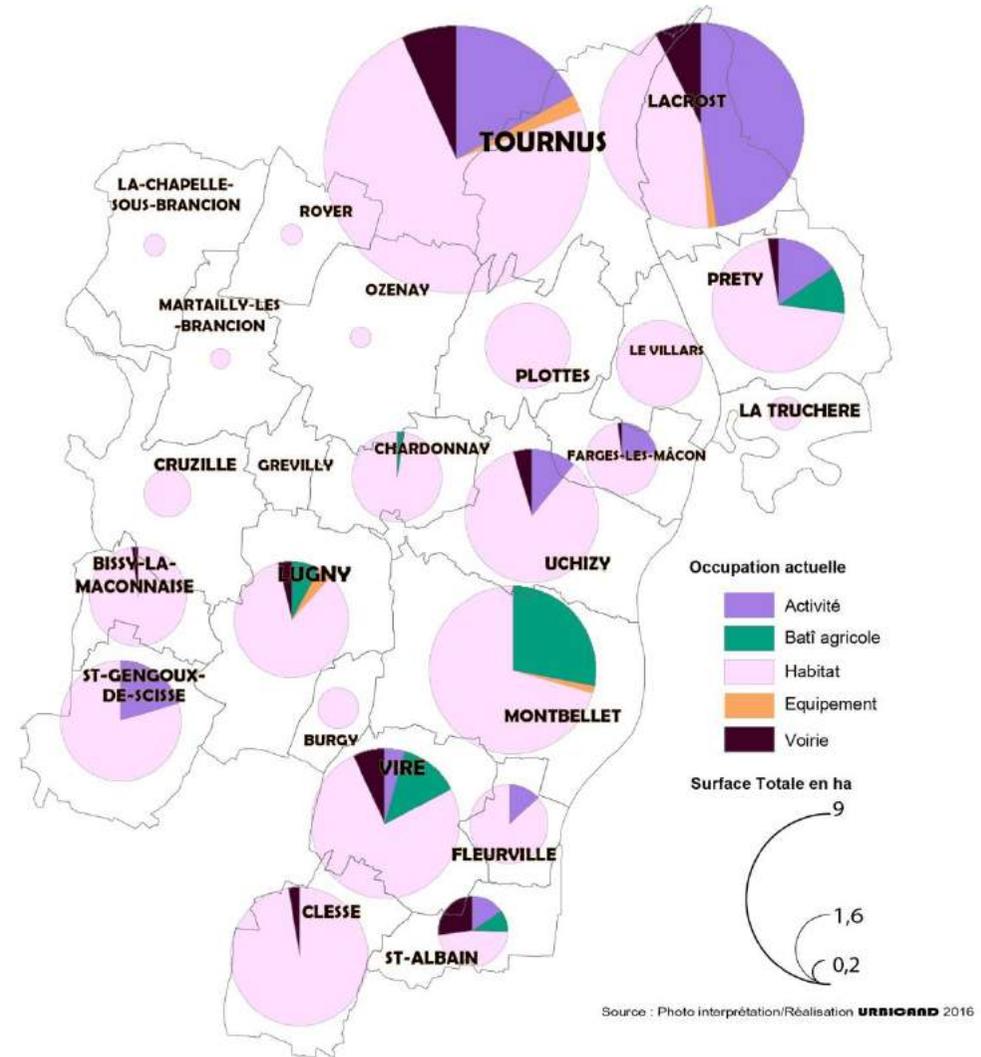
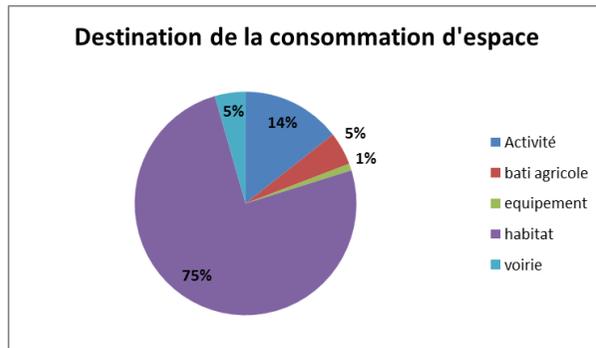
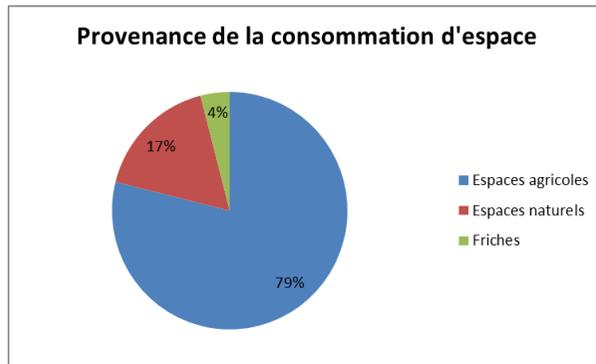


s'explique principalement par la production de logements

Les espaces agricoles sont les premières victimes de la consommation d'espace. Sur la période 2002-2016, **près de 80 hectares d'espaces agricoles ont été consommés**, ce qui représente 80% de la consommation d'espaces. Les espaces naturels représentent un petit peu plus de 15% de la consommation, et les espaces forestiers sont restés, quant à eux, peu touchés par l'artificialisation.

La consommation entre 2002 et 2016 s'explique majoritairement par la production d'habitat :

- **Les trois quarts de la consommation sont dédiés à la production de logements** (lots individuels ou lotissements), avec près de 75 hectares consommés en 14 ans.
- L'accueil d'activités économiques représente le second type de consommation, avec un petit peu moins de 15 hectares consommés en 14 ans.
- 4,5 hectares environ ont été consommés pour la construction de voiries (les voiries de desserte des lotissements et ZAE sont incluses dans les chiffres ci-dessus).
- Un petit peu moins de 5 hectares ont été consommés par le développement de bâti agricole.



Localisation de l'artificialisation entre 2002 et 2016

Des formes urbaines relativement peu denses, notamment pour l'habitat, qui expliquent l'importance des rythmes de consommation

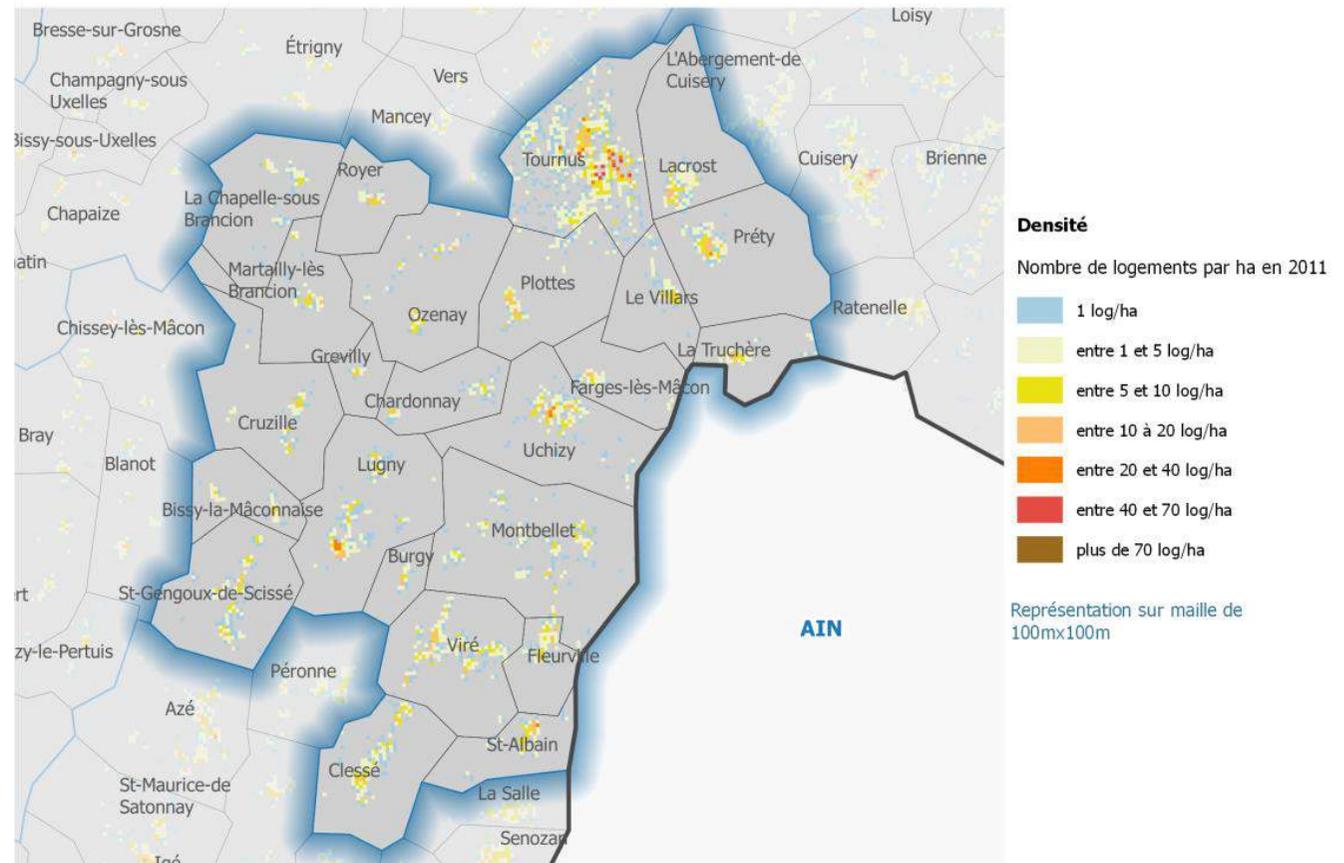
Les formes urbaines produites sur le territoire ces dernières décennies sont particulièrement peu denses, ce qui explique l'importance de la consommation d'espace constatée sur la dernière période :

- L'analyse des données de la DGFIP (source DDT71) permet d'estimer la densité moyenne des logements produits à environ 9 logements / hectares à l'échelle de tout le territoire (période 2003-2012).
- Cette densité semble avoir baissé par rapport aux années 1990 (densité moyenne estimée à 11 logements par hectare entre 1993 et 2002), ce qui peut s'expliquer par le développement plus important de l'habitat dans une partie des villages, où la densité produite est en général plus faible qu'à Tournus ou que dans les bourgs.
- Les densités moyennes ne sont pas les mêmes sur tout le territoire. L'analyse des densités moyennes des tissus bâtis met en évidence que la majorité des tissus périphériques des villages présentent des densités faibles (inférieures à 10 logements / ha, voire 5 logements / ha), qui tranchent avec les formes historiques villageoises des centres anciens, plus denses (jusqu'à 40 logements par hectare).

La dédensification des formes urbaines prend généralement la forme de maisons individuelles isolées ou de lotissements pavillonnaires. A Fleurville, par exemple, contrairement à la densité du centre historique, les nouveaux espaces urbanisés sous forme de

lotissements ou de maisons isolées proposent, en effet, des formes urbaines peu denses fortement consommatrices d'espace.

Approche de la densité de logements





Extension urbaine récente

Lotissement pavillonnaire ou pavillon isolé implanté le long des voies en sortie de bourg. Principalement composé de maisons individuelles, le bâti est implanté au milieu des parcelles (forte consommation d'espace).



Centre ancien

Tissu dense et compact et resserré principalement composé de maisons de village et de corps de fermes.

3.5.2 Une urbanisation orientée par la vigne

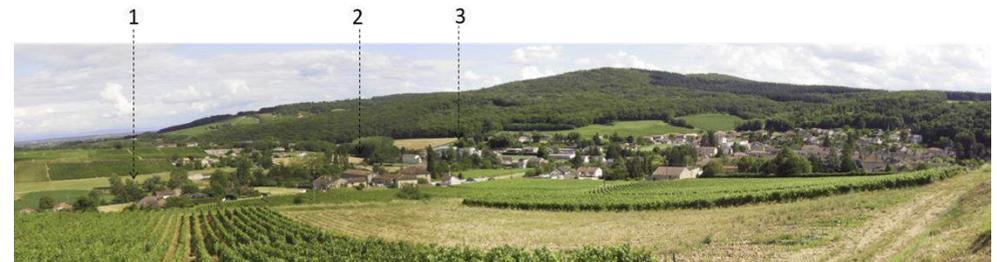
Dans un territoire où la production viticole est une ressource économique majeure, l'urbanisation est orientée par le parcellaire viticole. En « bloquant » le foncier, celui-ci limite, en effet, les opportunités foncières.

A Viré, par exemple, le centre historique et les hameaux historiques limitrophes (Jean Large, Cochet, Chapotin, le Buc, le Grand Mollard et le Petit Mollard) sont entourés par la vignes (cf. carte ci-contre). Ainsi, le développement urbain s'est réalisé sur les espaces agricoles limitrophes situés sur les hauteurs des coteaux à la limite des boisements (secteur sensible marqué par une forte co-visibilité paysagère) ou en contrebas des

terrasses viticoles le long de la D15 en direction de Fleurville. Aujourd'hui, seul un boisement et l'autoroute A6 séparent Viré de Fleurville. Cet étirement urbain linéaire continu (ou conurbation urbaine) favorise l'éloignement des constructions récentes au centre historique et tend à miter les paysages du Bas mâconais et du Val de Saône.



A St-Gengoux-de-Scissé ou Bissy-la-Mâconnaise, l'urbanisation entre 2002 et 2016 s'est développée dans les hameaux (Charcuble, Bonzon, Bassy) et les secteurs moins contraints par la vigne.



Enfin, à Lugny la localisation des zones à urbaniser du PLU actuel interrogent la difficulté des choix et des équilibres à trouver, quant aux modalités futures de développement d'un bourg avec des secteurs situés :

- en fond de vallon à proximité d'un point d'eau et risque de ruissellement des eaux (1),
- sur les limites du coteau (co-visibilité urbaine) (2),
- ou en sortie de bourg (éloignement du centre ancien) (3).

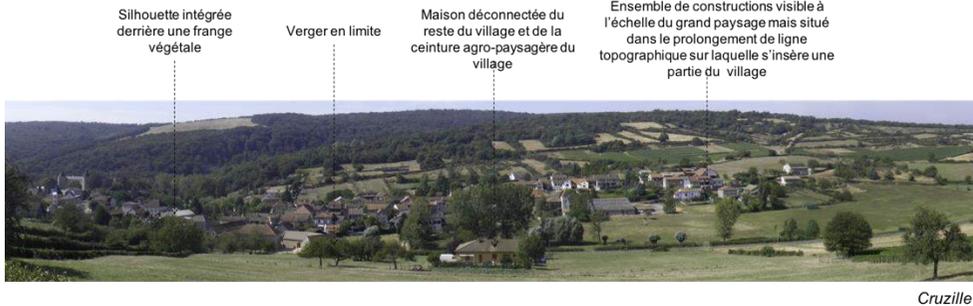
3.5.3 Des paysages impactés

Même si le territoire est encore relativement bien préservé d'une urbanisation exponentielle, les formes urbaines et architecturales proposées sont parfois déconnectées de l'armature urbaine et paysagère existante et impactent la qualité des paysages.

Des silhouettes urbaines impactées par un développement urbain peu intégré à l'armature urbaine et paysagère existante

Historiquement, l'organisation des villages et des bourgs s'adaptait au site dans lequel ils s'inséraient (contrainte topographique, accès aux ressources naturelles et aux terroirs agricoles.). Celle-ci a donc toujours permis une transition douce entre les espaces bâtis et les espaces agricoles ou naturels, dans lesquels ils s'inscrivent. Les boisements, les microreliefs, les vergers, et les haies formaient une ceinture verte de transition et fabriquaient des limites d'intégration du bâti dans son finage. Or, en s'implantant généralement en extension urbaine le long des routes ou à l'écart du bourg, les constructions récentes s'éloignent de cette structure agro-paysagère de proximité et déstructurent l'équilibre originel des silhouettes urbaines.

Dans un territoire fortement contraint par les reliefs et marqué par de fortes co-visibilités paysagères, l'évolution de l'armature urbaine des villages et des bourgs doit nécessairement considérer le traitement paysager des franges urbaines et l'inscription des futures constructions dans leur site.



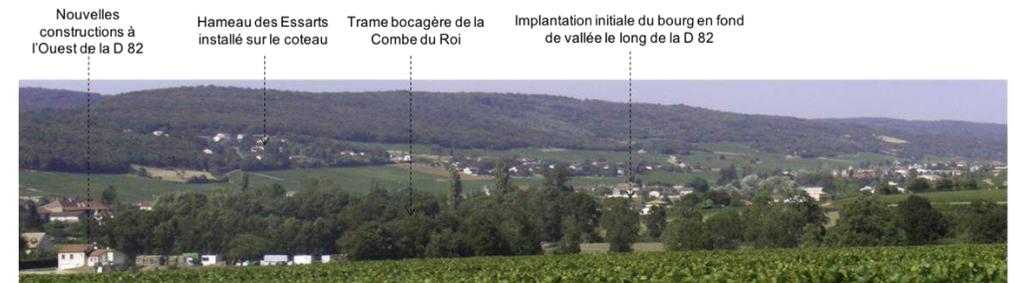
Construction récentes implantées dans le prolongement du village et des lignes topographiques (Burgy)



Frange urbaine de Sagy-le Haut (hameau de Cruzilles) intégré derrière un écran végétal

Fragmentation et mitage des paysages

Dans les secteurs où la pression urbaine et viticole est importante, on observe un mitage et une fragmentation des paysages agricoles et naturels, dû notamment à un étalement urbain mal contrôlé. On citera, par exemple, le fond de vallée de St-Gengoux-de-Scissé, dont le développement urbain dispersé semble envahir les paysages viticoles.



Les paysages des terrasses viticoles du Bas Mâconnais sont également fragmentés par un développement urbain linéaire en direction du Val de Saône.

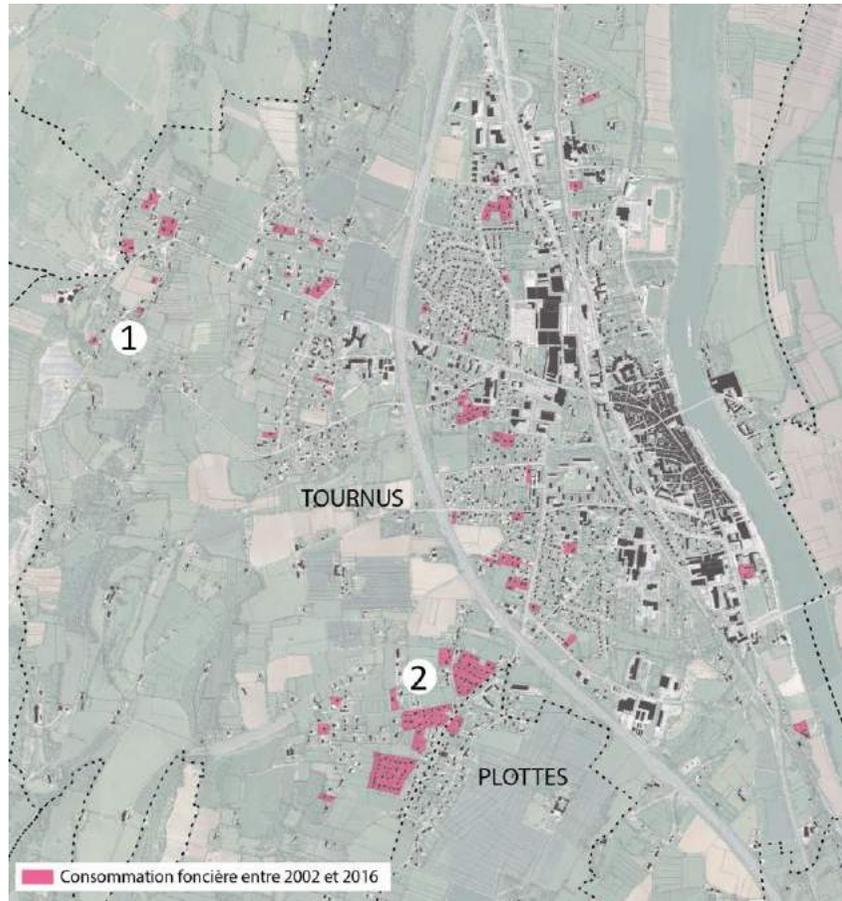


Mitage urbain des coteaux à Viré



Conurbation progressive ente Viré et Fleurville

Très contraints par les reliefs et les risques d'inondation, les communes de Tournus et de Lacrost se sont développées sur les coteaux, soit dans des aires de co-visibilité paysagère importantes.



Mitage des versants des Monts du Mâconnais et du tournugeois à Tournus

Des entrées de villes dégradées

Généralement situées en extension urbaine, les constructions récentes modifient la perception des entrées des villages et des bourgs. L'absence de traitement paysager de la frange urbaine, l'utilisation de matériaux de construction de couleur blanche ou trop claire, et le caractère étalé et diffus de la forme urbaine ne permettent pas d'intégrer ces entrées de villes à l'enveloppe urbaine existante.



Entrée de ville du hameau de Bonzon (St-Gengoux-de-Scissé) : quelle qualité du cadre de vie ?

Les entrées de ville des Monts du mâconnais et du tournugeois sont marquées par des paysages viticoles ouverts et l'absence de bâtiments d'activités de grande taille type silo. En bloquant les possibilités d'extensions foncières en limite de village, la vigne préserve en grande partie leur qualité urbaine. Néanmoins, dans le cas d'extension urbaine en limite de bourg, l'absence de ceinture agro paysagère de transition avec les parcelles viticoles crée des conflits d'usages avec l'habitat.



Entrée patrimoniale de Boye (hameau de St-Gengoux-de-Scissé)



Clessé

Bonzon



Lugny

Enfin, dans les villages et les bourgs les plus dynamiques (Tournus, Lugny ou Fleurville par exemple), la qualité urbaine des entrées de ville est parfois remise en question par un assemblage d'espaces d'activités ou d'équipements sans véritable cohérence urbaine.



Entrée de ville de Lugny marquée par la présence du collège, d'espaces d'activités et de pavillons



Le rond point de Fleurville : un support de développement d'activités économiques

3.5.4 Banalisation du langage architectural et urbain

Qu'ils prennent la forme de lotissements pavillonnaires ou de constructions ponctuelles, les projets d'aménagement urbains récents proposent généralement des formes urbaines en rupture avec les savoirs-faires traditionnels.

Les règles tacites d'organisation et d'implantation du bâti ont laissé place à de nouveaux critères de confort, de coût et de réglementation. Ainsi, la qualité architecturale et le souci du détail ont tendance à disparaître dans une logique de simplification et d'économie pas toujours justifiée. Les matériaux locaux, qui contribuaient fortement au caractère et à l'identité du territoire, sont abandonnés pour des matériaux modernes et standardisés, y compris en cas de réhabilitation du bâti ancien. L'absence de réflexion quant à la relation au site (climat, topographie, ensoleillement, vues, ...) entraîne un manque d'intégration de ces espaces urbanisés dans leur site.

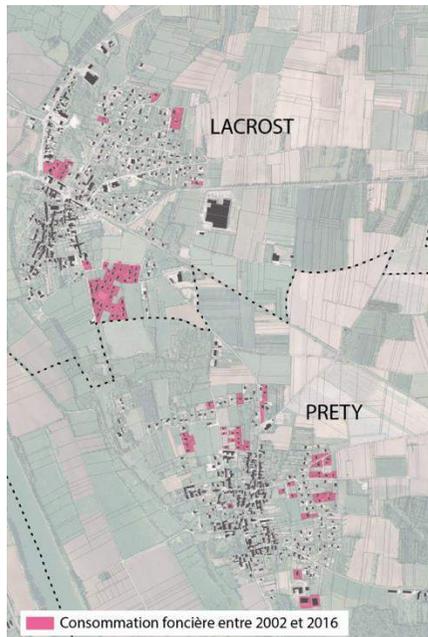


Standardisation des matériaux et des formes urbaines



Impact de la mairie de la Chapelle-sous-Brancion à l'échelle du grand paysage en raison d'une façade trop claire créant un contraste avec la couleur dorée des pierres locales

Dans les bourgs et les villages les plus dynamiques en matière d'habitat (Tournus, Lacrost, Préty, Lugny, Viré, Clessé, ...), on assiste à l'émergence d'ambiances périurbaines déconnectées de l'identité architecturale locale.



Lotissement de Lacrost



Préty

Lacrost et Préty : des villages périurbains ?

Ces modes de développement urbain interrogent également l'identité urbaine des villages et des bourgs et banalisent l'architecture locale au détriment de l'image touristique et patrimoniale du territoire.



Quelle mise en valeur du château de Cruzille ?

Cette tendance est d'autant plus préoccupante qu'on observe à l'inverse une dégradation du bâti ancien dans les centres historiques. Celle-ci résulte, notamment, de la vacance de ces logements, des coûts de réhabilitation des logements et de l'inadaptation des logements anciens aux besoins et attentes des ménages.

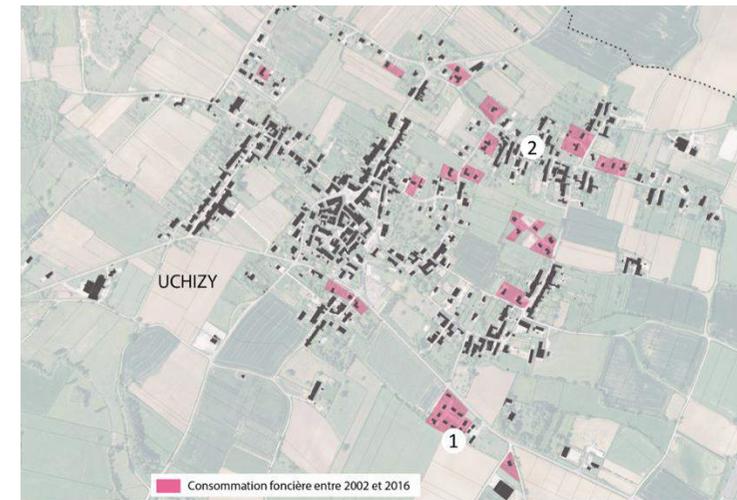


Plottes

Grevilly

Brancion

Ainsi, certains bourgs, comme Uchizy, sont confrontés à des dynamiques de développement à deux vitesses avec à la fois des secteurs dégradés et l'émergence de lotissements récents.



Lotissement récent



Ilots dégradés dans le Faubourg

La réhabilitation des bâtiments anciens est également un enjeu fort du territoire et doit respecter les caractéristiques architecturales des bâtiments en respectant leur morphologie et l'usage de matériaux adaptés. L'adaptation des bâtiments anciens aux énergies renouvelables est également un enjeu à considérer, notamment pour la mise en place d'équipements solaires.



Installation d'une veranda à l'emplacement de galeries mâconnaises.

Réhabilitation d'une annexe

Panneaux solaires

3.5.5 Un cadre de vie et des fonctionnalités urbaines remis en question

Un éloignement et une déconnexion par rapport au centre ancien

Souvent implantés en extension urbaine et/ou le long des axes de transport, les nouvelles constructions ou lotissements s'éloignent du centre historique, ce qui crée des problématiques en matière de mobilité, d'accessibilité aux équipements (mairie, école, ...), de gestion et d'entretien des réseaux, et de sécurisation des traversées de villages et de bourgs.

Des traversées de bourgs sensibles le long de la D 906, et des entrées de ville des villages et des bourgs

La D 906 est une infrastructure de transport majeure du Val de Saône sur laquelle viennent se greffer un certain nombre de villages et de bourgs. Or, bien loin de s'adapter à l'urbanité des villages et des bourgs, la D906 crée une fracture urbaine. Ses allures routières engendrent, en effet, des conflits d'usages avec les piétons et fragilisent les îlots bâtis implantés sur rue (notamment à St-Oyen et à la sortie Sud de St-Albain). Malgré la présence de trottoirs, le caractère routier et rectiligne de la rue n'invite pas l'automobiliste à réguler sa vitesse. Si certains villages ont mis en place certains aménagements permettant de pacifier et de sécuriser le traitement de leur traversée urbaine (à l'exemple de l'entrée Nord de Saint-Alban), les villages et Tournus ont plutôt

tendance à s'éloigner de cette infrastructure en se développant sur les hauteurs des terrasses du Val de Saône. A Tournus, la D 906 accorde une place limitée aux piétons, dont les déplacements sont canalisés sous la voirie (passages souterrains) ou à proximité.



Traitement paysager de la D 906 isolant les circulations piétonnes de la route

Passage piéton souterrain sous la D 906 permettant l'accès au centre

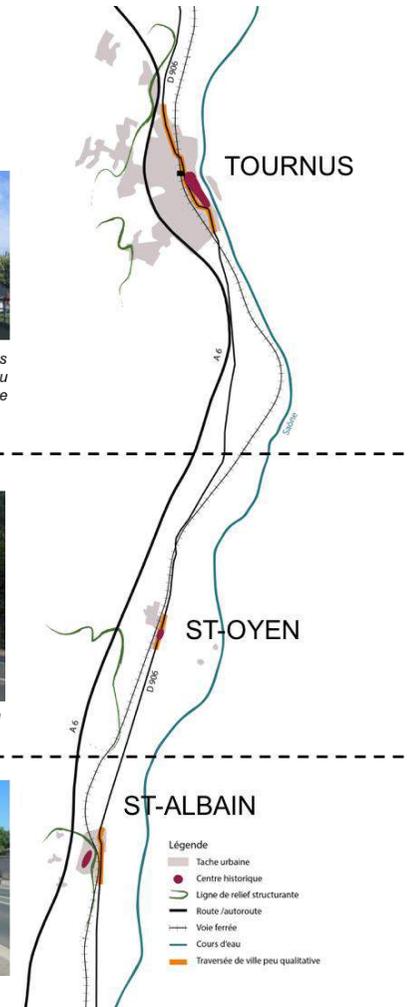


Traversée de bourg à St-Oyen



Îlot urbain dégradé

Une place prédominante de la voiture



On retrouve également ce type de conflits d'usage lorsque les hameaux sont implantés le long de la rue et dans le cas d'extensions urbaines linéaire le long de la rue principale.

En effet, l'éloignement des bâtiments récents (généralement implantés en milieu de parcelle) et l'absence de traitement de la voirie marquant l'entrée dans l'espace urbain, ne facilitent pas la transition entre l'espace routier de pleine campagne et l'espace urbain d'une rue villageoise. Cette situation est d'autant plus préoccupante que le tissu urbain est lâche, diffus et que les bâtis sont implantés en retrait de la rue. Ainsi, en l'absence de front urbain, la rue semble réservée aux usages automobiles.



Traversée d'un hameau à Ozenay



Traversée de Viré à proximité du hameau de Vêrizet



Traversée de village de Clessé présentant une trame urbaine diffuse et éclatée

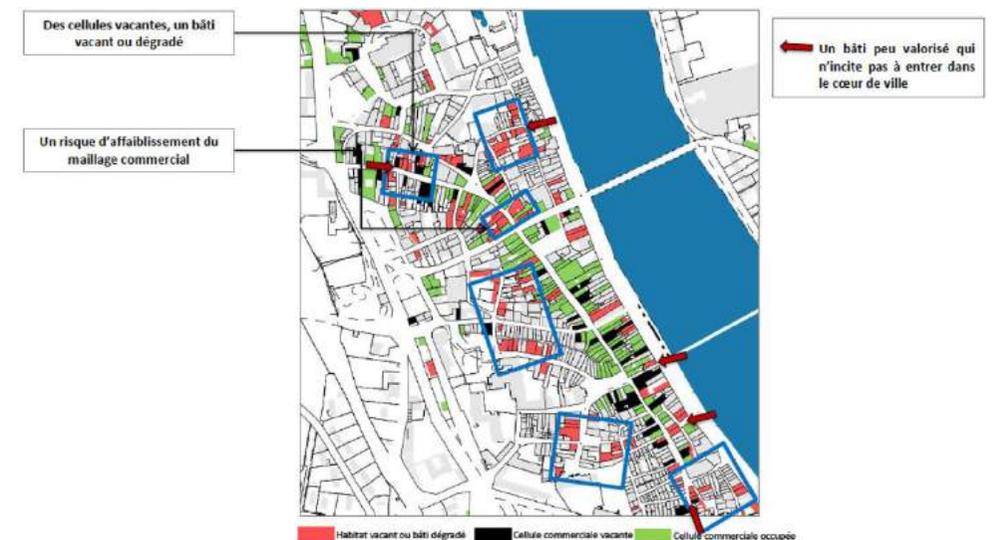
Par des aménagements simples et une réflexion sur l'organisation du bâti, l'enjeu est donc de sécuriser ces traversées de villages et de bourgs, de leur conférer un caractère plus urbain tout en redonnant une place au piéton.

3.5.6 Tournus : des questions pour l'avenir

Un centre bourg fragilisé

L'étude de revitalisation du centre bourg de Tournus réalisée en 2015 a identifié le bâti vacant et dégradé du centre historique (cf. carte ci-dessous). Celui se concentre surtout dans les quartiers « Rhodaniens » et le quartier de la Madeleine, soit deux quartiers historiques de la ville. Insérés dans une trame bâtie relativement dense, ces logements sont souvent insalubres et ne répondent plus aux attentes des ménages (manque de luminosité, absence de jardin, de terrasse et de stationnement, ...).

Or, cette dégradation continue du bâti ancien joue en la défaveur de l'image patrimoniale de la Tournus. Dans ce contexte, la municipalité projette de reconquérir 125 logements d'ici 2025 dans le cadre de la mise en place d'OPAH sur un volume de 250 à 300 logements vacants excédentaires à réhabiliter à long terme.



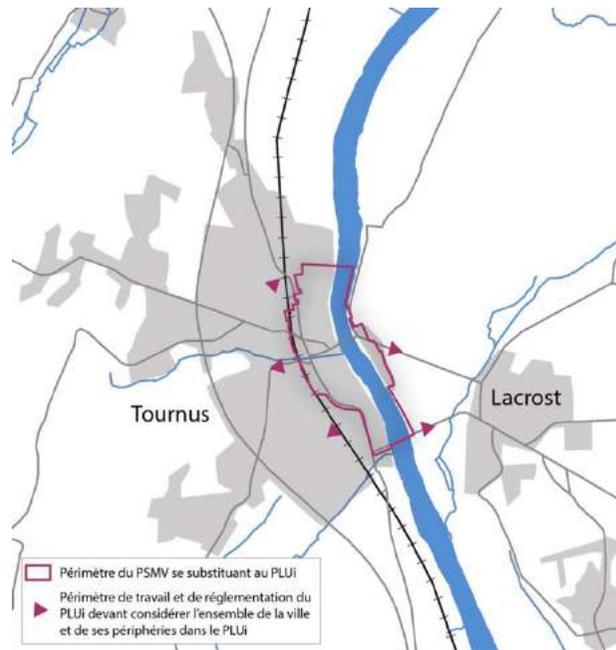
Source : Stratégie de revitalisation de la Ville de Tournus – Développement Stratégique & gouvernance du centre-ville –Phase I. Le bilan prospectif, p.25.

Un périmètre d'intervention du PLUi à définir à l'échelle de la ville

Depuis le 9 novembre 2001, Tournus fait l'objet d'un secteur sauvegardé, qui protège son centre ancien et la rive gauche. Tous les travaux réalisés dans ce périmètre sont soumis à une autorisation d'urbanisme délivrée au cas par cas par l'Architecte des Bâtiments de France. Le Plan de Sauvegarde et de Mise en Valeur (PSMV) qui s'appliquera au secteur sauvegardé est encore en cours de réalisation. Néanmoins, il a fait l'objet d'une analyse détaillée de la trame urbaine et architecturale. L'objectif est de doter le secteur d'un règlement (texte et plan) précis et adapté et d'indiquer les éléments patrimoniaux qui devront être protégés ou mis en valeur lors des travaux.

Si le PSMV a l'obligation de compatibilité avec le PADD du PLUi, il reste néanmoins indépendant du PLUi.

L'approche urbaine et réglementaire du PLUi doit nécessairement tenir compte du périmètre du PSMV mais aussi le dépasser et considérer la ville dans son ensemble. A cet égard, la D 906 et les faubourgs adjacents marquent une zone de transition urbaine entre la ville historique et la première couronne d'urbanisation. Une attention particulière devra être portée à ces secteurs stratégiques à forte sensibilité urbaine et patrimoniale.



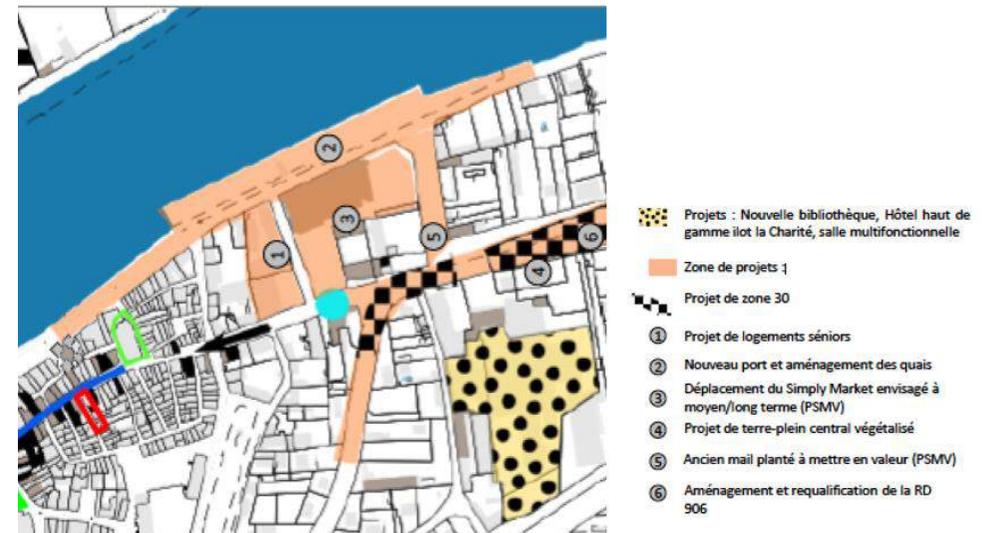
Quels modes d'évolution à venir ?

Dans les modes d'évolutions à venir de la ville, plusieurs enjeux d'aménagement doivent être considérés.

- Réaffirmer la place du centre historique dans la ville

En dépit de son image à fort intérêt patrimonial, le centre historique apparaît aujourd'hui replié sur lui-même et tend à se dégrader. Ainsi, la reconquête de son habitat dégradé et vacant est une priorité. Dans le cadre de la mise en œuvre du PLUi, cette problématique de renouvellement urbain devra être intégrée dans la définition des objectifs de production de logements, et des objectifs d'équilibre entre Tournus et le reste du territoire.

La lisibilité urbaine du centre historique devra également être mise en valeur en affirmant les secteurs d'accroches (ou portes d'entrées) au centre historique depuis la D 906, la rive gauche ou encore le Pas Fleuri et l'entrée Sud.



Source : Extrait de la carte des secteur potentiels et les projets de la stratégie de revitalisation de Tournus



Proposition d'aménagement du Pas Fleuri.

Or, ces secteurs sensibles sont généralement situés dans ou en limite du secteur sauvegardé. Une réflexion d'aménagement sur ces secteurs doit donc nécessairement prendre en compte le PSMV en cours d'élaboration.

- Réunifier l'armature urbaine de la ville autour de la D 906 et améliorer les relation inter quartiers

Dans un contexte de ville fragmentée par les infrastructures de transport, la D 906 apparaît comme un axe urbain majeur à retravailler (pacification de la traversée, traitement urbain de l'espace public, ...). Loin de segmenter la ville, celle-ci doit, en effet, devenir une armature essentielle à la ville de demain et connecter le centre historique aux quartiers pavillonnaires et industriels limitrophes.

Dans le même état d'esprit, une attention particulière devra être portée à l'accessibilité des quartiers les plus enclavés, comme par exemple : le quartier du collège et du lycée, la zone industrielle des Joncs, et l'usine Valspar.

- Anticiper les évolutions en première couronne urbaine :

Située entre le centre historique et l'A6, la première couronne urbaine de Tournus est caractérisée par un tissu urbain relativement lâche. A dominante d'habitat pavillonnaire, cette couronne accueille également des zones industrielles et artisanales et des jardins historiques. Si les limites de cette première couronne urbaine représentent un potentiel de développement urbain pour la ville, plusieurs secteurs stratégiques peuvent être mis en évidence, à savoir : le quartier de la Croix Vacher (rue de la résistance), le quartier de la gare, le quartier des Sept Fontaines faisant actuellement l'objet d'une opération de renouvellement urbain, ainsi que la zone industrielle des Joncs et de l'usine Valspar.

Limites Est de la 1^{ère} couronne : un potentiel de développement urbain de la ville

Dans sa frange Est, la première couronne urbaine accueille encore de petites parcelles agricoles ici et là. Ce secteur présente donc un potentiel de développement urbain pour Tournus. Une réflexion sur la restructuration de la trame viaire serait néanmoins nécessaire avec un recalibrage des voiries et un remaillage d'une trame viaire discontinue qui se butte notamment sur l'autoroute A6.



Secteurs de densification et de renouvellement urbain stratégiques

>> *Quartier de la Croix Vacher*

Au regard de l'évolution urbaine de la ville depuis ses origines, la rue de la résistance est un axe d'entrée historique dans la vieille ville. Néanmoins, au fil du temps la lisibilité de cet axe s'est diluée sous l'effet de l'installation d'usines, d'équipements, d'une zone commerciale et de lotissements pavillonnaires. Malgré son attractivité et son rôle de centralité secondaire dans la ville, le quartier de la Croix Vacher ressemble aujourd'hui à un patchwork urbain sans véritable cohérence d'ensemble. La présence de friches et/ou de dents creuses à proximité des usines TEFAL ne participent également pas à créer une ambiance urbaine de qualité, et ce malgré une proximité évidente au centre historique.



Usines TEFAL en vis-à-vis avec la zone commerciale



Passage sous la voie ferrée (rue de la résistance)

>> *Quartier de la Gare*

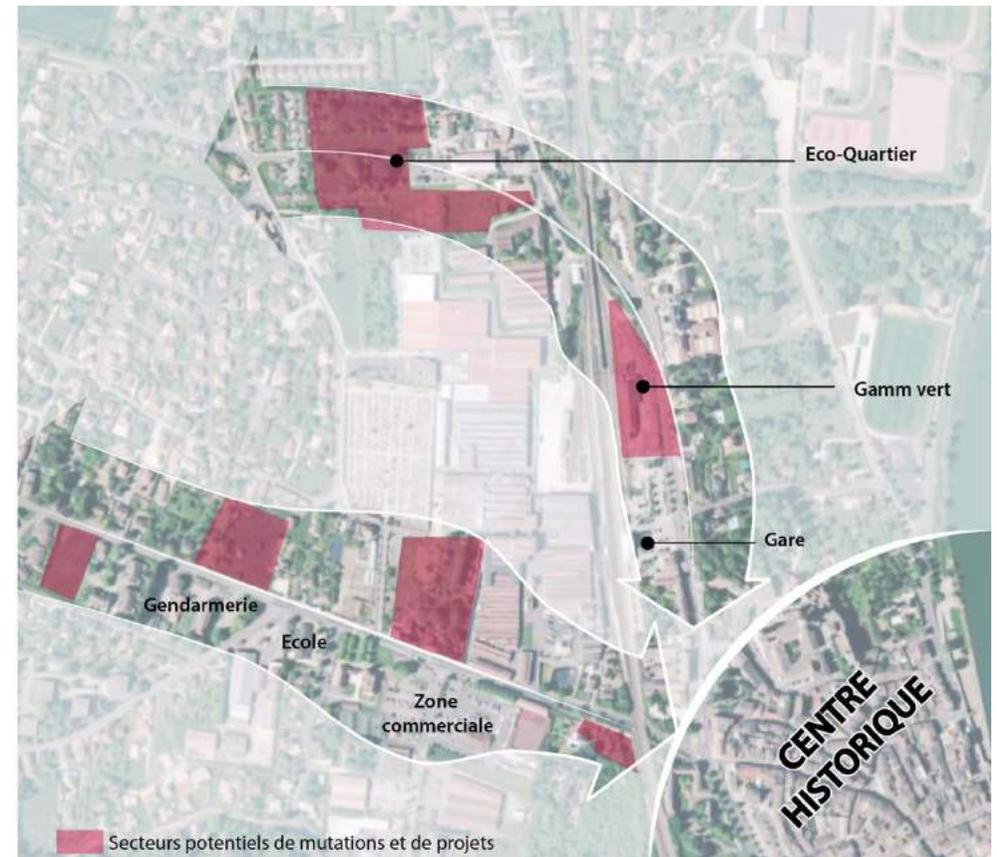
Située historiquement au cœur d'une zone industrielle et artisanale, la gare et ses quartiers limitrophes sont également confrontés à des enjeux de renouvellement urbain. En effet, malgré l'attractivité évidente de ce pôle de déplacement à l'échelle de la ville et du territoire intercommunal, la gare de Tournus est aujourd'hui isolée des quartiers pavillonnaires situés au Nord et du centre historique. Malgré l'aménagement récent d'un parking et d'un rond point pour améliorer son accessibilité routière, le bâtiment en lui-même est quelque peu déconnecté du reste de la trame bâtie avec une vue sur la zone industrielle et artisanale et la voie ferrée. Or, le départ potentiel de l'entreprise Gamm vert (tènement limitrophe à la gare) est une opportunité pour la requalification urbaine du secteur et permettra de mener une réflexion sur l'entrée dans le faubourg historique de la ville.



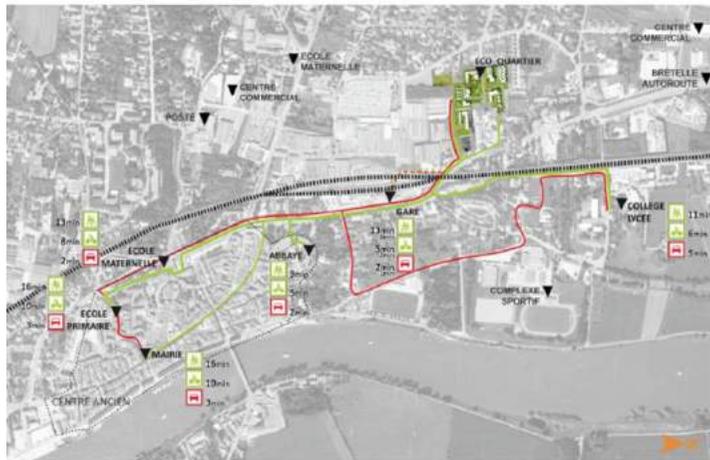
Gare



Tènement de Gamm vert et vue sur le bâtiment isolé de la gare



Dans un secteur limitrophe à la gare, le PLU actuel, a également défini un projet d'écoquartier de 110 logements dans ses OAP (secteur identifiée en 1AUe). Celui-ci interroge les mobilités douces à créer et à améliorer pour faciliter l'accès à la gare et au centre historique.



Plan de localisation de l'Eco-Quartier
Boris Bouchet Architecte – La Motrice Paysage et Urbanisme

>> *Les Sept Fontaines*

Enfin, le quartier des Sept Fontaines fait l'objet d'un projet de renouvellement urbain mené par l'OPAC 71 avec la démolition de deux immeubles. L'objectif est de produire de nouveaux logements plus adaptés sur site ou non (70% des logements seront reconstruits).



>> *La zone industrielle des Joncs et le site Valspar*

Au regard des besoins en matière de développement économique de la ville, on s'interrogera sur les capacités de mutation de la zone industrielle des Joncs et du site de l'usine Valspar. La zone industrielle des Joncs, peu accessible, est traversé par une ligne haute tension qui limite les possibilités de comblement des dents creuses. Enchassée dans une trame de jardins potagers et un tissu pavillonnaire, l'entreprise Valspar a également peu de marge de développement.



- Affirmer les limites urbaines de la ville et préserver son intégration paysagère

Située à l'interstice entre les coteaux des Monts du mâconnais et du tournugeois et la plaine de la Saône, Tournus a une identité paysagère forte. Dans ce contexte, le mitage urbain du coteau (seconde couronne urbaine située au nord-ouest de l'A6) doit être contrôlé. Ainsi, les limites urbaines de la ville doivent être affirmées (l'autoroute A6 ne doit-elle pas être une limite physique à l'extension urbaine ?) afin de préserver la couronne agricole et naturelle du coteau encore perceptible.



Source de la photo : <http://www.mon-coin-de-bourgogne.fr/tournus/>

Le projet d'aménagement d'une zone d'activités à l'entrée Nord de la ville, interroge également les limites urbaines à venir de la ville et la qualité de son entrée de ville. Encore peu dégradé par les activités économiques déjà présentes, ce secteur est marqué par une sensibilité paysagère forte (connexion à la plaine alluviale de la Saône, secteur de co-visibilité paysagère de l'Abbaye St-Philibert, entrée touristique éventuelle depuis la voie bleue). Ainsi, l'évolution de l'entrée de ville devra nécessairement s'interroger sur la qualité urbaine et paysagère à apporter, ainsi que sur l'image et la cohérence urbaine à donner à ce secteur stratégique.



Vue du secteur depuis l'autoroute



Vues du secteur depuis la voie bleue



Zone d'activités existante en entrée de ville

- Affirmer la vocation résidentielle de la rive gauche et les liens avec Lacrost :

Dans son projet de revitalisation du centre bourg, la municipalité affirme sa volonté de densifier la rive gauche de Tournus en affirmant une vocation résidentielle et la démolition du bâtiment Rexam. Cependant, il est important de considérer les risques d'inondation de ce secteur soumis à un Plan de Prévention des Risques d'Inondation (PPRI), ainsi que l'impact paysager à venir des constructions depuis la rive droite (secteur de co-visibilité paysagère avec le centre historique). On s'interrogera enfin sur la nécessité d'anticiper les risques d'engorgement des ponts, les besoins de développement des mobilités douces et l'effet de vase communicant avec le centre historique de Tournus.

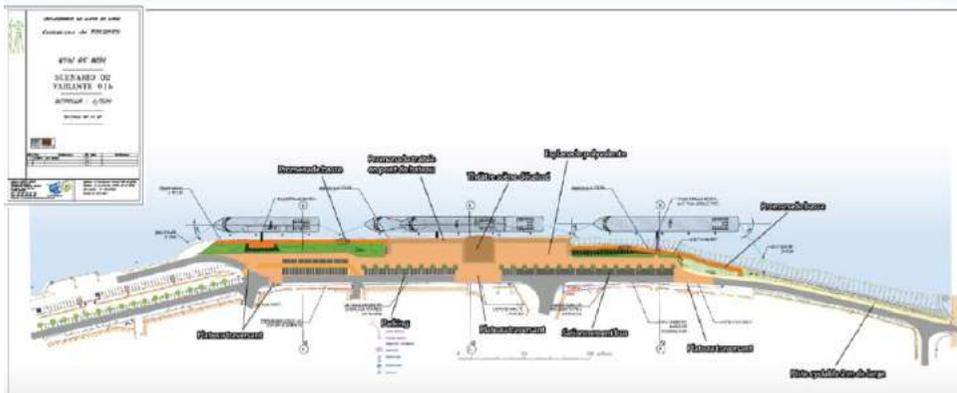


- Affirmer l'accroche touristique de la ville depuis la voie bleue et la Saône

La Saône est un point d'accroche touristique de la ville. Si Tournus dispose déjà d'une grande longueur de façade fluviale aménagée, contribuant grandement à l'image et à l'animation de cette très belle cité, il subsiste une section fluviale non aménagée qui entache l'entrée Sud de la ville : quai haut partiellement affaissé, berges présentant un aspect naturel jusqu'au « pont lourd » enjambant la rivière la Saône.



Pour remédier à cette situation, la ville et VNF ont réalisé une étude d'aménagement de cette portion de quai en 2013.



Variante d'aménagement proposé dans l'étude d'aménagement des quais

En complément de cette étude, une Orientation d'Aménagement et de Programmation sur l'aménagement des quais a été réalisée dans le PSMV en cours de réalisation.

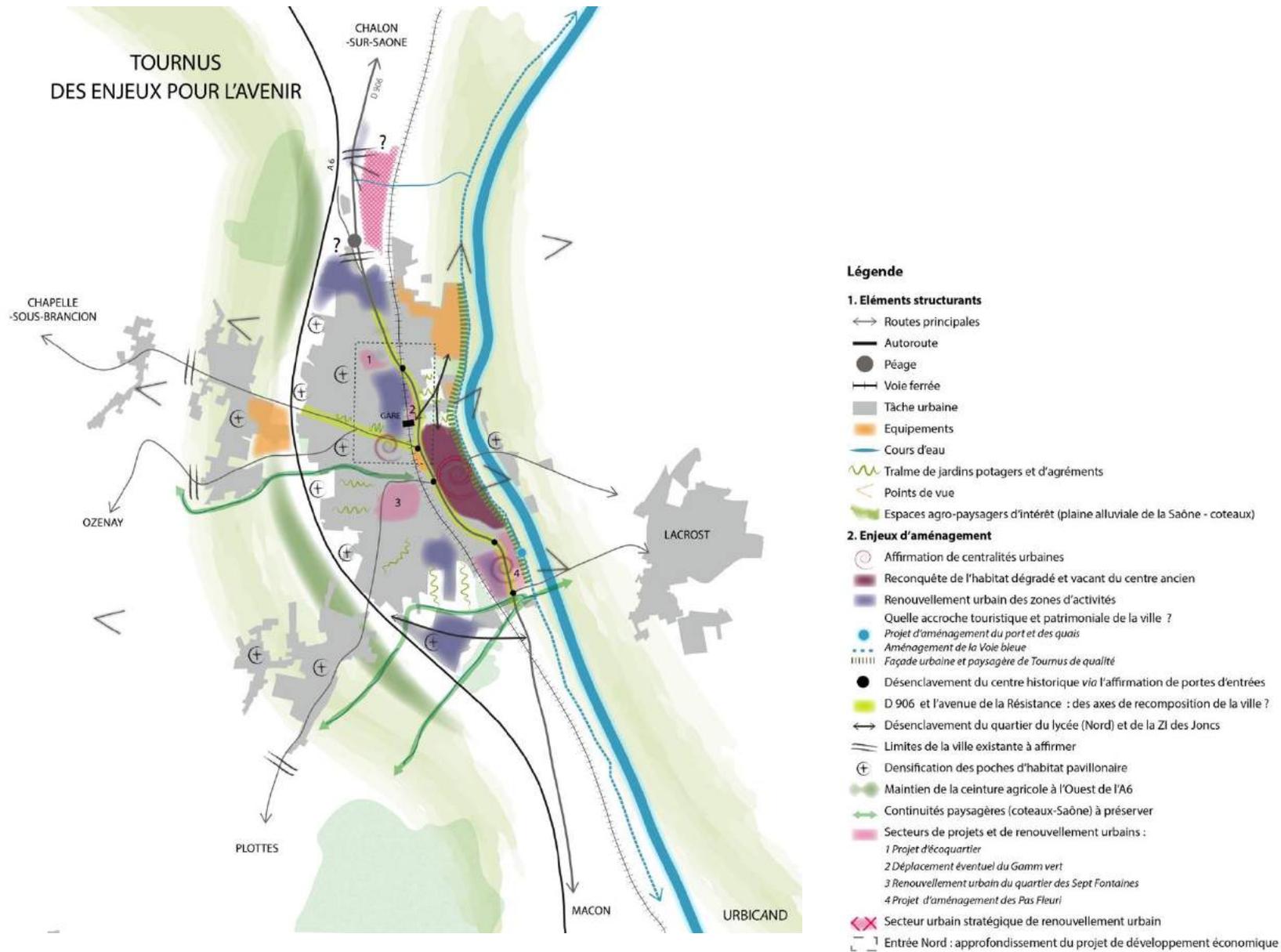
Malgré le passage de la voie bleue reliant Tournus à Mâcon sur une bonne partie du territoire, le tronçon Tournus-Chalon-sur-Saône n'a pas été aménagé. A l'échelle de la ville, il s'agira donc d'anticiper le passage éventuel de cette voie dans le tissu urbain

existant en s'interrogeant sur les modes d'accueil et d'entrée des cyclistes dans le centre historique.



Itinéraire de la voie bleue à l'échelle régionale





4 SYNTHÈSE

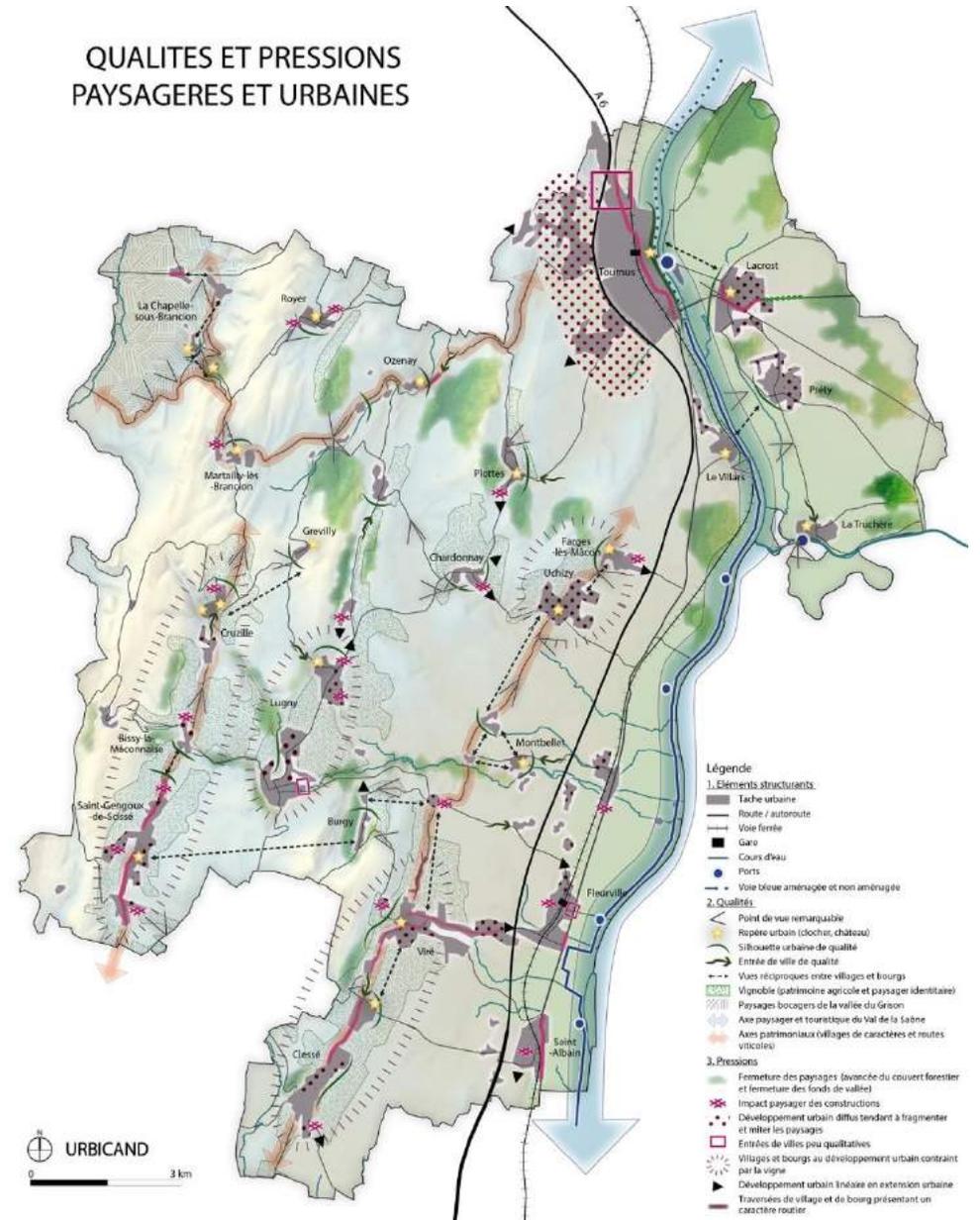
Caractérisés par leur grande diversité, les paysages du territoire sont marqués par la présence d'une grande plaine alluviale (Val de Saône), de nombreux espaces forestiers (partie bressane du territoire, hauteurs des Monts du mâconnais et du tournugeois), de vigne (patrimoine paysager et identitaire du territoire) et de bocages (vallée du Grison). Les points de vues sont nombreux sur les côtes calcaires du mâconnais et du tournugeois et facilitent la perception des paysages et des terroirs. Étroitement liés au relief et au site dans lesquels ils s'implantent, les villages et les bourgs animent également ces paysages remarquables par la qualité de leur patrimoine bâti, de leur entrée de ville et de leur silhouette.

En proposant une découverte séquentielle des paysages urbains, naturels et agricoles du territoire, quatre axes de découverte structurants sont perceptibles sur le territoire, à savoir : la Saône, sa plaine alluviale, sa voie bleue et ses nombreux ports, la vallée urbanisée de St-Gengoux-de-Scissé, la route en balcon reliant les villages viticoles du Bas mâconnais, et enfin la D14 formant une route patrimoniale reliant Tournus à la Chapelle-sous-Brancion.

Des pressions urbaines et paysagères fragilisent néanmoins la qualité de ce patrimoine paysager et urbain et remettent en question la qualité de son cadre de vie. Sous l'effet de l'évolution des pratiques agricoles, l'avancée du couvert forestier tend à simplifier et fermer les paysages. Cette situation est d'autant plus préoccupante que cette avancée forestière s'approche de l'enveloppe urbaine des bourgs (Lugny, Brancion, Burgy, ...) ou de la Saône (un axe touristique majeur).

Sur un territoire marqué par une forte sensibilité paysagère (nombreuses co-visibilités urbaines), un développement urbain mal maîtrisé (même ancien) impacte durablement le paysage et la qualité du cadre de vie. On note en effet une tendance au mitage et à la fragmentation des paysages dans les villages et les bourgs viticoles du Monts du mâconnais et du tournugeois. Dans les secteurs contraints par les reliefs ou la présence d'infrastructures de transport (Val de Saône) les constructions sur les coteaux ont un impact paysager fort à l'échelle du grand paysage.

QUALITÉS ET PRESSIONS PAYSAGÈRES ET URBAINES



Ainsi, selon les secteurs géographiques, les enjeux de développement ne se traduiront pas de la même manière.

A **Tournus**, tout d'abord, et ses **villages périphériques (1)**, la pression résidentielle est importante et tend à se déporter sur la périphérie urbaine de Tournus (seconde couronne) ainsi que sur les villages situés à proximité (Lacrost, Préty, Plottes - secteur accolé à Tournus - et dans une moindre mesure le Villars). Dans un secteur marqué par des vues réciproques entre les villages et Tournus et la présence d'un risque d'inondation important, l'impact paysager de ce développement urbain doit être maîtrisé. Le rôle de Tournus et de son centre historique (comme espace patrimonial remarquable et espace de vie) doit également être affirmé afin d'éviter tout effet de vase communicant avec les espaces urbains périphériques, au risque de voir se dévitaliser le centre bourg. On s'interrogera également sur la préservation des qualités paysagères de la plaine alluviale de la Saône (qui tend à se refermer et qui est soumis à une pression urbaine forte) et sur son rôle d'accroche touristique.

Situé à la confluence entre la Saône et la Seille, le **village de la Truchère (2)** est marqué par des paysages de grande qualité, alliant des zones humides à fort intérêt paysager et écologique (plaine alluviale de la Saône et de la Seille, réserve naturelle) et d'eau vive avec une accroche directe à la Seille. Son port et sa halte fluviale positionnent le village dans la dynamique touristique Tournus. Malgré ce potentiel touristique certain, le risque d'inondation présent sur l'ensemble du village fige les possibilités de développement du village.

La **frange occidentale des Monts du mâconnais et du tournugeois (3)** est un secteur patrimonial de grande qualité globalement bien préservé de l'urbanisation. Depuis Tournus et jusqu'à la Chapelle-sous-Brancion, la D14 est séquencée par la présence de villages et de bourgs de caractère. Cet axe de découverte patrimonial du territoire laisse également à découvrir des paysages de grande qualité proposant une alternance entre des espaces de polyculture, des espaces forestiers, quelques espaces viticoles, et enfin la vallée bocagère du Grison. En véhiculant une identité patrimoniale et paysagère forte, ce secteur est donc particulièrement sensible aux évolutions urbaines mal maîtrisées.

Dans le **cœur des Monts du mâconnais et du tournugeois (4)**, les vignes rythment les paysages et l'organisation des villages et des bourgs. Dans ce secteur, on distinguera les

dynamiques des villages et des hameaux relativement isolés des axes de déplacement majeur et peu contraints par les dynamiques de développement urbain (Gratay, Grevilly, Champvent), des villages et des bourgs implantés le long de la vallée urbanisée et viticole de St-Gengoux-de-Scissé ou organisés autour de Lugny (pôle de proximité) qui connaissent une pression urbaine plus soutenue. Contrainte par la vigne, l'urbanisation n'est pas toujours bien intégrée à l'armature urbaine des villages et des bourgs et au site dans laquelle elle s'implante, et tend à impacter les paysages (urbanisation sur les hauteurs des coteaux en limite des espaces forestiers, éclatement des tissus urbanisés, dégradation ponctuelle des entrées de ville). Ces secteurs sont également soumis à un risque de simplification et de fermeture des paysages. L'avancée du couvert forestier sur les hauteurs des coteaux en limite urbaine et dans les fonds de vallées (vallée de l'Ail et de la Bourbonne) risquent, non seulement, de générer des conflits d'usages avec l'habitat, mais aussi, d'isoler un peu plus les villages et hameaux situés au cœur des Monts. Enfin, la prédominance des paysages viticoles du Sillon viticole contraste avec la diversité des paysages de la frange occidentale des Monts.

En proposant un cadre de vie attractif et une accessibilité directe au Val de Saône sans pour autant être contraintes par les infrastructures de transport, **les terrasses du Bas mâconnais et du Val de Saône** (notamment au niveau de Montbellet) connaissent une pression urbaine assez forte. Sur la partie haute des terrasses, l'urbanisation est bloquée par la vigne et se développe linéairement le long des routes et en direction du Val de Saône. En favorisant l'étalement urbain et la dispersion du bâti, ce mode de développement tend à miter et fragmenter les paysages et à dégrader la qualité du cadre de vie en favorisant l'éloignement au centre ancien et aux équipements structurants, en créant des enjeux de traitement et de requalification des traversées de ville au caractère routier. Sur cette partie « visible » des Monts du mâconnais et du tournugeois depuis le Val de Saône et la Bresse, on s'interrogera enfin sur l'effet de la simplification des paysages agricoles et viticoles (élargissement des unités foncières agricoles, disparition des haies et des murs, ...) sur l'image de ce territoire où la vigne, la qualité des paysages et de son patrimoine bâti sont un moteur de développement local.

Le développement urbain de **Fleurville et de St-Albain (6)** est contraint par la topographie et la présence d'infrastructures de transports (A6, train, D 606) tend à fragmenter leur

armature urbaine et à dégrader la qualité de leur cadre de vie. Préserver la qualité et l'attractivité de ces bourgs est donc un enjeu de développement à venir.

Face à ces constats, plusieurs enjeux peuvent être mis en évidence par le PLUi, à savoir :

- La **préservation et la mise en valeur de la diversité des paysages naturels et urbains** dans les secteurs particulièrement sensibles aux évolutions urbaines;
- La préservation du cadre de vie et des qualités patrimoniales des villages et des bourgs (identification des éléments de patrimoine);
- La **maîtrise des dynamiques de développement urbain sur l'ensemble du territoire** tout en considérant les besoins propres aux villages, aux pôles urbains intermédiaires et à Tournus ;
- Le **renouvellement urbain de la ville de Tournus sur elle-même et la nécessaire évolution de son tissu urbanisé** afin de redonner une armature urbaine claire à cette ville fragmentée et de répondre à ses besoins en logements et en matière de développement économique, tout en préservant l'attractivité de son centre historique.

