et les services aux particuliers (dont commerces) ;
- Une zone d'activité disposant d'une bonne accessibilité routière et ferroviaire ;
- Une offre en commerces et services limitée à Druye mais relativement abondante et diversifiée dans les communes limitrophes (dans un rayon de 5 à 10 km) ;
- Une agriculture qui occupe une part importante de l'espace communal mais qui pèse peu en termes d'emplois ;
- L'absence d'activités touristiques sur le territoire communal ;
- Des équipements regroupés dans le centre-bourg mais aux capacités limitées

Enjeux

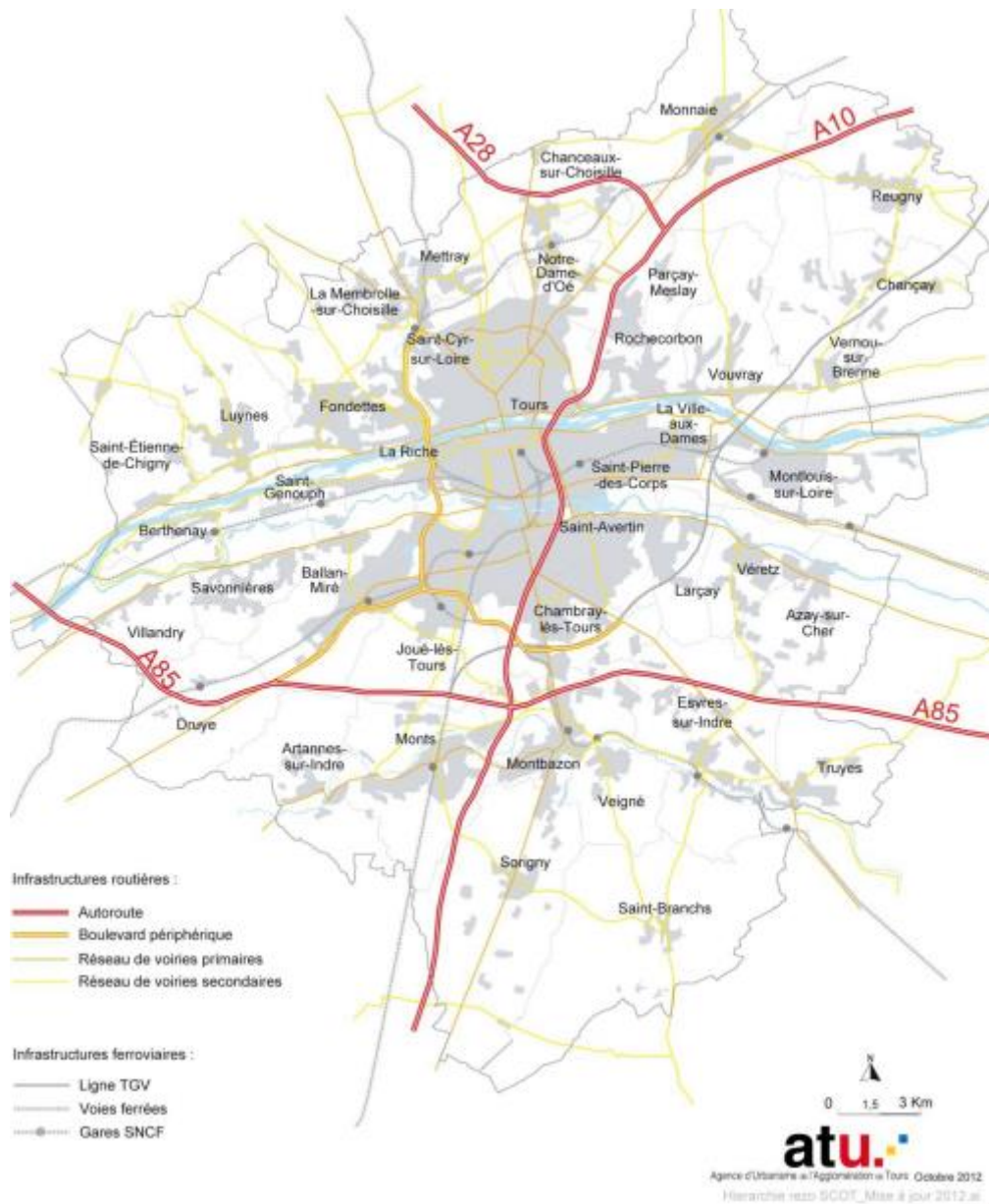
- La poursuite de l'accueil d'activités économiques au sein de la zone communale, proche du bourg et de l'échangeur autoroutier, en évitant d'empiéter sur les terres cultivées ou présentant un bon potentiel agronomique ;
- L'accueil des activités non nuisantes (commerces, services, petit artisanat) au sein du bourg ;
- Le développement de l'agriculture de proximité et de l'économie verte ;
- Le développement de la vocation touristique de Druye, en valorisant l'activité agricole et les patrimoines naturel et bâti de la commune ;
- La mise en valeur des espaces publics du bourg et le développement des équipements communaux pour répondre aux perspectives de développement démographique à court et moyen termes (cf. PLH et SCoT).

6. Les réseaux de transports et les mobilités

6. Les réseaux de transports et les mobilités

6.1 Des infrastructures routières qui contribuent à l'attractivité communale

La desserte routière de la commune a longtemps reposé sur un axe principal, la RD751 reliant Tours à Chinon, doublé à la fin du XIX^e siècle par une voie ferrée reliant les deux villes. La mise en service du tronçon ouest du périphérique et de l'A85 au milieu des années 2000 a considérablement renforcé l'accessibilité routière de la commune et explique le développement économique et surtout résidentiel observé au cours des dix dernières années (voir ci-avant).



L'absence de desserte par le réseau de bus suburbain et la faiblesse de la desserte ferroviaire et le faible temps de parcours pour arriver au centre de l'agglomération par le réseau routier favorisent l'usage généralisé de l'automobile à Druye. Le taux d'équipement automobile très élevé et en progression des ménages (96% en 2008 contre 78% en moyenne dans la communauté d'agglomération) et la part de l'automobile dans les déplacements domicile-travail (plus de 86% contre 77% en moyenne dans Tour(s)plus) en témoignent.

6.2 Une hausse des trafics routiers sur le réseau principal

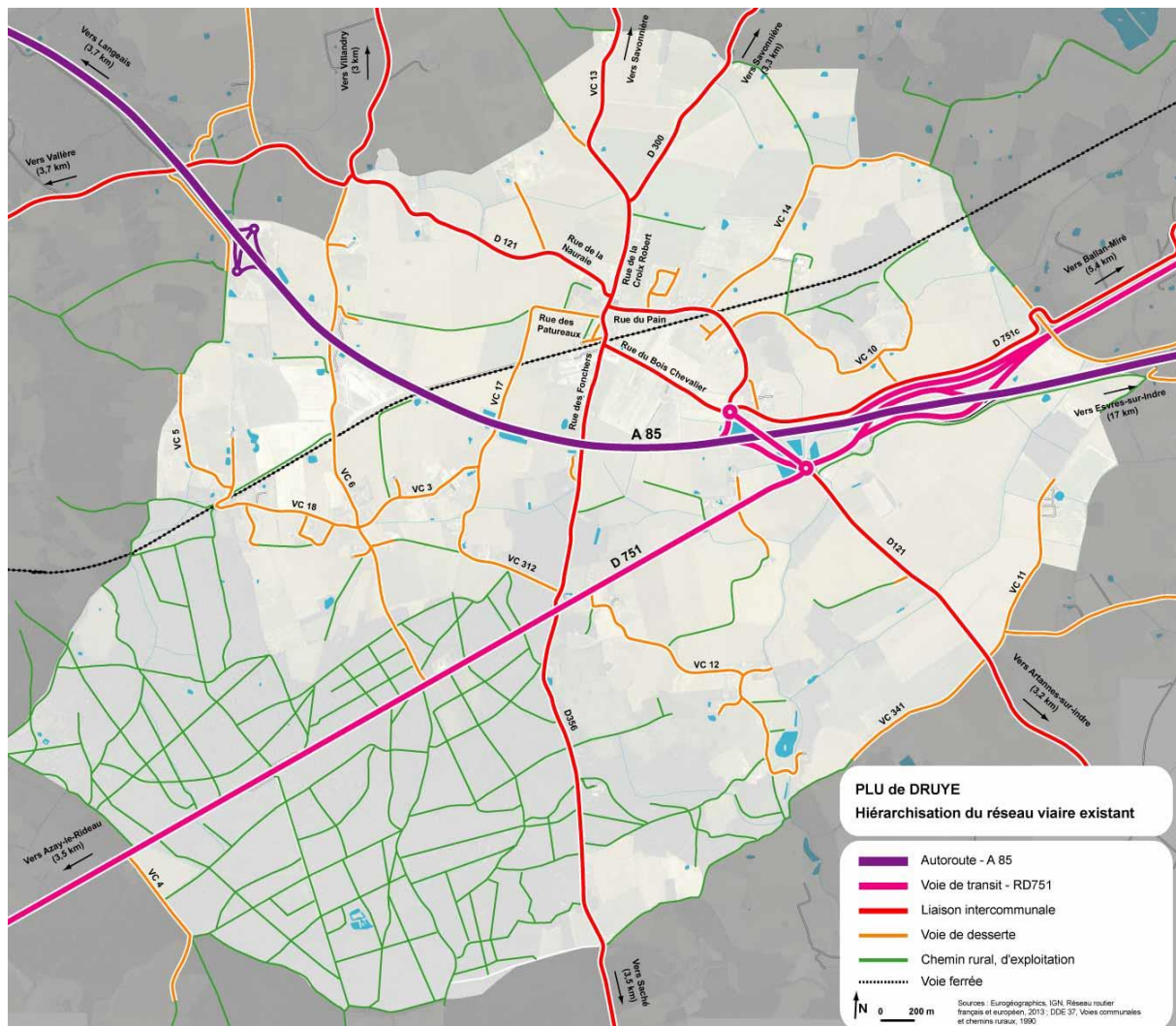
Après une baisse sensible du trafic routier comptabilisé sur la section est de la RD 751 (boulevard périphérique) entre Druye et Ballan-Miré en 2008 (-10%) consécutive à la mise en service en 2007 du tronçon est de l'A 85 reliant Druye à Bléré, on observe depuis 2010 une hausse modérée du trafic (+1,5% en 2010 et +2,5% en 2011) pour un volume journalier de plus de 24000 véhicules.

La section ouest supporte un trafic routier journalier quatre fois plus faible mais en progression continue, ce dernier passant de 6661 véhicules en 2008 à 7177 en 2011 (+7,7%).

Le trafic comptabilisé sur la RD121, principale voie de liaison intercommunale nord-sud, demeure stable autour de 1250 véhicules sur la section nord (traversant le bourg) et 2600 véhicules sur la section sud (en amont de l'échangeur de la RD751) entre 2007 et 2009.

6.3 Un réseau viaire secondaire en étoile convergeant vers le bourg

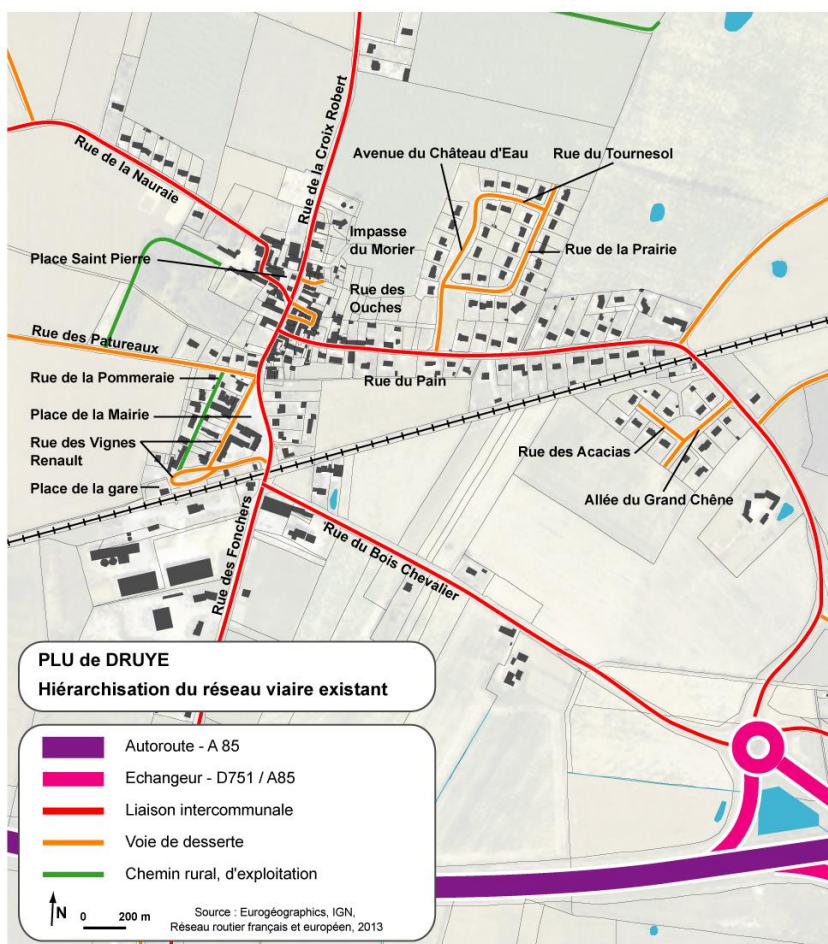
Hiéarchisation du réseau viaire de Druye



Alors que le réseau primaire (A85, D 751) s’organise selon une direction est-ouest et relie Druye aux principales villes voisines (l’agglomération de Tours à l’est et Azay-le-Rideau et Chinon à l’ouest, Langeais au nord-ouest), le réseau secondaire, organisé en étoile et constitué de voies rurales déjà existantes au début du XIXe siècle (cf. carte d’Etat-Major), relie le bourg de Druye aux bourgs des communes voisines : Vallères, Villandry et Savonnières au nord ; Saché et Artannes au sud. Ce dernier est peu hiérarchisé et conserve les caractéristiques d’un réseau rural, y compris dans plusieurs secteurs urbanisés et notamment au niveau des cinq entrées du bourg.

Le réseau secondaire est quasi-inexistant dans le quart sud-ouest de la commune, en raison de la présence de la forêt. La RD751 constitue la seule voie automobile qui traverse le massif.

6.4 Des voies et des espaces publics à valoriser et à partager entre les différents modes de déplacements dans le bourg



L’usage généralisé de l’automobile dans les déplacements quotidiens a conduit à réserver aux véhicules la majeure partie de l’espace public disponible au détriment des modes doux, y compris dans les secteurs urbanisés. Ce constat est particulièrement vrai pour les communes rurales comme Druye où les voies et les espaces publics ont été conçus à une époque où l’enjeu de la cohabitation de la voiture avec les autres modes ne se posait pas. De ce point de vue, le bourg de Druye apparaît comme un espace particulièrement contraint : l’étroitesse des rues et la présence de poids lourds et d’engins agricoles expliquent la faible place dévolue aux circulations non motorisées au sein de l’espace public.

Au-delà des enjeux liés à la sécurité (auxquels la commune s’efforce de répondre par des aménagements incitant à la modération de la vitesse des véhicules, notamment par la mise en place de ralentisseurs), l’aménagement des espaces publics du bourg de Druye présente des enjeux d’accessibilité pour les personnes à mobilité réduite (voir ci-après) et de mise en valeur paysagère. Les sites à requalifier en priorité sont les entrées de bourg sud, nord, ouest et est, les principaux carrefours au nord du bourg et les abords de certains équipements publics (église, cimetière, gare).

À défaut de pouvoir détourner la circulation des camions et des engins agricoles du bourg (l’ensemble du réseau routier communal y convergeant et aucune voie de contournement n’étant

projetée), la municipalité souhaite développer un réseau de liaisons douces circulaire reliant le bourg existant, les équipements et les secteurs d'extension urbaine récents et futurs.

6.5 Les transports collectifs

La commune de Druye n'est desservie ni par le réseau suburbain de Fil Bleu ni par le réseau Fil Vert du conseil général. En revanche, la commune est desservie par le réseau de trains express régionaux (TER) du Centre (ligne Tours-Chinon).

6.5.1 Une offre en transport ferroviaire attractive mais encore insuffisante

Druye fait partie des rares communes périurbaines du SCoT bénéficiant de la présence d'une gare sur son territoire. Le train demeure néanmoins un mode de transport peu utilisé par les habitants (environ 150 voyageurs comptabilisés par semaine en gare de Druye en 2008 soit quatre fois moins qu'à Ballan-Miré). La desserte de Druye a toutefois été récemment renforcée avec 10 arrêts par jour dans le sens Chinon-Tours et 8 par jour dans le sens Tours-Chinon depuis janvier 2012 et un temps d'accès à la gare de Tours de 20 mn inférieur à celui nécessaire pour s'y rendre en voiture (25 mn hors temps de stationnement).

Cette ligne ferroviaire est toutefois soumise aux contraintes de l'infrastructure à hauteur de Joué les Tours. En effet, la convergence des trois branches ferroviaires venant du sud (Chinon, Loches et Poitiers) forme un « bouchon » qui limite l'augmentation des dessertes. Cette congestion est principalement due à la ligne de Poitiers, qui accueille aujourd'hui des TGV, des TER et des trains de marchandises. Les autorités en charge du transport ferroviaire précisent que la mise en service du prolongement de la LGV en 2016 ne devrait pas améliorer la situation.

D'autres solutions doivent donc être étudiées pour pouvoir augmenter les dessertes sur les lignes de Chinon et de Loches. Des hypothèses sont apparues lors du groupe de travail « étoile ferroviaire » mené en 2010 par le SMAT. Des études conduites par la région Centre, RFF et la SNCF ont été réalisées en 2012 pour étudier différents scénarios d'amélioration de la desserte de l'étoile ferroviaire du SCoT de l'agglomération tourangelle. Les conclusions de cette étude serviront de base aux actions à mener sur les différentes lignes dans le cadre du nouveau contrat entre l'agglomération et la Région 2014-2019.



6.5.2 Les transports scolaires

Le service de transports scolaires à Druye est assuré par un syndicat intercommunal (le SIGEC) se substituant à la communauté de communes de Confluence dissoute le 31/12/2009.

Ce service assure la desserte de 6 établissements scolaires situés dans les communes de l'ex Confluence dont le collège de Ballan-Miré ainsi que les lycées public Jean Monnet et privé Saint Gatien à Joué lès Tours. Au cours de l'année 2011-2012, 46 élèves ont été transportés à Druye : 32 vers le collège René Cassin à Ballan-Miré, 3 vers le lycée J. Monnet et 11 vers le collège et le lycée Saint Gatien à Joué les Tours.

Le contrat de transports scolaires du SIGEC a été renouvelé en 2012. Les objectifs du nouveau marché redéfinis par les communes concernées sont :

- maîtriser les coûts de transports scolaires pour les communes et les familles ;
- prendre en compte le nouveau périmètre du PTU ;
- sécuriser les circuits en regroupant les arrêts ;
- améliorer les temps de transport notamment pour les enfants de Villandry et Druye.

6.5.3 Un service de transport à la demande pour les personnes à mobilité réduite

Fonctionnant sur le périmètre des transports urbains, ce service propose aux personnes à mobilité réduite un transport porte-à-porte sur réservation (déficients visuels, en fauteuil ou marchant difficilement avec carte d'invalidité à 80%).

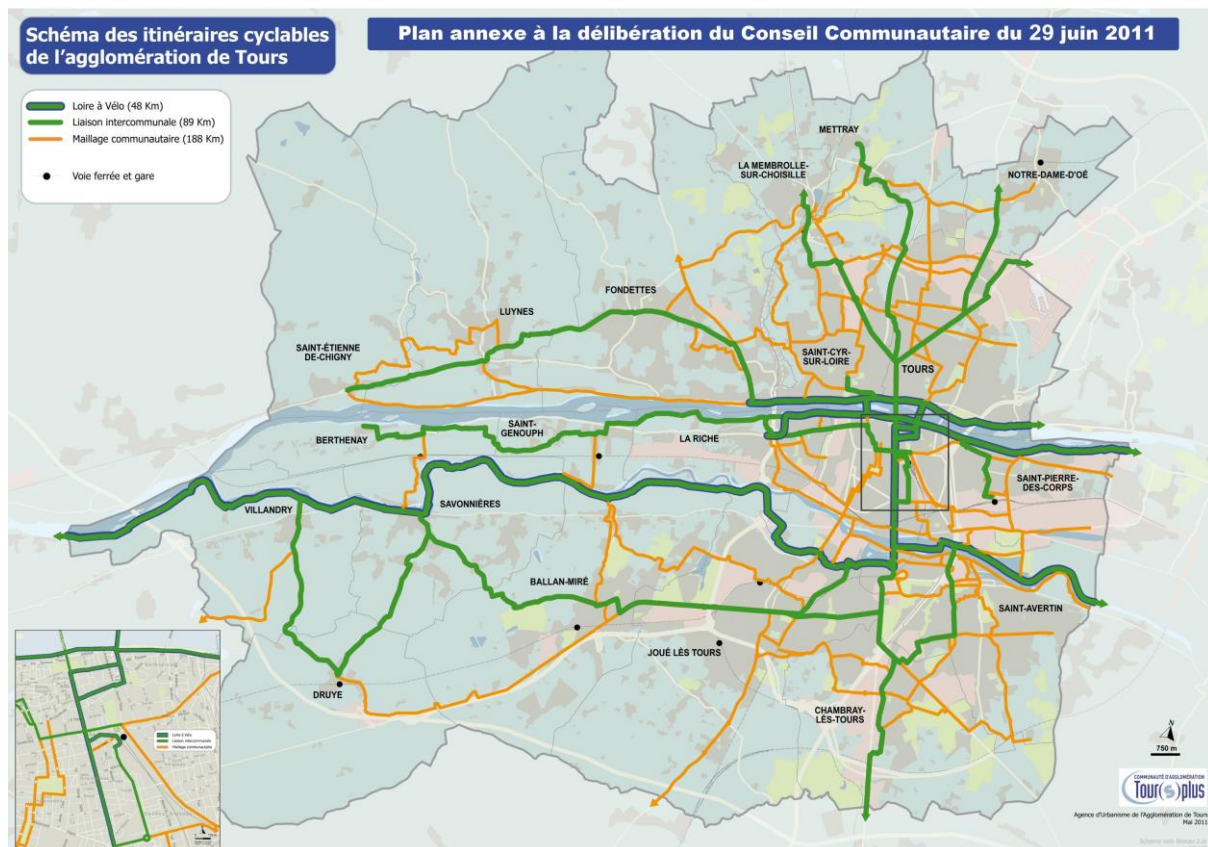
6.6 Une politique de « transport partagé » qui émerge

Dans le domaine du « transport partagé », la ville de Druye souhaite également promouvoir le covoiturage. Les personnes intéressées peuvent accéder directement à l'aire de covoiturage aménagée par le Conseil Général d'Indre-et-Loire située à proximité de l'échangeur de la D751 (accès direct depuis la R751c).

6.7 Le réseau vélos / piétons

6.7.1 L'intégration de la commune dans le schéma cyclable de l'agglomération tourangelle

Les communes de la communauté de communes de la Confluence ont intégré la communauté d'agglomération Tour(s)plus au 1^{er} janvier 2010, année de la révision du schéma directeur cyclable de l'agglomération. Le schéma cyclable révisé intègre donc les communes de l'ex communauté de communes. Deux itinéraires inscrits dans le schéma cyclable de Tour(s)plus desservent la commune de Druye. Ces derniers assurent la liaison entre le bourg et l'itinéraire Loire à vélos (via Villandry et Savonnières) et entre le bourg et les centres-villes de Ballan-Miré et Joué les Tours.



6.7.2 Des circulations douces à développer entre le bourg et les quartiers limitrophes

Situé sur le plateau de Champeigne, dépourvu de relief, le bourg de Druye se prête à la pratique du vélo et de la marche à pied.

La faible étendue du bourg autorise l'usage du vélo et de la marche à pied de façon quotidienne. Le bourg ancien comporte déjà plusieurs ruelles et impasses pouvant être prolongées vers les secteurs d'urbanisation récents et futurs. Les espaces situés au sud des voies ferrées (zone d'activité et surtout zone de loisirs) mériteraient également de disposer d'itinéraires de liaison piétons-vélos sécurisés en direction du bourg.

6.7.3 Un réseau d'itinéraires de randonnée en cours de création

Au-delà des déplacements quotidiens en périphérie du centre-bourg, le réseau de circulations douces peut également participer au rayonnement touristique de la commune à plus grande échelle. La proximité de l'itinéraire touristique interrégional Loire à vélo dans la vallée du Cher (à 5 km au nord du bourg vers Villandry ou Savonnières) constitue un atout à valoriser pour inciter à la découverte de Druye par les nombreux touristes locaux et étrangers qui fréquentent le Val de Loire.

Ceci suppose de procéder à l'identification préalable d'itinéraires adaptés à la pratique de la marche à pied et du vélo et qui permettent de découvrir les parties les plus intéressantes du territoire communal. De ce point de vue, l'accès de ces modes à la partie sud de la commune, rurale et boisée, constitue un enjeu important, mais qui nécessite des aménagements pour sécuriser la traversée de l'autoroute au niveau des ponts automobiles ainsi que celle de la RD751 (au niveau de l'échangeur et le long de sa traversée de la forêt de Villandry). Une réflexion est aussi à mener sur les aménagements pouvant accompagner ces itinéraires (aires de pique-nique, panneaux d'informations, etc.).

Deux boucles de randonnées sont en cours de création sur la commune de Druye : l'une de 7 km au départ de la mairie de Druye en direction de la Fagotière et l'autre de 9 km au départ du Ruau en direction du Prieuré de Relay (situé sur la commune de Pont-de-Ruan) et de la forêt de Villandry.

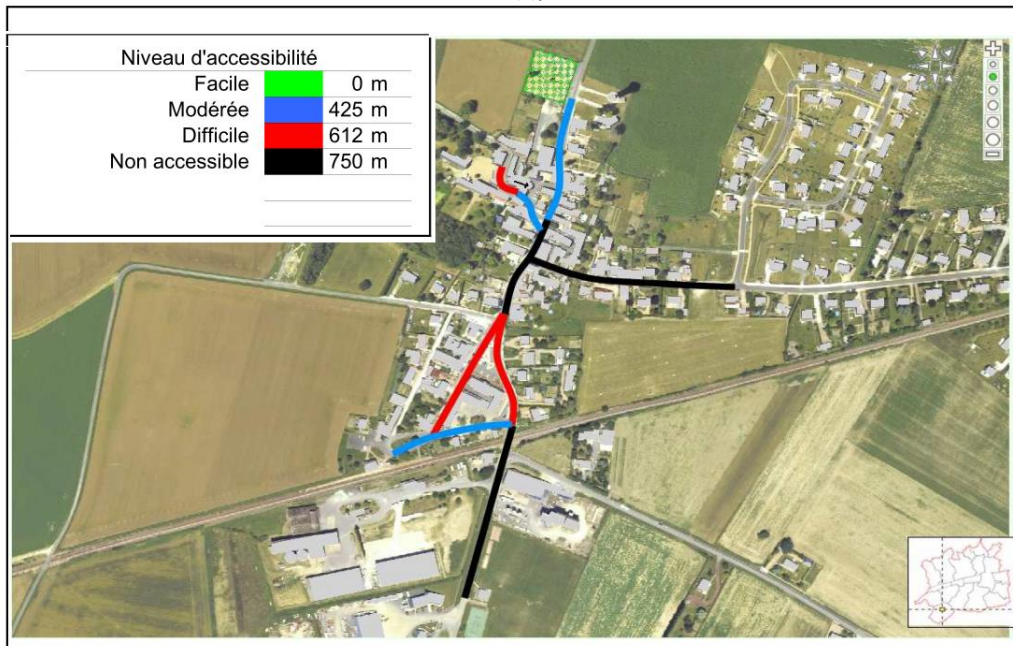
6.8 L'accessibilité des espaces et équipements publics aux personnes handicapées

La loi du 11 février 2005 pour l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées prévoit la mise en accessibilité des transports, du bâti et des espaces publics de manière à rendre accessible l'ensemble d'un trajet effectué par une personne dont la mobilité est réduite (PMR). L'ensemble de ces actions doit contribuer à l'amélioration de l'accessibilité pour tout individu et en tout point de territoire.

Concernant l'élaboration des plans de mise en accessibilité de la voirie et des espaces publics, la démarche est harmonisée par les services techniques de Tour(s)plus sur l'ensemble du territoire de la communauté d'agglomération. Dans ce cadre, un diagnostic a été réalisé en 2011 à l'échelle du bourg de Druye. La carte ci-dessous constitue une synthèse du niveau d'accessibilité des différents itinéraires existants. Afin de favoriser la mobilité des personnes réduites sur ces itinéraires, la commune a décidé d'intégrer la notion d'accessibilité à chaque nouvel aménagement de voirie.

Niveau d'accessibilité des itinéraires dans le bourg de Druye

Source : Tour(s)plus, 2012



6.9 Du diagnostic... aux enjeux

Synthèse du diagnostic

- Les nouvelles voies de transit ont permis d'améliorer l'attractivité de la commune mais coupent le territoire en deux ;
- La quasi-totalité des déplacements quotidiens (domicile-travail en particulier) sont effectués en voiture ;
- Un réseau de voies intercommunales qui converge vers le bourg, source de nuisances pour les habitants et de contraintes pour l'aménagement de l'espace public en faveur des modes de déplacements non motorisés et plus encore pour les personnes à mobilité réduite ;
- Un développement urbain du bourg en « doigts de gant » le long des axes existants, qui pénalisent les déplacements non motorisés ;
- Une desserte ferroviaire peu utilisée et un site de la gare peu valorisé ;
- Un réseau de voies piétonnes et cyclables sous-développé entre le bourg et les extensions récentes ;
- Aucun itinéraire de randonnée sur la commune, mais un réseau dense de chemins ruraux et forestiers dans le quart sud-ouest du territoire communal.

Enjeux

- La promotion des déplacements non motorisés entre le bourg, les zones communales d'activités et de loisirs et les secteurs d'urbanisation récente et future et les hameaux ;
- L'amélioration de l'accessibilité pour les personnes à mobilité réduite des espaces publics du bourg (rue du Pain et des Fonchers en priorité), de la zone d'activités et de la zone de loisirs au sud des voies ferrées ;
- La mise en valeur du site de la gare et la sécurisation des accès pour les modes doux en particulier à l'est du bourg et depuis le sud de la commune ;
- Le développement d'itinéraires piétonniers et cyclables pour les déplacements de loisirs permettant de faire découvrir le patrimoine naturel et bâti de la commune aux habitants et aux touristes de passage.

7. L'organisation et les caractéristiques des espaces urbanisés de Druye

7. Organisation et caractéristiques des espaces urbanisés

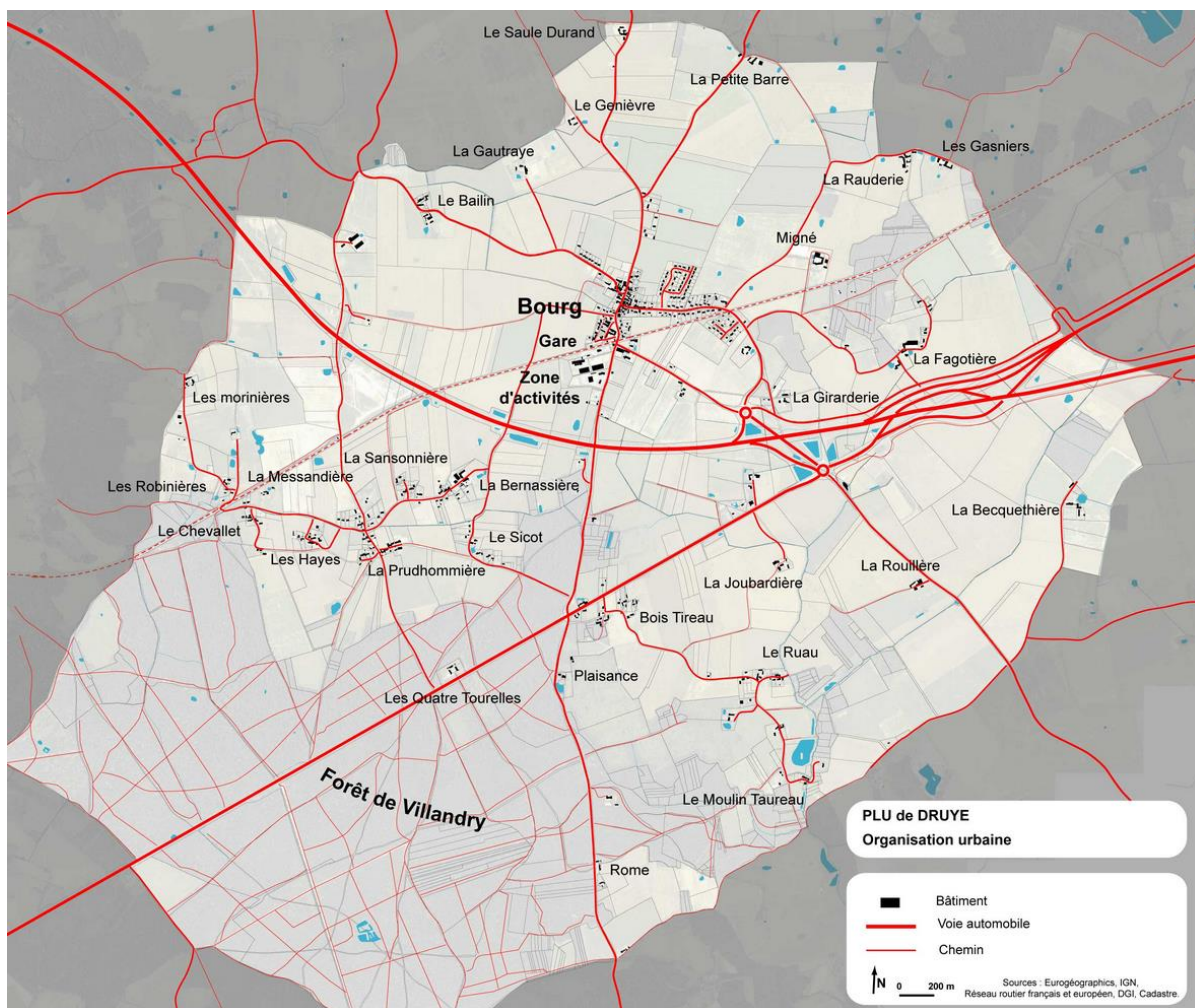
7.1 Présentation des espaces urbanisés de la commune

Malgré des transformations importantes depuis une dizaine d'années, Druye demeure une commune aux caractéristiques rurales, faiblement peuplée et peu urbanisée. Le caractère très récent du développement urbain concentré à la périphérie du bourg et la faiblesse du mitage des espaces agricoles expliquent cette situation.

Au sein des espaces urbanisés de la commune, on distingue :

- le bourg de Druye, situé au nord de la voie ferrée, peu dense et dont l'emprise récente s'est fortement dilatée, les extensions récentes ayant été localisées aléatoirement le long des voies intercommunales desservant le bourg aux quatre points cardinaux ;
- la zone d'activités, prolongeant le bourg entre la voie ferrée et l'autoroute, bordée à l'est par la zone de loisirs communale ;
- des hameaux regroupés au sud-ouest de l'autoroute, le long de l'ancienne ligne de défrichement de la forêt de Villandry, à quelques centaines de mètres de la lisière actuelle ;
- des sites d'exploitation agricole et quelques poches d'habitat et d'activité isolées (anciennes fermes ou grandes propriétés) disséminés au nord et au sud-est de la commune.

Organisation urbaine de la commune de Druye



7.2 Le Bourg et ses extensions

Couvrant une dizaine d'hectares, le bourg de Druye s'est développé à l'intersection des voies reliant Druye aux bourgs voisins. Il est constitué de deux espaces distincts, d'une part l'ancien bourg regroupé autour de l'église et une extension plus récente aménagée autour de la mairie et de l'école (le bâtiment de la mairie actuelle datant de 1870), plus au sud, à proximité de la gare (construite en 1905).

7.2.1 Le bourg ancien (autour de l'église)

Le bourg ancien correspond à la partie nord du bourg actuel. Couvrant environ 3 hectares, elle englobe les constructions situées autour de l'église Saint-Pierre au nord d'un axe est-ouest correspondant à la rue des Pâtreaux.

Ce secteur est caractérisé par un tissu urbain compact, très minéral présentant des densités résidentielles élevées (de 30 à plus de 50 logements à l'hectare pour les îlots les plus denses, situés à l'ouest de la rue de la Croix Robert).

La plupart des bâtiments sont accolés et implantés à l'alignement des voies. En l'absence de bâtiment, la limite entre espace public et espace privé est généralement matérialisée par un mur.

Bourg de Druye en 1820

Source : Archives départementales d'Indre-et-Loire, Cadastre Napoléonien





L'espace bâti est composé de longères, de maisons de bourg et de dépendances de un à deux niveaux avec combles (soit 6 à 12 mètres de hauteur au niveau du faîtage).

L'espace non bâti est composé de voies étroites (mais empruntées par les engins agricoles, d'où l'étroitesse des trottoirs) et de venelles en impasse permettant d'accéder aux potagers situés en périphérie du bourg (à l'est de la rue de la Croix Robert), de cours et de jardins privatifs généralement clos de murs. Compte-tenu de la petite taille des parcelles, les arbres sont très peu nombreux. L'aménagement de l'espace public est plutôt sommaire (de conception « routière », au mobilier urbain assez hétéroclite) et très minéral (y compris le parking attenant à l'église et à la salle polyvalente).



Les caractéristiques architecturales des constructions de l'ancien bourg de Druye sont celles du tissu bâti traditionnel du Val de Loire :

- murs en pierre de taille et / ou en pierre de champ avec enduit à la chaux ;
- toitures à deux ou quatre pans, d'une inclinaison variant de 35 à 60° pour les constructions les plus anciennes (accompagnées de coyaux, plus rarement de rondelis) et comportant une couverture en ardoise ou petite tuile plate ;
- ouvertures en pierre de taille (y compris les lucarnes de toiture, certaines étant sculptées), plus rarement en brique (sur les constructions les plus récentes ou remaniées) présentant une forme de rectangle plus haut que large (à l'exception des percements récents, comme les portes de garages très visibles depuis l'espace public) ;
- corniches en pierre de taille sur la façade avant du bâtiment principal ;
- cheminées en brique plate.



Le centre ancien regroupe la majorité des éléments bâtis de la commune répertoriés par le PLU comme éléments de paysage à préserver au titre de l'article L123-1-5 7° (sur le patrimoine bâti de la commune voir aussi ci-après *Rapport de présentation, 2^e partie, État initial de l'environnement*).

7.2.2 Le « nouveau bourg » (autour de la mairie)

Situé entre la rue des Pâtureaux et la voie ferrée, le « nouveau bourg » s'étend sur environ 4 hectares entre le centre ancien et la gare SNCF. La mairie et l'école constituent les éléments structurants de ce nouveau centre administratif.

Face à la mairie, une place publique largement dimensionnée, dévolue pour l'essentiel au stationnement automobile, crée un fort contraste en comparaison des voies exigües (et dépourvues de stationnement automobile) du centre ancien voisin. En outre, le faible développement des plantations en périphérie de la place prive cet espace public d'une troisième dimension et accentue l'impression de « vide ».



L'urbanisation du « nouveau bourg » s'est développée progressivement le long des voies bordant la place de la mairie d'abord à l'ouest, entre la mairie et la gare, puis à l'est. La densité résidentielle peu élevée (oscillant de 6 à 17 logements à l'hectare entre l'ouest et l'est) et la présence de plusieurs « dents creuses » témoignent de la faible intensité de l'urbanisation de cette extension du bourg (laquelle s'explique par la longue période de déclin démographique qui a accompagné la construction du nouveau bourg de la fin du XIX^e siècle jusqu'aux années 1960-70).

Associant équipements publics, petits commerces (en nombre limité), et habitat à dominante individuelle, le tissu bâti présente une plus grande hétérogénéité architecturale que le centre ancien. On peut toutefois y distinguer deux types principaux de constructions :

- à l'ouest de la mairie, des maisons de bourg non accolées datant de la première moitié du XX^e siècle, implantées à l'alignement de l'espace public d'une hauteur de deux niveaux au plus et dont l'architecture de certains bâtiments présente des points communs avec celle de la mairie (disposition symétrique des ouvertures en façade, association de pierres de taille et de brique dans les chaînages d'angle et les encadrements, couverture en ardoise) ;



- à l'est et au sud de la mairie, des maisons construites après 1945, implantées en retrait des voies et au milieu de leur terrain, comportant un niveau (parfois sur sous-sol) avec combles.



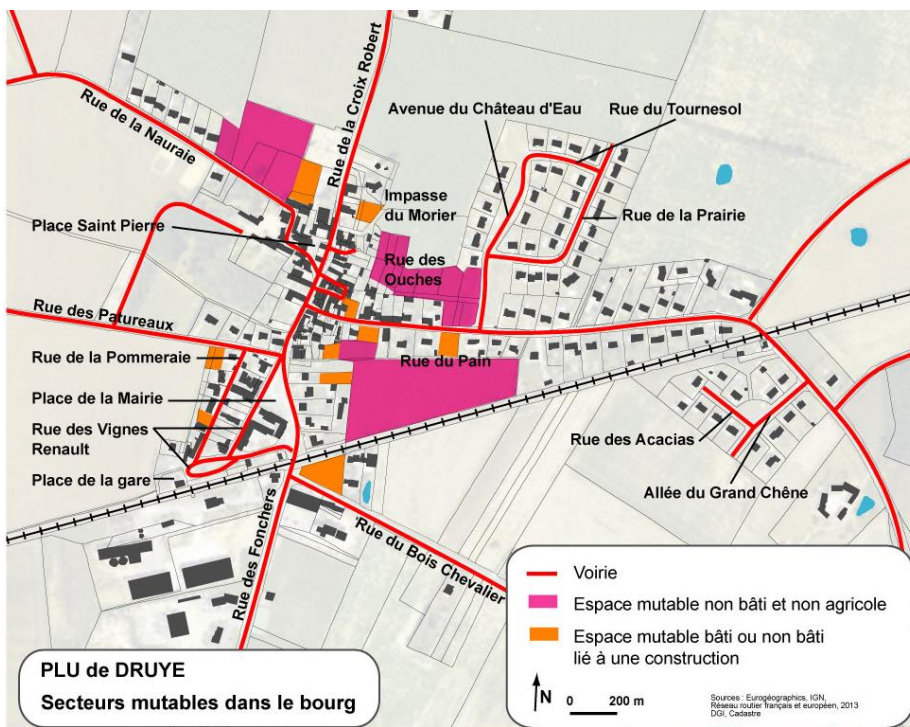
On observe un mouvement de densification récent des dents creuses disponibles au sein du tissu urbain à l'ouest du nouveau bourg. Ce processus s'opère dans le cadre de division de terrain à bâtir et sous forme d'habitat individuel.

On note en particulier la réalisation d'une opération d'ensemble à proximité de la mairie (rue des Vignes Renault) associant locaux commerciaux et de services et logements locatifs sociaux.

7.2.3 Un potentiel de renouvellement des espaces bâtis du bourg limité

L'analyse des espaces mutables au sein du tissu bâti existant révèle qu'il existe peu d'espaces immédiatement mutables (environ 1 hectare au total), les espaces recensés ayant déjà un usage (jardin le plus souvent) et / ou des contraintes d'accès.

Les espaces non bâtis (prairies) situés en continuité du tissu bâti du bourg représentent en revanche un potentiel de construction plus important (environ 3 hectares).



Ces espaces comportent également des contraintes d'accès et de desserte par les réseaux (assainissement pluvial en particulier).

7.2.4 Les extensions récentes du bourg



Localisés en entrée de bourg, le long des voies intercommunales existantes, les secteurs d'extension du bourg représentent une superficie de plus de 15 hectares (soit le double du centre ancien et du nouveau bourg réunis).



Ce développement linéaire se traduit par un allongement des distances séparant ces secteurs du bourg. Les secteurs de la Nauraie, de La Croix Robert et du Pain sont situés à une distance d'environ 500 mètres de

la place de la mairie tandis que l'extrémité est de la rue du Pain et le secteur du Prieuré sont situés entre 500 mètre et un kilomètre par la route.

Constitués exclusivement d'habitat individuel, ces secteurs présentent des densités de 6 et 9 logements à l'hectare. Urbanisés sous forme de terrain à bâtir, les secteurs de La Croix Robert et de la rue de La Nauraie sont desservis par les voies préexistantes dont les caractéristiques rurales initiales n'ont quasiment pas évolué.

Seules les opérations du Pain et du Prieuré disposent d'un réseau de voies de desserte interne, ces secteurs ayant fait l'objet d'un schéma d'aménagement global inscrit dans le POS.



À la différence des autres secteurs d'extension en entrée de bourg, les espaces publics de ces opérations ont reçu un traitement paysager spécifique intégrant des cheminements doux et des espaces d'agrément (jeux, rencontre) à l'aménagement sommaire mais qui pourra évoluer au fur et à mesure du développement des secteurs voisins.



De tels aménagements sont inexistantes sur les secteurs d'habitat individuels plus récents implantés à l'extrémité ouest de la rue de la Nauraie ou sur le côté ouest de la rue de La Croix Robert.

7.2.5 La zone d'activités

Représentant une superficie de 7 hectares (dont 6 ha occupés), les espaces situés au sud de la voie ferrée à proximité de l'ancienne gare de marchandises, en continuité du nouveau bourg, accueillent 3 entreprises implantées au nord de la rue des Fonchers. Ces activités sont classées dans la zone UC du POS d'une superficie totale de 13 ha, étendue en direction de l'autoroute lors de la révision de 2000 et actuellement occupée à 40% (voir carte ci-après § 7.4.6).

Tableau : entreprises localisées au sud du bourg de Druye

Sources : Commune de Druye, Cadastre et entreprises

Nom de l'entreprise	Secteur d'activité	Nombre de salariés sur site	Emprise (ha)
Gascheau	Travaux publics (terrassements, réseaux)	60	2,7 ha
Marché-Perrochon	Commerce de gros agricole (capacité de stockage : 35.000 t.)	13	3,5 ha
Districo-Point Vert	Commerce de gros agricole et commerce de détail (bricolage et jardinage)	2	0,8 ha



Occupé par des bâtiments volumineux et de grande hauteur de type industriel dédiés au stockage de produits agricoles, ce site d'activités a un fort impact dans le paysage de l'entrée sud du bourg. Ces bâtiments constituent d'ailleurs les principaux points de repère du bourg de Druye depuis l'extérieur (la voie ferrée et l'A85 en particulier). L'absence de traitement paysager des abords de la zone d'activité et des deux voies desservant l'entrée de bourg (rue des Fonchers et rue du Bois Chevalier) accentue le contraste entre la masse des bâtiments d'activité et le paysage ouvert des espaces agricoles voisins.



7.2.6 La zone de loisirs

Située en continuité des installations de la coopérative agricole, la zone de loisirs accueille un terrain de football, un terrain d'entraînement, un terrain de tennis, un boulodrome, un local associatif et un espace multisports récemment aménagé. A l'instar de la zone d'activités, la zone de loisirs participe très peu à la mise en valeur paysagère de l'entrée sud du bourg (rue des Fonchers).



7.3 Les autres secteurs urbanisés de la commune

7.3.1 Les hameaux

La commune de Druye compte une trentaine de hameaux et sites d'habitat ou d'activités dispersés.



Les principaux hameaux (une dizaine au total) sont regroupés au sud du bourg, le long de l'ancienne ligne de défrichement de la forêt de Villandry. Ces espaces à dominante d'habitat sont isolés du reste du territoire communal par l'A85 aménagée en remblai au nord. Un accès principal vers l'entrée sud-ouest du bourg (rue des Pâtureaux) est assuré par un passage sous l'autoroute.

Plusieurs de ces hameaux sont implantés en lisière de la forêt ou à proximité d'espaces boisés (frange sud des Robinières, La Messandière, Le Chevallet, Le Sicot, frange ouest de Bois Tireau). D'autres sont situés au sein du vallon de l'Auberdière appartenant à la trame verte et bleue communale (Le Ruau, Moulin Taureau).

Les autres hameaux sont entourés d'espaces cultivés ou présentant un potentiel agricole (prairie, jachère). À noter qu'un seul site d'exploitation agricole (élevage de volailles) est présent au sein des hameaux implantés sur les franges de la forêt de Villandry, au lieu-dit La Bernassière.



Le tissu bâti des hameaux associe de l'habitat rural traditionnel (souvent réhabilité et transformé) et de l'habitat individuel contemporain. Comme dans le bourg, les densités varient sensiblement entre l'habitat rural et les constructions récentes, la densité de ces dernières étant d'autant plus faible que le POS impose une taille minimale de terrain constructible de 1300 m² (zone NB).

Certains hameaux situés au sud de l'autoroute (Les Hayes, La Prudhommière, La Sansonnière) comportent des dents creuses dépourvues d'usage agricole et pouvant accueillir quelques constructions.



On notera cependant que ces espaces présentent des contraintes liées à la nature argileuse des sols (faible capacité d'infiltration des eaux de pluie et risque de mouvement de terrain lié au gonflement / retrait des argiles).

7.3.2 Les sites d'habitat et d'activités dispersés

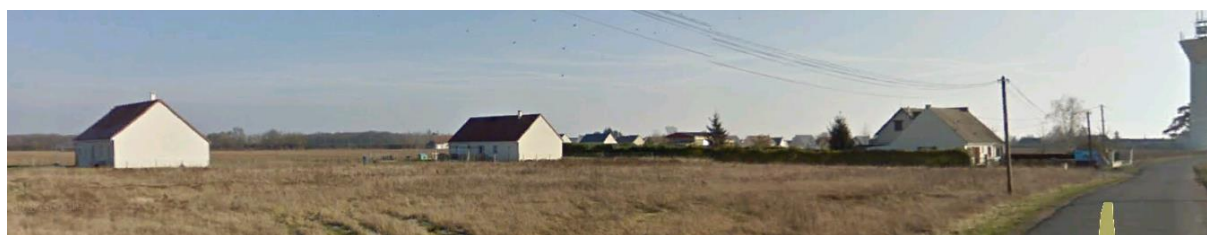
Les parties sud-est et nord du territoire communal sont ponctués de sites d'habitat et d'activités de petite taille répartis dans l'espace agricole du plateau. La majorité de ces sites sont desservis soit par le réseau de voies intercommunales, soit, plus souvent, par le réseau de voies et chemins ruraux (voir ci-avant chap. 6, Carte de la hiérarchie des voies).

Ces espaces regroupent neuf sites d'exploitation agricole sur les dix recensés sur la commune dont trois sites d'élevage (bovin et de volailles à la Morinière, bovin à la Recoulière et classé ICPE, ovin aux Gasniers).



Parmi les autres sites d'activité isolés on recense notamment deux centres équestres (La Gautraye et Migné), les anciennes dépendances d'un manoir reconverties en maison de retraite (La Becthière) et une exploitation forestière (site de stockage et de vente de bois implanté à proximité du giratoire sud de l'échangeur de la RD751).

Le maintien de l'activité agricole sur le plateau a permis de contenir l'étalement urbain (au total, moins d'une dizaine de sites bâtis isolés sont recensés en dehors des hameaux et sièges d'exploitation). Bien que peu nombreux, certains bâtiments isolés posent des problèmes d'insertion dans le paysage agricole ouvert du plateau (entrée nord et sud du bourg en particulier).



7.4 Les secteurs de développement futur

Le PADD privilégie le renouvellement urbain du tissu existant du bourg et le développement maîtrisé des extensions urbaines. Au total, quatre secteurs à urbaniser sont identifiés en continuité du tissu bâti existant. Ces secteurs ont pour principal point commun d'être situés à l'entrée du bourg. Leur insertion dans leur environnement agricole, naturel et bâti revêt donc une importance particulière.

7.4.1 Le secteur de la Nauraie

D'une superficie de 2,8 hectares dont moins d'un tiers d'espace cultivé, ce secteur est encadré au nord et à l'ouest par des terres agricoles.



Au sud, le site est délimité par la rue du même nom. La limite sud-est est constituée par le bourg ancien dont le cimetière, l'église et la salle polyvalente. Au nord-est, une petite dizaine de pavillons, implantés le long de la rue de la Croix Robert, bordent le site.



L'arrivée par la rue de la Nauraie, entrée ouest du bourg, offre une ambiance d'abord agricole (1^{ère} séquence) puis boisée (2^e séquence) avant l'apparition du bourg ancien (3^e séquence) à l'extrémité est de la rue de la Nauraie (photos ci-contre).

La séquence 2 constitue un espace de transition important non bâti et permettant d'accéder à la partie sud du site de la Nauraie. Elle constitue également un élément structurant de la ceinture verte qui borde le bourg à l'ouest entre la rue de la Nauraie et la rue des Pâturaux.



Les espaces de la séquence 3 situés en lisière du bourg ancien constituent un secteur faiblement bâti et comportant des possibilités de mutation (incluant l'arrière de la salle polyvalente).

Au nord du site, l'arrivée par la rue de la Croix Robert, entrée nord du bourg depuis Savonnières, est marquée par la présence de pavillons récents qui isolent le site de la Nauraie de la voie. Deux points d'accès vers le site de la Nauraie ont été conservés entre les habitations.

Les limites nord et ouest du site de la Nauraie présentent des vues lointaines vers le plateau agricole.

7.4.2 Le secteur de Dauretiou

S'étendant sur 3,8 hectares d'espaces cultivés (champs et potagers) et situé à l'ouest de la rue de la Croix Robert et au sud de la rue du Pain, ce site constitue le second secteur de développement urbain de la partie nord du bourg.



La partie nord est encadrée par le site de la Nauraiie à l'ouest, le plateau agricole au nord et le nouveau quartier d'habitat du Pain à l'est. Ce dernier est marqué par un tissu urbain peu dense et desservi par des espaces publics généreux. Au nord-est, en limite avec ce lotissement, un espace public en attente offre de multiples possibilités d'aménagement.



La partie nord du site de Dauretiou jouera un rôle important dans le renforcement des liaisons entre ces différents espaces.



La partie sud, en contact avec le tissu du bourg ancien et la rue du Pain, comporte quelques terrains libres de toute construction (à l'angle de la rue du Pain et de la rue du Château d'eau) qui offre des continuités physiques et visuelles avec le secteur de Bourdeau, situé en continuité du bourg récent, entre la rue du Pain et la voie ferrée. On note également au nord-ouest la présence d'une venelle et d'un chemin en impasse reliant le

bourg ancien et les jardins qui occupent actuellement la frange sud du site de Dauretiou.

Des accès vers le site peuvent être créés au nord depuis la rive est (terrain non bâti) de la rue de la Croix Robert et au sud depuis la rue du Château d'eau (terrain appartenant à la commune).

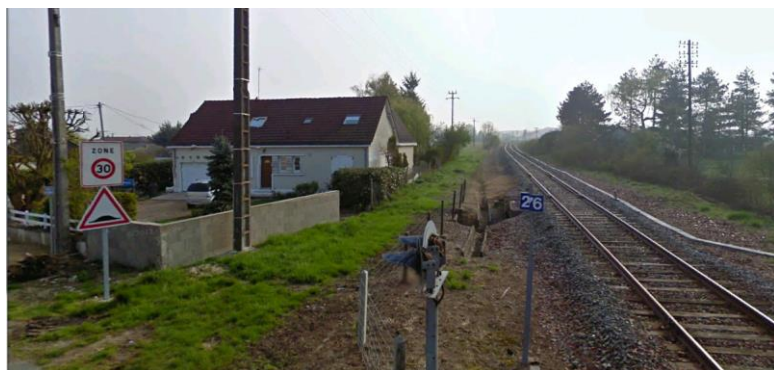
7.4.3 Le secteur de Bourdeau

Couvrant près de deux hectares de terrain non cultivé, ce secteur est situé à environ 100 mètres de la place de la mairie et 150 mètres de la gare. Localisé à l'arrière des fronts bâtis de la rue des Fonchers et de la rue du Pain, ce secteur est peu visible depuis l'espace public, excepté au sud des voies ferrées depuis la RD121.



Malgré la proximité avec le bourg ancien, le tissu bâti environnant de type pavillonnaire est peu dense. Seule l'extrémité nord-ouest jouxte le tissu bâti ancien de l'extrémité ouest de la rue du Pain.

Le site comporte des vues dégagées vers les espaces situés au sud de la voie ferrée, cette dernière étant peu perceptible. Un passage étroit et enherbé au sud-ouest du site permet de rejoindre la rue des Fonchers en longeant la voie ferrée.



Deux accès véhicules peuvent être aménagés, l'un depuis la rue des Fonchers (au droit d'une parcelle non bâtie appartenant à la commune) et l'autre depuis la rue du Pain, dans le prolongement des terrains non bâtis qui bordent le site de Dauretiou au nord de la rue du Pain.



7.4.5 Le secteur du Prieuré

Constitué d'environ 1,5 hectare de prairie (non agricole), le site est situé en limite ouest du quartier d'habitat individuel du même nom, à environ 1 kilomètre (par la route) de la place de la mairie. Il dispose d'un accès unique depuis la rue du Pain et l'allée du Grand Chêne.

Implanté en limite de la zone agricole, ce site dispose d'une très grande visibilité depuis la RD121, voie intercommunale reliant l'échangeur de l'autoroute et de la RD751 et le bourg.

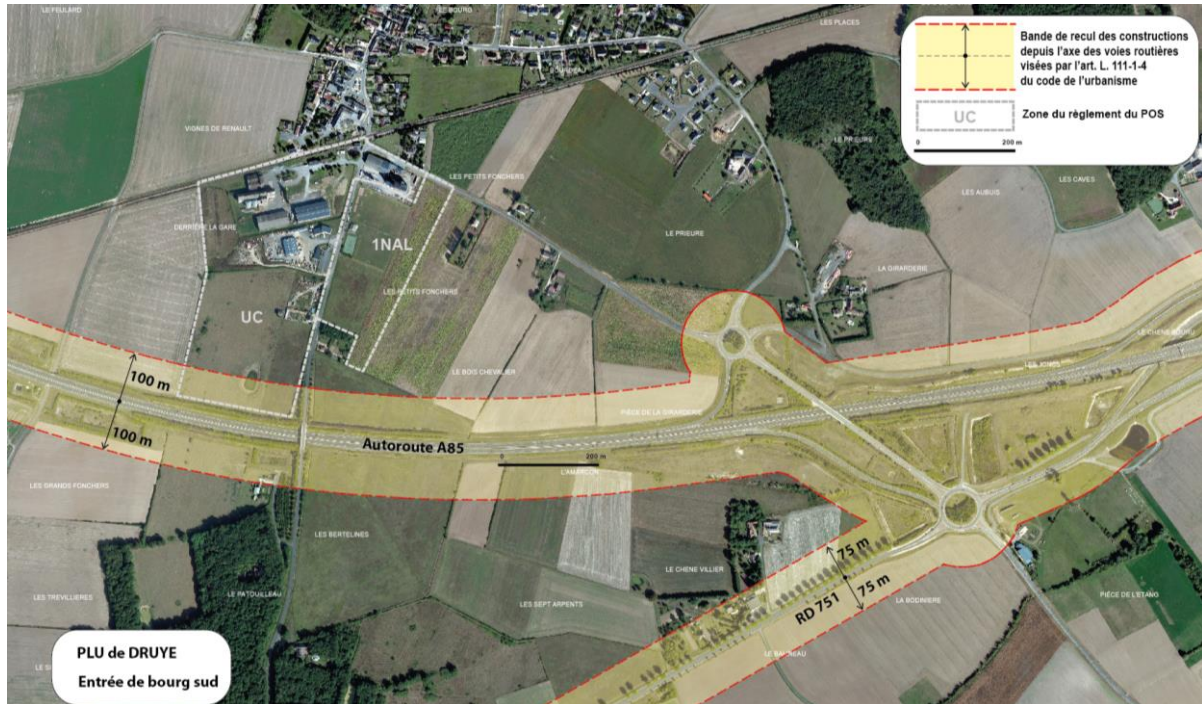


L'environnement immédiat est constitué à l'ouest de champs, au nord de la voie ferrée, à l'est du tissu pavillonnaire du quartier du Prieuré, au sud de maisons individuelles récentes (dont une en bois) et d'un ensemble bâti ancien et compact, point de repère important dans le paysage. La frange sud-est du terrain est occupée par un bassin de rétention des eaux de pluie et par une haie bocagère.

La prise en compte de l'environnement agricole (y compris bâti), l'insertion paysagère des constructions et des aménagements futurs sur le site, enfin la mise en valeur des perspectives visuelles depuis la RD 121 vers le site du Prieuré (et réciproquement depuis le site vers la zone agricole) constituent les principaux enjeux de l'urbanisation de ce site.

7.4.6 Les espaces d'urbanisation future à vocation économique bordant l'autoroute au sud-ouest du bourg

Bordant l'autoroute A85, la partie sud de la zone d'activités (zone UC du POS), actuellement libre de construction et utilisée pour l'élevage, présente également des enjeux d'intégration urbaine et paysagère, de sécurité et de réduction des nuisances sonores, cette partie de la zone étant soumise aux dispositions de l'article L111-1-4 relatives aux entrées de ville⁴.



Les espaces concernés (1,5 ha) présentent les enjeux environnementaux suivants :

- en matière de nuisances : bruit généré par la circulation des véhicules sur l'A 85

Ce dernier est atténué par l'aménagement d'un merlon de terre surmonté d'arbres et d'arbustes réalisé dans le cadre des travaux de l'autoroute ; au sein de la zone d'activités l'exposition des professionnels et des usagers sera réduite par le recul imposé aux constructions par le règlement du POS et par les dispositifs d'isolation phonique des bâtiments.

- en matière de sécurité et de circulation : desserte routière de la zone d'activités

Le POS prévoit que la desserte de la partie sud de la zone UC s'effectuera depuis une voie orientée est-ouest située au nord du pont de la VC n°1 enjambant l'A85 (voir schéma ci-dessous) à une distance d'environ 300 mètres de l'autoroute; l'ouverture à l'urbanisation de ce secteur ne devrait donc par avoir de conséquence sur les conditions de circulation sur ce secteur.

- en matière d'urbanisme, d'architecture et de paysage

Ce secteur à dominante agricole présente des enjeux paysagers importants compte-tenu de sa localisation en bordure de l'autoroute ; celle-ci est toutefois atténuée par le merlon et les plantations (dont le développement vertical devrait se poursuivre dans les prochaines an-

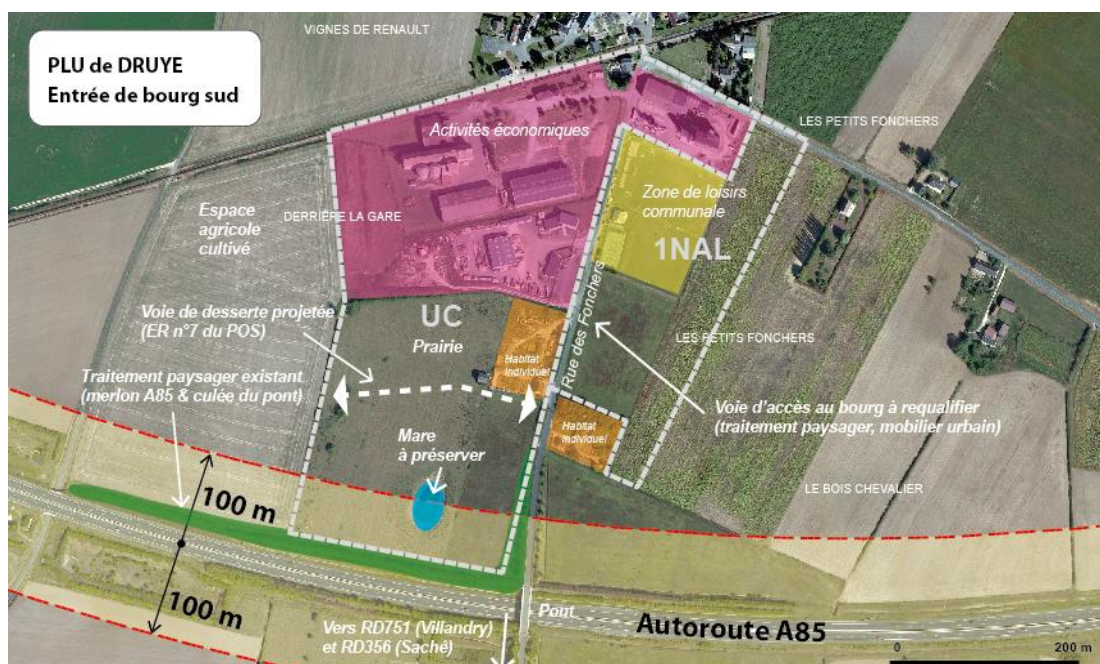
⁴ Article L111-1-4, CU : « En dehors des espaces urbanisés des communes, les constructions ou installations sont interdites dans une bande de cent mètres de part et d'autre de l'axe des autoroutes, des routes express et des déviations au sens du code de la voirie routière et de soixante-quinze mètres de part et d'autre de l'axe des autres routes classées à grande circulation (...). 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... »

nées). Les règles d'urbanisme définies par le POS visent à garantir la bonne intégration paysagère et architecturale des activités futures (voir ci-après). La requalification de la rue des Fonchers (traitement paysager et sécurisation des déplacements non motorisés) et la préservation de la mare (voir carte ci-après) et des arbres existants constituent également des enjeux à prendre en compte dans l'aménagement de l'extension future de la zone d'activité.



Afin de déroger aux dispositions de l'article L. 111-1-4 du code de l'urbanisme s'appliquant sur la partie sud de la zone d'activités sur une distance de 100 m, le POS définit les principes d'aménagement suivants (art. 3, 6, 7, 10, 11 et 13 du règlement de la zone UC) :

- desserte de la partie sud de la zone depuis la rue des Fonchers par un accès unique correspondant à l'emplacement réservé n°7 ;
- implantation des constructions et installations à une distance minimale de 25 m de l'emprise de l'autoroute et de 20 m de la limite ouest de la zone (espace agricole) ;
- hauteur maximale des constructions limitée à 8 m au sud de l'emplacement réservé (au lieu de 12 m au nord) ;
- définition d'un nuancier de couleur (gris, beiges soutenus ou brun) pour les bardages en façade pour les constructions situées à moins de 100 mètres de l'emprise de l'autoroute ;
- aménagement d'un espace planté suffisamment dense d'une emprise minimale de 10 mètres en périphérie de la zone pour dissimuler les bâtiments d'activités ;
- obligation de plantations pour les aires de stationnement, les accotements de voies et la périphérie des parcelles et à proximité des bâtiments ou installations particulièrement importants.



7.5 Analyse de la densité des principaux secteurs résidentiels de la commune

Quartier ou hameau	Date de construction	Surface	Nombre de logements	Densité (log/ ha)	Part des espaces publics	Taille médiane des terrains (m2)	Taille moyenne des terrains (m2)	Coefficient d'emprise au sol des constructions
Bourg ancien	Avant 1950	3,25	47	14	16%	240	553	0,29
Croix Robert	2010	0,91	8	9	22%	814	867	0,11
Bourg récent	Après 1870	3,78	30	8	23%	505	635	0,14
Pâturaux	1990-2010	2,11	17	8	9%	1000	1059	0,10
Tronchard	2010	5,2	37	7	28%	881	923	0,09
Prieuré 1	2010	2,41	14	6	31%	1138	1194	0,09
Prudhommière	Avant 1950	6,34	28	4	15%	995	2395	0,07

Source : Cadastre, 2012

Faute de donnée de population à l'échelle infracommunale, l'analyse de la densité des espaces bâtis de Druye repose uniquement sur le nombre de logements par hectare, la taille des terrains et l'emprise au sol des constructions. On gardera à l'esprit que les écarts de densité résidentielle ne se traduisent pas nécessairement par des écarts proportionnels en termes de densité démographique, cette dernière étant fonction de la taille des logements.

Afin de faciliter les comparaisons avec les objectifs chiffrés du SCoT, le calcul de la densité englobe les espaces publics (densité brute). Cette approche présente toutefois l'inconvénient de lisser les écarts de densité à l'échelle des espaces résidentiels proprement dits (hors espace public), des densités brutes similaires pouvant correspondre à des tissus urbains relativement différents (voir par exemple le bourg récent et la rue des Pâturaux).

Les densités brutes résidentielles à Druye oscillent entre 14 logements à l'hectare dans le bourg ancien et 4 logements à l'hectare dans le hameau de la Prudhommière. Les secteurs d'urbanisation récente présentent des densités intermédiaires variant de 6 à 9 logements à l'hectare. Ces secteurs se caractérisent par une part d'espaces publics sensiblement plus importante (de 20 à 30%) que dans les espaces bâtis anciens (autour de 15% dans le bourg ancien et le hameau de la Prudhommière).

Indépendamment de la densité résidentielle, la taille médiane des terrains varie d'un secteur à l'autre. La taille moyenne des terrains dans les quartiers récents est de 998 m². A noter la taille moyenne élevée du quartier du Prieuré (1194 m²), malgré la présence d'une majorité de logements sociaux.

Le coefficient d'emprise au sol varie en fonction de la taille des terrains et de celle des bâtiments et de la part des espaces publics dans le quartier. Dans le bourg ancien (0,29), où de nombreux terrains sont dépourvus de jardin, ce coefficient est quatre à trois fois plus élevé que dans les autres secteurs résidentiels du bourg (de 0,14 à 0,09) et quatre fois plus élevé que dans le hameau de la Prudhommière (0,07).

7.6 Du diagnostic... aux enjeux

Synthèse du diagnostic

- Un bourg qui abrite une part importante du patrimoine bâti et des services à la population disponibles sur la commune ;
- Des espaces verts (publics et privés) relativement peu nombreux hormis au sud-ouest (espace boisé) et au nord-ouest du bourg (potagers et vergers) ;
- Un secteur de la gare présentant des potentialités de renouvellement et de développement urbain mais qui demeure peu valorisé et pâtit d'une situation en cul de sac ;
- Des îlots limitrophes de la place de la mairie dont les constructions les plus anciennes et les terrains non bâtis (jardins) sont l'objet d'un processus spontané de renouvellement et de densification ;
- Des opérations d'habitat individuel conçues à partir de schéma d'aménagement d'ensemble dont les espaces publics accordent une plus large place aux déplacements non motorisés et au traitement paysager ;
- Des projets d'extension et de construction d'équipements publics en périphérie du bourg ;
- Des espaces de contact bourg / campagne dépourvus de traitement paysager ;
- Des sites d'habitat dispersés, hérités du passé rural de la commune qui ont été relativement épargnés par l'étalement urbain ;
- Des hameaux qui ont accueilli quelques constructions nouvelles, peu denses sur de grands terrains ;
- Quelques sites d'habitat et d'activité dispersés en zone agricole, proches des voies de circulation et du bourg (entrée nord et sud), posant des problèmes d'insertion paysagère.

Enjeux

- La préservation de l'identité architecturale et paysagère du bourg ancien et récent (franges ouest et site de la gare) et des sites d'habitat rural dispersés (hameaux, fermes, manoirs) ;
- Le renforcement de la mixité des fonctions au plus près des services et de la gare ;
- Le renouvellement et l'intensification du tissu bâti du bourg ;
- Le renforcement de la présence de la nature dans les espaces urbanisés (fonction écologique et sociale des espaces verts) ;
- Le renforcement du « rôle intégrateur » des espaces et des équipements publics au sein des secteurs de développement ;
- La maîtrise de l'étalement urbain en périphérie des hameaux et des sites bâtis isolés en zone naturelle et agricole ;
- Le regroupement des activités artisanales et industrielles sur la zone d'activités à proximité de l'autoroute et leur intégration dans l'environnement agricole ;
- La mise en valeur paysagère et architecturale des entrées de bourg, des abords des grandes voies de circulation (RD751, A85, voie ferrée) et des zones de contact entre les secteurs urbanisés et le plateau agricole.

